

Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2020 der ÖBB-Infrastruktur AG

inkl. Mindestzugangspaket und Zusatzleistungen

Gültig ab 15. Dezember 2019
Version 2.9

ÖBB-Infrastruktur AG
Netzzugang
One Stop Shop
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 6

1.1 Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG 6
1.2 Zielsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 6
1.3 Gesetzliche Rahmenbedingungen 6
1.4 Rechtliche Hinweise 6
1.4.1 Allgemeine Bemerkungen 6
1.4.2 Haftung 6
1.4.3 Beschwerden bei der Schienen-Control Kommission 7
1.5 Aufbau der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 7
1.6 Geltungsdauer und Änderungen 7
1.7 Veröffentlichung 8
1.8 Ansprechpartner 8
1.8.1 ÖBB-Infrastruktur AG 8
1.8.2 Externe Stellen 11
1.9 Güterverkehrskorridore 11
1.10 Europaweite Zusammenarbeit 13

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 15
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 Zugbegleiterloser Betrieb 17
2.4.2 Fachseminar und Ausbildung 17
2.4.3 Information der Fahrgäste im Zug über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten während der Fahrt 17
2.4.4 Streckenkenntnis für Alternativ- und Umleitungsstrecken 17
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 21
2.9.1 Nutzung von Verkehrsstationen 21
3 Eisenbahninfrastruktur 22
3.1 Einführung 22
3.2 Charakteristik des Schienennetzes 22
3.2.1 Grenzen 22
3.2.2 Zusammenhängende Eisenbahnnetze 22
3.2.3 Anschlussbahnen 23
3.3 Schienennetzbeschreibung 23
3.3.1 Schienennetzkonfiguration 23
3.3.1.1 Anzahl der Streckengleise 23
3.3.1.2 Spurweite und Gleisabstand 23
3.3.1.3 Verkehrsstationen 23
3.3.2 Technische Merkmale 24
3.3.2.1 Lichtraum und Lademaß 24
3.3.2.2 Streckenklasse 24
3.3.2.3 Maximale Gradiente 24
3.3.2.4 Streckenhöchstgeschwindigkeit 24
3.3.2.5 Maximale Zuglänge 24
3.3.2.6 Energieversorgung 25
3.3.2.7 Zughakengrenzlast und Regelbelastung 25
3.3.2.8 Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung 25
3.3.3 Verkehrssteuerung und Kommunikationssysteme 25
3.3.3.1 Zugsicherungssysteme 25
3.3.3.2 Verkehrsüberwachung 26
3.3.3.3 Zugfunk/Datenübertragung/GSM-R 26
3.3.3.4 Zugleitbereich – Streckenabschnitte mit ZLB-01 und ES 221 Unterstützung 27
3.4 Nutzungseinschränkungen und Verkehrseinschränkungen 27
3.4.1 Umweltschutzbedingte Nutzungsvorschriften 27
3.4.2 Nutzungsvorschriften und -einschränkungen für Gefahrguttransporte 28
3.4.3 Nutzungseinschränkungen für Tunnel 28
3.4.4 Nutzungseinschränkungen für Brücken 28
3.4.5 Streckenabschnitte mit Erfordernis einer Notbremsüberbrückung 28
3.4.6 Streckenabschnitte mit ladegutbedingten Nutzungseinschränkungen 29
3.4.7 Lichtraumeinschränkungen 29
3.4.8 Nutzungseinschränkungen für Dampfbetrieb 29
3.5 Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur 29
3.5.1 Geplante Bauarbeiten 29
3.5.2 Informationen über besondere Bauarbeiten 30
3.5.3 Wartungsfenster 30
3.5.4 Öffnungszeiten 30
3.6 Serviceeinrichtungen/-leistungen 31
3.6.1 Verkehrsstationen (Bahnhöfe und Haltestellen) 31
3.6.2 Güterterminals 31
3.6.3 Verschubknotenbahnhöfe und Verschubstandorte 31
3.6.4 Abstellgleise 31
3.6.5 Wartungseinrichtungen 31
3.6.6 Andere technische Einrichtungen 31
3.6.7 Hafenanlagen 31
3.6.8 Tankanlagen 31

3.7 Eisenbahninfrastrukturausbauprojekte 32
4 Zuweisung von Fahrwegkapazität 33
4.1 Einleitung 33
4.2 Fahrwegkapazitätsbegehren 33
4.3 Fristen 33
4.3.1 Fristen für den Netzfahrplan 33
4.3.1.1 Fristen für den Netzfahrplan 2020 33
4.3.1.2 Fristen für den Netzfahrplan 2021 34
4.3.2 Fristen für unterjährigen Verkehr, unterjährigen Sonderzugverkehr und Ad-hoc Verkehr 34
4.3.2.1 Fristen für unterjährigen Verkehr mit Berücksichtigung der Änderungen im Netzfahrplan mittels Änderungsheft 34
4.3.2.2 Fristen für unterjährigen Sonderzugverkehr (Inverkehrsetzung mittels FAPLO) 34
4.3.2.3 Bestellungen im Ad-Hoc-Verkehr 35
4.3.3 Fehlende Angaben, nachträgliche Änderungen des Fahrwegkapazitätsbegehrens 36
4.4 Zuweisung von Fahrwegkapazität 36
4.4.1 Grundlagen und Vorrangregelungen 36
4.4.1.1 Allgemeines 36
4.4.1.2 Symmetrisch vertaktete Personenverkehre 37
4.4.1.3 Vorrangregeln 38
4.4.2 Streitfallregelung 40
4.4.3 Überlastete Eisenbahninfrastruktur 40
4.4.4 Rahmenvertrag (Rahmenregelung) 40
4.4.5 Rahmenbedingungen für die Planungen 41
4.4.5.1 Fahrzeitreserven 41
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 44
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 Zugang zu Zuglaufcheckpointdaten 49
5.3.3.3 Erlaubniskarte 49
5.3.3.4 Sonstige ergänzende Personalleistungen 50

5.3.3.5 Bereitstellung zusätzlicher Informationen 50
5.3.3.6 Fahrzeug-Fingerprint 50
6 Entgelte 52
6.1 Mindestzugangspaket 52
6.1.1 Wegeentgeltstruktur 52
6.1.2 Genehmigungsverfahren betreffend Marktaufschläge (§ 67d Abs 6 EisbG) 53
6.1.3 Marktsegmente 54
6.1.4 Zu- und Abschläge 56
6.1.4.1 Triebfahrzeugfaktor 56
6.1.4.2 Lärmabhängiger Wegeentgeltbestandteil 57
6.1.4.3 Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur 59
6.1.4.4 Performance Regime 59
6.1.5 Entgeltsätze 61
6.1.6 Maßnahmen gemäß EU-Verordnung 2020/1429/EU (COVID-19-Ausbruch) 62
6.2 Serviceeinrichtungen-/leistungen 63
6.2.1 Basisleistungen 63
6.2.2 Zusatzleistungen zum Mindestzugangspaket 63
6.2.2.1 Manuelle Bestelldatenbearbeitung 63
6.2.2.2 Zuginformation ARAMIS 63
6.2.2.3 GSM-R 64
6.2.2.4 Leistungen für außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte 64
6.2.3 Nebenleistungen zum Mindestzugangspaket 64
6.2.3.1 Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn 64
6.2.3.2 Zugang zu Zuglaufcheckpointdaten 65
6.2.3.3 Sonstige ergänzende Personalleistungen 65
6.2.3.4 Fahrzeug-Fingerprint 66
Abkürzungsverzeichnis 67
Abbildungsverzeichnis 69
Tabellenverzeichnis 70

