Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2025

der ÖBB-Infrastruktur AG



Gültig ab
15. Dezember 2024
Version 2.17

ÖBB-Infrastruktur AG
Netzzugang
Praterstern 4
1020 Wien
oss.austria@oebb.at

infrastruktur.oebb.at/snnb

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeine Information 8

1.1 Einleitung 8
1.2 Zweck der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 8
1.3 Rechtliche Aspekte 8
1.3.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen 8
1.3.2 Rechtliche Hinweise und Haftung 8
1.3.2.1 Allgemeine Bemerkungen 8
1.3.2.2 Haftung 8
1.3.3 Beschwerden bei der Schienen-Control Kommission 9
1.4 Aufbau der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 9
1.5 Geltungsdauer, Änderungen und Veröffentlichung 9
1.5.1 Geltungsdauer 9
1.5.2 Änderungen 9
1.5.3 Veröffentlichung 10
1.6 Ansprechpartner 10
1.6.1 ÖBB-Infrastruktur AG 10
1.6.2 Externe Stellen 13
1.7 Zusammenarbeit zwischen europäischen Infrastrukturbetreibern 14
1.7.1 Güterverkehrskorridore 14
1.7.2 Europaweite Zusammenarbeit 14

2 Eisenbahninfrastruktur 16

2.1 Einleitung 16
2.2 Charakteristik des Schienennetzes 16
2.2.1 Grenzen 16
2.2.2 Zusammenhängende Eisenbahnnetze 16
2.2.3 Anschlussbahnen 17
2.3 Schienennetzbeschreibung 17
2.3.1 Anzahl der Streckengleise 17
2.3.2 Spurweite und Gleisabstand 18
2.3.3 Verkehrsstationen 18
2.3.4 Lichtraum und Lademaß 18
2.3.5 Streckenklasse 18
2.3.6 Maximale Gradiente 18
2.3.7 Streckenhöchstgeschwindigkeit 18
2.3.8 Maximale Zuglänge 18
2.3.9 Energieversorgung 19
2.3.10 Zughakengrenzlast und Regelbelastung 19
2.3.11 Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung 19
2.3.12 Verkehrssteuerung und Kommunikationssysteme 19
2.3.12.1 Zugsicherungssysteme 19
2.3.12.2 Verkehrsüberwachung 21
2.3.12.3 Zugfunk/Datenübertragung/GSM-R 21
2.3.12.4 Elektronischer Befehl 22
2.3.12.5 Verschubfunk 22
2.4 Nutzungseinschränkungen und Verkehrseinschränkungen 22
2.4.1 Lichtraumeinschränkungen 22
2.4.2 Umweltschutzbedingte Nutzungsvorschriften 23
2.4.3 Nutzungsvorschriften und -einschränkungen für Gefahrguttransporte 23
2.4.4 Nutzungseinschränkungen für Tunnel 24
2.4.5 Nutzungseinschränkungen für Brücken 24
2.4.6 Streckenabschnitte mit Erfordernis einer Notbremsüberbrückung 24
2.4.7 Streckenabschnitte mit ladegutbedingten Nutzungseinschränkungen 24

2.4.8 Nutzungseinschränkungen für Dampfbetrieb ... 24
2.5 Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur ... 25
2.5.1 Geplante Bauarbeiten ... 25
2.5.2 Informationen über besondere Bauarbeiten ... 26
2.5.3 Wartungsfenster ... 27
2.5.4 Öffnungszeiten ... 27
2.6 Eisenbahninfrastrukturausbauprojekte ... 27
3 Zugangsbedingungen ... 28
3.1 Einleitung - Rechtlicher Rahmen ... 28
3.2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen ... 28
3.2.1 Fahrwegkapazitätsberechtigte ... 28
3.2.2 Allgemeine Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte ... 28
3.2.2.1 EVU ... 28
3.2.2.2 NVU ... 29
3.2.3 Verkehrsgenehmigung und -konzession ... 29
3.2.4 Einheitliche Sicherheitsbescheinigung ... 29
3.2.5 Versicherung ... 29
3.2.6 Bonitätsprüfung ... 29
3.2.7 Berichtspflichten an Statistik Austria ... 29
3.3 Vertragsarten ... 30
3.3.1 Rahmenvertrag (Rahmenregelung gemäß § 64 EisbG) ... 30
3.3.2 Infrastrukturnutzungsvertrag ... 30
3.3.3 Fahrwegkapazitätsvertrag ... 30
3.3.4 Allgemeine Geschäftsbedingungen ... 30
3.3.5 Bahnstromnetznutzungsvertrag, Durchleitungsvertrag ... 30
3.3.6 Umschlagvertrag ... 30
3.4 Spezielle Anforderungen ... 31
3.4.1 Inbetriebnahme und Netzregistrierung von Schienenfahrzeugen ... 31
3.4.1.1 Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen gemäß EisbG ... 31
3.4.1.2 Netzregistrierung der ÖBB-Infrastruktur AG ... 31
3.4.2 Zulassung von Personal ... 31
3.4.2.1 Triebfahrzeugführer ... 31
3.4.2.2 Betriebsbedienstete ... 32
3.4.3 Außergewöhnliche Sendungen/Transporte ... 32
3.4.4 RID-Güter und Umweltschutz ... 33
3.4.4.1 RID-Güter (Gefahrgüter) ... 33
3.4.4.2 Umweltschutz ... 33
4 Zuweisung von Fahrwegkapazität ... 34
4.1 Einleitung ... 34
4.2 Informationen zur Zuweisung von Fahrwegkapazität ... 34
4.2.1 Grundlagen ... 34
4.2.2 Rahmenbedingungen für die Planungen ... 35
4.2.3 Symmetrisch vertaktete Personenverkehre ... 38
4.2.4 Vorrangregeln ... 39
4.2.5 Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen ... 41
4.2.6 Geplante Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur ... 42
4.3 Kapazitätsvorhaltungen für Temporary Capacity Restrictions (TCR) ... 42
4.4 Rahmenvertrag (Rahmenregelung gem. § 64 EisbG) ... 42
4.5 Zugtrassenzuweisung ... 43
4.5.1 Fristen für den Netzfahrplan 2025 und 2026 ... 43
4.5.2 Nachtragsbestellungen zum Netzfahrplan ... 44
4.5.3 Fristen für den unterjährigen Verkehr und Ad-hoc-Zugtrassenbegehren ... 44
4.5.4 Streitfallregelung ... 46
4.6 Überlastete Eisenbahninfrastruktur ... 46

4.7 Außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte 46
4.8 Regeln nach der Zugtrassenzuweisung 46
4.8.1 Anpassen von Fahrwegkapazität durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten 46
4.8.2 Anpassen von Fahrwegkapazität durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen 47
4.8.3 Nicht genutzte Fahrwegkapazitäten 47
4.8.4 Stornierung durch Fahrwegkapazitätsberechtigte 47
4.9 Timetable and Capacity Redesign (TTR) 47
4.10 Grundsätze der Kapazitätszuweisung für Güterverkehrskorridore 48
5 Leistungen und Entgelte 49
5.1 Einleitung 49
5.2 Entgeltgrundsätze 49
5.3 Mindestzugangspaket 50
5.3.1 Wegeentgeltstruktur 51
5.3.2 Verkehrsarten 53
5.3.3 Zu- und Abschläge 54
5.3.3.1 Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur 54
5.3.3.2 Performance Regime 55
5.3.4 Entgeltsätze Mindestzugangspaket 57
5.3.5 Ausblick zur geplanten Wiedereinführung von Marktaufschlägen 58
5.4 Zusatzleistungen zum Mindestzugangspaket 59
5.4.1 Zuginformation ARAMIS 59
5.4.2 GSM-R 59
5.4.3 Leistungen für außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte 60
5.5 Nebenleistungen zum Mindestzugangspaket 60
5.5.1 Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn 60
5.5.2 Zugang zu Zuglaufcheckpoint-Daten 61
5.5.3 Erlaubniskarte 62
5.5.4 Sonstige ergänzende Personalleistungen 63
5.5.5 Bereitstellung zusätzlicher, gedruckter Informationen 63
5.5.6 Fahrzeug-Fingerprint 64
5.5.7 infraDOAS 65
5.5.8 SFIT 66
5.6 Finanzielle Anreize 66
5.6.1 Reservierungsentgelt 66
5.6.2 Bearbeitungs- und Stornierungsentgelt ab Netzfahrplanperiode 2027 67
5.7 Performance Regime 69
6 Betriebliche Belange 70
6.1 Einleitung 70
6.2 Regelwerke 70
6.2.1 Zugbegleiterloser Betrieb 70
6.2.2 Fachseminar und Ausbildung 70
6.2.3 Streckenkenntnis für Alternativ- und Umleitungsstrecken 70
6.3 Betriebsmaßnahmen 71
6.3.1 Grundsätze 71
6.3.2 Abweichungsmanagement 71
6.3.3 Betriebsstörungen 71
6.4 Tools zur Zuginformation und -überwachung 71
7 Serviceeinrichtungen und -leistungen 72
7.1 Einleitung 72
7.2 Übersicht 72
7.3 Auflistung der einzelnen Serviceeinrichtungen und -leistungen 72
7.3.1 Allgemeines 72
7.3.2 Nutzung von Verkehrsstationen 72

7.3.2.1 Allgemeine Information 72
7.3.2.2 Serviceleistungen 73
7.3.2.3 Kategorisierung der Basisleistungen 77
7.3.2.4 Entgelte 82
7.3.2.5 Bestellung und Zuweisung 86
7.3.3 Güterterminals 88
7.3.4 Verschubleistungen 89
7.3.4.1 Allgemeine Information 89
7.3.4.2 Leistungen 89
7.3.4.3 Verschubleistungen in Verschubknotenbahnhöfen 90
7.3.4.4 Verschubleistungen außerhalb der Verschubknotenbahnhöfe 95
7.3.4.5 Entgelte 99
7.3.4.5.1 Verschubleistungen in Verschubknotenbahnhöfen 99
7.3.4.5.2 Verschubleistungen außerhalb der Verschubknotenbahnhöfe 100
7.3.4.5.3 Zusatzleistungen Verschub 102
7.3.4.6 Bestellung und Zuteilung 102
7.3.5 Abstellkapazitäten 104
7.3.6 Wartungseinrichtungen 104
7.3.7 Sonstige technische Einrichtungen 104
7.3.7.1 Allgemeine Informationen 104
7.3.7.2 Serviceleistungen 105
7.3.7.3 Beschreibung der Leistung 105
7.3.7.4 Entgelte 107
7.3.7.5 Bestellung und Zuteilung 112
7.3.8 Hafenanlagen 113
7.3.9 Bahnstromnetznutzung 114
7.3.9.1 Allgemeine Information 114
7.3.9.2 Leistung 114
7.3.9.3 Leistungsbeschreibung 114
7.3.9.4 Entgelte 114
7.3.9.5 Bestellung und Abrechnung 115
7.3.10 Tankanlagen 116

Abkürzungsverzeichnis 117

Abbildungsverzeichnis 121

Tabellenverzeichnis 122

Versionsverzeichnis

Änderungen gegenüber der ursprünglichen Dokumentversion

Version	Datum	Ziffer	Inhalt der Änderung
0.1	25.07.2023	-	Entwurf Erstfassung Koordinierung
1.0	07.12.2023	-	Erstfassung
1.1	29.03.2024	2.2.2 2.3.12.1 2.5.2 7.3.2.3	Ergänzung Schiene OÖ GmbH Ergänzung Neubaustreckenabschnitte mit ETCS und Ausnahme PZB Ergänzung Bauarbeiten SŽ-Infrastruktur Aktualisierung Verfahrensstand in Hinweis
1.2	03.05.2024	2.3.12.4 2.5.2 5.3 5.5.7	Aktualisierung Verfügbarkeitszeitpunkt elektronischer Befehl Aktualisierung Bauarbeiten SŽ-Infrastruktur Aktualisierung Verfügbarkeitszeitpunkt elektron. Zugfahrtmanagement Aktualisierung Verfügbarkeitszeitpunkt infraDOAS
1.3	04.06.2024	2.5.2 4.2.1 7.3.4	Aktualisierung Baubetriebsplan Ergänzung bzgl. Einbringung Fahrwegkapazitätsbegehren Aufnahme Leistung Wagendatenschnittstelle
1.4	05.06.2024	4.2.5	Aufnahme Hinweis aufgrund Verfahren zu SCK-24-002
1.5	25.06.2024	4.2.5	Aktualisierung Hinweis zu Verfahren SCK-24-002
1.6	16.09.2024	4.2.5	Aktualisierung Hinweis zu Verfahren SCK-24-002
1.7	04.11.2024	2.3.12.4, 5.3 und 5.5.7	neues Implementierungsdatum elektronischer Befehl/ ZFM/ infraDOAS: 15.12.2025
2.0	15.12.2024	1.7.2 2.3.11 3.2.7 4.2.3 4.8.2 4.8.4 5.3 5.3.2 5.5.6 5.5.7 5.6.2 7.2 7.3.2.2/ 7.3.2.3 7.3.2.4 7.3.4.6 7.3.5 7.3.7.2-7.3.7.5 7.3.7.3	Redaktionelle Überarbeitung Links Korrektur Bezeichnung SNNB-Anhang Aufnahme von Information bzgl. Berichtspflichten an Statistik Austria Aktualisierung Verweise Redaktionelle Überarbeitung Aufnahme neues Kapitel zu Stornierung durch Fahrwegkapazitätsberechtigte Redaktionelle Überarbeitung Textteil Elektronisches Zugfahrtmanagement Präzisierung Verkehrsarten (neue Zugklasse Interregioverkehre) Aktualisierung zu Datenbereitstellung Fingerprint Redaktionelle Überarbeitung Überarbeitung Bearbeitungs- und Stornierungsentgelt Redaktionelle Überarbeitung Übersicht Präzisierung Format für Aushänge Aktualisierung Entgeltsätze für Flächen für den Fahrscheinverkauf Redaktionelle Überarbeitung Präzisierung von Begrifflichkeiten Präzisierung von Begrifflichkeiten Aufnahme Probebetrieb Besandungsanlage
2.1	25.03.2025	4.2.1	Aktualisierung Verweis auf § 57c EisbG

2.2	17.04.2025	1.6.2 2.4.2 3.2.3. 3.4.2.1 4.2.3	Aktualisierung BMK/BMIMI Redaktionelle Anpassung aufgrund des Inkrafttretens „Quieter Routes“ Aktualisierung BMK/BMIMI Aktualisierung BMK/BMIMI und Korrektur Aktualisierung BMK/BMIMI
2.3	08.05.2025	5.5.7	Adaptierung Entgelt Lizenz infraDOAS pro
2.4	16.05.2025	7.3.2.3	Anpassung aufgrund von VwGH-Erkenntnis im Rahmen von SCK-19-013
2.5	28.05.2025	7.3.4.2	Aufnahme einer Passage zu Verschubbereichen mit ortsbedienten Weichen
2.6	05.06.2025	4.5.2 5.5.5	Aktualisierung betreffend Änderungstermine Aktualisierung Bestellung gedruckter Unterlagen
2.7	01.07.2025	7.3.4.5	Reduktion der Entgelte für Verschubleistungen
2.8	11.07.2025	2.5.2	Entfall Passage zu Bauarbeiten im Netz der SŽ-Infrastruktur
2.9	23.07.2025	4.2.1	Aktualisierung zu Bestellportal für außergewöhnliche Sendungen
2.10	24.07.2025	7.3.2.4	Anpassung im Zuge des SCK-Verfahrens 25-027
2.11	27.08.2025	6.3.3	Ergänzung zu Krisen- und Ereignismanagement
2.12	11.09.2025	5.3.5	neues Kapitel Ausblick zur geplanten Wiedereinführung von Marktaufschlägen
2.13	18.09.2025	4.2.5	Anpassung aufgrund von BVwG-Erkenntnis im Rahmen von SCK-24-002
2.14	29.10.2025	2.3	Aktualisierung zum Probebetrieb Koralmbahn
2.15	04.11.2025	7.3.2	Ergänzung von Ständern mit QR-Codes
2.16	11.11.2025	2.3.12.4, 5.3 5.5.7	Aktualisierung Inbetriebnahme elektronischer Befehl Aktualisierung infraDOAS
2.17	25.11.2025	7.3.7.3	Aktualisierung Inbetriebnahme Besandungsanlage

Tabelle 1: Versionsverzeichnis

1 Allgemeine Information

1.1 Einleitung

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 Zweck 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 Rechtliche Aspekte

1.3.1 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.

1.3.2 Rechtliche Hinweise und Haftung

1.3.2.1 Allgemeine Bemerkungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist gemäß § 59 EisbG verpflichtet, SNNB zu erstellen (§ 59 Abs 1 EisbG) und zu veröffentlichen (§ 59 Abs 3 EisbG) sowie auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern (§ 59 Abs 2 EisbG).

1.3.2.2 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 können.

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 der SNNB bedürfen der vorherigen ausdrücklichen Zustimmung der ÖBB-Infrastruktur AG.

1.3.3 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.

1.4 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. Eisenbahninfrastruktur
3. Zugangsbedingungen
4. Zuweisung von Fahrwegkapazität
5. Leistungen und Entgelte
6. Betriebliche Belange
7. Serviceeinrichtungen und -leistungen

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.

1.5 Geltungsdauer, Änderungen und Veröffentlichung

1.5.1 Geltungsdauer

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 2025 grundsätzlich vom 15.12.2024, 0:00 Uhr, bis 13.12.2025, 24:00 Uhr, gültig.

1.5.2 Änderungen

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

1.5.3 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.

1.6 Ansprechpartner

1.6.1 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)[1] *Geschäftsbereich Netzzugang – Vertrieb* *Praterstern 4, 1020 Wien*	OSS Netzzugang	oss.austria@oebb.at
Technischer Kundensupport *Netzzugang – Digitales Kapazitätsservice* *Team Fahrplangrundlagen* *Praterstern 4, 1020 Wien*	Patrick Wögenstein, MA	+43 664 6175590 mama-anfrage@oebb.at
	René Faullant	+43 664 78051612 mama-anfrage@oebb.at
	Vincent Feichtenschlager	+43 664 8263259 mama-anfrage@oebb.at
Bestellung von Fahrwegkapazität - Trassenmanagement		
Bestellung Güterverkehr für den Netzfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen *Netzzugang* *Praterstern 4, 1020 Wien*	Ernest Windholz *Internationaler Güterverkehr*	+43 664 78281190 ernest.windholz@oebb.at
	Robert Glinz *Internationaler Güterverkehr*	+43 664 88425055 robert.glinz@oebb.at
	Gerald Steindl *Nationaler Güterverkehr*	+43 664 6172036 gerald.steindl@oebb.at
	Mst. Markus Rochovansky *Internationaler Güterverkehr*	+43 664 6172037 markus.rochovansky@oebb.at

[1] Als Bürozeit von OSS (Geschäftsbereich Netzzugang – Vertrieb) gilt die Zeit von Montag bis Donnerstag von 08:00 bis 15:00 Uhr sowie Freitag 08:00 bis 12:00 Uhr. Die Bürozeiten für Feiertage werden separat bekannt gegeben.

Bestellung Personenverkehr für den Netzfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen *Netzzugang* *Kammanngasse 27, 2700 Wiener Neustadt*	Ing. Helmut Fruhmann	+43 664 6172038 helmut.fruhmann@oebb.at
Unterjähriger Sonderzugverkehr, Ad-Hoc-Verkehr Personen- und Güterverkehr ab Folgetag (siehe auch Kapitel 4.5.3) *Netzzugang* *Kammanngasse 25, 2700 Wiener Neustadt*	Max Kernegger *Teamkoordinator Unterjähriger Fahrplan*	+43 664 2866395 max.kernegger@oebb.at sonderzug@oebb.at
Ad-hoc-Verkehr, Verkehre für den selben Tag (erreichbar 00:00 – 23:59 Uhr) und **Ad-hoc-Verkehr bei unvorhergesehenen Streckensperren und Eisenbahninfrastruktur-einschränkungen** für den laufenden Tag bis einschließlich des dritten und maximal für die nächsten darauffolgenden 3 Bürotage des Geschäftsbereichs Netzzugang – Trassenmanagement[2] (siehe auch Kapitel 4.5.3)	Betriebsführungszentrale Wien	+43 5 1778 855 11000 bfzw-beko@oebb.at
	Betriebsführungszentrale Linz	+43 5 1778 855 15000 bfzl-beko@oebb.at
	Betriebsführungszentrale Salzburg	+43 5 1778 855 14000 bfzs-beko@oebb.at
	Betriebsführungszentrale Villach	+43 5 1778 855 12000 bfzv-beko@oebb.at
	Betriebsführungszentrale Innsbruck	+43 5 1778 855 13000 bfzi-beko@oebb.at
Außergewöhnliche Sendungen/ Transporte		
Außergewöhnliche Sendungen/Transporte *Netzzugang* *Praterstern 4, 1020 Wien*	AS.Grundlagen@oebb.at	
	Christoph Dam	+43 664 6172753
	Julian Hammer	+43 664 8512722
	Matthias Harbart	+43 664 6171341
Anmeldung Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen *Netzzugang – Trassenmanagement* *Team Unterjähriger Fahrplan* *Bahnhofstraße 69, 3430 Tulln*	Andreas Fischer	+43 664 6173733 aussergewoehnliche-sendungen@oebb.at
Vertrieb - Kundenbetreuung		
Netzzugang – Vertrieb *Team Kundenbetreuung* *Praterstern 4, 1020 Wien*	Sandra Vincze	+43 644 8417817 infra-nz.vertrieb@oebb.at
Vertrieb - Bestellung von Bahnstrom		
Netzzugang – Vertrieb *Team Kundenbetreuung* *Praterstern 4, 1020 Wien*	Vertrieb	infra-nz.vertrieb@oebb.at

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

Verrechnung		
Verrechnung *Netzzugang – Vertrieb* *Praterstern 4, 1020 Wien*	Karl Baumer	+43 664 6170170 infra.nz-abrechnung@oebb.at
Terminal Service Austria		
Terminal Service Austria	Vertrieb	vertrieb.tsa@oebb.at
Eisenbahninfrastruktureinschränkungen		
Geplante Bauarbeiten *Netzzugang - Kapazitätsmanagement*	Dipl.-Ing. Roland Pavel	+43 664 6176120 Baubetriebsplanung@oebb.at
Fahrplanmaßnahmen bei geplanter Einschränkung der Eisenbahninfrastruktur **und Fahrplanmaßnahmen bei ungeplanter Einschränkung** der Eisenbahninfrastruktur ab dem 4. Bürotag *Netzzugang - Kapazitätsmanagement Baufahrplan* *Praterstern 4, 1020 Wien*	Robert Weisz	+43 664 8217556 robert.weisz@oebb.at baufahrplan@oebb.at
Rechtliche Angelegenheiten		
Rechtliche Angelegenheiten *Recht und Beteiligungsmanagement* *Praterstern 3, 1020 Wien*	Markus Stadlhuber	+43 664 6172970 markus.stadlhuber@oebb.at
Bestellung von Erlaubniskarten *Recht und Beteiligungsmanagement* *Praterstern 3, 1020 Wien*	infra.bl-erlaubniskarte@oebb.at	
Zulassung und betriebliche Normen/Sicherheit		
Netzregistrierung von Schienenfahrzeugen *Netzzugang – Digit. Kapazitätsservice* *Team Techn. Netzzugang* *Praterstern 4, 1020 Wien*	Dipl.-Ing. Wolfgang Strehn	+43 664 6177798 wolfgang.strehn@oebb.at
Anerkennung von Ausbildungen für Betriebsbedienstete **Normen**	Ing. Karl Steiner *Leitung Standards* *Sicherheit und Qualität*	+43 5 1778 97 35378 karl.steiner@oebb.at Praterstern 3, 1020 Wien
ETCS		
Technische Anfragen *Bahnsysteme* *Praterstern 3, 1020 Wien*	Ing. Ramo Begic, MSc	+43 664 286 58 32 kms.etcs@oebb.at

Infra-Key Management Center *Beantragung von infrastrukturseitigen ETCS-Keys* *Bahnsysteme* *Praterstern 3, 1020 Wien*	Julian Rauschka	kms.etcs@oebb.at
Meldung umweltgefährdender Einwirkungen		
Meldung umweltgefährdender Einwirkungen	Betriebsführungszentrale Wien	+43 5 1778 855 11001
	Betriebsführungszentrale Linz	+43 5 1778 855 15010
	Betriebsführungszentrale Salzburg	+43 5 1778 855 14010
	Betriebsführungszentrale Villach	+43 5 1778 855 12010
	Betriebsführungszentrale Innsbruck	+43 5 1778 855 13002
Lichtraum		
Lichtraum *Streckenmanagement und Anlagen-entwicklung*	Dipl.-Ing. Ludwig Rossbacher	+43 664 6172632 infra.lichtraum@oebb.at
Schulungen		
Betriebliche Aus- und Weiterbildungen *Praterstern 4, 1020 Wien*	Ursula Ulz *Leiterin Betriebliche Aus- & Weiterbildung*	+43 664 88425530 ursula.ulz@oebb.at
Fahrzeug und traktionstechnische Aus- und Weiterbildungen *Kollerbergweg 6, 3100 St. Pölten*	Christian Grabensteiner *Leiter Fahrzeug- und traktionstechnische Aus- und Weiterbildung*	+43 664 2861553 christian.grabensteiner@oebb.at
Technische Ausbildung *Praterstern 4, 1020 Wien*	Angelika Bernhard, MA *Leiterin Technische Ausbildung*	+43 664 6175069 angelika.bernhard@oebb.at
Bestellung von Aus- und Weiterbildungen *Praterstern 4, 1020 Wien*	Kundenmanagement	bildungsservice-infra@oebb.at

Tabelle 2: Ansprechpartner ÖBB

1.6.2 Externe Stellen

Aufgabenbereich	Behörde	Kontaktdaten
Verkehrsgenehmigung und -konzession	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Sektion IV, Abt. E3	+43 1 71162 652204 e3@bmimi.gv.at *Radetzkystraße 2, 1030 Wien*
Sicherheitsbescheinigung		
Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen gemäß EisbG	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Sektion IV, Abt. E2	+43 1 71162 652211 e2@bmimi.gv.at *Radetzkystraße 2, 1030 Wien*
Zulassung von Triebfahrzeugführern		
Streitigkeiten und Konfliktbehandlung	Schienen-Control GmbH Schienen-Control Kommission	+43 1 5050707 office@schienencontrol.gv.at *Linke Wienzeile 4, 1060 Wien*

Tabelle 3: Externe Ansprechpartner

1.7 Zusammenarbeit zwischen europäischen Infrastrukturbetreibern

1.7.1 Güterverkehrskorridore

Das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG umfasst abschnittsweise auch fünf in Betrieb befindliche Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors, RFC), deren Grundlage die Verordnung (EU) 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 22.09.2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, Abl 2010 L 276/22, ist. Für diese Güterverkehrskorridore gelten jeweils besondere Regelungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität (Framework for the Allocation of Infrastructure Capacity, Corridor Information Document – Buch 4), die auf den Websites der Güterverkehrskorridore (nähere Informationen siehe Website der RNE) veröffentlicht sind.

Aufgabenbereich	Ansprechpartner	Kontaktdaten
RFC 3: Skandinavien-Mittelmeer Korridor Stockholm/[Oslo]/Trelleborg – Malmö – København – Hamburg – Innsbruck – Verona-La Spezia/Livorno/Ancona/Taranto/Augusta/Palermo	Mag. Heidi Müller	+43 664 6171690 heidelinde.mueller@oebb.at *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		
RFC 7: Orient-Ostmediterraner Korridor Praha – Wien/Bratislava – Budapest // București – Constanţa // Vidin – Sofia – Burgas/Svilengrad/Thessaloniki – Athína	Dr. Helga Steinberger, MBA	+43 664 6176644 helga.steinberger@oebb.at *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		
RFC 10: Alpine–Western Balkan Korridor Salzburg – Villach – Ljubljana – / Wels / Linz – Graz – Maribor – Zagreb – Vinkovci / Vukovar– Tovarnik – Belgrad – Sofia – Svilengrad (Bulgarian-Turkish border)		

Tabelle 4: Ansprechpartner RFC

1.7.2 Europaweite Zusammenarbeit

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Mitglied von RailNetEurope (RNE), einer Vereinigung von europäischen Infrastrukturbetreibern 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 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 Schienennetz

Die Kontaktinformationen zum One Stop Shop in Österreich finden Sie auf der Website des Geschäftsbereichs Netzzugang der ÖBB-Infrastruktur AG.

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 Wegeentgelts für internationale Fahrwegkapazitäten, Entfernungsangaben
- TIS (Train Information System): Zuglauf-Echtzeit-Information zu internationalen Reise- oder Güterzügen
- CCS (Common Components System): besteht aus drei Elementen, die die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnverkehrs gewährleisten (Common Interface, Central Reference File Database und Certification Authority)

2 Eisenbahninfrastruktur

2.1 Einleitung

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

2.2 Charakteristik des Schienennetzes

2.2.1 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.

2.2.2 Zusammenhängende Eisenbahnnetze

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

- DB: DB InfraGo AG
- GySEV/Raaberbahn: Györ-Sopron-Ebenfurt Vasút Zrt./Raab-Oedenburg Ebenfurther Eisenbahn AG
- RFI: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- SBB CFF FFS: SBB AG
- SŽ – Infrastruktura, d. o. o.: Slovenske železnice-Infrastruktura, d. o. o.
- SŽCZ: Správa železnic, statni organizace
- MÁV: Magyar Államvasutak Zrt.
- ŽSR: Železnice Slovenskej republiky

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

Grenzstrecken/-bahnhöfe

Tschechien	Summerau – Horní Dvořiště Gmünd NÖ – České Velenice Retz – Šatov Bernhardsthal (Hohenau) – Břeclav	**Italien**	Arnoldstein – Tarvisio Boscoverde Sillian – San Candido/Innichen Brennero/Brenner
Slowakei	Marchegg – Devínska Nová Ves Kittsee – Bratislava-Petržalka	**Schweiz**	Feldkirch – Buchs (SG) Lustenau – St. Margrethen

Ungarn	Nickelsdorf – Hegyeshalom (MÁV) Loipersbach-Schattendorf – Sopron (GySEV) Deutschkreutz – Sopron (GySEV) Jennersdorf – Szentgotthárd (GySEV)	**Deutschland**	Lochau-Hörbranz – Lindau-Insel sowie Lochau-Hörbranz – Lindau-Aeschach Vils – Pfronten-Steinach Ehrwald-Zugspitzbahn – Griesen (Oberbayern) Scharnitz – Mittenwald Kufstein – Kiefersfelden Salzburg Hbf – Freilassing Braunau/Inn – Simbach (Inn) Schärding – Passau Hbf
Slowenien	Spielfeld-Straß – Šentilj 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:

- 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
- Schiene OÖ GmbH
- Steiermärkische Landesbahnen
- Wiener Lokalbahnen AG
- Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG)

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

2.2.3 Anschlussbahnen

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

2.3 Schienennetzbeschreibung

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Strecken sind in der Liste Streckenverfügbarkeit angeführt.

Bestimmungen zum Probebetrieb auf der Koralmbahn ab 01.11.2025 sind den Anhängen der SNNB zu entnehmen.

2.3.1 Anzahl der Streckengleise

Die Anzahl der Streckengleise ist in der Streckenbeschreibung bzw. im Register of Infrastructure (RINF) Austria ersichtlich.

2.3.2 Spurweite und Gleisabstand

Das Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG besteht ausschließlich aus Strecken mit der in Europa üblichen Normalspurweite von 1435 mm. Der Mindestgleisabstand für Neubauten auf dem Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG beträgt 4,00 m, der geringste Mindestgleisabstand für einzelne, bestehende Strecken beträgt 3,42 m (gerades Gleis).

2.3.3 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 Kapitel 7.3.2 zu finden.

Informationen zu Verkehrsstationen mit Hilfeleistung für mobilitätseingeschränkte Personen, Streckensperren und Verkehrsstationen 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 entsprechend unterwiesen/geschult sind.

2.3.4 Lichtraum und Lademaß

Angaben über Lichtraum und Lademaß sowie ergänzende Informationen sind in den Vorbemerkungen zu den Streckenbeschreibungen auf der Webseite der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im Register of Infrastructure (RINF) Austria und der Streckenbeschreibung in den Anhängen der SNNB ersichtlich.

2.3.5 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 im Register of Infrastructure (RINF) Austria enthalten.

2.3.6 Maximale Gradiente

Die maximale Gradiente in Fahrtrichtung 1 und Fahrtrichtung 2 ist in der Streckenbeschreibung ersichtlich.

2.3.7 Streckenhöchstgeschwindigkeit

Die jeweilige Höchstgeschwindigkeit ist in der Streckenbeschreibung bzw. im Register of Infrastructure (RINF) Austria ersichtlich.

2.3.8 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.

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

2.3.10 Zughakengrenzlast und Regelbelastung

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

2.3.11 Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung

Die VzG-Fahrplanunterlage „VzG Auflistung der Strecken für Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung“ ist den Anhängen der SNNB zu entnehmen.

2.3.12 Verkehrssteuerung und Kommunikationssysteme

2.3.12.1 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, darüber hinaus muss das führende Fahrzeug bei personenbefördernden Zügen ab 2025, auf mit PZB ausgestatteten Strecken der ÖBB-Infrastruktur AG, mindestens mit der Funktionalität PZB 90 ausgestattet sein.

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.

Aus Sicherheitsgründen ist am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG keine ältere LZB Software als die Version C3.2 bzw. M8.2 auf LZB 80/16 Fahrzeuggeräten zulässig.

Die verfügbaren Zugsicherungssysteme sind in der Streckenbeschreibung bzw. im Register of Infrastructure (RINF) Austria ersichtlich.

Die Ausrüstung von Strecken oder Streckenteilen mit dem Zugsicherungssystem ETCS und die Anforderungen 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 28.07.2014 über die Umwidmung bestehender Frequenznutzungsrechte im GSM-Bereich (900 MHz und 1800 MHz) sind

bereits vermehrt negative Beeinflussungen bestehender GSM-R Endgeräte festzustellen. Um einen sicheren und ordentlichen Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten, welcher dem Stand der Technik in Bezug auf ETCS entspricht, wird empfohlen, GSM-R Funkmodule einzusetzen, welche die ETSI-Spezifikation TS 102 933-1, Version 1.3.1 oder höher erfüllen. Werden durch den Einsatz älterer Funkmodule, die nicht der aktuellen Norm entsprechen, Störungen oder Gefährdungen verursacht, so hat das EVU die negativen Folgen hieraus, insbesondere die negative Beeinflussung seines eigenen ETCS Betriebs, zu tragen. 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 1 lit e der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 11.05.2016 über Eisenbahnsicherheit, Abl 2016, L 138/102). Zudem haben die EVU im Falle einer Störung oder bei Anfrage durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen alle für die Störungsermittlung notwendigen Daten, insbesondere Aufzeichnungen der Registriereinrichtungen der Triebfahrzeuge (u.a. Geschwindigkeitsstreifen, JRU-Daten) binnen einer Woche elektronisch zu übergeben.

