

Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 der ÖBB-Infrastruktur AG

inkl. Mindestzugangspaket und Zusatzleistungen

Gültig ab 09. Dezember 2018
Version 2.4

ÖBB-Infrastruktur AG
Netzzugang
OneStopShop

Ab 01.01.2019
Praterstern 4, 1020 Wien
Tel: +43 664 6172537

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

SNNB

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeine Information 7

1.1 Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG 7
1.2 Zielsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 7
1.3 Gesetzliche Rahmenbedingungen 7
1.4 Rechtliche Hinweise 7
1.4.1 Allgemeine Bemerkungen 7
1.4.2 Haftung 7
1.4.3 Beschwerden bei der Schienen-Control Kommission 8
1.5 Aufbau der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 8
1.6 Geltungsdauer und Änderungen 8
1.7 Veröffentlichung 9
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

2 Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur 14

2.1 Rechtlicher Rahmen 14
2.2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen 14
2.2.1 Fahrwegkapazitätsberechtigte 14
2.2.1.1 Definitionen 14
2.2.1.2 Anforderungen an EVU 14
2.2.1.3 Anforderungen an NVU 14
2.2.2 Verkehrsgenehmigung und -konzession 15
2.2.3 Sicherheitsbescheinigung 15
2.2.4 Versicherung 15
2.2.5 Bonitätsprüfung 15
2.3 Vertragsarten 16
2.3.1 Rahmenvertrag (Rahmenregelung gemäß § 64 EisbG) 16
2.3.2 Infrastrukturnutzungsvertrag 16
2.3.3 Fahrwegkapazitätsvertrag 16
2.3.4 Bahnstromnetznutzungsvertrag, Durchleitungsvertrag 16
2.3.5 Umschlagvertrag 16
2.4 Regelwerke 16
2.4.1 Betriebsvorschrift - entfällt 17
2.4.2 Zugbegleiterloser Betrieb 17
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) – entfällt 17
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 18
2.5 Außergewöhnliche Sendungen/Transporte 18
2.6 RID-Güter und Umweltschutz 18
2.6.1 RID-Güter (Gefahrgüter) 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
2.9 Zugang zu Serviceeinrichtungen/-leistungen 20
2.9.1 Nutzung von Verkehrsstationen 20
3 Eisenbahninfrastruktur 21
3.1 Einführung 21
3.2 Charakteristik des Schienennetzes 21
3.2.1 Grenzen 21
3.2.2 Zusammenhängende Eisenbahnnetze 21
3.2.3 Anschlussbahnen 22
3.3 Schienennetzbeschreibung 22
3.3.1 Schienennetzkonfiguration 22
3.3.1.1 Anzahl der Streckengleise 22
3.3.1.2 Spurweite und Gleisabstand 22
3.3.1.3 Verkehrsstationen 22
3.3.2 Technische Merkmale 23
3.3.2.1 Lichtraum und Lademaß 23
3.3.2.2 Streckenklasse 23
3.3.2.3 Maximale Gradiente 23
3.3.2.4 Streckenhöchstgeschwindigkeit 23
3.3.2.5 Maximale Zuglänge 23
3.3.2.6 Energieversorgung 23
3.3.2.7 Zughakengrenzlast und Regelbelastung 23
3.3.2.8 Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung 24
3.3.3 Verkehrssteuerung und Kommunikationssysteme 24
3.3.3.1 Zugsicherungssysteme 24
3.3.3.2 Verkehrsüberwachung 25
3.3.3.3 Zugfunk 25
3.3.3.4 Zugleitbereich – Streckenabschnitte mit ZLB-01 Unterstützung 26
3.4 Nutzungseinschränkungen und Verkehrseinschränkungen 26
3.4.1 Außerbetriebsetzung von Verwiegeeinrichtungen – entfällt hier 26
3.4.2 Umweltschutzbedingte Nutzungsvorschriften 26
3.4.3 Nutzungsvorschriften und -einschränkungen für Gefahrguttransporte 26
3.4.4 Nutzungseinschränkungen für Tunnel 26
3.4.5 Nutzungseinschränkungen für Brücken 26
3.4.6 Streckenabschnitte mit Erfordernis einer Notbremsüberbrückung 27
3.4.7 Streckenabschnitte mit ladegutbedingten Nutzungseinschränkungen 27
3.4.8 Lichtraumeinschränkungen 27
3.4.9 Nutzungseinschränkungen für Dampfbetrieb 27
3.5 Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur 28
3.5.1 Geplante Bauarbeiten 28
3.5.2 Informationen über besondere Bauarbeiten 28
3.5.3 Wartungsfenster 29
3.5.4 Öffnungszeiten 29
3.6 Serviceeinrichtungen/-leistungen 29
3.6.1 Verkehrsstationen (Bahnhöfe und Haltestellen) 29
3.6.2 Güterterminals 29
3.6.3 Verschubknotenbahnhöfe und Verschubstandorte 29
3.6.4 Abstellgleise 29
3.6.5 Wartungseinrichtungen 29
3.6.6 Andere technische Einrichtungen 30
3.6.7 Hafenanlagen 30
3.6.8 Tankanlagen 30
3.7 Eisenbahninfrastrukturausbauprojekte 30
4 Zuweisung von Fahrwegkapazität 31
4.1 Einleitung 31

4.2 Fahrwegkapazitätsbegehren 31
4.3 Fristen 31
4.3.1 Fristen für den Netzfahrplan 31
4.3.1.1 Fristen für den Netzfahrplan 2019 31
4.3.1.2 Fristen für den Netzfahrplan 2020 32
4.3.2 Fristen für unterjährigen Verkehr, unterjährigen Sonderzugverkehr und Ad-hoc Verkehr 32
4.3.2.1 Fristen für unterjährigen Verkehr mit Berücksichtigung der Änderungen im Netzfahrplan mittels Änderungsheft 32
4.3.2.2 Fristen für unterjährigen Sonderzugverkehr (Inverkehrsetzung mittels FAPLO) 32
4.3.2.3 Bestellungen im Ad-hoc-Verkehr 33
4.3.3 Fehlende Angaben, nachträgliche Änderungen des Fahrwegkapazitätsbegehrens 34
4.4 Zuweisung von Fahrwegkapazität 34
4.4.1 Grundlagen und Vorrangregelungen 34
4.4.1.1 Allgemeines 34
4.4.1.2 Symmetrisch vertaktete Personenverkehre 35
4.4.1.3 Vorrangregeln 36
4.4.2 Streitfallregelung 38
4.4.3 Überlastete Eisenbahninfrastruktur 38
4.4.4 Rahmenvertrag (Rahmenregelung) 38
4.4.5 Rahmenbedingungen für die Planungen 39
4.4.5.1 Fahrzeitreserven 39
4.4.5.2 Mindestaufenthaltszeiten 40
4.4.5.3 Mindestwendezeiten 40
4.4.5.4 Mindestbehandlungszeiten für Zugmanipulation 41
4.4.5.5 Mindestübergangszeiten 41
4.4.6 Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen 42
4.5 Fahrwegkapazität für Instandhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur 42
4.6 Nicht genutzte Fahrwegkapazitäten 42
4.6.1 Reservierungsentgelt 42
4.6.2 Reduzierungsentgelt – Rahmenvertrag 43
4.6.3 Fahrwegkapazitätsvorhaltung 44
4.7 Außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte 44
4.8 Betriebsstörungen 44
4.8.1 Regelungen für die Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen 44
4.8.2 Geplante Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur 45
4.8.3 Unvorhersehbare Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur 45

5 Leistungen 46

5.1 Einleitung 46
5.2 Mindestzugangspaket 47
5.3 Serviceeinrichtungen/-leistungen 47
5.3.1 Basisleistungen 47
5.3.2 Zusatzleistungen zum Mindestzugangspaket 47
5.3.2.1 Manuelle Bestelldatenbearbeitung 47
5.3.2.2 Zuginformation ARAMIS 48
5.3.2.3 GSM-R 48
5.3.2.4 Leistungen für außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte 48
5.3.3 Nebenleistungen zum Mindestzugangspaket 48
5.3.3.1 Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn 48
5.3.3.2 Zuglaufcheckpoint 49
5.3.3.3 Erlaubniskarte 49
5.3.3.4 Sonstige ergänzende Personalleistungen 49

6 Entgelte 50

6.1 Mindestzugangspaket 50
6.1.1 Wegeentgeltstruktur 50
6.1.2 Genehmigungsverfahren betreffend Marktaufschläge (§ 67d Abs 6 EisbG) 51

6.1.3 Marktsegmente 52
6.1.4 Zu- und Abschläge 55
6.1.4.1 Triebfahrzeugfaktor 55
6.1.4.2 Lärmabhängiger Wegeentgeltbestandteil 55
6.1.4.3 Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur 57
6.1.4.4 Performance Regime 57
6.1.5 Entgeltsätze 59
6.2 Serviceeinrichtungen-/leistungen 60
6.2.1 Basisleistungen 60
6.2.2 Zusatzleistungen zum Mindestzugangspaket 60
6.2.2.1 Manuelle Bestelldatenbearbeitung 60
6.2.2.2 Zuginformation ARAMIS 60
6.2.2.3 GSM-R 61
6.2.2.4 Leistungen für außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte 61
6.2.3 Nebenleistungen zum Mindestzugangspaket 61
6.2.3.1 Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn 61
6.2.3.2 Sonstige ergänzende Personalleistungen 62
Abkürzungsverzeichnis 63

Versionsverzeichnis

Änderungen gegenüber der ursprünglichen Dokumentversion

Version	Datum	Ziffer	Inhalt der Änderung
1.0	20.11.2017	-	Erstfassung
1.1	01.02.2018	1.6; 6.1.4.2; 1.8.1	Berichtigung Datum; Änderung Ansprechpartner Vertrieb Bahnstrom
2.0	21.11.2018		Generelle Aktualisierung zum Fahrplanwechsel
2.1	13.12.2018	1.8.1	Änderung Ansprechpartner ETCS
2.2	12.08.2019	2.2.1.1	Änderung Definition Zugangsberechtigte gem. § 57 a EisbG
2.3	20.09.2019	4.4.1.1	Anpassung „Überprüfung Neuverkehre“ an § 57 c EisbG
2.4	27.01.2021	6.1.5	Anpassung Entgelte gemäß Bescheid Schienen-Control Kommission vom 17.12.2020 zu GZ SCK-16-012, SCK 17-009, SCK 18-010 (zugestellt 30.1.2020)

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. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Zuweisungsstelle, entgelterhebende Stelle und Betreiberin von Serviceeinrichtungen gemäß Eisenbahngesetz.

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 Zielsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Mit den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) werden den Fahrwegkapazitätsberechtigten die wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Informationen zur Verfügung gestellt, die für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf dem Schienennetz erforderlich 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)
- Europarechtliche Vorgaben, 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 ÖBB-Infrastruktur AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist gemäß § 59 EisbG verpflichtet, SNNB zu erstellen und zu veröffentlichen.

1.4.2 Haftung

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist darauf bedacht, dass die Informationen in den SNNB korrekt sind. Allerdings kann, insbesondere aufgrund der gesetzlich festgelegten Veröffentlichungsfristen und der Vielzahl laufender Veränderungen (z.B. Daten zur Eisenbahninfrastruktur) nicht ausgeschlossen werden, dass die SNNB von den tatsächlichen Gegebenheiten abweichen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG haftet für keine direkten oder indirekten Schäden, die sich aus Mängeln bzw. Druckfehlern in den SNNB und anderen Dokumenten ergeben. Ferner wird jede Verantwortung für die Inhalte sämtlicher externer Seiten, auf welche die vorliegenden SNNB und andere Dokumente verweisen (z.B. Verlinkungen), abgelehnt.
Darüber hinaus gelten die Allgemeinen Nutzungsbedingungen für Websites der ÖBB-Infrastruktur AG.

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

1.4.3 Beschwerden bei der Schienen-Control Kommission

Fahrwegkapazitätsberechtigte haben die Möglichkeit der Beschwerde an die Schienen-Control Kommission (SCK), wenn ein Begehren auf Zuweisung der Fahrwegkapazität oder die Gewährung des Mindestzugangspaketes aus den in § 72 Abs. 1 EisbG genannten Gründen nicht zustande kommt. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind 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. Darüber hinaus können Fahrwegkapazitätsberechtigte oder Eisenbahnverkehrsunternehmen aus den in § 74 Abs. 1 EisbG genannten Gründen Beschwerde bei der SCK erheben.

Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und die in den §§ 72 Abs. 2 und 73 Abs. 1 EisbG genannten Anträge zu enthalten. Weitere Informationen finden Sie auf der Website der Schienen-Control.

1.5 Aufbau der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Der Aufbau der SNNB entspricht den gesetzlichen Vorgaben und orientiert sich an der von RailNetEurope (RNE) empfohlenen Struktur:

1. Allgemeine Information
2. Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur
3. Eisenbahninfrastruktur
4. Zuweisung von Fahrwegkapazität
5. Leistungen
6. Entgelte

Die Serviceeinrichtungen und -leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG sind im Dokument Serviceeinrichtungen und -leistungen (Nutzung von Verkehrsstationen, Nutzung von Abstell- und Manipulationsgleisen sowie sonstigen technischen Einrichtungen, Verschubleistungen) enthalten, welches ein integraler Bestandteil der SNNB und unter folgendem Link verfügbar ist.

Eine Übersicht über die Anhänge der SNNB ist unter folgendem Link verfügbar.

Die Anhänge sind im jeweiligen Verzeichnis unter der entsprechenden SNNB-Kapitelnummer zu finden.

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, 24:00 Uhr, festgelegt ist. Daher sind die gegenständlichen SNNB 2019 grundsätzlich vom 09. Dezember 2018, 0:00 Uhr, bis 14. Dezember 2019, 24:00, 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.

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.

Die SNNB werden auf Deutsch und Englisch veröffentlicht. Bei Widersprüchen zwischen der deutschen und der englischen Fassung gilt ausschließlich die deutsche Fassung.

1.8 Ansprechpartner

1.8.1 ÖBB-Infrastruktur AG

Der One Stop Shop (OSS) unterstützt die EVU, im Sinne von „One Face to the Customer", in Fragen den Netzzugang betreffend und damit in allen Belangen vor, während und nach einer Zugfahrt.

Allgemein	Ansprechpartner	Kontaktdaten
One Stop Shop (OSS)	OSS Netzzugang	Tel.: +43 664 6172537 oss.austria@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien Praterstern 4, 1020 Wien Praterstern 4, 1020 Wien
Vertrieb (Bestellung)		
Bestellung Güterverkehr für den Netzfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen	Kundenbetreuung Güterverkehr Trassenmanagement Netzzugang Ing. Helmut Fruhmann Robert Glinz Gerald Steindl	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 Tel.: +43 1 93000 35322 Mobil: +43 664 6172036 gerald.steindl@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
Bestellung Personenverkehr für den Netzfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen	Kundenbetreuung Personenverkehr Trassenmanagement Netzzugang Roland Pfabigan	Mobil: +43 664 6178946 roland.pfabigan@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
Unterjähriger Sonderzugverkehr, Ad-Hoc-Verkehr Personen- und Güterverkehr ab Folgetag siehe auch Punkt 4.3.3.3	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: Praterstern 4, 1020 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 des Geschäftsbereichs Netzzugang[1] (siehe auch Punkt 4.3.3.3)	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 1 93000 855 13000 bfzi-beko@oebb.at

[1] Als Bürozeit des Geschäftsbereichs Netzzugang gilt die Zeit Montag bis Freitag von 08:00 bis 15:00 Uhr, ausgenommen Feiertage sowie 24. und 31. Dezember.

