ÖBB INFRA

Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2018 der ÖBB-Infrastruktur AG



Gültig ab 10. Dezember 2017
Version 2.1
Stand: 01.02.2018

ÖBB-Infrastruktur AG
Netzzugang
One Stop Shop
Elisabethstraße 9, 1010 Wien
Tel: +43 1 93000 33480

E-Mail: oss.austria@oebb.at
Internet: Schienennetz-Nutzungsbedingungen unter www.oebb.at/infrastruktur

SNNB

Foto: ÖBB/Roland Steinberger

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeine Information 6

1.1 Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG 6
1.2 Inhalt und Zweck 6
1.3 Gesetzliche Rahmenbedingungen 6
1.4 Rechtliche Hinweise 7
1.4.1 Allgemeine Bemerkungen 7
1.4.2 Beschwerden 7
1.5 Aufbau der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 8
1.6 Geltungsdauer und Änderungen 8
1.7 Veröffentlichung 8
1.8 Ansprechpartner 9
1.8.1 ÖBB-Infrastruktur AG 9
1.8.2 Externe Stellen 11
1.9 Güterverkehrskorridore 11
1.10 Europaweite Zusammenarbeit 12
1.10.1 OSS – One Stop Shop der ÖBB-Infrastruktur AG 12
1.10.2 RNE-Tools 12

2 Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur 13

2.1 Rechtlicher Rahmen 13
2.2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen 13
2.2.1 Fahrwegkapazitätsberechtigte 13
2.2.2 Bonitätsprüfung 14
2.2.3 Voraussetzungen für den Netzzugang 14
2.2.4 Verkehrsgenehmigung und -konzession 14
2.2.5 Sicherheitsbescheinigung 15
2.2.6 Versicherung 15
2.3 Vertragsarten 15
2.3.1 Rahmenvertrag (Framework Agreement) 15
2.3.2 Fahrwegkapazitätsvertrag 16
2.3.3 Infrastrukturnutzungsvertrag (INV) 16
2.3.4 Bahnstromnetznutzung 16
2.4 Regelwerke und Standards 16
2.4.1 Betriebsvorschrift 16
2.4.2 Zugbegleiterloser Betrieb 16
2.4.3 Technische Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM) 16
2.4.4 Fachseminar und Ausbildung 17
2.4.5 Information der Fahrgäste im Zug über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten während der Fahrt 17
2.4.6 Streckenkenntnis für Alternativ- und Umleitungsstrecken 17
2.5 Außergewöhnliche Sendungen 18
2.6 RID-Güter und Umweltschutz 18
2.6.1 RID-Güter (Gefahr-Güter) 18
2.6.2 Umweltschutz 18
2.7 Inbetriebnahme und Netzzustimmungsprüfung von Schienenfahrzeugen 19
2.7.1 Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen gemäß EisbG 19
2.7.2 Netzzustimmungsprüfung und Zustimmungserklärung der ÖBB-Infrastruktur AG 19
2.8 Zulassung von Personal 20
2.8.1 Triebfahrzeugführer 20
2.8.2 Betriebsbedienstete 20

3 Allgemeine Angaben zum Schienennetz 22

3.1 Einführung 22
3.2 Charakteristik des Schienennetzes 22

3.2.1 Angaben zur Eisenbahninfrastruktur ... 22
3.2.2 Zusammenhängende Eisenbahnnetze ... 22
3.2.3 Anschlussbahnen ... 23
3.3 Schienennetzbeschreibung ... 23
3.3.1 Geografische Beschreibung ... 24
3.3.2 Ressourcen ... 25
3.3.3 Betriebsführung ... 26
3.4 Nutzungseinschränkungen und Verkehrseinschränkungen ... 28
3.4.1 Außerbetriebsetzung von Verwiegeeinrichtungen ... 28
3.4.2 Umweltschutzbedingte Nutzungsvorschriften und -beschränkungen ... 28
3.4.3 Nutzungsvorschriften und -beschränkungen für Gefahrguttransporte ... 28
3.4.4 Nutzungsbeschränkungen für Tunnel ... 28
3.4.5 Nutzungsbeschränkungen für Brücken ... 28
3.4.6 Streckenabschnitte mit Erfordernis einer Notbremsüberbrückung ... 29
3.4.7 Streckenabschnitte mit ladegutbedingten Nutzungseinschränkungen ... 29
3.4.8 Lichtraumeinschränkungen ... 29
3.4.9 Nutzungseinschränkungen für Dampfbetrieb ... 29
3.5 Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur ... 29
3.5.1 Baubetriebsplanung ... 30
3.5.2 Streckenspezifische Informationen ... 30
3.5.3 Eingeschränkte Eisenbahninfrastrukturverfügbarkeit durch Wartungsfenster ... 30
3.6 Serviceeinrichtungen/-leistungen ... 31
3.6.1 Bahnhöfe und Haltestellen ... 31
3.6.2 Güterverkehrsterminals ... 32
3.6.3 Verschubbahnhöfe ... 32
3.6.4 Abstellgleise ... 33
3.6.5 Wartungseinrichtungen ... 33
3.6.6 Sonstige technische Anlagen, einschließlich Reinigungsanlagen ... 33
3.6.7 Hafenanlagen ... 33
3.6.8 Tankanlagen ... 33
3.6.9 Elektronische Verschubstraßenanforderung ... 34
3.7 Eisenbahninfrastrukturausbauprojekte ... 34
4 Zuweisung von Fahrwegkapazität ... 35
4.1 Einleitung ... 35
4.2 Fahrwegkapazitätsbegehren ... 35
4.3 Fristen ... 35
4.3.1 Fristen für den Netzfahrplan ... 35
4.3.2 Fristen für unterjährigen Verkehr, unterjährigen Sonderzugverkehr und Ad-hoc Verkehr ... 37
4.3.3 Fehlende Angaben, nachträgliche Änderungen des Fahrwegkapazitätsbegehrens ... 38
4.4 Zuweisung von Fahrwegkapazität ... 38
4.4.1 Grundlagen und Vorrangregelungen ... 38
4.4.2 Streitfallregelung ... 43
4.4.3 Überlastete Eisenbahninfrastruktur ... 43
4.4.4 Fahrwegkapazitätsbestellung mittels Rahmenvertrag (Rahmenregelung, Framework Agreement) ... 43
4.4.5 Rahmenbedingungen für die Planungen ... 45
4.4.6 Besonderheiten der Angebotsplanung im Netzfahrplan im Zusammenhang mit Kapazitätsengpässen in Bahnhöfen ... 48
4.5 Fahrwegkapazitäten für Instandhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur 49
4.6 Nicht genutzte Fahrwegkapazitäten ... 49
4.6.1 Reservierungsentgelt ... 49
4.6.2 Zugtrassenvorhaltung ... 50
4.7 Außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte ... 50
4.8 Betriebsstörungen ... 50
4.8.1 Regelungen für die Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen ... 50
4.8.2 Besondere Bestimmungen ... 51
4.8.3 Vorhersehbare/Planbare Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur ... 51

4.8.4 Unvorhersehbare Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur 51
5 Produkte und Leistungen 52
6 Entgelte 53
6.1 Entgeltregeln und rechtliche Grundlagen 53
6.2 Verrechnung 53
6.3 Produktkatalog Netzzugang 53
Abkürzungsverzeichnis 55

Versionsverzeichnis

Änderungen gegenüber der ursprünglichen Dokumentversion

Version	Datum	SNNB-Ziffer	Inhalt der Änderung
1.0	09.12.2016	-	Erstfassung
1.1	27.12.2016 10.04.2017	2.7, 2.8.1, 3.4.5	Berichtigungen
2.0	16.11. 2017	Gesamtes Dokument	Generelle Aktualisierung
2.1	01.02.2018	1.8.1	Änderung Ansprechpartner Vertrieb Bahnstrom

1 Allgemeine Information

1.1 Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist als Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Planung, den Bau, die Instandhaltung, die Bereitstellung und den Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Eisenbahninfrastruktur zuständig (§ 31 Bundesbahngesetz).

Nähere Informationen finden Sie im Internet unter https://infrastruktur.oebb.at/.

Der Geschäftsbereich Netzzugang ist der Ansprechpartner der ÖBB-Infrastruktur AG für den Zugang zum Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG. Nähere Informationen finden Sie auf der Website des Geschäftsbereichs Netzzugang.

1.2 Inhalt und Zweck

Die ÖBB-Infrastruktur AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist gemäß § 59 Eisenbahngesetz (EisbG) verpflichtet Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) zu erstellen und zu veröffentlichen.

Die SNNB enthalten die Zugangs- und Nutzungsbedingungen für das Schienennetz (Streckennetz) der ÖBB-Infrastruktur AG. Den Fahrwegkapazitätsberechtigten werden damit jene Informationen zur Verfügung gestellt, die für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf dem Schienennetz notwendig sind.

1.3 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Für den Zugang zum Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG sind insbesondere folgende Gesetze/Verordnungen maßgebend:

- Eisenbahngesetz (EisbG)
- EisenbahnarbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV)
- Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (EisbBFG)
- Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV)
- sowie sonstige nationale Gesetze und europarechtliche Bestimmungen, wie z.B. Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

Weitere Informationen dazu sind im Internet (Rechtsinformationssystem des Bundes) abrufbar.

1.4 Rechtliche Hinweise

1.4.1 Allgemeine Bemerkungen

Die SNNB werden mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt und sind auf der Website der ÖBB-Infrastruktur AG abrufbar.

Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der auf der Website enthaltenen Informationen wird seitens der ÖBB-Infrastruktur AG keine Gewähr übernommen. Dies gilt auch für Systemstörungen, die durch nicht fehlerfrei angelegte Dateien oder Datenformate verursacht werden. Die ÖBB-Infrastruktur AG haftet für keinen direkten oder indirekten Schaden, der durch den Zugriff auf die Website oder durch deren Benützung entsteht.
Die SNNB enthalten Links zu externen Websites Dritter, auf deren Inhalte die ÖBB-Infrastruktur AG keinen Einfluss hat. Für die Inhalte auf diesen Seiten kann die ÖBB-Infrastruktur AG keine Gewähr übernehmen.
Darüber hinaus gelten die Nutzungsbedingungen (Website) der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die vollständige oder auszugsweise Wiedergabe, sowie der Nachdruck zur kommerziellen Verwendung bedürfen der vorherigen ausdrücklichen Zustimmung der ÖBB-Infrastruktur AG.

Für den Inhalt verantwortlich
ÖBB-Infrastruktur AG Netzzugang One Stop Shop Elisabethstraße 9, 1010 Wien Tel.: +43 1 93000 97 33480 E-Mail: oss.austria@oebb.at http://www.oebb.at/infrastruktur

1.4.2 Beschwerden

Fahrwegkapazitätsberechtigte haben die Möglichkeit der Beschwerde an die Schienen-Control Kommission, wenn ein Begehren auf Zuweisung der Fahrwegkapazität oder die Gewährung des Mindestzugangspaket aus den in § 72 Abs. 1 EisbG genannten Gründen nicht zustande kommt. Darüber hinaus sind Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) berechtigt, im Zusammenhang mit der Gewährung von Serviceleistungen und des Zugangs zu Serviceeinrichtungen, einschließlich dem Schienenzugang, Beschwerde an die Schienen-Control Kommission aus den im § 73 Abs. 1 EisbG angeführten Gründen zu erheben.
Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und die in den §§ 72 Abs. 2 und 73 Abs. 1 EisbG genannten Anträge zu enthalten.

Beschwerde, Streitigkeiten und Konfliktbehandlungen
Schienen-Control Kommission Linke Wienzeile 4/1/6 1060 Wien Tel.: +43 1 5050707 E-Mail: office@schienencontrol.gv.at

1.5 Aufbau der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Der Aufbau der SNNB entspricht den gesetzlichen Vorgaben und orientiert sich an dem von RailNetEurope (RNE) empfohlenen Muster.

1. Allgemeine Information
2. Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur
3. Allgemeine Angaben zum Schienennetz
4. Zuweisung von Fahrwegkapazität
5. Produkte und Leistungen
6. Entgelte
7. SNNB 2018 Anhänge

1.6 Geltungsdauer und Änderungen

Die SNNB gelten für eine Netzfahrplanperiode, wobei als Termin für den jährlichen Wechsel der Netzfahrplanperiode der zweite Samstag im Dezember, 24 Uhr festgelegt wurde. Daher sind die gegenständlichen SNNB 2018 grundsätzlich vom 10. Dezember 2017 bis 08. Dezember 2018 gültig.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist gemäß § 59 Abs. 2 EisbG verpflichtet, die SNNB auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern (Änderungsübersicht siehe Versionsverzeichnis).

1.7 Veröffentlichung

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat gemäß § 59 Abs. 8 EisbG die SNNB sowie deren Änderungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität unentgeltlich in elektronischer Form auf ihrer Internetseite in für jedermann zugänglicher Weise zu veröffentlichen.

1.8 Ansprechpartner

1.8.1 ÖBB-Infrastruktur AG

Allgemein	Ansprechpartner	Kontaktdaten
One Stop Shop (OSS)	OSS Netzzugang	Tel.: +43 1 93000 33480 oss.austria@oebb.at Adresse: Elisabethstraße 9, 1010 Wien
Vertrieb (Bestellung)		
Bestellung Güterverkehr für den Netzfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen	Key Accout Management Güterverkehr Trassenmanagement Netzzugang Ing. Helmut Fruhmann Robert Glinz	Tel.: +43 1 93000 97 36193 Mobil: +43 664 6172038 helmut.fruhmann@oebb.at Tel.: +43 1 93000 97 70218 Mobil: +43 664 88425055 robert.glinz@oebb.at Adresse: Elisabethstraße 9, 1010 Wien
Bestellung Personenverkehr für den Netzfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen	Key Accout Management Personenverkehr Trassenmanagement Netzzugang Roland Pfabigan Peter Schreiber	Mobil: +43 664 6178946 roland.pfabigan@oebb.at Mobil: +43 664 88425732 peter.schreiber@oebb.at Adresse: Elisabethstraße 9, 1010 Wien
Unterjähriger Sonderzugverkehr, Ad-Hoc-Verkehr Personen- und Güterverkehr ab Folgetag	Verfügbarkeitsmanagement Unterjähriger Fahrplan Netzzugang Dipl.-Ing. Gerald Burgsteiner	Tel.: +43 1 93000 97 34916 Mobil: +43 664 88425340 gerald.burgsteiner@oebb.at sonderzug@oebb.at Adresse: Elisabethstraße 9, 1010 Wien
Ad hoc-Verkehr, Verkehre für den selben Tag (erreichbar 00:00 – 23:59 Uhr) und Ad hoc-Verkehr bei unvorhergesehenen Streckensperren für den laufenden Tag und maximal für die nächsten 3 Bürotage von NZ *	Betriebsführungszentrale Betrieb	Wien Tel.: +43 1 93000 38131 bfzw-beko@oebb.at Linz Tel.: +43 1 93000 855 15000 bfzl-beko@oebb.at Salzburg Tel.: +43 662 93000 3603 bfzs-beko@oebb.at Villach Tel.: +43 1 93000 855 12000 bfzv-beko@oebb.at Innsbruck Tel.: +43 512 93000 4510 bfzi-beko@oebb.at
* Als Bürozeit bei Netzzugang gilt die Zeit Montag bis Freitag von 08:00 bis 15:00 Uhr, ausgenommen Feiertage sowie 24. und 31. Dezember.		
Außergewöhnliche Sendungen/Transporte (techn. Spezifikationen)	Fahrplangrundlagen Netzzugang Vertrieb	Tel.: +43 1 93000 97 35570
Vertrieb Bahnstrom	Key Account Management Bahnstrom Dipl.-Geogr. Pieter-Jan Witzig	Mobil: +43 664 6171177 pieter-jan.witzig@oebb.at Adresse: Praterstern 3, 1020 Wien
Vertrieb Terminal Service Austria (TSA)	Leitung Vertrieb Terminal Service Austria Jürgen Kratky	Mobil: +43 664 2866145 juergen.kratky@oebb.at Adresse: Praterstern 3, 1020 Wien

Verrechnung	Ansprechpartner	Kontaktdaten
Verrechnung	Vertrieb Netzzugang Karl Baumer	Tel.: +43 1 93000 97 44145 Mobil: +43 664 6170170 karl.baumer@oebb.at Adresse: Elisabethstraße 9, 1010 Wien
Eisenbahninfrastruktureinschränkungen		
geplante Bauarbeiten	Baubetriebsplanung Netzzugang Hubert Haubner	Tel.: +43 1 93000 97 50703 Mobil: +43 664 6172133 hubert.haubner@oebb.at Adresse: Elisabethstraße 9, 1010 Wien
Abweichungsfahrpläne für Personen- und Güterverkehr in Folge geplanter Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur	Baufahrplan Verfügbarkeitsmanagement Netzzugang Günter Amon	Tel.: +43 1 93000 97 70123 Mobil: +43 664 88425734 guenter.amon@oebb.at Adresse: Elisabethstraße 9, 1010 Wien
Rechtliche Angelegenheiten		
Rechtliche Angelegenheiten	Leiter Recht und Beteiligungsmanagement Mag. Dr. Stefan Urmann	Tel.: +43 1 93000 44703 stefan.urmann@oebb.at Adresse: Praterstern 3, 1020 Wien
Bestellung von Erlaubniskarten	Recht und Beteiligungsmanagement	infra.bl-erlaubniskarte@oebb.at Adresse: Praterstern 3, 1020 Wien
Zulassung und betriebliche Normen/Sicherheit		
Netzzustimmungsprüfung und Zustimmungserklärung von Schienenfahrzeugen Normen	Leitung Standards Sicherheit und Betriebsleitung Ing. Anton Geppel	Tel.: +43 1 93000 32634 Mobil: +43 664 6177023 anton.geppel@oebb.at Infra.betriebsleitung@oebb.at Adresse: Praterstern 3, 1020 Wien
ETCS Key Management	Sicherheit und Betriebsleitung Dipl.-Ing. Rudolf Körber	Tel.: +43 1 93000 32528 Mobil: +43 664 6179094 rudolf.koerber@oebb.at Adresse: Praterstern 3, 1020 Wien
Meldung umweltgefährdender Einwirkungen	Betriebsführungszentralen Betrieb	Wien Tel.: +43 1 93000 38132 Linz Tel.: +43 1 93000 855 15010 Salzburg Tel.: +43 662 93000 3613 Villach Tel.: +43 1 93000 855 12010 Innsbruck Tel.: +43 512 93000 4520
Lichtraum	Streckenmanagement und Anlagenentwicklung	Tel.: +43 1 93000 50822 E-Mail: Infra.Lichtraum@oebb.at
Schulungen		
Eisenbahnspezifische Ausbildungen	Bildungszentrum Eisenbahn & Lehrlingswesen	Mobil: +43 664 6175981 E-Mail: bildungsservice-bze@oebb.at Adresse: Elisabethstraße 9, 1010 Wien

1.8.2 Externe Stellen

Aufgabenbereich	Behörden	Kontaktdaten
Verkehrsgenehmigung und -konzession Sicherheitsbescheinigung	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Sektion IV, Abt. E 3 Mag. Regina Roithner	Tel.: +43 1 71162 652204 Fax: +43 1 71162 652298 E-Mail: e3@bmvit.gv.at Adresse: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen gemäß EisbG Zulassung von Triebfahrzeugführern	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Sektion IV, Abt. E 2	Tel.: +43 1 71162 652211 Fax: +43 1 71162 652299 E-Mail: e2@bmvit.gv.at Adresse: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Streitigkeiten und Konfliktbehandlung	Schienen-Control GmbH Schienen-Control Kommission	Tel.: +43 1 5050707 E-Mail: office@schienencontrol.gv.at Adresse: Linke Wienzeile 4 ,1060 Wien

1.9 Güterverkehrskorridore

Das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG umfasst auch drei in Betrieb befindliche Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors, RFC), deren Grundlage die EU-Verordnung 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr ist. Für diese Güterverkehrskorridore gelten jeweils besondere Regelungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität (Framework for the Allocation of Infrastructure Capacity, Customer Information Document – Buch 4), die auf den Websites der Güterverkehrskorridore (nähere Informationen siehe Website der RNE) veröffentlicht sind.