Darüber hinaus kommt auf den Neubaustreckenabschnitten

- Wien – St. Pölten (Abzw. Knoten Hadersdorf – Tullnerfeld – Knoten Wagram) und
- Unterinntal (Abzw. Knoten Radfeld – Abzw. Fw 2)

ausschließlich das Zugsicherungssystem ETCS L2 ohne ortsfeste Lichtsignale zum Einsatz. Eine zusätzlich vorhandene PZB auf diesen Strecken(-abschnitten) dient ausschließlich zum Räumen der Strecke

Auf ausgewählten Strecken(-abschnitten) (s. Website) kommt ausschließlich das Zugsicherungssystem ETCS L2 ohne ortsfeste Lichtsignale zum Einsatz.

Zusätzlich zur Streckenbeschreibung sind Ausbaupläne und Anforderungen zu ETCS auf der Website zu finden.

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.
- Bei 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 „Einfahrverhinderung“ 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.

Um Triebfahrzeugen Fahrten auf ETCS Level 2 zu ermöglichen, müssen ETCS-Triebfahrzeuggeräte (OBU) und Radioblockcenter verschlüsselt kommunizieren können. Hierzu werden entsprechende kryptographische Schlüssel (kurz: „ETCS-Keys“), sowohl triebfahrzeugseitig als auch infrastrukturseitig, benötigt. Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt nach Anfrage beim Infra-Key Management Center (KMC) infrastrukturseitige ETCS-Keys zur Verfügung. Die Gültigkeit dieser infrastrukturseitigen ETCS-Keys beträgt 5 Jahre. Der Zugangsberechtigte ist verantwortlich dafür, dass ein gültiger triebfahrzeugseitiger ETCS-Key auf dem Fahrzeug vorhanden ist. Für die Erstellung dieses triebfahrzeugseitigen ETCS-Keys ist ein beliebiges fahrzeugseitiges KMC notwendig. Nähere Informationen sind hier zu finden.

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 01.12.2025 verpflichtend) mit kompatiblen GSM-R Funkmodulen entsprechend ETSI-Spezifikation TS 103 328 V1.2.1 oder höher auszustatten.

Ab Dezember 2027 ist die Anwendung der ETCS-Ausrüstung entsprechend „Set of specifications 3 (ETCS B3 R2 GSM-R B1)“ in der Systemversion 2.1 auf den ETCS-Level-2-Strecken im Einsatz.

Im Zuge der Aktualisierung der TSI CCS wurde der CR940 durch die ERA beschlossen und stellt eine Voraussetzung für die Nutzung der Wiener Schnellbahn (Floridsdorf(e) – Meidling(e)) ab 2027 dar und muss im entsprechenden Systemversionsmanagement der ETCS OBU berücksichtigt werden.

Ein Ausblick über zukünftige Entwicklungen sind dem ETCS Ausbauplan zu entnehmen.

2.3.12.2 Verkehrsüberwachung

Das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG ist flächendeckend mit einer rechnergestützten Zugüberwachung 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 Lenkplans 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 bzw. im Register of Infrastructure (RINF) Austria ersichtlich.

2.3.12.3 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 28.07.2014 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 1 lit e der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 11.05.2016 über Eisenbahnsicherheit, Abl 2016, L 138/102). Zudem haben die EVU im Falle einer Störung oder bei Anfrage durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen alle für die Störungsermittlung notwendigen Daten binnen einer Woche elektronisch zu übergeben. Das GSM-R Band kennzeichnet den Frequenzbereich von 876 bis 915 MHz (Uplink) bzw. 921 bis 960 MHz (Downlink).

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

2.3.12.4 Elektronischer Befehl

Schriftliche Aufträge gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) werden voraussichtlich in der Netzfahrplanperiode 2026[3] durch die ÖBB-Infrastruktur AG per Datenschnittstelle an die EVU übermittelt. Diesbezüglich werden konkrete Inkraftsetzungstermine durch die ÖBB-Infrastruktur AG gesondert verlautbart. Die primäre Nutzung des elektronischen Befehls gem. betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) ist ab Einführung verpflichtend. Als Rückfallebene bei Ausfall der Datenschnittstelle kommt gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) ab diesem Zeitpunkt das Zusprechen mittels Sammelbefehl oder die heute verwendete Papierform zur Anwendung, wobei die Wahl der Rückfallebene der ÖBB-Infrastruktur AG obliegt. Zusätzliche Informationen zur Datenschnittstelle finden Sie in Kapitel 5.3 bzw. hier.

2.3.12.5 Verschubfunk

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt unterschiedliche Funksysteme (Analoger Bündelfunk, Konventioneller Analogfunk, Analoger Zugfunk UIC 751-3, Digitaler Zugfunk GSM-R) entlang von Bahnstrecken und in Betriebsstellen. Diese dienen der fernmündlichen Kommunikation zwischen betriebssteuernder Stelle und Verschubleiter, Verschubmannschaft und Triebfahrzeugführern.

Seit 01.01.2023 ist eine Vereinheitlichung der Analogfunksysteme in Umsetzung. Dazu werden die in der ÖBB-Infrastruktur AG genutzten verschiedenen analogen Funkbänder auf das Frequenzband UIC 751-3 mit Erweiterung um den V-Betrieb harmonisiert. Die Frequenzkanalübersicht ist auf der Website der ÖBB-Infrastruktur AG veröffentlicht.

Vereinfachte Verschubtätigkeiten (ohne Verschubmannschaft), die in direktem Zusammenhang mit der Zugfahrt stehen, können über die bestehenden analogen Zugfunk-C Einrichtungen im 25kHz Kanalraster entsprechend der Funkausleuchtung oder über die bestehende GSM-R Zugfunkeinrichtung entsprechend der Zugfunkausleuchtung abgewickelt werden.

Der V-Betrieb ist nach einem Übergangszeitraum ab 01.01.2026 verpflichtend.

Ab 01.01.2026 ist weiters die Errichtung und Inbetriebnahme eines DMR Systems (Digital Mobile Radio – nach ETSI Standard Tier2) im UIC 751-3 Frequenzbereich mit 12,5 kHz Kanalraster für Verschubtätigkeiten im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG umgesetzt und damit eine entsprechende Ausrüstung der Fahrzeuge bei Verschubtätigkeiten mit Verschubmannschaften verpflichtend.

2.4 Nutzungseinschränkungen und Verkehrseinschränkungen

Die Eisenbahninfrastruktur kann entsprechend ihren technischen Merkmalen ohne Einschränkungen genutzt werden (siehe Streckenbeschreibung bzw. Register of Infrastructure (RINF) Austria).

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

[3] voraussichtlich zweite Jahreshälfte; die Bekanntgabe eines konkreten Datums erfolgt so bald wie möglich.

2.4.2 Umweltschutzbedingte Nutzungsvorschriften

Folgende Strecken(-abschnitte) unterliegen aufgrund behördlich angeordneter Begrenzungen der Schallemissionen lärmschutzbedingten Nutzungseinschränkungen:

- Strecke 10104/33001: Strecke Staatsgrenze n. Kufstein – Staatsgrenze n. Brenner, Abzw. Knoten Radfeld – Abzw. Fw 2, (Unterinntalstrecke Alt- und Neubaustrecke)
- Strecke 13001: Strecke Wien – Salzburg, Knoten Hadersdorf – Knoten Wagram (Neubaustrecke Wien-St. Pölten)
- Strecke 10101: Strecke Wien – Salzburg, Knoten Wagram – Knoten Rohr (Güterzugumfahrung St. Pölten)
- Strecke 10102/13001: Strecke Wien-Salzburg, Umfahrung Enns – viergleisiger Ausbau km 165,371 bis km 175,639 (Alt- und Neubaustrecke)

Am 8. Dezember 2024 ist die Bestimmung für die „Quieter Routes“/ Leisere Strecken der TSI Noise-Richtlinie (EU) 2019/774 in Kraft getreten. Ab diesem Zeitpunkt dürfen auf wesentlichen Teilen des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur AG keine „lauten“ Güterwagen (vgl. insb. Kapitel 7.2.2, Anhang der TSI Noise-Richtlinie) mehr geführt werden. Nähere Informationen dazu finden Sie hier.

Folgende Strecken(-abschnitte) unterliegen weiteren umweltschutzbedingten Nutzungsvorschriften:

- Güterzugumfahrung St. Pölten: Die Führung von P-Zügen ist nur mit Fahrzeugen mit geschlossenen WC Systemen erlaubt. Die Führung von P-Zügen mit offenen WC-Systemen ist nur erlaubt, wenn die betroffenen Wagen leer und abgesperrt im Zugverband mitgeführt werden.

2.4.3 Nutzungsvorschriften und -einschränkungen für Gefahrguttransporte

Im Bahnhofsteil Wien Mitte gelten folgende Einschränkungen:

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

Großer Hartbergtunnel

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

Siehe auch Kapitel 3.4.4.1 RID-Güter

2.4.4 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)

2.4.5 Nutzungseinschränkungen für Brücken

Derzeit gibt es keine Einschränkungen.

2.4.6 Streckenabschnitte mit Erfordernis einer Notbremsüberbrückung

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

2.4.7 Streckenabschnitte mit ladegutbedingten Nutzungseinschränkungen

Zur Minimierung des Abwehens von Ladegut in Zügen bzw. aufgrund der Gefahr von starker Verschmutzung der unten genannten Tunnel dürfen Züge mit leichten Gütern, die durch den Fahrtwind hochgerissen werden können, sowie mit Gütern in loser Schüttung, die abgeweht werden können (z.B. Hackschnitzel, Kohle), in nicht gedeckten Wagen nur gemäß nachfolgenden Bestimmungen verkehren.

a) In nachfolgenden Streckenabschnitten gelten für beide Richtungen die angeführten Geschwindigkeitsbeschränkungen:
11401: v_{max} 30 km/h zwischen Bf Hohenau und Bf Bernhardsthal Fbf von km 70,5 bis km 72,1
22201: v_{max} 50 km/h zwischen Bf Böckstein und Bf Mallnitz-Obervellach von km 34,8 bis km 43,2 (Tauerntunnel)
22201: v_{max} 50 km/h zwischen Bf Mallnitz-Obervellach und Bf Penk von km 47,6 bis km 53,6 (Kaponig- und Ochenigtunnel)
22202: v_{max} 50 km/h zwischen Bf Rosenbach und Bf Jesenice von km 49,2 bis km 633,6 (Karawankentunnel)
20401: v_{max} 40 km/h zwischen Bf Linzerhaus und Bf Ardning von km 91,9 bis km 96,7 (Bosrucktunnel)

b) Der Siebergtunnel auf der Strecke 130 darf, mit Ausnahme von Leerwagenzügen, nicht benützt werden. Betroffene Züge müssen in diesem Streckenabschnitt über die Strecke 10102 geführt werden.

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 Zugs Kenntnis, so ist die Fahrwegkapazität abzubestellen und ein neues Fahrwegkapazitätsbegehren unter Berücksichtigung der angeführten Einschränkungen zu stellen.

2.4.8 Nutzungseinschränkungen für Dampfbetrieb

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

2.5 Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur

2.5.1 Geplante Bauarbeiten

Planmäßige Bauarbeiten im Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgen grundsätzlich nach den Bestimmungen im Anhang VII der EU-Richtlinie 2012/34. Maßnahmen zur Wartung, Inspektion, Instandsetzung und Erneuerung von Anlagen sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen im Streckennetz werden nach dem Prozess der „Baubetriebsplanung“ durchgeführt, der den Bestimmungen des Anhang VII der EU-Richtlinie 2012/34 entspricht.

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

Geplante Bauarbeiten, die bereits bei der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden, sind im Kapitel 2.5.2 angeführt. Alle weiteren geplanten Bauarbeiten werden im unterjährigen Verkehr (Baufahrplan) mittels nicht dauerhafter Änderungen zum Netzfahrplan geregelt. Ist absehbar, dass bei diesen Baustellen nicht alle Fahrwegkapazitätsbegehren zum Netzfahrplan berücksichtigt werden können, erfolgt in den betroffenen Abschnitten keine Zuweisung von Zugtrassen. Informationen dazu können dem Baubetriebsplan im Internet entnommen werden.

Ist bei geplanten Bauarbeiten für die Umleitung von Zugtrassen eine Kapazitätsvorhaltung auf ausgewählten Umleitungsstrecken erforderlich, werden zu diesem Zweck auf den betroffenen Umleitungsstrecken für den Zeitraum der geplanten Bauarbeiten ausgewählte Zugtrassen nicht zugewiesen. Informationen dazu können dem Baubetriebsplan im Internet entnommen werden.

Sind bei geplanten Bauarbeiten Fahrplanmaßnahmen (Umleitung, Ausfall mit/ohne Schienenersatzverkehr oder die zeitliche Lageänderung) erforderlich, wird darüber im Baubetriebsplan im Internet informiert. Sind bei geplanten Bauarbeiten Fahrplanmaßnahmen bei Personen- oder Güterverkehrsdiensten erforderlich, erfolgt eine Konkretisierung in Form einer Information Einschränkung der Infrastruktur (IEI) spätestens 22 Wochen vor Beginn der Einschränkungen. Diese Information beinhaltet den geplanten Zeitraum der Einschränkungen (Datum und Uhrzeit), den von der Kapazitätseinschränkung betroffenen Strecken- oder Gleisabschnitt, die erforderlichen Fahrplanmaßnahmen getrennt nach den Verkehrsarten sowie ergänzende Information zur Anlagennutzung bzw. zu geänderten Produktionsabläufen. Ausnahmen von der Vorlaufzeit von 22 Wochen sind insbesondere im Anhang VII der Richtlinie (EU) 2012/34 enthalten. Sind bei geplanten Bauarbeiten nur Fahrplanmaßnahmen bei Güterverkehrsdiensten erforderlich, erfolgt die Konkretisierung erst 10 Wochen vor Beginn der Einschränkungen. Über alle kurzfristig durchzuführenden Bauarbeiten informiert die ÖBB-Infrastruktur AG ehestmöglich.

Können bei geplanten Bauarbeiten nicht alle Fahrwegkapazitätsbegehren zum Netzfahrplan berücksichtigt werden, wird von der ÖBB-Infrastruktur AG unter Berücksichtigung der eingebrachten Fahrwegkapazitätsbegehren eine Kapazitätsanalyse (Baubetriebsanalyse) durchgeführt. Auf dieser Basis wird den Fahrwegkapazitätsberechtigten ein Zugtrassenangebot unterbreitet. Bei Bedarf erfolgt eine Koordinierung von konfligierenden Fahrwegkapazitätsbegehren im Rahmen einer BETRA-Fahrplanbesprechung, zu der alle Fahrwegkapazitätsberechtigten eingeladen werden, die im betroffenen Streckenabschnitt Zugtrassen im Netzfahrplan geplant haben. Kann auch nach einer Koordinierung keine einvernehmliche Lösung mit allen betroffenen Fahrwegkapazitätsberechtigten gefunden werden, entscheidet die ÖBB-Infrastruktur AG abschließend unter Beachtung der für die Zuweisung von Fahrwegkapazität geltenden Regeln (siehe Kapitel 4.2). Bezüglich der Bestell- und Bearbeitungsfristen bei Fahrplanmaßnahmen im Zuge von geplanten Bauarbeiten wird auf Kapitel 4.5.3 verwiesen.

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.

2.5.2 Informationen über besondere Bauarbeiten

Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Großbaustellen werden in den Anhängen der SNNB veröffentlicht. Darüber hinaus sind folgende Besonderheiten bei der Planung des Netzfahrplans zu berücksichtigen:

Aufgrund des Umbaus des Bf Himberg von Februar 2025 bis voraussichtlich November 2026 ist die Verkehrsstation für Fahrgäste gesperrt, alle Züge fahren durch.

Darüber hinaus besteht im Abschnitt zwischen Wien Zvbf – Gramatneusiedl eine eingeschränkte Zugtrassenverfügbarkeit. Zur Entlastung der Strecke ist daher geplant, alle nicht personenbefördernden Züge mit einem Laufweg über Ebenfurth und/ oder Wr. Neustadt über die VzG Strecken 12401 / 10614 / 10601 (Wien Zvbf – Oberlaa – Blumenthal – Wampersdorf) zu planen. Die Umleitungszugtrassen werden im Netzfahrplan geplant.

Aufgrund der Modernisierung der „Verbindungsbahn“ im Abschnitt Wien Maxing – Wien-Hütteldorf / Wien Penzing (VzG Strecken 12101 und 12201) besteht in der gesamten Netzfahrplanperiode 2025 eine eingeschränkte Zugtrassenverfügbarkeit.

Aufgrund des Umbaus des Bf Mürzzuschlag sind seit 04.08.2019 keine Zugmanipulationen von nP-Zügen (Tfzf-Ablöse; Vorspann-Tfz oder Nachschiebe-Tfz beigeben oder abstellen) im Bf Mürzzuschlag möglich. Für planmäßige Zugmanipulationen sind die nachfolgenden Betriebsstellen vorgesehen:

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

Aufgrund von Umbauarbeiten im Bereich Linz-Kleinmünchen – Wels Hbf sind in Linz Hbf bei nicht personenbefördernden Zügen sowie bei personenbefördernden Sonderzügen keine Zugmanipulationen (z.B. Tfzf-Ablöse, Tfz- und Wagenmanipulationen) möglich. Darüber hinaus sind in Linz Hbf Aufenthalte von Zügen des Personenfernverkehrs nur im für den Fahrgastwechsel erforderlichen Ausmaß möglich (keine Pufferhalte).

Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 09:00 Uhr sowie zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr sind außerdem bei der Planung von Zug- bzw. Verschubfahrten folgende Rahmenbedingungen und Einschränkungen zu beachten:

- In Linz Hbf sind bei personenbefördernden Zügen keine Tfz-Manipulationen möglich.
- Im Bereich Linz Hbf – Wels Hbf und im Bereich Linz Hbf – Bf Traun können keine Probe- oder Schulungsfahrten durchgeführt werden.
- Im Bereich Linz Hbf – Linz Stadthafen/ Linz Franckstraße werden Zugtrassen von nicht personenbefördernden Zügen über Linz Vbf West (Stürzen in Linz Vbf West) trassiert.
- In Linz Hbf ist keine Zuführung/ Bedienung der Personenwagenwerkstätte (PWW) und der Außenreinigungsanlage (ARA) und der Hauptabstellgruppe links der Bahn möglich.

Umbauarbeiten im Bereich Marchtrenk:

Das Überwerfungsbauwerk Marchtrenk – Wels wird ab Mitte Juli 2025 abgetragen. Aus diesem Grund herrscht ab diesem Zeitpunkt zwischen 05:00 und 22:00 Uhr eingeschränkte Zugtrassenverfügbarkeit und es sind folgende Einschränkungen zu beachten:

- Keine Trassenzuweisung von Wels Vbf nach Strecke 21001 (Schleifengleis Traun) über Bf Marchtrenk in Fahrtrichtung 1 und 2
- Keine Trassenzuweisung von Wels Vbf nach Strecke 10102 (Weststrecke) über Bf Marchtrenk in Fahrtrichtung 2

Aufgrund der notwendigen Modernisierung des Tauerntunnels werden noch vom Fahrplanwechsel im Dezember 2024 bis Februar 2025 zwischen Bad Gastein und Mallnitz-Obervellach und von März 2025 bis Mitte Juli 2025 im Abschnitt Schwarzach-St. Veit – Mallnitz-Obervellach keine Zugtrassen zugewiesen. Die Umleitungstrassen werden im Netzfahrplan geplant.

Aufgrund von Umbauarbeiten im Bereich Wien Praterstern und Wien Floridsdorf sind in der Betriebsstelle Wien Praterstern keine Abstellungen von Fahrzeugen möglich.

2.5.3 Wartungsfenster

Eisenbahninfrastruktureinschränkungen aufgrund von Wartungsfenstern sind im Baubetriebsplan enthalten (siehe Kapitel 2.5.1).

2.5.4 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 „Karte Streckenöffnungszeiten“ in den Anhängen der SNNB enthalten.

2.6 Eisenbahninfrastrukturausbauprojekte

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

3 Zugangsbedingungen

3.1 Einleitung - Rechtlicher Rahmen

Das EisbG bildet die wesentliche rechtliche Grundlage für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen und -leistungen.

3.2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

3.2.1 Fahrwegkapazitätsberechtigte

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 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) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 des Rats, Abl 2007, L 315/1, 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 und -leistungen gemäß den §§ 58, 58a, 58b EisbG erfolgt nur durch EVU.

3.2.2 Allgemeine Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte

3.2.2.1 EVU

Für Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sowie auf Zugang zu Serviceeinrichtungen ist der Nachweis einer aufrechten Verkehrsgenehmigung bzw. -konzession als EVU für die betreffenden Verkehrsdienste (siehe Kapitel 3.2.3) erforderlich.

Vor der Zuweisung der Fahrwegkapazität bzw. Kapazität in Serviceeinrichtungen ist darüber hinaus der Nachweis über das Vorliegen der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung (siehe Kapitel 3.2.4) notwendig. Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen und -leistungen erfolgt ausschließlich durch das EVU auf Basis des abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrags INV (siehe Kapitel 3.3.2).

3.2.2.2 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.

3.2.3 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 Innovation, Mobilität und Infrastruktur zu finden.

3.2.4 Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

Der Antrag auf Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ist gemäß § 195 EisbG – je nach Zuständigkeit – schriftlich an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) oder das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zu richten.

Ein Leitfaden des Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und nähere Informationen zu den Anforderungen betreffend Ausstellung, Aufrechterhaltung und Anträge auf Neuerteilung von Sicherheitsbescheinigungen sind auf der Website des Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur erhältlich.

3.2.5 Versicherung

Das EVU hat eine den Anforderungen des Art 22 der RL (EU) 2012/34/EU (§ 15a Z10, § 15b Abs 1 Z4 bzw. § 16b Abs 1 Z4 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.

3.2.6 Bonitätsprüfung

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist berechtigt, vor Vertragsabschluss sowie während der Vertragsbeziehung, die Bonität der Fahrwegkapazitätsberechtigten zu prüfen. Bei einer nicht ausreichenden Bonitätsbeurteilung ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt, eine Finanzgarantie gemäß § 57b EisbG zu verlangen.

3.2.7 Berichtspflichten an Statistik Austria

Es wird darauf hingewiesen, dass gemäß den gültigen nationalen und internationalen Rechtsgrundlagen (insbesondere dem Bundesstatistikgesetz 2000, BGBl. I Nr. 163/1999 idgF., dem Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetz, BGBl. Nr. 142/1983 idgF., der Straßen- und Schienengüterverkehrsstatistik-Verordnung, BGBl. Nr. 393/1995 idF: BGBl. II Nr. 119/2005 und der Verordnung (EU) 2018/643 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. April 2018 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs) Eisenbahnunternehmen nach Aufforderung durch die Bundesanstalt Statistik Österreich (Statistik Austria) Meldungen über deren Güterverkehre in Österreich abzugeben haben, wobei die von Statistik Austria

übermittelten Erhebungsunterlagen zu verwenden und ausgefüllt zu den vorgegebenen Terminen auf elektronischem Weg und unentgeltlich zu retournieren sind. Die Meldungen werden streng vertraulich behandelt und nur für statistische Zwecke verwendet.

Ergebnisse werden in aggregierter und anonymisierter Form publiziert, sodass ein Rückschluss auf die Daten einzelner Unternehmen nicht möglich ist.

3.3 Vertragsarten

3.3.1 Rahmenvertrag (Rahmenregelung gemäß § 64 EisbG)

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet bis auf weiteres keine Rahmenverträge gemäß § 64 EisbG an. Derzeit findet eine Evaluierung der bisherigen Regelungen statt. Nachdem auch keine Rahmenverträge mehr innerhalb des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur AG in Kraft sind, macht die ÖBB-Infrastruktur AG von der Ausnahme gemäß Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 über „*Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität*“ Gebrauch.

3.3.2 Infrastrukturnutzungsvertrag

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

Bestandteile des INV sind unter anderem die AGB zum INV sowie die Zugtrassenvereinbarung, welche die Details über die zugewiesene Fahrwegkapazität und allfällige Serviceeinrichtungen und -leistungen enthält. Vertragsmuster inklusive Beilagen sind in den Anhängen der SNNB enthalten.

3.3.3 Fahrwegkapazitätsvertrag

Erfüllt das NVU die Voraussetzungen gemäß Kapitel 3.2.2.2, wird mit ihm ein Fahrwegkapazitätsvertrag abgeschlossen. Vertragsmuster sind in den Anhängen der SNNB enthalten.

3.3.4 Allgemeine Geschäftsbedingungen

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen sind in den Anhängen der SNNB veröffentlicht.

3.3.5 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). Für Informationen zur Netznutzung Bahnstrom siehe Kapitel 7.3.9.

3.3.6 Umschlagvertrag

Voraussetzung für den Umschlag von intermodalen Transporteinheiten (Unbegleiteter Kombinierter 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.

3.4 Spezielle Anforderungen

3.4.1 Inbetriebnahme und Netzregistrierung von Schienenfahrzeugen

3.4.1.1 Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen gemäß EisbG

Schienenfahrzeuge dürfen auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG nur in Betrieb genommen werden, wenn diese hierfür die rechtlichen Voraussetzungen gemäß EisbG 1957 i.d.g.F. erfüllen. Dies betrifft u.a.:

- Eisenbahnrechtliche Genehmigung (Betriebsbewilligung bzw. Genehmigung für das Inverkehrbringen)
- Genehmigungsfreie Vorhaben gem. § 36 EisbG (insb. § 36 Abs 4) und § 110 EisbG (insb. § 110 Abs 7)
- Prüfung vor der Nutzung eines genehmigten Schienenfahrzeugs (Streckenkompatibilität) gem. § 112 EisbG

3.4.1.2 Netzregistrierung der ÖBB-Infrastruktur AG

Zusätzlich zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung und der Prüfung der Streckenkompatibilität (siehe Kapitel 3.4.1.1) benötigen Schienenfahrzeuge vor dem Einsatz am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG auch eine Netzregistrierung. Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge mit den folgenden Interoperabilitätskennzeichen:

- Güterwagen: RIV, TEN CW, TEN GE
- Reisezugwagen: RIC (mit einer Inbetriebnahmegenehmigung vor 19.07.2008)

Für dieses Verfahren ist Geschäftsbereich Netzzugang - Technischer Zugang der ÖBB-Infrastruktur AG zuständig.

Die Netzregistrierung dient:

- der sicheren Integration der Fahrzeuge im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG unter Beachtung der Abweichungen und Einsatzbedingungen aus dem Fahrzeugzulassungs- und Netzkompatibilitätsprüfverfahren. Dies kann bereits im Zuge der Einbindung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in den Genehmigungsprozess (gemäß § 110 Abs 4 EisbG) über eine Unbedenklichkeitserklärung erfolgen
- der notwendigen Erfassung IT-systemrelevanter Fahrzeugdaten für die ÖBB-Infrastruktur AG

Folgende Regelwerke der ÖBB-Infrastruktur AG sind für die Netzregistrierung relevant:

- RW 50.01.01 Technischer Netzzugang
- 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 „Technischer Zugang“ im Internet.

3.4.2 Zulassung von Personal

3.4.2.1 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 das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr[4] zuständig (§ 26 TFVO).

Erforderliche Ausbildungsmaßnahmen werden vom Geschäftsbereich Aus- und Weiterbildung der ÖBB-Infrastruktur AG und Dritten angeboten. Nähere Informationen zu den Ansprechpartnern und den vom Geschäftsbereich Aus- und Weiterbildung angebotenen Ausbildungen finden sich im Internet.

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

3.4.2.2 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.

Eine Liste jener Ansprechpartner vom Geschäftsbereich Betrieb, die für Schulungsmaßnahmen zum Erwerb der Ortskenntnis zuständig sind, sowie ein Formular für die Informationsaufnahme von Ortskenntnisschulungen sind in den Anhängen zu den SNNB veröffentlicht.

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.

3.4.3 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. Die Definition und Differenzierung betreffend außergewöhnliche Sendungen ist im Punkt 1.6 RW 31.04.01 angegeben.

Informationen zu außergewöhnlichen Sendungen sind im „Regelwerke Webshop“ enthalten. Die Definition und Differenzierung betreffend außergewöhnliche Sendungen sind im Punkt 1.6 RW 31.04.01 angegeben.

[4] Gemäß Bundesministeriengesetz 1986 idF BGBl. I Nr. 10/2025: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur.

3.4.4 RID-Güter und Umweltschutz

3.4.4.1 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), zu finden im Rechtsinformationssystem des Bundes. Weiters sind das Gefahrgutbeförderungsgesetz – insbesondere der 5. Abschnitt – sowie die Bestimmungen des UIC-Merkblatts 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.

3.4.4.2 Umweltschutz

Bei der Nutzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Eisenbahninfrastruktur sind die einschlägigen internationalen und nationalen umweltrechtlichen Vorgaben einzuhalten. Kommt es zu außerplanmäßigen bzw. umweltgefährdenden Ereignissen oder Vorfällen (z.B. Kontaminationen, Lärm, Erschütterung, Emissionen, etc.) oder drohen solche, so 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, Chemiealarmdienst, Gewässeraufsicht, etc.)
- Wahrnehmung sonstiger gesetzlicher Meldepflichten
- Benachrichtigung der ÖBB-Infrastruktur AG (Betriebsführungszentralen) gem. nachfolgenden Angaben:

  Meldung umweltgefährdender Ereignisse/Vorfälle

BFZ Wien	Tel.: +43 5 1778 855 11001
BFZ Linz	Tel.: +43 5 1778 855 15010
BFZ Salzburg	Tel.: +43 5 1778 855 14010
BFZ Innsbruck	Tel.: +43 5 1778 855 13002
BFZ Villach	Tel.: +43 5 1778 855 12010

- Unverzüglich hat per E-Mail eine Information an den Fachbereich Bautechnik (Team AUT) des Geschäftsbereichs Streckenmanagement und Anlagenentwicklung der ÖBB-Infrastruktur AG mit Angaben über Unfalldaten, eingeleitete (Sofort-)Maßnahmen, Menge und Art des umweltgefährdenden Stoffes samt Informationen über die Unfallmeldung (Meldekette innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG) per Mail zu erfolgen:

  Information umweltgefährdender Ereignisse/Vorfälle

  Geschäftsbereich Streckenmanagement und Anlagenentwicklung
  Fachbereich Bautechnik
  Abfallwirtschaft & Umwelttechnik
  E-Mail: infra.umwelttechnik@oebb.at

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 Informationen zur Zuweisung von Fahrwegkapazität

4.2.1 Grundlagen

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 4.2.3).

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

Liegt gemäß § 57c Abs 1 EisbG 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 VO (EG) Nr. 1370/2007), ist das Recht auf Zugang zu diesen Eisenbahnen zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten eingeschränkt, falls die Ausübung eines solchen Zugangs das wirtschaftliche Gleichgewicht dieses Dienstleistungsauftrags oder dieser Dienstleistungsaufträge gefährden würde.

Gemäß § 57c Abs 2 EisbG sind die im Durchführungsrechtsakt gemäß Art 11 Abs 4 der Richtlinie 2012/34/EU angeführten Rechte und Pflichten der Regulierungsstelle in Zusammenhang mit der Ermittlung und Entscheidung, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet wird, von der Schienen-Control Kommission (SCK) wahrzunehmen.

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

Fahrwegkapazitätsbegehren, die zugbezogene Anlagen- bzw. Verschubleistungen (AV-Leistungen) beinhalten, sowie Stornos sind über eines der folgenden Systeme einzubringen:

- Online über WEB im System M-AMA
- über Datenschnittstelle zu System M-AMA oder System PCS – internationale Fahrwegkapazitätsbegehren (siehe RNE PCS Website)

Die Antragstellung zu einer benötigten Übernahmezustimmung für den Transport einer außergewöhnlichen Sendung (aS) ist vom Kunden über das aS-Bestellportal einzureichen. Die Berechtigung für diese aS-Bestellportal wird über das System M-AMA durch den M-AMA-Firmenadministrator des jeweiligen EVU erteilt. Das EVU-Handbuch für das aS-Bestellportal ist auf der Website der ÖBB-Infrastruktur AG zu finden.

Im unterjährigen Sonderzugverkehr besteht auch die Möglichkeit, Fahrwegkapazitätsbegehren ohne zugbezogene AV-Leistungen über ein anderes, nicht oben angeführtes System einzubringen.

Ab Netzfahrplanperiode 2025 sind alle Fahrwegkapazitätsbegehren ausschließlich über eines der oben genannten Systeme einzubringen. In begründeten Fällen kann nach Absprache mit dem Infrastrukturbetreiber davon abgewichen werden.

4.2.2 Rahmenbedingungen für die Planungen

Zur möglichst effektiven Nutzung der Fahrwegkapazität legt die ÖBB-Infrastruktur AG für Fahrwegkapazitätsbegehren die nachstehenden Rahmenbedingungen fest.

Für die Einbringung von Fahrwegkapazitätsbegehren sind die nachstehenden Parameter einzuhalten. Berücksichtigen die Fahrwegkapazitätsberechtigten diese Vorgaben nicht, werden diese Parameter dennoch der Zugtrassenkonstruktion zugrunde gelegt.

Fahrzeitreserven

Fahrzeitreserven sind Zuschläge zur technischen Fahrzeit und es sind folgende Regelzuschläge und Sonderzuschläge zugrunde zu legen:

- 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 sind den Fahrzeitberechnungen die in den Anhängen der SNNB „Geschwindigkeitseinschränkungen durch Großbaustellen“ veröffentlichten Geschwindigkeits-einschränkungen zugrunde zu legen.

In nachstehenden Relationen sind den Fahrwegkapazitätsbegehren für schnell verkehrende Züge – die ein Gesamtfahrplangefüge maßgeblich determinieren – neben infrastrukturell erforderlichen Fahrzeitzuschlägen, als Regelzuschlag zumindest 7 % der Fahrzeit zugrunde zu legen:

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

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 Fahrwegkapazitätsbegehren sind daher grundsätzlich folgende Mindestaufenthaltszeiten zugrunde zu legen:

	Personenfernverkehr	Personennahverkehr
Groß- und Knotenbahnhöfe	3 min	2 min
Unterwegsbahnhöfe und Haltestellen	2 min	0,5 min
Bedarfsaufenthalte	1 min	0,2 min

Tabelle 6: 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. Begehrt ein Fahrwegkapazitätsberechtigter eine Abweichung von den Mindestaufenthaltszeiten, ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt einen Nachweis über die ausreichende Aufenthaltsdauer, gegebenenfalls mit Augenschein vor Ort, einzufordern.