Vertrieb (Bestellung)		
Außergewöhnliche Sendungen/Transporte (techn. Spezifikationen)	Fahrplangrundlagen Netzzugang Vertrieb Christian Fischer	Mobil: +43 664 6176208 christian.fischer@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
Vertrieb Bahnstrom	Kundenbetreuung 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	Netzzugang Vertrieb Karl Baumer	Tel.: +43 1 93000 97 44145 Mobil: +43 664 6170170 karl.baumer@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
Eisenbahninfrastruktureinschränkungen		
Geplante Bauarbeiten	Baubetriebsplanung Netzzugang Hubert Haubner	Tel.: +43 1 93000 97 50703 Mobil: +43 664 6172133 hubert.haubner@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 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: Praterstern 4, 1020 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 Anerkennung von Ausbildungen für Betriebsbedienstete Normen	Leitung Standards Sicherheit und Qualität Dipl.Ing. Klaus Ronge	Tel.: +43 1 93000 32634 Mobil: +43 664 2869479 klaus.ronge@oebb.at Infra.betriebsleitung@oebb.at Adresse: Praterstern 3, 1020 Wien
ETCS Technische Anfragen	Bahnsysteme Ing. Gerhard Haipl.	Mobil: +43 664 6178103 gerhard.haipl@oebb.at Adresse: Praterstern 3, 1020 Wien
ETCS Key Management (Beantragung von ETCS-Keys und Anfragen dazu)	Bahnsysteme Ing. Natascha Siegele, BSc.	kms.etcs@oebb.at
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 1 93000 855 13002
Lichtraum	Streckenmanagement und Anlagenentwicklung	Tel.: +43 1 93000 50822 E-Mail: Infra.Lichtraum@oebb.at

Schulungen		
Eisenbahnspezifische Ausbildungen	BildungsZentrum Eisenbahn & Lehrlingswesen Gerlinde Sakr	Mobil: +43 664 6175981 E-Mail: bildungsservice-bze@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien

1.8.2 Externe Stellen

Aufgabenbereich	Behörden	Kontaktdaten
Verkehrsgenehmigung und -konzession Sicherheitsbescheinigung	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Sektion IV, Abt. E3 Mag. Regina Roithner	Tel.: +43 1 71162 652204 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. E2	Tel.: +43 1 71162 652211 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.

Informationen zur Pilotierung des Projektes „Redesign of the international Timetabling Process“ (TTR) auf den Strecken Mannheim-Miranda de Ebro, München-Kufstein-Brenner-Verona und Rotterdam-Antwerpen in der Netzfahrplanperiode 2020 sind im Kapitel 4.3.1.2 enthalten.

Aufgabenbereich	Ansprechpartner	Kontaktdaten
RFC 3: Skandinavien-Mittelmeer Korridor Stockholm/[Oslo]/Trelleborg-Malmö-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia/Livorno/Ancona/Taranto/Augusta/Palermo	Harald Hotz	Mobil: +43 664 6172030 E-Mail: harald.hotz@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
	Mag. Heidi Müller	Mobil: +43 664 6171690 E-Mail: heidelinde.mueller@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
RFC 5: Baltisch-adriatischer Korridor Świnoujście/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien // Klagenfurt-Udine-Venedig/Triest/ Bologna/Ravenna // Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	Harald Hotz	Mobil: +43 664 6172030 E-Mail: harald.hotz@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
	Mag. Heidi Müller	Mobil: +43 664 6171690 E-Mail: heidelinde.mueller@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien

RFC 7: Orient-ostmediterraner Korridor Praha-Wien/Bratislava-Budapest // București-Constanţa // Vidin-Sofia- Burgas/Svilen-grad/Thessaloniki- Athína	Harald Hotz	Mobil: +43 664 6172030 E-Mail: harald.hotz@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
	Jean-Marc Hillenberg BSc.	Mobil: +43 664 821 72 42 E-Mail: jean-marc.hillenberg@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
Aufgabenbereich	**Ansprechpartner**	**Kontaktdaten**
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-Brașov/Craiova-București-Constanța Čierna and Tisou-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	Harald Hotz	Mobil: +43 664 6172030 E-Mail: harald.hotz@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
	Jean-Marc Hillenberg BSc.	Mobil: +43 664 821 72 42 E-Mail: jean-marc.hillenberg@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
RFC 10: Alpine–Western Balkan Korridor Salzburg – Villach – Ljubljana – / Wels / Linz – Graz – Maribor – Zagreb – Vinkovci / Vukovar– Tovarnik – Belgrad – Sofia – Svilengrad (Bulgarian-Turkish border)	Harald Hotz	Mobil: +43 664 6172030 E-Mail: harald.hotz@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
	Dr. Helga Steinberger, MBA	Mobil: +43 664 617 6644 E-Mail: helga.steinberger@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien

1.10 Europaweite Zusammenarbeit

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Mitglied von RailNetEurope (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.

Um dies zu ermöglichen, gibt es das One Stop Shop (OSS) Netzwerk. Dieses bietet, nach dem Motto „One Face to the Customer“, jeweils einen Ansprechpartner eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens pro Mitgliedsland für nationale und internationale Anfragen.

Die Kontaktinformationen zum One Stop Shop in Österreich finden Sie auf der Website des Geschäftsbereichs Netzzugang der ÖBB-Infrastruktur AG. Die internationalen Kontaktinformationen zu den OSS-Verantwortlichen sind auf der Website der RNE zu finden.

Das OSS-Netzwerks hat folgende Hauptaufgaben:

- Unterstützung der Fahrwegkapazitätsberechtigten bei nationalen und internationalen Belangen rund um die Zugfahrt
- Hilfe beim Erlangen der nötigen Verkehrsgenehmigungen und Unterlagen für den Zugang zum Schienennetz

Informationen zu nachfolgenden RNE-Tools sind über die Website der RNE abrufbar:

- PCS (Path Coordination System) – Online-Tool für internationale Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität
- CIS (Charging Information System) – Kostenschätzung des Wegeentgeltes für internationale Fahrwegkapazitäten, Entfernungsangaben
- TIS (Train Information System) – Zuglauf-Echtzeit-Information zu internationalen Reise- oder Güterzügen

Die SNNB (Network Statements) ausländischer Eisenbahninfrastrukturbetreiber sind über die Website der RNE abrufbar. Die Links zu den SNNB inländischer Eisenbahninfrastrukturbetreiber finden sich in Kapitel „3.2.2. Zusammenhängende Eisenbahnnetze“.

2 Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur

2.1 Rechtlicher Rahmen

Das EisbG 1957 i.d.g.F. bildet die wesentliche rechtliche Grundlage für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen/-leistungen.

2.2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.2.1 Fahrwegkapazitätsberechtigte

2.2.1.1 Definitionen

Fahrwegkapazitätsberechtigte sind gemäß § 57a EisbG:

1. Zugangsberechtigte (als EVU bezeichnet)
   - Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten;
   - Eisenbahnverkehrsunternehmen 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;
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 (als Nicht-Eisenbahnverkehrsunternehmen – NVU – bezeichnet).

Fahrwegkapazitätsberechtigte (EVU, NVU) haben einen Anspruch auf diskriminierungsfreie Zuweisung von Fahrwegkapazität. Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen/-leistungen gemäß den §§ 58, 58a, 58b EisbG erfolgt nur durch EVU.

2.2.1.2 Anforderungen an EVU

Für Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität ist der Nachweis einer aufrechten Verkehrsgenehmigung bzw. -konzession als EVU für die betreffenden Verkehrsdienste (siehe Kapitel 2.2.2) erforderlich.

Vor der Zuweisung der Fahrwegkapazität ist darüber hinaus der Nachweis über das Vorliegen der Sicherheitsbescheinigung (siehe Kapitel 2.2.3) notwendig. Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen/-leistungen erfolgt ausschließlich durch EVU auf Basis des abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrages (INV - siehe Kapitel 2.3.2).

2.2.1.3 Anforderungen an NVU

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 zu erfolgen, dieses ist der ÖBB-Infrastruktur AG wie folgt 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. Das EVU hat die Voraussetzungen gemäß Kapitel 2.2 zu erfüllen.

2.2.2 Verkehrsgenehmigung und -konzession

Die für den Antrag einer Verkehrsgenehmigung und -konzession erforderlichen Voraussetzungen können bei der genehmigungserteilenden Stelle erfragt werden. Weiterführende Informationen und Kontaktdaten sind auf der Website des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu finden.

2.2.3 Sicherheitsbescheinigung

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

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

2.2.4 Versicherung

Das EVU hat eine den Anforderungen des Artikels 22 der Richtlinie 2012/34/EU (§ 15a Z10, § 15b Abs. 1 Z4 bzw. § 16b Abs. 1 Z 4 EisbG) entsprechende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller Ansprüche, die sich – gleich aus welchem Rechtsgrund – ergeben können, abzuschließen und während der gesamten Vertragsdauer des INV aufrecht zu erhalten. Nähere Bestimmungen dazu sind insbesondere in Punkt 8 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) zum INV enthalten.

2.2.5 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.

2.3 Vertragsarten

2.3.1 Rahmenvertrag (Rahmenregelung gemäß § 64 EisbG)

Gemäß § 64 EisbG können für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode Rahmenverträge abgeschlossen werden. 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 Infrastrukturnutzungsvertrag

Voraussetzung für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen/-leistungen 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 Serviceeinrichtungen/-leistungen enthält. Vertragsmuster sind in den Anhängen der SNNB enthalten.

2.3.3 Fahrwegkapazitätsvertrag

Erfüllt das NVU die Voraussetzungen gemäß Kapitel 2.2.1.3, wird mit ihm ein Fahrwegkapazitätsvertrag abgeschlossen. Vertragsmuster sind in den Anhängen der SNNB enthalten.

2.3.4 Bahnstromnetznutzungsvertrag, Durchleitungsvertrag

Die Durchleitung des von externen Stromlieferanten („Drittlieferanten“) an EVU für ihre Eisenbahnverkehrsdienste 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.

2.3.5 Umschlagvertrag

Voraussetzung für den Umschlag von intermodalen Transporteinheiten (Unbegleiteter Kombinierten Verkehr UKV) bzw Lastkraftwagen – Rollende Landstraße (ROLA) von der Straße auf die Schiene und von der Schiene auf die Straße in den von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Güterterminals ist ein Umschlagvertrag UKV bzw ROLA.

Nähere Informationen sind auf der Website des Geschäftsbereich Terminal Service Austria veröffentlicht.

2.4 Regelwerke

Im Webshop für Regelwerke der ÖBB-Infrastruktur AG sind die relevanten Regelwerke veröffentlicht. Änderungen in den Dienstvorschriften werden grundsätzlich 6 Monate vor Inkraftsetzung verlautbart.

Die Betriebssprache auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG ist Deutsch.

2.4.1 Betriebsvorschrift - entfällt

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) – entfällt

2.4.4 Fachseminar und Ausbildung

Für die Aufrechterhaltung der Netzzugangsberechtigung ist die jährliche Teilnahme seitens der Betriebsleitung des EVU, an einer Informationsveranstaltung (z.B.Fachseminar Betrieb) der Betriebsleitung der ÖBB-Infrastruktur AG, verpflichtend.

Die ÖBB-Infrastruktur AG (BildungsZentrum Eisenbahn & Lehrlingswesen – BZELW) bietet 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 auf Deutsch sowie auf Englisch bereitzustellen. (TSI SRT 4.4.5 a und b)

Weiters wird – insbesondere im Personenfernverkehr – die Information der Fahrgäste/Personen über Druckmedien (z.B. 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 beinhaltet, die entsprechende Streckenkenntnis auch für die Alternativstrecken 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. Betriebsstörungskonzepte), die entsprechende Streckenkenntnis auch für die Umleitungsstrecken besitzen.

2.5 Außergewöhnliche Sendungen/Transporte

Sendungen/Transporte gelten als außergewöhnlich, wenn wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Eisenbahninfrastrukturanlagen oder Wagen besondere Maßnahmen erforderlich sind und sie deshalb nur unter besonderen technischen und/oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können.

Informationen zu außergewöhnlichen Sendungen sind im „Regelwerke Webshop“ enthalten.

2.6 RID-Güter und Umweltschutz

2.6.1 RID-Güter (Gefahrgüter)

Für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn gelten für nationale und internationale Eisenbahnverkehrsdienste 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 bzw. Serviceeinrichtungen/-leistungen 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/Leitstellen der Hilfs- und Einsatzorganisationen (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 93000 855 12010
BFZ Innsbruck Tel.: +43 1 93000 855 13002

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

Info umweltgefährdender Ereignisse/Vorfälle
Streckenmanagement und Anlagenentwicklung
Fachbereich Bautechnik
Abfallwirtschaft & 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 auf dem 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 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).

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.

Bezüglich technischer Anforderungen und 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, auf der Website der „Zulassungsstelle Fahrzeugtechnik“ 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

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 TFVO ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig (§ 26 TFVO).

Erforderliche Ausbildungsmaßnahmen werden vom BZELW der ÖBB-Infrastruktur AG und Dritten angeboten.

Eine Liste jener Ansprechpartner, die für Schulungsmaßnahmen zum Erwerb der Orts- sowie Streckenkenntnis zusändig sind, wird auf der Website des Geschäftsbereichs Netzzugang der ÖBB-Infrastruktur AG veröffentlicht. Die Durchführung der Schulungsmaßnahmen erfolgt nach Maßgabe freier Ressourcen.

Nähere Informationen über die vom BZELW angebotenen Ausbildungen finden sich ebenfalls im Internet.

2.8.2 Betriebsbedienstete

Für die Aus-/Weiterbildung und Prüfung sowie die erforderliche Eignung von Mitarbeitern von EVU (oder deren Auftragnehmern) 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 der EisbEPV genannten Tätigkeiten, ist eine Anerkennung von Ausbildungen sowie der erforderlichen Eignung für einen Einsatz auf dem Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG durch die Organisationseinheit Sicherheit und Qualität der ÖBB-Infrastruktur AG notwendig.

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 auf dem Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG eingesetzt werden.

2.9 Zugang zu Serviceeinrichtungen/-leistungen

2.9.1 Nutzung von Verkehrsstationen

Aktuelle, repräsentative Fahrgastfrequenzen (pro Tag und Station) sind von den Fahrwegkapazitätsberechtigten zumindest einmal jährlich mit dem Wechsel der Netzfahrplanperiode bzw. über Anforderung der ÖBB-Infrastruktur AG kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Fahrgastfrequenzen sind für die Dimensionierung und Festlegung der Ausstattung von Anlagen, die Durchführung von Sicherheitsauflagen, die Bestimmungen von Dienstleistungen sowie die Zuordnung der Stationen zu Stationskategorien erforderlich.

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 behandelt die ihr überlassenen Daten vertraulich.

3 Eisenbahninfrastruktur

3.1 Einführung

Informationen zur Eisenbahninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG sind in den Anhängen der SNNB angeführt.

3.2 Charakteristik des Schienennetzes

3.2.1 Grenzen

Das von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebene Schienennetz befindet sich auf dem Staatsgebiet der Republik Österreich sowie des Fürstentums Liechtenstein und umfasst weiters den Streckenabschnitt Staatsgrenze nächst Nendeln – Buchs SG auf dem Staatsgebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft und Staatsgenze nächst Lustenau – St. Margrethen.