Versionsverzeichnis

Änderungen gegenüber der ursprünglichen Dokumentversion

Version	Datum	Ziffer	Inhalt der Änderung
1.0	21.11.2018	-	Erstfassung
1.1	13.12.2018	1.8.1	Änderung Ansprechpartner ETCS
1.2	12.08.2019	2.2.1.1	Änderung Definition Zugangsberechtigte gem. § 57 a EisbG
1.3	20.09.2019	4.4.1.1	Anpassung „Überprüfung Neuverkehre“ an § 57 c EisbG
2.0	15.12.2019		Aktualisierung zum Fahrplanwechsel
2.1	24.01.2020	4.4.3	Änderung „Überlastete Eisenbahninfrastruktur“
2.2	31.01.2020	6.1.3	Präzisierung „Marktsegmente Güterverkehr“
2.3	05.02.2020	1.8	Ansprechpartner aktualisiert
2.4	29.04.2020	6.1.4.1	Präzisierung „Triebfahrzeugfaktor“
2.5	30.06.2020	5.3.3.2, 6.2.3.2	Aufnahme „Zugang zu Zuglaufcheckpointdaten“
2.6	03.08.2020	1.8; 6.1.4.4	Änderung Ansprechpartner Zulassung und betriebliche Normen/ Sicherheit; Präzisierung Performance Regime
2.7	06.10.2020	1.8	Ansprechpartner und Organisationseinheit aktualisiert
2.8	14.10.2020	5.3.3.6, 6.2.3.4; 6.1.4.4	Aufnahme „Fahrzeug-Fingerprint“; Präzisierung Performance Regime
2.9	01.12.2020	6.1.5 – 6.1.6	Aufnahme „Maßnahmen gemäß EU-Verordnung 2020/1429/EU (COVID-19-Ausbruch)“

Tabelle 1: Versionsverzeichnis

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)
- Eisenbahnschutzvorschrift (EisbSV)
- 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 2020 grundsätzlich vom 15. Dezember 2019, 0:00 Uhr, bis 12. Dezember 2020, 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
M-AMA Kundensupport	Team Fahrplangrundlagen Netzzugang/Fahrplanmanagement Patrick Wögenstein Florian Detzer	Mobil: +43 664 6175590 Mobil: +43 664 88425489 mama-anfrage@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
Vertrieb (Bestellung)		
Bestellung Güterverkehr für den Netzfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen	Team Kundenbetreuung Netzzugang/Vertrieb Ing. Helmut Fruhmann Robert Glinz Gerald Steindl Markus Rochovansky	Tel.: +43 5 1778 97 36193 Mobil: +43 664 6172038 helmut.fruhmann@oebb.at Tel.: +43 5 1778 97 70218 Mobil: +43 664 88425055 robert.glinz@oebb.at Tel.: +43 5 1778 97 35322 Mobil: +43 664 6172036 gerald.steindl@oebb.at Tel.: +43 5 1778 97 44113 Mobil: +43 664 6172037 markus.rochovansky@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
Bestellung Personenverkehr für den Netzfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen	Team Kundenbetreuung Netzzugang/Vertrieb Roland Pfabigan	Tel.: +43 5 1778 97 70221 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)	Teamkoordinator Unterjähriger Fahrplan Netzzugang/Trassenmanagement DI Gerald Burgsteiner	Tel.: 05 1778 97 34916 gerald.burgsteiner@oebb.at sonderzug@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
Anmeldung Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen	Team Unterjähriger Fahrplan Netzzugang/Trassenmanagement Andreas Fischer	Tel.: 05 1778 97 33364 Aussergewoehnliche-Sendungen@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 und Eisenbahninfrastruktureinschränkungen für den laufenden Tag bis einschließlich des dritten und maximal für die nächsten darauffolgenden 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 1 93000 855 14000 bfzs-beko@oebb.at Villach Tel.: +43 1 93000 855 12000 bfzv-beko@oebb.at Innsbruck Tel.: +43 512 93000 4510 bfzi-beko@oebb.at
Außergewöhnliche Sendungen/Transporte	Netzzugang Fahrplanmanagement Infrastrukturabbildung	Christoph Dam Tel.: 05 1778 - 97 70250 christoph.dam@oebb.at Ing. Christian Fischer Tel.: 05 1778 - 97 35570 christian.fischer@oebb.at Matthias Harbart Tel.: 05 1778 - 97 70185 matthias.harbart@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
Vertrieb Bahnstrom	Leiter Vertrieb Netzzugang/Vertrieb Ing. Mag. (FH) Michael Bares Team Kundenbetreuung Ing. Helmut Fruhmann Bahnstrom	Mobil: +43 664 88425090 michael.bares@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien Tel.: +43 1 93000 97 36193 helmut.fruhmann@oebb.at Mobil: +43 664 6172038 Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
Vertrieb Terminal Service Austria (TSA)	Leiter Vertrieb Terminal Service Austria Jürgen Kratky Hermann Ungersbäck Key Account Sales	Mobil: +43 664 2866145 juergen.kratky@oebb.at Adresse: Praterstern 3, 1020 Wien Mobil: +43 664 3212967 hermann.ungersbaeck@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

[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.

Eisenbahninfrastruktureinschränkungen		
Geplante Bauarbeiten	Baubetriebsplanung Netzzugang DI Roland Pavel	Tel.: +43 1 93000 90 83020 Mobil: +43 664 6176120 roland.pavel@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
Abweichungsfahrpläne für Personen- und Güterverkehr in Folge geplanter Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur, ab dem 4. Bürotag, des geschäftsbereichs Netzzugang	Baufahrplan Trassenmanagement 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	Fahrplanmanagement Netzzugang Dipl.-Ing. Wolfgang Strehn	Mobil: +43 664 6177798 wolfgang.strehn@oebb.at Adresse: Praterstern 3, 1020 Wien
Anerkennung von Ausbildungen für Betriebsbedienstete Normen	Leitung Standards Sicherheit und Qualität Ing. Karl Steiner	Tel.: +43 5 1778 97 35378 Mobil: +43 664 617 20 99 karl.steiner@oebb.at Infra.betriebsleitung@oebb.at Adresse: Praterstern 3, 1020 Wien
ETCS Technische Anfragen	Bahnsysteme Ing. Ramo Begic, MSc	Mobil: +43 664 286 58 32 kms.etcs@oebb.at Adresse: Praterstern 3, 1020 Wien
ETCS Key Management (Beantragung von ETCS-Keys und Anfragen dazu)	Bahnsysteme Ing. Christian Kis	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.: +43 512 93000 4520
Lichtraum	Streckenmanagement und Anlagenentwicklung	Tel.: +43 1 93000 50822 E-Mail: Infra.Lichtraum@oebb.at
Schulungen		
Eisenbahnspezifische Ausbildungen	BildungsZentrum Eisenbahn & Lehrlingswesen Manuela Kilian	Mobil: +43 664 6170642 E-Mail: bildungsservice-bze@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien

Tabelle 2: Ansprechpartner ÖBB

1.8.2 Externe Stellen

Aufgabenbereich	Behörden	Kontaktdaten
Verkehrsgenehmigung und -konzession Sicherheitsbescheinigung	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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

Tabelle 3: Externe Ansprechpartner

1.9 Güterverkehrskorridore

Das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG umfasst auch fünf 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/Svilengrad/Thessaloniki- Athína	Harald Hotz	Mobil: +43 664 6172030 E-Mail: harald.hotz@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
	Dr. Jürgen Bozsoki	Mobil: +43 664 6173978 E-Mail: juergen.bozsoki@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien