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 den Fahrwegkapazitätsbegehren zugrunde zu legen:

Zuglänge	Wendezeit
≤ 30 m	4 min
> 30 und ≤ 80 m	5 min
> 80 und ≤ 150 m	6 min
> 150 und ≤ 210 m	7 min
> 210 und ≤ 280 m	8 min
> 280 und ≤ 350 m	9 min
> 350 und ≤ 420 m	10 min
> 420 m	12 min

Tabelle 7: 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. Begehrt ein Fahrwegkapazitätsberechtigter eine Abweichung von den Mindestwendezeiten, ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt einen Nachweis über die ausreichende Aufenthaltsdauer, gegebenenfalls mit Augenschein vor Ort, einzufordern.

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 8: 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 zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Fahrwegkapazitätsberechtigten 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 und Vereinbarung gesonderter Arbeitsabläufe, können von der ÖBB-Infrastruktur AG abweichende betriebliche Behandlungszeiten festgelegt werden. Begehrt ein Fahrwegkapazitätsberechtigter eine Abweichung von den Mindestbehandlungszeiten, ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt einen Nachweis über die ausreichende Aufenthaltsdauer, gegebenenfalls mit Augenschein vor Ort, einzufordern.

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 (z.B. 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.

4.2.3 Symmetrisch vertaktete Personenverkehre

Der „Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich“ legt die Ziele und Strategien der Verkehrspolitik bis 2030 fest. Im Bereich Eisenbahn wird durch den systemadäquaten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Fachentwurf Zielnetz 2040) 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 2025 gilt auf Grundlage des Ausbauzustands der Eisenbahninfrastruktur folgendes Knoten-Kanten-Modell:

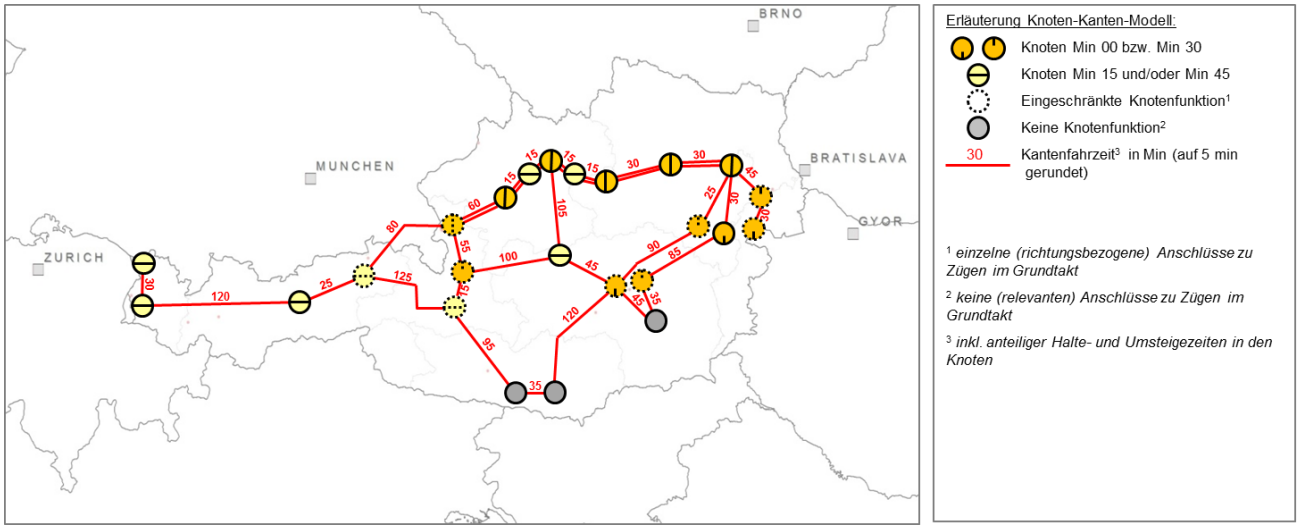


Abbildung 1: Knoten-Kanten-Modell

Fahrwegkapazitäten des symmetrisch vertakteten Personenverkehrs entsprechen dem oben angeführten Knoten-Kanten-Modell, sofern 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 4.2.1 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.

4.2.4 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 4.2.3)
2. 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 4.2.3)
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.

Streckenabschnitte, die gemäß § 65c EisbG für überlastet erklärt wurden, sind im Kapitel 4.6 angeführt. Als Hauptverkehrszeit ist der Zeitraum zwischen 05:00 – 09:00 Uhr sowie 15:00 – 19:00 Uhr festgelegt.

c) Streckenspezifische Vorrangregeln

1. Nutzungsbeschränkungen zugunsten bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsdiensten (§ 63a EisbG)

	Personenverkehr $v_{max} \geq 160$ km/h	**Personenverkehr $v_{max} < 160$ km/h**	**Güterverkehr $v_{max} \geq 100$ km/h**
Strecke 13001 Abschnitt Knoten Hadersdorf – Knoten Wagram	Vorrang im Zeitraum 05:00 – 22:00		Vorrang im Zeitraum 22:00 – 05:00
Strecke 10101 Abschnitt Knoten Hadersdorf – Knoten Wagram	Vorrang im Zeitraum 22:00 – 05:00	Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00	Vorrang im Zeitraum 05:00 – 22:00

	Personenverkehr $v_{max} \geq 160$ km/h	**Personenverkehr $v_{max} < 160$ km/h**	**Güterverkehr $v_{max} \geq 100$ km/h**
Strecke 13001 Knoten Hadersdorf – Wien Meidling (Lainzer Tunnel)	Vorrang im Zeitraum 05:00 – 22:00		Vorrang im Zeitraum 22:00 – 05:00
Strecke 12201 Knoten Hadersdorf – Wien Meidling (Verbindungsb.)	Vorrang im Zeitraum 22:00 – 05:00	Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00	Vorrang im Zeitraum 05:00 – 22:00

	Personenverkehr $v_{max} \geq 160$ km/h	**Personenverkehr $v_{max} < 160$ km/h**	**Güterverkehr $v_{max} \geq 100$ km/h**
Strecke 33001 Abzw. Knoten Radfeld – Abzw. Fw 2 (Unterinntal)	Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00		Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00
Strecke 10104 Abzw. Knoten Radfeld – Abzw. Fw 2 (Bestandsstr.)		Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00	

	Personenverkehr $v_{max} \geq 160$ km/h	**Personenverkehr $v_{max} < 160$ km/h**	**Güterverkehr $v_{max} \geq 100$ km/h**
Strecke 10601 Wien – Wiener Neustadt Hbf. (Pottendorferlinie)			Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00
Strecke 10501: Wien Meidling – Wiener Neustadt Hbf (Südbahn)	Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00	Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00	

Tabelle 9: Streckenspezifische Vorrangregeln

2. 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 Wien Meidling – Wien Floridsdorf werden pro Stunde und Fahrtrichtung Fahrwegkapazitäten für maximal 20 Züge zugewiesen, wobei Fahrwegkapazitätsbegehren für Personenverkehrsdienste Vorrang bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität haben.

3. Pyhrn-Achse

Im Bereich der Strecken 10201 / 20301 zwischen Selzthal und St. Valentin werden nP-Züge vorrangig in Fahrtrichtung Süd – Nord und im Bereich der Strecke 20401 zwischen Nettingsdorf und Selzthal vorrangig in Fahrtrichtung Nord – Süd trassiert. Ausgenommen ist der Ziel- und Quellverkehr im Bereich dieser Strecken.

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 4.2.3, 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.

4.2.5 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. Planmäßiges Wenden auf Bahnsteiggleisen ist nur mit wendezugfähigen Zuggarnituren zulässig.
- An Bahnsteiggleisen sind keine planmäßigen Tfz- und Zugmanipulationen zulässig. In der Hauptverkehrszeit gilt dies auch für ad-hoc Tfz- und Zugmanipulationen.
- 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.

Für die Verkehrsstation Enns gilt:

- Die maximale Zuglänge für endende und startende Güterzüge beträgt 650 Meter.

Für Linz Vbf gilt:

- Güterzüge werden grundsätzlich über Linz Vbf West trassiert.

Für die Verkehrsstation Steindorf bei Straßwalchen gilt:

- kein planmäßiger Halt für personenbefördernde Züge der Strecke Linz Hbf – Salzburg Hbf.

Für die Verkehrsstation Salzburg Hbf gilt:

- Im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr beträgt die maximale Zuglänge für nicht personenbefördernde Züge 610 Meter.
- Im Nord-Süd-Verkehr können Manipulationen nur im Bf Salzburg-Gnigl durchgeführt werden.

4.2.6 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.

4.3 Kapazitätsvorhaltungen für Temporary Capacity Restrictions (TCR)

Hinsichtlich temporärer Einschränkungen für Instandhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur wird auf das Kapitel 2.5 verwiesen.

4.4 Rahmenvertrag (Rahmenregelung gem. § 64 EisbG)

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet derzeit keine Rahmenverträge an. Nähere Informationen siehe Kapitel 3.3.1.

4.5 Zugtrassenzuweisung

4.5.1 Fristen für den Netzfahrplan 2025 und 2026

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

Für NVU gelten darüber hinaus die in Kapitel 3.2.2.2 festgelegten Fristen für die Bekanntgabe des EVU.

Fristen für den Netzfahrplan 2025

Fahrwegkapazitätsbegehren für **Fahrplansystemänderungen**	Nach Möglichkeit bis 01.03.2024
Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin)	**12.12.2023 bis 08.04.2024**
Angebotslegung an EVU zu ihren Fahrwegkapazitätsbegehren	01.07.2024
Stellungnahmefrist der EVU zum Angebot (§ 65 Abs 8 EisbG)	02.07. bis 02.08.2024
Angebotsannahme durch EVU	Innerhalb eines Monats nach Angebotslegung, somit bis 02.08.2024
Zuweisung der Fahrwegkapazitäten	Ab 19.08.2024

Tabelle 10: Fristen für den Netzfahrplan 2025

Fehlende Angaben bzw. 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 dieser 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.

Für die nach der Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin) eingegangenen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität (nicht fristgerechte Fahrwegkapazitätsbegehren, siehe auch Kapitel 4.2.4) 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 19.08.2024.

Fristen für den Netzfahrplan 2026

Hinweis für Fahrwegkapazitätsbegehren für den Netzfahrplan 2026:

Es wird ersucht, Änderungen bei Systemverkehren nach Möglichkeit bis 01.12.2024 bekannt zu geben.

4.5.2 Nachtragsbestellungen zum Netzfahrplan

Fristen für unterjährigen Verkehr mit Berücksichtigung der Änderungen im Netzfahrplan

Unterjährige Änderungen im Netzfahrplan treten 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 dem jeweiligen Änderungstermin.
- Die Angebotsannahme hat binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung zu erfolgen.
- Die Zuweisung der Fahrwegkapazität erfolgt nach Angebotsannahme.

4.5.3 Fristen für den unterjährigen Verkehr und Ad-hoc-Zugtrassenbegehren

Fristen für unterjährigen Sonderzugverkehr

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

- Bestellungen für Fahrplanänderungen bei planmäßiger Einschränkung der Eisenbahninfrastruktur (z.B. Baustellen)
  - Bestellung spätestens 4 Wochen nach Erhalt der Information über die Einschränkung der Infrastruktur -IEI
  - Kapazitätsangebot[5] für personenbefördernde und nicht personenbefördernde Züge spätestens 18 Wochen vor dem 1. Verkehrstag
  - Übermittlung des Zugtrassenangebots mittels Fahrplananordnung (FAPLO) für personenbefördernde Züge spätestens zehn Wochen vor dem 1. Verkehrstag
  - Übermittlung des Zugtrassenangebots mittels Fahrplananordnung (FAPLO) für nicht personenbefördernde Züge spätestens vier Wochen vor dem 1. Verkehrstag
  - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen 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.

Bestellungen im Ad-hoc-Verkehr

a) Bestellprozess

- Bestellungen für Ad-Hoc-Verkehre

  Bestellungen bis 15:00 Uhr des letzten Bürotags[6] vor dem ersten Verkehrstag des bestellten Zugs, sind an den Geschäftsbereich Netzzugang (NZ) zu richten. Bestellungen, die zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, sind an die zuständige BFZ[7] zu richten.

- Bestellungen aufgrund von ungeplanten Infrastruktureinschränkungen

  Treten ungeplante Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur auf, werden ab dem 4. Bürotag[6] nach Eintreten der ungeplanten Einschränkungen die notwendigen Fahrplanmaßnahmen (Umleitung, Ausfall, Lageänderung) vom Geschäftsbereich Netzzugang eingeleitet. Bestellungen sind unter baufahrplan@oebb.at bekannt zu geben. Für den Zeitraum vor dem 4. Bürotag nach Eintreten der ungeplanten Einschränkungen werden die notwendigen Fahrplanmaßnahmen (Umleitung, Ausfall, Lageänderung) von der zuständigen BFZ geregelt. Bestellungen hierfür sind dem zuständigen BEKO bekannt zu geben (Ansprechpartner siehe Kapitel 1.6.1).

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

Die Angebotslegung und die Zuweisung von Zugtrassen (Fahrwegkapazitäten) für Bestellungen mit geringerer Vorlaufzeit als fünf Werktage bis zu sechs Stunden vor der Abfahrt erfolgt bis spätestens drei Stunden vor der Abfahrt.

---

[5] Verkehrsartenspezifische Aufteilung der bei eingeschränkter Eisenbahninfrastruktur (Baustellen) verbleibenden Fahrwegkapazität

[6] Als Bürotag gelten im Geschäftsbereich Netzzugang – Trassenmanagement Montag bis Freitag, ausgenommen Feiertage, 24. und 31.12.

[7] Die zuständige BFZ ist dabei jene BFZ, in deren Zuständigkeitsbereich der Zuglauf am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG beginnt. Bei Bestellungen außerhalb der NZ-Bürozeiten sind, zur besseren Zuordnung, die BFZ-Bereiche in einer Übersichtskarte in DA 30.04.11, Punkt 2 ersichtlich. Ist der Zug bereits unterwegs und eine Änderungsbestellung erforderlich, ist diese an jene BFZ zu richten, in deren Zuständigkeitsbereich die entsprechende Änderung eintritt (z.B. Beginn einer geänderten Laufstrecke).

Bei Bestellungen, welche unter sechs Stunden vor der Abfahrt einlangen, kann eine rechtzeitige Abarbeitung der Bestellung aus betrieblichen Gründen nicht sichergestellt werden.

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.

4.5.4 Streitfallregelung

Bei Unvereinbarkeiten zwischen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, führt die ÖBB-Infrastruktur AG als Zuweisungsstelle ein Koordinierungsverfahren gemäß § 65b EisbG durch. Dabei soll mit den betroffenen Fahrwegkapazitätsberechtigten eine einvernehmliche Lösung erreicht werden.

Wird die Unvereinbarkeit dadurch verursacht, dass die unter 4.2.2 festgelegten Planungsparameter ohne Zustimmung der ÖBB-Infrastruktur AG vom Fahrwegkapazitätsberechtigten nicht vollständig eingehalten wurden und kann diese Unvereinbarkeit durch Berücksichtigung dieser Planungsparameter beseitigt werden, entfällt das Koordinierungsverfahren und die Zugtrassen werden entsprechend konstruiert.

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 4.2). Wird ein Fahrwegkapazitätsbegehren abgelehnt, teilt sie dies dem Fahrwegkapazitätsberechtigten schriftlich unter Anführung von Gründen mit.

Auf die Durchführung eines Koordinierungsverfahrens kann verzichtet werden, sofern für ein und denselben Auftrag eines Dritten (z.B. Ausschreibung) räumlich und zeitlich dicht beieinander liegende oder idente Fahrwegkapazitätsbegehren mehrerer Fahrwegkapazitätsberechtigter vorliegen und sämtliche beteiligte Fahrwegkapazitätsberechtigte ihr Einverständnis erklärt haben. Unter diesen Voraussetzungen übermittelt die Zuweisungsstelle sämtlichen beteiligten Fahrwegkapazitätsberechtigten die Zugtrassenangebote gem. Netzfahrplanentwurf. Die jeweiligen Zugtrassenangebote sind auflösend bedingt in Hinblick auf die Auftragserteilung. Die Zuweisungsstelle ist unverzüglich nach Auftragserteilung zu informieren.

4.6 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 5.3.3.1.

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 3.4.3) oder einen Gefahrguttransport handelt und muss dies bei der Bestellung angeben.

4.8 Regeln nach der Zugtrassenzuweisung

4.8.1 Anpassen von Fahrwegkapazität durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten

Für weitere Informationen siehe Kapitel 5.6.1.

4.8.2 Anpassen von Fahrwegkapazität durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Durch das EVU ist eine voraussichtlich verspätete Abfahrt im Ausgangs-, Grenz- 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 Ausgangs-, 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.

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.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist zur Erfüllung der sie treffenden gesetzlichen Verpflichtungen berechtigt, Fahrwegkapazität anzupassen (z.B. Änderung oder Entfall). Weitere Anpassungsrechte ergeben sich insbesondere auch aus den AGB.

4.8.3 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).

Für das Entgelt betreffend Reservierungen wird auf das Kapitel 5.6.1 verwiesen.

4.8.4 Stornierung durch Fahrwegkapazitätsberechtigte

Für das Entgelt betreffend Bearbeitungen sowie Stornierungen wird auf das Kapitel 5.6.2 verwiesen.

4.9 Timetable and Capacity Redesign (TTR)

Railnet Europe (RNE) und Forum Train Europe (FTE) haben in Zusammenarbeit mit der European Rail Freight Organisation (ERFA) das Projekt „Timetable and Capacity Redesign" (TTR) begonnen, um die Fahrplanprozesse zwischen den europäischen Staaten zu vereinheitlichen und zu verbessern mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu erhöhen.

TTR sieht verschiedene Elemente vor, insbesondere eine verbesserte Planung der Aufteilung von Fahrwegkapazität unter Berücksichtigung von Kapazitätseinschränkungen aufgrund von Bauarbeiten sowie die Einführung neuer Zuweisungsprozesse. Damit soll den Bedürfnissen der unterschiedlichen Fahrwegkapazitätsberechtigten besser Rechnung getragen und die Nutzung der vorhandenen Fahrwegkapazität weiter verbessert werden.

TTR soll vorbehaltlich der erforderlichen Anpassungen des europäischen und nationalen Rechtsrahmens im Zeitraum der Netzfahrplanperioden 2028-2030 vollständig umgesetzt werden.

Detailliertere Informationen zum Projekt TTR finden sich auf der Website der RNE.

Wesentliche Elemente von TTR

Kapazitätsstrategie: Die Kapazitätsstrategie ist eine mittel- bis langfristige Kapazitätsplanung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Sie dient in erster Linie dazu, einen ersten Überblick über die künftig verfügbare Fahrwegkapazität sowie die künftigen Fahrwegkapazitätserfordernisse zu geben.

Kapazitätsmodell: Das Kapazitätsmodell gibt detailliertere Auskunft über die prognostizierte Nachfrage nach Fahrwegkapazität je Verkehrsart und unter Berücksichtigung der für den Netzfahrplan relevanten

Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur. Fahrwegkapazitätsberechtigte können im Zuge der Erstellung des Kapazitätsmodells durch die ÖBB-Infrastruktur AG ihre Fahrwegkapazitätsbedarfe, die einem diskriminierungsfreien Prüfvorgang unterzogen werden, über das European Capacity Management Tool der RNE oder über eine Excel-Vorlage der RNE einbringen.

Die Kapazitätsmodelle für die Netzfahrplanperiode 2025 sind auf der Website der ÖBB-Infrastruktur AG abrufbar.

Eingebrachte Fahrwegkapazitätsbedarfe stellen unverbindliche Einschätzungen des künftigen Fahrwegkapazitätsbedarfs der Fahrwegkapazitätsberechtigten dar. Es besteht keine Verpflichtung der ÖBB-Infrastruktur AG, alle eingebrachten Fahrwegkapazitätsbedarfe im finalen Kapazitätsmodell zu berücksichtigen. Mit dem Einbringen von Fahrwegkapazitätsbedarfen ist kein Vorrang bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verbunden.

4.10 Grundsätze der Kapazitätszuweisung für Güterverkehrskorridore

Für Güterverkehrskorridore (s. auch Kapitel 1.7.1) gelten jeweils besondere Regelungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität (Framework for the Allocation of Infrastructure Capacity, Corridor Information Document – Buch 4), die auf den Websites der Güterverkehrskorridore (nähere Informationen siehe Website der RNE) veröffentlicht sind.

5 Leistungen und Entgelte

5.1 Einleitung

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG angebotenen Leistungen umfassen

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

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 5.7 bzw. 5.3.3.2 und 5.3.4), wobei externe Ursachen iSd Anhang VI Nr. 2 lit c Z 8 RL (EU) 2012/34, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind (z.B. 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 (EU) 2012/34, die weder dem Infrastrukturunternehmen noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind (z.B. gefährliche Ereignisse, Unfälle und Risiken, Streckenbelegung wegen Verspätung desselben Zugs, Streckenbelegung wegen Verspätung eines anderen Zugs, Umlauf, Anschlüsse), werden nicht der ÖBB-Infrastruktur AG zugeschrieben.

Wegeentgelte und sonstige 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 (EU) 2012/34 Entgeltreduktionen sowie Entschädigungen für Betriebsstörungen ausschließlich im Rahmen des Performance Regimes.

In den folgenden Kapiteln werden die Entgelte und Leistungen des Mindestzugangspakets näher dargestellt.

5.2 Entgeltgrundsätze

Die Wegeentgelte sind von den EVU für die Leistungen des Mindestzugangspaketes gemäß Kapitel 5.3 zu entrichten. Das EisbG sieht folgende mögliche Bestandteile für die Wegeentgelte vor:

- unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten (§ 67 Abs 1 EisbG)
- Marktaufschläge (§ 67d EisbG) sowie
- Zu-/Abschläge (§§ 67a ff EisbG)

Die Wegeentgeltstruktur ist dem Kapitel 5.3.1 zu entnehmen.

Neben-/Zusatzleistungen des Mindestzugangspakets sowie die hierfür zu entrichtenden Entgelte sind in den Kapiteln 5.4 und 5.5 näher ausgeführt.

5.3 Mindestzugangspaket

Die ÖBB-Infrastruktur AG erbringt die nachstehend angeführten Leistungen des Mindestzugangspaketes gegen Verrechnung des Wegeentgelts (siehe Kapitel 5.3.1):

- **Zuweisung von Fahrwegkapazität (siehe Kapitel 4.2) und Zugfahrtmanagement**
  - Bearbeitung der Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, Prüfung der Umsetzbarkeit und Ausarbeitung sowie Übermittlung eines Fahrwegkapazitätsangebots
  - Fahrplananordnungen
- **Elektronisches Zugfahrtmanagement**

  Das elektronische Zugfahrtmanagement stellt eine Weiterentwicklung der konventionellen Betriebsführung dar. Die Interaktion zwischen betriebssteuernder Stelle und den jeweiligen Triebfahrzeugführer:innen wird digitalisiert. Das elektronische Zugfahrtmanagement beinhaltet folgende zugfahrtrelevanten Inhalte, welche über Schnittstellen angeboten werden:

  - Elektronische Fahrplanunterlagen

    Die elektronischen Fahrplanunterlagen umfassen die elektronische La (Langsamfahrstellen und Besonderheiten) und den elektronischen Buchfahrplan.
  - AZL Fahrempfehlungen

    Die AZL (Adaptive Zuglenkung) Fahrempfehlung stellt eine Weiterentwicklung der Text-SMS über GSM-R dar. Über eine definierte Schnittstelle werden zentral berechnete Fahrempfehlungen auf das jeweilige Assistenzsystem ausgegeben. Durch diese Information kann eine Betriebsführungsoptimierung erzielt werden (z.B. Vermeidung von unplanmäßigen Halten, Reduktion von Brems- und Beschleunigungsmanövern, Optimierung von Zugläufen im Sinne eines energieeffizienten Zugbetriebes). Die Text-SMS in derzeit vorhandener Form stellt weiterhin die Rückfallebene dar.
  - Elektronischer Befehl

    Schriftliche Aufträge gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) werden voraussichtlich in der Netzfahrplanperiode 2026[8] durch die ÖBB-Infrastruktur AG per Datenschnittstelle an die EVU übermittelt. Diesbezüglich werden konkrete Inkraftsetzungstermine durch die ÖBB-Infrastruktur AG gesondert verlautbart. Die primäre Nutzung des elektronischen Befehls gem. betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) ist ab Einführung verpflichtend. Als Rückfallebene bei Ausfall der Datenschnittstelle kommt gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) ab diesem Zeitpunkt das Zusprechen mittels Sammelbefehl oder die heute verwendete Papierform zur Anwendung, wobei die Wahl der Rückfallebene der ÖBB-Infrastruktur AG obliegt.

  Die vertiefenden Inhaltsbeschreibungen, technischen Details, Schnittstellenspezifikationen bzw. Mindestanforderungen zur Anwendung auf Seiten der Nutzer finden Sie hier. Die Bereitstellung, Inbetriebnahme und Instandhaltung der Hardware inkl. SIM-Karten (Mobile Device) obliegt dem jeweiligen Nutzer.

  Die Nutzung vorgenannter zugfahrtrelevanter Inhalte im Rahmen des Mindestzugangspakets setzt die verpflichtende Nutzung und Bekanntmachung gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG von UIC RICS Codes durch ein zugangsberechtigtes EVU, sowie eine gesonderte Anmeldung/ Bestellung voraus.

[8] Voraussichtlich zweite Jahreshälfte; die Bekanntgabe eines konkreten Datums erfolgt so bald wie möglich.

Die Bestellung sowie administrative Verwaltung des elektronischen Zugfahrtmanagements erfolgt über die Applikation M-AMA im Reiter Zugfahrtmanagement. Die Nutzungsbedingungen vorgenannter zugfahrtrelevanter Inhalte, welche über Schnittstellen angeboten werden, finden Sie hier.

Als anmelde-/ bestellberechtigt gelten dabei zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen mit aufrechtem Vertragsverhältnis zur ÖBB-Infrastruktur AG.

- **Bereitstellung von Eisenbahninfrastrukturanlagen für die Zugfahrt**
  - Nutzung der Gleise, Weichen, Oberleitungsanlagen (exklusive Energieversorgung) für die Zugfahrt während der Streckenöffnungszeiten gemäß SNNB
  - Möglichkeit des Ein- und Ausstiegs aus den/in die in der Verkehrsstation haltenden Züge/n durch Bereitstellung von Personenbahnsteigen zur Anbindung an sämtliche Anlagen der konkreten Verkehrsstation als Serviceeinrichtung
  - Betriebliche Nutzung der Züge durch Zu-/Abgehen zu/von Personenbahnsteigen durch – je nach der besonderen Gestaltung der einzelnen Verkehrsstation – (i) Bereitstellung eines direkten Zugangswegs zwischen Personenbahnsteigen und öffentlichen Verkehrsflächen oder (ii) (bei Fehlen eines solchen) eines Zugangswegs durch die Serviceeinrichtung
  - Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung und der damit verbundenen Informationsübermittlung sowie Nutzung der für die Betriebsabwicklung vorgesehenen Telekommunikationsanlagen
  - Nutzung der GSM-R Dienste welche in der GSM-R Profilübersicht als Basis gekennzeichnet sind (z.B. Basis-CAB)
  - 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 Kapitel 5.5.3)

5.3.1 Wegeentgeltstruktur

Die Wegeentgelte sind von den EVU für die Leistungen des Mindestzugangspaketes gemäß Kapitel 5.3 zu entrichten. Die Festlegung des Wegeentgelts erfolgt unter Beachtung der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (insbesondere §§ 67 ff) und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 der Kommission vom 12.06.2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, Abl 2015, L 148/17.

Das Wegeentgelt besteht aus folgenden Komponenten:

- Zugkilometerkomponente je Verkehrsart
- Bruttotonnenkilometerkomponente[9] je Verkehrsart
- Zu- und Abschläge

Für Informationen zum Reservierungsentgelt siehe Kapitel 5.6.1.

[9] Bruttogewicht eines Zugs: Bruttogewicht aller Fahrzeuge des gesamten Zugs (Tfz + Wagen)

Die **Berechnungsformel für das Wegeentgelt** je Verkehrsart pro Zugfahrt lautet:

$$\text{Wegeentgelt} = \text{Zugkm} * \text{z} + \text{Btkm} * \text{btk} \pm \text{Zuschläge bzw. Abschläge}$$

Abbildung 2: Berechnungsformel Wegeentgelt

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

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

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

- **Performance Regime** (in Minuten)

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

5.3.2 Verkehrsarten

Die ÖBB-Infrastruktur AG sieht für die Differenzierung des Wegeentgelts folgende Verkehrsarten vor:

- **Personenverkehr**
  - Personenfernverkehr
  - Personennahverkehr
- **Güterverkehr**
  - Güterverkehr manipuliert
  - Güterverkehr nicht manipuliert
- **Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge)**

Der **Personenverkehr** wird auf Basis der durchschnittlichen Haltedistanz differenziert, wobei jeder Zugtrasse jeweils eine einheitliche Verkehrsart für den gesamten Zuglauf (auf Grundlage der Gesamtdistanz) zugeordnet wird:

- Personen**fern**verkehr: durchschnittliche Distanz zwischen den Halten ≥ 20 km
- Personen**nah**verkehr: durchschnittliche Distanz zwischen den Halten < 20 km

Der **Güterverkehr** wird wie folgt differenziert:

- **Güterverkehr manipuliert**

  Einzelwagenverkehre sowie kombinierte Verkehre werden der Verkehrsart „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 mindestens ein 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[10], SDG[10], NG[11], SNG[11], VG[12], SVG[12], BED[13], SBED[13]) des Einzelwagenverkehrs 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 der Verkehrsart „Güterverkehr manipuliert“ zugeordnet. Maßgeblich für die Einstufung ist die KV-Kennung (Profil) samt bestelltem Zuglauf oder Produktionskonzept (z.B. Verkehre zwischen in- oder ausländischen KV-Terminals[14]). 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 der Verkehrsart „Güterverkehr nicht manipuliert“ zugeschieden.

- **Güterverkehr nicht manipuliert**

  Ganzzüge sind Punkt-zu-Punkt-Verkehre (z.B. Kunde-zu-Kunde), bei denen keine weitere Manipulation des Wagenzugs in einem Zugbildeprozess vom Versand- bis zum Bestimmungsort (Zuglauf) erfolgt. Manipulationen am Wagenzug zur Erhöhung der Auslastung und Wirtschaftlichkeit eines Ganzzugs, 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 Ganzzugs zur Verkehrsart „Güterverkehr manipuliert“.

  Die Verkehre der Verkehrsart „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 dieser Verkehrsart, nicht jedoch Ganzzüge des kombinierten Verkehrs (siehe Verkehrsart „Güterverkehr manipuliert“).

5.3.3 Zu- und Abschläge

5.3.3.1 Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur

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

- Hetzendorf (Het) – Mödling (Md) an Werktagen (ausgenommen Samstag) in der Hauptverkehrszeit gemäß Kapitel 4.2.4 b).

---

[10] Zugklasse DG: Güterzug des Einzelwagenverkehrs, der Verschubknotenbahnhöfe untereinander,Verschubknotenbahnhöfe mit Zugbildebahnhöfen im Ausland, oder diese untereinander verbindet.
[11] Zugklasse NG: Güterzug des Einzelwagenverkehrs vom Verschubknotenbahnhof zum Bedienknoten und umgekehrt. Güterzüge zwischen Bedienknoten untereinander sind ebenfalls NG.
[12] Zugklassen VG: Güterzug des Einzelwagenverkehrs von Bedienknoten zu Empfangsstelle und von Versandstelle zu Bedienknoten.
[13] Zugklassen BED: Güterzug des Einzelwagenverkehrs von Bedienknoten zu Empfangsstelle und von Versandstelle zu Bedienknoten.
[14] Terminal = Umschlagbahnhof, in dem Transporteinheiten (z.B. Container, Wechselaufbauten, Sattelauflieger, Mobiler, Straßenfahrzeuge) umgeschlagen werden.

5.3.3.2 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:

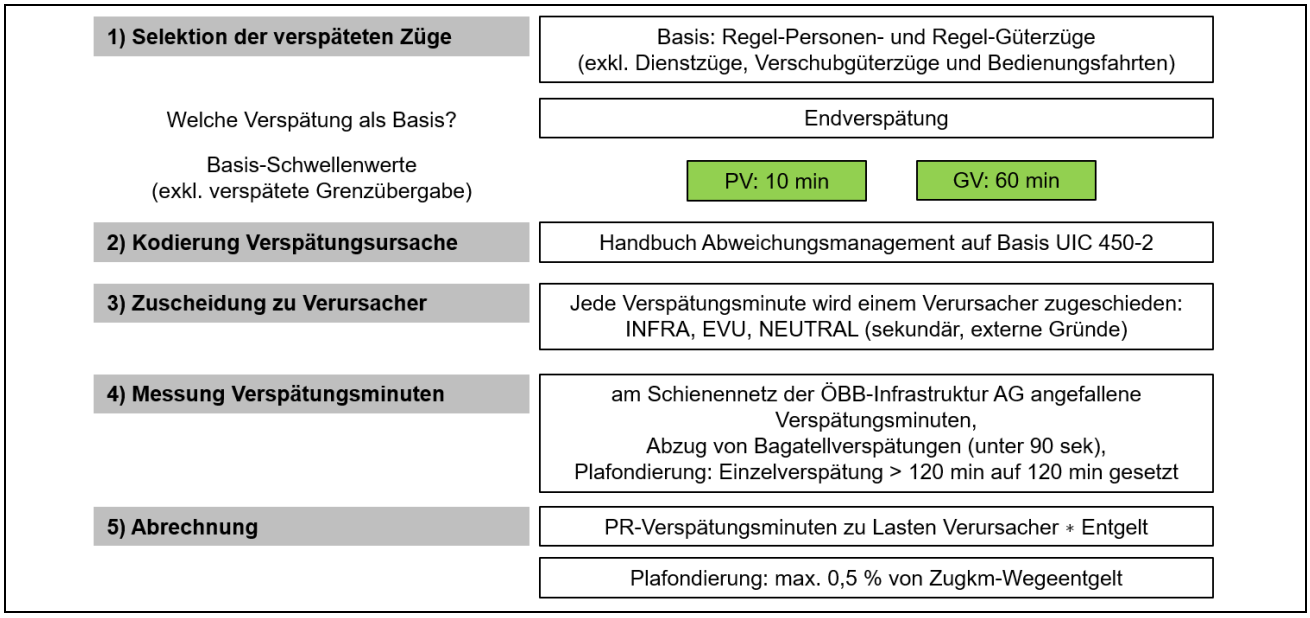


Abbildung 3: Berechnung Verspätungsminuten im PR-System

- **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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Inland oder Ausland) auf das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG übergehen, die Basis-Schwellenwerte übersteigt.

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

[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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Inland oder Ausland).

- **Zu 2) Kodierung Verspätungsursache**

  Die Kodierung der Verspätungsursachen erfolgt gemäß Dienstanweisung (DA) Abweichungsmanagement auf Basis von 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 Betriebs 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 Sekunden nicht berücksichtigt. Einzelverspätungen von mehr als 120 Minuten werden auf 120 Minuten 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 der DA Abweichungsmanagement 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 Kapitel 5.3.4) 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 plafoniert.