3.2.2 Zusammenhängende Eisenbahnnetze

Das von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebene Schienennetz ist international mit den Schienennetzen der folgenden Eisenbahnen verknüpft:

- DB-Netze: DB Netz AG
- GYSEV/Raaberbahn: Györ-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt./Raab-Oedenburg Ebenfurther Eisenbahn AG
- RFI: Rete Ferroviaria Italiana
- SBB CFF FFS: SBB Infrastruktur
- Slovenske železnice: Slovenske železnice-Infrastruktura, d. o. o.
- SŽDC: Správa železnicní dopravní cesty, s.o.
- VPE: Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.
- ZSR: Železnice Slovenskej Republiky

Angaben über die Schienennetze der o.a. Nachbarbahnen sind in den SNNB (Network Statements) der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturbetreiber enthalten.

Grenzstrecken/-bahnhöfe

Tschechien	Summerau – Horni Dvoriste Gmünd NÖ – Ceske Velenice Retz – Satov Bernhardsthal (Hohenau) – Breclav	**Italien**	Arnoldstein – Tarvisio Boscoverde Sillian – San Candido/Innichen Brennero/Brenner
Slowakei	Marchegg – Devinska Nova Ves Kittsee – Bratislava-Petrzalka	**Schweiz**	Feldkirch - Buchs (SG) Lustenau - St. Margrethen
Ungarn	Nickelsdorf – Hegyeshalom Loipersbach-Schattendorf – Sopron Deutschkreuz – Sopron (Gysev) Jennersdorf – Szentgotthard	**Deutschland**	Lochau Hörbranz – Lindau Reutin Reutte (Vils) – Pfronten-Steinach Ehrwald Zugspitzbahn – Griesen (Oberbay) Scharnitz – Mittenwald Kufstein – Kiefersfelden Salzburg Hbf. – Freilassing Braunau/Inn – Simbach/Inn Wernstein (Schärding) – Passau
Slowenien	Spielfeld Straß – Sentilj Bleiburg – Prevalje Rosenbach – Jesenice		

Das von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebene Schienennetz ist national mit den Schienennetzen der nachfolgenden Eisenbahnen verknüpft, wobei deren SNNB unter folgenden Links abrufbar sind:

- 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

Eine Übersicht der nationalen Eisenbahninfrastrukturbetreiber und zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen wird von der Schienen-Control zur Verfügung gestellt.

3.2.3 Anschlussbahnen

Unter diesem Link findet sich eine Übersichtskarte zu Anschlussbahnen, die über das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG erreicht werden können.

3.3 Schienennetzbeschreibung

3.3.1 Schienennetzkonfiguration

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Strecken sind in der Liste Streckenverfügbarkeit (SNNB Anhänge) sowie im Streckenverzeichnis angeführt.

3.3.1.1 Anzahl der Streckengleise

Die Anzahl der Streckengleise ist in der Streckenbeschreibung (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 1435 mm. Der Mindestgleisabstand auf dem Streckennetz der ÖBB beträgt 4 m.

3.3.1.3 Verkehrsstationen

Angaben zu Verkehrsstationen (z.B. Stationsverfügbarkeit und Hilfeleistung für mobilitätseingeschränkte Personen) sind in den Anhängen der SNNB ersichtlich.

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.

3.3.2 Technische Merkmale

3.3.2.1 Lichtraum und Lademaß

Angaben über Lichtraum und Lademaß sind in den Streckenbeschreibungen und den Vorbemerkungen zu den Streckenbeschreibungen enthalten.

3.3.2.2 Streckenklasse

In den Anhängen der SNNB findet sich die Streckenklassenkarte als Übersichtskarte, welche Angaben über die Streckenklassen für Haupt- und Streckengleise bis max.120 km/h enthält. Angaben zu Schleifengleisen und Einschränkungen einzelner Betriebsstellengleise sind in der Fahrplanunterlage VzG-Streckenklassen „Streckenklassenkarte (als Beilage) Schleifengleise und Einschränkungen einzelner Betriebsstellengleise“ 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 ist in der STB angegeben (siehe Anhänge der SNNB).

3.3.2.4 Streckenhöchstgeschwindigkeit

Die jeweilige Höchstgeschwindigkeit ist in der STB angeführt.

3.3.2.5 Maximale Zuglänge

Die maximale Zuglänge (Summe aus Wagenzug und arbeitenden Triebfahrzeugen) für nichtpersonenbefördernde bzw. personenbefördernde Züge wird durch die Bahnhofsgleislängen (z.B. Möglichkeit zum Kreuzen bzw. Vorfahren von Zügen) der befahrenen Strecke und der Fahrplanlage (Netzfahrplangefüge) bestimmt. Personenbefördernde Züge dürfen nicht länger sein als die Bahnsteigkanten der Verkehrsstationen, in denen die Züge zum Ein- und Aussteigen halten. Ausnahmen von den vorgenannten Grundsätzen (z.B. „Überlange Züge“) sind in der betrieblichen Richtlinie 30.01 (DV V3) samt dazugehöriger Erläuterung enthalten.

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

3.3.2.6 Energieversorgung

Die elektrifizierten Strecken der ÖBB-Infrastruktur AG sind mit dem System AC 15 kV 16,7 Hz ausgerüstet. Angaben zum Stromsystem sind in der STB ersichtlich (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“ ist in den Anhängen der SNNB zu entnehmen.

3.3.3 Verkehrssteuerung und Kommunikationssysteme

3.3.3.1 Zugsicherungssysteme

Das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG ist mit punktuellen (Punktförmige Zugbeeinflussung – PZB) und/oder kontinuierlichen (Linienzugbeeinflussung – LZB, European Train Control System – ETCS) Zugsicherungssystemen ausgestattet. Einzelne Strecken mit geringer Verkehrsbelastung werden ohne PZB/LZB/ETCS betrieben.

Dabei gilt gemäß betrieblicher Richtlinie 30.03.12 (ZSB 12) der Grundsatz, wenn streckenseitig mehrere Systeme verfügbar sind, darf die PZB nur dann angewendet werden, wenn triebfahrzeugseitig kein anderes System zur Verfügung steht. Bei Zugtrassen über „Neubaustrecken“ – siehe unten, ist jedoch die fahrzeugseitige ETCS-Ausrüstung generell verpflichtend anzuwenden.

Die verfügbaren Zugsicherungssysteme sind der STB zu entnehmen (siehe Anhänge der SNNB).

Die Ausrüstung von Strecken oder Streckenteilen mit dem Zugsicherungssystem ETCS und die Vorgaben für deren Befahrbarkeit sind folgenden Dokumenten zu entnehmen:

- 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) sind bereits vermehrt negative Beeinflussungen alter GSM-R Endgeräte festzustellen. Um das Gesamtsystem ETCS nicht zu beeinträchtigen sind die eingesetzten GSM-R Funkmodule auf den aktuellen Stand der Technik zu bringen, d.h. Erfüllung der ETSI-Spezifikation TS 102 933-1, Version 1.3.1 oder höher. Wird durch den Einsatz älterer Funkmodule, die nicht der aktuellen Norm entsprechen, der ETCS-Betrieb negativ beeinflusst so trägt das EVU die alleinige Verantwortung. Unbeschadet einer zivilrechtlichen Haftung haftet jedes EVU für den ihn betreffenden Systembereich (insbesondere ETCS Fahrzeugausrüstung) und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und gegenüber Dritten (Art 4 Abs 3 RL 2004/49/EG). Zudem haben die EVU im Falle einer Störung oder bei Anfrage durch den Eisenbahninfrastrukturbetreiber alle für die Störungsermittlung notwendigen Daten, insbesondere Aufzeichnungen der Registriereinrichtungen der Triebfahrzeuge (u.a. Geschwindigkeitsstreifen, JRU-Daten) binnen einer Woche elektronisch zu übergeben. 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 und bei Änderungen am Endgerät 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. Auf den Neubaustreckenabschnitten Wien – St. Pölten (Abzw Knoten Hadersdorf – Tullnerfeld – Knoten Wagram), Unterinntal (Abzw Knoten Radfeld – Abzw Fw 2) sowie auf der Güterzugumfahrung St. Pölten (Knoten Wagram – Knoten Rohr), kommt ausschließlich das Zugssicherungssystem ETCS Level 2 zum Einsatz. Darüber hinaus 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

- **Bei 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.

3.3.3.2 Verkehrsüberwachung

Das Schienennetz 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 sowie die Ausgabe des automatischen Lenkplanes in den Betriebsführungszentralen. Die Kopplung mit Zugbeeinflussungssystemen und Zugfunk erlaubt einen automatischen Datenaustausch.

Die Überwachung und Disposition der Zugfahrten auf wesentlichen Teilen des Schienennetzes erfolgt durch fünf Betriebsführungszentralen und eine Verkehrsleitzentrale.

Nähere Informationen sind den STB zu entnehmen (siehe Anhänge der SNNB).

3.3.3.3 Zugfunk

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat ihr Zugfunksystem weitestgehend auf den europäischen Standard GSM-R aufgerüstet. Der aktuelle GSM-R Ausrüstungsstand und die noch geplanten Inbetriebnahmezeitpunkte sind im GSM-R-Inbetriebnahmeplan mit relevanten Daten zu den Inbetriebnahmen auf der Website der ÖBB-Infrastruktur AG 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) sind bereits vermehrt negative Beeinflussungen alter GSM-R Endgeräte festzustellen. Um den Zugbetrieb nicht zu beeinträchtigen und den sicheren Eisenbahnbetrieb nicht zu gefährden sind die eingesetzten GSM-R Funkmodule auf den aktuellen Stand der Technik zu bringen, d.h. Erfüllung der ETSI-Spezifikation TS 102 933-1, Version 1.3.1 oder höher. Wird durch den Einsatz älterer Funkmodule, die nicht der aktuellen Norm entsprechen, der Zugbetrieb negativ beeinflusst so trägt das EVU die alleinige Verantwortung. Unbeschadet einer zivilrechtlichen Haftung haftet jedes EVU für den ihn betreffenden Systembereich (insbesondere Zugfunk-Fahrzeugausrüstung) und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und gegenüber Dritten (Art 4 Abs 3 RL 2004/49/EG). Zudem haben die EVU im Falle einer Störung oder bei Anfrage durch den Eisenbahninfrastrukturbetreiber alle für die Störungsermittlung notwendigen Daten binnen einer Woche elektronisch zu übergeben.Das GSM-R Band kennzeichnet den Frequenzbereich von 876 bis 915 MHz (Uplink) bzw. 921 bis 960 MHz (Downlink).

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 Zugleitbereich – Streckenabschnitte mit ZLB-01 Unterstützung

Auf der Strecke 17401 Sigmundsherberg – Hadersdorf am Kamp, ist für den Streckenabschnitt Horn – Hadersdorf am Kamp die technische Unterstützung für ZLB-01 (betriebsfähiges ZLB-01-Gerät) verpflichtend vorgeschrieben.

3.4 Nutzungseinschränkungen und Verkehrseinschränkungen

Die Eisenbahninfrastruktur kann entsprechend ihren technischen Merkmalen ohne Einschränkungen genutzt werden (siehe Streckenbeschreibungen).

3.4.1 Außerbetriebsetzung von Verwiegeeinrichtungen – entfällt hier

3.4.2 Umweltschutzbedingte Nutzungsvorschriften

„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 Bestandstrecke.

3.4.3 Nutzungsvorschriften und -einschränkungen für Gefahrguttransporte

Im Bahnhofsteil Wien Mitte gelten folgende Einschränkungen:

- Der Transport von Gaskesselwagen russischer Bauart mit selbsttätiger Druckentladung ist verboten.
- Die Hinterstellung von RID-Wagen im Bereich der Überbauungen ist verboten.
- Der Transport von RID-Gütern ist auf die Zeit zwischen 19:00 Uhr und 6:00 Uhr beschränkt.
- Die Anzahl der Güterzüge mit dem Transport von RID-Gütern ist auf maximal 30 Züge pro Tag im Tagesmittel beschränkt.

Siehe auch 2.6.1 RID-Güter

3.4.4 Nutzungseinschränkungen für Tunnel

Derzeit gibt es keine Einschränkungen.

3.4.5 Nutzungseinschränkungen für Brücken

Derzeit gibt es keine Einschränkungen.

3.4.6 Streckenabschnitte mit Erfordernis einer Notbremsüberbrückung

Streckenabschnitte, die mit dem Signal „NBÜ- Bereich“ (Bereiche mit Notbremsüberbrückung) gemäß betrieblicher Richtlinie 30.02 (DV V2) gekennzeichnet sind (insbesondere Streckenabschnitte mit Tunneln), werden in den Streckenlisten (im Streckentitelblatt) bzw. in der VzG-Streckenübersichtskarte in den SNNB Anhängen angeführt.

3.4.7 Streckenabschnitte mit ladegutbedingten Nutzungseinschränkungen

Zur Minimierung des Abwehens von Ladegut in Zügen, das 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 Schienennetzes 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 Züge mit Dampftriebfahrzeugen gelten die Bestimmungen der Anweisung „Verkehr von Nostalgiezügen und Nostalgiefahrten im Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG“.

3.5 Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur

3.5.1 Geplante Bauarbeiten

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

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

Ein monatlich aktualisierter Baubetriebsplan ist im Internet zu finden. In den Anhängen der SNNB sind Übersichtskarten über Gesamtsperren sowie Bereiche mit sonstigen baubedingten Betriebseinschränkungen zu finden.

Aus geplanten Arbeiten 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 kurzfristig durchzuführenden Arbeiten oder Maßnahmen informiert die ÖBB-Infrastruktur AG ehest möglich mittels Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten (La) oder Fahrplananordnung (FAPLO).

Für Belange der Baubetriebsplanung sind seitens der ÖBB-Infrastruktur AG die Netzmanager des Geschäftsbereichs Netzzugang Ansprechpartner.

3.5.2 Informationen über besondere Bauarbeiten

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

Aufgrund von Eisenbahninfrastruktureinschränkungen im Zuge des Umbaus des Bf Frohnleiten sind im Streckenabschnitt zwischen Bf Mixnitz-Bärenschützklamm und Bf Peggau-Deutschfeistritz zu folgenden Tageszeiten keine Zugtrassen für Güterverkehrsdienste möglich:

- Montag bis Samstag von 5:30 – 08:30 Uhr
- Montag bis Freitag von 15:00 – 18:00 Uhr

Aufgrund des Umbaus des Bf Mürzzuschlag sind ab 4.8.2019 keine Zugmanipulationen von nicht personenbefördernden Zügen (Tfzf-Ablöse; Vorspann-Tfz oder Nachschiebe-Tfz beigeben oder abstellen) im Bf Mürzzuschlag möglich. Für planmäßige Zugmanipulationen sind ab diesem Zeitpunkt die nachfolgenden Betriebsstellen vorgesehen:

- Bf. Gloggnitz: Tfzf-Ablöse sowie Vorspann-Tfz oder Nachschiebe-Tfz beigeben oder abstellen
- Bf. Semmering: Nachschiebe-Tfz in Fahrtrichtung 1 abstellen
- Bf. Spital am Semmering: Vorspann-Tfz in Fahrtrichtung 1 abstellen
- Bf. Kapfenberg : Tfzf-Ablöse sowie Vorspann-Tfz oder Nachschiebe-Tfz beigeben oder abstellen

Aufgrund des Umbaus des Bf. Kapfenberg sind bis 4.8.2019 keine Wenden von personenbefördernden Zügen im Bf. Kapfenberg möglich. Für die erforderlichen Wenden sind der Bf. Marein-St. Lorenzen oder der Bf. Kindberg vorgesehen.

3.5.3 Wartungsfenster

Eisenbahninfrastruktureinschränkungen aufgrund von Wartungsfenstern sind im Baubetriebsplan enthalten (siehe Punkt 3.5.1).