Aufgabenbereich	Ansprechpartner	Kontaktdaten
RFC 3: skandinavisch-mediterraner Korridor Stockholm/Oslo-Kopenhagen-Hamburg-Innsbruck-Verona-Palermo	Harald Hotz	Mobil: +43 664 6172030 E-Mail: harald.hotz@oebb.at Adresse: Elisabethstraße 9, 1010 Wien
RFC 5: baltisch-adriatischer Korridor Świnoujście/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien // Klagenfurt-Udine-Venedig/Triest/ Bologna/Ravenna // Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Triest	Mag. Heidelinde Müller	Tel.: +43 1 93000 31397 Mobil: +43 664 6171690 E-Mail: heidelinde.mueller@oebb.at Adresse: Elisabethstraße 9, 1010 Wien
RFC 7: Orient-ostmediterraner Korridor Prag-Wien/Bratislava-Budapest // Bukarest-Constanţa // Vidin-Sofia-Thessaloniki-Athen	Harald Hotz	Mobil: +43 664 6172030 E-Mail: harald.hotz@oebb.at Adresse: Elisabethstraße 9, 1010 Wien
	Jean-Marc Hillenberg BSc.	Mobil: +43 664 821 72 42 E-Mail: jean-marc.hillenberg@oebb.at Adresse: Elisabethstraße 9, 1010 Wien
RFC 9: Rhein-Donau Korridor (*Betriebsaufnahme voraussichtlich 2020, bis 2020 ist der RFC 9 Czech-Slovak Corridor in Betrieb)* Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Brasov/Craiova-Bucuresti-Constanta Čierna nad Tisou-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	Jean-Marc Hillenberg BSc.	Mobil: +43 664 821 72 42 E-Mail: jean-marc.hillenberg@oebb.at Adresse: Elisabethstraße 9, 1010 Wien

1.10 Europaweite Zusammenarbeit

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Mitglied von RNE, einer Vereinigung von europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreibern und Zuweisungsstellen mit Sitz in Wien. Ziel von RNE ist es den Zugang zum Schienennetz zu erleichtern und damit den internationalen Eisenbahnverkehr durch kompetente Beratung und ein internationales Vertriebsnetz zu fördern.

Der OSS der ÖBB-Infrastruktur AG nimmt diese Aufgaben wahr.

Weitere Informationen sind auf der RNE-Website abrufbar: http://www.rne.eu

1.10.1 OSS – One Stop Shop der ÖBB-Infrastruktur AG

Das OSS-Netzwerk garantiert kompetente und rasche Unterstützung über alle Grenzen hinweg nach dem Motto „One Face To The Customer“, transparent und diskriminierungsfrei.

Nahezu jedes europäische Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat mittlerweile einen OSS eingerichtet. Dessen Aufgaben sind die Bereitstellung von Informationen zum Erlangen der Verkehrsgenehmigung; Sicherheitsbescheinigung und sonstige erforderliche Unterlagen. Der OSS beim Netzzugang der ÖBB-Infrastruktur AG ermöglicht eine optimale Unterstützung der Kunden bei der Verkehrsplanung sowie bei der Beschaffung von Informationen über die Zugangs- und Nutzungsbedingungen anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Den OSS der ÖBB-Infrastruktur AG erreichen Sie wie folgt:
One Stop Shop Netzzugang Elisabethstraße 9, 1010 Wien Tel. +43 1 93000 33480 E-Mail: oss.austria@oebb.at

Die Kontaktdaten der OSS-Ansprechpartner der RNE-Mitglieder finden Sie auf der RNE-Website http://www.rne.eu.

1.10.2 RNE-Tools

Informationen zu den RNE-Tools

- PCS (Path Coordination System): Online-Tool für internationale Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität,
- CIS (Charging Information System): Kostenschätzung des Wegeentgeltes für internationale Fahrwegkapazitäten, Entfernungsangaben und
- TIS (Train Information System): Zuglauf-Echtzeit-Information

sind über die RNE-Website http://www.rne.eu abrufbar.

2 Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur

2.1 Rechtlicher Rahmen

Die rechtliche Grundlage für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceleistungen ist das EisbG idgF.

2.2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.2.1 Fahrwegkapazitätsberechtigte

Fahrwegkapazitätsberechtigte haben einen Anspruch auf diskriminierungsfreie Zuweisung von Fahrwegkapazität. Fahrwegkapazitätsberechtigte sind gemäß § 57a EisbG:

1. Zugangsberechtigte

2. internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen, andere natürliche und juristische Personen, wie beispielsweise Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben

Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceleistungen gemäß den §§ 58, 58a, 58b EisbG erfolgt nur durch Zugangsberechtigte (EVU).

Zugangsberechtigte sind:

1. EVU mit Sitz in Österreich;

2. EVU mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten;

3. EVU mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Güterverkehr;

4. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;

5. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

2.2.1.1 **Anforderungen an Zugangsberechtigte (§ 57a Z1 EisbG)**

Für Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität ist der Nachweis einer aufrechten Verkehrsgenehmigung bzw. -konzession als EVU für die betreffenden Verkehrsdienste (siehe Kapitel 2.2.4) erforderlich.

Vor der Zuweisung der Fahrwegkapazität, ist darüber hinaus der Nachweis über das Vorliegen der Sicherheitsbescheinigung (siehe Kapitel 2.2.5) notwendig.

Die auf dem Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG zugangsberechtigten EVU sind auf der Website der ÖBB-Infrastruktur AG ersichtlich. Weitere Informationen finden Sie auf der Website der Schienen-Control.

2.2.1.2 Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte (§ 57a Z2 EisbG)

Fahrwegkapazitätsberechtigte gemäß § 57a Z2 EisbG werden im Folgenden auch als Nicht-Eisenbahnverkehrsunternehmen (NVU) bezeichnet.
Das NVU hat spätestens mit der Einbringung des Begehrens auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sein einzel- oder gemeinwirtschaftliches Interesse am Erwerb der Fahrwegkapazität nachzuweisen. Ansonsten wird das Fahrwegkapazitätsbegehren zurückgewiesen.

Die Nutzung der dem NVU zugewiesenen Fahrwegkapazität hat durch ein EVU (siehe Kapitel 2.2.1) zu erfolgen, dieses EVU ist der ÖBB-Infrastruktur AG bekannt zu geben:

- spätestens 30 Tage vor dem in der zugewiesenen Fahrwegkapazität angeführten ersten Verkehrstag,
- jedenfalls mit Einbringen des Begehrens, sofern die Zeit bis zum ersten Verkehrstag der zugewiesenen Fahrwegkapazität kürzer als 30 Tage ist.

Die Bekanntgabe des EVU hat mittels der Systeme gemäß Kapitel 4.2 zu erfolgen (Ad-hoc Verkehre siehe Kapitel 4.3.2). Das EVU hat die Voraussetzungen gemäß Kapitel 2.2.3 zu erfüllen.

2.2.2 Bonitätsprüfung

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist berechtigt, vor Vertragsabschluss sowie während der Vertragsbeziehung die Bonität der Fahrwegkapazitätsberechtigten zu prüfen.

Bei einer negativen Bonitätsbeurteilung ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt eine Finanzgarantie gemäß § 57b EisbG zu verlangen.

2.2.3 Voraussetzungen für den Netzzugang

Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erfolgt ausschließlich durch EVU (siehe Kapitel 2.2.1), die insbesondere über eine Sicherheitsbescheinigung (siehe Kapitel 2.2.5) verfügen und auf Basis des abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrages (siehe Kapitel 2.3.3) dazu berechtigt sind.

2.2.4 Verkehrsgenehmigung und -konzession

Die für den Antrag einer Verkehrsgenehmigung und -konzession erforderlichen Voraussetzungen können bei der genehmigungserteilenden Stelle erfragt werden.

Verkehrsgenehmigung und -konzession
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Sektion IV – Verkehr, Radetzkystraße 2, 1030 Wien Ansprechstelle: Abt. E 3 – Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen) Fr. Mag. Regina Roithner Tel.: +43 1 71162 652204 Fax: +43 1 71162 652298 E-Mail: e3@bmvit.gv.at

2.2.5 Sicherheitsbescheinigung

Im Interesse der Verkehrssicherheit müssen EVU für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten auf der Eisenbahninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG über eine aufrechte Sicherheitsbescheinigung verfügen.

Ein Leitfaden des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und nähere Informationen zu den Anforderungen im Hinblick auf Ausstellung, Aufrechterhaltung und Anträge auf Neuerteilung von Sicherheitsbescheinigungen (unter Berücksichtigung der Verordnungen (EU) Nr. 1077/2012 und Nr. 1078/2012) sind auch auf der Internetseite „Sicherheit“ des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie erhältlich.

Gültigkeitsbereich

Sicherheitsbescheinigungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG haben grundsätzlich nur Gültigkeit auf den in der Anlage zur Sicherheitsbescheinigung Teil B angeführten Strecken.

Die Sicherheitsbescheinigung wird für einen bestimmten Zeitraum ausgestellt und kann auf Antrag des EVU verlängert werden.

Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung

Der Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ist schriftlich an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu richten.

Sicherheitsbescheinigung
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Sektion IV – Verkehr, Radetzkystraße 2, 1030 Wien Ansprechstelle: Abt. E 3 – Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen) Mag. Regina Roithner Tel.: +43 1 711 62 65 2204 Fax: +43 1 711 62 652298 E-Mail: e3@bmvit.gv.at

Das erforderliche Normenpaket ist im Internet abrufbar.

2.2.6 Versicherung

Nähere Bestimmungen zur Deckung der Haftpflicht (Versicherung) sind in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) zum INV enthalten.

2.3 Vertragsarten

2.3.1 Rahmenvertrag (Framework Agreement)

Ein Musterrahmenvertrag über die Zuweisung von Fahrwegkapazität ist in den Anhängen der SNNB enthalten. Für weitere Informationen siehe Kapitel 4.4.4.

2.3.2 Fahrwegkapazitätsvertrag

Erfüllt das NVU die Voraussetzungen gemäß Kapitel 2.2 wird mit ihm ein Fahrwegkapazitätsvertrag abgeschlossen. Vertragsmuster sind in den Anhängen der SNNB enthalten.

2.3.3 Infrastrukturnutzungsvertrag (INV)

Voraussetzung für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceleistungen ist ein zwischen dem EVU und der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossener INV.

Bestandteile des INV sind unter anderem die AGB zum INV sowie die Zugtrassenvereinbarung, welche die Details über die zugewiesene Fahrwegkapazität und allfällige sonstige Leistungen (z.B. Serviceleistung Verschub) enthält. Vertragsmuster sind in den Anhängen der SNNB enthalten.

2.3.4 Bahnstromnetznutzung

Die Durchleitung des von externen Stromlieferanten („Drittlieferanten“) an EVU für ihre Eisenbahnverkehrsleistungen in Österreich bereitgestellten Bahnstroms erfolgt gemäß dem Bahnstromnetznutzungsvertrag (BNNV) und dem Durchleitungsvertrag (DLV).

Die Bestimmungen für die Bahnstromnetznutzung sind in den Anhängen der SNNB veröffentlicht.

2.4 Regelwerke und Standards

Die Regelwerke (Dienstvorschriften, Dienstanweisungen, Anweisungen, Erläuterungen etc.) sind auf der Website der ÖBB-Infrastruktur AG veröffentlicht. Dort findet sich auch die im Kapitel 2.4.1 angeführte Betriebsvorschrift. Änderungen in den Dienstvorschriften werden grundsätzlich 6 Monate vor Inkraftsetzung verlautbart.

2.4.1 Betriebsvorschrift

Auf den Strecken der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt der Betrieb grundsätzlich nach den Vorgaben der Dienstvorschrift Betriebsvorschrift V3 (Regelwerk 30.01) samt ihren Zusatzbestimmungen (ZSB Regelwerk 30.03).

2.4.2 Zugbegleiterloser Betrieb

Gemäß Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, GZ: BMVIT-222.110/0006-IV/SCH5/2009 vom 27. Oktober 2009 hat vor der Aufnahme des zugbegleiterlosen Betriebes, sowie vor dem Einsatz anderer Schienenfahrzeuge durch das jeweilige EVU, in Abstimmung mit der ÖBB-Infrastruktur AG, in den betroffenen Betriebsstellen/Bahnsteigbereichen jedenfalls eine Evaluierung statt zu finden (z.B. Sicht auf zustimmendes Signal, Haltepunkt des Zuges, Bahnsteigspalt).

2.4.3 Technische Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM)

Die Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, kurz TSI PRM, kann hier heruntergeladen werden.

2.4.4 Fachseminar und Ausbildung

Für die Aufrechterhaltung des Netzzuganges ist die jährliche Teilnahme am Fachseminar Betrieb der ÖBB-Infrastruktur AG für das EVU verpflichtend.

Die ÖBB-Infrastruktur AG (BZELW) bieten zudem Ausbildungen gemäß EisbAV, EisbEPV und EisbG an.

2.4.5 Information der Fahrgäste im Zug über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten während der Fahrt

Jedes EVU, welches das Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG und die dazugehörigen Tunnel befährt, hat die Fahrgäste über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten und die Benützung der Sicherheitseinrichtungen sowie die tunnelspezifischen Notfall- und Sicherheitsverfahren im Zug in geeigneter Weise aufzuklären. Das EVU ist daher verpflichtet, Sicherheitshinweise in die für Fahrgäste/Personen vorgesehenen Fahrzeuge an gut geeigneten Stellen anzubringen (z.B. in den Eingangsbereichen). Diese Sicherheitshinweise haben jedenfalls folgendes zu umfassen:

- Ansprechpartner bei Unregelmäßigkeiten
- Hinweise auf Sicherheitseinrichtungen und deren Anwendung
- Verhalten im Brandfall
- Verhalten beim Verlassen des Zuges (Evakuierungsfall)

Geschriebene oder gesprochene Sicherheitshinweise sind in Deutsch sowie in Englisch bereitzustellen. (TSI SRT 4.4.5 a und b)

Weiters wird – insbesondere im Personenfernverkehr – die Information der Fahrgäste/Personen über Druckmedien bzw. Informationsfolder an den Sitzplätzen bzw. mittels Lautsprecherdurchsagen empfohlen.

2.4.6 Streckenkenntnis für Alternativ- und Umleitungsstrecken

Alternativstrecken erlauben der Betriebsführung die wahlweise Führung von Zügen auf der planmäßigen Strecke ODER der in den Fahrplanunterlagen entsprechend gekennzeichneten Alternativstrecke OHNE gesonderte Verständigung des EVU bzw. des Triebfahrzeugführers.

Das EVU hat daher sicher zu stellen, dass die Triebfahrzeugführer von Zügen, deren Fahrplan Alternativstrecken beinhalten, die entsprechende Streckenkenntnis auch für die Alternativstrecke besitzen.

Im Falle von größeren Betriebsstörungen (Streckenunterbrechungen, eingleisige Betriebsabwicklung auf mehrgleisigen Strecken, …) sind für bestimmte Strecken(abschnitte) generelle Umleitungsstrecken (siehe Anhänge der SNNB) definiert. Darüber hinaus können in Störfall- bzw. Betriebsstörungskonzepten in Abstimmung mit dem EVU weitere Umleitungsstrecken für bestimmte Verkehrsarten/Züge definiert sein.

Das EVU hat daher sicher zu stellen, dass die Triebfahrzeugführer von Zügen, deren Fahrplan Strecken(abschnitte) beinhalten, für die Umleitungsstrecken definiert sind (Anhänge der SNNB bzw. Störfall- bzw. Betriebsstörungskonzepten), die entsprechende Streckenkenntnis auch für die Umleitungsstrecke besitzen.

2.5 Außergewöhnliche Sendungen

Eine Sendung gilt als außergewöhnlich, wenn wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Bahnanlagen oder Wagen besondere Maßnahmen erforderlich sind und sie deshalb nur unter besonderen technischen und/oder betrieblichen Bedingungen transportiert werden kann.