5.3.4 Entgeltsätze Mindestzugangspaket

Nr.	Verkehrsarten	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Zugkilometerkomponente z			
1.1.1.h	Personenfernverkehr	Zugkm	0,649
1.1.1.i	Personennahverkehr	Zugkm	0,747
1.1.1.e	Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,741
1.1.1.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	
1.1.1.g	Dienstzüge	Zugkm	
Bruttotonnenkilometerkomponente btk			
1.1.2.h	Personenfernverkehr	Btkm	0,002129
1.1.2.i	Personennahverkehr	Btkm	0,003482
1.1.2.e	Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001926
1.1.2.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	
1.1.2.g	Dienstzüge	Btkm	

Tabelle 11: Entgeltsätze

Nr.	Zu- und Abschläge	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
1.1.4.1	Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur	Zugkm	1,5232
1.1.5	Performance Regime – Zahlung/Gutschrift gemäß Saldo Verspätungsminuten	Minute	+/- 0,7346

Tabelle 12: Zu- und Abschläge

5.3.5 Ausblick zur geplanten Wiedereinführung von Marktaufschlägen

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant, mit Wirkung für die Netzfahrplanperiode 2029 ein adaptiertes Wegeentgeltmodell einzuführen, in dem Marktaufschläge zur Anwendung kommen. Das Wegeentgelt wird sich voraussichtlich aus direkten Kosten und Marktaufschlägen zzgl. allfälliger Zu- und Abschläge zusammensetzen. Als Orientierungshilfe für die Planungen der EVU werden in nachfolgender Tabelle die zuletzt für die Netzfahrplanperiode 2023 veröffentlichten Marktaufschläge (inkl. Vorausvalorisierung iHv durchschnittlich ca. 3,3% p.a.) ausgewiesen:

Marktsegmente	Einheit	Vorschau Markt-aufschläge 2029 exkl. 20% USt
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	1,12
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	1,10
Nahverkehr stark	Zugkm	1,80
Nahverkehr schwach	Zugkm	1,04
Güterverkehr manipuliert	Zugkm	-
Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	0,72
Dienstzüge	Zugkm	-

Tabelle 13: Vorschau geplante Wiedereinführung Marktaufschläge 2029

Die in der Tabelle enthaltenen Angaben, insb. zu Höhe und Struktur, sind gänzlich unverbindlich. Zu gegebenem Zeitpunkt wird die ÖBB-Infrastruktur AG fristgerecht und gesetzeskonform weitere Informationen gem. § 67d Abs 7 EisbG veröffentlichen.

5.4 Zusatzleistungen zum Mindestzugangspaket

Nachfolgend sind Entgelte für Zusatzleistungen im Zusammenhang mit dem Mindestzugangspaket angeführt. Entgelte für Zusatzleistungen zu Verkehrsstationen, Anlagen und Verschub sind in den Kapiteln 7.3.2.4, 7.3.7.4 und 7.3.4.5 zu finden.

5.4.1 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. Es werden Zugänge mit unterschiedlichem Funktionsumfang angeboten:

- ARAMIS Web Client
- ARAMIS Premium Client

ARAMIS kann beim One Stop Shop bestellt werden.

Die Bereitstellung des Zugangs 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 EUR exkl. 20 % USt
1.3.1	Anschlusseinrichtung ARAMIS Web Client	Anschluss	837,00
1.3.2	Zugangsberechtigung ARAMIS Web Client	Nutzer/Monat	179,00
1.3.4	Anschlusseinrichtung ARAMIS Premium Client	Anschluss	1.315,00
1.3.5	Zugangsberechtigung ARAMIS Premium Client	Nutzer/Monat	596,00

Tabelle 14: Entgelte "Zuginformation ARAMIS"

5.4.2 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. Die Bestellung und Kündigung der SIM-Karten mit den entsprechenden GSM-R Diensten erfolgt über den One Stop Shop. Die Konditionen zu Bestellung und Kündigung von SIM-Karten sind unter folgendem Link abrufbar.

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 EUR 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	11,90

Tabelle 15: Entgelte "GSM-R"

5.4.3 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.

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 EUR exkl. 20 % USt
2.1.1	Betriebliche Experten- und Projektleistung	Stunde	94,06
2.1.2	Verkehrssteuerung und Disposition	Stunde	85,22
2.1.3	Unterstützungsleistung Verkehrssteuerung	Stunde	64,64
2.1.4	Unterstützungsleistung Betriebsabwicklung und Kundeninformation	Stunde	63,71

Tabelle 16: Entgelte "außergewöhnliche Sendungen & Gefahrguttransporte"

5.5 Nebenleistungen zum Mindestzugangspaket

Nachfolgend sind Entgelte zu Nebenleistungen im Zusammenhang mit dem Mindestzugangspaket angeführt. Entgelte für Nebenleistungen zu Verkehrsstationen, Anlagen und Verschub sind in den Kapiteln 7.3.2.4, 7.3.7.4 und 7.3.4.5 zu finden.

5.5.1 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-Triebfahrzeugs

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.

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 verrechnet, maximal jedoch drei Mal Nr. 1.5.2.

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

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
1.5.1	Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn	Leistungsfall	438,30
1.5.2	Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn – Leistungsentgelt zusätzlich zu 1.5.1 bei Verspätung im Leistungsendbahnhof	je begonnener halber Stunde	106,83
1.5.3.a	Vorspann-/Nachschiebeleistung Pyhrn – Bestellzuschlag 20 %	Bearbeitungsfall	87,66
1.5.3.b	Vorspann-/Nachschiebeleistung Pyhrn – Bestellzuschlag 50 %	Bearbeitungsfall	219,15
1.5.6	Dispopauschale	Bearbeitungsfall	106,83
1.5.7.a	Storno 21 Tage bis 72 Stunden vor Leistungsbeginn (20 % von 1.5.1)	Bearbeitungsfall	87,66
1.5.7.b	Storno 72 Stunden vor Leistungsbeginn bis Leistungsbeginn (80 % von 1.5.1)	Bearbeitungsfall	350,64
1.5.7.c	Storno nach planmäßigem Leistungsbeginn (entspricht 1.5.1)	Bearbeitungsfall	438,30
1.5.7.d	Storno-Aufschlag nach planmäßigem Leistungsbeginn (entspricht 1.5.3.b)	Bearbeitungsfall	219,15

Tabelle 17: Entgelte „Vorspann-/Nachschiebeleistung Pyhrn“

5.5.2 Zugang zu Zuglaufcheckpoint-Daten

Die aus den Zuglaufcheckpoint-Anlagen generierten Daten dienen der ÖBB-Infrastruktur AG dem Schutz von Infrastrukturanlagen wie Brücken und sonstigen Bauwerken sowie der sicheren Betriebsabwicklung im modernen elektronischen Eisenbahnverkehr.

Die Zuglaufcheckpoint-Anlagen entsprechen den einschlägigen ÖNORMEN und dem jeweiligen Stand der Technik und werden regelmäßig kalibriert.

Eine Karte und Liste aller Zuglaufcheckpoints und ihrer Funktionen ist hier abrufbar.

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet den EVU den Zugang zu den Zuglaufcheckpoint-Daten an.

Die Zuglaufcheckpoint-Daten sind mit einem Zugang, der von der ÖBB-Infrastruktur AG eingerichtet wird, abrufbar. Die Daten werden über eine API-Programmierschnittstelle[16] (application programming interface) zur Verfügung gestellt. Die Leistung „Zugang zu Zuglaufcheckpoint-Daten“ umfasst die Bereitstellung des Zugangs zur elektronischen Plattform sowie die Bereitstellung der Daten.

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.

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

- die Daten der Heißläuferortungsanlage (HOA) beinhalten die Temperaturmessung (in Grad Celsius) von:
    - Achslager
    - Bremsscheiben
    - Radkränzen
- durch die Radkraftmessanlage (RMA) erfolgt eine Messung von:
    - Gesamtgewicht des Fahrzeugs (in Tonnen)
    - Ladungsverteilung pro Achse (in Tonnen)
    - Rad- und Achslasten (in Tonnen)
    - dynamische Kräfte (in Kilonewton)

Zusätzlich haben EVU die Möglichkeit, für die Sensoriken HOA und RMA historische Daten abzufragen. Unterschiedliche Filter, wie z.B. Zugnummer, Checkpoint oder Datum, ermöglichen das Erstellen von Listen und das Abrufen einzelner Messungen mittels „Measurement-ID“. Details zur Funktionsweise sowie Beispieldaten sind hier zu finden.

Die Bestellung dieses Service erfolgt über ein Bestellformular und dieses enthält alle vertraglichen Bestimmungen, sowie weitere Informationen zum Ablauf der Bestellung.

Nähere Informationen finden Sie hier.

Nr.	Zuglaufcheckpoint-Daten	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
1.6.1	Zugang zu Daten Heißläuferortungsanlage (HOA) / Push	Zugang/Monat	316,00
1.6.2	Zugang zu Daten Radkraftmessanlage (RMA) / Push	Zugang/Monat	316,00
1.6.3	Zugang Daten Heißläuferortungsanlage (HOA) / Historical data	Zugang/Monat	316,00
1.6.4	Zugang Daten Radkraftmessanlage (RMA) / Historical data	Zugang/Monat	316,00

Tabelle 18: Entgelte "Zuglaufcheckpoint-Daten"

5.5.3 Erlaubniskarte

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

[16] 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.

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

Sofern sich Personen alleine auf den Anlagen der ÖBB-Infrastruktur AG außerhalb der hierfür bestimmten Stellen bewegen wollen, sind, wenn die entsprechende Ausbildung (SIG 1+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 Kapitel 1.6.1 angeführt.

5.5.4 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.

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 EUR exkl. 20 % USt
2.1.1	Betriebliche Experten- und Projektleistung	Stunde	94,06
2.1.2	Verkehrssteuerung und Disposition	Stunde	85,22
2.1.3	Unterstützungsleistung Verkehrssteuerung	Stunde	64,64
2.1.4	Unterstützungsleistung Betriebsabwicklung und Kundeninformation	Stunde	63,71

Tabelle 19: Entgelte "sonstige ergänzende Personalleistungen"

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

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

5.5.5 Bereitstellung zusätzlicher, gedruckter Informationen

Die Bestellung gedruckter Unterlagen kann vom EVU ausschließlich über das Bestellsystem M-AMA eingebracht werden. Dazu gehören:

- La-Hefte
- Befehlsblock

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.

Bestellung EVU-spezifischer La-Hefte

EVU können eigene, auf ihre Bedürfnisse angepasste La-Hefte bestellen (speziell für das EVU zusammengestellte Streckenabfolge). Die Bestellung für ein EVU-spezifisches La-Heft muss mindestens acht Wochen vor dem benötigten ersten Gültigkeitstermin bei One Stop Shop (OSS) angemeldet werden.

Die erstmalige Erstellung und alle Folgeerstellungen werden pro La-Heft für jedes La-Intervall (La-Termin) mit einer Pauschale von zwei Stunden gem. Kapitel 5.5.4, Nr. 2.1.1 verrechnet.

5.5.6 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.

Diese Berichte werden auf Basis von Messungen erstellt, deren Standorte in den Anhängen der SNNB abrufbar sind.

Die Berichte werden für die vom EVU bestellten Fahrzeuge wöchentlich von der ÖBB-Infrastruktur AG 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 Vertrags 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. Die Berichte des Fahrzeug-Fingerprints werden monatlich je Fahrzeug verrechnet.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
1.7.1	Fahrzeug-Fingerprint Reisezugwagen und Triebkopf/Triebwagen/Triebfahrzeug	Fahrzeug/Monat	5,20
1.7.2	Fahrzeug-Fingerprint Güterwagen	Fahrzeug/Monat	0,52

Tabelle 20: Entgelte "Fahrzeug-Fingerprint"

5.5.7 infraDOAS

„infraDOAS“ (Driver Operational Assistant System/ Operatives Triebfahrzeugführer:innen Assistenz System) ist eine mobile Softwareapplikation für die Anzeige und Nutzung der elektronischen Fahrplanunterlagen, des elektronischen Befehls, sowie der AZL Fahrempfehlung. Die angeführten bzw. angebundenen zugfahrtrelevanten Inhalte werden auf Basis der Schnittstellenspezifikation des elektronischen Zugfahrtmanagements (ZFM) integriert.

Zur vollumfänglichen Nutzung gegenständlicher Informationen ist eine entgeltpflichtige Lizenz in der Ausprägung „infraDOAS pro“ erforderlich.

Für die ausschließliche Darstellung und Quittierung des elektronischen Befehls wird die Softwareapplikation infraDOAS mit der Lizenzvariante „light“ angeboten.

Die gewünschte Lizenzvariante muss über das Portal M-AMA bestellt werden. Eine Mischung unterschiedlicher Lizenzvarianten (pro Zugangsberechtigtem) ist nicht möglich. Die Integration des elektronischen Befehls in infraDOAS erfolgt voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2026 (Bekanntgabe des konkreten Datums erfolgt so bald wie möglich). Eine Bestellung ist vor Produktivsetzung möglich, wobei der genaue Zeitpunkt noch bekanntgegeben wird.

Die Bereitstellung, Inbetriebnahme und Instandhaltung sowie die sachgerechte Außerbetriebnahme des für infraDOAS verwendeten physischen Gerätes (Mobile Device) sowie notwendiger SIM-Karten/Datenkarten obliegen dem Besteller.

Die vertiefende Produktbeschreibung, technische Details, Voraussetzungen bzw. Mindestanforderungen an die Hardware sowie die unterstützten Betriebssysteme finden Sie hier.

Die Nutzung der Applikation infraDOAS (unabhängig von der gewählten Lizenzvariante) setzt die Bekanntmachung des UIC RICS Codes durch Zugangsberechtigte voraus.

Für jede:n Triebfahrzeugführer:in, welche:r die Leistung infraDOAS (light oder pro) in Anspruch nimmt, ist eine personenbezogene Lizenz erforderlich. Das monatliche Entgelt je personenbezogener Lizenz kann der untenstehenden Tabelle Entgelt „infraDOAS Lizenzvarianten“ entnommen werden. Die Verwaltung der Lizenzen (Bestellung/ Anlage/ Kündigung) der Leistung infraDOAS (light und pro) erfolgt über die Applikation M-AMA im Reiter Zugfahrtmanagement. Die Bedingungen für die Nutzung von infraDOAS finden Sie hier.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
1.11.1	Lizenz infraDOAS pro	Lizenz/Monat	47,60
1.11.2	Lizenz infraDOAS light	Lizenz/Monat	15,89

Tabelle 21: Entgelt „infraDOAS Lizenzvarianten"

5.5.8 SFIT

Die entgeltpflichtige Nebenleistung „Störfallinformationstool“ (kurz SFIT) stellt Informationen zu Störungen bzw. geplanten Abweichungen von Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG mit Auswirkungen auf den Personenverkehr dar. Weiters kann SFIT genutzt werden, um im Störfall Mitarbeiter:innen bezüglich zugbezogener Maßnahmen zu informieren. Das Service steht über eine Web-App und über eine mobile App (Android und iOS) sowie über eine (unentgeltliche) Datenschnittstelle zur Verfügung.

Die Bestellung und Kündigung der Leistung SFIT erfolgt über das Bestell- und Kündigungsformular. Vor Inanspruchnahme der Leistung ist der Abschluss einer gesonderten Datennutzungsvereinbarung mit der ÖBB-Infrastruktur AG erforderlich.

Nach der Bestellung der Leistung werden die Zugangsdaten zu M-AMA für den Anwendungsadministrator (EVU-Administrator) bereitgestellt. Der Anwendungsadministrator kann anschließend über M-AMA weitere Benutzer (Zugänge App-User) anlegen.

Die SFIT Web-App ist unter sfit.oebb.at mithilfe der übermittelten Zugangsdaten erreichbar.

Die mobile App ist in den gängigen App-Stores (Android / iOS) unter dem Namen SFIT zum Download verfügbar.

Die Art der Nutzung der über die Datenschnittstelle bereitgestellten Daten ohne der Applikation SFIT obliegt dem Anwender (z.B. durch eigene Applikation). Die Verrechnung erfolgt einmalig pro bestelltem EVU-Administrator und monatlich pro bestelltem App-User (inkludiert Web-App und mobile App). Verrechnung erfolgt im Nachhinein.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
1.10.1	SFIT – einmaliges Aktivierungsentgelt EVU-Administrator	Aktivierung/User	31,80
1.10.2	SFIT – Zugang App-User	User/Monat	5,30

Tabelle 22: Entgelt "SFIT"

5.6 Finanzielle Anreize

5.6.1 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 bei sonstigen Ereignissen, die nicht in den Verantwortungsbereich des Fahrwegkapazitätsberechtigten fallen, entfällt das Reservierungsentgelt.
  - Wird die Nutzung aufgrund von Baumaßnahmen durch die ÖBB-Infrastruktur AG eingeschränkt, wird das Reservierungsentgelt nicht eingehoben.

5.6.2 Bearbeitungs- und Stornierungsentgelt ab Netzfahrplanperiode 2027

Ein wesentlicher Teil des europäischen Vorhabens Timetabling and Capacity Redesign (TTR) ist die schrittweise Angleichung der verschiedenen nationalen Stornierungsentgeltregelungen, um einen Anreiz für kapazitätsfreundliches Verhalten der Nutzer des europäischen Schienennetzes zu setzen. Die ÖBB-Infrastruktur AG plant daher die aktuell gültigen Entgeltregelungen für nicht genutzte Fahrwegkapazität zu überarbeiten und ab der Netzfahrplanperiode 2027 für Personen- und Güterverkehr ein Bearbeitungs- und Stornierungsentgelt im Einklang mit den international vereinbarten Parametern einzuheben. In der Netzfahrplanperiode 2026 wird den Fahrwegkapazitätsberechtigten eine Auswertung über das potenzielle, künftig verrechnungsrelevante Bearbeitungs- und Stornierungsentgelt übermittelt.

Bearbeitungsentgelt Netzfahrplan

Bei Fahrwegkapazitätsbegehren, die fristgerecht zum Hauptbestelltermin eingebracht werden und im Netzfahrplan zu berücksichtigen sind, wird seitens der ÖBB-Infrastruktur AG bei Abbestellung nach Angebotslegung (gemäß Kapitel 4.5.1) ein Bearbeitungsentgelt eingehoben, sofern aus vom Fahrwegkapazitätsberechtigten zu vertretenden Gründen keine Zuweisung zu Stande kommt. Dieses Bearbeitungsentgelt dient zur Abdeckung der für die Bearbeitung, die Prüfung der Umsetzbarkeit und die Angebotsausarbeitung sowie -übermittlung entstehenden Kosten. Für die Netzfahrplanperiode 2027 wird das Bearbeitungsentgelt auf 0,03€ pro Zugkm festgelegt.

Sachverhalte	Auswirkung
Vollständige Abbestellung oder Ablehnung des Angebots	Die gesamten Zugkm werden verrechnet.
Änderung des Verkehrstages	Die gesamten Zugkm des geänderten Verkehrstages werden verrechnet.
Änderung des Start- und/oder Zielpunktes	Wenn der Laufweg kürzer ist, wird die Differenz der Zugkm verrechnet.

Tabelle 23: Sachverhalte im Bearbeitungsentgelt

Berechnungsformel

$$\text{Bearbeitungsentgelt je Verkehrstag} = \text{Zugkm} * 0{,}03€$$

Abbildung 4: Berechnungsformel Bearbeitungsentgelt

Stornierungsentgelt für zugewiesene Zugtrassen

Das Stornierungsentgelt wird von der ÖBB-Infrastruktur AG eingehoben, wenn zugewiesene Zugtrassen an einem oder mehreren Verkehrstagen zur Gänze oder teilweise abbestellt oder nicht genutzt werden. Nach Zuweisung ist eine Stornierung durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bis maximal 18 Stunden nach der geplanten Abfahrtszeit möglich. Sollte bis 18 Stunden nach der geplanten Abfahrt keine Stornierung und keine tatsächliche Abfahrt vorliegen, handelt es sich um eine Nichtnutzung.

Sachverhalte	Auswirkung
Vollständige Abbestellung oder Nichtnutzung einer Zugtrasse	Die gesamten Zugkm werden verrechnet.
Änderung des Verkehrstages	Die gesamten Zugkm des geänderten Verkehrstages werden verrechnet.
Änderung des Start- und/oder Zielpunktes	Wenn der Laufweg der geänderten Zugtrasse kürzer ist, wird die Differenz der Zugkm verrechnet.

Tabelle 24: Sachverhalte im Stornierungsentgelt

Die Entgeltbemessungsgrundlage ist die Zugkm-Komponente z des Marktsegments des stornierten Zuges. Die Höhe des eingehobenen Stornierungsentgelts ist abhängig vom Zeitpunkt der Stornierung und der Anzahl der stornierten Zugkm. Das Stornierungsentgelt steigt progressiv und wird daher umso höher, je kürzer vor dem Verkehrstag storniert wird. Maßgebend für die Anwendung der Schwellenwerte je Verkehrstag sind der Kalendertag und die Zeit der Abbestellung.

Schwellenwerte	Faktor
Stornierung bis 61 Tage vor dem Verkehrstag	10%
Stornierung 60 bis 31 Tage vor dem Verkehrstag	20%
Stornierung 30 bis 5 Tage vor dem Verkehrstag	30%
Stornierung 4 Tage vor dem Verkehrstag bis 24 Stunden vor der fahrplanmäßigen Abfahrt	40%
Stornierung kleiner als 24 Stunden vor der fahrplanmäßigen Abfahrt bis 18 Stunden nach der fahrplanmäßigen Abfahrt	50%
Nichtnutzung	100%

Tabelle 25: Schwellwerte im Stornierungsentgelt

Berechnungsformel

$$\text{Stornierungsentgelt je Verkehrstag} = z * \text{Zugkm} * \text{Faktor}$$

Abbildung 5: Berechnungsformel Stornierungsentgelt

Entfall der Einhebung des Bearbeitungs- und Stornierungsentgelts

- Bei Einschränkungen durch höhere Gewalt oder bei sonstigen Ereignissen, die nicht in den Verantwortungsbereich des Fahrwegkapazitätsberechtigten fallen, entfallen das Bearbeitungs- sowie das Stornierungsentgelt.
- Wird die Nutzung aufgrund von Baumaßnahmen durch die ÖBB-Infrastruktur AG eingeschränkt, werden Bearbeitungs- und Stornierungsentgelt nicht eingehoben.

5.7 Performance Regime

Für Informationen zum Performance Regime siehe Kapitel 5.3.3.2.

6 Betriebliche Belange

6.1 Einleitung

Folgende Regelungen sind am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG anzuwenden.

6.2 Regelwerke

Im Webshop für Regelwerke der ÖBB-Infrastruktur AG sind die relevanten Regelwerke veröffentlicht.

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

6.2.1 Zugbegleiterloser Betrieb

Gemäß Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 27.10.2009, BMVIT-222.110/0006-IV/SCH5/2009, hat vor der Aufnahme des zugbegleiterlosen Betriebs, 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 Zugs, Bahnsteigspalt).

6.2.2 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 Stabs Sicherheit und Qualität der ÖBB-Infrastruktur AG, verpflichtend.

Die ÖBB-Infrastruktur AG (Aus- und Weiterbildung) bietet zudem Ausbildungen gemäß EisbAV, EisbEPV und EisbG an.

6.2.3 Streckenkenntnis für Alternativ- und Umleitungsstrecken

Alternativstrecken erlauben der Betriebsführung wahlweise

- die 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 sicherzustellen, 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 definiert. Darüber hinaus können in Betriebsstörungskonzepten in Abstimmung mit dem EVU weitere Umleitungsstrecken für bestimmte Verkehrsarten/Züge definiert sein.

Das EVU hat daher sicherzustellen, dass die Triebfahrzeugführer von Zügen, deren Fahrplan Strecken(abschnitte) beinhalten, für die Umleitungsstrecken definiert sind, die entsprechende Streckenkenntnis auch für die Umleitungsstrecken besitzen.

6.3 Betriebsmaßnahmen

6.3.1 Grundsätze

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

6.3.2 Abweichungsmanagement

Die entsprechenden Bestimmungen sind der jeweils gültigen Fassung der DA Abweichungsmanagement (RW 30.04.29) zu entnehmen.

6.3.3 Betriebsstörungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG kann im Falle von Großereignissen – massive, eingetretene oder erwartete (z.B. Streik, Witterungslagen, Naturereignisse, etc.) Einschränkungen auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG – im Rahmen des Ereignis- bzw. Krisenmanagements Anordnungen, z.B. zum Entfall von Zugfahrten, treffen. Die relevanten Regelungen zum Krisen- und Ereignismanagement sind in der jeweils gültigen Fassung im Webshop für Regelwerke enthalten.

Bei unvorhersehbaren Eisenbahninfrastruktureinschränkungen organisiert die ÖBB-Infrastruktur AG 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.

6.4 Tools zur Zuginformation und -überwachung

Die Internetapplikation ARAMIS ist eine Online-Realtime-Zugverfolgung, die einen mandantenfähigen Zugriff auf Zugdaten zu Informationszwecken bietet. Für weitere Informationen siehe Kapitel 5.4.1.

7 Serviceeinrichtungen und -leistungen

7.1 Einleitung

In den folgenden Kapiteln finden sich Informationen zu Serviceeinrichtungen und -leistungen, siehe dazu auch Kapitel 5.1.

7.2 Übersicht

Die Serviceeinrichtungen und -leistungen werden in diesem Kapitel näher dargestellt und gliedern sich wie folgt:

- Verkehrsstationen
- Güterterminals
- Verschubleistungen
- Abstellkapazitäten
- Wartungseinrichtungen
- Sonstige technische Einrichtungen
- Bahnstromnetznutzung

Informationen zu den Serviceeinrichtungen sind auch im Rail Facilities Portal unter railfacilitiesportal.eu zu finden.

7.3 Auflistung der einzelnen Serviceeinrichtungen und -leistungen

7.3.1 Allgemeines

Die Serviceeinrichtung Nutzung der Verkehrsstation und sonstige technische Einrichtungen sowie Verschubleistungen werden grundsätzlich jeweils in drei Leistungsarten, nämlich Basis-, Zusatz- und Nebenleistungen unterteilt.

7.3.2 Nutzung von Verkehrsstationen

Aktuelle, repräsentative Fahrgastfrequenzen (pro Tag und Station) sind von den Fahrwegkapazitäts-berechtigten 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.

7.3.2.1 Allgemeine Information

Detaillierte Angaben zu Verkehrsstationen sind in der Betriebsstellenbeschreibung (Bsb) ersichtlich. Anmerkungen zu den einzelnen Verkehrsstationen sind in den Anhängen der SNNB angeführt.

7.3.2.2 Serviceleistungen

Basisleistungen

Die Leistung der ÖBB-Infrastruktur AG umfasst die Gewährung der Nutzung der durch den Personenbahnsteig angebundenen Verkehrsstation durch das EVU und seine Kunden in Verbindung mit dem Halt in der Verkehrsstation. Die Zeitdauer des Halts in der Verkehrsstation ist im Netzfahrplan festgelegt. Die Leistung „Halt in Verkehrsstation“ erfüllt folgende Funktionen:

- Anbindung an die Verkehrsstation als Serviceeinrichtung
- Zu-/Abgehen zu/von Personenbahnsteigen durch Bereitstellung von Zugangswegen zwischen Personenbahnsteigen und öffentlichen Verkehrsflächen, insbesondere von Zugangswegen durch die Serviceeinrichtung. Je nach der besonderen Gestaltung der einzelnen Verkehrsstation ist davon (als Bestandteil des Mindestzugangspakets) ausgenommen (i) die Bereitstellung eines direkten Zugangswegs oder (ii) (bei Fehlen eines solchen) eines Zugangswegs durch die Serviceeinrichtung
- Ermöglichung von Fahrgastbewegungen durch entsprechende Infrastrukturdimensionierung zur Zugänglichmachung der Verkehrsstation sowie Ermöglichung des gleichzeitigen Haltens von Zügen in dafür vorgesehenen Verkehrsstationen

Zusatzleistungen

1. Hilfeleistung für Personen mit eingeschränkter Mobilität

In mit Personal ausgestatteten Verkehrsstationen wird gemäß Art 23 (1) lit e VO (EU) 2021/782 von Seiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität ein Begleitservice zum bzw. vom Zug bis zum Bahnhofsvorplatz zur Verfügung gestellt, sodass diese in den abfahrenden Verkehrsdienst einsteigen, zum Anschlussverkehrsdienst umsteigen und aus dem ankommenden Verkehrsdienst aussteigen können.

Diese Hilfeleistung für den Fahrgast wird von der ÖBB-Infrastruktur AG oder von einem von ihr namhaft gemachten Dienstleister erbracht. Die Anmeldung des Fahrgastes für eine benötigte Hilfeleistung erfolgt beim EVU. Eine Liste der Verkehrsstationen mit Hilfeleistung für Mobilitätseingeschränkte, barrierefreie Verkehrsstationen und Stationen mit Rollstuhl-Hebeliften sowie weitere Informationen dazu sind den Anhängen der SNNB zu entnehmen.

2. Vertriebsunterstützende Tätigkeiten und Werbeaktivitäten in Verkehrsstationen

Die ÖBB-Infrastruktur AG gestattet den EVU die Durchführung von vertriebsunterstützenden Tätigkeiten und Werbeaktivitäten auf definierten Flächen in Zugangsbauwerken von Verkehrsstationen wie folgt:

Als vertriebsunterstützend gelten nur Tätigkeiten, die von Personen der EVU durchgeführt werden, die dem Zweck dienen, Eisenbahnverkehrsdienste im Personenverkehr auf dem Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG zu unterstützen. Zu diesen von Personen durchgeführten Tätigkeiten zählen ausschließlich

- Verteilung von Informationsmaterial, das über den Eisenbahnverkehrsdienst des jeweiligen EVU Auskunft gibt,
- Kundeninformation (inklusive Unterstützung bei der Bedienung der Fahrkartenautomaten/Benützung von QR-Codes für den Erwerb von Fahrkarten),
- Kundenlenkungsmaßnahmen (ausgenommen im Störungsfall) und
- Kundenbefragungen über den Eisenbahnverkehrsdienst des jeweiligen EVU

im Zusammenhang mit dem Angebot von Schienenpersonenverkehrsdiensten des EVU. Die Gewährung dieser Tätigkeiten ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung.

Sonstige Tätigkeiten wie z.B. Ticketverkauf oder Werbeaktivitäten fallen nicht unter den Begriff vertriebsunterstützende Tätigkeiten. Der Ticketverkauf außerhalb von eigens hierzu vermieteten Verkaufsräumlichkeiten ist verboten und Werbeaktivitäten sind gesondert mit der ÖBB-Werbung GmbH zu vereinbaren[19].

Vertriebsunterstützende Tätigkeiten in Zugangsbauwerken von Verkehrsstationen werden nach Maßgabe der Hausordnung und nur auf den in den Lageplänen ausgewiesenen Flächen gestattet (z.B. nicht auf Bahnsteigen), wobei die Maximalanzahl der zeitgleich eingesetzten Personen begrenzt ist. Änderungen der Lagepläne bzw. die Absenkung der Maximalanzahl sind im Falle von Einschränkungen (z.B. Baustellen) jederzeit möglich.

In Abhängigkeit von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten des Zugangsbauwerks ist grundsätzlich auch die Verwendung von folgenden nicht ortsfesten Anlagen möglich:

- Ein Stand (Grundfläche von maximal 2 m², maximale Grundflächenlänge von 1,5 m, Höhe von maximal 2,0 m).
- Ein mobiles Visualisierungsmedium (z.B. Roll-Up, digitale Stele oder A-Ständer mit maximal 1 m² Grundfläche und einer maximalen Höhe von 2,0 m).

Die Verwendung von Anlagen mit einer Maximalhöhe zwischen 2,0 m und 2,5 m bedürfen einer gesonderten Genehmigung und eventuellen Begehung vor Ort.

Die Aufstellung der nicht ortsfesten Anlagen darf nur auf den in den Lageplänen speziell dafür ausgewiesenen Flächen erfolgen.

Die Anlagen müssen so dimensioniert und errichtet sein, dass die statische Sicherheit, die Sicht auf Notfalleinrichtungen, Schilder und Kennzeichnungen sowie die feuerpolizeiliche Konformität (inkl. einzuhaltender Mindestabstand zu Sprinkleranlagen) uneingeschränkt gewährleistet ist.

Sollte für eine Verkehrsstation noch kein Lageplan veröffentlicht sein, wird die ÖBB-Infrastruktur AG auf Anfrage des EVU nach Prüfung der örtlichen Gegebenheiten festlegen, ob bzw. wo eine nicht ortsfeste Anlage aufgestellt werden kann und dies dem EVU mitteilen.

Falls die ÖBB-Infrastruktur AG im Zuge eines Störungsfalles Personal zur Kundenlenkung in den Verkehrsstationen einsetzt und es dadurch zu einem Platzmangel kommt, so hat das Personal, das von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Kundenlenkung eingesetzt wird, bei der Platzzuweisung jedenfalls Vorrang vor allen anderen Tätigkeiten in der Verkehrsstation. Vertriebsunterstützende Tätigkeiten im Zugangsbauwerk einer Verkehrsstation sind frühestens 30 Minuten vor der Ankunft/Abfahrt des ersten personenbefördernden Zugs bis längstens 20 Minuten nach der Abfahrt/Ankunft des letzten personenbefördernden Zugs gestattet. Personen, welche vertriebsunterstützende Tätigkeiten durchführen, haben die Annahmebestätigung mitzuführen und auf Verlangen vorzuweisen. Darüber hinaus hat der vom EVU im Bestellformular angeführte Ansprechpartner für die ÖBB-Infrastruktur AG jederzeit erreichbar zu sein.

Keine vertriebsunterstützenden Tätigkeiten der EVU sind:

a) Tätigkeiten der EVU, die aus den Pflichten gemäß Art 20 VO (EG) 2021/782 resultieren

b) Kundenlenkungsmaßnahmen im Störungsfall

c) Kundenlenkungsmaßnahmen bei geplanten Einschränkungen der Eisenbahninfrastrukturkapazität, die über den unter 7.3.2.3 Kategorie D Punkt 6 und Kategorie B festgelegten Umfang hinausgehen, sowie die Verteilung des von der ÖBB-Infrastruktur AG zur

[19] Unter Werbeaktivität versteht man die Ansprache von Absatzmärkten (z.B. potentielle Fahrgäste) mittels Werbesujets in Kommunikationsmedien. Kommunikationsmedien können sich in oder an Objekten der ÖBB-Infrastruktur AG befinden, wie zum Beispiel an Gebäuden und Brückenflächen. Sämtliche Werbeaktivitäten sind mit der ÖBB-Werbung GmbH gesondert zu vereinbaren.