RFC 9: Rhein-Donau Korridor 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
	Dr. Helga Steinberger MBA	Mobil: +43 664 6176644 E-Mail: helga.steinberger@oebb.at Adresse: Praterstern 4, 1020 Wien
RFC 10: Alpine–Western Balkan Korridor *(Betriebsaufnahme vorraussichtlich 2020)* 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

Tabelle 4: Ansprechpartner RFC

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-Netzwerk 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 Schienenetz

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

Information zum Projekt „Redesign of the international Timetabling Process" (TTR):

TTR ist ein Projekt der internationalen Organisationen RNE, FTE und ERFA zur Hamonisierung europäischer Fahrplanprozesse, um Fahrwegkapazitäten für definierte Zwecke zur Verfügung zu stellen.
Informationen zu dem Projekt TTR sind auf der Website der RNE abrufbar. Alle Angaben auf der RNE Webseite besitzen rein informativen Charakter.
Nähere Angaben zu den Pilotprojekten in Österreich finden sich im Kapitel 4.3.1.2.

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 Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu finden.

2.2.3 Sicherheitsbescheinigung

Der Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ist schriftlich an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu richten.

Ein Leitfaden des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 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 stattzufinden (z.B. Sicht auf zustimmendes Signal, Haltepunkt des Zuges, Bahnsteigspalt).

2.4.2 Fachseminar und Ausbildung

Für die Aufrechterhaltung der betrieblichen Kenntnisse, welche für den Netzzugang am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG notwendig sind, ist die jährliche Teilnahme seitens der Betriebsleitung des EVU, an einer Informationsveranstaltung (z.B. Fachseminar Betrieb) des Stabes Sicherheit und Qualität der ÖBB-Infrastruktur AG, verpflichtend.

Die ÖBB-Infrastruktur AG (Bildungszentrum Eisenbahn & Lehrlingswesen – BZELW) bietet zudem Ausbildungen gemäß EisbAV, EisbEPV und EisbG an.

2.4.3 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.

2.4.4 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 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 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[2] 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] Gemäß Bundesministeriengesetz 1986 idF BGBl. I Nr. 8/2020: Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

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[3] 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 zuständig sind, wird auf der Website des Geschäftsbereichs Netzzugang der ÖBB-Infrastruktur AG veröffentlicht. Die Durchführung der Schulungsmaßnahmen erfolgt nach Maßgabe freier Ressourcen.

Nähere Informationen zu den Ansprechpartnern und den vom BZELW angebotenen Ausbildungen finden sich in den Anhängen zu den SNNB und 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.

[3] Gemäß Bundesministeriengesetz 1986 idF BGBl. I Nr. 8/2020: Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

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

Dieses Kapitel informiert über die Eisenbahninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG. Zu detaillierten Angaben wird jeweils auf die entsprechenden Informationsquellen bzw. Datenbanken (insbesondere Anhänge der SNNB und Register of Infrastructure (RINF) Austria) verwiesen.

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 die Streckenabschnitte Staatsgrenze nächst Nendeln – Buchs SG auf dem Staatsgebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft und Staatsgrenze 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-Ebenfurt Vasút Zrt./Raab-Oedenburg Ebenfurther Eisenbahn AG
RFI: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
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 Vils – Pfronten-Steinach Ehrwald-Zugspitzbahn – Griesen (Oberbayern) Scharnitz – Mittenwald Kufstein – Kiefersfelden Salzburg Hbf. – Freilassing Braunau/Inn – Simbach (Inn) Schärding – Passau Hbf.
Slowenien	Spielfeld-Straß – Sentilj Bleiburg – Prevalje Rosenbach – Jesenice		

Tabelle 5: Grenzstrecken & Grenzbahnhöfe

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
- Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft

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) angeführt.

3.3.1.1 Anzahl der Streckengleise

Die Anzahl der Streckengleise ist in der Streckenbeschreibung auf der Webseite der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im Register of Infrastructure (RINF) Austria ersichtlich.

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

Die Betriebsstellenbeschreibung (Bsb) enthält die Beschreibung einer Verkehrsstation aus betrieblicher Sicht und stellt Informationen zu Gleis- und Bahnsteiglängen, Bahnsteighöhen, Signalstandorten, usw. bereit.
Die den EVU in den Verkehrsstationen angebotenen Leistungen (Basisleistungen, Zusatzleistungen, Nebenleistungen) sind im Dokument Serviceeinrichtungen und -leistungen veröffentlicht.

Informationen zu Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Personen, Streckensperren und Stationsverfügbarkeit sind in den Anhängen der SNNB veröffentlicht.

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 der Streckenbeschreibung auf der Webseite der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im Register of Infrastructure (RINF) Austria ersichtlich.

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 im Register of Infrastructure (RINF) Austria).

3.3.2.3 Maximale Gradiente

Die maximale Gradiente in Fahrtrichtung 1 und Fahrtrichtung 2 ist in der Streckenbeschreibung auf der Webseite der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im Register of Infrastructure (RINF) Austria ersichtlich.

3.3.2.4 Streckenhöchstgeschwindigkeit

Die jeweilige Höchstgeschwindigkeit ist in der Streckenbeschreibung auf der Webseite der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im Register of Infrastructure (RINF) Austria ersichtlich

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 angeführt

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

3.3.2.6 Energieversorgung

Die elektrifizierten Strecken der ÖBB-Infrastruktur AG sind grundsätzlich mit dem System AC 15 kV 16,7 Hz ausgerüstet. Angaben zum Stromsystem sind in der Streckenbeschreibung auf der Webseite der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im Register of Infrastructure (RINF) Austria ersichtlich

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. Für die fahrzeugseitige PZB – Ausrüstung wird der Einbau einer PZB 90 – Funktionalität empfohlen.

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 in der Streckenbeschreibung auf der Webseite der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im Register of Infrastructure (RINF) Austria ersichtlich.

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

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 bestehender 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.

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.,

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 ist nur mit Fahrzeugen mit tauglicher und aktiver ETCS Level 2 Ausrüstung zulässig (ETCS SRS BL2.3.0d oder höhere Version und GSM-R am Fahrzeug implementiert)

- **Verfügt das führende Fahrzeug über keine taugliche ETCS Level 2 Ausrüstung so ist beim Einfahren in das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG, aber spätestens vor Beginn der Fahrt, das EVU verpflichtet die ÖBB-Infrastruktur AG** zu verständigen und die Umleitung über Bestandsstrecken mit entsprechend am Fahrzeug vorhandener Zugsicherung (PZB, LZB) zu bestellen.

- **Auftreten einer Störung der ETCS-Ausrüstung während der Fahrt im Zulauf auf den ETCS-Bereich**: Der Triebfahrzeugführer verständigt unmittelbar nach dem Auftreten der Störung den zuständigen Fahrdienstleiter . In der Folge hat das EVU eine Umleitung über Strecken mit entsprechend kompatibler Zugsicherung (PZB, LZB) zu bestellen.

- Bei nicht erkennbar aktiver ETCS-OBU wird das Fahrzeug durch die automatische Funktion „Einfahrverhinde-rung“ organisatorisch an der Einfahrt in einen Bereich mit ETCS als Netzzugangskriterium gehindert. Das EVU ist für die korrekte Zugtrassenbestellung, auch bei kurzfristigem Ausfall von fahrzeugseitigen Einrichtungen, verantwortlich.