3.5.4 Öffnungszeiten

Strecken und Betriebsstellen (z.B. Verkehrsstationen, Verschubknotenbahnhöfe und Verschubstandorte, Ladestellen), die nicht durchgehend geöffnet sind, sind in der EVU-Zusatzinfo abgebildet. Fahrwegkapazitätsbegehren, die außerhalb der definierten und veröffentlichten Strecken-/Betriebsstellenöffnungszeiten liegen, werden grundsätzlich abgelehnt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG behält sich das Recht vor, die Öffnungszeiten von Strecken und Betriebsstellen einzuschränken.

Eine Übersicht der durchgehend/nicht durchgehend geöffneten Strecken ist in der „Übersichtskarte Streckenöffnungszeiten“ in der EVU-Zusatzinfo enthalten.

3.6 Serviceeinrichtungen/-leistungen

3.6.1 Verkehrsstationen (Bahnhöfe und Haltestellen)

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

3.6.2 Güterterminals

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 Verschubknotenbahnhöfe und Verschubstandorte

Das Dokument „Verschubstandorte“ bietet eine Übersicht über die Verschubknotenbahnhöfe, Verschubstandorte und die Standorte Zugvorbereitung Grenze.

3.6.4 Abstellgleise

Angaben zu Abstellgleisen können der Bsb entnommen werden.

3.6.5 Wartungseinrichtungen

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

3.6.6 Andere technische Einrichtungen

Standorte von anderen technischen Einrichtungen der ÖBB-Infrastruktur AG, wie z.B. Außenreinigungsanlagen, sind in den Anhängen der SNNB angegeben.

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 werden keine Hafenanlagen angeboten. Anbieter von Hafenanlagen mit Gleisanschluss finden sich auf der Internetseite der via donau.

3.6.8 Tankanlagen

Von der ÖBB-Infrastruktur AG werden keine Tankanlagen angeboten.

Die ÖBB-Produktion GmbH betreibt österreichweit stationäre Tankanlagen für die Versorgung dieselbetriebener Schienenfahrzeuge. Informationen sind auf der Website der ÖBB-Produktion GmbH enthalten.

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Zuweisungsstelle gemäß EisbG und entscheidet über die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Die ÖBB-Infrastruktur AG erstellt den Netzfahrplan auf Basis der Fahrwegkapazitätsbegehren (Bestellungen) der Fahrwegkapazitätsberechtigten unter Beachtung der im EisbG und den SNNB festgelegten Grundsätze.

4.2 Fahrwegkapazitätsbegehren

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

Das Einbringen des Fahrwegkapazitätsbegehrens kann über folgende Systeme erfolgen:

- Online über WEB im System M-AMA
- über Datenschnittstelle zu System M-AMA oder
- System PCS – internationale Fahrwegkapazitätsbegehren (siehe RNE PCS Website)
- per E-Mail für unterjährigen Sonderzugverkehr und Ad-Hoc-Verkehr (Ansprechpersonen gemäß Punkt 1.8)

4.3 Fristen

4.3.1 Fristen für den Netzfahrplan

4.3.1.1 Fristen für den Netzfahrplan 2019

Informationen zu den Bestellfristen für Fahrwegkapazitätsbegehren, sowie eine schematische Darstellung des Bestellprozesses finden sich unter dem Punkt „Trassenbestellprozess“ auf der Website des Geschäftsbereichs Netzzugang.

Für NVU gelten darüber hinaus die in Kapitel 2.2.1.3 festgelegten Fristen für die Bekanntgabe des EVU.

Fahrwegkapazitätsbegehren für **Fahrplansystemänderungen**	Nach Möglichkeit bis 1. März 2018
Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin)	**9. März bis 9. April 2018**
Angebotslegung an EVU zu ihren Fahrwegkapazitätsbegehren	2. Juli 2018
Stellungnahmefrist der EVU zum Angebot (§ 65 Abs. 8 EisbG)	3. Juli bis 3. August 2018
Angebotsannahme durch EVU	Innerhalb eines Monats nach Angebotslegung, somit bis 3. August 2018
Zuweisung der Fahrwegkapazitäten	Ab 20. August 2018

Für die nach der Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin) eingegangenen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität (nicht fristgerechte Fahrwegkapazitätsbegehren, siehe auch Kapitel 4.4.1.3) im Netzfahrplan hat die Angebotsannahme spätestens fünf Tage nach Angebotslegung zu erfolgen, falls im Angebot nicht anders angeführt. Die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten erfolgt in diesem Fall nach Angebotsannahme, frühestens jedoch ab 20. August 2018.

4.3.1.2 Fristen für den Netzfahrplan 2020

Hinweis für Fahrwegkapazitätsbegehren für den Netzfahrplan 2020:

Es wird ersucht, Änderungen bei Systemverkehren nach Möglichkeit bis 1. Dezember 2018 bekannt zu geben.

Die internationalen Organisationen RNE, FTE und ERFA haben das Projekt „Redesign of the international Timetabling Process“ (TTR) gestartet. Erste Ergebnisse dieses adaptierten Netzfahrplanerstellungsprozesses werden auf den Strecken Mannheim-Miranda de Ebro, München-Kufstein-Brenner-Verona (unter Beteiligung der ÖBB-Infrastruktur AG) und Rotterdam-Antwerpen im Rahmen von Pilotprojekten während der Fahrplanperiode 2020 erprobt. Dies kann auf diesen Strecken zu Änderungen bei den Bestellmodalitäten für die Fahrwegkapazitätsberechtigten führen. Zeitgerecht vor Umsetzung der Pilotprojekte werden die Fahrwegkapazitätsberechtigten entsprechend informiert. Nähere Informationen zum TTR-Projekt sind auf der RNE-Website zu finden.

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

4.3.2.1 Fristen 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. Für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im unterjährigen Verkehr kommen folgende Fristen zur Anwendung:

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

4.3.2.2 Fristen für unterjährigen Sonderzugverkehr (Inverkehrsetzung mittels FAPLO)

Für unterjährigen Sonderzugverkehr bestehen die folgenden Bestellfristen:

- Umfangreiche Bestellungen für Events (z.B. Shuttleverkehr zu Großveranstaltungen wie Airpower, Hahnenkammrennen) sowie für Mess- und Probefahrten (z.B. Messfahrten mit Überschreitung der VzG-Geschwindigkeit)
  - Bestellung 2 Monate vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
  - Angebotslegung spätestens drei Wochen vor dem 1. Verkehrstag
  - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
  - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme

- Neuverkehre mit hohem Bearbeitungsaufwand für die ÖBB-Infrastruktur AG (z.B. Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten, umlaufgebundene Transporte, Verschubbedarf)
  - Bestellung 1 Monat vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
  - Angebotslegung spätestens 2 Wochen vor dem 1. Verkehrstag

- Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
- Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme

- Sonstige komplexe Bestellungen und Programmverkehre (z.B. Schulungsfahrten, Sonderreisezüge, Nostalgiefahrten, Baustellenlogistik, Schotter-, Kohle-, Erz- und Rübenverkehr, „Trafo-Transporte“)
  - Bestellung 2 Wochen vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
  - Angebotslegung spätestens 1 Woche vor dem 1. Verkehrstag
  - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
  - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme

- Sonderzüge mit außergewöhnlichen Sendungen mit hohem Bearbeitungsaufwand (z.B. umfangreiche „Besondere Beförderungsbedingungen“)
  - Bestellung 5 Tage vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
  - Angebotslegung bis 1 Werktag vor dem 1. Verkehrstag
  - Angebotsannahme durch EVU innerhalb eines Werktags ab Angebotslegung
  - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme

Falls dem Fahrwegkapazitätsbegehren gemäß Bestellung entsprochen werden kann, entfällt die Angebotslegung und die Zuweisung der Fahrwegkapazität wird umgehend durchgeführt.

4.3.2.3 Bestellungen im Ad-hoc-Verkehr

a) Bestellprozess

Bestellungen von Ad-hoc-Verkehr erfolgen bei den Betriebsführungszentralen und dem Geschäftsbereich Netzzugang:

- Bestellung der nachfolgenden Verkehre (Fahrwegkapazitäten) bei der zuständigen Betriebsführungszentrale (BFZ)
  - Verkehrsleistung am selben Tag 00:00 – 23:59 Uhr
  - Verkehrsleistung ab dem Folgetag außerhalb der Bürozeit (Bürozeit: Montag bis Freitag von 08:00 bis 15:00 Uhr, ausgenommen Feiertage sowie 24. und 31. Dezember)
  - Verkehrsleistung nach unvorhergesehenen Streckensperren am laufenden Tag und maximal die nächsten drei Bürotage des Geschäftsbereichs Netzzugang

  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).
- Für Verkehrsleistung ab dem Folgetag während der Bürozeit (Bürozeit: Montag bis Freitag von 08:00 bis 15:00 Uhr, ausgenommen Feiertage sowie 24. und 31. Dezember) Bestellung bei dem Geschäftsbereich Netzzugang

b) Modalitäten für die Zuweisung von Sonder- und Ad-hoc-Verkehr weniger als fünf Werktage und bis zu sechs Stunden vor der Abfahrt

Die Angebotslegung und die Zuweisung von Zugtrassen (Fahrwegkapazitäten) für Bestellungen mit geringerer Vorlaufzeit als fünf Werktage bis sechs Stunden vor der Abfahrt, erfolgt bis spätestens drei Stunden vor der Abfahrt.
Die Zuweisung der bestellten Fahrwegkapazität ist dabei hinsichtlich Fahrplanlage jedoch nur als Zeitrahmen innerhalb der frühestmöglichen Abfahrt und spätestmöglichen Ankunft für die beantragte Relation zu verstehen.
Die Angebotslegung ist zugleich Zuweisung. Eine Ablehnung durch den Besteller ist möglich.

4.3.3 Fehlende Angaben, nachträgliche Änderungen des Fahrwegkapazitätsbegehrens

Vollständig und fristgerecht bei der ÖBB-Infrastruktur AG eingegangene Fahrwegkapazitätsbegehren bilden die Grundlage für die Netzfahrplanerstellung 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 Eisenbahninfrastrukturkapazität.
- Harmonisierung von Fahrgeschwindigkeiten zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität, z.B. durch Reservenbildung und/oder aufeinander abgestimmte Haltemuster.
- Umsetzung von symmetrisch vertakteten Personenverkehren als Mittel zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität 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 grenz-überschreitender Güterverkehrsdienste Rechnung getragen wird (§§ 63 Abs. 2, 65 Abs. 2 und 3 EisbG).

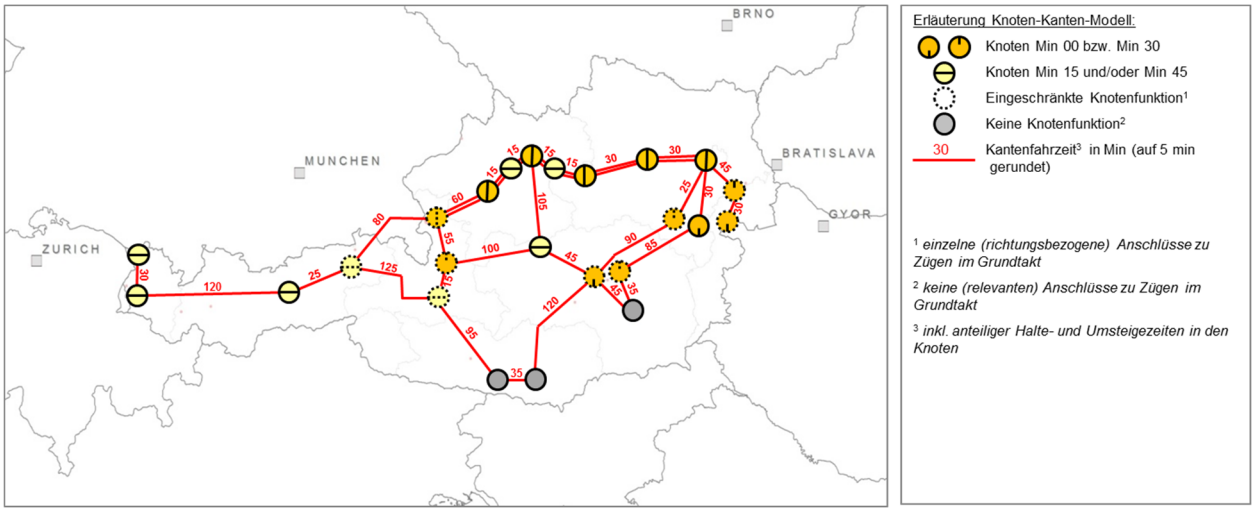
Gemäß § 57c EisbG ist das Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten wie folgt eingeschränkt:

„Liegt der Abfahrts- oder der Bestimmungsort eines Personenverkehrsdienstes auf einer Haupt- oder vernetzten Nebenbahn oder sind diese Orte über eine Alternativstrecke erreichbar, und sind diese Eisenbahnen Gegenstand eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Art. 2 lit. i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007), ist das Recht auf Zugang zu diesen Eisenbahnen zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten eingeschränkt, falls die Ausübung eines solchen Zuganges das wirtschaftliche Gleichgewicht dieses Dienstleistungsauftrages oder dieser Dienstleistungsaufträge gefährden würde. (§ 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

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 hierfür bildet das Knoten-Kanten-Modell, mit welchem die Umsteigestellen zwischen den Verkehrsträgern (Knoten) und die Fahrzeiten (Kanten) festgelegt werden.

Für die Netzfahrplanperiode 2019 gilt auf Grundlage des Ausbauzustandes der Eisenbahninfrastruktur folgendes Knoten-Kanten-Modell:



Fahrwegkapazitäten des symmetrisch vertakteten Personenverkehrs entsprechen dem oben angeführten Knoten-Kanten-Modell, sofern sämtliche nachfolgende 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“) 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 zu den Vorrangregeln.

Können nach Anwendung aller Vorrangregeln gemäß den nachfolgenden Punkten a) bis c) die Fahrwegkapazitätskonflikte nicht gelöst werden, erfolgt die Priorisierung gemäß Punkt d) in der dort enthaltenen Reihenfolge.

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. Andere Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität 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. Als Hauptverkehrszeit ist der Zeitraum zwischen 05:00 – 09:00 Uhr sowie 15:00 – 19:00 Uhr festgelegt.

c) Streckenspezifische Vorrangregeln

1. Unterinntal

Die nachstehenden Vorrangregeln beziehen sich auf die folgenden Strecken:

- 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 für Güterverkehrsdienste mit v_{max} ≥ 100 km/h und Personenverkehrsdienste mit v_{max} ≥ 160 km/h Vorrang gegenüber anderen Fahrwegkapazitätsbegehren.

Auf der parallel führenden Bestandsstrecke erhalten Fahrwegkapazitätsbegehren für Personennah- und Regionalverkehrsdienste Vorrang bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität.

2. Wien – St. Pölten

Die nachstehenden Vorrangregeln beziehen sich auf die folgenden Strecken:

- Neubaustrecke 13001 Wien – St. Pölten (v_{max} ≥ 200 km/h): Knoten Hadersdorf – Knoten Wagram
- Parallelführende Bestandsstrecke 10101: Knoten Hadersdorf – Knoten Wagram

Auf der Neubaustrecke Wien – St. Pölten haben Fahrwegkapazitätsbegehren für Verkehrsdienste mit v_{max} ≥ 200 km/h zu folgenden Tageszeiten Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität:

- Fahrtrichtung 1 (von Wien in Richtung St. Pölten): von 05:00 bis 22:00 Uhr
- Fahrtrichtung 2 (von St. Pölten in Richtung Wien): von 05:00 bis 24:00 Uhr

Auf der Neubaustrecke Wien – St. Pölten haben Fahrwegkapazitätsbegehren für Güterfernverkehrsdienste zu folgenden Tageszeiten Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität:

- Fahrtrichtung 1 (von Wien in Richtung St. Pölten): von 22:00 bis 05:00 Uhr
- Fahrtrichtung 2 (von St. Pölten in Richtung Wien): von 00:00 bis 05:00 Uhr

Auf der parallel führenden Bestandsstrecke haben Fahrwegkapazitätsbegehren für Personennah- und Regionalverkehrsdienste und Güterverkehrsdienste gegenüber jenen für Personenfernverkehrsdienste Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität.