Verfügung gestellten Informationsmaterials über solche geplanten Einschränkungen an die Fahrgäste

Für die Durchführung der Tätigkeiten gemäß oben genannter Punkte gelten die im Zusammenhang mit den vertriebsunterstützenden Tätigkeiten angeführten Modalitäten (z.B. rechtzeitige Bestellung), allerdings wird den EVU für solche Tätigkeiten kein Entgelt verrechnet. Weitere Informationen sind unter diesem Link abrufbar.

3. Public WLAN

Die Leistung Public WLAN (WLAN EVU Zug und WLAN Mietflächen) wird in den technisch dafür ausgestatteten Verkehrsstationen entgeltlich angeboten. Der Zugang zum mobilen Datennetz erfolgt über einen Access Point mittels standardisiertem Zugangsnamen (Name des bestellenden EVU) über SSID (Service Set Identifier).

- **WLAN EVU Zug**

  WLAN EVU Zug ist in den öffentlich zugänglichen und mit WLAN ausgeleuchteten Bahnsteigbereichen der Verkehrsstationen verfügbar. Die Übertragungsgeschwindigkeit beträgt bis zu 35 Mbit/s (Up-/Download) pro Verkehrsstation (ohne zeitliche Limitierung bzw. automatischer Unterbrechung der Internetverbindung nach einer bestimmten Zeit).

  Der standardisierte Zugangsname (Name des bestellenden EVU) für den Netzwerkzugang zu den Access Points auf den Verkehrsstationen ist ident.

- **WLAN Mietflächen**

  Die Leistung „WLAN Mietflächen“ kann von den EVU in den von der ÖBB-Infrastruktur AG/ÖBB-Immobilienmanagement GmbH angemieteten Flächen (z.B. Reiseservicecenter) in den Verkehrsstationen bestellt werden. Dem EVU wird ein Access Point zur Verfügung gestellt, der auf diesen Flächen installiert wird. Der Access Point ermöglicht den Kunden des EVU den Zugang zum Internet, die Übertragungsgeschwindigkeit beträgt bis zu 8 Mbit/s (Up-/Download) pro User (Fahrgast/Kunde). Eine Trennung der Internetverbindung erfolgt automatisch nach 60 Minuten Nutzung bzw. bei 30 Minuten Inaktivität des Users. Seitens des EVU kann eine eigene Landing-Page mit spezifischen Informationen für die Kunden zur Verfügung gestellt und am Captive Portal der ÖBB-Infrastruktur AG implementiert werden. Auf Kundenwunsch kann weiters eine individuelle URL-Startseite (Uniform Resource Locator) für die Leistung WLAN Mietflächen eingerichtet werden.

4. Lost & Found

Die Leistung umfasst die Übernahme und Verwahrung von Fundsachen, die in Zügen verloren oder vergessen wurden sowie deren Ausfolgung an den Berechtigten bzw. Übergabe an die zuständige Fundbehörde.

Fundgegenstände sind bewegliche Sachen, die in den Zügen oder den Eisenbahnanlagen der ÖBB-Infrastruktur AG verloren oder vergessen wurden. Als verloren gilt eine Sache, wenn sie in niemandes Gewahrsam steht und ohne den Willen des Inhabers aus seiner Gewalt gekommen ist. Vergessene Sachen sind ohne den Willen des Inhabers an einem fremden, unter der Aufsicht eines anderen stehenden, Ort zurückgelassen worden und dadurch in fremden Gewahrsam gekommen.

Bei Fundgegenständen, die auf Bahnanlagen der ÖBB-Infrastruktur AG gefunden wurden und keinem Reisenden eines EVU zugeordnet werden können, trägt die ÖBB-Infrastruktur AG die Kosten für die Übernahme, Verwahrung und Ausfolgung dieser.

Fundgegenstände werden entweder von Mitarbeitern des EVU samt Fundmeldung an Mitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur AG übergeben bzw. durch EVU bei den eigens aufgestellten Fundboxen eingeworfen oder an die Lost & Found Center übergeben. Weitere Informationen sind hier zu finden.

Von der ÖBB-Infrastruktur AG wird kein Finderlohn ausbezahlt.

In den Lost & Found Büros werden die Gegenstände aufbewahrt, bis sie vom Besitzer abgeholt werden oder nach 10 Werktagen (ausgenommen Samstag) an das jeweilige Fundamt der Gemeinde übergeben, sofern der gemeine Wert der Fundsache EUR 10 übersteigt bzw. erkennbar ist, dass die Wiedererlangung der Sache von erheblicher Bedeutung ist. Fundgegenstände, wie z.B. Ausweise oder Dokumente, werden binnen 3 Werktagen (ausgenommen Samstag) an die öffentlichen Fundbehörden übergeben.

Der Fund verbotener oder gefährlicher Gegenstände, wie Suchtmittel, Waffen, Gifte, radioaktive, explosive oder selbstentzündbare Stoffe, ist vom Auftraggeber (EVU) unverzüglich den Sicherheitsbehörden anzuzeigen und deren Weisung abzuwarten. Die ÖBB-Infrastruktur AG übernimmt solche Gegenstände nicht.

Zurückgelassene oder entlaufene Tiere werden Tierheimen oder Tierschutzvereinen zur vorläufigen Unterbringung und Fütterung übergeben. Diese Einrichtungen werden unterschriftlich in Kenntnis gesetzt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG keine diesbezüglichen Kosten übernimmt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG haftet als Verwahrer (insbesondere nach §§ 964, 965 ABGB), jedoch ist eine darüber hinausgehende Haftung ausgeschlossen.

Fundsachen werden entweder direkt an den Besitzer oder einem von ihm Berechtigten übergeben oder verschickt. Anfallende Kosten (insbesondere Verpackungs- und Portokosten) werden dem Empfänger vorgeschrieben.

Die Meldung über eine verlorene oder vergessene Sache kann von den Reisenden direkt in den Lost & Found Büros der ÖBB-Infrastruktur AG, über die Hotline (+43 5 1778 97 22222) oder online durchgeführt werden.

5. Aushänge

Auf allen Verkehrsstationen der ÖBB-Infrastruktur AG werden Aushänge zur Information von Fahrgästen angebracht. In ausgewählten Verkehrsstationen erfolgt die Veröffentlichung von Aushängen ausschließlich auf digitalen Medien.

- Aushänge nach Erstaushang

  Das Anbringen bzw. Publizieren weiterer Aushänge nach dem Erstaushang von

  - Kundmachungen von Tarifen und Fahrplänen
  - Informationen über Fahrgastrechte, Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen

  wird als entgeltpflichtige Zusatzleistung angeboten.

  Die unterjährige Bestellung von Fahrwegkapazität bedingt automatisch eine Aktualisierung der Aushangfahrpläne (Abfahrts-, Ankunfts- und Streckenfahrpläne) sowie der statischen Wagenreihungsanzeiger und ist nicht gesondert zu bestellen.

  Die Erstellung, der Druck und das Anbringen bzw. Publizieren weiterer, über den Erstaushang hinausgehender Aushangfahrpläne (Abfahrts-, Ankunfts- und Streckenfahrpläne) und statischer Wagenreihungsanzeiger in definierten Fernverkehrsstationen (wenn kein elektronischer Wagenreihungsanzeiger verfügbar) ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung, die dem verursachenden EVU in Rechnung gestellt wird.

- Temporäre Änderungen des Fahrplans (Baustellenfinformationen)

  Ist der reguläre Fahrplan aufgrund von Bauarbeiten temporär ungültig, wird durch die ÖBB-Infrastruktur AG vor Inkrafttreten der Änderungen auf den betroffenen Verkehrsstationen informiert.

Für EVU besteht die Möglichkeit, gegen ein Entgelt in den Vitrinen der Hauptinformationszone, die der „Sonderinformation“ gewidmet sind, einen Papieraushang je Vitrine in den betroffenen Verkehrsstationen in DIN A3 Hochformat anbringen zu lassen. Ein Aushangentwurf ist zur Freigabe vorab in digitaler Form an OSS zu übermitteln. Nach Freigabe ist der Aushang vom EVU ggf. in Papierform an ÖBB-Operative Services GmbH (Adressen und Ansprechpersonen finden sich im SNNB-Anhang Aushänge Tarifinformationen auf Verkehrsstationen) zu übermitteln.

Auf ausgewählten Verkehrsstationen werden temporäre Änderungen des Fahrplans (Baustelleninformationen) ausschließlich auf digitalen Medien publiziert.

Es sind nur Kundmachungen entsprechend der Informationspflicht gemäß § 12 Abs 1 und 3 EisbBFG zulässig, d.h. die entsprechenden Aushänge dürfen keine Werbung beinhalten.

Nebenleistungen: 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 und umfassen z.B.:

- Leistungen im Zusammenhang mit Großveranstaltungen
- Leistungen bei Stationshalt außerhalb von Streckenöffnungszeiten

7.3.2.3 Kategorisierung der Basisleistungen

Die Zuordnung bestehender Verkehrsstationen zu vier Kategorien erfolgt auf Basis des vorhandenen Leistungsspektrums, welches in den Serviceeinrichtungen erbracht wird.

Stationsneubauten sowie -umbauten werden gemäß geplanter Ausstattungskriterien und Leistungen kategorisiert.

Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorie D

Die folgenden Leistungen sind mindestens in den kategoriespezifischen Entgelten für die Nutzung der Verkehrsstationen der Kategorie D enthalten:

1. Zugang zur und Benützung der durch den Personenbahnsteig angebundenen Serviceeinrichtung

Die Leistung umfasst den Zugang zur sowie die der durch den Personenbahnsteig angebundenen Serviceeinrichtung, wie diese speziell (z.B. hinsichtlich der Dimensionierung, Beleuchtung) dafür hergerichtet wurde, einschließlich der damit verbundenen sonstigen, öffentlich zugänglichen Anlagen für die Beförderung von Personen mit Reisezügen.

2. Wegeleitsystem

Die Leistung umfasst ein dem Fahrgastaufkommen angepasstes Wegeleitsystem zur Orientierung der Fahrgäste in der Verkehrsstation.

3. Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen

Die Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen kann auf folgende Arten erfolgen: über Aushangfahrpläne, akustisch, persönlich, optisch-dynamische Medien (zu zeitnah verkehrenden Zügen), und/ oder digitale Medien. In ausgewählten Verkehrsstationen erfolgt die Veröffentlichung von Aushängen ausschließlich auf digitalen Medien.

Erstellung, Druck und Anbringen bzw. Publizieren auf den von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgesehenen Vitrinen oder sonstigen Aushangflächen erfolgen für nachstehende Informationsaushänge durch Personal der ÖBB-Infrastruktur AG oder durch einen von dieser beauftragten Dienstleister:

- Aushangfahrpläne: Abfahrts-, Ankunfts- und Streckenfahrpläne für den Netzfahrplan (Erstaushang)
- Wagenreihungsanzeiger auf Bahnsteigen mit Fernverkehr in definierten Fernverkehrsstationen (Erstaushang): Die Fahrgastinformation zur Wagenreihung von personenbefördernden Fernverkehrszügen erfolgt entweder über statischen oder elektronischen Wagenreihungsanzeiger soweit auf Basis der vorhandenen Stationsausstattung möglich. Bei Ausstattung einer Verkehrsstation mit elektronischem Wagenreihungsanzeiger erfolgt die Darstellung der Wagenreihung nur in elektronischer Form.

4. Flächenbereitstellung und Anbringen oder Publizieren der Erstaushänge zu Kundmachungen von Tarifen und Fahrplänen

Zum Publizieren von Tarifen und Fahrplänen werden den EVU entsprechende Aushangflächen (an für Fahrgäste geeigneter, von der ÖBB-Infrastruktur AG festgelegter Stelle) für Aushänge in DIN A3 Hochformat (maximal eine Aushangfläche pro Verkehrsstation und EVU) zur Verfügung gestellt. Die Bereitstellung dieser Flächen und das Anbringen bzw. Publizieren eines Aushangs pro EVU und Verkehrsstation je Netzfahrplanperiode sind im Entgelt enthalten.

Ein Aushangentwurf ist zur Freigabe vorab in digitaler Form an OSS zu übermitteln. Nach Freigabe ist der Aushang vom EVU ggf. in Papierform an ÖBB-Operative Services GmbH (Adressen und Ansprechpersonen finden sich im SNNB-Anhang Aushänge Tarifinformationen auf Verkehrsstationen) zu übermitteln. In ausgewählten Verkehrsstationen erfolgt die Veröffentlichung von Aushängen ausschließlich auf digitalen Medien.

5. Flächenbereitstellung und Anbringen der Erstaushänge zu Informationen über Fahrgastrechte, Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen

Für die Kundmachung von Informationen über Fahrgastrechte sowie die Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen (z.B. nächster Fahrkartenschalter oder Fahrkartenautomat/Ständer mit QR-Codes) werden den EVU gemäß Art 11 Abs 3 und Art 30 der VO (EU) 2021/782 entsprechende Flächen (an für Fahrgäste geeigneter, von der ÖBB-Infrastruktur AG festgelegter Stelle) für Aushänge in DIN A3 Hochformat (maximal eine Aushangfläche pro Verkehrsstation und EVU) zur Verfügung gestellt. Die Bereitstellung dieser Flächen und das Anbringen bzw. Publizieren eines Aushangs pro EVU und Verkehrsstation je Netzfahrplanperiode sind im Entgelt enthalten.

Ein Aushangentwurf ist zur Freigabe vorab in digitaler Form an OSS zu übermitteln. Nach Freigabe ist der Aushang vom EVU ggf. in Papierform an ÖBB-Operative Services GmbH (Adressen und Ansprechpersonen finden sich im SNNB-Anhang Aushänge Tarifinformationen auf Verkehrsstationen) zu übermitteln. In ausgewählten Verkehrsstationen erfolgt die Veröffentlichung von Aushängen ausschließlich auf digitalen Medien.

6. Leistungen im Rahmen von Schienenersatzverkehren

Im Falle von Schienenersatzverkehren aufgrund geplanter (und in den SNNB verlautbarter) Bauarbeiten der ÖBB-Infrastruktur AG ist die Bereitstellung von Mitarbeitern zwecks Kundeninformation und Kundenlenkung (Kundenlenkung zum Schienenersatzverkehr und Informationen über den Schienenersatzverkehr sowie bei Bedarf Hilfestellung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste) vorgesehen. Dabei werden je Baustelle im Einvernehmen mit allen betroffenen EVU zwei Verkehrsstationen (Umsteigestationen Zug/Schienenersatzverkehr) definiert, für welche Kundeninformationsmitarbeiter seitens der ÖBB-Infrastruktur AG gestellt werden. Pro definierter Umsteigestation Zug/Schienenersatzverkehr wird ein Kundeninformationsmitarbeiter eingesetzt.

Bei Baustellen mit einer Dauer von mehr als zwei Wochen behält sich die ÖBB-Infrastruktur AG vor, für Zeiträume, welche diese zwei Wochen übersteigen, den Einsatz bedarfs- und frequenzorientiert zu gestalten, d.h., in Abhängigkeit von den Fahrgastfrequenzen unter Berücksichtigung von Spitzenzeiten und Schwachlastzeiten.

Im Falle von Schienenersatzverkehren aufgrund eisenbahninfrastrukturell bedingter Ad-hoc-Sperren (Verlängerung von geplanten Bauarbeiten, ungeplante Bauarbeiten, außergewöhnliche Ereignisse, wie z.B. Hochwasser und Instandsetzung nach solchen Ereignissen, Unfälle) mit über 24 Stunden Dauer wird Personal je nach Verfügbarkeit eingesetzt.

7. Bereitstellung von Flächen für Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes und Entwerter sowie für den Fahrscheinverkauf

Jedem EVU, das planmäßige Halte von Zügen, ausgenommen Sonderzüge (siehe Kapitel 4.5.3), in Verkehrsstationen bestellt, wird bei Bedarf die Fläche für einen Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes und einen Entwerter zur Verfügung gestellt. Anforderungen an Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes und technische Details sind den Anhängen der SNNB zu entnehmen. Fahrkartenähnliche Einrichtungen wie beispielsweise Ständer mit QR-Codes, welche den Erwerb der Fahrkarten online abwickeln, sind einem Fahrkartenautomaten gleichgestellt. Für die Zurverfügungstellung dieser Fläche(n) wird jeweils eine gesonderte Vereinbarung mit dem jeweiligen EVU abgeschlossen.

Weitere Flächen für Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes und Entwerter werden je nach Maßgabe des vorhandenen Platzes und nach Prüfung durch die ÖBB-Infrastruktur AG dem EVU zur Verfügung gestellt. Für die Zuteilung von entsprechenden Flächen an die EVU ist die Anzahl der bestellten Halte in der jeweiligen Verkehrsstation maßgebend. Bei gleicher Anzahl an bestellten Halten entscheidet die höhere Gesamtsitzplatzkapazität.

Sollten mehrere EVU in einer Verkehrsstation halten und weniger Standorte für Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes vorhanden sein, als von den EVU nachgefragt werden, ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt, bei EVU mit mehr als einem vorhandenen Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes eine Teilkündigung vorzunehmen. Eine Bereitstellung von Daten- und Energieleitungen ist nur dort möglich, wo diese bereits in der Verkehrsstation vorhanden sind. Die Kosten für Aufstellung, Standortveränderungen und Abbau bei Vertragsende, einschließlich Energieanschluss, Betrieb, anfallende Energiekosten sowie alle weiteren Kosten (z.B. für die Errichtung von Zuleitungen, die Errichtung von Fundamenten sowie Änderungen im Wegeleitsystem etc.) sind vom EVU zu tragen. Wird seitens eines EVU eine Fläche eines Fahrkartenautomaten/Ständers mit QR-Codes in einem Verbund von mehreren Fahrkartenautomaten/Ständern mit QR-Codes gekündigt, darf keine Nische entstehen und ein kundenfreundliches und harmonisches Gesamterscheinungsbild muss erhalten bleiben.

Die ÖBB-Infrastruktur AG gestattet den personenbefördernden EVU die Nutzung von Flächen in Verkehrsstationen für den Fahrscheinverkauf, nach Maßgabe des vorhandenen Platzes und nach Prüfung durch die ÖBB-Infrastruktur AG. Die Nutzung von Flächen für den Fahrscheinverkauf ist nicht in den kategoriespezifischen Entgelten für die Nutzung der Verkehrsstationen enthalten, sondern wird jeweils gesondert vereinbart und verrechnet. Die Bedingungen für die Nutzung von Flächen für den Fahrscheinverkauf sind im Muster-Bestandsvertrag enthalten, dieser findet sich in den Anhängen der SNNB.

Anträge auf Zugang zu Serviceeinrichtungen und Nutzung von Leistungen sind im Sinne der Zusammenarbeit zwischen dem Betreiber der Serviceeinrichtung und dem EVU bis spätestens 31.05. desselben Jahres zu beantragen. Bei nicht fristgerechter Bekanntgabe kann die Zurverfügungstellung der benötigten Fläche nicht sichergestellt werden. Nähere Informationen können über OSS angefragt werden.

8. Reinigung und Winterdienst

Diese Leistungen umfassen die regelmäßige Reinigung und den regelmäßigen Winterdienst der Serviceeinrichtung Verkehrsstation (ausgenommen Flächen bzw. Einrichtungen im Besitz von Dritten z.B. Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes).

9. Sitzgelegenheiten und Wetterschutz

Die Leistung umfasst die Bereitstellung von mindestens einer Sitzgelegenheit und eines Wetterschutzes (z.B. Wartekoje/-raum, überdachte Stiegeneinhausung, Vordach) in der Verkehrsstation sowie allenfalls auch auf Personenbahnsteigen.

Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorie C

Die folgenden Leistungen sind mindestens im kategoriespezifischen Entgelt für die Nutzung der Verkehrsstationen der Kategorie C enthalten:

1. Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorie D
2. Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen erfolgt über akustische und optisch-dynamische Kundeninformationssysteme (Bahnsteiganzeiger oder Monitor)

   Folgende, zugspezifische Fahrgastinformationen sind in der Leistung inkludiert:

   - Planmäßige und erwartete Abfahrtszeit
   - Zugklasse
   - Zielbahnhof (am Monitor sind zusätzlich die Unterwegshalte dargestellt)
   - Bahnsteig (am Monitor mit Hinweisen)
   - Hinweise (Abweichungen, Einstiegsorientierung, Via-Halte, Zugteilungen, Unterwegshalte)
3. mindestens ein Aufzug oder eine Fahrtreppe oder Sicherheitsdienstleistung vor Ort[20]

   Leistungsumfang der Sicherheitsdienstleistung vor Ort umfasst z.B.:

   - Präsenz des Sicherheitsdienstleistungspersonals innerhalb der Öffnungszeiten
   - Durchsetzen der Hausordnung (z.B. Nichtrauchen am Bahnhof, Verweis von Personen)
   - Einleitung von Sofortmaßnahmen bei Unfallgefahr
   - Durchführung von notwendigen Maßnahmen im Bereich „Erste Hilfe“

Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorie B

Die folgenden Leistungen sind mindestens in den kategoriespezifischen Entgelten für die Nutzung der Verkehrsstationen der Kategorie B enthalten:

1. Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorien C und D
2. Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen erfolgt über akustische und optisch-dynamische Kundeninformationssysteme (Bahnsteiganzeiger und Monitor)
3. mindestens ein Aufzug oder eine Fahrtreppe und Sicherheitsdienstleistung vor Ort
4. Wetterschutz durch mindestens ein Bahnsteigdach
5. Zusätzliche Leistungen im Rahmen von Schienenersatzverkehren:

   Zusätzlich zu den Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorien C und D wird in Verkehrsstationen der Kategorie B pro definierter Umsteigestation Zug/Schienenersatzverkehr maximal ein weiterer Mitarbeiter, d.h., in Summe maximal zwei Mitarbeiter pro Umsteigestation Zug/Schienenersatzverkehr, eingesetzt. Bei Baustellen mit einer Dauer von mehr als zwei Wochen behält sich die ÖBB-Infrastruktur AG vor, für Zeiträume, welche diese zwei Wochen übersteigen, den Einsatz bedarfs- und frequenzorientiert zu

[20] Die ÖBB-Infrastruktur AG behält sich das ausschließliche Recht vor Verkehrsstationen zu definieren, in denen Sicherheitsdienstleistung vor Ort erbracht wird.

gestalten, d.h., in Abhängigkeit von den Fahrgastfrequenzen unter Berücksichtigung von Spitzenzeiten und Schwachlastzeiten.

Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorie A

Die folgenden Leistungen sind mindestens in den kategoriespezifischen Entgelten für die Nutzung der Verkehrsstationen der Kategorie A enthalten:

1. Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorien B bis D
2. mindestens ein Aufzug und eine Fahrtreppe
3. Einrichtung für persönliche Information über InfoPoint mit folgenden Leistungen:
    - Reisespezifische Information, wie z.B. Auskünfte zu Zugverbindungen inklusive Abweichungen und alternative Reisemöglichkeiten, Ausstellung von Bestätigungen bei Zugverspätungen, Annahme und Weiterleitung von Anregungen und Beschwerden von Fahrgästen
    - Bahnhofspezifische Information, wie z.B. Informationen über den Bahnhof und seine Einrichtungen bzw. örtliche Besonderheiten, Personenrufe am Bahnhof
    - Umfeld-/Stadtspezifische Information, wie z.B. touristische Informationen, Informationen über weiterführende Reisemöglichkeiten/öffentliche Verkehrsanbindungen

Weitere Leistungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet in ausgewählten Verkehrsstationen weitere Leistungen an. Die ÖBB-Infrastruktur AG orientiert sich dabei an der Fahrgastfrequenz und den örtlichen Verhältnissen der Verkehrsstation. Auf das Vorhandensein dieser Leistungen besteht kein Rechtsanspruch.

Weitere Leistungen sind z.B.:

- Fahrradabstellanlagen
- Parkplätze für Kfz
- Park & Ride Anlagen für Kfz
- Toiletten
- Gepäckschließfächer

Die Nutzung dieser Leistungen kann für die Fahrgäste kostenpflichtig sein.

7.3.2.4 Entgelte

Basisleistungen

1. Entgeltstruktur für kategoriespezifische Basisleistungen

Die Entgeltsätze für Basisleistungen Verkehrsstation pro Halt nach Kategorie betragen wie folgt:

Produktnummer	Kategoriespezifische Basisleistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
3.a	Kategorie A	Halt	14,26
3.b	Kategorie B	Halt	10,06
3.c	Kategorie C	Halt	5,19
3.d	Kategorie D	Halt	2,28

Tabelle 26: Entgelte „Basisleistungen Verkehrsstationen pro Halt nach Kategorie“

Die Zuordnung der Verkehrsstationen zu den Kategorien ist im Anhang der SNNB unter „Verzeichnis der Verkehrsstationen“ zu finden.

Das Entgelt „Halt in Verkehrsstation“ wird entsprechend der Anzahl der fahrplanmäßigen Halte von personenbefördernden Zügen pro Verkehrsstation berechnet, wobei die Nutzung von Flächen in Verkehrsstationen für den Fahrscheinverkauf in diesem Entgelt **nicht enthalten** ist (siehe Kapitel 7.3.2.3 Kategorie D Punkt 7).

Stationsumbauten werden ab dem Netzfahrplanwechsel verrechnet, welcher der Inbetriebnahme folgt, d.h., bei Stationsumbauten wird nach erfolgter Fertigstellung eine Anpassung der Kategorisierung für die jeweils nachfolgende Netzfahrplanperiode vorgenommen. Während einer Umbauphase werden keine Entgeltnachlässe gewährt.

2. Entgeltsätze für Flächen für den Fahrscheinverkauf

Die hier veröffentlichten Entgelte für die Inbestandgabe von Flächen für den Fahrscheinverkauf in Serviceeinrichtungen gemäß § 58b Abs 1 Z 1 EisbG an zugangsberechtigte, personenbefördernde EVU (§ 1b EisbG) unterliegen der regulatorischen Preisbildung. Die gemäß § 69b EisbG gebildeten und hier gemäß § 59 EisbG veröffentlichten Entgelte gelten ausdrücklich und ausschließlich für die Inbestandgabe an zugangsberechtigte, personenbefördernde EVU (siehe auch Kapitel 7.3.2.3 Kategorie D Punkt 7).

Die Entgeltsätze (monatlicher Mietzins und monatliche Betriebskosten allgemein) für das Kalenderjahr 2025 werden frühestens im Oktober 2024 veröffentlicht. Ausgangsbasis bilden die nachstehend angeführten Entgeltsätze des Dokuments Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2024, die mit dem von der Statistik Austria veröffentlichten Verbraucherpreisindex 2000 oder einem an seine Stelle tretenden Index wertgesichert werden. Die Höhe der Wertsicherung ergibt sich aus der Gegenüberstellung der für den Monat August 2024 mit der für den Monat August 2023 verlautbarten Indexzahl.

Alle Entgeltsätze sind exklusive 20 % Umsatzsteuer angegeben.

Verkehrsstation[21]	Monatlicher Mietzins in EUR/m²	Monatliche Betriebskosten allgemein in EUR/m²
Wien Hauptbahnhof	25,39	*)
Wien Meidling**) (Personentunnel)	25,39	4,38
Wien Praterstern	15,87	*)
Wien Westbf	15,87	*)
St. Pölten Hbf	15,87	7,26
Linz Hbf	15,87	*)
Salzburg Hbf**)	15,87	*)
Graz Hbf	15,87	*)

Tabelle 27: Entgelte „Flächen für Fahrscheinverkauf“

*) In diesen Verkehrsstationen werden die „monatlichen Betriebskosten allgemein“ nicht pauschaliert. In diesen Verkehrsstationen erfolgt eine Akontierung der „monatlichen Betriebskosten allgemein“, die Betriebskosten werden einmal im Jahr (derzeit am 30.06.) abgerechnet und in Abhängigkeit davon die Akonti für das Folgejahr (neu) festgelegt. Zusätzlich zu den „monatlichen Betriebskosten allgemein“ der oben angeführten Verkehrsstationen fallen insbesondere monatliche Betriebskosten für Heizung und Strom sowie in Abhängigkeit von der Ausstattung für Kälte an (siehe § 3 Abs 4 des Mietvertragsentwurfs Fahrscheinverkauf).

**) Der monatliche Mietzins für die Serviceleistung „Counter“ beträgt in Wien Meidling 25,39 EUR/m² sowie in Salzburg Hbf 15,87 EUR/m² (exklusive Entgelte für Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände).

In vereinzelten Verkehrsstationen besteht die Möglichkeit, einen einzelnen Schalter („Counter“) inkl. dazugehöriger Teilfläche in einer dafür vorgesehenen Räumlichkeit zum Fahrscheinverkauf anzumieten. Auf diese Teilflächen sind der o.g. Mietzins und die Betriebskosten analog anzuwenden. Darüber hinaus wird ein Entgelt für die Anmietung des Counter-Mobiliars eingehoben, das bedingt durch die jeweiligen baulichen örtlichen Gegebenheiten für jeden Counter vor Vertragsabschluss individuell berechnet wird (Vertragsentwurf Countermiete).

Zusatzleistungen

1. Hilfeleistung für Personen mit eingeschränkter Mobilität

Vom EVU bestellte Leistungen werden gemäß Kapitel 7.3.2.2 (Nebenleistungen: sonstige ergänzende Personalleistungen) gemäß den angefallenen Stunden vom Dienstleister (ÖBB-Operative Services GmbH) dem EVU in Rechnung gestellt.

2. Vertriebsunterstützende Tätigkeiten in Verkehrsstationen

Für die Gewährung der Durchführung vertriebsunterstützender Tätigkeiten in Verkehrsstationen werden die folgenden Entgelte verrechnet, wobei zwischen zwei Gruppen von Verkehrsstationen unterschieden wird:

- Gruppe 1: Verkehrsstationen, die im SNNB-Anhang „Vertriebsunterstützende Tätigkeiten – Verkehrsstationen Gruppe 1“ aufgelistet sind
- Gruppe 2: restliche Verkehrsstationen

[21] Entgelte für Flächen für den Fahrscheinverkauf in anderen als den angeführten Verkehrsstationen auf Anfrage.

Leistung: Gewährung vertriebsunterstützender Tätigkeiten	**Bestellung für 1. Tag**			
	für 1. Verkehrsstation		**für jede weitere Verkehrsstation**	
	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Verkehrsstationen Gruppe 1	1. Tag/ Verkehrsstation	184,10 (Nr. 3.7.1)	1. Tag/jeder weiteren Verkehrsstation	86,80 (Nr. 3.7.3)
Verkehrsstationen Gruppe 2		166,70 (Nr. 3.7.2)		69,40 (Nr. 3.7.4)
	Bestellung für Folgetage			
	Einheit		Entgelt in EUR exkl. 20 % USt	
Verkehrsstationen Gruppe 1	Folgetag/Verkehrsstation		38,10 (Nr. 3.7.5)	
Verkehrsstationen Gruppe 2			20,70 (Nr. 3.7.6)	

Tabelle 28: Entgelte „Vertriebsunterstützende Tätigkeiten in Verkehrsstationen“

Zusätzlich sind pro Tag und eingesetzter Person EUR 0,59 zu entrichten (Nr. 3.7.7).

Sind von einer Bestellung Verkehrsstationen der Gruppe 1 und Verkehrsstationen der Gruppe 2 umfasst, werden

- das Entgelt für Bestellung für 1. Verkehrsstation und 1. Tag für die Gruppe 1 sowie
- das Entgelt für Bestellung für 1. Tag jeder weiteren Verkehrsstation entsprechend der Gruppe, in welche die Verkehrsstation eingeordnet ist, angesetzt.

D.h., bei einer Bestellung von 1 x Gruppe 1 und 1 x Gruppe 2 für einen Tag setzt sich das Entgelt für diesen Tag wie folgt zusammen: EUR 184,10 + EUR 69,40 zuzüglich des Entgelts für eingesetzte Personen.

3. Public WLAN

Für die Verrechnung der Leistungen Public WLAN kommen folgende Entgeltsätze zur Anwendung:

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
3.8.1	WLAN EVU Zug	Access point/Monat	43,00
3.8.2	WLAN Mietflächen	Access point/Monat	68,00

Tabelle 29: Entgelte „Public WLAN“

4. Lost & Found

Für die Verrechnung der Leistungen Lost & Found kommt folgender Entgeltsatz zur Anwendung:

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
3.6.6	Lost & Found	Fundgegenstand	24,32

Tabelle 30: Entgelt „Lost & Found“

Die Rechnungslegung für diese Leistung erfolgt monatlich im Nachhinein mit einem Zahlungsziel von 30 Tagen netto ab Rechnungsdatum.

5. Aushänge

- Permanente Änderungen des Fahrplan-Erstaushangs

  Ab dem Erstaushang je Netzfahrplanperiode werden dem verursachenden EVU für jeden weiteren Aushang sämtliche Kosten für das Erstellen, ggf. den Druck (Aushangfahrplan und statischer Wagenreihungsanzeiger) und das Anbringen bzw. Publizieren des Aushangs (betrifft alle Drucksorten) in Rechnung gestellt.

  Das Entgelt für das Anbringen bzw. Publizieren basiert auf der Leistungszeit des Personals, sowie ggf. der erforderlichen Wegzeit des Personals und den Kosten für An- und Abfahrt zur Verkehrsstation. Für die Verrechnung von Leistungszeit und ggf. Wegzeit kommen die Entgeltsätze für sonstige Personalleistungen gemäß Kapitel 7.3.2.4, Nebenleistungen zur Anwendung. Die Kosten für An- und Abfahrt zu den Verkehrsstationen werden entsprechend den amtlichen Kilometergeld-Sätzen verrechnet.

- Temporäre Änderungen des Fahrplans (Baustelleninformation)

  Für die Herstellung, ggf. den Druck und die termingerechte Übermittlung der Aushänge an OSS ist das EVU verantwortlich.

  Ein Aushangentwurf ist zur Freigabe vorab in digitaler Form an OSS zu übermitteln. Nach Freigabe ist der Aushang vom EVU ggf. in Papierform an ÖBB-Operative Services GmbH (Adressen und Ansprechpersonen finden sich im SNNB-Anhang Aushänge Tarifinformationen auf Verkehrsstationen) zu übermitteln.

  Die Kosten für das Anbringen bzw. Publizieren in den Verkehrsstationen wird von der ÖBB-Operative Services GmbH zur Gänze an das EVU weiterverrechnet. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die Aushänge, die im Zuge der Bauarbeiten angebracht bzw. publiziert wurden, entfernt.

  Für die Verrechnung von Leistungszeit und ggf. Wegzeit kommen die Entgeltsätze gemäß Kapitel 7.3.2.4 zur Anwendung. Die Kosten für An- und Abfahrt zu den Verkehrsstationen werden entsprechend den amtlichen Kilometergeld-Sätzen verrechnet.