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 in der Streckenbeschreibung auf der Webseite der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im Register of Infrastructure (RINF) Austria ersichtlich

3.3.3.3 Zugfunk/Datenübertragung/GSM-R

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).

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

Für Neubaufahrzeuge und bei Änderungen am Endgerät für den ETCS-Datenfunk ist diese Ausrüstung seit 1.Jänner 2019 verpflichtend.

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 und ES 221 Unterstützung

Auf der Strecke 17401 Sigmundsherberg – Hadersdorf am Kamp, ist in der Betriebsart ZSB 5 für den Streckenabschnitt Horn – Hadersdorf am Kamp neben ES221 die technische Unterstützung für ZLB-01 (betriebs-fähiges ZLB-01-Gerät) verpflichtend vorgeschrieben. Strecken, welche entsprechend Betriebsart ZSB 5 nur mit Fahrzeugen mit tauglicher Ausstattung ES221 befahren werden dürfen, sind in der Streckenliste ersichtlich.

3.4 Nutzungseinschränkungen und Verkehrseinschränkungen

Die Eisenbahninfrastruktur kann entsprechend ihren technischen Merkmalen ohne Einschränkungen genutzt werden (siehe Streckenbeschreibung auf der Webseite der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im Register of Infrastructure (RINF) Austria).

3.4.1 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.

Güterzugumfahrung St. Pölten

- Die Führung von P-Zügen ist nur mit Fahrzeugen mit geschlossenen WC Systemen erlaubt; außer die Wagen mit offenen WC Systmen werden leer und abgesperrt im Zugverband mitgeführt.

3.4.2 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.

Großer Hartbergtunnel

- Der Transport von Druckgasbehälterwagen russischer Bauart für verflüssigte bzw. unter Druck gelöste Gase dürfen nicht befördert werden.

Siehe auch Kapitel 2.6.1 RID-Güter

3.4.3 Nutzungseinschränkungen für Tunnel

- Inntaltunnel

  Es dürfen personenbefördernde Züge, ausgenommen Züge der Rollenden Landstraße, nur in Ausnahmesituationen (Vorfälle, Störungen, Bauarbeiten…) über die VzG-Strecke 30501 geführt werden. Voraussetzung dafür ist:

  - eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf v_{max} 140 km/h im Tunnel und
  - kein gemischter Verkehr von P-Zügen mit nP-Zügen, d.h. ein Begegnungsverbot von P-Zügen mit allen nP-Zügen (Ausschluss der Gleichzeitigkeit)

3.4.4 Nutzungseinschränkungen für Brücken

Derzeit gibt es keine Einschränkungen.

3.4.5 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.

3.4.6 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.

3.4.7 Lichtraumeinschränkungen

Das Lichtraumprofil G2 ist örtlich bedingt an manchen Stellen des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur AG eingeschränkt. Nähere Informationen zu den jeweiligen Lichtraumeinschränkungen sind in der Streckenbeschreibung auf der Webseite der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im Register of Infrastructure (RINF) Austria ersichtlich.

3.4.8 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. Westkopf) werden Güterzüge Richtung Salzburg grundsätzlich und Personenverkehrszüge zu bestimmten Bauphasen über Linz Vbf West trassiert bzw. umgeleitet.

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

Für die notwendige Sanierung des Karawankentunnels werden im Streckenabschnitt Rosenbach – Jesenice im Zeitraum Oktober 2020 bis April 2021 keine Zugtrassen zugewiesen.

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 den Anhängen der SNNB 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

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

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)

Wird das Fahrwegkapazitätsbegehren nicht mittels einem der oben angeführten Systeme eingebracht (z.B. per E-Mail) wird ein Entgelt gemäß Punkt 5.3.2.1 bzw. Punkt 6.2.2.1 in Rechnung gestellt

4.3 Fristen

4.3.1 Fristen für den Netzfahrplan

4.3.1.1 Fristen für den Netzfahrplan 2020

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 2019
Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin)	**15. Dezember 2018 bis 8. April 2019**
Angebotslegung an EVU zu ihren Fahrwegkapazitätsbegehren	1. Juli 2019
Stellungnahmefrist der EVU zum Angebot (§ 65 Abs. 8 EisbG)	2. Juli bis 2. August 2019
Angebotsannahme durch EVU	Innerhalb eines Monats nach Angebotslegung, somit bis 2. August 2019
Zuweisung der Fahrwegkapazitäten	Ab 19. August 2019

Tabelle 6: Fristen für den Netzfahrplan 2020

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 19. August 2019.

4.3.1.2 Fristen für den Netzfahrplan 2021

Hinweis für Fahrwegkapazitätsbegehren für den Netzfahrplan 2021:

Es wird ersucht, Änderungen bei Systemverkehren nach Möglichkeit bis 1. Dezember 2019 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.

Der Pilotbetrieb zum Projekt TTR ist in der Netzfahrplanperiode 2020 auf folgender Strecke gestartet:

- München – Verona

Eine Ausweitung des Pilotprojekts im Jahr 2021 ist auf nachfolgender Strecke geplant:

- Breclav – Tarvisio-B./Jesenice/Spielfeld-Straß

Für den TTR-Piloten auf der Strecke Breclav -Tarvisio-B./Jesenice/Spielfeld-Straß werden seitens der ÖBB-Infrastruktur AG vorkonstruierte Zugtrassen (Angebotstrassen) für Eisenbahngüterverkehrsunternehmen vorbereitet, die für unterjährige Fahrwegkapazitätsbegehren vorgesehen sind.

Mehr Informationen zum Projekt TTR sowie Einzelheiten zu den Pilotprojekten befinden sich auf der Webseite der RNE

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 Monatsrythmus 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 mehr als 5 Tage vor dem 1. Verkehrstag
  - 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 für AdHoc Verkehre

  Bestellungen bis 15:00 Uhr des letzten Bürotages[4] vor dem ersten Verkehrstag des bestellten Zuges, sind an den Geschäftsbereich Netzzugang zu richten. Bestellungen, die zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, sind an die zuständige BFZ[5] zu richten.

- Bestellungen aufgrund von Infrastruktureinschränkungen

  Der Geschäftsbereich Netzzugang benötigt für die Bearbeitung von Ad-hoc Bestellung bei Infrastrukturein-schränkungen mindestens drei vollständige Bürotage.
  Liegen zwischen dem Zeitpunkt der Verständigung über die aufgetretene Infrastruktureinschränkung und dem Beginn der erforderlichen Fahrplanmaßnahmen weniger als 3 vollständige Bürotage[2], so

[4] Als Bürotag NZ gelten Montag bis Freitag ausgenommen Feiertage, 24. und 31. Dezember.
[5] Die zuständige BFZ ist dabei jene BFZ, in deren 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 deren Zuständigkeitsbereich die entsprechende Änderung eintritt (z.B. Beginn einer geänderten Laufstrecke).

sind die Maßnahmen für diesen Zeitraum durch die jeweils zuständige BFZ[3] zu regeln. Ab dem, dem 3 Bürotag[2] nachfolgenden Bürotag durch 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 2020 gilt auf Grundlage des Ausbauzustandes der Eisenbahninfrastruktur folgendes Knoten-Kanten-Modell:

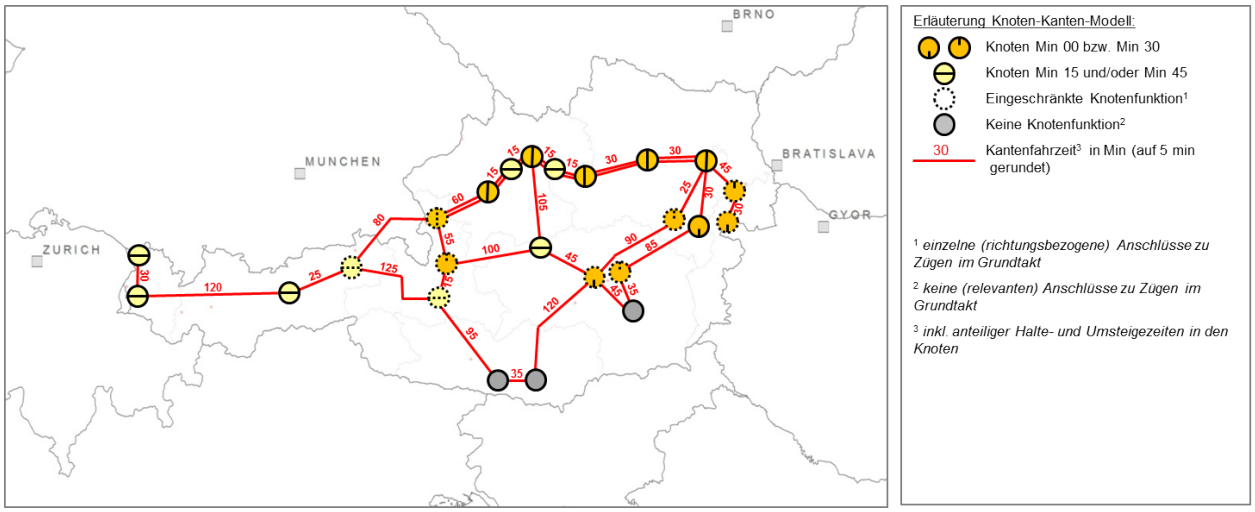


Abbildung 1: Knoten-Kanten-Modell

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:

- Mödling – Wien Meidling

Informationen zum Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur gemäß § 67a EisbG befinden sich in Kapitel 6.1.1.

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

Tabelle 7: Mindestaufenthaltszeiten

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

Tabelle 8: Mindestwendezeiten

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

Tabelle 9: Mindestbehandlungszeiten für Zugmanipulation

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 Züge, die im Netzfahrplan zu berücksichtigen sind, 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.

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 Netzfahrplanperiode, mit Bezug auf den Rahmenvertrag, werden abgelehnt. Werden hingegen im vorgenannten Zeitraum die Zugtrassen vom Fahrwegkapazitätsberechtigten mindestens im Ausmaß von 75 % genutzt, so entrichtet das der Fahrwegkapazitätsberechtigte an die ÖBB-Infrastruktur AG für alle während der laufenden Netzfahrplanperiode nicht genutzten Zugtrassen ein Reduzierungsentgelt in Höhe von 50 % je nicht genutzter Zugtrasse. Die betroffenen Fahrwegkapazitäten bleiben in diesem Fall Bestandteil des Rahmenvertrages.

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

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

4.6.3 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 Störungen 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

Leistungen, die über das Mindestzugangspaket hinausgehen, werden als entgeltpflichtige Zusatzleistungen der ÖBB-Infrastruktur AG angeboten.

Die zur Nutzung von GSM-R Diensten erforderlichen SIM-Karten sind in unterschiedlichen Profilen verfügbar. Nähere Informationen sind hier abrufbar.

Die Bestellung und Kündigung der SIM-Karten mit den entsprechenden GSM-R Diensten erfolgt über den One Stop Shop.

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 und sind im Rahmen des Begehrens auf Fahrwegkapazität 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 Zugang zu Zuglaufcheckpointdaten

Die entgeltpflichtige Nebenleistung „Zugang zu Zuglaufcheckpointdaten“ bietet den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit einen Zugang zu den unten angeführten Daten der Zuglaufcheckpoints für die jeweiligen Züge des EVU zu erhalten. Eine Karte aller Zuglaufcheckpoints und ihrer Funktionen ist hier abrufbar

Die Zuglaufcheckpointdaten sind mit einem Zugang, der von der ÖBB-Infrastruktur AG eingerichtet wird, über eine API-Programmierschnittstelle (application programming interface) abrufbar. Vom EVU ist bei der Bestellung ein Link (URL) anzugeben, an welchen die Daten über die API-Programmierschnittstelle per Push-Nachricht gesendet werden. Die jeweils technische Dokumentation wird am API-Portal zur Verfügung gestellt[6].

Zu folgenden Daten kann ein Zugang ermöglicht werden, die per Push-Nachricht übermittelt werden:

- Die Heißläuferortungsanlage (HOA) dient zur berührungslosen Temperaturmessung von Achslagern, Rädern und Bremsscheiben auf Basis von Infrarot-Sensoren. Die HOA-Daten beinhalten die Temperaturmessung (in Grad Celsius) von
  - Achslager
  - Bremsscheiben
  - Radkränzen

  Die über den API zur Verfügung gestellten Daten zu Temperaturmessungen dienen zur Erkennung technischer Defekte an Achslagern, Rädern und Bremsen von Eisenbahnfahrzeugen sowie zur Vermeidung der damit verbundenen Betriebsstörungen und Folgeschäden.

- Die Radkraftmessanlage (RMA) dient zur Verwiegung und Messung von ungleich verteilter Ladung sowie von geometrischen Raddefekten. Durch die RMA erfolgt eine Messung von
  - Gesamtgewicht des Fahrzeugs (in Tonnen)
  - Ladungsverteilung pro Achse (in Tonnen)
  - Rad- und Achslasten (in Tonnen)
  - dynamische Kräfte (kiloNewton)

  Durch die Kombination der zwölf Sensor-Signale im Gleis können jedem Rad bzw jeder Achse die aufgetretenen dynamischen Kräfte zugewiesen werden, wodurch eine genaue Zuordnung von Gewicht der Ladung und die Erkennung von Raddefekten möglich ist.

Die Bestellung dieses Service erfolgt über ein Bestellformular. Dieses ist in den Anhängen der SNNB abrufbar und enthält alle vertraglichen Bestimmungen, sowie weitere Informationen zum Ablauf der Bestellung.

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 Ab-*

[6] Ein API ist eine Programmierschnittstelle, die es zwei Anwendungen ermöglicht, miteinander zu kommunizieren. Die API definiert den genauen Weg, wie ein Entwickler eine Software schreiben muss, die Informationen von einer anderen Anwendung anfordert. Damit die Daten aus den Zuglaufcheckpoints empfangen werden können.

gänge, 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.

5.3.3.5 Bereitstellung zusätzlicher Informationen

Die Bestellung gedruckter Unterlagen

- Fahrplanunterlagen
  - Buchfahrplan
  - Fahrplanheft für Nebenfahrten
  - Änderungsheft
  - Musterfahrplan
- La-Hefte
- Befehlsblock

kann vom EVU ausschließlich über das Bestellsystem M-AMA eingebracht werden. Der Druck, die Zustellung und die Rechnungslegung erfolgen über einen externen Dienstleister der ÖBB-Infrastruktur AG. Sämtliche dadurch entstehende Kosten richten sich nach der bestellten Stückzahl und sind zur Gänze vom EVU zu tragen. Digital sind zusätzliche Informationen über folgenden Link abrufbar.

5.3.3.6 Fahrzeug-Fingerprint

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt einen Verbund an messtechnischen Einrichtungen zur Optimierung der Fahrweginstandhaltung. Diese Einrichtungen analysieren vorbeifahrende Fahrzeuge auf den Zustand der Fahrwerke bzw. auf die Fahreigenschaften ("Fahrzeug-Fingerprint").