Angaben zur Behandlung von außergewöhnlichen Sendungen bzw. zum Verkehr von Schienenfahrzeugen ohne gültige Netzzulassung sind dem Leitfaden 31.04.01 – Behandlung von außergewöhnlichen Sendungen zu entnehmen. Auf unserer Website können auch weitere streckenbezogene Informationen (wie z.B. Profile) abgefragt werden.

2.6 RID-Güter und Umweltschutz

2.6.1 RID-Güter (Gefahr-Güter)

Für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn gelten im nationalen und im internationalen Eisenbahnverkehr die Vorschriften der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID). Weiters sind das Gefahrgutbeförderungsgesetz - insbesondere der 5. Abschnitt – sowie die Bestimmungen des UIC-Merkblattes 471-3 einzuhalten. Relevante Daten, insbesondere die jährliche Menge an beförderten Gefahrgütern nach Klassen, sind von den EVU zumindest einmal jährlich über Anforderung der ÖBB-Infrastruktur AG kostenlos zur Verfügung zu stellen.

2.6.2 Umweltschutz

Bei der Nutzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Eisenbahninfrastruktur sind die einschlägigen internationalen und österreichischen umweltrechtlichen Vorgaben einzuhalten. Kommt es zu umweltgefährdenden Ereignissen oder Vorfällen (z.B. Kontamination, Lärm, Erschütterung, Emissionen) oder drohen solche, hat das EVU – ungeachtet der gesetzlichen oder vertraglich vereinbarten Schadentragungsregeln – folgende Maßnahmen unverzüglich zu ergreifen:

- Verständigung der Dienststellen des öffentlichen Sicherheitsdienstes (z.B. Feuerwehr)
- Wahrnehmung sonstiger gesetzlicher Meldepflichten
- Benachrichtigung der ÖBB-Infrastruktur AG (Betriebsführungszentralen) gemäß nachfolgenden Angaben:

Meldung umweltgefährdender Ereignisse/Vorfälle	
BFZ Wien	Tel.: +43 1 93000 38132
BFZ Linz	Tel.: +43 1 93000 855 15010
BFZ Salzburg	Tel.: +43 662 93000 3613
BFZ Villach	Tel.: +43 1 93000 855 12010
BFZ Innsbruck	Tel.: +43 512 93000 4520

Innerhalb der nächsten 3 Werktage hat per E-Mail eine Information an die Umwelttechnikabteilung der ÖBB-Infrastruktur AG mit Angaben über Unfalldaten, eingeleitete Maßnahmen, Menge und Art des umweltgefährdeten Stoffes und an wen in der ÖBB-Infrastruktur AG der Unfall gemeldet wurde, zu erfolgen:

Info umweltgefährdender Ereignisse/Vorfälle
Streckenmanagement und Anlagenentwicklung Fachbereich Bautechnik Umwelttechnik E-Mail: infra.umwelttechnik@oebb.at

2.7 Inbetriebnahme und Netzzustimmungsprüfung von Schienenfahrzeugen

2.7.1 Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen gemäß EisbG

Für die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG ist – abgesehen von den gemäß Eisenbahngesetz vorgesehenen Ausnahmefällen – die Erteilung der Bauartgenehmigung (§ 32 ff EisbG) und Betriebsbewilligung (§ 34 ff EisbG) durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie oder bei nicht vernetzten Bahnen gemäß Deregulierungsgesetz durch die jeweilige Landesbehörde notwendig. Die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen kann auch unter Beachtung des § 41 EisbG erfolgen (gleichzuhaltende ausländische Rechtsakte von anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, den Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweizer Eidgenossenschaft bzw Antrag auf Anerkennung ausländischer Rechtsakte).

Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen gemäß EisbG
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Sektion IV, Abt. E 2 Radetzkystraße 2, 1030 Wien Tel.: +43 1 71162 652211 Fax: +43 1 71162 652299 E-Mail: e2@bmvit.gv.at

2.7.2 Netzzustimmungsprüfung und Zustimmungserklärung der ÖBB-Infrastruktur AG

Nach der Erteilung der Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung bzw auch in den gemäß EisbG vorgesehenen Ausnahmefällen (insbesondere § 36 oder § 41), muss die Kompatibilität aller Fahrzeuge ohne Kennzeichen RIC, RIV, TEN RIV, TEN G1 bzw. TEN GE mit der Eisenbahninfrastruktur nachgewiesen werden. Für dieses Verfahren ist die Zulassungsstelle der ÖBB-Infrastruktur AG zuständig. Sie stellt nach erfolgreicher Netzzustimmungsprüfung eine Zustimmungserklärung (Netzzulassung) aus, mit der das Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG benützt werden darf.

Netzzustimmungsprüfung und Zustimmungserklärung von Schienenfahrzeugen
ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit und Betriebsleitung-STA Fahrzeugtechnik/Zulassung Praterstern 3, 1020 Wien Tel.: +43 1 93000 32634 E-Mail: infra.betriebsleitung@oebb.at

Bezüglich technischer Anforderungen und die Durchführung der Zustimmungsprüfung gelten folgende Regelwerke der ÖBB-Infrastruktur AG:

- RW 50.01.01 Netzzustimmungsprüfung & Zustimmungserklärung
- RW 50.02.01 Anforderungskatalog Triebfahrzeuge, Triebzüge und Reisezugwagen
- RW 50.03.01 Anforderungskatalog Güterwagen
- RW 50.04.01 Anforderungskatalog Sonderfahrzeuge

Diese Regelwerke finden sich ebenso wie die Informationen zur Bearbeitungsdauer und eine Übersicht über die zu erwartenden Kosten im Internet. Es wird im Sinne einer kurzen Verfahrensdauer empfohlen, die beiden Verfahren (gem. Kapitel 2.7.1 und 2.7.2) gegebenenfalls parallel zu führen.

2.8 Zulassung von Personal

Erforderliche Ausbildungsmaßnahmen werden vom BZELW der ÖBB-Infrastruktur AG und Dritten angeboten. Eine Liste jener, die Schulungsmaßnahmen zum Erwerb der Orts- sowie Streckenkenntnis anbieten, wird auf der Website des Netzzugang der ÖBB-Infrastruktur AG veröffentlicht. Nähere Informationen über die vom BZELW angebotenen Ausbildungen finden sich ebenfalls im Internet.

2.8.1 Triebfahrzeugführer

Die Berechtigung zur Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen durch Triebfahrzeugführer auf Eisenbahnen in Österreich ist in den §§ 124 ff EisbG bzw der Triebfahrzeugführer-Verordnung (TFVO) geregelt. Für die Anerkennung ausländischer Befugnisse zur Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen im Sinne der Triebfahrzeugführer-Verordnung (TFVO) ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig (§ 26 TFVO).

Zulassung von Triebfahrzeugführern
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Sektion IV, Abt. E 1 Radetzkystraße 2, 1030 Wien Tel.: +43 1 711 62 65 2211 Fax: +43 1 711 62 65 2299 E-Mail: e1@bmvit.gv.at

2.8.2 Betriebsbedienstete

Für die Aus-/ Weiterbildung und Prüfung sowie die erforderliche Eignung von Mitarbeitern von EVU (oder deren Auftragnehmer) ist das EVU verantwortlich.

Mitarbeiter von Auftragnehmern (juristische oder natürliche Personen), welche qualifizierte Tätigkeiten gemäß EisbEPV für die ÖBB-Infrastruktur AG ausüben, müssen gemäß den Bestimmungen dieser ausgebildet, geprüft und weitergebildet sein, sowie die erforderliche Eignung jederzeit nachweisen können. Für alle anderen, nicht in den EisbEPV genannten Tätigkeiten, ist eine Anerkennung von Ausbildungen sowie der erforderlichen Eignung für einen Einsatz am Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG durch Sicherheit und Betriebsleitung-Standards erforderlich.

Ein Einsatz dieser Mitarbeiter erfordert darüber hinaus gemäß § 62 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz eine betriebliche Erfahrung bei sicherheitsrelevanten Arbeiten.

Betriebsbedienstete der EVU (oder deren Auftragnehmer), welche qualifizierte Tätigkeiten gemäß EisbEPV ausüben, müssen gemäß den Bestimmungen dieser ausgebildet, geprüft und weitergebildet sein, sowie die erforderliche Eignung jederzeit nachweisen können.

Betriebsbedienstete der EVU (oder deren Auftragnehmer), die Züge begleiten, auf Bahnhöfen Dienste und Hilfestellung für Fahrgäste leisten und Fahrkarten verkaufen, müssen gemäß den Kapiteln Betriebliche Regelungen und Berufliche Qualifikationen der „Technischen Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität“ (TSI PRM) ausgebildet sein, wenn sie im Anwendungsbereich der TSI PRM tätig sind.

Sollten Mitarbeiter eine der oben angeführten Bestimmungen nicht erfüllen, so dürfen diese nicht als Betriebsbedienstete am Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG eingesetzt werden.

Anerkenntnis von Ausbildungen für Betriebsbedienstete

ÖBB-Infrastruktur AG
Sicherheit und Betriebsleitung-Standards

Praterstern 3, 1020 Wien
Tel.: + 43 1 93000 32634
E-Mail: infra.betriebsleitung@oebb.at

3 Allgemeine Angaben zum Schienennetz

3.1 Einführung

Das von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebene Streckennetz gliedert sich in Kern- und Ergänzungsnetz.

Für die SNNB relevantes Kartenmaterial ist in den Anhängen der SNNB enthalten.

3.2 Charakteristik des Schienennetzes

3.2.1 Angaben zur Eisenbahninfrastruktur

Eine umfassende Übersicht über die technische Ausrüstung und weiterer Infrastrukturkriterien des Streckennetzes finden Sie in den Streckenbeschreibungen (STB), welche in den Anhängen der SNNB enthalten sind.

3.2.2 Zusammenhängende Eisenbahnnetze

Das von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebene Streckennetz wird umgeben von den Streckennetzen der folgenden Eisenbahnen:

- Deutsche Bahn – DB Netz AG (DB)
- Tschechische Eisenbahnen – Správa železnicní dopravní cesty, s.o. (SŽDC)
- Slowakische Eisenbahnen – Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)
- Ungarische Eisenbahnen – Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (VPE)
- Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn AG/Györ-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt.. (Raaberbahn AG / GYSEV Zrt.)
- Slowenische Eisenbahnen – Slovenske železnice SŽ-Infrastruktura, d. o. o.
- Italienische Eisenbahnen – Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI)
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB)

Angaben über die Streckennetze der oa. Nachbarbahnen sind in den SNNB (Network Statements) der jeweiligen Infrastrukturbetreiber enthalten.

Grenzstrecken/-bahnhöfe

Tschechien:
Summerau – Horní Dvořiště
Gmünd NÖ– České Velenice
Retz – Šatov
Bernhardsthal Fbf (Hohenau) – Břeclav

Slowakei:
Marchegg – Devínska Nová Ves
Kittsee – Bratislava-Petržalka

Ungarn:
Nickelsdorf – Hegyeshalom
Loipersbach-Schattendorf – Sopron
Deutschkreuz – Sopron (Gysev)
Jennersdorf – Szentgotthárd

Slowenien:
Spielfeld Straß – Šentilj
Bleiburg – Prevalje
Rosenbach – Jesenice

Italien:
Thörl-Maglern – Tarvisio Boscoverde
Sillian – San Candido / Innichen
Brenner / Brennero

Deutschland:
Lochau-Hörbranz – Lindau-Reutin
Vils – Pfronten-Steinach
Ehrwald-Zugspitzbahn – Griesen (Oberbayern)
Scharnitz – Mittenwald
Kufstein – Kiefersfelden
Salzburg Hbf. – Freilassing
Braunau am Inn – Simbach am Inn
Wernstein (Schärding) – Passau Hbf.

Schweiz:
Buchs SG
St. Margrethen

Eine Übersicht der Eisenbahnunternehmen in Österreich (Eisenbahninfrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen) wird von der Schienen-Control zur Verfügung gestellt.

Die SNNB der mit dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG verbundenen inländischen Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber sind unter folgenden Links abrufbar:

- Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
- Linzer Lokalbahnen AG
- Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG
- Montafonerbahn AG
- Neusiedler Seebahn GmbH
- Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
- Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation
- Steiermärkische Landesbahnen
- Wiener Lokalbahnen AG

3.2.3 Anschlussbahnen

Hier finden Sie eine Übersichtskarte der Anschlüsse zu Anschlussbahnen die über das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG erreicht werden können.

3.3 Schienennetzbeschreibung

Der aktuelle Stand der verfügbaren Strecken der ÖBB-Infrastruktur AG inklusive Hinweisen zu beantragten Betriebseinstellungen ist in den Anhängen der SNNB abrufbar.

3.3.1 Geografische Beschreibung

Das von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebene Schienennetz umfasst mit Stand 1. Jänner 2017 1.069 Betriebsstellen (Bahnhöfe, Haltestellen, Ladestellen) und 4.922 Streckenkilometer (9.688 Gleiskilometer, davon 8.087 km mit elektrischer Oberleitung überspannt). Das Streckennetz umfasst weiters 677 Stellwerke (davon 286 elektronisch), 246 Tunnel und Galerien, 6.344 Brücken und Viadukte und 3.278 Eisenbahnkreuzungen (Bahnübergänge).

Die seitens der ÖBB-Infrastruktur AG angebotenen Strecken sind in der Liste „Streckenverfügbarkeit“ angeführt (siehe Anhänge der SNNB).

3.3.1.1 Anzahl der Streckengleise

Die Anzahl der Streckengleise ist in der STB ersichtlich bzw. in generalisierter Form in der Karte „Traktionsart und Gleisanzahl“ dargestellt (siehe Anhänge der SNNB).

3.3.1.2 Spurweite und Gleisabstand

Das Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG besteht ausschließlich aus Strecken mit der in Europa üblichen Normalspurweite von 1.435 mm. Der Mindestgleisabstand auf dem Streckennetz der ÖBB beträgt 3,50 m.

3.3.1.3 Bahnhöfe und Haltestellen

Grundlegende Angaben zu Betriebsstellen sind in den Anhängen der SNNB ersichtlich. Detaillierte Angaben können der jeweils aktuell gültigen Betriebsstellenbeschreibung (Bsb) entnommen werden.

Angaben zur Verfügbarkeit von Verkehrsstationen sind in den Anhängen der SNNB angeführt.

Das EVU ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass seine Mitarbeiter bzw. jene ihrer Vertragspartner über das sichere Verhalten auf Ladestellen (Ladeplätze bzw. Ladegleise) entsprechend unterwiesen / geschult sind.

3.3.1.4 Strecken-/Betriebsstellenöffnungszeiten

Eine Übersicht der Strecken ohne durchgehenden Betrieb ist in der Karte „Streckenöffnungszeiten“ (siehe Anhänge der SNNB) enthalten. Auf Strecken ohne durchgehenden Betrieb sind die planmäßig vorgesehenen Öffnungszeiten der jeweiligen Betriebsstellen im Anhang „Betriebsstellenöffnungszeiten“ enthalten.

Fahrwegkapazitätsbegehren, die außerhalb der definierten und veröffentlichten Strecken-/Betriebsstellenöffnungszeiten liegen, werden grundsätzlich abgelehnt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG behält sich das Recht vor, die Strecken-/Betriebsstellenöffnungszeiten bei Rückgang der Nachfrage einzuschränken.

3.3.2 Ressourcen

3.3.2.1 Lichtraum und Lademaß

Angaben darüber sind in den STB und den Vorbemerkungen zu den STB enthalten.

3.3.2.2 Streckenklasse

In den Anhängen der SNNB ist die Streckenklassenkarte als Übersichtskarte (Angaben der Streckenklasse für Haupt- und Streckengleise bis max.120 km/h) enthalten. Angaben zu Schleifengleisen und Einschränkungen einzelner Betriebsstellengleise sind in der VzG-Fahrplanunterlage Streckenklasse aufgelistet.

Ergänzende Informationen für Geschwindigkeiten > 120 km/h sind in den Vorbemerkungen zu den Streckenbeschreibungen enthalten (siehe Dokument in den Anhängen der SNNB).

3.3.2.3 Maximale Gradiente

Die maximale Gradiente Richtung 1 und Richtung 2 sind in der STB angegeben (siehe Anhängen der SNNB).

3.3.2.4 Maximale Betriebsgeschwindigkeit

Für das hochrangige Netz ist die maximale Betriebsgeschwindigkeit im Infrastrukturregister veröffentlicht. Zukünftig wird das Infrastrukturregister von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH bereitgestellt.

3.3.2.5 Maximale Zuglänge

Die maximale Zuglänge ergibt sich aus der Fahrplanlage und den Bahnhofgleislängen bzw. Bahnsteiglängen der befahrenen Strecke. Ein Zug gilt als überlang, wenn dessen Länge die Aufnahmefähigkeit eines Bahnhofes überschreitet.

Personenbefördernde Züge dürfen grundsätzlich nicht länger sein als die Bahnsteigkanten der Bahnhöfe und Haltestellen, in denen der Zug zum Aus- und Einsteigen hält. Ein Personenzug gilt dann nicht als überlang, wenn am Zugschluss abgesperrte Wagen transportiert werden und daher das Ein- und Aussteigen bei nicht abgesperrten Wagen an einer Bahnsteigkante möglich ist.

Ausnahmen sind in besonderen Einzelsituationen möglich, wobei das EVU in jedem Einzelfall alle gemäß § 49 der DV V3 zum Schutz der Fahrgäste erforderlichen Maßnahmen in eigener Verantwortung trifft (Information der Fahrgäste über die gebotenen Ausstiegsmöglichkeiten), wenn trotz Ausschöpfung aller Möglichkeiten gemäß § 49 Abs. 4 ein Halten an einer ausreichend langen Bahnsteigkante nicht möglich ist.

Bahnhofgleis- bzw. Bahnsteiglängen können der Betriebsstellenbeschreibung (Bsb) entnommen werden.

3.3.2.6 Energieversorgung – Elektrischer Weg – Oberleitung

Angaben zum Stromsystem sind in der STB ersichtlich (siehe Anhänge der SNNB). Eine Übersicht über die Traktionsart ist in generalisierter Form im Infrastrukturatlas dargestellt (siehe Anhänge der SNNB).