Nebenleistungen: Sonstige ergänzende Personalleistungen

Sonstige ergänzende 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.	Sonstige ergänzende Personalleistungen	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
2.1.4	Unterstützungsleistung Betriebsabwicklung und Kundeninformation	Stunde	63,71
2.1.6	Stations- und Liegenschaftsmanagement	Stunde	97,46
2.1.7.a	Sicherheitsdienstleistung stationär (Ort der Dienstausübung des Sicherheitspersonals bleibt über die Bestelldauer gleich)	Stunde	41,20
2.1.7.b	Sicherheitsdienstleistung mobil (wechselnde Orte während der Dienstausübung des Sicherheitspersonals)	Stunde	43,70
2.1.8	Stationsreinigung	Stunde	34,80
2.1.9	Personalleistungen im Zusammenhang mit unterjährigem Fahrplanaushang und Baustelleninformationen	Stunde	43,70
2.1.10	Personalleistungen im Zusammenhang mit Informationsaushängen nach Erstaushang	Stunde	43,70

Tabelle 31: Entgelte „sonstige ergänzende Personalleistungen“

7.3.2.5 Bestellung und Zuweisung

Basisleistungen

EVU bestellen die Basisleistung **Halt in Verkehrsstation** (planmäßiger Halt eines personenbefördernden Zugs in einer sowie Nutzung der Verkehrsstation und der darin erbrachten Serviceleistungen) im Rahmen des Begehrens auf Zuweisung von Fahrwegkapazität. Mit Zuweisung der Fahrwegkapazität erfolgt gleichzeitig die Zuweisung der Halte in Verkehrsstationen, wodurch die ÖBB-Infrastruktur AG ihrer Verpflichtung nachkommt, Kapazität zur Nutzung der Verkehrsstation und der darin erbrachten Serviceleistungen dem EVU zuzuweisen.

Die Fristen für Bestellung und Zuweisung von Halten in Verkehrsstationen entsprechen jenen für Fahrwegkapazitätsbegehren (siehe Kapitel 4).

Die Bestellung von Flächen für Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes und Entwerter erfolgt über die IADB (Infrastrukturanforderungsdatenbank). Flächen in Verkehrsstationen für den Fahrscheinverkauf können über OSS bestellt werden.

Für die Übermittlung von Daten für Aushangfahrpläne, Kundeninformationssysteme und Wagenreihung sowie ggf. die **Übergabe** von Informationsaushängen in **Papierform** durch die EVU gelten folgende Fristen und Vorgaben:

- Die Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen kann auf folgende Arten erfolgen: über Aushangfahrpläne, akustisch, persönlich, optisch-dynamische Medien (zu zeitnah verkehrenden Zügen), und/ oder digitale Medien. In ausgewählten Verkehrsstationen erfolgt die Veröffentlichung von Aushängen ausschließlich auf digitalen Medien.
    - Daten für **Aushangfahrpläne** (z.B. Fahrplanzeiten im Fremdnetz, Information zu Fahrradmitnahme, Speisewagen, Schlafwagen, Rollstuhlstellplatz und Zuglinien) sind bis 25.10.2024 an die ÖBB-Infrastruktur AG/Netzzugang (aushangfahrplaene.nz@oebb.at) zu übermitteln. Piktogramme sind aus der Piktogrammliste auszuwählen. Unterjährige Änderungen von o.a. Daten zu den Aushangfahrplänen können zu den von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgegebenen Terminen bestellt werden.
    - Die Anzeige der Zugklasse/Zugnummer in **optisch-dynamischen Kundeninformationssystemen** ist längenmäßig beschränkt (maximal 4 Buchstaben und 5 Ziffern oder 6 Buchstaben ohne Ziffern). Für die Anzeige eines Liniensystems (für Nahverkehr) stehen maximal 3 Buchstaben für die Linienbezeichnung und maximal 2 Ziffern für die Liniennummer zur Verfügung. Bei Anzeige eines Liniensystems erfolgt keine Anzeige der Zugklasse/Zugnummer. Hinsichtlich einer allfälligen Darstellung eines EVU-Logos (des Betreibers) ist die Bereitstellung in einem Seitenverhältnis von 1,78:1 bzw. 16:9 – möglichst als Vektorgrafik – erforderlich.
    - Für die **unterjährige Adaptierung der optisch-dynamischen Kundeninformationssysteme** (EVU-Logo) haben die EVU die erforderlichen Daten spätestens 10 Wochen vor gewünschtem Änderungsstichtag zu übermitteln.
- Daten für das Liniensystem, zu via-Halten, Zugzielen/Zugteile sowie weiteren Besonderheiten im Zuglauf (wie Zugteilung, Schwächung, Wende, Durchbindung, Vereinigen) sind mittels standardisierter Vorlagen über BE-KI (be.kundeninformation@oebb.at) abrufbar. Die Daten für das Liniensystem sind bis spätestens zwei Wochen vor Netzfahrplanwechsel einzumelden, alle anderen Daten sind bis zum ersten Montag im November einzumelden. Werden neue Linienbezeichnungen mit Fahrplanwechsel verwendet, so sind diese ebenfalls bis zum ersten Montag im November einzumelden.
- Bei Ausstattung einer Verkehrsstation mit **elektronischem Wagenreihungsanzeiger** erfolgt die Darstellung der Wagenreihung nur in elektronischer Form. Die erforderlichen Daten (Wagenreihung und Wagenausstattung z.B. Speisewagen, 1. Klasse, 2. Klasse, Schlafwagen, Liegewagen, Businessabteil) sind über die von der ÖBB-Infrastruktur AG beschriebenen Datenschnittstellen zu liefern. Es können nur die in der Piktogrammliste festgelegten Zeichen und maximal vier Piktogramme

pro Wagen dargestellt werden. Für die Darstellung der Wagenziele stehen zwei Zeilen mit jeweils zwölf Zeichen zur Verfügung. Um eine einheitliche Darstellung zu gewährleisten, steht für Verkehrsstationen am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG ein standardisiertes AURIS-Abkürzungsverzeichnis des DB 640-Codes zur Verfügung. Nähere Informationen können unter be.kundeninformation@oebb.at angefragt werden.

- Die Daten für **statische Wagenreihungsanzeiger** (Wagenreihung und Wagenausstattung z.B. Speisewagen, 1. Klasse, 2. Klasse, Schlafwagen, Liegewagen, Businessabteil) sind bis zum ersten Montag im November an aushangfahrplaene.nz@oebb.at zu übermitteln.
- **Änderungen von Informationsaushängen** (Basisleistung ein Aushang pro EVU und Verkehrsstation in einer Netzfahrplanperiode) der EVU in Papierform (Kundmachung von Tarifen und Fahrplänen, Informationen über Fahrgastrechte, Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen) werden zu den von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgegebenen Änderungsterminen an den hierfür vorgesehenen Flächen angebracht. Die Vorlaufzeit für die Übermittlung in Papierform beträgt 10 Werktage (ausgenommen Samstag) vor Aushang. [23]

  Ein Aushangentwurf ist zur Freigabe vorab in digitaler Form an OSS zu übermitteln. Nach Freigabe ist der Aushang vom EVU an ÖBB-Operative Services GmbH (Adressen und Ansprechpersonen finden sich im SNNB-Anhang Aushänge Tarifinformationen auf Verkehrsstationen) zu übermitteln.

Zusatzleistungen

Die nachstehenden Zusatzleistungen werden wie folgt bestellt:

1. Hilfeleistung für Personen mit eingeschränkter Mobilität

Die Bestellung von Hilfeleistungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität erfolgt mit dem Bestellformular.

2. Vertriebsunterstützende Tätigkeiten

Bestellungen für die Durchführung von vertriebsunterstützenden Tätigkeiten (Definition siehe 7.3.2.2 Punkt 2), die von Personen durchgeführt werden, sind mindestens 10 Werktage vor Inanspruchnahme der Leistung an die E-Mailadresse vertriebsunterstuetzung.nz@oebb.at unter Verwendung des Formulars Bestellung von vertriebsunterstützenden Tätigkeiten in Verkehrsstationen zu richten.

Die ÖBB-Infrastruktur AG gestattet dem EVU die Durchführung von vertriebsunterstützenden Tätigkeiten innerhalb der Verkehrsstationen nur auf definierten Flächen (Lagepläne) und für maximal 30 Tage pro Quartal pro Verkehrsstation. Ziel der vertriebsunterstützenden Tätigkeit ist, punktuell und zeitlich begrenzt, Schwerpunkte hinsichtlich besonderer Fahrplan- und Preisangebote der EVU zu setzen.

Liegen mehrere Bestellungen vor, die insgesamt zu einer Überschreitung der gestatteten Maximalanzahl an gleichzeitig eingesetzten Personen je Verkehrsstation führen oder wenn der notwendige Platzbedarf für Personen und Stände nicht zur Verfügung steht, wird der Einsatz von nicht ortsfesten Anlagen untersagt und gegebenenfalls die Anzahl der eingesetzten Personen limitiert. Änderungen der Lagepläne bzw. die Absenkung der Maximalanzahl sind im Falle von Einschränkungen (z.B. Bauarbeiten) jederzeit möglich. Werbeaktivitäten (z.B. Getränkewerbung) der EVU, die nicht dem Zweck dienen, Personenverkehrsdienste auf dem Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG zu unterstützen, sind mit der ÖBB-Werbung GmbH gesondert zu vereinbaren.

[23] Digitale Alternative zu Papieraushängen: In ausgewählten Verkehrsstationen ist die Veröffentlichung von Aushängen ausschließlich auf digitalen Medien geplant.

3. WLAN

Die Leistungen „WLAN EVU Zug“ und „WLAN Mietflächen“ können bei OSS bestellt werden.

Die Vorlaufzeit für die Herstellung der Leistung „WLAN EVU Zug“ beträgt ab Eingang der Bestellung ca. 10 Werktage (ausgenommen Samstag).

Für die Leistung „WLAN Mietflächen“ wird innerhalb von 21 Werktagen (ausgenommen Samstag) nach Bestelleingang ein Termin vor Ort zwecks Prüfung der Umsetzbarkeit vereinbart.

4. Lost & Found

Die Leistung Lost & Found kann bei OSS bestellt werden. Die Bestellung der Leistung Lost & Found muss jeweils bis Mitte September für die darauffolgende Netzfahrplanperiode erfolgen (Bestellung dieser Leistung nur für gesamte Netzfahrplanperiode möglich).

5. Aushänge

- **Aushänge nach Erstaushang**

  Die unterjährige Bestellung von Fahrwegkapazität bedingt automatisch eine Aktualisierung der Aushangfahrpläne (Abfahrts-, Ankunfts- und Streckenfahrpläne) sowie der statischen Wagenreihungsanzeiger und ist nicht gesondert zu bestellen.

  Die Vorlaufzeit für unterjährige Änderungen bei statischen Wagenreihungsanzeigern beträgt mindestens 14 Tage. Die Daten (Wagenreihung und Wagenausstattung, z.B. Speisewagen, 1. Klasse, 2. Klasse, Schlafwagen, Liegewagen, Businessabteil) für statische Wagenreihungsanzeiger sind an aushangfahrplaene.nz@oebb.at zu übermitteln.

  Änderungen von Informationsaushängen der EVU ab dem 2. Aushang pro EVU und Verkehrsstation in einer Netzfahrplanperiode (Kundmachungen von Tarifen und Fahrplänen und Informationen über Fahrgastrechte, Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen) werden zu den von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgegebenen Änderungsterminen an den hierfür vorgesehenen Flächen angebracht/ publiziert. Die Vorlaufzeit für die Übermittlung in Papierform beträgt 10 Werktage (ausgenommen Samstag) vor Aushang.

  Ein Aushangentwurf ist zur Freigabe vorab in digitaler Form an OSS zu übermitteln. Nach Freigabe ist der Aushang vom EVU ggf. in Papierform an ÖBB-Operative Services GmbH (Adressen und Ansprechpersonen finden sich im SNNB-Anhang Aushänge Tarifinformationen auf Verkehrsstationen) zu übermitteln.

- **Temporäre Änderungen des Fahrplans (Baustellenfahrpläne)**

  Die Entwürfe sind bis spätestens 30 Tage vor Beginn der Fahrplanänderung zur Freigabe in digitaler Form an OSS vorab zu übermitteln. Nach Freigabe ist der Aushang vom EVU ggf. in Papierform bis spätestens 21 Tage vor Beginn der Fahrplanänderung an ÖBB-Operative Services GmbH (Adressen und Ansprechpersonen finden sich im SNNB-Anhang Aushänge Tarifinformationen auf Verkehrsstationen) zu übermitteln.

Nebenleistungen

Sonstige ergänzende Personalleistungen sind bei OSS zu bestellen.

7.3.3 Güterterminals

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

7.3.4 Verschubleistungen

7.3.4.1 Allgemeine Information

Das Dokument Verschubstandorte bietet eine Übersicht über die Verschubknotenbahnhöfe, Verschubstandorte und die Standorte Zugvorbereitung Grenze. Für nähere Informationen siehe Anhängen der SNNB.

7.3.4.2 Leistungen

Verschubleistungen werden differenziert in Leistungen innerhalb und außerhalb von Verschubknotenbahnhöfen, siehe dazu Kapitel 7.3.4.3 und 7.3.4.4.

Die maßgebliche Liste Verschubstandorte sowie die zugehörigen Verschuböffnungszeiten werden nach Eingang der Bestellungen zum Netzfahrplan überprüft und dem tatsächlichen Bedarf sowie den verfügbaren Ressourcen angepasst und im Oktober 2024 in den Anhängen der SNNB veröffentlicht.

Verschubleistungen werden grundsätzlich nach Maßgabe der verfügbaren Ressourcen (Personal, Triebfahrzeug und Anlagen) erbracht. Die Verschub-Nebenleistungen gemäß den Kapiteln 7.3.4.3 und 7.3.4.4 werden nur auf Basis von Restkapazität und gegen gesonderte Vereinbarung erbracht.

Zusätzliche EVU-spezifische Anforderungen zum bereits bestehenden Leistungsangebot der ÖBB-Infrastruktur AG können durch das jeweilige EVU über das entsprechende Formular zur Überprüfung der Umsetzbarkeit eingebracht werden.

Die nachfolgenden Verschubleistungen bestehen aus einer Leistung oder mehreren Teilleistungen, welche ausschließlich als Einheit bestellt werden können. Über die angeführten Teilleistungen gemäß den Kapiteln 7.3.4.3 und 7.3.4.4 hinausgehende Leistungen sind im Umfang der Verschubleistung nicht enthalten.

Die Verschubleistungen inkludieren auch die Bedienung der jeweils relevanten Stellwerks- und Sicherungsanlagen im erforderlichen Umfang.

In mit ortsbedienten Weichen ausgestatteten Bereichen ist die Durchführung von Verschubfahrten mehrerer unterschiedlicher EVU zur gleichen Zeit aus Sicherheitsgründen nicht zulässig. Dadurch kann es zu eingeschränkter Kapazität für die Durchführung von Verschubfahrten in solchen Bereichen kommen. Die Bereiche mit ortsbedienten Weichen sind in den jeweiligen Betriebsstellenbeschreibungen ersichtlich.

Bei der ÖBB-Infrastruktur AG wird das System EVA (elektronische Verschubstraßenanforderung) für die elektronische Unterstützung bei der Anforderung von Verschubstraßen schrittweise eingeführt. In Betriebsstellen, die mit EVA bereits ausgerüstet sind bzw. ausgerüstet werden (siehe hier), ist dieses System zu verwenden.

Hierfür ist entsprechend geschultes Personal einzusetzen. Die Schulung kann entweder bei der ÖBB-Infrastruktur AG (bestellung.infra-training@oebb.at) bestellt bzw. anhand der Bedienungsanweisung (Bezug bei vorgenannter E-Mail-Adresse möglich) selbst durchgeführt werden.

Einmeldung von Zug- und Wagendaten über die Zugdateneinmeldung bzw. eine elektronische Schnittstelle:

Das EVU ist gem. DA 30.04.20 verpflichtet, die erforderlichen und aktuellen Zug- und Wagendaten (Sendungsdaten) im Güterverkehr 30 Minuten vor der geplanten Abfahrtszeit an die ÖBB-Infrastruktur AG zu übermitteln, entweder über die Applikation Zugdateneinmeldung oder über eine von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung gestellte Schnittstelle.

Erfolgt die Einmeldung der Sendungsdaten nicht zeitgerecht, kann es zu einer verzögerten Abfahrt des Zuges kommen.

Das Einmelden von Sendungsdaten erfolgt über eines der folgenden Systeme:

- Zugdateneinmeldung: Über das Kundenportal M-AMA steht die Applikation Zugdateneinmeldung für alle EVU auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG ab 12/2023 zur Verfügung. Das Handbuch Zugdateneinmeldung kann über M-AMA abgerufen werden.
- Elektronische Schnittstelle: Die technische Schnittstellenbeschreibung kann über M-AMA abgerufen werden.
- Bei Systemausfall oder Störung der Schnittstelle seitens ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt die Übermittlung der Sendungsdaten per E-Mail.

Einmeldung von Zug- und Wagendaten in Form des Schemas Hermes 30:

Für EVU im Güterverkehr besteht die Möglichkeit der systemtechnischen Einmeldung ihrer Zug- und Wagendaten direkt in das System Infra-TIS (im Sinne der DA 30.04.20). Die Übermittlung der Zug- und Wagendaten hat in Form des internationalen Schemas Hermes 30 V2 zu erfolgen. Daten, die nicht in diesem Format übermittelt werden, werden nicht verarbeitet. Die Hermes-Infrastruktur wird von der ÖBB-Infrastruktur AG nicht zur Verfügung gestellt.

Die Nutzung der zur Datenübernahme eingerichteten Wagendatenschnittstelle setzt eine gesonderte Bestellung voraus. Die Bestellung dafür erfolgt per Bestellformular über den One Stop Shop. Die Einrichtung des Zugangs zur Wagendatenschnittstelle ist eine entgeltpflichtige Leistung (siehe Kapitel 7.3.4.5.3).

Es wird darauf hingewiesen, dass für die Richtigkeit der übernommenen Daten im System Infra-TIS keine Haftung von Seiten der ÖBB-Infrastruktur übernommen wird. Weitere Regelungen insbesondere zum Haftungsausschluss sowie vertragliche Bedingungen können dem Bestellformular entnommen werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei allen angeführten Übermittlungsarten für die Richtigkeit und Vollständigkeit der übernommenen Daten keine Haftung von Seiten ÖBB-Infrastruktur AG übernommen wird.

Werden bestellte Verschubleistungen mit Zug-/ Streckentriebfahrzeugen durchgeführt, muss die Einhaltung der betrieblichen Verfahren gem. betrieblicher Richtlinie 30.01 zur Anwendung der Rückfallebene (Übermittlung hörbarer und sichtbarer Signale) zwischen Verschubmitarbeiter und Triebfahrzeugführer gewährleistet sein. Weiters ist auf nicht mit GSM-R ausgestatteten Strecken das Vorhandensein einer tauglichen analogen Zugfunkeinrichtung im UIC 70 cm Band (C-Kanäle) zwingend erforderlich.

7.3.4.3 Verschubleistungen in Verschubknotenbahnhöfen

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Verschubknotenbahnhöfe (VKBf) inkl. der zugehörigen Betriebsstellen sind im Anhang der SNNB veröffentlicht.

Verschub in VKBf wird als „Knotenverschub“ bezeichnet.

Bei den in diesem Kapitel angeführten Leistungen in VKBf ist das von der ÖBB-Infrastruktur AG verwendete Triebfahrzeug einschließlich des Triebfahrzeugbedienpersonals, sowie das von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgesehene Verschubpersonal im erforderlichen Umfang inkludiert.

Basisleistungen

1. Zugzerlegung und Zugbildung mit Zugvorbereitung (ohne Ersterfassung von Wagen)

Die Leistung ist entgeltlich und umfasst Tätigkeiten für die Zugzerlegung und Zugbildung gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3) Abschnitt III und den vereinbarten Zugbilde- und Wagenübergangsplänen sowie die Zugvorbereitung ausgenommen die Ersterfassung von Fahrzeugdaten.

Falls für Ausgangszüge bestimmte Wagen im VKBf vom zuführenden EVU an ein/mehrere andere EVU zur Weiterbeförderung übergeben werden, ist das zuführende EVU verantwortlich für die Vorgabe der Wagenübergänge (Produktionsplan, Zugbildeplan). Für die Zugbildepläne der korrespondierenden Ausgangszüge ist das abbefördernde EVU verantwortlich.

Leistungen	
6.1.1.1 Zugzerlegung und Zugbildung mit Zugvorbereitung	
Nr.	**Leistungsbeschreibung**
1	Zerlegevorbereitung
2	Langmachen
3	Zugzerlegung
4	Hemmschuh legen
5	Abstellung/Hinterstellung
6	Lösen/Verbinden aller Kupplungen des Wagenzugs
7	Anschließen an/Abhängen von Zugvorheizanlagen einschl. erster Funktionskontrolle
8	Anschließen an/Abhängen von Druckluftanlagen
9	Wagenzug sichern
10	Vorbereitung von Zügen mit Bremsberechnung, Ausfertigen der Zugpapiere (Wagenlisten können digital bereitgestellt werden), Anbringung des Zugschlusssignals und Weitermeldung, ohne Ersterfassung von Fahrzeugdaten

Tabelle 32: Leistungen „Zugzerlegung und Zugbildung mit Zugvorbereitung“

2. Sonderbehandlung von Zugbildegruppen, Wagen und/oder Wagengruppen sowie Mehrgruppenzügen

Die Leistung ist entgeltlich und umfasst:

- Bildung von Güterzügen mit mehr als einer Zugbildegruppe, wobei die Verrechnung ab der zweiten Zugbildegruppe erfolgt
- Umstellen von Wagen/Wagengruppen mit Sonderbehandlung aus Eingangszügen

Leistungen	
6.1.1.2 Zugbildegruppen - Wagen/Wagengruppen mit Sonderbehandlung	
Nr.	**Leistungsbeschreibung**
1	Behandlung der Zugbildegruppen, Wagen und Wagengruppen

Tabelle 33: Leistung „Zugbildegruppen – Wagen/Wagengruppen mit Sonderbehandlung“

3. Beistellung von Wagen

Die Leistung ist entgeltlich und umfasst die Beistellung von Wagen an der vereinbarten Stelle innerhalb eines VKBf auf Eisenbahninfrastrukturanlagen der ÖBB-Infrastruktur AG.

Leistungen	
6.1.1.4 Beistellung von Wagen	
Nr.	**Leistungsbeschreibung**
1	Reihung der beizustellenden Wagen
2	Beistellung der Wagen beim Empfänger oder auf der festgelegten Anlage
3	Abholung der Wagen vom Empfänger oder von der festgelegten Anlage
4	Vollzugsmeldung über Beistellung und/oder Abholung an Kunden, wenn vereinbart

Tabelle 34: Leistungen „Beistellung von Wagen“

Zusatzleistungen

Die im VKBf vorhandenen Ressourcen werden für die Erbringung von Basisleistungen eingesetzt. Sofern darüber hinaus noch Ressourcen bestehen, können auch nachstehende Zusatzleistungen erbracht werden.

1. Manipulation von Triebfahrzeugen im Eingang

Die Manipulation von Triebfahrzeugen im Eingang ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung und enthält nachfolgende Tätigkeiten.

Leistungen	
6.1.2.1 Manipulation von Triebfahrzeugen im Eingang	
Nr.	**Leistungsbeschreibung**
1	Wagenzug sichern gem. in den örtlichen Betriebsstellenbeschreibungen detaillierten Bestimmungen im Rahmen der Betrieblichen Richtlinie 30.01 (DV V3), Kapitel 18
2	Zug-Tfz vom Wagenzug abkuppeln
3	Überbringung der Zugpapiere vom Zug zur vereinbarten Übergabestelle
4	Anschließen an Zugvorheizanlage einschl. erster Funktionskontrolle

Tabelle 35: Leistungen „Manipulation von Triebfahrzeugen im Eingang“

Details sind in den Betriebsstellenbeschreibungen bzw. örtlich gültigen Arbeitsanweisungen der VKBf festgelegt.

2. Manipulation von Triebfahrzeugen im Ausgang

Die Leistung Manipulation von Triebfahrzeugen im Ausgang ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung und umfasst die nachfolgenden Tätigkeiten.

Leistungen	
6.1.2.2.a Manipulation von Triebfahrzeugen im Ausgang	
Nr.	**Leistungsbeschreibung**
1	Abhängen von der Zugvorheizanlage
2	Abhängen von Druckluftanlagen
3	Zug-Tfz an Wagenzug ankuppeln
4	Teilbremsprobe durchführen
5	Entsichern des Wagenzugs
6	Manipulation von allfälligen Vorspann- und/oder Nachschiebe-Tfz

Tabelle 36: Leistungen „Manipulation von Triebfahrzeugen im Ausgang“

3. Überbringen der Zugpapiere zum Ausgangszug

Die Leistung Überbringen der Zugpapiere zum Ausgangszug ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung.

Leistung	
6.1.2.2.b Überbringen der Zugpapiere zum Ausgangszug	
Nr.	**Leistungsbeschreibung**
1	Überbringen der Zugpapiere zum Ausgangszug (Wagenlisten können digital bereitgestellt werden)

Tabelle 37: Leistung „Überbringen der Zugpapiere zum Ausgangszug“

4. Vollbremsprobe (ohne wagentechnische Untersuchung)

Die Durchführung der Vollbremsprobe ohne wagentechnische Untersuchung gemäß Betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3) erfolgt – soweit vorhanden – mit ortsfester Bremsprobeanlage, ansonsten mit dem Triebfahrzeug des EVU. Die Leistung ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung.

Leistung	
6.1.2.3 Bremsprobe (ohne wagentechnische Untersuchung)	
Nr.	**Leistungsbeschreibung**
1	Durchführung der Vollbremsprobe ohne wagentechnische Untersuchung

Tabelle 38: Leistung „Bremsprobe (ohne wagentechnische Untersuchung)“

5. Manuelle Ersterfassung von Wagen im Zugvorbereitungssystem

Sind aufgrund eines Ausfalls elektronischer Systeme seitens EVU für den zu behandelnden Zug (gültig nur im Ad Hoc-Fall) keine vollständigen elektronischen Daten (z.B. Hermes-Vormeldung…) importierbar, umfasst die manuelle Ersterfassung von Wagen die entgeltliche Zusatzleistung „Manuelle Ersterfassung von Wagen“.

Leistung	
6.1.2.4 Manuelle Ersterfassung von Wagen	
Nr.	**Leistungsbeschreibung**
1	Manuelle Ersterfassung von Wagen im Zugvorbereitungssystem

Tabelle 39: Leistung „Manuelle Ersterfassung von Wagen“

Fahrverschubzüge, die in Verschubknotenbahnhöfe einfahren und bei denen die Zugvorbereitung manuell von Mitarbeitern der ÖBB-Infrastruktur AG durchgeführt wurde, werden wie elektronisch vorgemeldete Züge behandelt, d.h., die Leistung wird in diesem Fall nicht gesondert verrechnet.

6. Standortunabhängige Zugvorbereitung

Im Rahmen der standortunabhängigen Zugvorbereitung werden für Personen- und Güterverkehr zwei gesonderte Leistungen entgeltlich erbracht:

- Änderungen für bereits übermittelte Zugdaten, und/ oder
- Übermittlung der Wagenliste an das EVU

Die Leistung „Änderungen für bereits übermittelte Zugdaten und/ oder Übermittlung der Wagenliste an das EVU“ ermöglicht jedem EVU für seine Züge den Erhalt einer EVU-Wagenliste. Die Übermittlung dieser entgeltpflichtigen Wagenliste wird durch die Bekanntgabe einer E-Mail-Adresse an den Ansprechpartner Zugdateneinmeldung angestoßen. Ebenfalls ermöglicht diese Leistung eine neuerliche Zugvorbereitung während des Zuglaufs, wie sie gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3) bei Wechsel des Tfz, bei Vorspann-Tfz, bei Änderungen der Zusammensetzung des Zuges und bei Betriebsstörungen gefordert wird. Sie enthält die folgenden Tätigkeiten:

Leistungen	
6.1.2.5.a Änderungen für bereits übermittelte Zugdaten und/ oder Übermittlung einer Wagenliste an das EVU	
Nr.	**Leistungsbeschreibung**
1	Fahrzeugdatenänderungen
2	Bremsberechnung
3	Tfz-Änderung
4	Übermittlung einer Wagenliste an das EVU an eine definierte E-Mail-Adresse und/ oder Übermittlung der geänderten Zugdaten an den Tfzf
5	Weitermeldung der Zugdaten an den nächsten Manipulationsbahnhof oder an die vom EVU definierte Stelle

Tabelle 40: Leistungen "Änderungen für bereits übermittelte Zugdaten und/ oder Übermittlung einer Wagenliste an das EVU"

Den EVU im Personenverkehr steht außerdem die Leistung „Ersterfassung von Zügen in Infra-TIS“ zur Verfügung. Diese Leistung umfasst die Zugdatenerfassung im System Infra-TIS anhand der seitens des EVU übermittelten Zugdaten (Wagenliste per Mail).

Sie enthält die folgenden Tätigkeiten:

Leistungen	
6.1.2.5.b Ersterfassung von Zügen in Infra-TIS (für Personenverkehr)	
Nr.	**Leistungsbeschreibung**
1	Zugvorbereitung Infra-TIS von Wagendaten auf Grundlage der vom EVU zur Verfügung gestellten Daten
2	Bremsberechnung Infra-TIS
3	Übermittlung der Wagenliste per Mail an das EVU
4	Weitermeldung der Zugdaten an den nächsten Manipulationsbahnhof oder an die vom EVU definierte Stelle

Tabelle 41: Leistungen „Ersterfassung von Zügen in Infra-TIS (für Personenverkehr)“

Es wird darauf hingewiesen, dass für die Richtigkeit der übernommenen Daten keine Haftung von Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG übernommen wird.

Nebenleistungen

1. Personaleinsatzstunde

Nebenleistungen im VKBf umfassen:

- Leistungen, die nicht unter Basis- oder Zusatzleistungen in Verschubknotenbahnhöfen fallen
- Übernahme der Fahrzeuge gemäß Betrieblicher Richtlinien 30.01 (DV V3), 30.03.31.02 INFRA Richtlinie für den technisch sicheren Einsatz von Schienenfahrzeugen der ÖBB-Infrastruktur AG auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG, und/oder RID-Prüfung nur auf Anfrage und gegen gesonderte Vereinbarung. Zusätzliche EVU-spezifische Anforderungen sind über das Formular Zusatzleistungen zu beantragen.
- Basis- und Zusatzleistungen in Verschubknotenbahnhöfen, welche außerhalb der Verschuböffnungszeiten erbracht werden
- Basis- und Zusatzleistungen in Verschubknotenbahnhöfen, welche auf Basis von Ad-hoc-Bestellungen erbracht werden

Die angeführten Nebenleistungen werden zusätzlich zu den Basis- und Zusatzleistungen in Verschubknotenbahnhöfen verrechnet.

Nebenleistungen werden auf Basis von Personaleinsatzstunden wie folgt unterschieden:

- Personaleinsatzstunde Verschubmitarbeiter und Mitarbeiter des betrieblichen Wagendienstes
- Personaleinsatzstunde Verschubleiter mit Triebfahrzeugbedienung

2. Verschubeinheit

Eine Verschubeinheit im Sinne dieser Regelung umfasst ein Verschub-Tfz inkl. Tfz-Bediener sowie maximal zwei Verschubmitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur AG. Werden darüber hinaus weitere Mitarbeiter bestellt, fällt die Leistung gemäß Personaleinsatzstunde an.

7.3.4.4 Verschubleistungen außerhalb der Verschubknotenbahnhöfe

Basisleistungen

Basisleistungen in den Verschubstandorten (Standortverschub) gemäß SNNB bzw. von Verschubknotenbahnhöfen und Verschubstandorten ausgehend (Fahrverschub) werden entgeltlich und in Abhängigkeit von vorhandenen Personalressourcen erbracht.

Nicht zu Basisleistungen zählen Verschubleistungen,

- die auf Betriebsstellen erbracht werden, die keine Verschubstandorte sind und
- die auf Betriebsstellen erbracht werden, die nicht in Fahrverschubbereiche fallen.

1. Verschubleistungen laut Planbestellung in Verschubstandorten oder von VKBf und Verschubstandorten ausgehend

Die Leistung wird entgeltlich erbracht und enthält die nachfolgenden Tätigkeiten. Das für die Leistungserbringung erforderliche Tfz ist durch das EVU beizustellen.

Leistungen	
6.3.1 Verschubleistungen laut Planbestellung in Verschubstandorten oder von VKBf und Verschubstandorten ausgehend	
Nr.	**Leistungsbeschreibung**
1	Zug-Tfz vom Wagenzug abkuppeln
2	Wagenzug sichern gem. in den örtlichen Betriebsstellenbeschreibungen detaillierten Bestimmungen im Rahmen der geltenden Dienstvorschrift
3	Überbringung der Zugpapiere vom Zug zur vereinbarten Übergabestelle (Wagenlisten können digital bereitgestellt werden)
4	Anschließen/Abhängen an Zugvorheizanlage einschl. erster Funktionskontrolle
5	Zerlegevorbereitung
6	Zugzerlegung
7	Reihung der beizustellenden Wagen
8	Beistellung der Wagen beim Empfänger oder auf der festgelegten Anlage
9	Abholung der Wagen vom Empfänger oder von der festgelegten Anlage
10	Vollzugsmeldung über Beistellung und/oder Abholung an Kunden, wenn vereinbart
11	Abstellung/Hinterstellung
12	Zugbildung
13	Anschließen an/Abhängen von Druckluftanlagen
14	Vorbereitung von Zügen mit Bremsberechnung, Ausfertigen der Zugpapiere (Wagenlisten können digital bereitgestellt werden), Anbringung des Zugschlusssignals und Weitermeldung, ohne Ersterfassung von Fahrzeugdaten
15	Zug-Tfz an Wagenzug ankuppeln
16	Entsichern des Wagenzugs
17	Überbringen der Zugpapiere zum Ausgangszug (Wagenlisten können digital bereitgestellt werden)
18	Durchführung der Vollbremsprobe ohne wagentechnische Untersuchung
19	Manipulation von allfälligen Vorspann- und/oder Nachschiebe-Tfz
20	Teilbremsprobe durchführen

Tabelle 42: Leistungen „Verschubleistungen laut Planbestellung in Verschubstandorten oder von VKBf und Verschubstandorten ausgehend“

Die Leistungserbringung erfolgt entsprechend der Vereinbarung zwischen EVU und ÖBB-Infrastruktur AG durch

- Verschubmitarbeiter/Mitarbeiter des betrieblichen Wagendienstes und/oder
- Verschubleiter mit Tfz-Bedienung.