3. Lainzer Tunnel/Verbindungsbahn

Die nachstehenden Vorrangregeln beziehen sich auf die folgenden Strecken:

- 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 Personennah- und Regionalverkehrsdienste zu folgenden Tageszeiten Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität:

- Fahrtrichtung 1 (von Wien in Richtung St. Pölten): von 05:00 bis 22:00 Uhr
- Fahrtrichtung 2 (von St. Pölten in Richtung Wien): von 05:00 bis 24:00 Uhr

Auf der parallel führenden Bestandsstrecke haben Fahrwegkapazitätsbegehren für Güterverkehrsdienste in den oben genannten Verkehrszeiten Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität.

4. Bestandsstrecken mit besonderer betrieblicher Nutzung im Raum Wien

Die nachstehende Vorrangregel bezieht sich auf die folgende Strecke:

- Wien Meidling – Wien Floridsdorf (S-Bahn-Stammstrecke)

Auf der Strecke haben Fahrwegkapazitätsbegehren für Personenverkehrsdienste Vorrang bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität.

d) Weitere Priorisierung

Die weitere Priorisierung erfolgt in der Reihenfolge der nachstehenden Aufzählung:

1. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für symmetrisch vertaktete Personenverkehre gemäß Kapitel 4.4.1.2, Punkt c)
    a) mit einer höheren Anzahl an vertakteten Zugtrassen pro Tag (Taktfrequenz)
    b) mit mehr bedienten Taktknoten
2. Fahrwegkapazitätsbegehren mit höherer Zugkilometerleistung vor jenen mit geringerer Zugkilometerleistung innerhalb einer Netzfahrplanperiode.

4.4.2 Streitfallregelung

Bei Unvereinbarkeiten zwischen 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 für die Zuweisung von Fahrwegkapazität geltenden Regeln (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 von 05:00 – 09:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr

4.4.4 Rahmenvertrag (Rahmenregelung)

Die ÖBB-Infrastruktur AG kann mit Fahrwegkapazitätsberechtigten (siehe Kapitel 2.2.1) 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 bzw. gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste auf folgenden Hauptstrecken abgeschlossen werden:

- Wien Westbf. (Ws)/Wien Hbf. (Wbf) – Salzburg Hbf. (Sb)
- Wien Hbf. (Wbf) – Liesing (Lg) – Graz Hbf. (G)
- Wien Hbf. (Wbf) – Liesing (Lg) – Villach Hbf. (Vb)

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.

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.

4.4.5 Rahmenbedingungen für die Planungen

Bei den Produktionsplanungen, die den Fahrwegkapazitätsbegehren zu Grunde liegen, sind die nachstehenden Parameter zu berücksichtigen.

4.4.5.1 Fahrzeitreserven

Fahrzeitreserven sind Zuschläge zur technischen Fahrzeit und werden jeder Zugtrasse in Form von Regelzuschlägen und Sonderzuschlägen wie folgt unterlegt.

- Regelzuschläge zur Sicherstellung der Qualitätserfordernisse des Netzfahrplans werden als prozentueller Anteil der Fahrzeit berechnet.
- Sonderzuschläge (zur Abdeckung baubedingt länger dauernder Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur wie z.B. Bahnhofsumbauten) werden entsprechend den spezifischen Anforderungen ermittelt.

Bei 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 – neben infrastrukturell erforderlichen Fahrzeitzuschlägen, als Regelzuschlag zumindest 7 % vorgesehen:

Westachse

- 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

Südbahn

- 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

Tauernbahn

- Salzburg Hbf. – Schwarzach St. Veit
- Schwarzach St. Veit – Villach Hbf.
- Sonstige Strecken
- Leoben Hbf. – Selzthal
- Selzthal – Bischofshofen
- Selzthal – Linz Hbf.
- Selzthal – St. Valentin/Amstetten

Ostbahn

- Hegyeshalom – Wien Hbf.

Nordbahn

- Wien Hbf. – Breclav

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 die Stabilität des Netzfahrplans 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
Groß- und Knotenbahnhöfe	3 Min	2 Min
Unterwegsbahnhöfe und Haltestellen	2 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 150 m	6 Min
> 150 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	3 Min	3 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 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.

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.

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

4.4.6 Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen

Zur möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in Verkehrsstationen legt die ÖBB-Infrastruktur AG die nachstehenden Bedingungen fest.

Fahrzeugmanipulationen (z.B. Ab-/Beigabe von Kurswagen, Autoreisezugwagen, Triebfahrzeugen von Wendezügen und/oder Verdoppelung/Trennung von Zuggarnituren) werden nur gestattet, wenn dadurch weitere Zuweisungen von Fahrwegkapazität nicht eingeschränkt werden.

Für die Verkehrsstationen Wien Hbf. und Wien Meidling gilt:

- In Wien Hbf. und in Wien Meidling ist die Bereitstellung von Zuggarnituren ohne Zugtriebfahrzeug am Bahnsteig nicht zulässig.
- In der Hauptverkehrszeit sind an Werktagen im Streckenabschnitt Wien Meidling – Wien Hbf. keine Ad-hoc-Zugtrassen für den Güterverkehr möglich.
- Alle für die Außenreinigungsanlage Wien Hbf. bestimmten, nicht wendezugfähigen Zuggarnituren werden nur über die Strecken 116 bzw. 118 zugeführt.

4.5 Fahrwegkapazität für Instandhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur

Hierzu gelten die Regelungen des Kapitels 3.5.

4.6 Nicht genutzte Fahrwegkapazitäten

Der Fahrwegkapazitätsberechtigte hat die Nichtnutzung der zugewiesenen Fahrwegkapazität unverzüglich bekannt zu geben, bei dreimonatiger Nichtnutzung kann der Entzug für die gesamte verbleibende Netzfahrplanperiode erfolgen (§ 60 EisbG).

4.6.1 Reservierungsentgelt

Bei Fahrwegkapazitätsbegehren für personenbefördernde Systemverkehre oder gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen des Personenverkehrs wird seitens der ÖBB-Infrastruktur AG ein Reservierungsentgelt eingehoben, sofern für diese Begehren aus Gründen, die der Fahrwegkapazitätsberechtigte zu vertreten hat,

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

Folgende Zugklassen fallen unter die Reservierungsentgeltregel:

CAT	CityAirportTrain	R	Regionalzug
CJX	cityjet xpress	RGJ	RegioJet
D	Schnellzug	RJ, RJX	railjet, railjet xpress
E	Eilzug	REX	RegionalExpress
EC	EuroCity-Zug	RSB	Regio-S-Bahn
IC	InterCity-Zug	SB	S-Bahn
ICE	InterCity-Express	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 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 Entgelt trotzdem in vollem Umfang (somit zu 100%) im betroffenen Abschnitt und im jeweiligen Quartal an.
- **Entfall der Einhebung des Reservierungsentgelts**
  - Bei Einschränkungen durch höhere Gewalt oder ein sonstiges, nicht in den Verantwortungsbereich des Fahrwegkapazitätsberechtigten fallendes Ereignis, entfällt das Reservierungsentgelt.
  - Wird die Nutzung aufgrund von Baumaßnahmen durch die ÖBB-Infrastruktur AG eingeschränkt, wird das Reservierungsentgelt nicht eingehoben.

4.6.2 Reduzierungsentgelt – Rahmenvertrag

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 % der Bemessungsgrundlage 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 Netzfahrplanpe-

riode, 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.

4.6.3 Fahrwegkapazitätsvorhaltung

Durch das EVU ist eine voraussichtlich verspätete Abfahrt im Abgangs-, Grenzbahnhof oder Manipulationsbahnhof (Bahnhof in dem der Zug verändert wird, z.B. Beigabe von Wagen) der zuständigen BFZ zu melden und ggf. laufend zu aktualisieren.

Ist ein Zug im Abgangs-, Grenzbahnhof oder Manipulationsbahnhof mehr als 6 Stunden verspätet, so kann durch die ÖBB-Infrastruktur AG diesem Zug aus systemtechnischen Erfordernissen eine geänderte Zugnummer zugewiesen werden. (Hinweis: Das EVU ist für die Änderung der Zugvorbereitung verantwortlich).

Hat ein Zug auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG seine Fahrt, in Bezug auf die ursprünglich zugewiesene Zugtrasse, nach mehr als 18 Stunden noch nicht begonnen (im Ausgangsbahnhof bzw. Grenzbahnhof), wird dies einer Stornierung durch das EVU gleichgehalten.

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 Rückkehr 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 durch die ÖBB-Infrastruktur AG weiterführende Maßnahmen, wie der Einsatz von Schienenersatzverkehren oder die Inkraftsetzung eines Betriebsstörungskonzeptes gemäß Störfallkonzept, getroffen.

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

Darüber hinaus kann die ÖBB-Infrastruktur AG im Falle von Großereignissen – massive, eingetretene oder erwartete (z.B. Streik/Witterungslage) Einschränkungen auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG – im Rahmen des Ereignis- bzw. Krisenmanagements z.B. Anordnungen zum Entfall von Zugfahrten treffen.

4.8.2 Geplante Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur

Falls im Netzfahrplan zugewiesene Fahrwegkapazitäten infolge von geplanten Arbeiten für den Zugangsberechtigten nicht nutzbar sind, wird seitens der ÖBB-Infrastruktur AG

- den Güterverkehrsdiensten eine Umleitungszugtrasse angeboten, wobei bei der Berechnung des Wegeentgelts die ursprüngliche Zugtrasse zugrunde gelegt wird (siehe AGB Punkt 15.4) und
- den Personenverkehrsdiensten, 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.

4.8.3 Unvorhersehbare Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur

Die ÖBB-Infrastruktur AG organisiert in Fällen von unvorhersehbaren Eisenbahninfrastruktureinschränkungen einen „ad hoc“-Schienenersatzverkehr für Schienenpersonenverkehrsdienste. 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 sowie witterungsbedingter oder behördlicher Eisenbahninfrastruktureinschränkungen trifft die ÖBB-Infrastruktur AG jedenfalls keine Kostentragungspflicht.

5 Leistungen

5.1 Einleitung

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG angebotenen Leistungen umfassen

- Mindestzugangspaket
- Serviceeinrichtungen/-leistungen
    - Basisleistungen
    - Zusatzleistungen
    - Nebenleistungen

Serviceeinrichtungen und -leistungen sind im Dokument Serviceeinrichtungen und -leistungen (Nutzung von Verkehrsstationen, Nutzung von Abstell- und Manipulationsgleisen sowie sonstigen technischen Einrichtungen, Verschubleistungen) enthalten, welches ein integraler Bestandteil der SNNB ist.

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

Ausgleichsleistungen für Abweichungen von den vereinbarten Fahrwegkapazitäten und sonstigen Leistungen gewährt die ÖBB-Infrastruktur AG ausschließlich im Rahmen des Performance Regimes (siehe Kapitel 6.1.4.4 bzw 6.1.5 der SNNB), 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) werden nicht der ÖBB-Infrastruktur AG zugeschrieben.

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.

5.2 Mindestzugangspaket

Die ÖBB-Infrastruktur AG erbringt die nachstehend angeführten Leistungen des Mindestzugangspaketes gegen Verrechnung des Wegeentgelts (siehe Kapitel 6.1.4):

- **Zuweisung von Fahrwegkapazität (siehe Kapitel 4.3 der SNNB)**
  - Bearbeitung der Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, Prüfung der Umsetzbarkeit und Ausarbeitung sowie Übermittlung eines Fahrwegkapazitätsangebots
  - Buchfahrpläne bzw. Fahrplananordnungen
  - Übermittlung von Fahrplandatensätzen, soweit diese aufgrund der bei der ÖBB-Infrastruktur AG vorhandenen IT-Systeme verfügbar sind
- **Bereitstellung von Eisenbahninfrastrukturanlagen für die Zugfahrt**
  - Nutzung der Gleise, Weichen, Oberleitungsanlagen (exklusive Energieversorgung) für die Zugfahrt während der Streckenöffnungszeiten gemäß SNNB
  - Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung und der damit verbundenen Informationsübermittlung sowie Nutzung der für die Betriebsabwicklung vorgesehenen Telekommunikationsanlagen
  - Nutzung der beiden GSM-R-Profile Basis-CAB und ETCS auf den ausgerüsteten Strecken

    Das Profil Basis-CAB ermöglicht Sprachkommunikation (Telephony) sowie definierte Gruppenrufe (Voice Group Call Services – VGCS) und Sammelrufe (Voice Broadcast Services – VBS) in die Gruppen 200 (Gruppen-/Sammelruf), 201 (Gruppen-/Sammelruf exkl. ortsfeste GSM-R Teilnehmer) und 299 (Notruf) zu führen. Mit dem Profil ETCS ist die Datenkommunikation mit ETCS-Einrichtungen möglich.
  - Administrative Hilfestellung bei Störungen in der Betriebsabwicklung einschließlich der Zuweisung von allfälligen alternativen Zugtrassen
  - Erlaubniskarte für Mitarbeiter von EVU sowie Mitarbeiter der Auftragnehmer von EVU (siehe Punkt 5.3.3.3)

5.3 Serviceeinrichtungen/-leistungen

5.3.1 Basisleistungen

Basisleistungen zu Verkehrsstationen, Anlagen und Verschub sind im Dokument Serviceeinrichtungen und -leistungen enthalten.

5.3.2 Zusatzleistungen zum Mindestzugangspaket

Nachfolgend sind die Zusatzleistungen im Zusammenhang mit dem Mindestzugangspaket angeführt. Zusatzleistungen zu Verkehrsstationen, Anlagen und Verschub sind im Dokument Serviceeinrichtungen und -leistungen enthalten.

5.3.2.1 Manuelle Bestelldatenbearbeitung

Fahrwegkapazitätsbegehren (siehe Punkt 4.2) und deren Änderungen, die nicht über einen Webzugang zu M-AMA, eine Datenschnittstelle zu M-AMA oder das System PCS (internationale Fahrwegkapazitätsbegehren) eingebracht werden, werden von der ÖBB-Infrastruktur AG manuell bearbeitet. Die manuelle Bestelldatenbearbeitung ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung.

5.3.2.2 Zuginformation ARAMIS

Die Internetapplikation ARAMIS ist eine Online-Realtime-Zugverfolgung, die einen mandantenfähigen Zugriff auf Zugdaten zu Informationszwecken bietet. Damit können Echtzeit-Zuginformationen abgefragt sowie die Zugdaten der auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG verkehrenden Züge des EVU ausgewertet werden. Der Zugang zum Zuginformationssystem ARAMIS ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung der ÖBB-Infrastruktur AG. Zwei Zugänge mit unterschiedlichem Funktionsumfang werden angeboten:

- ARAMIS Web Client
- ARAMIS Premium Client

ARAMIS kann beim One Stop Shop bestellt werden.

5.3.2.3 GSM-R

Die zur Nutzung von GSM-R Diensten erforderlichen SIM-Karten bieten unterschiedliche Profile. In Abhängigkeit vom gewählten Profil können unterschiedliche GSM-R Dienste genutzt werden.