3.3.2.7 Zughakengrenzlast und Regelbelastung

Die Zughakengrenzlast und die Regelbelastung von Triebfahrzeugen sind den streckenbezogenen Fahrplanunterlagen zu entnehmen (Belastungstafel und s-Wert-Tabelle).

3.3.2.8 Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung

Die VzG-Fahrplanunterlage „Auflistung der Strecken und Triebfahrzeuge für Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung“ enthält Informationen für die Differenzierung der Geschwindigkeiten für „leichtere und bogenfreundliche“ Fahrzeuge gegenüber „normalen“ Fahrzeugen sowie alle Strecken, auf denen mit erhöhter Seitenbeschleunigung gefahren werden kann, sowie die zugehörigen Triebfahrzeugkategorien und Triebfahrzeuge. Die VzG-Fahrplanunterlage „Auflistung der Strecken und Triebfahrzeuge für Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung“ ist in den Anhängen der SNNB veröffentlicht.

3.3.3 Betriebsführung

Die Betriebsführung sorgt für die operative und dispositive Verkehrsabwicklung am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG und damit für einen sicheren und pünktlichen Betriebsablauf, für die Information der EVU betreffend aktuelle Betriebslage und für die Kundeninformation auf der Verkehrsstation.

3.3.3.1 Signalsystem

Das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG ist mit punktuellen und kontinuierlichen (LZB, ETCS) Zugsicherungssystemen ausgestattet (Zugbeeinflussungssysteme siehe Kapitel 3.3.3.4).
Die STB enthält nähere Angaben zu den Betriebsführungssystemen der Strecken (siehe Anhänge der SNNB).

3.3.3.2 Verkehrsüberwachung

Das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG ist flächendeckend mit einer rechnergestützten Zugüberwachung (RZÜ) ausgestattet. Das zentrale System ARAMIS (Advanced Railway Automation, Management and Information System) ermöglicht die Übernahme von Fahrplan- und Zugdaten aus Vorsystemen, deren Bearbeitung und Qualifizierung und die Ausgabe des automatischen Lenkplanes in den Betriebsführungszentralen. Die Kopplung mit Zugbeeinflussungssystemen und Zugfunk erlaubt einen automatischen Datenaustausch.

Die Überwachung und Disposition aller Zugfahrten am Kernnetz erfolgt von fünf Betriebsführungszentralen und einer Verkehrsleitzentrale aus.

Die jeweilige Streckenausstattung ist der STB zu entnehmen (siehe Anhänge der SNNB).

3.3.3.3 Zugfunk

Die jeweilige Streckenausstattung ist der STB zu entnehmen (siehe Anhänge der SNNB).

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat ihr Zugfunksystem weitestgehend auf den europäischen Standard GSM-R aufgerüstet. Der aktuelle GSM-R Ausrüstungsstand und die noch geplanten Inbetriebnahme Zeitpunkte sind im offiziellen GSM-R-Inbetriebnahme Plan mit allen relevanten Daten zu den Inbetriebnahmen im Internet veröffentlicht. Im Rahmen der Inbetriebnahme von GSM-R wird der analoge Zugfunk auf diesen Strecken abgeschaltet, daher ist ab diesem Zeitpunkt für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur eine GSM-R SIM-Karte erforderlich. Die Inbetriebnahme des GSM-R Funks wird im Voraus gesondert bekannt gegeben.

Unter dem o.a. Link finden sich weiters Kontaktpersonen / Hotline für technische Rückfragen und diverse Dokumente zum Download (Ausbauplan, Bestellformulare, Informationen über Endgeräte etc.).

Durch den Beschluss der österreichischen Rundfunk & Telekom Regulierungs-GmbH (RTR) vom 28. Juli 2014 über die Umwidmung bestehender Frequenznutzungsrechte im GSM-Bereich (900 MHz und 1800 MHz) ist punktuell eine negative Beeinflussung der GSM-R Endgeräte zu erwarten. Es wird daher ausdrücklich empfohlen, Fahrzeuge (für Neubaufahrzeuge für den GSM-R-Sprachfunk ab 1. Jänner 2018 verpflichtend) mit entsprechend kompatiblen GSM-R-Funkmodulen der letzten Generation, gemäß ETSI-Spezifikation TS 102 933-1, Version 1.3.1 oder höher, auszurüsten.

Das GSM-R Band kennzeichnet den Frequenzbereich von 876 bis 915 MHz (Uplink) bzw. 921 bis 960 MHz (Downlink).

Die im Mindestzugangspaket enthaltenen Telekommunikationsdienste sind im Produktkatalog Netzzugang „Zugtrasse und Zugfahrt“ (siehe Kapitel 1.1 „Mindestzugangspaket“) angeführt.

Auf dem gesamten Streckennetz ist durch den Triebfahrzeugführer des führenden Tfz, ein taugliches und eingeschaltetes Mobiltelefon (für den öffentlichen Mobilfunk) mitzuführen.

3.3.3.4 **Zugbeeinflussungssysteme**

Das Kernnetz der ÖBB-Infrastruktur AG ist überwiegend mit PZB ausgerüstet, beim Ergänzungsnetz werden vereinzelt Strecken ohne PZB-Ausstattung betrieben.

Die Zugsicherung von Strecken erfolgt entweder mit PZB, oder zusätzlich mit den Zugbeeinflussungssystemen LZB bzw ETCS. Auf den Neubaustreckenabschnitten Wien – St. Pölten (Abzweigung Knoten Hadersdorf – Tullnerfeld – Knoten Wagram), Unterinntal (Abzw Knoten Radfeld – Abzw Fw 2) sowie auf der Güterzugumfahrung St. Pölten (Knoten Wagram – Knoten Rohr, ab deren Inbetriebnahme im Dezember 2017) kommt ausschließlich das Zugssicherungssystem ETCS Level 2 zum Einsatz. Die verfügbaren Zugbeeinflussungssysteme sind der STB zu entnehmen (siehe Anhänge der SNNB).

Die Ausrüstung von Strecken oder Streckenteilen mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS und die Voraussetzungen für die Befahrbarkeit dieser erfolgt gemäß folgender Vorgaben:

- ETCS-Status
- Anforderung an Fahrzeuge (Anforderungskatalog TFZ)
- ETCS-Zugkategorien
- ETCS-Bremskurven
- ETCS-Ausbauplan mit Übersichtskarte

Durch den Beschluss der österreichischen Rundfunk & Telekom Regulierungs-GmbH (RTR) vom 28. Juli 2014 über die Umwidmung bestehender Frequenznutzungsrechte im GSM-Bereich (900 MHz und 1800 MHz) ist punktuell eine negative Beeinflussung der GSM-R Endgeräte zu erwarten. Es wird daher ausdrücklich empfohlen, Fahrzeuge (für Neubaufahrzeuge für den ETCS-Datenfunk ab 1. Jänner 2018 verpflichtend) mit entsprechend kompatiblen GSM-R-Funkmodulen der letzten Generation, gemäß ETSI-Spezifikation TS 102 933-1, Version 1.3.1 oder höher, auszurüsten.
Das GSM-R Band kennzeichnet den Frequenzbereich von 876 bis 915 MHz (Uplink) bzw. 921 bis 960 MHz (Downlink).

Aufgrund des geplanten Einsatzes von Paketvermittlungsdiensten (GPRS) für den ETCS-Datenfunk wird empfohlen, Fahrzeuge (für Neubaufahrzeuge für den ETCS-Datenfunk ab 01. Jänner 2019 verpflichtend) mit kompatiblen GSM-R Funkmodulen entsprechend ETSI-Spezifikation TS 103 328 V1.1.1 oder höher auszustatten.

Für die Neubaustreckenabschnitte Wien – St. Pölten (Abzw Knoten Hadersdorf – Tullnerfeld – Knoten Wagram), Unterinntal (Abzw Knoten Radfeld – Abzw Fw 2) sowie Güterzugumfahrung St. Pölten (Knoten Wagram – Knoten Rohr, ab deren Inbetriebnahme im Dezember 2017) ist Folgendes festgelegt:

- Befahren nur mit Fahrzeugen mit tauglicher ETCS Level 2 Ausrüstung zulässig (ETCS SRS BL2.3.0d oder höhere Version am Fahrzeug implementiert)
- Führendes Fahrzeug ohne taugliche ETCS Level 2 Ausrüstung
    - **Beim Einfahren in das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG, aber spätestens vor Beginn der Fahrt:** Das EVU ist verpflichtet, die ÖBB-Infrastruktur AG zu verständigen und die Umleitung über Bestandsstrecken mit entsprechend kompatibler Zugsicherung (PZB, LZB) zu bestellen.
    - **Auftreten einer Störung der ETCS-Ausrüstung während der Fahrt**: Der Triebfahrzeugführer verständigt unmittelbar nach dem Auftreten der Störung den zuständigen Fahrdienstleiter, der die weiteren Maßnahmen setzt.

3.3.3.5 Zugleitbereich – Streckenabschnitte mit ZLB-01 Unterstützung

In den Anhängen der SNNB sind Strecken aufgelistet, für welche eine technische Unterstützung für ZLB-01 (betriebsfähiges ZLB-01-Gerät) verpflichtend ist.

3.4 Nutzungseinschränkungen und Verkehrseinschränkungen

3.4.1 Außerbetriebsetzung von Verwiegeeinrichtungen

Die Termine für die Außerbetriebsetzung (Entstörung, Wartung und Nacheichung) von Gleisbrückenwaagen und Fahrtwiegeanlagen werden während der Wartungssaison (März bis November) laufend etwa alle ein bis zwei Monate in den Anhängen der SNNB veröffentlicht.

3.4.2 Umweltschutzbedingte Nutzungsvorschriften und -beschränkungen

„Unterinntal“ – Abzw Knoten Radfeld – Abzw Fw 2:

Gemäß Bescheid GZ 220.150/0015-IV/SCH2/2011 vom 20. April 2012 darf der längenbezogene Emissionspegel des Schienenverkehrs, welcher der Ermittlung der Lärmschutzmaßnahmen zugrunde gelegt wurde, im betroffenen Abschnitt nicht überschritten werden. Aus diesem Grund gibt es Beschränkungen bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität auf der Bestandsstrecke.

3.4.3 Nutzungsvorschriften und -beschränkungen für Gefahrguttransporte

Nähere Angaben sind dem Kapitel 2.6.1 RID-Güter zu entnehmen.

3.4.4 Nutzungsbeschränkungen für Tunnel

Angaben zu Tunnel sind der STB zu entnehmen (siehe Anhänge der SNNB). Zu eingeschränkter Eisenbahninfrastrukturverfügbarkeit von Tunnel bei Neubaustrecken siehe Kapitel 3.5.3.

3.4.5 Nutzungsbeschränkungen für Brücken

Derzeit gibt es keine Einschränkungen.

3.4.6 Streckenabschnitte mit Erfordernis einer Notbremsüberbrückung

Die NBÜ-Bereiche (Bereiche mit Notbremsüberbrückung) sind in den Streckenlisten (Streckentitelblatt) angeführt.

3.4.7 Streckenabschnitte mit ladegutbedingten Nutzungseinschränkungen

Zur Minimierung des Abwehens von Kohle in Zügen, die ohne Sicherung in nicht gedeckten Wagen transportiert wird, gilt in den angeführten Streckenabschnitten folgende Höchstgeschwindigkeit:

- v_{max} 30 km/h zwischen Bf Bernhardsthal Fbf und Bf Hohenau von km 72,1 bis km 70,5
- v_{max} 50 km/h zwischen Bf Böckstein und Bf Mallnitz-Obervellach, von km 53,6 bis km 47,5 (Tauerntunnel) und von km 43,2 bis km 34,8 (Kaponigtunnel)

Aufgrund der Gefahr von starker Verschmutzung der unten genannten Tunnel, dürfen Züge mit nicht gesicherten, fluggefährdeten Ladegütern (z.B. Hackschnitzel, Kohle) in nicht gedeckten Wagen nur nach folgenden Bestimmungen verkehren:

- der Siebergtunnel auf der Strecke 130 darf, mit Ausnahme von Leerwagenzügen, nicht benützt werden (im betroffenen Streckenabschnitt müssen Züge über die Strecke 101 geführt werden)
- v_{max} 40 km/h zwischen Bf Linzerhaus und Bf Ardning von km 91,9 bis km 96,7 (Bosrucktunnel)

Das EVU hat die vorgenannten Einschränkungen bereits in seinem Fahrwegkapazitätsbegehren entsprechend zu berücksichtigen und der ÖBB-Infrastruktur AG bekanntzugeben. Erlangt das EVU von der oben angeführten Beladung erst im Zeitraum von der Zuweisung der Fahrwegkapazität bis zur Abfahrt des Zuges Kenntnis, so ist die Fahrwegkapazität abzubestellen und ein neues Fahrwegkapazitätsbegehren unter Berücksichtigung der angeführten Einschränkungen zu stellen.

3.4.8 Lichtraumeinschränkungen

Das Lichtraumprofil G2 ist örtlich bedingt an manchen Stellen des Netzes der ÖBB-Infrastruktur AG eingeschränkt. Nähere Informationen zu den jeweiligen Lichtraumeinschränkungen sind der STB zu entnehmen (siehe Anhänge der SNNB).

3.4.9 Nutzungseinschränkungen für Dampfbetrieb

Für Zug- und Nebenfahrten mit Dampftriebfahrzeugen gelten die Bestimmungen der Anweisung „Verkehr von Nostalgiezügen und Nostalgienebenfahrten im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG“.

3.5 Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur

Die ÖBB-Infrastruktur AG führt grundsätzlich alle Arbeiten so aus, dass die Auswirkungen auf die Eisenbahnverkehrsdienste so gering wie möglich gehalten werden. Arbeiten an der Eisenbahninfrastruktur berechtigen den Fahrwegkapazitätsberechtigten grundsätzlich nicht zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen oder Anlastung von Aufwendungen gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG.

3.5.1 Baubetriebsplanung

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist zur Betriebsführung am Streckennetz der ÖBB beauftragt. Dieser Auftrag beinhaltet auch die Verfügbarkeit des Streckennetzes in größtmöglichem Umfang zu gewährleisten.

Notwendige Arbeiten (entsprechend den Richtlinien der UIC) oder Maßnahmen – wie Investitions- oder Ersatz-Investitionsvorhaben, Instandhaltungsarbeiten, Wartungsarbeiten, Kontrolltätigkeiten etc. – werden nach dem geltenden Prozess der „Baubetriebsplanung“ durchgeführt.

Geplante Arbeiten werden den Fahrwegkapazitäts-/Zugangsberechtigten bekannt gegeben. Daraus resultierende Maßnahmen (wie Umleitungen, Schienen-Ersatzverkehre) werden grundsätzlich sechs Monate, spätestens jedoch zwei Monate vor Beginn der Arbeiten durch die ÖBB-Infrastruktur AG bekannt gegeben. Über alle anderen Arbeiten oder Maßnahmen informiert die ÖBB-Infrastruktur AG ehest möglich mittels Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten (LA) oder Fahrplananordnung (FAPLO).

Ein monatlich aktualisierter Baubetriebsplan ist im Internet zu finden.

In den Anhängen der SNNB sind Übersichtskarten über die Gesamtsperren sowie Bereiche mit sonstigen baubedingten Betriebseinschränkungen zu finden.

Für Belange der Baubetriebsplanung und das Management von Eisenbahninfrastruktureinschränkungen ist seitens der ÖBB-Infrastruktur AG der NZ-Netzmanager Ansprechpartner.

Baubetriebsplanung Netzzugang
Hubert Haubner ÖBB-Infrastruktur AG Elisabethstraße 9, 1010 Wien Tel.: +43 1 93000 97 50703 E-Mail: hubert.haubner@oebb.at

3.5.2 Streckenspezifische Informationen

Aufgrund von Eisenbahninfrastruktureinschränkungen im Zuge des **Umbaus Linz Hbf. Ostkopf** werden Güterzüge Richtung Salzburg grundsätzlich und Personenverkehrszüge zu bestimmten Bauphasen über Linz Vbf West trassiert bzw. umgeleitet.

Eisenbahninfrastruktureinschränkungen in Folge **Umbau Bf Frohnleiten** für die Netzfahrplanperiode 2018 sind im Kapitel „4.4.6 Besonderheiten der Angebotsplanung im Zusammenhang mit Kapazitätsengpässen in Bahnhöfen“ angeführt.

3.5.3 Eingeschränkte Eisenbahninfrastrukturverfügbarkeit durch Wartungsfenster

Für den Netzfahrplan 2018 sind folgende Wartungsfenster (Zeitfenster für gleisgebundene periodisch wiederkehrende Tätigkeiten) vorgesehen:

- Lainzer Tunnel: jede Nacht von Samstag auf Sonntag von 22:30 Uhr bis 06:30 Uhr sowie jede Nacht von Sonntag auf Montag von 22:30 Uhr bis 05:30 Uhr, jeweils ein Gleis
- Neubaustrecke Wienerwald: jede Nacht von Samstag auf Sonntag von 23:30 Uhr bis 06:30 Uhr sowie jede Nacht von Sonntag auf Montag von 23:30 Uhr bis 05:30 Uhr jeweils ein Gleis, der Bf. Tullnerfeld ist davon nicht betroffen

- Neubaustrecke Unterinntal: Montags (24x jährlich) jeweils beide Gleise, abwechselnd im Münsterer Tunnel und im Terfner Tunnel, Sonntags (12x jährlich) jeweils eine Hälfte der Abzw Knoten Radfeld, Stans oder Fritzens/Wattens 2, Sonntags (2x jährlich) Totalsperre der Neubaustrecke Unterinntal
- Inntaltunnel (Umfahrungstunnel Innsbruck): Montags in ungeraden Monaten (11x jährlich)

3.6 Serviceeinrichtungen/-leistungen

3.6.1 Bahnhöfe und Haltestellen

Detaillierte Angaben über Betriebsstellen sind in der Betriebsstellenbeschreibung (Bsb) ersichtlich. Angaben zur Verfügbarkeit von Verkehrsstationen sind in den Anhängen der SNNB angeführt.