Zusatzleistungen

1. Standortunabhängige Zugvorbereitung

Im Rahmen der standortunabhängigen Zugvorbereitung werden für Personen- und Güterverkehr zwei gesonderte Leistungen entgeltlich erbracht:

- Änderungen für bereits übermittelte Zugdaten, und/ oder
- Übermittlung der Wagenliste an das EVU

Die Leistung „Änderungen für bereits übermittelte Zugdaten und/oder Übermittlung der Wagenliste an das EVU“ ermöglicht jedem EVU für seine Züge den Erhalt einer EVU-Wagenliste. Die Übermittlung dieser entgeltpflichtigen Wagenliste wird durch die Bekanntgabe einer E-Mail-Adresse an den

Ansprechpartner Zugdateneinmeldung angestoßen. Ebenfalls ermöglicht diese Leistung eine neuerliche Zugvorbereitung während des Zuglaufs, wie sie gemäß Betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3) bei Wechsel des Tfz, bei Vorspann-Tfz, bei Änderungen der Zusammensetzung des Zuges und bei Betriebsstörungen gefordert wird. Sie enthält die folgenden Tätigkeiten:

Leistungen	
6.3.2.5.a Änderungen für bereits übermittelte Zugdaten und/ oder Übermittlung einer Wagenliste an das EVU	
Nr.	**Leistungsbeschreibung**
1	Fahrzeugdatenänderungen
2	Bremsberechnung
3	Tfz-Änderung
4	Übermittlung einer Wagenliste an das EVU an eine definierte E-Mail-Adresse und/ oder Übermittlung der geänderten Zugdaten an den Tfzf
5	Weitermeldung der Zugdaten an den nächsten Manipulationsbahnhof oder an die vom EVU definierte Stelle

Tabelle 43: Leistungen „Änderungen für bereits übermittelte Zugdaten und/ oder Übermittlung einer Wagenliste an das EVU“

Den EVU im Personenverkehr steht außerdem die Leistung „Ersterfassung von Zügen in Infra-TIS“ zur Verfügung. Diese Leistung umfasst die Zugdatenerfassung im System Infra-TIS anhand der seitens des EVU übermittelten Zugdaten (Wagenliste per Mail). Sie enthält die folgenden Tätigkeiten:

Leistungen	
6.3.2.5.b Ersterfassung von Zügen in Infra-TIS (für Personenverkehr)	
Nr.	**Leistungsbeschreibung**
1	Zugvorbereitung Infra-TIS von Wagendaten auf Grundlage der vom EVU zur Verfügung gestellten Daten
2	Bremsberechnung Infra-TIS
3	Übermittlung der Wagenliste per Mail an das EVU
4	Weitermeldung der Zugdaten an den nächsten Manipulationsbahnhof oder an die vom EVU definierte Stelle

Tabelle 44: Leistungen „Ersterfassung von Zügen in Infra-TIS (für Personenverkehr)“

Es wird darauf hingewiesen, dass für die Richtigkeit der übernommenen Daten keine Haftung von Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG übernommen wird.

2. Verschubleistungen laut Planbestellung Zugvorbereitung Grenze

Die Leistung wird auf Basis von Personaleinsatzstunden in den hier angeführten Betriebsstellen entgeltlich erbracht und umfasst diese Leistung die folgenden Tätigkeiten[24]:

[24] Vorbehaltlich abweichender Regelungen in den Bestellformularen zu den jeweiligen Grenzstandorten

Leistungen	
6.3.3.a Personaleinsatzstunde für Verschubleistungen Grenze	
Nr.	**Leistungsbeschreibung**
1	Datenübergabe an Schnittstelle
2	Datenübernahme aus Schnittstelle
3	Wagenlisten werden digital bereitgestellt
4	Reihungsaufnahme
5	Weitermeldung
6	Bremsberechnung aufgrund digital übermittelter Daten ohne Ersterfassung von Wagendaten. Wagenlisten werden digital bereitgestellt.

Tabelle 45: Leistungen „Personaleinsatzstunde für Verschubleistungen Grenze“

Nebenleistungen

Nebenleistungen außerhalb der VKBf umfassen:

- Basis- oder Zusatzleistungen außerhalb der Verschubknotenbahnhöfen, welche außerhalb der Verschuböffnungszeiten oder aufgrund von Ad-hoc-Bestellungen erbracht werden
- Leistungen, die nicht Basis- oder Zusatzleistungen außerhalb der Verschubknotenbahnhöfen angeführt sind, insbesondere
  - Übernahme der Fahrzeuge gemäß Betrieblicher Richtlinien 30.01 (DV V3), 30.03.31.02 INFRA Richtlinie für den technisch sicheren Einsatz von Schienenfahrzeugen der ÖBB-Infrastruktur AG auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG, und/oder RID-Prüfung nur auf Anfrage und gegen gesonderte Vereinbarung. Zusätzliche EVU-spezifische Anforderungen sind über das Formular Zusatzleistungen zu beantragen.
  - Leistungen, die auf Betriebsstellen erbracht werden, die keine Verschubstandorte sind bzw. nicht in Fahrverschubbereiche fallen

Nebenleistungen werden auf Basis von Personaleinsatzstunden für

- Verschubmitarbeiter und Mitarbeiter des betrieblichen Wagendienstes (Produkt Nr. 6.3.4.1a)
- Verschubleiter mit Tfz-Bedienung (Produkt Nr. 6.3.4.1b)

entgeltlich erbracht.

7.3.4.5 Entgelte

Für die Verschubleistungen kommen nachfolgend angeführte Entgelte zur Anwendung.

Nicht rechtzeitig abbestellte Verschubleistungen werden zur Gänze verrechnet.

Vereinbarte Verschubleistungen werden nicht verrechnet, wenn das EVU diese nicht in Anspruch nimmt, sofern eine damit unmittelbar in Zusammenhang stehende Fahrwegkapazität aus Gründen, die in der Sphäre der ÖBB-Infrastruktur AG liegen, nicht genutzt werden kann.

7.3.4.5.1 Verschubleistungen in Verschubknotenbahnhöfen

Das Entgelt je Verschubleistung umfasst die Leistungen gemäß Leistungsbeschreibung. Werden jedoch bei Bezug einer Verschubleistung nicht alle der aufgelisteten Leistungen in Anspruch genommen oder sind nicht alle Leistungen aufgrund der jeweiligen Gegebenheiten notwendig, wird dennoch das volle Entgelt je Leistungseinheit gemäß Kapitel 7.3.4.5 in Rechnung gestellt.

Bei den unter Kapitel 7.3.4.3 angeführten Leistungen in VKBf sind das von der ÖBB-Infrastruktur AG gestellte Triebfahrzeug einschließlich des Triebfahrzeugbedienpersonals, sowie das von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgesehene Verschubpersonal im erforderlichen Umfang in den Entgelten inkludiert. Ein benötigter Mehrbedarf an Verschub-Tfz bzw. Personal ist gesondert zu vereinbaren und wird gemäß Punkt Nebenleistungen verrechnet.

Basisleistungen

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt bis 30.06.2025 in EUR exkl. 20 % USt	Entgelt ab 01.07.2025 in EUR exkl. 20 % USt
Verschubleistungen in Verschubknotenbahnhöfen				
6.1.1.1	Zugzerlegung und Zugbildung mit Zugvorbereitung (ohne Ersterfassung von Wagen)	Wagen	5,13	0,00
6.1.1.2	Sonderbehandlung von Zugbildegruppen, Wagen und/oder Wagengruppe sowie Mehrgruppenzügen	Gruppe	31,83	0,00
6.1.1.4	Beistellung von Wagen	Wagen	4,16	0,00

Tabelle 46: Entgelte „Verschub-Basisleistungen in VKBf“

Für die Leistung „Zugzerlegung und Zugbildung mit Zugvorbereitung (ohne Ersterfassung von Wagen)“ ist jenes EVU zahlungspflichtig, das die Wagen in den VKBf zuführt.

Zusatzleistungen

Die Manipulation von Triebfahrzeugen im Eingang wird für jeden Eingangszug verrechnet. Die Manipulation von Triebfahrzeugen im Ausgang wird für jeden Ausgangszug verrechnet.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Verschubleistungen in Verschubknotenbahnhöfen			
6.1.2.1	Manipulation von Triebfahrzeugen im Eingang	Zug	9,86
6.1.2.2.a	Manipulation von Triebfahrzeugen im Ausgang	Zug	7,21
6.1.2.2.b	Überbringen der Zugpapiere zum Ausgangszug	Anzahl	5,06
6.1.2.3	Vollbremsprobe (ohne wagentechnische Untersuchung)	Anzahl	44,73

6.1.2.4	Manuelle Ersterfassung von Wagen im Zugvorbereitungssystem (nur im Ad-Hoc Fall bei Systemausfall)	Zug	59,43
6.1.2.5.a	Standortunabhängige Zugvorbereitung – Änderung für bereits übermittelte Zugdaten und/ oder Übermittlung einer Wagenliste an das EVU	Anzahl	5,53
6.1.2.5.b	Nur für Personenverkehr bestellbar: Standortunabhängige Zugvorbereitung – Ersterfassung von Zügen in Infra-TIS	Anzahl	11,06

Tabelle 47: Entgelte „Verschub-Zusatzleistungen in VKBf“

Nebenleistungen

Wenn die in Kapitel 7.3.4.3 genannten Nebenleistungen von Verschubmitarbeitern oder Mitarbeitern des betrieblichen Wagendienstes durchgeführt werden, kommt das Entgelt gemäß Leistung 6.1.4.1.a zur Anwendung. Werden die Leistungen von Verschubleitern mit Tfz-Bedienung durchgeführt, wird das Entgelt gemäß Leistung 6.1.4.1.b verrechnet.

Für Leistungen, welche außerhalb der Verschuböffnungszeiten erbracht werden und/oder die Bestellung weniger als 15 Tage vor der Leistungserbringung eingeht, kommen Zuschläge gemäß Fußnote der folgenden Tabelle „Verschubleistungen in Verschubknotenbahnhöfen“ zur Anwendung:

Nr.	**Leistung**	**Einheit**	**Entgelt bis 30.06.2025** in EUR exkl. 20 % USt	**Entgelt ab 01.07.2025** in EUR exkl. 20 % USt
Verschubleistungen in Verschubknotenbahnhöfen				
6.1.4.1.a	Personaleinsatzstunde für sonstige Leistungen	Stunde	26,21*)	17,30*)
6.1.4.1.b	Personaleinsatzstunde VL mit Tfz-Bed. für sonstige Leistungen	Stunde	28,66*)	28,66*)
6.1.4.2.a	Verschubeinheit bei Planbestellung	Stunde	156,02*)	156,02*)
6.1.4.2.b	Verschubeinheit bei Ad-hoc-Bestellung	Stunde	175,79*)	175,79*)

Tabelle 48: Entgelte „Verschub-Nebenleistungen in VKBf“

*) Innerhalb der in den SNNB veröffentlichten Verschuböffnungszeiten kommen bei kurzfristiger Bestellung zusätzlich zum veröffentlichten Entgelt folgende Zuschläge zur Verrechnung:

- bei Bestelleingang weniger als 15 Tage vor Leistungserbringung an Werktagen 50 % und an Sonn- und Feiertagen 100 %
- bei Bestelleingang weniger als 72 Stunden vor Leistungserbringung an Werktagen 100 % und an Sonn- und Feiertagen 200 %

Außerhalb der in den SNNB veröffentlichten Verschuböffnungszeiten kommen zusätzlich zum veröffentlichten Entgelt folgende Zuschläge zur Verrechnung:

- an Werktagen 50 % und an Sonn- und Feiertagen 100 %
- bei Bestelleingang weniger als 72 Stunden vor Leistungserbringung an Werktagen 100 % und an Sonn- und Feiertagen 200 %

7.3.4.5.2 Verschubleistungen außerhalb der Verschubknotenbahnhöfe

Für Verschubleistungen außerhalb der VKBfe wird grundsätzlich eine Mindesteinsatzdauer von 5 Stunden verrechnet. Kürzere Einsatzzeiten werden verrechnet, wenn aus anderen Bestellungen entsprechende Synergien im Personaleinsatz realisierbar sind.

Für Leistungen, welche außerhalb der Verschuböffnungszeiten erbracht werden und/oder die Bestellung weniger als 15 Tage vor der Leistungserbringung eingeht, kommen bei den mit Fußnoten gekennzeichneten Entgelten Zuschläge zur Anwendung.

Die Entgelte für Verschubleistungen außerhalb der VKBfe verstehen sich exklusive des vom EVU zu stellenden Triebfahrzeugs.

Basisleistungen

Die bestellten Leistungen werden gemäß den in den Produktionsplänen vereinbarten Personaleinsatzstunden verrechnet. Diese Personaleinsatzstunden werden von der ÖBB-Infrastruktur AG aufgrund des Arbeitsaufwands für die Erbringung der bestellten Leistungen festgelegt. Es wird dabei auf volle Stundenzehntel aufgerundet.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt bis 30.06.2025 in EUR exkl. 20 % USt	Entgelt ab 01.07.2025 in EUR exkl. 20 % USt
Verschubleistungen außerhalb der Verschubknotenbahnhöfe				
6.3.1 Verschubleistungen laut Planbestellung in oder von veröffentlichten Standorten (SNNB) ausgehend				
6.3.1.a	Personaleinsatzstunde für Verschubleistungen	Stunde	26,21*)	17,30*)
6.3.1.b	Personaleinsatzstunde VL mit Tfz-Bedienung für Verschubleistungen	Stunde	28,66*)	28,66*)

Tabelle 49: Entgelte „Verschub-Basisleistungen außerhalb der VKBf“

*) Innerhalb der in den SNNB veröffentlichten Verschuböffnungszeiten kommen bei kurzfristiger Bestellung zusätzlich zum veröffentlichten Entgelt folgende Zuschläge zur Verrechnung:

- bei Bestelleingang weniger als 15 Tage vor Leistungserbringung an Werktagen 50 % und an Sonn- und Feiertagen 100 %
- bei Bestelleingang weniger als 72 Stunden vor Leistungserbringung an Werktagen 100 % und an Sonn- und Feiertagen 200 %

Außerhalb der in den SNNB veröffentlichten Verschuböffnungszeiten kommen zusätzlich zum veröffentlichten Entgelt folgende Zuschläge zur Verrechnung:

- an Werktagen 50 % und an Sonn- und Feiertagen 100 %
- bei Bestelleingang weniger als 72 Stunden vor Leistungserbringung an Werktagen 100 % und an Sonn- und Feiertagen 200 %

Zusatzleistungen

Die bestellten Leistungen werden gemäß den in den Produktionsplänen vereinbarten Personaleinsatzstunden verrechnet. Diese Personaleinsatzstunden werden von der ÖBB-Infrastruktur AG aufgrund des Arbeitsaufwands für die Erbringung der bestellten Leistungen festgelegt. Es wird dabei auf volle Stundenzehntel aufgerundet.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Verschubleistungen außerhalb der Verschubknotenbahnhöfe			
6.3.2.5.a	Standortunabhängige Zugvorbereitung – Änderungen für bereits übermittelte Zugdaten und/ oder Übermittlung einer Wagenliste an das EVU	Anzahl	5,53
6.3.2.5.b	Nur für Personenverkehr bestellbar: Standortunabhängige Zugvorbereitung – Ersterfassung von Zügen in Infra-TIS	Anzahl	11,06
6.3.3.a	Personaleinsatzstunde für Verschubleistungen laut Planbestellung Zugvorbereitung Grenze	Stunde	26,21

Tabelle 50: Entgelte „Verschub-Zusatzleistungen außerhalb der VKBf“

Nebenleistungen

Für Verschubleistungen, die auf Betriebsstellen erbracht werden, die weder Verschubstandorte, noch von Verschubstandorten ausgehende Fahrverschubleistungen sind, werden Leistungszeiten vor Ort sowie die erforderlichen Wegzeiten für die Zuführung des Personals verrechnet. Die folgenden Entgeltsätze werden angewendet:

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt bis 30.06.2025 in EUR exkl. 20 % USt	Entgelt ab 01.07.2025 in EUR exkl. 20 % USt
Verschubleistungen außerhalb der Verschubknotenbahnhöfe				
6.3.4.1.a	Personaleinsatzstunde für sonstige Leistungen	Stunde	26,21*)	17,30*)
6.3.4.1.b	Personaleinsatzstunde VL mit Tfz-Bed. für sonstige Leistungen	Stunde	28,66*)	28,66*)

Tabelle 51: Entgelte „Verschub-Nebenleistungen außerhalb der VKBf“

*) Innerhalb der in den SNNB veröffentlichten Verschuböffnungszeiten kommen bei kurzfristiger Bestellung zusätzlich zum veröffentlichten Entgelt folgende Zuschläge zur Verrechnung:

- bei Bestelleingang weniger als 15 Tage vor Leistungserbringung an Werktagen 50 % und an Sonn- und Feiertagen 100 %
- bei Bestelleingang weniger als 72 Stunden vor Leistungserbringung an Werktagen 100 % und an Sonn- und Feiertagen 200 %

Außerhalb der in den SNNB veröffentlichten Verschuböffnungszeiten kommen zusätzlich zum veröffentlichten Entgelt folgende Zuschläge zur Verrechnung:

- an Werktagen 50 % und an Sonn- und Feiertagen 100 %
- bei Bestelleingang weniger als 72 Stunden vor Leistungserbringung an Werktagen 100 % und an Sonn- und Feiertagen 200 %

7.3.4.5.3 Zusatzleistungen Verschub

Für die erstmalige Einrichtung bzw. jede Änderung des Zugangs zur Wagendatenschnittstelle werden die dafür aufgewendeten Stunden gemäß nachstehendem Stundensatz verrechnet (“Spitzabrechnung”):

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20% USt
6.4	Einrichtung/Änderung des Zugangs zur Wagendatenschnittstelle	Stunde	89,00

Tabelle 52: Entgelt "Wagendatenschnittstelle"

7.3.4.6 Bestellung und Zuteilung

Das Einbringen von Verschubbestellungen (Neu-, Änderungs- und Abbestellungen) kann über folgende Systeme erfolgen:

- Im Onlinebestellsystem M-AMA
- via elektronischer Schnittstelle (Webservice) zum System M-AMA
- Handelt es sich um Stundenbestellungen von Verschubleistungen, ist, aufgrund fehlender systemischer Voraussetzungen, die entsprechende Bestellung unter Verwendung der Bestellformulare an infra.verschub@oebb.at zu richten. Verschubleistungen können nur in Verschubstandorten laut der Standortliste erbracht werden. Für eine schnelle und lückenlose Bearbeitung der Bestellungen wurde eine automatische Weiterleitung der E-Mails an den zuständigen Gebietsleiter hinterlegt. Dafür sind im Betreff der E-Mail folgende Anmerkungen notwendig (es kann im Betreff immer nur ein DA 30.04.21 Code verwendet werden):
  - für Bestellungen/Anfragen zu Bestellungen VE_DB640 Code_B
  - für Abbestellungen VE_DB640 Code_A
  - für Änderungsbestellungen VE_DB640 Code_Ae

  Beispiel für eine Bestellung Verschubleistung in Strasshof: „VE_Str_B“

Die erforderlichen Mindestinhalte der Bestellungen von Verschubleistungen sind im Handbuch für das System M-AMA (Modulares Auftragsmanagement) festgelegt; weitere Informationen zur Bestellung von Anlagen- bzw. Verschubleistungen (AV-Leistungen) sind in der Dokumentenablage in der Applikation M-AMA abrufbar.

Im Fall eines technischen Ausfalls des Systems M-AMA bzw. von Übertragungsstörungen können Ad-hoc-Bestellungen unter Verwendung des Bestellformulars für Verschubleistungen in den Anhängen der SNNB per Mail an die ÖBB Infrastruktur AG erfolgen. Tritt ein technischer Ausfall des Systems M-AMA bzw. eine Übertragungsstörung an einem der unten genannten Bestelltermine auf, wird die Bestellfrist um einen Arbeitstag verlängert.

Unvollständige Bestellungen werden nicht zur Bearbeitung angenommen. Fehlende Angaben bei Planbestellungen übermittelt der Zugangsberechtigte binnen drei Tagen nach Aufforderung durch die ÖBB-Infrastruktur AG, ansonsten gilt die Bestellung als nicht fristgerecht eingebracht. Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler oder in sich widersprüchlicher Angaben.

Verschubleistungen werden gemäß Vereinbarung zwischen dem EVU und der ÖBB-Infrastruktur AG nach Maßgabe vorhandener Ressourcen erbracht, wobei die Zuteilung gemäß den unten stehenden Priorisierungsregeln erfolgt.

Bei der Bestellung von Verschubleistungen (Neu-, Änderungs- und Abbestellungen) gelangen die Bestellfristen und Bestelltermine für Fahrwegkapazitätsbegehren analog zur Anwendung. Die Bestelltermine

und -fristen für die Netzfahrplanperiode 2025 sind im Kapitel 4 „Zuweisung von Fahrwegkapazität“ der SNNB dargestellt.

Mit dem Fahrwegkapazitätsbegehren zum Netzfahrplan müssen für alle betroffenen Betriebsstellen zumindest die geplante Zugbehandlung (z.B. Auflösen, Bei- oder Abstellung) sowie die Gruppenbildung bekannt gegeben werden. Die detaillierte Verschubleistungsbestellung gemäß der Leistungsbeschreibung (Kapitel 7.3.4.2) hat spätestens bis zum zweiten Montag im September 2024 zu erfolgen. Bestellungen für den unterjährigen Netzfahrplan haben zu den unterjährigen Bestellterminen zu erfolgen.

Verschubleistungen, die unter Einhaltung der vorgenannten Termine bestellt werden, gelten als **Planbestellungen**.

Änderungen von Planbestellungen haben spätestens zu den **unterjährigen Bestellterminen** zu erfolgen.

Vereinbarte, jedoch nicht benötigte Verschubleistungen sind rechtzeitig abzubestellen. Abbestellungen von Planbestellungen gelten als rechtzeitig, wenn sie spätestens zu den unterjährigen Bestellterminen erfolgen.

Alle anderen Bestellungen (Neu-, Änderungs- und Abbestellungen) gelten als **Ad-hoc-Bestellungen**. Bei Ad-hoc-Fahrwegkapazitätsbegehren sind eventuell benötigte Verschubleistungen mitzubestellen.

Nicht benötigte Ad hoc-Verschubleistungen sind rechtzeitig, d.h. spätestens 15 Werktage vor der vereinbarten Erbringung der Verschubleistung, abzubestellen.

Werden Verschubleistungen nicht rechtzeitig abbestellt, werden sie im vereinbarten Leistungsumfang laut Kapitel 7.3.4.5 verrechnet.

Die Bestellung der **standortunabhängigen Zugvorbereitung** erfolgt schriftlich oder mündlich durch das EVU. Bei einer mündlichen Bestellung muss eine Bestellnummer und unmittelbar danach eine schriftliche Bestätigung übermittelt werden. Die standortunabhängige Zugvorbereitung/ Zugdateneinmeldung enthält folgende Leistungen:

- Für Güterverkehr und Personenverkehr: „Änderungen für bereits übermittelte Zugdaten und/ oder Übermittlung einer Wagenliste an das EVU“
- Nur für Personenverkehr bestellbar: „Ersterfassung von Zügen im Infra-TIS“.

Je nach örtlicher Lage der Betriebsstelle, in der sich der vorzubereitende Zug befindet, ist die Bestellung bei folgenden Standorten durchzuführen:

- Bruck an der Mur Frachtenbahnhof
- Graz Verschiebebahnhof
- Hall in Tirol
- Linz Verschiebebahnhof
- Salzburg Hauptbahnhof
- Villach Süd Großverschiebebahnhof
- Wien Zentralverschiebebahnhof

Für die Bestellung der Leistungen der standortunabhängigen Zugvorbereitung sind die nachfolgenden Daten zwingend erforderlich. Es wird darauf hingewiesen, dass für die Richtigkeit der übernommenen Daten keine Haftung von Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG übernommen wird.

- Bestellung von Änderungen für bereits übermittelte Zugdaten (Kapitel 7.3.4.3)
    - Zugnummer
    - Manipulationsbahnhof
    - Art der Zugmanipulation

  - Änderung der Zugzusammensetzung
  - Tfz-Reihe und Tfz-Nummer aller arbeitenden Tfz
  - Bekanntgabe neuer Bremsgewichte bei Überschreitung der Grenzwerte laut Betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3) („lange Lok“) nach Bremsartumstellung
  - Bestellnummer
- Bestellung der Ersterfassung von Zügen im Infra-TIS (Kapitel 7.3.4.3)
  - Daten für die Durchführung der Zugvorbereitung gemäß DA 30.04.20 in vollem Umfang

Es wird darauf hingewiesen, dass für die Richtigkeit der übernommenen Daten im System zur Sendungsdatenerfassung keine Haftung von Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG übernommen wird.

Bei Unvereinbarkeiten zwischen Bestellungen von Verschubleistungen versucht die ÖBB-Infrastruktur AG zunächst durch Gespräche und Koordinierung mit den betroffenen Zugangsberechtigten eine einvernehmliche Lösung zu erzielen.

Kann keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, gelten für die Zuteilung von Verschubleistungen folgende Priorisierungsregeln:

- **Priorisierungsregeln für die Zuteilung von Verschubleistungen, die für die Netzfahrplanperiode bestellt wurden, in der Reihenfolge nachstehender Aufzählung**
  - Fristgerechte Bestellung vor nicht fristgerechter Bestellung
  - Bestellungen zur Abwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs vor anderen Bestellungen
  - Leistungen, die im Verschubknoten bzw. -standort erbracht werden vor anderen Leistungen außerhalb
- **Priorisierungsregeln für unterjährige Zuteilung von Verschubleistungen einschließlich Ad hoc-Zuteilung**
  - Nach der Reihenfolge des Eingangs auf Basis von Restkapazitäten

7.3.5 Abstellkapazitäten

Angaben zu Gleisen mit den unterschiedlichen Funktionalitäten Abstellen und Hinterstellen können der Betriebsstellenbeschreibung entnommen werden. Näheres zur Bestellung, Zuteilung und den Entgelten für Abstellkapazitäten siehe Kapitel 7.3.7.

7.3.6 Wartungseinrichtungen

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

7.3.7 Sonstige technische Einrichtungen

7.3.7.1 Allgemeine Informationen

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.

7.3.7.2 Serviceleistungen

Die Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG umfassen die Nutzung ihrer Gleisanlagen für das Abstellen, Hinterstellen, Be- und Entladen sowie ihrer sonstigen technischen Einrichtungen und den Zugang zu den mit dieser Nutzung im Zusammenhang stehenden und nachfolgend definierten Leistungen (siehe Kapitel 7.3.7.3 Basisleistungen).

Gleise für das Abstellen und Hinterstellen sowie zur Be- und Entladung sind den Betriebsstellenbeschreibungen zu entnehmen.

Zu den Leistungen Nutzung von Außenreinigungsanlagen, Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung, Verwiegeanlagen, T-Säulen, Autoreisezuganlagen, sowie zu der Nutzung der Eisschutzanlage und der Besandungsanlage finden sich Standortlisten und weitere Informationen in den Anhängen der SNNB.

Die Leistungen werden nach Eingang der Bestellungen zum Netzfahrplan überprüft und dem Bedarf sowie den verfügbaren Ressourcen angepasst.

Nicht in den Leistungen bzw. dem Entgelt enthalten sind allfällige Verschubleistungen, die Versorgung mit Traktionsenergie und/oder mit Energie für Vorheizen/Klimatisieren, sowie die Nutzung der hierfür erforderlichen Stromversorgungsanlagen über das Unterwerk hinaus. Punkt 32 der AGB bleibt jedenfalls unberührt.

7.3.7.3 Beschreibung der Leistung

Basisleistungen

1. Nutzung von Abstellkapazitäten

Die Leistung umfasst die Nutzung von Gleiskapazitäten für das Abstellen und Hinterstellen von Fahrzeugen (Wagen, Triebfahrzeuge, Triebwagen).

2. Nutzung von Gleisen zur Be- und Entladung

Gleise zur Be- und Entladung umfassen Gleise für den Umschlag in Ladestellen, Gleise für Be- und Entladung in UKV- und ROLA-Terminals sowie Gleise in Anlagen für den Umschlag von Mineralöl- und Flüssiggasprodukten.

Die Leistung wird entgeltlich angeboten und beinhaltet die Nutzung der Gleise zur Be- und Entladung sowie die Nutzung der zugehörigen Ladestraße inkl. Umschlagflächen, soweit sich diese im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG befinden, ausschließlich für die vereinbarte Zeitdauer zur Be- und Entladung. Nicht in der Leistung enthalten ist die Nutzung von Flächen für die (Zwischen-)Lagerung von Gütern. Diese Flächen können gesondert bestellt werden. Die Reinigung der Gleise zur Be- und Entladung (einschließlich der zugehörigen Ladestraßen und Umschlagflächen) von allfälligen Ladungsrückständen usw. und Entsorgung derselben obliegt dem EVU auf eigene Kosten. Dies gilt unabhängig von der Art des Ladeguts. Mit Ablauf der Nutzung hat das jeweilige EVU die Anlage in ordnungsgemäß gereinigtem Zustand zu übergeben. Erfolgt keine bzw. nur eine unzureichende Reinigung durch das EVU oder eines durch das EVU hierfür beauftragten Dritten, wird die ÖBB-Infrastruktur AG die Reinigung und Entsorgung auf Kosten und Gefahr des EVU veranlassen.

3. Nutzung von Außenreinigungsanlagen

Die Leistung umfasst die Nutzung von Waschanlagen für die Außenreinigung von Triebfahrzeugen, Triebwagen und Reisezugwagen und wird entgeltlich angeboten. Die Leistung beinhaltet die Nutzung der Anlage und die Versorgung der Anlage mit Energie, Wasser und Waschmitteln. Die Bedienung der Außenreinigungsanlagen erfolgt durch das jeweilige EVU und ist in der Leistung nicht enthalten.

Angaben über den konkreten Umfang der Außenreinigung, d.h., welche Flächen im Rahmen der Benützung der Waschanlage gereinigt werden, sind in den Infoblättern der Außenreinigungsanlagen angeführt. Für jede Anlage gibt es weiters eine Betriebsanweisung, welche verbindliche

Benützungsregeln (insbesondere betreffend Bedienung, Reinigungsumfang, Geschwindigkeit des Wagenzugs, Verfügbarkeit der Waschanlage, Verantwortungsbereich) enthält.

Zusatzleistungen

1. Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung

Die Nutzung von Anlagen zur Vorheizung bzw. Klimatisierung wird als entgeltpflichtige Zusatzleistung angeboten. Die Bedienung der Anlagen ist in der Leistung nicht enthalten. Informationen zum Energiebezug erhalten Sie beim Geschäftsbereich Netzzugang.

2. Nutzung von Verwiegeanlagen

Die Nutzung der Verwiegeanlagen wird als entgeltpflichtige Zusatzleistung angeboten, wobei die Bedienung der Anlage ausschließlich durch Mitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt.

- **Gleisbrückenwaagen**

  Die Leistung umfasst die Nutzung von Gleisbrückenwaagen (statische Gleiswaagen) zur Feststellung von Fahrzeuggewichten (auf Verlangen des EVU inklusive Erstellung des Wiegeprotokolls).

- **Fahrtwiegeanlagen**

  Die Leistung umfasst die Nutzung von Fahrtwiegeanlagen (dynamische Gleiswaagen) zur Feststellung von Fahrzeuggewichten (auf Verlangen des EVU inklusive Erstellung des Wiegeprotokolls).

3. Nutzung von T-Säulen

Die Nutzung von ortsfesten T-Säulen für die Wasserversorgung, sowie die Entleerung von WC-Systemen von Reisezug- und Triebwagen, wird als entgeltpflichtige Zusatzleistung angeboten. Die Bedienung der T-Säulen erfolgt durch das jeweilige EVU und ist in der Leistung nicht enthalten.

4. Nutzung von Autoreisezuganlagen

Die Nutzung von Autoreisezuganlagen für die Be- und Entladung von Personenkraftwagen und Motorrädern auf/von Autoreisezügen wird als entgeltpflichtige Zusatzleistung angeboten.

Es gibt drei unterschiedliche Arten zur Be- und Entladung in Autoreisezuganlagen:

- Feste Rampe (Wien Hbf, Graz Hbf)
- Seitlich verschiebbare Rampe (Innsbruck Hbf, Villach Hbf 2)
- Rampenwagen (Feldkirch)

Bei Autoreisezuganlagen, die nicht über eine feste Rampe verfügen (siehe o.a. Punkt 1), ist für die Be- und Entladung eine geeignete Rampe vorzusehen und nicht in der Leistung inkludiert.

Die Leistung beinhaltet neben der Nutzung der für die Autoreisezüge vorgesehenen Gleise und der Anlage für die Be- und Entladung der Fahrzeuge auch die Nutzung der zugehörigen Zufahrtsstraße inkl. Warte- bzw. Aufstellflächen und allfällig vorhandener zugehöriger Anlagenteile (gemäß Infoblatt Autoreisezuganlagen).

Die Organisation/Durchführung der Be- und Entladung der Autoreisewagen erfolgt durch das jeweilige EVU und ist in der Leistung nicht enthalten.

5. Nutzung der Eisschutzanlage

Die Leistung umfasst die Nutzung der Eisschutzanlage in Wien Hbf durch Reisezugwagen und Triebfahrzeuge mit einer Regelgeschwindigkeit von über 160 km/h und dient dem präventiven Vereisungsschutz im Bereich der Laufwerke/Drehgestelle sowie am Triebfahrzeug.

Im Entgelt beinhaltet ist, außer der Nutzung der Anlage, auch deren Versorgung mit Energie und den geeigneten Chemikalien zur Reduzierung von Vereisungen an den Fahrzeugen.

Die Bedienung der Eisschutzanlage erfolgt durch das jeweilige EVU und ist in der Leistung nicht enthalten.

6. Nutzung der Besandungsanlage

Die Leistung umfasst die Nutzung der Besandungsanlage in Wien Floridsdorf (Inbetriebnahme vsl. ab Q4/2026) für die Befüllung der Sandbehälter, welche sich jeweils bei den führenden Drehgestellen der Garnituren befinden, mit Streusand. Die Befüllung der Garnituren erfolgt durch die zur Verfügung gestellte Leistung der maschinellen Besandung mittels Druckluft.

Die Bedienung der Besandungsanlage erfolgt durch das jeweilige EVU und ist in der Leistung nicht enthalten.

7. Sonstige ergänzende Personalleistungen

Die Entgeltsätze für sonstige ergänzende Personalleistungen sind im Kapitel 5.5.4 enthalten.

7.3.7.4 Entgelte

Bei unterjährigen Abbestellungen einer zugewiesenen Leistung im Netzfahrplan kommt es zu einer Neubetrachtung der Einstufung in die untenstehende Entgeltlogik und zu einer Nachverrechnung (Spitzabrechnung).

Basisleistungen

1. Nutzung von Abstellkapazitäten

Für die Nutzung von Abstellkapazitäten bestehen folgende Verrechnungsmodalitäten:

	Bezeichnung	Produkt-nummer	Nutzungsdauer	Ent-geltlich
1	Unentgeltliche Nutzung von Abstellkapazitäten	-	≤ 24 Stunden	NEIN
2	Kurzfristige Nutzung von Abstellkapazitäten (Ad hoc)	4.1	> 24 Stunden	JA
3	Längerfristige Nutzung von Abstellkapazitäten	4.2.1	> 24 Stunden, nur in Verbindung mit 4.2.2.	JA
		4.2.2	≥ 1 Monat	JA
		4.2.3	≥ 1 Monat, bei Bestellung von ≥ 10 Monaten	JA

Tabelle 53: Verrechnungsmodalitäten „Nutzung von Abstellkapazitäten“

- **Unentgeltliche Nutzung von Abstellkapazitäten**

  Abstellungen mit einer Dauer von bis zu 24 Stunden sind unentgeltlich.