Über die Leistungen im Mindestzugangspaket (Profil Basis-CAB und ETCS) hinausgehende GSM-R Dienste werden als entgeltpflichtige Zusatzleistung der ÖBB-Infrastruktur AG angeboten. Die Bestellung der GSM-R Dienste kann über den One Stop Shop vorgenommen werden.

5.3.2.4 Leistungen für außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte

Zur Unterstützung der EVU bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten bietet die ÖBB-Infrastruktur AG, nach Maßgabe verfügbarer Ressourcen, Personalleistungen beim Betrieb von Zügen mit außergewöhnlichen Sendungen oder bei der Überwachung von Gefahrguttransporten an. Diese Personalleistungen sind eine entgeltpflichtige Zusatzleistung der ÖBB-Infrastruktur AG. Personalleistungen sind beim One Stop Shop zu bestellen.

5.3.3 Nebenleistungen zum Mindestzugangspaket

Nachfolgend sind Nebenleistungen im Zusammenhang mit dem Mindestzugangspaket angeführt. Nebenleistungen zu Verkehrsstationen, Anlagen und Verschub sind im Dokument Serviceeinrichtungen und -leistungen enthalten.

5.3.3.1 Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn

Vorspann-/Nachschiebeleistungen werden im Streckenabschnitt Selzthal – Spital/Pyhrn in Süd-Nord-Richtung als entgeltpflichtige Nebenleistung angeboten und umfassen:

- Vorspann-/Nachschiebeleistung durch ein E-Triebfahrzeug und einen Triebfahrzeugführer im oben angeführten Streckenabschnitt
- Allfällige Zu- oder Rückführung des bestellten E-Triebfahrzeuges

Bahnstrom im Lastlauf und das zusätzlich anfallende Wegeentgelt aufgrund des Gewichts des Vorspann-/Nachschiebe-Triebfahrzeugs im Lastlauf sind in der Leistung nicht inkludiert.

Die Leistungen werden von der ÖBB-Produktion GmbH im Rahmen der verfügbaren Ressourcen und im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG erbracht, wobei die ÖBB-Infrastruktur AG als Vermittlerin fungiert.

Sofern die Züge des EVU mit mehr als 30 Minuten Ankunftsverspätung im vereinbarten Leistungsstartbahnhof eintreffen, kann die Bereitstellung der Traktionsdienstleistung aufgrund der stringenten Umlaufplanung der E-Triebfahrzeuge nur im Rahmen der jeweils noch vorhandenen Ressourcen erbracht werden. Das entsprechende Vertragsmuster sowie weitere Details zu den Bedingungen (Bestellprozess, Ansprechpartner, Stornoregelungen etc.) sind als Anhänge der SNNB abrufbar.

5.3.3.2 Zuglaufcheckpoint

Bestimmte Gleisabschnitte werden mit Zuglaufcheckpoints ausgerüstet. Nähere Informationen zur Spezifikation der Daten und zum geplanten Beginn der Datenbereitstellung an EVU werden zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlicht.

5.3.3.3 Erlaubniskarte

§ 2 Abs. 1 Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über den Schutz auf Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen (Eisenbahnschutzvorschriften – EisbSV) lautet:

> *„Eisenbahnanlagen dürfen … nur an den hierfür bestimmten Stellen betreten werden; das sind solche, die dem allgemeinen Verkehrsgebrauch dienen oder diesen ermöglichen, wie z.B. Bahnsteige, Zu- und Abgänge, insbesondere schienengleiche Bahnsteigzugänge, Über- und Unterführungen, Warteräume, Sanitäranlagen, Parkplätze und Eisenbahnkreuzungen; im Übrigen ist das Betreten von Eisenbahnanlagen verboten".*

Sofern sich Personen alleine auf den Anlagen der ÖBB-Infrastruktur AG, außerhalb der hierfür bestimmten Stellen, bewegen wollen, sind, wenn die entsprechende Ausbildung (SIG 1 oder 2) bzw. eine gleichwertige Ausbildung vorliegt, Erlaubniskarten zu beantragen, es sei denn, dass durch betriebliche Maßnahmen und vor Ort anwesende geschulte Eisenbahnbedienstete ein gefahrloses Betreten gewährleistet wird.

Ansprechpartner für die Bestellung der vorgenannten entgeltpflichtigen Ausbildungen und die Bestellung von Erlaubniskarten sind unter 1.8.1 angeführt.

5.3.3.4 Sonstige ergänzende Personalleistungen

Zur Unterstützung der EVU bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten bietet die ÖBB-Infrastruktur AG, nach Maßgabe verfügbarer Ressourcen, Personalleistungen an. Diese Personalleistungen sind eine entgeltpflichtige Nebenleistung der ÖBB-Infrastruktur AG. Personalleistungen sind bei One Stop Shop zu bestellen.

6 Entgelte

6.1 Mindestzugangspaket

6.1.1 Wegeentgeltstruktur

Die Wegeentgelte sind von den EVU für die Leistungen des Mindestzugangspaketes gemäß Kapitel 5.2 zu entrichten. Die Festlegung des Wegeentgelts erfolgt unter Beachtung der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (insbesondere §§ 67 ff) und der Durchführungsverordnung 2015/909/EU.

Das Wegeentgelt besteht aus folgenden Komponenten:

- Zugkilometerkomponente (z) je Marktsegment
- Bruttotonnenkilometerkomponente (btk) je Marktsegment
- Zu- und Abschläge

Die **Berechnungsformel für das Wegeentgelt je Marktsegment** lautet:

Wegeentgelt $_{Zugfahrt}$ = Zugkm * z + Btkm$_2$ * btk +/- Zu-/Abschläge

Die Wegeentgelte beinhalten die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten (§ 67 Abs 1 EisbG) und Marktaufschläge (§ 67d EisbG) sowie Zu-/Abschläge (§§ 67a ff EisbG).

Zur Bestimmung der Marktaufschläge wird der ökonomische Lösungsansatz nach Ramsey-Boiteux herangezogen. Bei der Wegeentgeltfestlegung werden die Marktsegmente mit hoher Tragfähigkeit im Vergleich zu jenen mit niedriger Tragfähigkeit stärker belastet (relative Tragfähigkeit).

Die Tragfähigkeit wird für jedes Marktsegment aus dem Kehrwert der Wegeentgeltelastizität ermittelt. Diese Wegeentgeltelastizität bildet die Änderung der Nachfrage der Kunden der EVU im jeweiligen Marktsegment aufgrund einer Änderung der Wegeentgelte ab. Aufgrund der Wegeentgeltelastizitäten wurde die relative Tragfähigkeit jedes Marktsegmentes bestimmt. Die Festsetzung der Wegeentgelte je Marktsegment inklusive Marktaufschläge berücksichtigt zudem, dass die Wegeentgelte die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten decken müssen und ein maximaler berechneter Nachfrageverlust von 1% eintritt.

Marktaufschläge sind für die Marktsegmente „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“, „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“, „Nahverkehr stark“, „Nahverkehr schwach“ und „Güterverkehr nicht manipuliert“ festgelegt.[3]

Die folgenden **Zu- und Abschläge** sind Bestandteil des Wegeentgelts:

- **Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur**

  Der Zuschlag reflektiert die Knappheit von Fahrwegkapazität auf einem bestimmten Streckenabschnitt in Zeiten der Überlastung.

- **Performance Regime**

  Das Performance Regime stellt ein Anreizsystem zur Verbesserung der Pünktlichkeit dar.

[2] Bruttogewicht eines Zuges: Bruttogewicht aller Fahrzeuge des gesamten Zuges (Tfz+Wagen)

[3] Siehe Hinweis in Kapitel 6.1.2 Genehmigungsverfahren betreffend Marktaufschläge (§ 67d Abs 6 EisbG)

- **Triebfahrzeugfaktor (§ 67h EisbG)**

  Der Triebfahrzeugfaktor stellt ein Anreizsystem für den Einsatz gleisschonender Triebfahrzeuge dar. Zu diesem Zweck sind gleisbelastende Triebfahrzeuge mit einem Zuschlag (Malus) und gleisschonende Triebfahrzeuge mit einem Abschlag (Bonus) versehen. Dieses Anreizsystem wird im Grundsatz alle fünf Jahre evaluiert. Für die Entgeltfestsetzung der Netzfahrplanperiode 2024 sollen die Ergebnisse der nächsten Evaluierung (ggf. Adaptierung bzw. Entscheidung über Fortbestand des Systems) einfließen.

- **Lärmabhängiger Wegeentgeltbestandteil (§ 67b EisbG)**

  Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erhalten für die Netzfahrplanperiode 2019 einen Abschlag auf das Wegeentgelt („Lärmbonus“), sofern sie bei ihren Güterverkehrsleistungen am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG mit Verbundstoff-Bremssohlen nachgerüstete Güterwagen verwenden.

6.1.2 Genehmigungsverfahren betreffend Marktaufschläge (§ 67d Abs 6 EisbG)

Das Genehmigungsverfahren zu den Marktaufschlägen gemäß § 67d Abs 6 EisbG ist noch im Gange. Sollte eine rechtskräftige Entscheidung in diesem Verfahren erst nach Beginn der Netzfahrplanperiode vorliegen, gilt Folgendes:

Grundsätzlich kommen die Regelungen der SNNB (Wegeentgelte inkl. Marktaufschläge, Marktsegmente) zur Anwendung.

Mit Ablauf des Tages der Zustellung des genehmigenden Bescheids der SCK an die ÖBB-Infrastruktur AG (als Antragstellerin) kommen die SNNB mit der Maßgabe zur Anwendung, dass die ÖBB-Infrastruktur AG durch die Entscheidung der SCK allenfalls notwendige Modifikationen veröffentlichen wird. Auf dieser Grundlage findet eine Nach- bzw. Rückverrechnung von bis dahin allenfalls zu viel oder zu wenig verrechneten Wegeentgelten statt. Tritt Rechtskraft des genehmigenden Bescheids der SCK ein, so bleibt es endgültig bei der Verrechnung nach den (allenfalls modifizierten) SNNB.

Das im vorigen Absatz Ausgeführte gilt vorläufig auch für den Fall, dass gegen den genehmigenden Bescheid der SCK Beschwerde und allenfalls weitere Rechtsmittel erhoben werden (vorbehaltlich anderslautender Entscheidungen der SCK bzw. des Bundesverwaltungsgerichts und / oder des Verwaltungsgerichtshofs).

Ab rechtskräftigem Verfahrensabschluss und Vorliegen einer nicht mehr mit ordentlichen oder außerordentlichen Rechtsmitteln anfechtbaren Entscheidung über die Genehmigung von Marktaufschlägen kommen die SNNB unter Berücksichtigung allenfalls notwendiger Modifikationen aufgrund der rechtskräftig genehmigten Marktaufschläge zur Anwendung. Auch in diesem Fall kommt es zu einer Nach- bzw. Rückverrechnung von bis dahin allenfalls zu viel oder zu wenig verrechneten Wegeentgelten.

Diese Vorgangsweise war – zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten zu Lasten aller Beteiligten – bereits für die Netzfahrplanperiode 2018 mit der SCK abgestimmt worden und zur Anwendung gekommen, und zwar auf Grundlage des in einer mündlichen Verhandlung vor der SCK protokollierten Einvernehmens zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und allen teilnehmenden EVU (nach Ladung aller EVU).

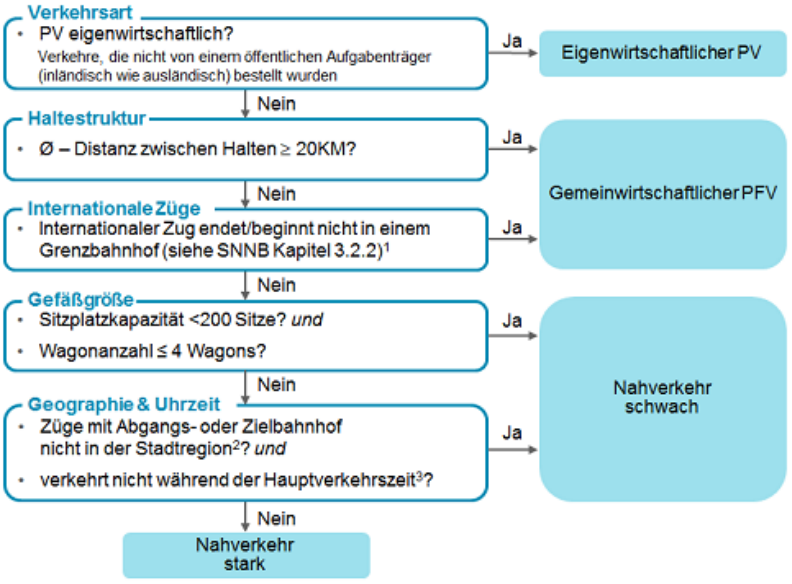
6.1.3 Marktsegmente

Die ÖBB-Infrastruktur AG sieht unter Beachtung des § 67d EisbG sechs Marktsegmente vor (Dienstzüge, das sind Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge, stellen kein eigenes Marktsegment dar):

- **Marktsegmente Personenverkehr**
  - Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr
  - Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr
  - Nahverkehr stark
  - Nahverkehr schwach

- **Marktsegmente Güterverkehr**
  - Güterverkehr manipuliert
  - Güterverkehr nicht manipuliert

Für die Marktsegmente des **Personenverkehrs** werden folgende Zuordnungskriterien angewendet:



1) Grenzüberschreitende Züge über jeweilige Anschlussgrenzstrecke zum Nachbarinfrastrukturbetreiber
2) Stadtregionen gemäß Definition Statistik Austria (Kern- und Außenzone)
3) Morgens: Fahrtrichtung Stadtregion und Ankunft am Zielbahnhof zwischen 06.00 und 09.00 Uhr oder
Abends: Fahrt aus der Stadtregion in Richtung ländliches Gebiet mit Abfahrt in der Stadt zwischen 16.00 und 19.00 Uhr.

- **Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr**

  Personenverkehrsdienste, die nicht im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden, werden dem Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ zugeordnet.

- **Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr**

  Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Bestellung (Fahrwegkapazitätsbegehren) bekanntzugeben.

  Personenverkehrsdienste, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbracht werden und deren durchschnittliche Haltedistanz ≥ 20 Kilometer beträgt, werden dem Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“ zugeschieden. (Durchschnittliche Haltedistanz = Zugkilometer/Anzahl der Halte; die Berechnung erfolgt auf Grundlage der Zugkilometer bzw. der Halte in den Verkehrsstationen auf dem Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG.)

  Weiters sind vom Marktsegment „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“ grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste umfasst, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbracht werden, eine durchschnittliche Haltedistanz < 20 km haben und nicht in einem Grenzbahnhof (Kapitel 3.2.2) beginnen oder enden.