3.6.1.1 Einstieghilfen

Die mit Rollstuhl-Hebeliften ausgestatteten Betriebsstellen sowie weitere Informationen dazu sind den Anhängen der SNNB zu entnehmen.

3.6.1.2 Fahrkartenautomaten

Gemäß Produktkatalog Stationen werden jedem EVU, das planmäßige Halte von Regelzügen in Verkehrsstationen bestellt, bei Bedarf Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter zur Verfügung gestellt. Für die Zuteilung von entsprechenden Flächen an die EVU ist die Anzahl der bestellten Halte in der jeweiligen Verkehrsstation das maßgebende Kriterium, falls von den EVU mehr Flächen gewünscht werden als bereitgestellt werden können. Bei gleicher Zahl an bestellten Halten entscheidet die höhere Gesamtsitzplatzkapazität.

Anforderungen an Fahrkartenautomaten und wichtige technische Details sind in den Anhängen der SNNB zusammengefasst. Für weitere Informationen bezüglich Anforderungen an Fahrkartenautomaten wenden Sie sich bitte an unsere Kundenbetreuung.

Vertrieb Kundenbetreuung
Franz Zankl ÖBB-Infrastruktur AG Elisabethstraße 9, 1010 Wien Mobil: +43 664 6172090 E-Mail: franz.zankl@oebb.at

3.6.1.3 TSI PRM (Verordnung (EU) Nr. 1300/2014)

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM) müssen Fahrkartenautomaten bestimmte Anforderungen erfüllen, wenn sie im Anwendungsbereich der TSI PRM aufgestellt werden.

Für Fahrkarten- und Informationsschalter, Einrichtungsgegenstände und frei stehende Objekte sowie Reisezentren sind im Anwendungsbereich der TSI PRM die entsprechenden Spezifikationen der TSI PRM zu berücksichtigen und die sich hieraus ergebenden Zuständigkeiten und Verantwortungen in den Nutzungsverträgen festzulegen.

Einstieghilfen müssen den Anforderungen der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ (TSI PRM) entsprechen, wenn sie im Anwendungsbereich der TSI PRM eingesetzt werden.

3.6.1.4 Informationen zu Tarifen

Gemäß Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte (EisbBFG) hat die ÖBB-Infrastruktur AG als Bahnhofsbetreiber den EVU die Erfüllung der ihnen auferlegten Kundmachungs- und sonstigen Informationspflichten zu ermöglichen. Dazu zählen insbesondere Tarifinformationen. Um den EVU dies zu ermöglichen, werden den EVU entsprechende Flächen für Aushänge in einer maximalen Größe von A3 Hochformat (maximal eine Aushangfläche pro Station und EVU) in einer Vitrine oder einem Rahmen zur Verfügung gestellt. Die Bereitstellung dieser Flächen und der Erstaushang je Netzfahrplanperiode sind für das EVU entgeltfrei. Für die Herstellung, den Druck und die Übermittlung dieser Aushänge an Mungos Sicher & Sauber GmbH, den Dienstleister der ÖBB-Infrastruktur AG (Adressen siehe Anhänge der SNNB), kommt das EVU auf.

Ab dem Erstaushang je Netzfahrplanperiode werden dem verursachenden EVU für jeden weiteren Aushang sämtliche Kosten für den Aushang gemäß Regelung im Produktkatalog Stationen (Aushangservice und Kilometergeld-Sätze) in Rechnung gestellt. Es sind nur Kundmachungen entsprechend der Informationspflicht gemäß § 12 Abs. 1 und 3 EisbBFG zulässig, d.h. die entsprechenden Aushänge dürfen keine Werbung beinhalten.

3.6.1.5 Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen

Gemäß Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007, Artikel 9 Abs. 5 hat die ÖBB-Infrastruktur AG als Bahnhofsbetreiber den Eisenbahnunternehmen die Erfüllung der ihnen auferlegten Kundmachungs- und sonstigen Informationspflichten zu ermöglichen. Dazu zählen insbesondere die Information über die Möglichkeit des Fahrkartenkaufs (nächster Fahrkartenschalter oder Fahrkartenautomat).

Um den Eisenbahnunternehmen dies zu ermöglichen, werden den ihnen entsprechende Flächen für Aushänge in einer maximalen Größe von A3 Hochformat (maximal eine Aushangfläche pro Station und Eisenbahnunternehmen) in einer Vitrine oder einem Rahmen zur Verfügung gestellt. Die Bereitstellung dieser Flächen und der Erstaushang je Netzfahrplanperiode sind für das EVU entgeltfrei. Für die Herstellung, den Druck und die Übermittlung dieser Aushänge an Mungos Sicher & Sauber GmbH, den Dienstleister der ÖBB-Infrastruktur AG (Adressen siehe Anhänge der SNNB), kommt das Eisenbahnunternehmen auf.

Ab dem Erstaushang je Netzfahrplanperiode werden dem verursachenden Eisenbahnunternehmen für jeden weiteren Aushang sämtliche Kosten für den Aushang gemäß Regelung im Produktkatalog Netzzugang Stationen (Aushangservice und Kilometergeld-Sätze) in Rechnung gestellt. Es sind nur Kundmachungen entsprechend der Informationspflicht gemäß § 12 Abs. 1 und 3 EisbBFG zulässig, d.h. die entsprechenden Aushänge dürfen keine Werbung beinhalten.

3.6.2 Güterverkehrsterminals

Eine Übersichtskarte der Terminals in Österreich inkl. der Kontaktdaten der Betreiber ist auf der ÖBB-Infrastruktur AG Website ersichtlich.

Weiterführende Informationen sind unter dem Link zu finden.

3.6.3 Verschubbahnhöfe

Von der ÖBB-Infrastruktur AG werden acht[1*] Verschubknotenbahnhöfe betrieben. Weitere Angaben zu Verschubbahnhöfen sind den Anhängen der SNNB zu entnehmen.

[*)] Eine unterjährige Änderung des Verschubknotens Bruck a. d. Mur Fbf in einen Verschubstandort ist möglich.

3.6.4 Abstellgleise

Nähere Angaben zu den Abstellgleisen sind in den Anhängen der SNNB enthalten bzw. können der Bsb entnommen werden.

3.6.5 Wartungseinrichtungen

Von der ÖBB-Infrastruktur AG selbst werden den EVU keine Einrichtungen für die Wartung von Schienenfahrzeugen angeboten.

3.6.6 Sonstige technische Anlagen, einschließlich Reinigungsanlagen

Standortlisten von technischen Einrichtungen der ÖBB-Infrastruktur AG sind in den Anhängen der SNNB zu finden.

Informationen zur Außenreinigungsanlage Wien West, die von der WESTbahn Management GmbH betrieben wird, sind auf der Internetseite der WESTbahn zu finden.

3.6.7 Hafenanlagen

Von der ÖBB-Infrastruktur AG selbst werden keine Hafenanlagen angeboten. Anbieter von Hafenanlagen mit Gleisanschluss finden Sie auf der Internetseite der via donau.

3.6.8 Tankanlagen

Die ÖBB-Produktion GmbH betreibt österreichweit stationäre Tankanlagen für die Versorgung dieselbetriebener Schienenfahrzeuge. EVU erhalten im Zusammenhang mit dem Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nach vertraglicher Vereinbarung Dieselkraftstoff bei diesen Tankanlagen.

Hinsichtlich der Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit Fahrzeugtranspondern und der jeweiligen tankstellenspezifischen technischen Ausstattung, ist vor der erstmaligen Betankung mit dem zentralen Ansprechpartner zum ehest möglichen Zeitpunkt, jedoch mindestens vier Wochen davor, Kontakt aufzunehmen.

Tankanlagen
Ing. Klaus Walenta ÖBB-Produktion GmbH Umweltbeauftragter & Anlagentechnik Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien Mobil: +43 664 6177102 E-Mail: klaus.walenta@oebb.at

Das „Bestellformular“ zur Leistungsbestellung der Betankung, die Zusammenstellung „Produktkatalog, AnsprechpartnerInnen und Stützpunkte“ als Liste der Ansprechpartner vor Ort und die AGB der „ÖBB-Produktion GmbH-Abgabe von Dieselkraftstoff“ findet man im Download-Bereich der Homepage Leistungen Fahrzeugservice.

3.6.9 Elektronische Verschubstraßenanforderung

Seit dem Jahr 2011 wird bei der ÖBB-Infrastruktur AG das System EVA (elektronische Verschubstraßenanforderung) für die elektronische Unterstützung bei der Anforderung von Verschubstraßen schrittweise eingeführt. In Betriebsstellen, die mit EVA bereits ausgerüstet sind bzw. ausgerüstet werden (siehe Anhänge der SNNB), ist dieses System zu verwenden. Hierfür ist ein entsprechend geschultes Personal zu verwenden. Die Schulung kann entweder bei der ÖBB-Infrastruktur AG (Kontakt: bestellung.infra-training@oebb.at) bestellt bzw. anhand der Bedienungsanweisung (Bezug bei vorgenannter email-Adresse möglich) selbst durchgeführt werden.

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG / Servicecenter der jeweiligen Betriebsführungszentrale bereitgestellten EVA-Bediengeräte sind gemäß der Bedienungsanweisung und mit höchster Sorgfalt zu behandeln bzw. zu bedienen. Die Wartungshinweise sind genauestens zu beachten. Bei Störungen ist die Anforderungsstelle zu kontaktieren und deren Anweisungen Folge zu leisten. Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses sind die Geräte an die ÖBB-Infrastruktur AG zurückzustellen. Der Erhalt bzw. die Rückgabe der EVA-Bediengeräte ist im Übergabe-/Übernahmeprotokoll zu bestätigen.

3.7 Eisenbahninfrastrukturausbauprojekte

Eine Vorschau auf die wesentlichen Eisenbahninfrastrukturausbauprojekte der nächsten Jahre kann auf der Website der ÖBB-Infrastruktur AG (Informationen über Eisenbahninfrastrukturprojekte) abgerufen werden.

4 Zuweisung von Fahrwegkapazität

4.1 Einleitung

Fahrwegkapazität ist die Möglichkeit, für einen Teil der Eisenbahninfrastruktur für einen bestimmten Zeitraum begehrte Zugtrassen einzuplanen, wobei unter Zugtrasse die Fahrwegkapazität zu verstehen ist, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.
Die Zuweisung von Fahrwegkapazität für eine Netzfahrplanperiode erfolgt in Form einer konkreten Zugtrasse.

4.2 Fahrwegkapazitätsbegehren

Die erforderlichen Inhalte des Begehrens auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sind im Handbuch für das System M-AMA festgelegt.

Das Einbringen des Fahrwegkapazitätsbegehrens kann über folgende Systeme erfolgen:

- Online über WEB im System M-AMA (Modulares Auftragsmanagement),
- über Datenschnittstelle zu System M-AMA oder
- System PCS– internationale Fahrwegkapazitätsbegehren (siehe PCS Website).

4.3 Fristen

4.3.1 Fristen für den Netzfahrplan

4.3.1.1 Fristen für den Netzfahrplan 2018

Informationen zu den Bestellfristen für Fahrwegkapazitätsbegehren, sowie eine graphische Darstellung des Bestellprozesses finden Sie hier.
Für NVU gelten darüber hinaus die in Kapitel 2.2.1.2 festgelegten Fristen für die Bekanntgabe des Zugangsberechtigten (EVU).

Fahrwegkapazitätsbegehren für Fahrplansystemänderungen	nach Möglichkeit bis 1. März 2017
Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin)	**bis 10. April 2017**
Einleitung der Anhörung zum Netzfahrplanentwurf	bis 2. Juli 2017
Netzfahrplanentwurf (Angebotslegung)	am 3. Juli 2017
Möglichkeit zur Stellungnahme zum Netzfahrplanentwurf für jene Fahrwegkapazitätsberechtigten deren Begehren nicht entsprochen wurde	bis 4. August 2017
Beginn mit der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten	ab 21. August 2017

4.3.1.2 Fristen für den Netzfahrplan 2019

Hinweis für Fahrwegkapazitätsbegehren für den Netzfahrplan 2019:
Es wird ersucht, Änderungen bei Systemverkehren nach Möglichkeit bis 1. Dezember 2017 bekannt zu geben.

Bestellungen Güterverkehr für den Netzfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen	Bestellungen Personenverkehr für den Netzfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen
Helmut Fruhmann Robert Glinz ÖBB-Infrastruktur AG Netzzugang Key Accout Management Elisabethstraße 9, 1010 Wien Tel.: +43 1 93000 97 33950 od. 36193 E-Mail: helmut.fruhmann@oebb.at oder robert.glinz@oebb.at	Roland Pfabigan Peter Schreiber ÖBB-Infrastruktur AG Netzzugang Key Accout Management Elisabethstraße 9, 1010 Wien Mobil: +43 664 88425732 oder +43 6646178946 E-Mail: peter.schreiber@oebb.at oder roland.pfabigan@oebb.at

4.3.1.3 Übermittlung von Daten für Kundeninformationssysteme und Aushangfahrpläne sowie für Wagenreihungsanzeiger in Papierform und elektronische Wagenreihungsanzeiger

Die spezifischen Daten für Aushangfahrpläne (z.B. Auslandszeiten, Information zu Fahrradmitnahme, Speisewagen usw.) sowie für Wagenreihungsanzeiger in Papierform sind bis 17. Oktober 2017 an die ÖBB-Infrastruktur AG zu übermitteln.

Die Anzeige der Zugklasse/Zugnummer in dynamischen Kundeninformationssystemen ist längenmäßig beschränkt (maximal 4 Buchstaben und 5 Ziffern oder 6 Buchstaben ohne Ziffern), hinsichtlich einer allfälligen Darstellung eines EVU-Logos ist die Bereitstellung in einem Seitenverhältnis von 1,78:1 bzw. 16:9 erforderlich.

Bei technischer Ausstattung einer Verkehrsstation mit elektronischem Wagenreihungsanzeiger ist die Darstellung der Wagenreihung nur in elektronischer Form vorgesehen. Wenn das EVU eine Darstellung am elektronischen Wagenreihungsanzeiger wünscht, so sind die Daten über die von der ÖBB-Infrastruktur AG beschriebenen Datenschnittstellen zu liefern. Es können nur die in der Piktogrammauswahlliste festgelegten Zeichen und maximal vier Piktogramme pro Wagen dargestellt werden. Nähere Informationen können unter be.kundeninformation@oebb.at angefordert/eingesehen werden.

Die Vorlaufzeit für die unterjährige Adaptierung der elektronischen, dynamischen Kundeninformationssysteme beträgt grundsätzlich 10 Wochen. Änderungen, die eine Anpassung einer Software erfordern, bedürfen einer Vorlaufzeit von 16 Wochen. Im letzten Quartal vor dem Netzfahrplanwechsel werden keine Änderungen vorgenommen. Notwendige Anpassungen erfolgen diesfalls im Zuge der Aufbereitungsarbeit für den kommenden Netzfahrplanwechsel.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an unsere Kundenbetreuung.

Vertrieb Kundenbetreuung
Franz Zankl ÖBB-Infrastruktur AG Elisabethstraße 9, 1010 Wien Mobil: +43 664 6172090 E-Mail: franz.zankl@oebb.at

4.3.2 Fristen für unterjährigen Verkehr, unterjährigen Sonderzugverkehr und Ad-hoc Verkehr

Bestellfristen für unterjährigen Verkehr mit Berücksichtigung der Änderungen im Netzfahrplan mittels Änderungsheft

Das Änderungsheft erscheint im Monatsrhythmus und tritt zu den Änderungsterminen in Kraft, die mit den zugehörigen Bestellfristen auf der Website zu finden sind.

Ansprechpartner:

Bestellung unterjähriger Personenverkehr:
Netzzugang / Key Accout Management: Peter Schreiber oder Roland Pfabigan
Mobil: +43 664 88425732 oder +43 6646178946
E-Mail: peter.schreiber@oebb.at oder roland.pfabigan@oebb.at

Bestellung unterjähriger Güterverkehr:
Helmut Fruhmann oder Robert Glinz
Tel.: +43 1 93000 97 33950 oder 36193
E-Mail: helmut.fruhmann@oebb.at oder robert.glinz@oebb.at

Netzzugang / Key Accout Management:
Helmut Fruhmann oder Robert Glinz
Tel.: +43 1 93000 97 33950 oder 36193
E-Mail: helmut.fruhmann@oebb.at oder robert.glinz@oebb.at

Bestellfristen für unterjährigen Sonderzugverkehr (Inverkehrsetzung mittels FAPLO)

- 2 Monate: umfangreiche Bestellungen für Events (zB Shuttleverkehr zu Großveranstaltungen wie Airpower, Hahnenkammrennen) sowie für Mess- und Probefahrten (zB Messfahrten mit Überschreitung der VzG-Geschwindigkeit)
- 1 Monat: Neuverkehre mit hohen Bearbeitungsaufwand für die ÖBB-Infrastruktur AG (zB Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten, umlaufgebundene Transporte, Verschubbedarf)
- 2 Wochen: sonstige komplexe Bestellungen und Programmverkehre (zB Schulungsfahrten, Sonderreisezüge, Nostalgiefahrten, Baustellenlogistik, Schotter-, Kohle-, Erz- und Rübenverkehr)
- 5 Tage: Sonderzüge mit außergewöhnlichen Sendungen („Besondere Beförderungsbedingungen“)

Bestellung unterjähriger Sonderzugverkehr:
Netzzugang / Verfügbarkeitsmanagement / Team Unterjähriger Fahrplan
(Tel.: +43 1 93000 97 34916, E-Mail: sonderzug@oebb.at)

Bestellfristen für sonstigen Ad-hoc-Verkehr

Aufgrund der Kurzfristigkeit bestehen folgende Zuständigkeiten:
für Verkehre für den selben Tag 00:00 – 23:59 Uhr - Bestellung bei der zuständigen Betriebsführungszentrale (BFZ)

- für Verkehre nach unvorhergesehenen Streckensperren für den laufenden Tag und maximal die nächsten drei Bürotage von Netzzugang - Bestellung bei der zuständigen Betriebsführungszentrale (BFZ)
  - BFZ Wien — Tel.: +43 1 93000 38131 — E-Mail: bfzw-beko@oebb.at
  - BFZ Linz — Tel.: +43 1 93000 855 15000 — E-Mail: bfzl-beko@oebb.at
  - BFZ Salzburg — Tel.: +43 662 93000 3603 — E-Mail: bfzs-beko@oebb.at
  - BFZ Villach — Tel.: +43 1 93000 85512000 — E-Mail: bfzv-beko@oebb.at
  - BFZ Innsbruck — Tel.: +43 512 93000 4510 — E-Mail: bfzi-beko@oebb.at

- für Verkehre ab dem Folgetag während der Bürozeit*
    - Bestellung Ad-hoc-Personen- und Güterverkehr:
      Netzzugang / Verfügbarkeitsmanagement / Team Unterjähriger Fahrplan
      Tel.: +43 1 93000 97 34916
      E-Mail: sonderzug@oebb.at

- für Verkehre ab dem Folgetag außerhalb der Bürozeit* Bestellung bei der zuständigen BFZ Linz, Villach, Wien, Salzburg oder Innsbruck

Die zuständige BFZ ist dabei jene BFZ, in dessen Zuständigkeitsbereich der Zuglauf am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG beginnt. Ist eine Änderungsbestellung während der Zug bereits unterwegs ist erforderlich, ist diese an jene BFZ zu richten, in der die entsprechende Änderung eintritt (z.B. Beginn einer geänderten Laufstrecke).