Die Leistung Fahrzeug-Fingerprint wird als entgeltpflichtige Nebenleistung angeboten und besteht aus regelmäßigen Berichten zum Zustand der Fahrzeugräder (Abweichung von der idealen Rundheit der Räder) für die Fahrzeuginstandhaltung. Diese Berichte beinhalten die Werte der letzten Messung, die Darstellung der Radform in Polardiagrammen und die Entwicklungstrends der maximalen Rundheitsabweichung der letzten 100 Tage.

Im Netzfahrplanjahr 2020 können Berichte für alle Züge, die planmäßig auf der Neubaustrecke zwischen Wien und Linz die vier Messstandorte mit Radformmessung befahren, bezogen werden.

Diese Standorte sind:

Standort	Strecke	Km	Gleis	Hauptfahrtrichtung
Melk	13001	83,8	4	Linz
Asten	13001	172,3	4	Linz
Asten	13001	172,3	3	Wien
Tullnerfeld	13001	23,5	7	Wien

Tabelle 10: Standorte Fahrzeug-Fingerprint

Die Berichte werden für die vom EVU bestellten Fahrzeuge wöchentlich von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Abholung (Download) bereitgestellt. Damit Daten der vom EVU bestellten Fahrzeuge gemessen und in Berichten übermittelt werden können, müssen die Fahrzeuge mit RFID-Tags ausgestattet sein.

Die Bestellung und Kündigung des Fahrzeug-Fingerprints erfolgt über das Bestell-/ Kündigungsformular (abrufbar in den Anhängen der SNNB) über den One Stop Shop. Vor Inanspruchnahme der Leistung ist der Abschluss eines gesonderten Vertrages zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem EVU erforderlich. Das entsprechende Vertragsmuster ist in den Anhängen der SNNB abrufbar.

Die Verrechnung erfolgt monatlich je bestelltem Fahrzeug und abhängig vom Fahrzeugtyp.

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:

$$\textbf{Wegeentgelt}_{\textbf{Zugfahrt}} = \textbf{Zugkm} * \textbf{z} + \textbf{Btkm}_{7} * \textbf{btk} +/- \textbf{Zu-/Abschläge}$$

Abbildung 2: Berechnungsformel Wegeentgelt

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“ und „Nahverkehr schwach“ festgelegt.[8]

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

- **Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur** (Zugkilometer)

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

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

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

- **Performance Regime** (Minuten)

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

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

  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)** (Achskilometer)

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erhalten für die Netzfahrplanperiode 2020 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.

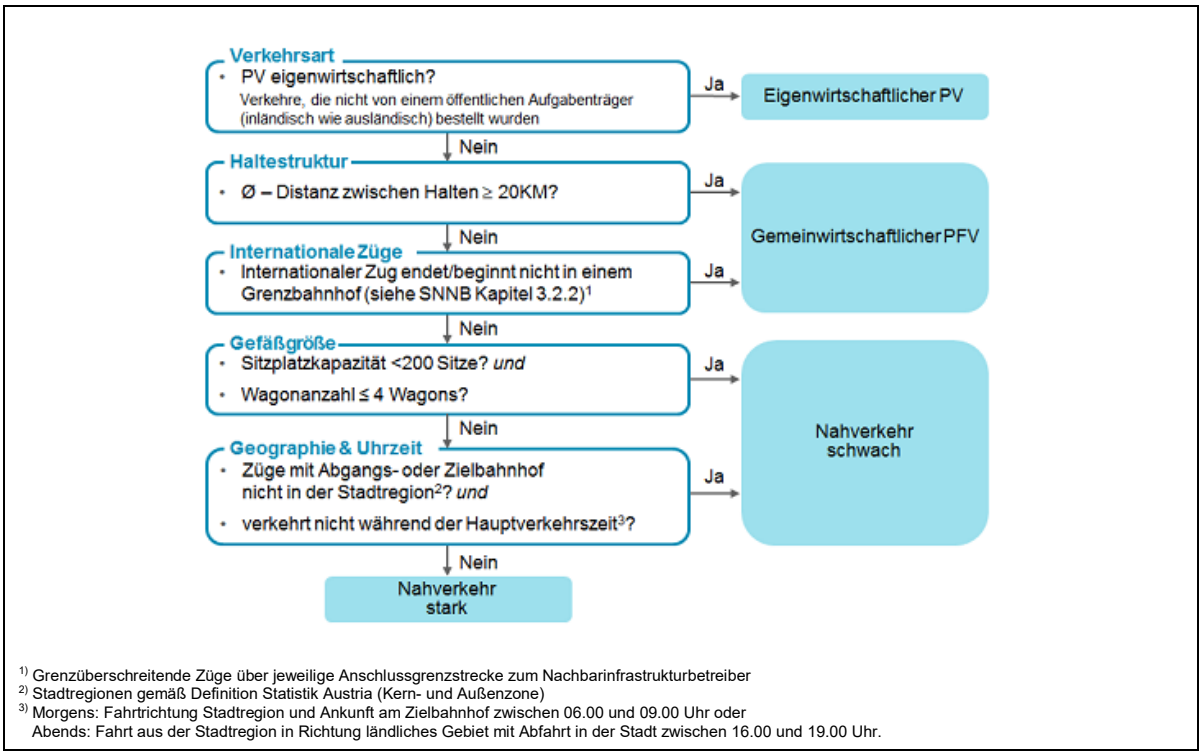
Diese Vorgangsweise war – zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten zu Lasten aller Beteiligten – bereits für die Netzfahrplanperiode 2018 mit der SCK abgestimmt worden und zur Anwendung gekommen, und zwar auf Grundlage des in einer mündlichen Verhandlung vor der SCK protokollierten Einvernehmens zwischen 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.

Abbildung 3: Zuordnungskriterien Marktsegmente für Personenverkehr

- **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 ("Verzeichnis der Verkehrsstationen", 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:

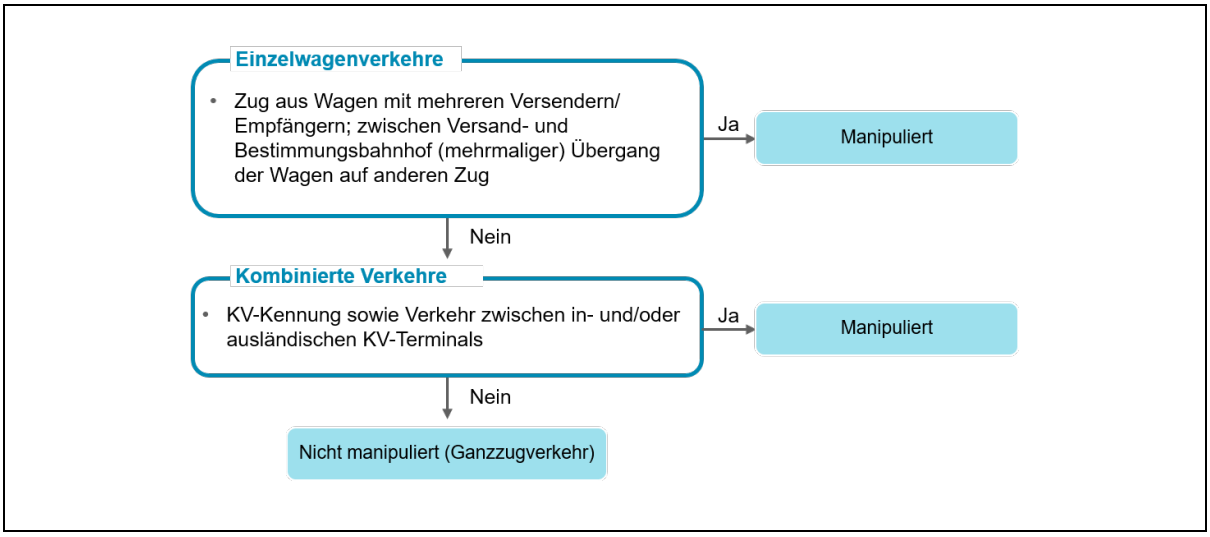


Abbildung 4: Zuordnungskriterien Marktsegmente für Güterverkehr

- **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[9], SDG[9], NG[10], SNG[10], VG[11], SVG[11], BED[12], SBED[12]) 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