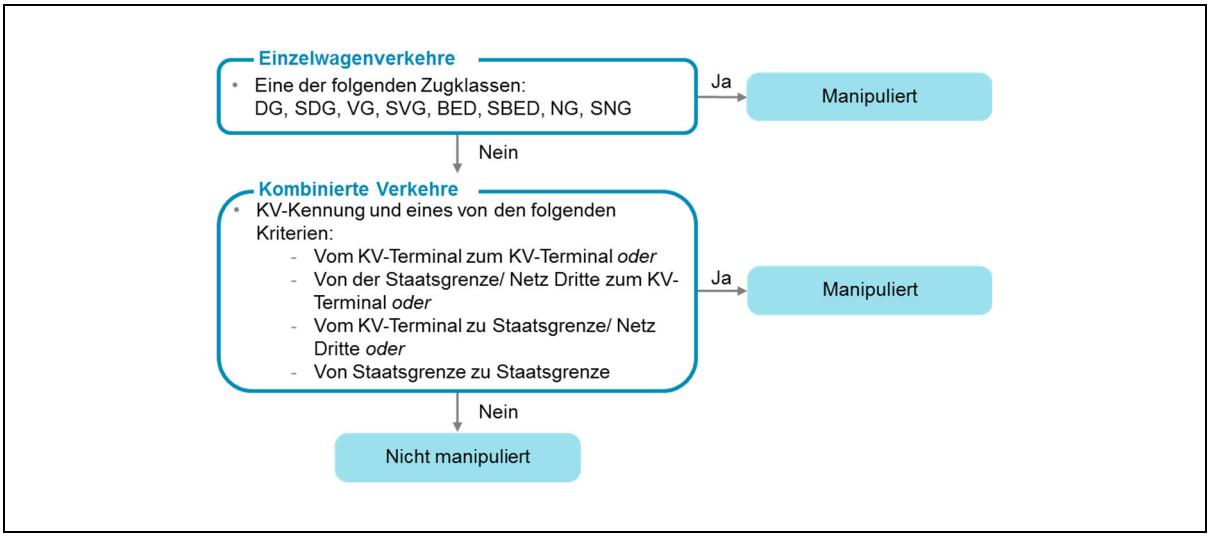
- **Nahverkehr stark**

  Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages, die nicht die Kriterien des Marktsegments „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“ erfüllen, werden dem Marktsegment „Nahverkehr stark“ zugeordnet, wenn ihre Gefäßgröße ≥ 200 Sitzplätze und > 4 Waggons beträgt und ihr Abgangs- oder Zielbahnhof in einer Stadtregion (Stadtregionen gemäß Definition Statistik Austria – Kern- und Außenzone) liegt und der Zug in der Hauptverkehrszeit (Morgens: Fahrtrichtung Stadtregion und Ankunft am Zielbahnhof zwischen 06.00 und 09.00 Uhr oder Abends: Fahrt aus der Stadtregion in Richtung ländliches Gebiet mit Abfahrt in der Stadt zwischen 16.00 und 19.00 Uhr) beginnt oder endet.

- **Nahverkehr schwach**

  Die übrigen Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages werden dem Marktsegment „Nahverkehr schwach“ zugeordnet.

Für die Marktsegmente des **Güterverkehrs** werden folgende Zuordnungskriterien angewendet:



- **Güterverkehr manipuliert**

  Einzelwagenverkehre sowie kombinierte Verkehre werden dem Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ zugeordnet.

  Im System **Einzelwagenverkehr** werden Güterwagen von verschiedenen Versendern in einem Bahnhof (z.B. Verschubknotenbahnhof, Verschubstandort) gesammelt, im Rahmen des Zugbildungsprozesses sortiert und zu einem Zug zusammengefasst. Dieser Zug transportiert die gesammelten Güterwagen zum nächsten Bahnhof, in dem diese entweder wieder sortiert und auf andere Züge aufgeteilt oder an die verschiedenen Empfänger verteilt werden.

  Im Rahmen des Einzelwagenverkehrs findet ein (mehrmaliger) Übergang von Güterwagen von Zug zu Zug statt, womit meist ein hoher Verschub- und Zeitaufwand für die Zugbildung verbunden ist. Die Bahnhöfe (z.B. Verschubknotenbahnhof, Verschubstandort) in denen dieser Übergang erfolgt, übernehmen die Sammel-, Sortier- bzw. Verteilfunktion für den Einzelwagenverkehr.

  Eisenbahnverkehrsdienste des Einzelwagenverkehrs sind bei der Bestellung durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen (DG, SDG, NG, SNG, VG, SVG, BED, SBED) des Einzelwagenverkehres zu bezeichnen. Das Vorliegen eines Einzelwagenverkehrssystems ist mittels geeignetem Nachweis (z.B. Produktions-, Zugbilde- oder Wagenübergangspläne) darzulegen.

  Bei den **kombinierten Verkehren** (unbegleiteter und begleiteter KV) wird die Transporteinheit (Container, Wechselaufbauten, Sattelauflieger, Mobiler, Straßenfahrzeuge) umgeschlagen und nicht das transportierte Gut selbst. Eisenbahnverkehrsdienste, die ausschließlich der Beförderung dieser Transporteinheiten dienen, sind dem Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ zugeordnet. Maßgeblich für die Einstufung ist die KV-Kennung (Profil) samt bestelltem Zuglauf/Produktionskonzept (Verkehre zwischen in- oder ausländischen KV-Terminals). Kombinierte Verkehre werden durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Bestellung (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen TEC, STEC, KGAG, SKGAG, ROLA, SROLA bezeichnet.

  Kann ein Eisenbahnverkehrsdienst nicht dem Einzelwagenverkehr oder dem kombinierten Verkehr zugeordnet werden, wird dieser dem Marktsegment „Güterverkehr nicht manipuliert“ zugeschieden.

- **Güterverkehr nicht manipuliert**

  Ganzzüge sind Punkt-zu-Punkt-Verkehre (z.B. Kunde-zu-Kunde), bei denen keine weitere Manipulation des Wagenzuges in einem Zugbildeprozess vom Versand- bis zum Bestimmungsort (Zuglauf) erfolgt. Manipulationen am Wagenzug zur Erhöhung der Auslastung und Wirtschaftlichkeit eines Ganzzuges, die nur einen Teil des Zuglaufes betreffen (z.B. Vereinigung von zwei Ganzzügen auf einem Streckenabschnitt) stellen jedenfalls keinen Zugbildeprozess dar und führen somit zu keiner Zuordnung dieses Ganzzuges zum Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“.

  Die Verkehre des Marktsegments „Güterverkehr nicht manipuliert“ werden durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Bestellung (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen GAG, SGAG, LGAG, SLGAG sowie mit RID bzw. SRID bei Transport von Gefahrgütern bezeichnet. Weiters gehören Militärzüge zu diesem Marktsegment, nicht jedoch Ganzzüge des kombinierten Verkehrs (siehe Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“).

6.1.4 Zu- und Abschläge

6.1.4.1 Triebfahrzeugfaktor

Für die auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG zugelassenen Triebfahrzeugbaureihen wird auf Basis der Beanspruchung der Eisenbahninfrastruktur eine Bewertungsziffer ermittelt. Die Zuordnung zu den drei Triebfahrzeugkategorien erfolgt aufgrund dieser ermittelten Bewertungsziffer:

- Triebfahrzeugkategorie A: Bewertungsziffer $d < 1$
- Triebfahrzeugkategorie B: Bewertungsziffer $1 \leq d \leq 1{,}05$
- Triebfahrzeugkategorie C: Bewertungsziffer $d > 1{,}05$

Diese Zuordnung ist in der Fahrzeugdatenbank hinterlegt, der aktuelle Stand ist für Berechtigte mit Passwort im Internet abrufbar. Fragen zu nicht angeführten Triebfahrzeugen sind an die Zulassungsstelle der ÖBB-Infrastruktur AG zu richten.

Das Wegeentgelt vermindert sich für Triebfahrzeuge der Kategorie A je gefahrenem Zugkilometer um den Triebfahrzeugabschlag und erhöht sich für Triebfahrzeuge der Kategorie C um den Triebfahrzeugzuschlag. Für Triebfahrzeuge der Kategorie B wird kein triebfahrzeugspezifischer Zu- oder Abschlag verrechnet.

Bei Lokzügen wird pro Zug der Zu- bzw. Abschlag maximal für ein Triebfahrzeug verrechnet. Fahren Lokzüge mit unterschiedlichen Triebfahrzeugen wird jenes mit der gleisbelastenderen Kategorie herangezogen (z.B. bei einem Triebfahrzeug der Kategorie A und einem der Kategorie B ist das Triebfahrzeug der Kategorie B maßgebend, bei einem Triebfahrzeug der Kategorie A und einem der Kategorie C ist das Triebfahrzeug der Kategorie C für die Berechnung des Triebfahrzeugfaktors maßgebend). Bei allen anderen Zügen werden bei Mehrfachtraktion alle Triebfahrzeuge für die Berechnung herangezogen.

6.1.4.2 Lärmabhängiger Wegeentgeltbestandteil

a. Beschreibung

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erhalten für die Netzfahrplanperiode 2019 (09. Dezember 2018 bis 14. Dezember 2019) einen Abschlag auf das Wegeentgelt („Lärmbonus“), sofern sie bei ihren Güterverkehrsleistungen am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG mit Verbundstoff-Bremssohlen nachgerüstete Güterwagen verwenden.

Der Lärmbonus ist ein lärmabhängiger Wegeentgeltbestandteil gemäß Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 und soll einen Anreiz für die Nachrüstung von Güterwagen mit lärmarmen Bremstechnologien bieten. Auf den Erwägungsgrund Nr. 14 der vorgenannten Durchführungsverordnung, wonach die Anreize an diejenigen weitergereicht werden sollen, die die Kosten der Nachrüstung tragen, wird hingewiesen.

b. Voraussetzungen

Der Lärmbonus wird für jene auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG eingesetzten Güterwagen gewährt,

1. die gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) 1304/2014 („TSI Lärm“) mit Verbundstoff-Bremssohlen nachgerüstet sind und
2. für die vom EVU oder Wagenhalter mittels Eingabe in einer Webapplikation (Registrierungstool für lärmarme Güterwagen) bzw. Datenübertragung über eine gesonderte Datenschnittstelle[4] der ÖBB-Infrastruktur AG die folgenden Angaben („Nachrüstdaten“) bekannt gegeben wurden:

[4] Weitere Informationen zur Webapplikation bzw. Datenschnittstelle können über OSS erfragt werden.

- Wagenhalter
- 12-stellige europäische Fahrzeugnummer („Wagennummer/Wagen-ID“)
- Achsanzahl
- Datum der Nachrüstung
- Aktuelle Bremsausrüstung
- Nachweis für die Nachrüstung

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt an der von BAV Bundesamt für Verkehr, DB Netz AG und ProRail gemeinsam eingerichteten Anlaufstelle für Bonusanträge, dem Single Entry Point (kurz „SEP“), teil.

Daher müssen Nachrüstdaten von Güterwagen, die mittels Single Entry Point bereits gemeldet wurden und damit in der Silent Wagon Database (SWDB) enthalten sind, nicht gesondert an die ÖBB-Infrastruktur AG bekannt gegeben werden.[5]

3. Darüber hinaus müssen die Güterwagen in der Wagenliste des jeweiligen Zuges im Infrastruktur Transport Information System (INFRA.TIS) enthalten sein.

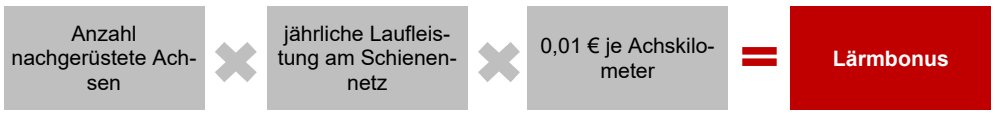
Nach Eingang der Nachrüstdaten wird der Lärmbonus für den betreffenden Güterwagen ab dem folgenden Kalendermonat berücksichtigt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG behält sich die stichprobenartige Überprüfung der Nachrüstdaten vor. Fehlerhafte bzw. unvollständige Angaben sind durch das EVU oder den Wagenhalter unaufgefordert zu korrigieren. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird bis zur Klärung der mangelhaften Angaben den Lärmbonus bzw. betroffene Teilbeträge einbehalten. Ungerechtfertigt erhaltene Lärmbonusbeträge sind vom EVU zurückzuerstatten.

c. Berechnung und Abrechnung

Der Lärmbonus wird in Abhängigkeit von der tatsächlichen Laufleistung des jeweiligen Güterwagens auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG und der Anzahl der nachgerüsteten Achsen gewährt. Für die Berechnung des Lärmbonus wird die Laufleistung des Güterwagens ab dem ersten Tag des Folgemonats nach Eingang der Nachrüstdaten herangezogen.

Die Höhe des Lärmbonus beträgt für die Netzfahrplanperiode 2019 0,01 € je Achse/km.



Je nachgerüsteter Achse eines Güterwagens wird ein Höchstbetrag von 425,- € als Lärmbonus gewährt (unabhängig von der Laufzeit; siehe unten Punkt d.).

Wird ein nachgerüsteter Güterwagen von mehreren EVU verwendet, gebührt der Lärmbonus entsprechend der jeweiligen Laufleistung, maximal jedoch bis zum Höchstbetrag von 425,- € pro Achse. Der im jeweiligen Kalenderjahr angefallene Lärmbonusbetrag wird zu Beginn des Folgejahres ausbezahlt bzw. bei der Abrechnung des Wegeentgelts berücksichtigt.

[5] Die ÖBB-Infrastruktur AG akzeptiert diese Daten, wenn die Pflichtfelder gemäß dem SEP-Formular auf der Webseite www.sep-silentwagon.info ordnungsgemäß befüllt sind, wobei nach Aufforderung der ÖBB-Infrastruktur AG auch Nachweise für die Umrüstung (Testate) vorzulegen sind. Die von den EVU bzw. Wagenhaltern via Schnittstelle bzw. Webapplikation der ÖBB-Infrastruktur AG bekannt gegebenen Daten von nachgerüsteten und sonstigen lärmarmen, jedoch nicht nachgerüsteten Güterwagen werden ebenfalls in der SWDB gespeichert.

d. Ausblick

Die ÖBB-Infrastruktur AG wird auch für die Netzfahrplanperioden 2020ff bis zum 31. Dezember 2021 lärmabhängige Wegeentgeltbestandteile entsprechend den Vorgaben der Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 vorsehen.

Dabei sollen die für die Netzfahrplanperiode 2018 sowie 2019 festgelegten Modalitäten grundsätzlich beibehalten werden. Der je nachgerüsteter Achse eines Güterwagens über alle Netzfahrplanperioden hinweg insgesamt gewährte Lärmbonus ist jedenfalls mit einem Höchstbetrag von 425,- € begrenzt (maximaler Bonusbetrag je nachgerüsteter Achse über die gesamte Laufzeit).

6.1.4.3 Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur

Ein Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur gemäß EisbG § 67a wird für folgenden Streckenabschnitt in den angegebenen Zeiträumen verrechnet:

- Wien Meidling (Mi) – Mödling (Md) jeweils von 5:00 – 9:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr.

6.1.4.4 Performance Regime

Das Performance Regime (kurz „PR“) ist ein Anreizsystem zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 67h EisbG. Das PR-System beruht auf Verspätungsminuten und Verspätungsursachen, die in den Betriebsführungssystemen der ÖBB-Infrastruktur AG aufgezeichnet werden.

Die Berechnung der Verspätungsminuten im PR-System wird anhand des nachfolgenden Schemas erläutert:

1) Selektion der verspäteten Züge	Basis: Regel-Personen- und Regel-Güterzüge (exkl. Dienstzüge, Verschubgüterzüge und Bedienungsfahrten)
Welche Verspätung als Basis?	Endverspätung
Basis-Schwellenwerte (exkl. verspätete Grenzübergabe)	PV: 10 min / GV: 60 min
2) Kodierung Verspätungsursache	Handbuch Abweichungsmanagement auf Basis UIC 450-2
3) Zuscheidung zu Verursacher	Jede Verspätungsminute wird einem Verursacher zugeschieden: INFRA, EVU, NEUTRAL (sekundär, externe Gründe)
4) Messung Verspätungsminuten	Unterwegsverspätungsminuten im ÖBB-Netz minus Schwellenwert, Abzug von Bagatellverspätungen (unter 90 sec), Plafondierung: Einzelverspätung > 120 min auf 120 min gesetzt
5) Abrechnung	PR-Verspätungsminuten zu Lasten Verursacher x Entgelt
	Plafondierung: max. 0,5 % von Zugkm-Wegeentgelt

- **Zu 1) Selektion der verspäteten Züge**

  Im PR-System werden Regelzüge des Personen- und des Güterverkehrs betrachtet, ausgenommen sind Dienstzüge (Zugklassen: LP, LZ, PROB,…), Verschubgüterzüge (VG) und Bedienungsfahrten (BED) sowie Gelegenheitsverkehre (Sonderzüge). Umleitungsverkehre werden als Sonderzüge gewertet, daher sind diese ebenfalls vom PR-System ausgenommen.