** Als Bürozeit bei Netzzugang gilt die Zeit Montag bis Freitag von 08:00 bis 15:00 Uhr ausgenommen Feiertage sowie 24. und 31. Dezember.*

4.3.3 Fehlende Angaben, nachträgliche Änderungen des Fahrwegkapazitätsbegehrens

Vollständig und fristgerecht bei der ÖBB-Infrastruktur AG eingegangene Fahrwegkapazitätsbegehren bilden die Grundlage für die Netzfahrplankonstruktion und die Zuweisung der Fahrwegkapazität. Erfolgt eine Änderung des Begehrens durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten nach Ablauf der Bestellfrist, so trägt er die Gefahr der Umsetzbarkeit. Ein der ÖBB-Infrastruktur AG dadurch allenfalls entstehender Mehraufwand ist vom Fahrwegkapazitätsberechtigten zu ersetzen.

Allfällige fehlende Angaben übermittelt der Fahrwegkapazitätsberechtigte innerhalb von drei Werktagen nach Aufforderung durch die ÖBB-Infrastruktur AG, sonst gilt das Fahrwegkapazitätsbegehren als nicht fristgerecht eingebracht.

4.4 Zuweisung von Fahrwegkapazität

4.4.1 Grundlagen und Vorrangregelungen

4.4.1.1 **Allgemeines**

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nicht diskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen (§ 63 Abs. 1 EisbG).

Zur Sicherstellung einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur werden bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität nachstehende, international anerkannte Grundsätze angewendet:

- Bündelung von Zugtrassen (mit ähnlichem Geschwindigkeitsniveau bzw. Haltemuster in zeitnaher Lage) als Mittel zur Erhöhung der Fahrwegkapazität.
- Harmonisierung von Fahrgeschwindigkeiten zur Erhöhung der Fahrwegkapazität. Diese kann durch Reservenbildung bzw. aufeinander abgestimmte Haltemuster erreicht werden.
- Fahrwegkapazität für die Umsetzung von symmetrisch vertakteten Personenverkehren als Mittel zur Erhöhung der Streckenkapazität im Sinne einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur. Dadurch sind auch die Vorteile eines sich regelmäßig wiederholenden Betriebsablaufes einschließlich zugehöriger Produktionspläne, gleichbleibende Symmetriepunkte (Knoten), Symmetriezeiten (z.B. Nullsymmetrie) und fahrtrichtungsbezogen idente Umsteigezeiten gegeben (Knoten-Kanten-Modell, siehe auch Kapitel 4.4.1.2).

Die Netzfahrplanerstellung erfolgt hinsichtlich der grenzüberschreitenden Zugtrassen in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Zuweisungsstellen. Diese Zugtrassen werden soweit wie möglich im nachfolgenden Netzfahrplanerstellungsverfahren beibehalten, wobei den Fahrwegkapazitätserfordernissen grenzüberschreitender Güterverkehrsdienste Rechnung getragen wird (§§ 63 Abs. 2, 65 Abs. 2 und 3 EisbG).

Gemäß § 57c EisbG ist das mit dem Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen zwecks Erbringung von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten verbundene Recht eines im § 57 Abs. 1 Z2 EisbG angeführten Zugangsberechtigten, österreichische Bahnhöfe oder Haltestellen zu bedienen, wie folgt ausgenommen oder eingeschränkt:

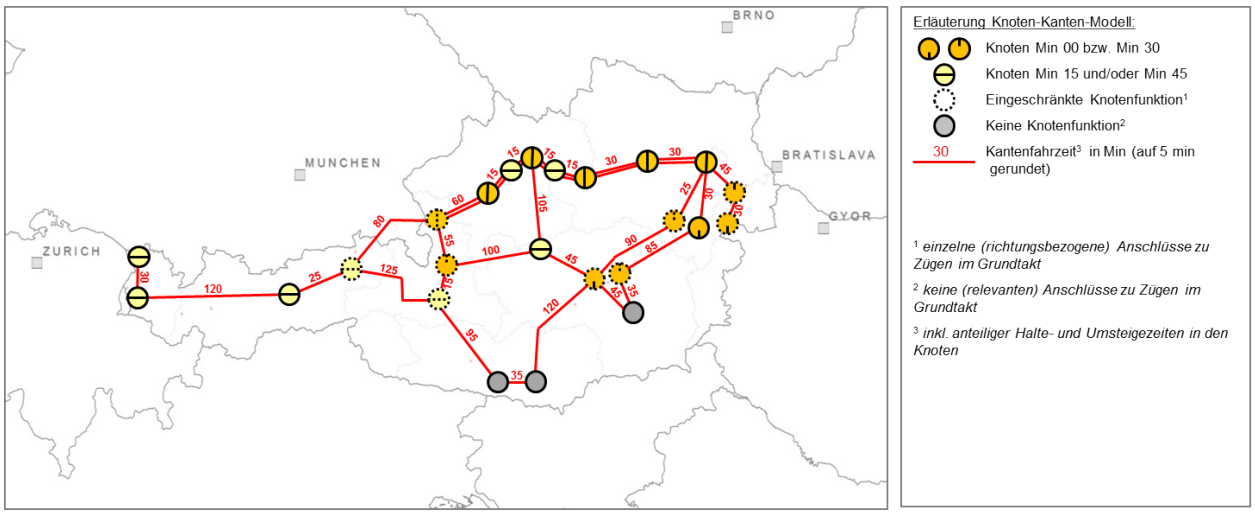
Die Bedienung von Bahnhöfen oder Haltestellen, „die sich zwischen dem Ursprungs- und dem Zielort des grenzüberschreitenden Personenverkehrs befinden und auf Eisenbahnen oder Teilen derselben liegen, auf denen die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Personenverkehr auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (Art. 2 lit. I der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) erfolgt, ist insoweit ausgenommen oder eingeschränkt, als das wirtschaftliche Gleichgewicht eines solchen öffentlichen Dienstauftrages gefährdet wäre.“ (§ 57c Abs. 1 EisbG).

Die Ermittlung und Entscheidung, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gefährdet wird, obliegt gemäß § 57c Abs. 2 EisbG der Schienen-Control Kommission (SCK).

4.4.1.2 Symmetrisch vertaktete Personenverkehre

1. Der Gesamtverkehrsplan für Österreich legt die Ziele und Strategien der Verkehrspolitik bis 2025 fest. Im Bereich Eisenbahn wird durch den systemadäquaten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Zielnetz 2025+) die schrittweise Einführung eines symmetrisch vertakteten Personenverkehrs ermöglicht. Grundlage hiefür bildet das Knoten-Kanten-Modell mit welchem die Umsteigestellen zwischen den Verkehrsträgern (Knoten) und die Fahrzeiten (Kanten) festgelegt werden.

2. Für die Netzfahrplanperiode 2018 gilt auf Grundlage des Ausbauzustandes der Eisenbahninfrastruktur folgendes Knoten-Kanten-Modell:



3. Fahrwegkapazitäten des symmetrisch vertakteten Personenverkehrs entsprechen dem unter Punkt 2 angeführten Knoten-Kanten-Modell, sofern sämtliche Voraussetzungen gemäß a) bis c) erfüllt sind:

Die Fahrwegkapazitäten

a. liegen innerhalb eines Zeitkorridors von 5 Minuten (Ankunft/Abfahrt in den vorgegebenen Knotenbahnhöfen sowie Kantenfahrzeiten, siehe Anhang „Knoten-Kanten-Modell Netzfahrplanperiode 2018) und sind unter Bedachtnahme auf Kapitel 4.4.1.1 im Netzfahrplan umsetzbar
b. weisen höchstens einen Zweistundentakt auf (z.B. kein dreistündiger Abstand zwischen den vertakteten Zugtrassen) und zwar tagesdurchgängig einschließlich der Hauptverkehrszeiten
c. umfassen planmäßige Aufenthalte in mindestens drei aufeinanderfolgenden Knoten des Knoten-Kanten-Modells

Nähere Bestimmungen zu den Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für symmetrisch vertaktete Personenverkehre sind im Knoten-Kanten-Modell in den Anhängen der SNNB enthalten.

4.4.1.3 **Vorrangregeln**

Fristgerechte, d.h. bis zum Hauptbestelltermin einlangende Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität werden bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität gegenüber nicht fristgerechten Fahrwegkapazitätsbegehren jedenfalls vorrangig behandelt.
Für nicht fristgerechte Fahrwegkapazitätsbegehren erfolgt die Zuweisung nach der Reihenfolge des Eingangs dieser auf Basis von Restkapazitäten. Bei gleichzeitig einlangenden Fahrwegkapazitätsbegehren, die zueinander in Konflikt stehen, erfolgt die Zuweisung der Restkapazität analog den Vorrangregeln.
Können nach Anwendung aller Vorrangregeln gemäß den nachfolgenden Punkten a) bis c) die Fahrwegkapazitätskonflikte nicht gelöst werden, werden die Priorisierungsregeln gemäß Punkt d) in der dort enthaltenen Reihenfolge herangezogen.

a) Vorrangregeln bei Fahrwegkapazitätsbegehren auf Eisenbahninfrastruktur, die nicht gemäß § 65c EisbG für überlastet erklärt wurde, in der nachstehenden Reihenfolge:

1. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs. 2 EisbG festgelegter Fahrwegkapazität (siehe Kapitel 4.4.1.2)

2. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die auf einem Rahmenvertrag basieren, unter Ausnutzung der im Rahmenvertrag festgelegten Bandbreite zwecks Erstellung eines konfliktfreien Netzfahrplans (siehe Kapitel 4.4.4)

3. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für vertaktete Verkehre und grenzüberschreitende Fahrwegkapazitäten gemäß § 65 Abs. 3 EisbG, wobei Fahrwegkapazitäten des Personennahverkehrs in Knoten zwecks Herstellung des Übergangs zu symmetrisch vertakteten Personenverkehren, Vorrang eingeräumt wird

b) Vorrangregeln bei Fahrwegkapazitätsbegehren auf Eisenbahninfrastruktur, die gemäß § 65c EisbG für überlastet erklärt wurde, in der nachstehenden Reihenfolge:

1. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs. 2 EisbG festgelegter Fahrwegkapazität (siehe Kapitel 4.4.1.2)

2. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten gemäß § 65c Abs. 3 EisbG

3. Anderen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität ist gemäß § 65c Abs. 3 EisbG nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsdienste; Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsdiensten einzuräumen

4. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die auf einem Rahmenvertrag basieren, unter Ausnutzung der im Rahmenvertrag festgelegten Bandbreite zwecks Erstellung eines konfliktfreien Netzfahrplans (siehe Kapitel 4.4.4)

Streckenabschnitte, die gemäß § 65c EisbG für überlastet erklärt wurden, sind im Kapitel 4.4.3 angeführt.

Festlegung der Hauptverkehrszeiten:

Die Zuweisungsstelle hat gemäß § 65c Abs. 3 EisbG bei der Netzfahrplanerstellung im Konfliktfall jene Fahrwegkapazitätsbegehren, die die Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) zum Gegenstand haben, vorrangig zu berücksichtigen.

Der Zeitraum der HVZ wird wie folgt festgelegt:
05:00 – 09:00 Uhr; 15:00 – 19:00 Uhr

c) Streckenspezifische Vorrangregeln

1) Unterinntal
   - Neubaustrecke Unterinntal (v_{max} ≥ 200 km/h): Abzw Knoten Radfeld – Abzw Fw 2
   - Parallelführende Bestandsstrecke: Abzw Knoten Radfeld – Abzw Fw 2

Auf der Neubaustrecke Unterinntal erhalten Fahrwegkapazitätsbegehren des Güterfernverkehrs mit v_{max} ≥ 100 km/h und solche des Personenfernverkehrs mit v_{max} ≥ 160 km/h Vorrang gegenüber anderen Fahrwegkapazitätsbegehren.
Auf der parallelführenden Bestandsstrecke erhalten Fahrwegkapazitätsbegehren des Personennahverkehrs Vorrang bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität.

2) Wien – St. Pölten
   - Neubaustrecke Wien – St. Pölten (v_{max} ≥ 200 km/h): Knoten Hadersdorf – Knoten Wagram
   - Parallelführende Bestandsstrecke: Knoten Hadersdorf – Knoten Wagram (Weststrecke)

Auf der Neubaustrecke Wien – St. Pölten haben Fahrwegkapazitätsbegehren für schnellfahrende Verkehre mit v_{max} ≥ 200 km/h zu folgenden Tageszeiten Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität:
- Fahrtrichtung Westen (von Wien in Richtung St. Pölten): von 05:00 bis 22:00 Uhr
- Fahrtrichtung Osten (von St. Pölten in Richtung Wien): von 05:00 bis 24:00 Uhr

Auf der Neubaustrecke Wien – St. Pölten haben Fahrwegkapazitätsbegehren für den Güterfernverkehr zu folgenden Tageszeiten Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität:
- Fahrtrichtung Westen (von Wien in Richtung St. Pölten): von 22:00 bis 05:00 Uhr
- Fahrtrichtung Osten (von St. Pölten in Richtung Wien): von 00:00 bis 05:00 Uhr

Auf der parallelführenden Bestandsstrecke haben Fahrwegkapazitätsbegehren des Personennahverkehrs und des Güterverkehrs gegenüber jenen des Personenfernverkehrs Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität.

3) Lainzer Tunnel / Verbindungsbahn
   - Neubaustrecke Lainzer Tunnel (v_{max} = 160 km/h): Knoten Hadersdorf – Wien Meidling
   - Parallelführende Bestandsstrecke: Knoten Hadersdorf – Wien Meidling (Verbindungsbahn)

   Auf der Neubaustrecke Lainzer Tunnel haben Fahrwegkapazitätsbegehren für Personenfern- und -nahverkehr zu folgenden Tageszeiten Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität:

   - Fahrtrichtung Westen (von Wien in Richtung St. Pölten): von 05:00 bis 22:00 Uhr
   - Fahrtrichtung Osten (von St. Pölten in Richtung Wien): von 05:00 bis 24:00 Uhr

   Auf der parallelführenden Bestandsstrecke haben Fahrwegkapazitätsbegehren des Güterverkehrs in den oben genannten Verkehrszeiten Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität.

4) Bestandsstrecken mit besonderer betrieblicher Nutzung im Raum Wien
   - Wien Meidling – Wien Floridsdorf (S-Bahn Stammstrecke): Fahrwegkapazitätsbegehren für personenbefördernde Züge haben Vorrang

d) Die weitere Priorisierung in der Reihenfolge nachstehender Aufzählung:

1. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für symmetrisch vertaktete Personenverkehre gemäß Kapitel 4.4.1.2, Punkt 3
   a) mit einer höheren Anzahl an vertakteten Zugtrassen pro Tag (Taktfrequenz)
   b) Fahrwegkapazitätsbegehren mit mehr bedienten Taktknoten

2. Fahrwegkapazitätsbegehren mit höherer Zugkilometerleistung vor jenen mit geringerer Zugkilometerleistung innerhalb einer Netzfahrplanperiode

4.4.1.4 Termine für die Zuweisung von Fahrwegkapazität

Netzfahrplan (Beginn jeweils am zweiten Samstag im Dezember eines Jahres, 24:00 Uhr)

- die Angebotslegung erfolgt bis 3. Juli 2017 (Veröffentlichung des Netzfahrplanentwurfs) mit nachfolgender Einleitung der Anhörung gemäß § 65 Abs. 8 EisbG ab 4. Juli 2017.
- die Angebotsannahme hat binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung zu erfolgen (in besonderen Ausnahmefällen kann die Angebotsannahme auch später erfolgen, die Möglichkeit der Bearbeitung durch NZ innerhalb der Bürozeiten muss jedenfalls gegeben sein)
- die Zuweisung der Fahrwegkapazitäten erfolgt ab 21. August 2017.
- für die nach dem Trassenbestelltermin für Einzeltrassen (10. April 2017) eingegangenen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität hat die Angebotsannahme spätestens fünf Tage nach Angebotslegung zu erfolgen, falls im Angebot nicht gesondert vereinbart. Die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten erfolgt in diesem Fall nach Angebotsannahme, frühestens jedoch ab 21. August 2017.