[9] Zugklasse DG: Güterzug des Einzelwagenverkehrs, der Verschubknotenbahnhöfe untereinander, Verschubknotenbahnhöfe mit Zugbildebahnhöfen im Ausland, oder diese untereinander verbindet.
[10] Zugklasse NG: Güterzug des Einzelwagenverkehrs vom Verschubknotenbahnhof zum Bedienknoten und umgekehrt. Güterzüge zwischen Bedienknoten untereinander sind ebenfalls NG
[11] Zugklassen VG: Güterzug des Einzelwagenverkehrs von Bedienknoten zu Empfangsstelle und von Versandstelle zu Bedienknoten
[12] Zugklassen BED: Güterzug des Einzelwagenverkehrs von Bedienknoten zu Empfangsstelle und von Versandstelle zu Bedienknoten

- Triebfahrzeugkategorie B: Bewertungsziffer 1 ≤ d ≤ 1,05
- Triebfahrzeugkategorie C: Bewertungsziffer d > 1,05

Die gängigsten Triebfahrzeuge und deren Triebfahrzeugkategorien sind in den Anhängen der SNNB angeführt. Die Zuordnung dieser und aller weiteren auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG eingesetzten Triebfahrzeuge zu den jeweiligen Triebfahrzeugkategorien ist außerdem in der Fahrzeugdatenbank hinterlegt, der aktuelle Stand ist für Berechtigte mit Passwort im Internet abrufbar.

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 2020 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 für die Nachrüstung auf lärmarme Bremstechnologien sowie für die Verwendung von mit lärmarmen Bremstechnologien nachgerüsteten Güterwagen bieten.**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[13] der ÖBB-Infrastruktur AG die folgenden Angaben („Nachrüstdaten“) bekannt gegeben wurden:
    - 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.

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

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.[14]

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.

b. 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 2020 0,01 € je Achse/km.



Abbildung 5: Lärmbonus

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.

c. Ausblick

Die Vorgaben der Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 sehen eine Gewährung des Lärmbonus bis zum Ende des Kalenderjahres 2021 vor.
Der Fortbestand der Vorgaben der Durchführungsverordnung und eines etwaigen lärmabhängigen Wegeentgeltbestandteils über das Jahr 2021 hinaus sind noch unklar. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird weitere Informationen, sobald diese zur Verfügung stehen, veröffentlichen.

[14] 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.

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:

- Hetzendorf (Het) – Mödling (Md) an Werktagen (ausgenommen Samstag) in der Hauptverkehrszeit gemäß Kapitel 4.4.1.3 b).

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	am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG angefallene Verspätungsminuten, Abzug von Bagatellverspätungen (unter 90 sec), Plafondierung: Einzelverspätung > 120 min auf 120 min gesetzt
5) Abrechnung	PR-Verspätungsminuten zu Lasten Verursacher x Preis
	Plafondierung: max. 0,5 % von Zugkm-IBE Zugtrasse

Abbildung 6: Berechnung Verspätungsminuten im PR-System

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[15] 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.

[15] Als Zugendbahnhof im Sinne des Performance Regime gelten Zugendbahnhöfe am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG sowie Grenzübergabebahnhöfe bei einer Weiterfahrt auf andere Schienennetze (anderer Eisenbahninfrastrukturbetreiber im Inland oder Ausland).

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 Verspätungsminuten 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 am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG angefallenen Verspätungen 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 [16]	Entgelt in € exkl. 20% USt
Zugkilometerkomponente					**(z)**
1.1.1.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	0,687	0,687	1,374
1.1.1.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	0,687	0,564	1,251
1.1.1.c	Nahverkehr stark	Zugkm	0,806	1,261	2,067
1.1.1.d	Nahverkehr schwach	Zugkm	0,806	1,206	2,012
1.1.1.e	Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,754	-	0,754
1.1.1.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,754	-	0,754
1.1.1.g	Dienstzug[17]	Zugkm	0,754	-	0,754
Bruttotonnenkilometerkomponente					**(btk)**
1.1.2.a	Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
1.1.2.b	Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Btkm	0,001929	-	0,001929
1.1.2.c	Nahverkehr stark	Btkm	0,002954	-	0,002954
1.1.2.d	Nahverkehr schwach	Btkm	0,002954	-	0,002954
1.1.2.e	Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
1.1.2.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	0,001662	-	0,001662
1.1.2.g	Dienstzug[18]	Btkm	0,001662	-	0,001662

Tabelle 11: Entgeltsätze - zu Maßnahmen gemäß Verordnung 2020/1429/EU (COVID-19-Ausbruch) siehe Kapitel 6.1.6

[16] Siehe Hinweis in Kapitel 6.1.2 Genehmigungsverfahren betreffend Marktaufschläge (§ 67d Abs 6 EisbG)
[17] Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.
[18] Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) stellen kein eigenes Marktsegment dar.

Nr.	Zu- und Abschläge	Einheit	Entgelt in € exkl. 20% USt
1.1.3.1.a	Triebfahrzeugfaktor Kategorie A (gleisschonend)	Zugkm	-0,0285
1.1.3.1.b	Triebfahrzeugfaktor Kategorie B	Zugkm	0,0000
1.1.3.1.c	Triebfahrzeugfaktor Kategorie C (gleisbelastend)	Zugkm	0,0310
1.1.4.1	Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur	Zugkm	1,3425
1.1.5	Performance Regime – Zahlung/Gutschrift gemäß Saldo Verspätungsminuten	Minute	+/- 0,6055
1.1.6	Lärmbonus[19]	Achskm	0,01

Tabelle 12: Zu- und Abschläge

6.1.6 Maßnahmen gemäß EU-Verordnung 2020/1429/EU (COVID-19-Ausbruch)

Durch die Verordnung 2020/1429/EU vom 7. Oktober 2020 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID19-Ausbruchs ("EU-Verordnung") werden die bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen auf Grundlage der Richtlinie 2012/34/EU und des Eisenbahngesetzes 1957 ergänzt, um auf die negativen wirtschaftlichen Folgen des COVID-19-Ausbruchs reagieren zu können und diese entsprechend der erteilten Erlaubnis des Mitgliedsstaats abzumildern, solange die Folgen andauern.