  Für die im PR-System enthaltenen Regelzüge des Personen- und Güterverkehrs wird geprüft, ob die Endverspätung im Zugendbahnhof minus einer allfälligen Grenzübergabeverspätung bei Zügen, die aus einem anderen Schienennetz (anderer Eisenbahninfrastrukturbetreiber im Inland oder Ausland) auf das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG übergehen, die Basis-Schwellenwerte übersteigt.

  Als Basis-Schwellenwerte sind im Personenverkehr 10 Min. und im Güterverkehr 60 Min. festgelegt. Da die Zugverspätungen jeweils auf Minuten gerundet werden, werden in das PR-System Personenzüge ab 11 Min. und Güterzüge ab 61 Min. Verspätung (abzüglich allfällige Grenzübergabeverspätung) aufgenommen.

- **Zu 2) Kodierung Verspätungsursache**

  Die Kodierung der Verspätungsursachen erfolgt gemäß Handbuch Abweichungsmanagement auf Basis UIC-Merkblatt 450-2.

- **Zu 3) Zuscheidung zu Verursacher**

  Die Zuweisung der Verspätungskodes zu den Verursachern (ÖBB-Infrastruktur AG, EVU oder externe/sonstige Gründe inkl. Sekundärverspätungen) erfolgt angelehnt an die Systematik des Qualitätsmanagements des Betriebes der ÖBB-Infrastruktur AG. Die detaillierte Zuordnungssystematik für das PR-System ist in den Anhängen der SNNB angeführt.

- **Zu 4) Messung der Verspätungsminuten**

  Es werden jeweils zugbezogen die im Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG angefallenen Unterwegsverspätungsminuten den jeweiligen Verursachern zugeordnet. Dabei werden Bagatellverspätungen unter 90 Sek. nicht berücksichtigt. Einzelverspätungen über 120 Min. werden auf 120 Min. begrenzt.

  Verspätungsminuten, die nicht eindeutig dem Verantwortungsbereich der ÖBB-Infrastruktur AG oder eines EVU zuzuordnen sind (insbesondere externe Gründe, Sekundärverspätungen), werden neutral kodiert und damit nicht als maßgebliche Verspätungsminute berücksichtigt.

  Anschließend werden je Zug, der in das PR-System fällt, auf Basis von Unterwegsverspätungen die PR-Verspätungsminuten je Verursacher errechnet (INFRA, EVU, NEUTRAL).

  Entsprechend dem Änderungsverfahren des Handbuches Abweichungsmanagement (siehe Anhänge der SNNB) kann das EVU Einsprüche gegen die ihm zugewiesenen Verspätungen bekannt geben. Erfolgt kein Einspruch, gelten die kodierten Verspätungsminuten und deren Zuordnung zu Verursachern als anerkannt.

- **Zu 5) Abrechnung**

  Am Monatsende werden die summierten PR-Verspätungsminuten auf Basis Verursacher saldiert und mit dem in der Liste der Entgelte (siehe Punkt 6.1.5) bekannt gegebenen Entgeltsatz multipliziert. Jedes EVU erhält am Monatsende eine Liste der PR-Züge mit abrechnungsrelevanten Daten (Zugnummer, Datum, Beginn- und Endbahnhof, Endverspätung, Übernahmeverspätung, Deltawert Verspätungsminuten INFRA - EVU, PR-Zahlung/Gutschrift).

  Die im PR-System berechneten monatlichen Salden zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und dem jeweiligen EVU werden, um Planungssicherheit und Entgeltsystemstabilität für alle Beteiligten zu gewährleisten, mit einem Anteil von +/- 0,5 % des Zugkm-Wegeentgelts plafondiert.

6.1.5 Entgeltsätze

Nr.	Marktsegmente	Einheit	Direkte Kosten exkl. 20% USt	Markt-auf-schläge exkl. 20% USt [6]	Entgelt in € exkl. 20% USt
Zugkilometerkomponente					**(z)**
1.1.1.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,727	0,722	1,449
1.1.1.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,727	0,762	1,489
1.1.1.c	Nahverkehr stark	Zugkm	0,888	1,049	1,937
1.1.1.d	Nahverkehr schwach	Zugkm	0,888	0,653	1,541
1.1.1.e	Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,833	-	0,833
1.1.1.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,833	0,518	1,351
1.1.1.g	Dienstzug[7]	Zugkm	0,833	-	0,833
Bruttotonnenkilometerkomponente					**(btk)**
1.1.2.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001732	-	0,001732
1.1.2.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001732	-	0,001732
1.1.2.c	Nahverkehr stark	Btkm	0,002860	-	0,002860
1.1.2.d	Nahverkehr schwach	Btkm	0,002860	-	0,002860
1.1.2.e	Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001573	-	0,001573
1.1.2.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001573	-	0,001573
1.1.2.g	Dienstzug[8]	Btkm	0,001573	-	0,001573

Diese modifizierten Entgeltsätze je Marktsegment wurden im Jänner 2021 festgelegt auf Grundlage von Kapitel 6.1.2 (oben) in Verbindung mit dem (noch nicht rechtskräftigen) Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 17.12.2020 in den Verfahren zur Genehmigung von Marktaufschlägen gemäß § 67d Abs 6 EisbG für die Netzfahrplanperioden 2018 und 2019 (SCK 16-012 und SCK 17-009) sowie dem Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur Prüfung der direkten Kosten (SCK 18-010); zur Berechnungsweise wird auf diesen Bescheid verwiesen. Weitere Änderungen bleiben in Übereinstimmung mit Kapitel 6.1.2 (oben) vorbehalten.

Nr.	Zu- und Abschläge	Einheit	Entgelt in € exkl. 20% USt
1.1.3.1.a	Triebfahrzeugfaktor Kategorie A	Zugkm	-0,0285
1.1.3.1.b	Triebfahrzeugfaktor Kategorie B	Zugkm	0,0000
1.1.3.1.c	Triebfahrzeugfaktor Kategorie C	Zugkm	0,0282
1.1.4.1	Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur	Zugkm	1,3175
1.1.5	Performance Regime – Zahlung/Gutschrift gemäß Saldo Verspätungsminuten	Minute	+/- 0,5942
1.1.6	Lärmbonus[9]	Achskm	0,01

[6] Siehe Hinweis in Kapitel 6.1.2 Genehmigungsverfahren betreffend Marktaufschläge (§ 67d Abs 6 EisbG)

[7] Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

[8] Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

[9] Der je nachgerüsteter Achse eines Güterwagens über die gesamte Laufzeit des Lärmbonus hinweg insgesamt gewährte Betrag ist mit einem Höchstbetrag von 425 € begrenzt.

6.2 Serviceeinrichtungen-/leistungen

6.2.1 Basisleistungen

Entgelte für Basisleistungen zu Verkehrsstationen, Anlagen und Verschub sind im Dokument Serviceeinrichtungen und -leistungen enthalten.

6.2.2 Zusatzleistungen zum Mindestzugangspaket

Nachfolgend sind Entgelte für Zusatzleistungen im Zusammenhang mit dem Mindestzugangspaket angeführt. Entgelte für Zusatzleistungen zu Verkehrsstationen, Anlagen und Verschub sind im Dokument Serviceeinrichtungen und -leistungen enthalten.

6.2.2.1 Manuelle Bestelldatenbearbeitung

Für die manuelle Bearbeitung von Fahrwegkapazitätsbegehren durch die ÖBB-Infrastruktur AG wird ein Entgelt pro Bestellung bzw. Bestelländerung erhoben.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in € exkl. 20% USt
1.2	Manuelle Bestelldatenbearbeitung	Bestellung	45,00

6.2.2.2 Zuginformation ARAMIS

Die Bereitstellung des Zuganges zum Zuginformationssystem ARAMIS wird wie folgt verrechnet:

- Anschlusseinrichtung: Einmaliges Entgelt pro Arbeitsplatz/Nutzer
- Zugangsberechtigung: Monatliches Entgelt pro Arbeitsplatz/Nutzer

Weiterführende Informationen zum Zuginformationssystem ARAMIS sind unter folgendem Link abrufbar.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in € exkl. 20% USt
1.3.1	Anschlusseinrichtung ARAMIS Web Client	Anschluss	740,00
1.3.2	Zugangsberechtigung ARAMIS Web Client	Nutzer/Monat	160,00
1.3.4	Anschlusseinrichtung ARAMIS Premium Client	Anschluss	1.160,00
1.3.5	Zugangsberechtigung ARAMIS Premium Client	Nutzer/Monat	520,00

6.2.2.3 GSM-R

Die Nutzung von GSM-R Diensten wird wie folgt verrechnet:

- Einmaliges Aktivierungsentgelt pro SIM-Karte
- Monatliches Serviceentgelt pro SIM-Karte

Weiterführende Informationen für alle GSM-R Dienste sind unter folgendem Link abrufbar.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in € exkl. 20% USt
1.4.1	GSM-R SIM-Karte: einmaliges Aktivierungsentgelt	Aktivierung	29,00
1.4.2	GSM-R SIM-Karte: monatliches Serviceentgelt	Monat	9,50

6.2.2.4 Leistungen für außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte

Personalleistungen werden pro Personaleinsatzstunde verrechnet, wobei unterschiedliche Entgelte in Abhängigkeit von der Qualifikation der eingesetzten Mitarbeiter angewendet werden. Über die zur Erbringung einer gewünschten Leistung zum Einsatz kommenden Mitarbeiter entscheidet die ÖBB-Infrastruktur AG.

Nr.	Personalleistungen	Einheit	Entgelt in € exkl. 20% USt
2.1.1	Betriebliche Experten- und Projektleistung	Stunde	72,67
2.1.2	Verkehrssteuerung und Disposition	Stunde	68,59
2.1.3	Unterstützungsleistung Verkehrssteuerung	Stunde	53,05
2.1.4	Unterstützungsleistung Betriebsabwicklung und Kundeninformation	Stunde	51,16

6.2.3 Nebenleistungen zum Mindestzugangspaket

Nachfolgend sind Entgelte zu Nebenleistungen im Zusammenhang mit dem Mindestzugangspaket angeführt. Entgelte für Nebenleistungen zu Verkehrsstationen, Anlagen und Verschub sind im Dokument Serviceeinrichtungen und -leistungen enthalten.

6.2.3.1 Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn

Vorspann-/Nachschiebeleistungen im Streckenabschnitt Selzthal – Spital/Pyhrn in Süd-Nord-Richtung werden pro Leistungsfall verrechnet.

Erreicht der Zug des EVU den vereinbarten Leistungsendbahnhof mit einer Ankunftsverspätung von mehr als 30 Minuten, wird für jede begonnene halbe Stunde ein zusätzliches Entgelt gemäß Nr. 1.5.2 der Entgelttabelle (siehe Punkt 2.2.6) verrechnet, maximal jedoch 252,45 €.

Vor Inanspruchnahme der Leistung ist der Abschluss eines gesonderten Vertrages zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem EVU erforderlich. Das entsprechende Vertragsmuster sowie weitere Details zu den Bedingungen (Bestellprozess, Ansprechpartner, Stornoregelungen etc.) sind als Anhänge der SNNB abrufbar.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in € exkl. 20% USt
1.5.1	Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn	Leistungsfall	342,32
1.5.2	Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn – Leistungsentgelt zusätzlich zu 1.5.1 bei Verspätung im Leistungsendbahnhof	je begonnener halber Stunde	84,15

6.2.3.2 Sonstige ergänzende Personalleistungen

Personalleistungen werden pro Personaleinsatzstunde verrechnet, wobei unterschiedliche Entgelte in Abhängigkeit von der Qualifikation der eingesetzten Mitarbeiter angewendet werden. Über die zur Erbringung einer gewünschten Leistung zum Einsatz kommenden Mitarbeiter entscheidet die ÖBB-Infrastruktur AG.

Nr.	Personalleistungen	Einheit	Entgelt in € exkl. 20% USt
2.1.1	Betriebliche Experten- und Projektleistung	Stunde	72,67
2.1.2	Verkehrssteuerung und Disposition	Stunde	68,59
2.1.3	Unterstützungsleistung Verkehrssteuerung	Stunde	53,05
2.1.4	Unterstützungsleistung Betriebsabwicklung und Kundeninformation	Stunde	51,16

Innerhalb der in den SNNB veröffentlichten Betriebsstellenöffnungszeiten kommen bei kurzfristiger Bestellung (Ad-hoc) von Personalleistungen zusätzlich zu oben angeführten Entgeltsätzen folgende Zuschläge zur Verrechnung.

- Bei Bestelleingang kürzer als 15 Tage vor Leistungserbringung an Werktagen 50 % und an Sonn- und Feiertagen 100 %.
- Bei Bestelleingang kürzer als 72 Stunden vor Leistungserbringung an Werktagen 100 % und an Sonn- und Feiertagen 200 %.

Außerhalb der in den SNNB veröffentlichten Betriebsstellenöffnungszeiten kommen zusätzlich zu oben angeführten Entgeltsätzen folgende Zuschläge zur Verrechnung:

- An Werktagen 50 % und an Sonn- und Feiertagen 100 %.
- Bei Bestelleingang kürzer als 72 Stunden vor Leistungserbringung an Werktagen 100 % und an Sonn- und Feiertagen 200 %.

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
Bf	Bahnhof
BFZ	Betriebsführungszentrale
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung
Btkm	Bruttotonnenkilometer
BZELW	BildungsZentrum Eisenbahn & Lehrlingswesen
DB	Dienstbehelf
DLV	Durchleitungsvertrag
DV	Dienstvorschrift
DZ	Dienstzüge
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
Fzg	Fahrzeug
GB	Geschäftsbereich (Organisationseinheit der ÖBB-Infrastruktur AG)
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Rail(way)
GV	Güterverkehr
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
INV	Infrastrukturnutzungsvertrag
LZB	Linienförmige Zugbeeinflussung
M-AMA	Modulares Auftragsmanagement
NBÜ	Notbremsüberbrückung
NVU	Nicht-Eisenbahnverkehrsunternehmen (Fahrwegkapazitätsberechtigte gemäß § 57a Z2 EisbG)
OSS	One Stop Shop
PCS	Path Coordinating System
PRM	People with reduced mobility (Personen mit eingeschränkter Mobilität)
PV	Personenverkehr

PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
RFC	Rail Freight Corridor
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr)
RNE	Rail Net Europe
RW	Regelwerk
SCG	Schienen-Control, Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mbH
SCK	Schienen-Control Kommission
SNNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
STB	Streckenbeschreibung
Str.	Strecke
Str.km	Streckenkilometer (lt. VzG)
Str.Nr.	Streckennummer
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
Tfz(f)	Triebfahrzeug(führer)
UIC	Union Internationale des Chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
VG	Verschubgüterzug
VzG	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten
Zugkm	Zugkilometer
ZUV	Zugtrassenvereinbarung zum Infrastrukturnutzungsvertrag