Unterjähriger Verkehr

- die Angebotslegung erfolgt spätestens sechs Wochen vor Gültigkeit des Änderungsheftes
- die Angebotsannahme hat binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung, spätestens fünf Wochen vor Gültigkeit des Änderungsheftes zu erfolgen
- die Zuweisung der Fahrwegkapazität erfolgt nach Angebotsannahme

Unterjähriger Sonderzugverkehr (Inverkehrsetzung mittels FAPLO)

- Bei zwei Monate vorlaufenden Fahrwegkapazitätsbegehren erfolgt die Angebotslegung spätestens drei Wochen vor Verkehrsaufnahme
- die Angebotsannahme hat binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung zu erfolgen (in besonderen Ausnahmefällen bis ein Werktag vor Verkehrsaufnahme)
- die Zuweisung von Fahrwegkapazität erfolgt nach Angebotsannahme

Ad-hoc-Verkehr (Tagesabweichungen, Wochenabweichungen)

- Angebotslegung + Angebotsannahme = Zuweisung von Fahrwegkapazität

4.4.2 Streitfallregelung

Bei Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, führt die ÖBB-Infrastruktur AG ein Koordinierungsverfahren gemäß § 65b EisbG durch. Dabei soll mit den betroffenen Fahrwegkapazitätsberechtigten eine einvernehmliche Lösung erreicht werden. Die Schienen-Control GmbH erhält die Möglichkeit, an den Gesprächen als Beobachterin teilzunehmen.
Kann keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, entscheidet die ÖBB-Infrastruktur AG abschließend unter Beachtung der Regelungen bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität (siehe Kapitel 4.4.1). Wird ein Fahrwegkapazitätsbegehren abgelehnt, teilt sie dies dem Fahrwegkapazitätsberechtigten schriftlich unter Anführung von Gründen mit.

4.4.3 Überlastete Eisenbahninfrastruktur

Folgender Streckenabschnitt wurde gemäß § 65c Abs. 1 EisbG für überlastet erklärt, wobei gemäß § 67a EisbG in den nachstehend angegebenen Zeiträumen Entgeltzuschläge verrechnet werden:

- Mödling – Wien Meidling 05:00 – 09:00 Uhr; 15:00 – 19:00 Uhr

4.4.4 Fahrwegkapazitätsbestellung mittels Rahmenvertrag (Rahmenregelung, Framework Agreement)

Die ÖBB-Infrastruktur AG kann mit Fahrwegkapazitätsberechtigten (siehe Kapitel 2.2) eine Rahmenregelung gemäß § 64 EisbG abschließen. Mittels einer Rahmenregelung wird Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode zugewiesen, jedoch keine konkreten Zugtrassen. Rahmenregelungen sollen gemäß § 64 Abs. 5 auf die Dauer von fünf Jahren befristet sein.

Rahmenverträge können für personenbefördernde

- Systemverkehre und
- gemeinwirtschaftliche Verkehre

auf folgenden Hauptstrecken abgeschlossen werden:

- Wien Westbahnhof / Wien Hbf – Salzburg Hbf.
- Wien Meidling – Liesing – Graz Hbf.
- Wien Meidling – Liesing – Villach Hbf.

Im Rahmenvertrag werden unter anderem Ankunfts- und Abfahrtszeiten sowie ein Zeitkorridor (Bandbreite) festgelegt. Bei Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die jeweilige Netzfahrplanperiode hat sich der Fahrwegkapazitätsberechtigte auf den Rahmenvertrag zu beziehen. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird dem Fahrwegkapazitätsberechtigten im Rahmen der Netzfahrplanerstellung eine konkrete Zugtrasse innerhalb dieser Bandbreite anbieten.

Bei Rahmenverträgen für Personenverkehrsdienste beträgt die Bandbreite mindestens +/- 10 Minuten.

Fahrwegkapazität
Die durch Rahmenverträge gebundenen Kapazitäten dürfen maximal 75 % der verfügbaren Schienenkapazität betragen. Die verfügbare Kapazität wird gemäß UIC-Merkblatt 406 mit 85 % der theoretischen Kapazität berechnet.

Laufzeit
Grundsätzlich ist eine maximal fünfjährige Laufzeit vorgesehen.

Reduzierungsentgelt
Sofern die je Netzfahrplanperiode im Rahmenvertrag zugewiesene Fahrwegkapazität nicht in Anspruch genommen wird (z.B. Abbestellung von Fahrwegkapazität, kein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zum Hauptbestelltermin, Nichtnutzung der Fahrwegkapazität), entrichtet der Fahrwegkapazitätsberechtigte, ausgenommen in den Fällen gemäß den Punkten 2.5, 3.3, 3.4 und 3.5 des Rahmenvertrages, ein Reduzierungsentgelt. Die Bemessungsgrundlage für das Reduzierungsentgelt je Fahrwegkapazität ist das für die jeweilige Netzfahrplanperiode geltende Entgelt (bestehend aus „Zugtrassenentgelt“, „Stationsentgelt“ und „Anlagenentgelt“) multipliziert mit der Anzahl der Verkehrstage.

a) Erfolgt vom Fahrwegkapazitätsberechtigten bis spätestens zu dem in den SNNB jeweils angeführten Hauptbestelltermin kein Fahrwegkapazitätsbegehren gemäß Rahmenvertrag Punkt 2.1 oder wird bis zu diesem Zeitpunkt Fahrwegkapazität abbestellt, so entrichtet der Fahrwegkapazitätsberechtigte an die ÖBB-Infrastruktur AG je betroffener Fahrwegkapazität ein Reduzierungsentgelt in der Höhe von 25 % für diese Netzfahrplanperiode und 20 % für die folgende Netzfahrplanperiode sowie 15 % für die darauf folgende Netzfahrplanperiode. Die betroffene Fahrwegkapazität ist nicht mehr Bestandteil des Rahmenvertrages.

b) Werden auf Grundlage des Rahmenvertrages/Anlage 1 termingerecht bestellte Fahrwegkapazitäten vom Fahrwegkapazitätsberechtigten nach dem Hauptbestelltermin und vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplans abbestellt, Zugtrassenangebote der ÖBB-Infrastruktur AG vom Fahrwegkapazitätsberechtigten abgelehnt oder Zugtrassen abbestellt, so entrichtet der Fahrwegkapazitätsberechtigte an die ÖBB-Infrastruktur AG je betroffener Fahrwegkapazität ein Reduzierungsentgelt in der Höhe von 50 % für diese Netzfahrplanperiode und 20 % für die folgende Netzfahrplanperiode sowie 15 % für die darauf folgende Netzfahrplanperiode. Die betroffene Fahrwegkapazität ist nicht mehr Bestandteil des Rahmenvertrages.

c) Werden im Zeitraum ab Inkrafttreten des Netzfahrplans und dem 31. Mai der laufenden Netzfahrplanperiode die Zugtrassen im Ausmaß von weniger als 75 % genutzt, so entrichtet der Fahrwegkapazitätsberechtigte an die ÖBB-Infrastruktur AG je nicht genutzter Zugtrasse ein Reduzierungsentgelt in Höhe von 100 % für die laufende Netzfahrplanperiode und für die folgende Netzfahrplanperiode von 25 % sowie für die darauf folgende Netzfahrplanperiode von 20 % und für die darauf folgende Netzfahrplanperiode von 15 %. Die betroffene Fahrwegkapazität ist nicht mehr Bestandteil des Rahmenvertrages, allfällige bereits eingelangte Fahrwegkapazitätsbegehren für die folgende Netzfahrplanperiode, mit Bezug auf den Rahmenvertrag, werden abgelehnt. Werden hingegen im vorgenannten Zeitraum die Zugtrassen vom Fahrwegkapazitätsberechtigten mindestens im Ausmaß von 75 % genutzt, so entrichtet das der Fahrwegkapazitätsberechtigte an die ÖBB-Infrastruktur AG für alle während der laufenden Netzfahrplanperiode nicht genutzten Zugtrassen ein Reduzierungsentgelt in Höhe von 50 % je nicht genutzter Zugtrasse. Die betroffenen Fahrwegkapazitäten bleiben in diesem Fall Bestandteil des Rahmenvertrages.

d) Bei der Entziehung von Zugtrassen während der Netzfahrplanperiode wegen Nichtnutzung (§ 60 EisbG) gilt c) sinngemäß.

e) Nimmt der Fahrwegkapazitätsberechtigte die je Netzfahrplanperiode im Rahmenvertrag zugewiesene Fahrwegkapazität für Teilstrecken nicht in Anspruch, gilt a) – d) sinngemäß.

4.4.5 Rahmenbedingungen für die Planungen

Die Fahrwegkapazitätsberechtigten haben bei Ihren Planungen nachstehende Parameter zu berücksichtigen.

4.4.5.1 **Fahrzeitreserven**

Fahrzeitreserven sind Zuschläge zur technischen Fahrzeit und werden in Form von

- Regelzuschlägen als prozentueller Anteil der Fahrzeit (zur Sicherstellung der Qualitätserfordernisse des Netzfahrplans) und
- Sonderzuschlägen (zur Abdeckung baubedingt länger dauernder Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur wie z.B. Bahnhofsumbauten)

jeder Zugtrasse unterlegt.

Aufgrund von Großbaustellen werden den Fahrzeitberechnungen die in den Anhängen der SNNB „Geschwindigkeitseinschränkungen durch Großbaustellen“ veröffentlichten Geschwindigkeitseinschränkungen zugrunde gelegt.

Für die Zugtrassenkonstruktion werden in nachstehenden Relationen für schnell verkehrende Züge – die ein Gesamtfahrplangefüge maßgeblich determinieren – nebst infrastrukturell erforderlichen Fahrzeitzuschlägen, als Regelzuschlag zumindest 7 % vorgesehen:

Weststrecke:

Wien Westbf / Wien Hbf – St. Pölten Hbf.
St. Pölten Hbf. – Linz Hbf.
Linz Hbf. – Salzburg Hbf.
Linz Hbf. / Wels Hbf. – Passau Hbf.
Kufstein – Innsbruck Hbf.
Innsbruck Hbf. – Bludenz
Bludenz – Lindau Hbf.
Bludenz – Buchs SG
Innsbruck Hbf. – Brennero / Brenner

Ostbahn:

Hegyeshalom – Wien Hbf

Südstrecke:

Wien Hbf – Wiener Neustadt
Wiener Neustadt – Bruck an der Mur
Bruck an der Mur – Graz Hbf. / Spielfeld-Straß
Bruck an der Mur – Leoben Hbf.
Leoben Hbf. – Klagenfurt Hbf. / Villach Hbf.
Villach Hbf. – Tarvisio-B. / Jesenice

Nordbahn:

Wien Hbf – Breclav

Tauernstrecke:

Salzburg Hbf. – Schwarzach-St. Veit
Schwarzach-St. Veit – Villach Hbf.

Sonstige Strecken:

Leoben Hbf. – Selzthal
Selzthal – Bischofshofen
Selzthal – Linz Hbf.
Selzthal – St. Valentin / Amstetten

4.4.5.2 Mindestaufenthaltszeiten

Die in den Fahrplanunterlagen verlautbarte Abfahrtszeit ist jene Zeit, zu der sich ein Zug in Bewegung setzen muss. Die Einhaltung der Aufenthaltszeiten und damit die punktgenaue Abfahrtszeit wirkt sich wesentlich auf die Pünktlichkeit des Zuglaufes und auf die Stabilität des Netzes aus. Bei der Angebotsplanung sind daher jedenfalls die erforderlichen Aufenthaltszeiten so zu dimensionieren, dass eine sekundengenaue Abfahrt zur in den Fahrplanunterlagen verlautbarten Abfahrtszeit sichergestellt werden kann. Den Planungen der Fahrwegkapazitätsberechtigten sind daher grundsätzlich folgende Mindestaufenthaltszeiten zugrunde gelegt:

	Personenfernverkehr	Personennahverkehr
Großbahnhöfe	3 Min	2 Min
Knoten	2 Min	2 Min
Unterwegsbahnhöfe	1 Min	1 Min
Haltestellen	1 Min	0,5 Min
Bedarfsaufenthalte	1 Min	0,2 Min

Entsprechend den Erfahrungswerten aus ähnlichen Rahmenbedingungen und/oder aus vorherigen Netzfahrplanperioden bzw. Auswertungen von Ist-Fahrplänen können von der ÖBB-Infrastruktur AG abweichende Mindestaufenthaltszeiten festgelegt werden. In konkreten Fällen ist sie berechtigt, bei Zweifel an den Angaben des Fahrwegkapazitätsberechtigten einen Nachweis über die ausreichende Aufenthaltsdauer gegebenenfalls mit Augenschein vor Ort von ihm einzufordern.

4.4.5.3 Mindestwendezeiten

Mindestwendezeiten schaffen die Voraussetzungen, dass ein im Wendebahnhof pünktlich ankommender Zug mit derselben Wagengarnitur pünktlich rückfahren kann. Für Triebwagen, Triebzüge und Wendezüge sind grundsätzlich folgende Wendezeiten zu berücksichtigen:

Zuglänge in m	Wendezeit
bis 30 m	4 Min
> 30 bis 80 m	5 Min
> 80 bis 145 m	6 Min
> 145 bis 210 m	7 Min
> 210 bis 280 m	8 Min
> 280 bis 350 m	9 Min
> 350 bis 420 m	10 Min
> 420 m	12 Min

Bei der Dimensionierung der Mindestwendezeiten sind etwaige technische Systeme und deren Hochrüstung am Triebfahrzeug (GSM-R, Zugsicherungssysteme, elektronische Fahrplanunterlagen, …) zu berücksichtigen. Entsprechend den Erfahrungswerten aus ähnlichen Rahmenbedingungen und/oder aus vorherigen Netzfahrplanperioden bzw. Auswertungen von Ist-Fahrplänen können von der ÖBB-Infrastruktur AG abweichende Mindestwendezeiten festgelegt werden. Kürzere Wendezeiten bedürfen einer Evaluierung des Fahrwegkapazitätsberechtigten mit der ÖBB-Infrastruktur AG. In konkreten Fällen ist diese berechtigt, bei Zweifel über Angaben des Fahrwegkapazitätsberechtigten einen Nachweis über die ausreichende Mindestwendezeit gegebenenfalls mit Augenschein vor Ort von ihm einzufordern.

4.4.5.4 Mindestbehandlungszeiten für Zugmanipulation

Vorgang	Güterverkehr	Personenverkehr
Tfzf-Ablöse	3 Min	3 Min
Zug-Tfz-Wechsel	10 Min	10 Min
Vorspann-Tfz beigeben	6 Min	6 Min
Vorspann-Tfz abstellen	8 Min	8 Min
Nachschiebe-Tfz beigeben	4 Min	4 Min
Nachschiebe-Tfz abstellen	5 Min	5 Min
Tandem-Tfz bilden	8 Min	8 Min
Tandem Tfz auflösen	8 Min	8 Min
Zug stürzen ohne Tfz-Wechsel	25 Min	20 Min
Zug stürzen mit Tfz-Wechsel	20 Min	15 Min
Wagen beigeben Spitze	15 Min	15 Min
Wagen beigeben Schluss	10 Min	10 Min
Wagen abstellen Spitze	15 Min	15 Min
Wagen abstellen Schluss	5 Min	5 Min
Triebwagenbeigabe (besetzt)	-	4 Min
Triebwagentrennung (besetzt)	-	3 Min

Weitere, hier nicht angeführte betriebliche Behandlungszeiten (z.B. Ein- Ausreihen eines Zwischen-Tfz) sind je nach örtlicher Besonderheit und Ausstattung der Betriebsstelle gesondert zu vereinbaren.

Die Zeitwerte gemäß oben angeführter Tabelle setzen optimale Bedingungen (z.B. freie Fahrwegkapazitäten im Bahnhof, Verfügbarkeit erforderlicher Personalressourcen usw.) voraus und sind bei Zusammentreffen mehrerer Vorgänge nicht addierbar, sondern müssen im Einvernehmen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Fahrwegkapazitätsberechtigten gemeinsam festgelegt werden.

Je nach Zeitlage, Erfahrungswerten aus vorherigen Netzfahrplanperioden, Auswertung von Ist-Fahrplänen, Angebotskonzeption des Fahrwegkapazitätsberechtigten, Frequenzerwartungen, Zweckbestimmung der Fahrwegkapazität, Personaleinsatz (Verwendung, Anzahl) zur Durchführung von Arbeiten, Vereinbarung gesonderter Arbeitsabläufe können von der der ÖBB-Infrastruktur AG abweichende betriebliche Behandlungszeiten festgelegt werden.

4.4.5.5 **Mindestübergangszeiten**

Die Mindestübergangszeit entspricht der Zeit die ein Fahrgast durchschnittlich benötigt, um von einem Zubringerzug zu einem Anschlusszug auf einem anderen Bahnsteig in der Betriebsstelle zu wechseln. Anschlusszüge sind somit nur jene Züge, die unter Einhaltung der jeweiligen Mindestübergangszeit vom Fahrgast erreicht werden können.

Die Festlegung der Mindestübergangszeit erfolgt unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten (zurückzulegender Weg, Benutzung von Lifte/Stiegen/Rolltreppen, Orientierungserfordernisse, usw.).

Bei Betriebsstellen mit besonderen örtlichen Verhältnissen ist zusätzlich eine längere Mindestübergangszeit festgelegt (zB. sehr weite Wegstrecken zwischen den Bahnsteigen). Für das Umsteigen am selben Bahnsteig gilt eine kürzere Mindestübergangszeit.

Nähere Angaben zu den Mindestübergangszeiten sind den Anhängen der SNNB zu entnehmen.

4.4.5.6 **Besondere Angebotskonzepte**

Falls ein Fahrwegkapazitätsberechtigter plant, ein besonderes Angebotskonzept umzusetzen (z.B. Züge im Zuglauf zu verstärken, zu vereinigen oder zu teilen), ist dies vom Fahrwegkapazitätsberechtigten für Systemverkehre ehestmöglich, spätestens bis zum Hauptbestelltermin für den Netzfahrplan der ÖBB-Infrastruktur AG bekannt zu geben. Diese wird die Umsetzbarkeit prüfen und die Machbarkeit dem Antragsteller bekanntgegeben.

4.4.6 Besonderheiten der Angebotsplanung im Netzfahrplan im Zusammenhang mit Kapazitätsengpässen in Bahnhöfen

Fahrzeugmanipulationen (z.B. Kurswagen, Autoreisezugwagen, Triebfahrzeuge von Wendezügen) binden Eisenbahninfrastrukturkapazität, erschweren die Betriebsabwicklung und sind damit in erheblichem Ausmaß geeignet, Verspätungen von Zugfahrten zu verursachen und Kapazitäten für potenzielle zusätzliche Zugfahrten zu verbrauchen.