- **Kurzfristige Nutzung von Abstellkapazitäten (Ad hoc) – Produktnummer 4.1**

  Verrechnet wird die Nutzung von Abstellkapazitäten ab einer Dauer von mehr als 24 Stunden (z.B. Leerwagendeponie, Abstellen von Fahrzeugen eines abgespannten Zugs).

Die Verrechnung erfolgt aufgrund der Bekanntgabe von Fahrzeugabstellungen monatlich im Nachhinein je angefangenem Tag (nach den ersten vollendeten 24 Stunden).

Das EVU ist verpflichtet, bis zum 5. des Folgemonats folgende Daten an die ÖBB-Infrastruktur AG bekannt zu geben oder im Voraus anzumelden:

- Anzahl der genutzten Abstelltage
- Betriebsstelle
- Genutzte Abstellkapazität in Meter

- **Längerfristige Nutzung von Abstellkapazitäten**

  Die Mindestbestelldauer beträgt ein Monat (Produktnummer 4.2.2). Für die an eine Monatsbestellung anschließenden Tage erfolgt eine taggenaue Abrechnung gemäß Produktnummer 4.2.1 der Entgelttabelle. Ab einer Bestellung von über 10 Monaten wird gemäß Produktnummer 4.2.3 mit einem günstigeren Entgeltsatz pro Monat verrechnet.

  Die Abrechnung erfolgt gemäß den bestellten und zugewiesenen Kapazitäten. Anlagenentgelte für die Nutzung besonderer Einrichtungen und/oder für besondere Ausstattungsmerkmale auf den Gleisen (z.B. Verwiegeanlage, Ladestelle, Vorheizanlage) sind nicht inkludiert und werden gesondert verrechnet.

Die ÖBB-Infrastruktur AG wird periodische Überprüfungen der Inanspruchnahme von zugewiesenen Kapazitäten für o.a. Abstellungen durchführen. Falls bei einer Betriebsstelle Abstellungen getätigt werden, aber weder Kapazitäten vereinbart, noch Abstelltage gemeldet wurden, wird die Mehrnutzung seitens der ÖBB-Infrastruktur AG in voller Höhe im Nachhinein verrechnet. Die Berechnung des Anlagenentgelts für die Mehrnutzung erfolgt entsprechend den Modalitäten und dem Entgeltsatz für die kurzfristige Nutzung von Abstellkapazitäten.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Kurzfristige Nutzung von Abstellkapazitäten			
4.1	Je Meter Gleiskapazität, nach den ersten vollendeten 24 Stunden, je angefangenem Tag	Tag	0,30
Längerfristige Nutzung von Abstellkapazitäten			
4.2.1	Je Meter Gleiskapazität (je angefangenem Kalendertag, nur in Verbindung mit 4.2.2)	Tag	0,23
4.2.2	Je Meter Gleiskapazität (bei Bestellung von mindestens 30 aufeinanderfolgenden Tagen oder einem Kalendermonat)	Monat	4,44
4.2.3	Je Meter Gleiskapazität (bei Bestellung von mind. 10 Monaten)	Monat	3,70

Tabelle 54: Entgelte „Nutzung von Abstellkapazitäten“

2. Nutzung von Gleisen zur Be- und Entladung

Bei Nutzung von

- Ladestellen
- UKV und ROLA-Terminals sowie

- Gleisen in Anlagen für den Umschlag von Mineralöl- und Flüssiggasprodukten

wird das Entgelt je beigestelltem Wagen in Rechnung gestellt.

Nr.	Leistung	Leistungs-einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von Gleisen zur Be- und Entladung in			
4.3.1	Ladestellen	Wagen	0,61
4.3.2	UKV- und ROLA-Terminals	Wagen	0,61
4.3.3	Mineralöl- und Flüssiggasumschlaganlagen	Wagen	0,61

Tabelle 55: Entgelte „Nutzung von Gleisen zur Be- und Entladung“

3. Nutzung von Außenreinigungsanlagen

Das Entgelt umfasst die Nutzung der Anlage sowie die Versorgung der Anlage mit Energie, Wasser und Waschmitteln. Die Bedienung der Außenreinigungsanlagen erfolgt durch das jeweilige EVU und ist im Anlagenentgelt nicht enthalten.

Die Verrechnung erfolgt auf Basis der Gesamtlänge der gewaschenen Fahrzeuge. Bei der Nutzung von Außenreinigungsanlagen, welche nicht über das System „VEBSys“ erfasst werden, ist das EVU verpflichtet, bis spätestens 5. des Folgemonats folgende Daten an die ÖBB-Infrastruktur AG bekannt zu geben:

- Zahl der gewaschenen Fahrzeuge und deren Länge (Gesamtlänge in Metern)
- mit Differenzierung nach Fahrzeugtyp und Standort der Außenreinigungsanlage

Nr.	Leistung	Leistungs-einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von Außenreinigungsanlagen			
5.3.1	Außenreinigungsanlage Villach	Fzg-Meter	1,77
5.3.2	Außenreinigungsanlage Linz	Fzg-Meter	1,77
5.3.3	Außenreinigungsanlage Wolfurt	Fzg-Meter	0,92
5.3.4	Außenreinigungsanlage Innsbruck	Fzg-Meter	0,92
5.3.6	Außenreinigungsanlage Graz	Fzg-Meter	1,77
5.3.7	Außenreinigungsanlage Wien Hbf	Fzg-Meter	1,77
5.3.8	Außenreinigungsanlage Floridsdorf	Fzg-Meter	1,77

Tabelle 56: Entgelte „Nutzung von Außenreinigungsanlagen“

Zusatzleistungen

1. Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung

Die Verrechnung der Leistung erfolgt gemäß Bestellung (unabhängig von der tatsächlichen Nutzung). Änderungsbestellungen werden jeweils zum nächsten Monatsersten verrechnungstechnisch wirksam**.**

Das Entgelt umfasst nur die Nutzung der Anlagen. Die Bedienung und die Versorgung der Anlagen mit Energie sind im Entgelt nicht enthalten.

Nr.	Leistung	Leistungs-einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung			
5.1	Heizständer je bestellter Belegungsstunde	Stunde	1,11

Tabelle 57: Entgelt „Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung“

2. Nutzung von Verwiegeanlagen

Das Entgelt umfasst die Nutzung der Anlage.

Nr.	Leistung	Leistungs-einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von Verwiegeanlagen			
5.2.1.a	Gleisbrückenwaage Tagesbestellung	Tag	142,20
5.2.1.b	Gleisbrückenwaage Monatsbestellung	Monat	1.422,02
5.2.1.c	Gleisbrückenwaage (bei Bestellung von mind. 10 Monaten)	Monat	1.185,04
5.2.2.a	Fahrtwiegeanlage Tagesbestellung	Tag	569,31
5.2.2.b	Fahrtwiegeanlage Monatsbestellung	Monat	5.693,09
5.2.2.c	Fahrtwiegeanlage (bei Bestellung von mind. 10 Monaten)	Monat	4.744,24

Tabelle 58: Entgelte „Nutzung von Verwiegeanlagen“

3. Nutzung von T-Säulen

Das Entgelt für die Nutzung von T-Säulen besteht aus zwei Entgeltkomponenten:

- Entgelt für Nutzung der Anlage abhängig vom bestellten Nutzungszeitraum und
- Entgelt pro Absaug-/Befüllvorgang

Die Bedienung der T-Säulen ist im Entgelt nicht enthalten.

Die Verrechnung erfolgt für 5.4.1 gemäß den Bestellungen, für 5.4.2 gemäß den getätigten Absaug-/Befüllvorgängen.

Bei der Nutzung von T-Säulen, welche nicht über das System „VEBSys“ erfasst werden, ist das EVU verpflichtet, bis spätestens zum 5. des Folgemonats folgende Daten an die ÖBB-Infrastruktur AG bekannt zu geben:

- Zahl der durchgeführten Ver-/Entsorgungen,
- mit Differenzierung nach Standort der T-Säule.

Nr.	Leistung	Leistungs-einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von T-Säulen			
5.4.1.a	T-Säule Tagesbestellung	Tag	120,13
5.4.1.b	T-Säule Monatsbestellung	Monat	1.201,20
5.4.1.c	T-Säule (bei Bestellung von mind. 10 Monaten)	Monat	1.001,00
5.4.2	T-Säule Entgelt je Absaug-/Befüllvorgang (zusätzlich zu Nr. 5.4.1.a bis 5.4.1.c)	Absaug-/Befüll-vorgang	1,43

Tabelle 59: Entgelte „Nutzung von T-Säulen“

4. Nutzung von Autoreisezuganlagen

Die Verrechnung erfolgt auf Basis der Anzahl der be- und entladenen Autoreisezüge gemäß Bestellung.

Nr.	Leistung	Leistungs-einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von Autoreisezuganlagen			
5.5.1	Neue Autoreisezuganlagen (ab 2014 in Betrieb genommene Anlagen)	Zug	100,47
5.5.2	Alte Autoreisezuganlagen	Zug	21,13

Tabelle 60: Entgelte „Nutzung von Autoreisezuganlagen“

5. Nutzung der Eisschutzanlage

Die Verrechnung erfolgt auf Basis der Gesamtlänge der die Eisschutzanlage durchlaufenden Fahrzeuge.

Nr.	Leistung	Leistungs-einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung der Eisschutzanlage			
5.6.	Eisschutzanlage Wien Hbf	Fzg-Meter	2,17

Tabelle 61: Entgelt „Nutzung der Eisschutzanlage“

6. Sonstige ergänzende Personalleistungen

Die Entgeltsätze für sonstige ergänzende Personalleistungen sind im Kapitel 5.5.4 enthalten.

7.3.7.5 Bestellung und Zuteilung

Das Einbringen von Bestellungen (Neu-, Änderungs- und Abbestellungen) für den Zugang zu Serviceeinrichten und -leistungen kann über folgende Systeme erfolgen[25]:

- Im Onlinebestellsystem M-AMA (mittels Eingabemaske, oder zusätzlich für Jahresbestellungen mittels standardisiertem Excel-Import)
- via elektronischer Schnittstelle (WEBSERVICE) zum System M-AMA

Die erforderlichen Inhalte der Bestellungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und -leistungen sind im Handbuch für das System M-AMA (Modulares Auftragsmanagement) festgelegt; weitere Informationen zur Bestellung von Anlagen- bzw. Verschubleistungen (AV-Leistungen) sind in der Dokumentenablage in der Applikation M-AMA abrufbar.

Im Fall eines technischen Ausfalls des Systems M-AMA bzw. von Übertragungsstörungen können Ad-hoc-Bestellungen unter Verwendung des Bestellformulars in den Anhängen der SNNB per Mail an OSS erfolgen. Treten ein technischer Ausfall des Systems M-AMA bzw. Übertragungsstörungen am letzten Tag der Bestellfrist gemäß unterstehender Tabelle auf, wird die Bestellfrist um einen Arbeitstag verlängert.

Unvollständige Bestellungen werden nicht zur Bearbeitung angenommen. Fehlende Angaben für Jahresbestellungen übermittelt der Zugangsberechtigte binnen drei Tagen nach Aufforderung durch die ÖBB-Infrastruktur AG, ansonsten gilt die Bestellung als nicht fristgerecht eingebracht. Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler oder in sich widersprüchlicher Angaben.

Die Bestelltermine und -fristen von Leistungen für die folgende Netzfahrplanperiode sind grundsätzlich, sofern diese in Zusammenhang mit einem Fahrwegkapazitätsbegehren stehen, mit jenen für das Fahrwegkapazitätsbegehren ident.

Für Bestellung und Zuteilung für den Netzfahrplan 2025 gelten die folgenden Termine:

Termine für Netzfahrplan 2025		
Basisleistungen	**Bestellungen spätestens bis**	**Termine für Zuteilung**
Nutzung von Abstellkapazitäten	2. Montag im September 2024	25. Oktober 2024
Nutzung von Gleisen zur Be- und Entladung	analog Zugtrasse	analog Zugtrasse
Nutzung von Außenreinigungsanlagen	2. Montag im September 2024	25. Oktober 2024
Zusatzleistungen	**Bestellung spätestens bis**	**Termin für Zuteilung**
Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung	2. Montag im September 2024	25. Oktober 2024
Nutzung von Verwiegeanlagen	2. Montag im September 2024	25. Oktober 2024
Nutzung von T-Säulen	2. Montag im September 2024	25. Oktober 2024
Nutzung von Autoreisezuganlagen	analog Zugtrasse	analog Zugtrasse
Nutzung der Eisschutzanlage	2. Montag im September 2024	25. Oktober 2024

Tabelle 62: Termine für Netzfahrplan 2025

[25] Gilt nicht für die Bestellung von Gleisen- zur Be- und Entladung. Eine Bestellung von Gleisen zur Be- und Entladung wird über einen Verschubauftrag ausgelöst.

Für unterjährige Bestellungen sowie Ad-hoc-Bestellungen erfolgt die Entscheidung über die Zuteilung der Anlagenkapazität innerhalb von 24 Stunden vor Leistungsinanspruchnahme bzw. so zeitgerecht, um eine Entscheidungsgrundlage für eine alternative Umsetzung zu ermöglichen.

Bei erstmaliger Bestellung eines EVU zur Nutzung der Außenreinigungsanlagen bzw. der Eisschutzanlage oder bei Bestellungen für bisher nicht programmierte Fahrzeugtypen ist frühzeitig, spätestens jedoch 4 Monate vor dem gewünschten Beginn der Nutzung der Anlage, mit dem One Stop Shop der ÖBB-Infrastruktur AG, Geschäftsbereich Netzzugang, Kontakt unter oss.austria@oebb.at aufzunehmen, um die nötige Programmierung, Tests und Probefahrten durchführen zu können.

Weitere Informationen zu den zu übermittelnden Daten und Vorgaben zur Nutzung der Außenreinigungsanlagen bzw. der Eisschutzanlage sind in einem gesonderten Informationsblatt in den Anhängen der SNNB zu finden.

Bei Unvereinbarkeiten zwischen Begehren auf Zugang zu hier behandelten Serviceeinrichtungen bzw auf Zuweisung von hier behandelten Serviceleistungen versucht die ÖBB-Infrastruktur AG zunächst durch Gespräche und Koordinierung mit den betroffenen Zugangsberechtigten eine einvernehmliche Lösung zu erzielen.

Kann keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, entscheidet die ÖBB-Infrastruktur AG in der Reihenfolge der nachstehenden Grundsätze:

1. Fristgerechte vor nicht fristgerechten Bestellungen
2. Vorrang für Nutzung der Anlagen im Sinne ihrer Zweckbestimmung (Ausrüstung/Eigenschaften, z.B. Gleise mit Vorheizanlage)
3. Anlagenbestellungen in Verbindung mit einer Fahrwegkapazität vor Bestellungen ohne Bindung an eine Fahrwegkapazität
4. Anlagenbestellungen mit längerer Laufzeit vor Bestellungen mit kürzerer Laufzeit

Zuteilungen für unterjährige sowie Ad-hoc-Bestellungen (mit oder ohne Fahrwegkapazitätsbegehren) erfolgen in der Reihenfolge ihres Einlangens bei der ÖBB-Infrastruktur AG.

7.3.8 Hafenanlagen

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

7.3.9 Bahnstromnetznutzung

Die ÖBB-Infrastruktur AG ermöglicht die Durchleitung von Bahnstrom über das unternehmenseigene Bahnstromnetz.

7.3.9.1 Allgemeine Information

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt das österreichische Bahnstromnetz mit einer Frequenz von 16,7 Hertz (Hz). Das Bahnstromnetz und die zentrale Steuerung und der Ausgleich des Systems sind essentiell für die Versorgung des Oberleitungsnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG mit elektrischem Traktionsstrom.

Das österreichische Bahnstromnetz besteht aus den Bahnstromleitungen, den Frequenzumformern und -umrichtern und der zentralen Steuerung über die Leitstelle. Zusätzlich sind Systemdienstleistungen der Kraftwerke für den operativen Betrieb notwendig.

7.3.9.2 Leistung

Durch die eigenständige Serviceleistung Bahnstromnetznutzung kann das EVU den Energielieferanten für 16,7-Hz Traktionsstrom frei wählen. Das Bahnstromnetz verbindet die Energieerzeugungseinrichtungen mit dem Verbrauch der EVU im Oberleitungsnetz.

7.3.9.3 Leistungsbeschreibung

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist verantwortlich für die Ausregelung, den Betrieb und die Sicherung der Netzspannungsqualität des Bahnstromnetzes. Dadurch kann der Traktionsstrom seitens der Energielieferanten für die EVU zur Verfügung gestellt werden.

Das Bahnstromnetz wird im Unterschied zum öffentlichen Stromnetz mit einer Frequenz von 16,7 Hz betrieben. Um Energie von einem Lieferanten aus dem öffentlichen 50-Hz-Netz beziehen zu können, muss die Energie aus dem öffentlichen Stromnetz in den Frequenzumformern und -umrichtern der ÖBB-Infrastruktur AG auf die richtige Frequenz umgeformt werden. Die so umgeformte Energiemenge wird mittels Bahnstromleitung zu den Unterwerken transportiert, wo die Einspeisung in das Oberleitungsnetz stattfindet.

Alternativ kann der benötigte Traktionsstrom von den 16,7 Hz-Kraftwerken geliefert werden. Auch in diesem Fall erfolgt der Transport über die Bahnstromleitungen zu den Unterwerken.

Die Steuerung, Regelung und Überwachung des Bahnstromsystems erfolgt über die zentrale Leitstelle.

7.3.9.4 Entgelte

Die Nutzung des Bahnstromnetzes wird in zwei Tarifzeiten unterteilt.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
7.1.1.3	Netznutzung Bahnstromnetz Hochtarif (06:00 – 22:00 Uhr)	MWh	58,20
7.1.1.4	Netznutzung Bahnstromnetz Niedertarif (22:00 – 06:00 Uhr)	MWh	48,50

Tabelle 63: Entgelte „Netznutzung Bahnstrom“

Die in Tabelle 63 angeführten Entgelte gelten für das Kalenderjahr 2025.

Die Verrechnung der Bahnstromnetznutzung erfolgt anhand der gesamten Bezugsmenge des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Tarif Versorger-Rückfallebene Bahnstrom

Der Tarif Versorger-Rückfallebene Bahnstrom wird anhand der folgenden Formel berechnet:

$$P_{Rückfallebene} = \left(\frac{\sum_t^n (Energie_t * P_{EPEX_{AT_t}})}{\sum_t^n Energie_t} + P_{HKN}\right) * 1{,}3$$

Abbildung 6: Berechnungsformel Tarif Versorger-Rückfallebene Bahnstrom

wobei gilt:

$P_{Rückfallebene}$ [in EUR/MWh]
- Strompreis für die Stromversorgung in der Versorger-Rückfallebene.

$Energie_t$ [in MWh]
- Gemessener Stromverbrauch pro Stunde für die Dauer der Belieferung in der Versorger-Rückfallebene.

$P_{EPEX\ AT\ t}$ [in EUR/MWh]
- Stundenspotpreise der EPEX-Spotbörse im Marktgebiet Österreich für die Dauer der Belieferung in der Versorger-Rückfallebene. Im Falle von negativen Stundenspotpreisen wird ein Preis von 0,01 EUR/MWh für die Berechnung herangezogen.

P_{HKN} [in EUR/MWh]
- Preis für die Beschaffung österreichischer Strom-Herkunftsnachweise aus erneuerbarer Energieerzeugung.

7.3.9.5 Bestellung und Abrechnung

Die Nutzung des österreichischen Bahnstromnetzes kann nur nach dem Abschluss eines Bahnstromnetznutzungsvertrages erfolgen. Ein Vertragsmuster kann auf der Homepage der ÖBB-Infrastruktur AG abgerufen werden.

Das EVU kann für die Energiebelieferung zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und einem externen Stromlieferanten („Drittlieferanten“) wählen.

Die Durchleitung des Bahnstroms, der von externen Stromlieferanten an EVU für ihre Eisenbahnverkehrsleistungen in Österreich bereitgestellt wird, erfolgt auf der Grundlage des abzuschließenden Durchleitungsvertrags. Ein Vertragsmuster kann auf der Homepage der ÖBB-Infrastruktur AG abgerufen werden.

Die Abrechnung wird nach folgenden Kriterien durchgeführt:

Der Abrechnungsprozess basiert auf der Lieferung der Betriebsdaten durch das EVU an die ÖBB-Infrastruktur AG und wird auf Basis von Zugfahrten dargestellt. Die Betriebsdaten sind notwendig, um fehlende oder unplausible Messwerte durch die Ersatzwertbildung zu vervollständigen. Nach der vollständigen und endgültigen Verfügbarkeit aller Daten, die zur Abrechnung notwendig sind, werden die Messwerte den gemeldeten Betriebsdaten zugeordnet bzw. als Ersatzwert abgerechnet. Alle der Abrechnung zugrundeliegenden Daten werden in der Abrechnungsübersicht ausgewiesen und ihrer Abrechnungsmethodik nach gekennzeichnet.

Für Triebfahrzeuge des EVU, für die zum Abrechnungszeitpunkt keine bzw. keine verwertbaren Messwerte (Fehlen der Messwerte während einer Zugfahrt oder von einer ortsfesten Anlage) vorliegen, wird die bezogene elektrische Energie entweder aus vergleichbaren Zugfahrten bzw. -daten oder ortsfesten Anlagen ermittelt oder rechnerisch vorgenommen.

Beschreibung des rechnerischen Verfahrens zur Bestimmung der bezogenen elektrischen Energie

Grundlage für die rechnerische Bestimmung der gelieferten elektrischen Energie sind die gefahrenen Bruttotonnenkilometer (Btkm). Die Ermittlung der Btkm erfolgt durch Multiplikation der Zugkilometer mit dem

Zuggewicht (Triebfahrzeug und eingesetzte Wagen). Basis für die Berechnungen sind die monatlichen Meldungen der Betriebsdaten gem. Anlage 5 des Bahnstromnetznutzungsvertrags vom EVU bzw. aus dem System Aramis.

Der Gesamtenergiebezug wird durch Multiplikation der gefahrenen Btkm mit den jeweils gültigen spezifischen Verbrauchsparametern für Arbeit ermittelt (anschließend erfolgt eine lineare Verteilung gemäß Zeitstempel und ein Aufsummieren auf die Viertelstunde).

Es gelten nachfolgende Verbrauchsparameter für Gesamtösterreich in Wh/Btkm:

TfZ-Art	Zugart	Gesamtgewicht in t	Strecke	Wh/Btkm ohne Rekuperation	Wh/Btkm mit Rekuperation
Lok	Güterverkehr	≤ 1.300	alle, außer *)	21,73	19,24
Lok	Güterverkehr	› 1.300	alle, außer *)	16,76	14,60
Lok	Güterverkehr	alle	*)	25,31	21,02
TWG	Personenfernverkehr	alle	alle	39,95	33,14
Lok	Personenfernverkehr	alle	alle	34,92	29,65
TWG	Personennahverkehr	alle	alle	59,47	44,14
Lok	Personennahverkehr	alle	alle	49,44	37,90
Lok oder TWG	Tfz-Leerfahrten	alle	alle	50,08	43,99

Tabelle 64: Verbrauchsparameter

*) Kufstein – Brenner, Schwarzach – Pusarnitz, Gloggnitz – Mürzzuschlag, Ötztal – Bludenz und Rohr – Selzthal

Für Triebfahrzeuge, die ausschließlich im Verschub in einem Bahnhof eingesetzt werden, gilt als Verbrauchsparameter 0,142 MWh/Stunde.

Lok = Lokomotive; TWG = Triebwagen

7.3.10 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.

Abkürzungsverzeichnis

ABGB	Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch
Abs	Absatz
Abzw.	Abzweigung
AC	Wechselstrom
AG	Aktiengesellschaft
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
API	application programming interface
ARAMIS	Advanced Railway Automation Management and Information System
Art	Artikel
BED	Bedienungsfahrten
BE-KI	Bereich Kundeninformation
Bf	Bahnhof
BFZ	Betriebsführungszentrale
BGBL	Bundesgesetzblatt
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BNNV	Bahnstromnetznutzungsvertrag
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung
Btkm	Bruttotonnenkilometer
CIS	Charging Information System
DB	Dienstbehelf
DLV	Durchleitungsvertrag
DV	Dienstvorschrift
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbAV	EisenbahnarbeitnehmerInnenschutzverordnung
EisbBFG	Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz
EisbEPV	Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung
EisbG	Eisenbahngesetz, Bundesgesetz über das Eisenbahnwesen
EisbSV	Eisenbahnschutzvorschrift
ERFA	European Rail Freight Association
ES	Einfahrtssignal
ETCS	European Train Control System
E-Trieb-fahrzeug	Elektro-Triebfahrzeug
ETSI	Europäisches Institut für Telekommunikationsnormen
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EVA	elektronische Verschubstraßenanforderung

EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fbf	Frachtenbahnhof
FTE	Forum Train Europe
Fw	Fahrweg
Fzg	Fahrzeug
G	Graz Hauptbahnhof
GB	Geschäftsbereich (Organisationseinheit der ÖBB-Infrastruktur AG)
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GPRS	General Packet Radio Service
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Rail(way)
GV	Güterverkehr
GZ	Geschäftszahl
Hbf	Hauptbahnhof
HOA	Heißläuferortungsanlage
Hz	Hertz
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
IADB	Infrastrukturdatenbank
INFRA	ÖBB Infrastruktur AG
Infra-TIS	Infrastruktur Transport Information System
INV	Infrastrukturnutzungsvertrag
JRU	Juridcal Recording Unit
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KMC	Key Management Center
kV	Kilovolt
KV	Kombinierter Verkehr
La	Langsamfahrstellen
Lg	Wien Liesing
lit	littera (= Buchstabe)
lt.	laut
LZB	Linienförmige Zugbeeinflussung
m	Meter
m^2	Quadratmeter
M-AMA	Modulares Auftragsmanagement
Mbit/s	Megabit pro Sekunde
Md	Mödling
Mhz	Megaherz
Min	Minute(n)
mm	Millimeter

NBÜ	Notbremsüberbrückung
nP-Zug	Nichtpersonenzug
Nr.	Nummer
NVU	Nicht-Eisenbahnverkehrsunternehmen (Fahrwegkapazitätsberechtigte gemäß § 57a Z2 EisbG)
NZ	Netzzugang
o.a	oben angeführt
OBU	Onboard Unit
OSS	One Stop Shop
PCS	Path Coordinating System
PR	Performance Regime
PRM	People with reduced mobility (Personen mit eingeschränkter Mobilität)
PV	Personenverkehr
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
P-Zug	Personenzug
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
RL	Richtlinie
RMA	Radkraftmessanlage
RNE	Rail Net Europe
ROLA	Rollende Landstraße
RTR	Rundfunk & Telekom Regulierungs-GmbH
RW	Regelwerk
RZÜ	Rechnergestützte Zugüberwachung
Sb	Salzburg Hauptbahnhof
SCG	Schienen-Control, Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mbH
SCHIG	Schienen-Infrastruktur Dienstleistungsgesellschaft
SCK	Schienen-Control Kommission
SEP	Single Entry Point
SEV	Schienenersatzverkehr
SG	St. Gallen (Kanton in der Schweiz)
SIG	Sicherheit im Gleisbereich (= Ausbildungsmodul)
SIM	subscriber identity module
SNNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
SQ	Stab Sicherheit und Qualität
SRS	System Requirements Specification
SRT	Sicherheit in Eisenbahntunneln

SSID	Service Set Identifier
Std.	Stunden
Str.	Strecke
Str.km	Streckenkilometer (lt. VzG)
Str.Nr.	Streckennummer
SWDB	Silent Waggon Database
TCR	Temporary Capacity Restrictions
Tel.	Telefonnummer
TEN	Transeuropäische Netze
TFVO	Triebfahrzeugführer-Verordnung
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
TIS	Train Information System
TS	Trennschalter
TSA	Terminal Service Austria
T-Säulen	Traktions-Säulen
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
TTR	Time Table Redesign
UIC	Union Internationale des Chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
UKV	unbegleiteter kombinierter Verkehr
Ust.	Umsatzsteuer
V	Geschwindigkeit
VA	Verfahrensanweisung
Vb	Villach Hauptbahnhof
Vbf	Verschiebebahnhof
VEBSys	Ver- und Entsorgung Bahn mit System
VG	Verschubgüterzug
VGCS	Voice Group Call Service
VKBf	Verschubknotenbahnhof
VO	Verordnung (EU-Recht)
VzG	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten
Wbf	Wien Hauptbahnhof
Ws	Wien Westbahnhof
ZLB	Zugleitbetrieb
ZSB	Zusatzbestimmung zur Signal- und zur Betriebsvorschrift
Zugkm	Zugkilometer
ZUV	Zugtrassenvereinbarung zum Infrastrukturnutzungsvertrag

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Knoten-Kanten-Modell 38
Abbildung 2: Berechnungsformel Wegeentgelt 52
Abbildung 3: Berechnung Verspätungsminuten im PR-System 55
Abbildung 4: Berechnungsformel Bearbeitungsentgelt 68
Abbildung 5: Berechnungsformel Stornierungsentgelt 68
Abbildung 6: Berechnungsformel Tarif Versorger-Rückfallebene Bahnstrom 115

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Versionsverzeichnis 7
Tabelle 2: Ansprechpartner ÖBB 13
Tabelle 3: Externe Ansprechpartner 13
Tabelle 4: Ansprechpartner RFC 14
Tabelle 5: Grenzstrecken & Grenzbahnhöfe 17
Tabelle 6: Mindestaufenthaltszeiten 36
Tabelle 7: Mindestwendezeiten 37
Tabelle 8: Mindestbehandlungszeiten für Zugmanipulation 37
Tabelle 9: Streckenspezifische Vorrangregeln 40
Tabelle 10: Fristen für den Netzfahrplan 2025 43
Tabelle 11: Entgeltsätze 57
Tabelle 12: Zu- und Abschläge 57
Tabelle 13: Vorschau geplante Wiedereinführung Marktaufschläge 2029 58
Tabelle 14: Entgelte "Zuginformation ARAMIS" 59
Tabelle 15: Entgelte "GSM-R" 60
Tabelle 16: Entgelte "außergewöhnliche Sendungen & Gefahrguttransporte" 60
Tabelle 17: Entgelte „Vorspann-/Nachschiebeleistung Pyhrn“ 61
Tabelle 18: Entgelte "Zuglaufcheckpoint-Daten" 62
Tabelle 19: Entgelte "sonstige ergänzende Personalleistungen" 63
Tabelle 20: Entgelte "Fahrzeug-Fingerprint" 64
Tabelle 21: Entgelt „infraDOAS Lizenzvarianten" 65
Tabelle 22: Entgelt "SFIT" 66
Tabelle 23: Sachverhalte im Bearbeitungsentgelt 67
Tabelle 24: Sachverhalte im Stornierungsentgelt 68
Tabelle 25: Schwellwerte im Stornierungsentgelt 68
Tabelle 26: Entgelte „Basisleistungen Verkehrsstationen pro Halt nach Kategorie“ 82
Tabelle 27: Entgelte „Flächen für Fahrscheinverkauf“ 83
Tabelle 28: Entgelte „Vertriebsunterstützende Tätigkeiten in Verkehrsstationen“ 84
Tabelle 29: Entgelte „Public WLAN“ 84
Tabelle 30: Entgelt „Lost & Found“ 84
Tabelle 31: Entgelte „sonstige ergänzende Personalleistungen“ 85
Tabelle 32: Leistungen „Zugzerlegung und Zugbildung mit Zugvorbereitung“ 91
Tabelle 33: Leistung „Zugbildegruppen – Wagen/Wagengruppen mit Sonderbehandlung“ 91
Tabelle 34: Leistungen „Beistellung von Wagen“ 92
Tabelle 35: Leistungen „Manipulation von Triebfahrzeugen im Eingang“ 92
Tabelle 36: Leistungen „Manipulation von Triebfahrzeugen im Ausgang“ 93
Tabelle 37: Leistung „Überbringen der Zugpapiere zum Ausgangszug“ 93
Tabelle 38: Leistung „Bremsprobe (ohne wagentechnische Untersuchung)“ 93
Tabelle 39: Leistung „Manuelle Ersterfassung von Wagen“ 93
Tabelle 40: Leistungen "Änderungen für bereits übermittelte Zugdaten und/ oder Übermittlung einer Wagenliste an das EVU" 94
Tabelle 41: Leistungen „Ersterfassung von Zügen in Infra-TIS (für Personenverkehr)“ 94
Tabelle 42: Leistungen „Verschubleistungen laut Planbestellung in Verschubstandorten oder von VKBf und Verschubstandorten ausgehend“ 96
Tabelle 43: Leistungen „Änderungen für bereits übermittelte Zugdaten und/ oder Übermittlung einer Wagenliste an das EVU“ 97
Tabelle 44: Leistungen „Ersterfassung von Zügen in Infra-TIS (für Personenverkehr)“ 97
Tabelle 45: Leistungen „Personaleinsatzstunde für Verschubleistungen Grenze“ 98
Tabelle 46: Entgelte „Verschub-Basisleistungen in VKBf“ 99
Tabelle 47: Entgelte „Verschub-Zusatzleistungen in VKBf“ 100
Tabelle 48: Entgelte „Verschub-Nebenleistungen in VKBf“ 100
Tabelle 49: Entgelte „Verschub-Basisleistungen außerhalb der VKBf“ 101
Tabelle 50: Entgelte „Verschub-Zusatzleistungen außerhalb der VKBf“ 101

Tabelle 51: Entgelte „Verschub-Nebenleistungen außerhalb der VKBf“ 101
Tabelle 52: Entgelt "Wagendatenschnittstelle" 102
Tabelle 53: Verrechnungsmodalitäten „Nutzung von Abstellkapazitäten“ 107
Tabelle 54: Entgelte „Nutzung von Abstellkapazitäten“ 108
Tabelle 55: Entgelte „Nutzung von Gleisen zur Be- und Entladung“ 109
Tabelle 56: Entgelte „Nutzung von Außenreinigungsanlagen“ 109
Tabelle 57: Entgelt „Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung“ 110
Tabelle 58: Entgelte „Nutzung von Verwiegeanlagen“ 110
Tabelle 59: Entgelte „Nutzung von T-Säulen“ 111
Tabelle 60: Entgelte „Nutzung von Autoreisezuganlagen“ 111
Tabelle 61: Entgelt „Nutzung der Eisschutzanlage“ 111
Tabelle 62: Termine für Netzfahrplan 2025 112
Tabelle 63: Entgelte „Netznutzung Bahnstrom“ 114
Tabelle 64: Verbrauchsparameter 116