Aufgrund dieser EU-Verordnung hat das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) der ÖBB-Infrastruktur AG die Erlaubnis für nachstehende Maßnahmen gemäß Art 2 Abs 1 EU-Verordnung in den Marktsegmenten des Güterverkehrssektors („Güterverkehr manipuliert“ und „Güterverkehr nicht manipuliert“) und des „Eigenwirtschaftlichen Personenverkehrs“ erteilt, von der die ÖBB-Infrastruktur AG hiermit wie folgt Gebrauch macht:

- In der Netzfahrplanperiode 2020 werden bezogen auf Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG, die im Zeitraum vom 1.3.2020 bis zum Ende der Netzfahrplanperiode 2020 mit Ablauf des 12.12.2020 erbracht wurden bzw. werden, in den Marktsegmenten „Güterverkehr manipuliert“ und „Güterverkehr nicht manipuliert“ die zu entrichtenden Wegeentgelte (bestehend aus direkten Kosten und Marktaufschlägen; berechnet gemäß den Entgeltsätzen in Tabelle 11) zur Gänze erlassen.
- In der Netzfahrplanperiode 2020 werden bezogen auf Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG, die im Zeitraum vom 8.10.2020 bis zum Ende der Netzfahrplanperiode 2020 mit Ablauf des 12.12.2020 erbracht wurden bzw. werden, im Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ die zu entrichtenden Wegeentgelte (bestehend aus direkten Kosten und Marktaufschlägen; berechnet gemäß den Entgeltsätzen in Tabelle 11) zur Gänze erlassen.

Für aufgrund von Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG im Bezugszeitraum ab 1.3.2020 bereits beglichene Wegeentgelte (direkte Kosten und Marktaufschläge) werden den betroffenen EVU nachträglich Gutschriften gewährt. Die weiteren Marktsegmente („Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“, „Nahverkehr stark“ und „Nahverkehr schwach“) und der „Dienstzug“ sind von den dargestellten Maßnahmen bzw. der zugrunde liegenden Erlaubnis des BMK nicht umfasst, sodass die Erhebung der Entgelte in diesen Marktsegmenten weiterhin erfolgt.

[19] 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 bestellter Zugtrasse (Fahrwegkapazitätsbegehren, unabhängig von den bestellten Verkehrstagen) bzw. Bestelländerung erhoben.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in € exkl. 20% USt
1.2	Manuelle Bestelldatenbearbeitung	bestellte Zugtrasse bzw. Bestelländerung	45,00

Tabelle 13: Entgelt "manuelle Bestelldatenbearbeitung"

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	753,00
1.3.2	Zugangsberechtigung ARAMIS Web Client	Nutzer/Monat	163,00
1.3.4	Anschlusseinrichtung ARAMIS Premium Client	Anschluss	1.184,00
1.3.5	Zugangsberechtigung ARAMIS Premium Client	Nutzer/Monat	524,00

Tabelle 14: Entgelte "ARAMIS - Zuginformation"

6.2.2.3 GSM-R

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

- Einmaliges Aktivierungsentgelt pro SIM-Karte (gilt auch für Basis Profile der 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

Tabelle 15: Entgelte "GSM-R"

Die Konditionen zu Bestellung und Kündigung von SIM-Karten sind unter folgendem Link abrufbar.

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	74,49
2.1.2	Verkehrssteuerung und Disposition	Stunde	70,01
2.1.3	Unterstützungsleistung Verkehrssteuerung	Stunde	54,38
2.1.4	Unterstützungsleistung Betriebsabwicklung und Kundeninformation	Stunde	52,44

Tabelle 16: Entgelte "außergewöhnliche Sendungen & Gefahrguttransporte"

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 257,25 €.

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	350,85
1.5.2	Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn – Leistungsentgelt zusätzlich zu 1.5.1 bei Verspätung im Leistungsendbahnhof	je begonnener halber Stunde	85,75

Tabelle 17: Entgelte "Vorspann-/Nachschiebeleistung Pyhrn"

6.2.3.2 Zugang zu Zuglaufcheckpointdaten

Der Zugang zu Zuglaufcheckpointdaten wird monatlich pro Zugang verrechnet. Das Bestellformular ist als Anhang der SNNB abrufbar.

Nr.	Zuglaufcheckpoint-Daten	Einheit	Entgelt in € exkl. 20% USt
1.6.1	Daten Heißläuferortungsanlage (HOA) / Push	Zugang/Monat	270,00
1.6.2	Daten Radkraftmessanlage (RMA) / Push	Zugang/Monat	270,00

Tabelle 18: Entgelte "Zuglaufcheckpointdaten"

6.2.3.3 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	74,49
2.1.2	Verkehrssteuerung und Disposition	Stunde	70,01
2.1.3	Unterstützungsleistung Verkehrssteuerung	Stunde	54,38
2.1.4	Unterstützungsleistung Betriebsabwicklung und Kundeninformation	Stunde	52,44

Tabelle 19: Entgelte "sonstige ergänzende Personalleistungen"

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 %.

6.2.3.4 Fahrzeug-Fingerprint

Die Berichte des Fahrzeug-Fingerprints werden monatlich je Fahrzeug verrechnet. Das Bestellformular ist als Anhang der SNNB abrufbar.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in € exkl. 20% USt
1.7.1	Fahrzeug-Fingerprint Reisezugwagen	Fahrzeug/ Monat	4,32
1.7.2	Fahrzeugfingerprint Güterwagen	Fahrzeug/ Monat	0,43
1.7.3	Fahrzeugfingerprint Triebfahrzeug/ Triebkopf/ Triebwagen	Fahrzeug/ Monat	4,32

Tabelle 20: Entgelte "Fahrzeug-Fingerprint"

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
Bf	Bahnhof
BFZ	Betriebsführungszentrale
bmk	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung
Btkm	Bruttotonnenkilometer
BZELW	BildungsZentrum Eisenbahn & Lehrlingswesen
DB	Dienstbehelf
DLV	Durchleitungsvertrag
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)
RINF	Register of Infrastructure
RNE	Rail Net Europe
RW	Regelwerk
SCG	Schienen-Control, Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mbH
SCK	Schienen-Control Kommission
SNNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
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

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Knoten-Kanten-Modell 37
Abbildung 2: Berechnungsformel Wegeentgelt 52
Abbildung 3: Zuordnungskriterien Marktsegmente für Personenverkehr 54
Abbildung 4: Zuordnungskriterien Marktsegmente für Güterverkehr 55
Abbildung 5: Lärmbonus 58
Abbildung 6: Berechnung Verspätungsminuten im PR-System 59

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Versionsverzeichnis 5
Tabelle 2: Ansprechpartner ÖBB 10
Tabelle 3: Externe Ansprechpartner 11
Tabelle 4: Ansprechpartner RFC 12
Tabelle 5: Grenzstrecken & Grenzbahnhöfe 22
Tabelle 6: Fristen für den Netzfahrplan 2020 33
Tabelle 7: Mindestaufenthaltszeiten 40
Tabelle 8: Mindestwendezeiten 40
Tabelle 9: Mindestbehandlungszeiten für Zugmanipulation 41
Tabelle 10: Standorte Fahrzeug-Fingerprint 51
Tabelle 11: Entgeltsätze - zu Maßnahmen gemäß Verordnung 2020/1429/EU (COVID-19-Ausbruch) siehe Kapitel 6.1.6 61
Tabelle 12: Zu- und Abschläge 62
Tabelle 13: Entgelt "manuelle Bestelldatenbearbeitung" 63
Tabelle 14: Entgelte "ARAMIS - Zuginformation" 63
Tabelle 15: Entgelte "GSM-R" 64
Tabelle 16: Entgelte "außergewöhnliche Sendungen & Gefahrguttransporte" 64
Tabelle 17: Entgelte "Vorspann-/Nachschiebeleistung Pyhrn" 65
Tabelle 18: Entgelte "Zuglaufcheckpointdaten" 65
Tabelle 19: Entgelte "sonstige ergänzende Personalleistungen" 65
Tabelle 20: Entgelte "Fahrzeug-Fingerprint" 66