Daher werden insbesondere in den Bahnhöfen Wien Hbf., Linz Hbf., Salzburg Hbf., Schwarzach-St. Veit, Graz Hbf. und Villach Hbf. diese Fahrzeugmanipulationen nur genehmigt, wenn dadurch

- weitere Fahrwegkapazitätsbegehren für den Netzfahrplan nicht eingeschränkt werden und
- die Pünktlichkeit nicht gefährdet wird.

Die ÖBB-Infrastruktur AG kann bei der Erstellung des Netzfahrplanentwurfs für die Umsetzung von Angebotskonzepten produktionstechnische Auflagen festlegen, die mit der Annahme des Angebots der Fahrwegkapazität für den Fahrwegkapazitätsberechtigten verbindlich werden.

Für den Bahnhof Wien Hbf. und Wien Meidling gilt:

- In Wien Meidling und am Wien Hbf. kann keine Bereitstellung von Zügen ohne Zugtriebfahrzeug am Bahnsteig erfolgen
- In der Hauptverkehrszeit sind im Streckenabschnitt Wien Meidling – Wien Hbf. keine Ad-hoc-Zugtrassen für den Güterverkehr möglich
- Alle für die Außenreinigungsanlage Wien Hbf. bestimmten nicht wendezugfähigen Züge können nur über die Strecken 116 bzw. 118 zugeführt werden

Aufgrund von Eisenbahninfrastruktureinschränkungen im Zuge des Umbaus des Bf Frohnleiten gilt im Streckenabschnitt zwischen Bf Mixnitz-Bärenschützklamm und Bf Peggau-Deutschfeistritz nachstehendes:

- Zu folgenden Tageszeiten sind keine Zugtrassen für den Güterverkehr möglich:
  - Montag bis Samstag von 05:30 – 08:30 Uhr
  - Montag bis Freitag von 15:00 – 18:00 Uhr

4.5 Fahrwegkapazitäten für Instandhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur

Hierzu gelten die Regelungen des Kapitels 3.5.1.

4.6 Nicht genutzte Fahrwegkapazitäten

Die Nichtinanspruchnahme von zugewiesenen Fahrwegkapazitäten ist ehestens bekannt zu geben. Entzug der Zugtrasse bei dreimonatiger Nichtnutzung ohne Stornierung.

4.6.1 Reservierungsentgelt

Bei Fahrwegkapazitätsbegehren für personenbefördernde Systemverkehre oder gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen des Personenverkehrs gilt:
Sofern für diese Begehren aus Gründen die der Fahrwegkapazitätsberechtigte zu verantworten hat:

- keine Zuweisung zustande gekommen ist,
- Zugtrassen vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplans abbestellt werden, oder
- keine bzw nur eine unzureichende Nutzung entsprechend der Zuweisung erfolgt,

wird seitens der ÖBB-Infrastruktur AG ein Reservierungsentgelt eingehoben. Bei Fahrwegkapazitätsbegehren für Rahmenverträge gilt Kapitel 4.4.4 (Reduzierungsentgelt).

Folgende Zugklassen fallen unter die Reservierungsentgeltregel:

CAT	CityAirportTrain	O-IC	ÖBB-InterCity-Zug
D	Schnellzug	R	Regionalzug
E	Eilzug	RJ	railjet
EC	EuroCity-Zug	REX	RegionalExpress
ER	Euregio	RSB	Regio-S-Bahn
IC	InterCity-Zug	SB	S-Bahn
ICE	InterCity-Express	SPR	Sprinter
O-EC	ÖBB-EuroCity-Zug	WEST	P-Zug der WESTbahn M. GmbH

Die Bemessungsgrundlage für das Reservierungsentgelt je Zugtrasse ist das für die Netzfahrplanperiode geltende Entgelt (bestehend aus „Zugtrasse“, „Stationsentgelt“ und „Anlagenentgelt“) auf Basis der Bestelldaten.

Höhe des Reservierungsentgelts:

- Wenn keine Zuweisung im Gesamtlauf zustande gekommen ist oder bereits zugewiesene Zugtrassen im Gesamtlauf vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplans abbestellt werden, fällt ein Reservierungsentgelt in der Höhe von 50 % des Entgelts an.

- Wenn auf einem betroffenen Zugtrassenabschnitt, der größer gleich 5 km ist, innerhalb eines Jahresquartals (Jänner bis März, April bis Juni, Juli bis September, Oktober bis Dezember), die tatsächlich genutzte Verkehrsleistung gegenüber der im Netzfahrplan zugewiesenen Verkehrsleistung weniger als 75 % beträgt, fällt das Benützungsentgelt trotzdem in vollem Umfang (somit zu 100 %) im betroffenen Abschnitt und im jeweiligen Quartal an.

Entfall der Einhebung des Reservierungsentgelts:

- Einschränkungen durch höhere Gewalt oder ein sonstiges nicht in den Verantwortungsbereich des Fahrwegkapazitätsberechtigten fallendes Ereignis;
- sofern die Nutzung aufgrund von Baumaßnahmen durch die ÖBB-Infrastruktur AG eingeschränkt wird;

4.6.2 Zugtrassenvorhaltung

Bei Überschreitung einer Schwelle von 6 Stunden verliert die Zugnummer ihre Gültigkeit. Ab dieser Schwelle ist eine neue Zugtrasse (mit neuer Zugnummer) zu bestellen.

4.7 Außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte

Der Fahrwegkapazitätsberechtigte hat in Eigenverantwortung festzustellen, ob es sich bei dem Transport um eine außergewöhnliche Sendung (nähere Informationen dazu siehe Kapitel 2.5) oder einen Gefahrguttransport handelt und muss dies bei der Bestellung angeben.

4.8 Betriebsstörungen

4.8.1 Regelungen für die Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen

Regelungen für die Rückführung zu normalen Betriebsbedingungen werden bei der ÖBB-Infrastruktur AG als Abweichungsmanagement bezeichnet.

Das Abweichungsmanagement umfasst die Regelungen für die Betriebsführung und die damit zusammenhängenden begleitenden Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr.

Das Managen von Abweichungen vom Netzfahrplan erfolgt gemäß den Dispositionszielen/-regeln. Bei erheblichen Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur werden weiterführende Maßnahmen, wie der Einsatz von Schienenersatzverkehren oder die Inkraftsetzung eines Betriebsstörungskonzeptes gemäß Störfallkonzept, durch den Eisenbahninfrastrukturbetreiber die ÖBB-Infrastruktur AG getroffen.

Die entsprechenden Bestimmungen sind der jeweils gültigen Fassung der Verfahrensanweisung Abweichungsmanagement (siehe Anhänge der SNNB) zu entnehmen.

4.8.2 Besondere Bestimmungen

Über das Abweichungsmanagement hinausgehend kann die ÖBB-Infrastruktur AG im Falle von Großereignissen – massive eingetretene oder erwartete (z.B. Streik/Witterungslage) Einschränkungen am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG – im Rahmen des Ereignis- bzw. Krisenmanagements – z.B. Anordnungen zum Entfall von Zugfahrten – treffen.

4.8.3 Vorhersehbare/Planbare Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur

Der Ablauf der vorhersehbaren Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur – beispielsweise von im Voraus geplanten Arbeiten – erfolgt gemäß der Baubetriebsplanung. Die entsprechenden Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur werden in den SNNB veröffentlicht (siehe Kapitel 3.5 sowie Anhänge der SNNB).

Für Fahrwegkapazitätsbegehren während dieser Eisenbahninfrastruktureinschränkungen erfolgt im Netzfahrplan keine Zuweisung (siehe Muster-Fahrwegkapazitätsvereinbarung in den Anhängen der SNNB).

Falls im Netzfahrplan zugewiesene Fahrwegkapazitäten infolge von im Voraus planbaren Arbeiten für den Zugangsberechtigten nicht nutzbar sind, wird für den Zeitraum der Umleitung bzw. Nichtfahrbarkeit seitens der ÖBB-Infrastruktur AG

a) im Bereich Güterverkehr eine Umleitungszugtrasse angeboten, wobei dem Infrastrukturbenützungsentgelt (Wegeentgelt) die ursprüngliche Zugtrasse zugrunde gelegt wird (siehe AGB Punkt 15.4) und

b) im Bereich Personenverkehr, bei nicht möglicher Umleitung, aufgrund dessen spezifischer Zweckbestimmung, der notwendige Schienenersatzverkehr (SEV) organisiert. Die ÖBB-Infrastruktur AG übernimmt dabei Entscheidung, Abwicklung und Kosten dieses Schienenersatzverkehrs.

4.8.4 Unvorhersehbare Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur

Die ÖBB-Infrastruktur AG organisiert in Fällen von nicht planbaren Eisenbahninfrastruktureinschränkungen einen „ad hoc“-Schienenersatzverkehr für Schienen-Personenverkehrsdienste. Die dafür anfallenden Kosten werden jeweils nach dem Verursacherprinzip weiterverrechnet. Die ÖBB-Infrastruktur AG übernimmt daher die Kosten des Schienenersatzverkehrs nur in jenen Fällen, in denen sie die Eisenbahninfrastruktureinschränkung schuldhaft zu vertreten hat. In Fällen höherer Gewalt, witterungsbedingter oder behördlicher Eisenbahninfrastruktureinschränkungen trifft die ÖBB-Infrastruktur AG jedoch keine Kostentragungspflicht.

5 Produkte und Leistungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet die im Produktkatalog Netzzugang angeführten Produkte (Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceleistungen) den EVU zwecks Durchführung ihrer Eisenbahnverkehrsdienste gemäß den AGB der ÖBB-Infrastruktur AG jeweils im Rahmen der Verfügbarkeit und soweit vorhanden an. Produkte und Leistungen, die in den Produktkatalogen Netzzugang nicht angeführt sind, wie beispielsweise Ladungsrichten, sind jedenfalls gesondert zu vereinbaren und werden gesondert verrechnet.

Bei der ÖBB-Infrastruktur AG – Netzzugang ist eine Infrastruktur Service Stelle (ISS) eingerichtet, hier können die Fahrwegkapazitätsberechtigten und Anschlussbahnunternehmen Infrastrukturbedarfe bekanntgeben. Dieses Service steht entgeltfrei zur Verfügung. Nähere Informationen zum dafür eingerichteten Kundensystem IADB (Infrastrukturanforderungsdatenbank) sind im Internet verfügbar.

Anschlussbahnen eröffnen Unternehmen den direkten Zugang zum nationalen und internationalen Schienennetz. Allgemeine Informationen zu Anschlussbahnen finden Sie hier.

6 Entgelte

6.1 Entgeltregeln und rechtliche Grundlagen

Die Wegeentgeltstruktur ist im Produktkatalog „Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen“ unter Punkt 2.1 erläutert.

6.2 Verrechnung

Die Grundsätze der Rechnungslegung sind in den AGB, Punkt 27 ersichtlich. Ohne spezielle Vereinbarung werden die Rechnungen in EURO ausgestellt.

6.3 Produktkatalog Netzzugang

Im jeweils gültigen Produktkatalog Netzzugang sind die zur Nutzung bereitgestellten Eisenbahninfrastrukturanlagen und die Serviceleistungen zu „Produkten“ zusammengefasst sowie die jeweils zur Verrechnung gelangenden Entgelte angeführt.

Der Produktkatalog Netzzugang besteht aus folgenden Teilen:

- Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen (Kapitel 1 und 2)
- Stationen (Kapitel 3)
- Anlagen (Kapitel 4 und 5)
- Verschub (Kapitel 6)

Hinsichtlich der Zuordnung der Stationen zu den im Produktkatalog beschriebenen Stationskategorien sind von Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG folgende Evaluierungen innerhalb nachstehend angeführter Zeitabschnitte vorgesehen:

- Alle fünf Jahre erfolgt eine Evaluierung und gegebenenfalls Neueinstufung der Grundkategorisierung auf Basis eines Durchschnitts der dem Netzfahrplanjahr vorausgehenden fünf Netzfahrplanperioden gültigen Fahrgastfrequenzdaten. Die nächste Evaluierung wird 2019 vorgenommen.
- Alle drei Jahre erfolgt eine Evaluierung der Stationen im Hinblick auf die kategoriespezifischen Basis- und Zusatzleistungen. Die nächste Evaluierung wird 2018 erfolgen.
- Bei Angebot bzw. Aufnahme neuer Leistungen behält sich die ÖBB-Infrastruktur AG eine entsprechende Anpassung der Stationsentgelte vor.

Gemäß Produktkatalog Stationen sind von den Fahrwegkapazitätsberechtigten relevante Daten insbesondere aktuelle repräsentative Fahrgastfrequenzen (pro Tag und Station) zumindest einmal jährlich mit Fahrplanwechsel bzw. über Anforderung der ÖBB-Infrastruktur AG kostenlos zur Verfügung zu stellen. Es besteht die Möglichkeit die Ergebnisse von Fahrgastzählungen entweder im Detail oder als Einstufung zu vordefinierten Frequenzklassen zu übermitteln. Die Liste mit den Frequenzklassen findet sich in den Anhängen der SNNB. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird die ihr überlassenen Daten vertraulich behandeln.

Das Eisenbahnsystem ist wie alle Eisenbahninfrastrukturnetze bzw. technischen Systeme anfällig für Störungen und sonstige Unregelmäßigkeiten, die zu Abweichungen von den vereinbarten Fahrwegkapazitäten und sonstigen Leistungen führen können.

Ausgleichsleistungen für Abweichungen von den vereinbarten Fahrwegkapazitäten und sonstige Leistungen gewährt die ÖBB-Infrastruktur ausschließlich im Rahmen des Performance Regimes (siehe Produktkatalog „Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen“, Punkt 2.1.3.2), wobei externe Ursachen iSd Anhang VI Nr. 2 lit c Z 8. RL 2012/34/EU, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind (zB Streik, Verwaltungsformalitäten, äußere Einflüsse, wetterbedingte Auswirkungen und natürliche Ursachen, Verspätungen durch externe Ursachen im nachgelagerten Schienennetz und andere Ursachen) sowie sekundäre Ursachen iSd Anhang VI Nr. 2 lit c Z 9. RL 2012/34/EU, die weder dem Infrastrukturunternehmen noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind (zB gefährliche Ereignisse, Unfälle und Risiken, Streckenbelegung wegen Verspätung desselben Zuges, Streckenbelegung wegen Verspätung eines anderen Zuges, Umlauf, Anschlüsse) keine Entgeltreduktionsansprüche gegen die ÖBB-Infrastruktur AG begründen.

Wegeentgelte und die sonstigen Entgelte (Dienstleistungsentgelte) decken weder die Vollkosten für die jeweilige Nutzung der Eisenbahninfrastruktur bzw. Leistungserbringung noch enthalten diese Entgelte Wagnis- oder Gewinnzuschläge, daher gewährt die ÖBB-Infrastruktur AG im Sinne der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Anhang VI Nr 2 RL 2012/34/EU Entgeltreduktionen sowie Entschädigungen für Betriebsstörungen ausschließlich im Rahmen des Performance Regimes.

Hinweis:
Die Schienen-Control Kommission hat mit Bescheid vom 14.07.2016 (SCK-16-003) den folgenden Absatz für unwirksam erklärt:

> *„Das Eisenbahnsystem ist wie alle Eisenbahninfrastrukturnetze bzw. technischen Systeme anfällig für Störungen und sonstige Unregelmäßigkeiten. Die durch Eisenbahninfrastrukturanlagen, ungeplante Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten, das Personal, Dritte, Witterungsverhältnisse oder sonstigen Unregelmäßigkeiten bedingten Betriebsstörungen können zu Abweichungen von den vereinbarten Fahrwegkapazitäten und sonstigen Leistungen führen. Das Infrastrukturbenützungsentgelt und die sonstigen Entgelte (Dienstleistungsentgelte) decken weder die Vollkosten für die jeweilige Nutzung der Eisenbahninfrastrukturanlagen bzw. Leistungserbringung noch enthalten diese Entgelte Wagnis- oder Gewinnzuschläge, daher gewährt die ÖBB-Infrastruktur AG keine Entgeltnachlässe für von ihr nicht zu vertretende Betriebsstörungen.“*

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission das Rechtsmittel der Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erhoben. Der Fahrwegkapazitätsberechtigte nimmt zur Kenntnis, dass in Abhängigkeit vom Ausgang des Beschwerdeverfahrens bzw. im Falle, dass der Beschwerde der ÖBB-Infrastruktur AG stattgegeben wird, dieser Absatz der SNNB 2018 rückwirkend in Geltung bleibt und dass sich die ÖBB-Infrastruktur AG diesfalls darauf berufen wird.

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag
AschG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
Bf	Bahnhof
BFZ	Betriebsführungszentrale
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung
BZELW	Bildungszentrum Eisenbahn Lehrlingswesen
DLV	Durchleitungsvertrag
DV	Dienstvorschrift
EisbAV	EisenbahnarbeitnehmerInnenschutzverordnung
EisbBFG	Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz
EisbEPV	Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung
EisbG	Eisenbahngesetz, Bundesgesetz über das Eisenbahnwesen
ETCS	European Train Control System
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FAPLO	Fahrplananordnung
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Rail(way)
HVZ	Hauptverkehrszeiten
INV	Infrastrukturnutzungsvertrag
idgF	in der geltenden Fassung
LZB	Linienförmige Zugbeeinflussung
NBÜ	Notbremsüberbrückung
NVU	Nicht-Eisenbahnverkehrsunternehmen (Fahrwegkapazitätsberechtigte gemäß § 57a Z2 EisbG)
OSS	One Stop Shop
PCS	Path Coordinating System
PRM	People with reduced mobility (eingeschränkt mobile Personen)
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr)
RNE	Rail Net Europe
SCG	Schienen-Control, Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mbH
SCK	Schienen-Control Kommission
SNNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
STB	Streckenbeschreibung
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
Tfz(f)	Triebfahrzeug(führer)
UIC	Union Internationale des Chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
VzG	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten
ZUV	Zugtrassenvereinbarung zum Infrastrukturnutzungsvertrag