

Schiennetz- Nutzungsbedingungen 2026

der ÖBB-Infrastruktur AG

Gültig ab

14. Dezember 2025

Version 1.0

ÖBB-Infrastruktur AG

Netzzugang

Praterstern 4, 1020 Wien

oss.austria@oebb.at

infrastruktur.oebb.at/snnb



Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Information	7
1.1	Einleitung	7
1.2	Zweck der Schienennetz-Nutzungsbedingungen	7
1.3	Rechtliche Aspekte	7
1.3.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen	7
1.3.2	Rechtliche Hinweise und Haftung	7
1.3.2.1	Allgemeine Bemerkungen	7
1.3.2.2	Haftung.....	7
1.3.3	Beschwerden bei der Schienen-Control Kommission.....	8
1.4	Aufbau der Schienennetz-Nutzungsbedingungen	8
1.5	Geltungsdauer, Änderungen und Veröffentlichung	8
1.5.1	Geltungsdauer.....	8
1.5.2	Änderungen.....	8
1.5.3	Veröffentlichung	9
1.6	Ansprechpartner	9
1.6.1	ÖBB-Infrastruktur AG	9
1.6.2	Externe Stellen.....	12
1.7	Zusammenarbeit zwischen europäischen Infrastrukturbetreibern.....	13
1.7.1	Güterverkehrskorridore	13
1.7.2	Europaweite Zusammenarbeit	13
2	Eisenbahninfrastruktur	15
2.1	Einleitung	15
2.2	Charakteristik des Schienennetzes	15
2.2.1	Grenzen.....	15
2.2.2	Zusammenhängende Eisenbahnnetze	15
2.2.3	Anschlussbahnen	16
2.3	Schienennetzbeschreibung.....	16
2.3.1	Anzahl der Streckengleise	16
2.3.2	Spurweite und Gleisabstand	16
2.3.3	Verkehrsstationen	17
2.3.4	Lichtraum und Lademaß	17
2.3.5	Streckenklasse	17
2.3.6	Maximale Gradienten	17
2.3.7	Strecken höchstgeschwindigkeit	17
2.3.8	Maximale Zuglängen	17
2.3.9	Energieversorgung.....	18
2.3.10	Zughakenlast und Regelbelastung	18
2.3.11	Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung	18
2.3.12	Verkehrssteuerung und Kommunikationssysteme.....	18
2.3.12.1	Zugsicherungssysteme	18
2.3.12.2	Verkehrsüberwachung	20
2.3.12.3	Zugfunk/Datenübertragung/GSM-R	20
2.3.12.4	Elektronischer Befehl	21
2.3.12.5	Verschubfunk	21
2.4	Nutzungseinschränkungen und Verkehrseinschränkungen	21
2.4.1	Lichtraumeinschränkungen	21
2.4.2	Umweltschutzbedingte Nutzungsvorschriften	21
2.4.3	Nutzungsvorschriften und -einschränkungen für Gefahrguttransporte	22
2.4.4	Nutzungseinschränkungen für Tunnel	22
2.4.5	Nutzungseinschränkungen für Brücken	22
2.4.6	Streckenabschnitte mit Erfordernis einer Notbremsüberbrückung	23
2.4.7	Streckenabschnitte mit ladegutbedingten Nutzungseinschränkungen	23

2.4.8	Nutzungseinschränkungen für Dampfbetrieb.....	23
2.5	Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur	24
2.5.1	Geplante Bauarbeiten	24
2.5.2	Informationen über besondere Bauarbeiten	25
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.....	32
3.4.2.1	Triebfahrzeugführer.....	32
3.4.2.2	Betriebsbedienstete.....	32
3.4.3	Außergewöhnliche Sendungen/Transporte	33
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	39
4.2.4	Vorrangregeln.....	40
4.2.5	Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Verkehrsstationen	42
4.2.6	Geplante Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur	43
4.3	Kapazitätsvorhaltungen für Temporary Capacity Restrictions (TCR).....	43
4.4	Rahmenvertrag (Rahmenregelung gem. § 64 EisbG)	43
4.5	Zugtrassenzuweisung	44
4.5.1	Fristen für den Netzfahrplan 2026 und 2027	44
4.5.2	Nachtragsbestellungen zum Netzfahrplan	45
4.5.3	Fristen für den unterjährigen Verkehr und Ad-hoc-Zugtrassenbegehren	45
4.5.4	Streitfallregelung	47
4.6	Überlastete Eisenbahninfrastruktur	47

4.7	Außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte	47
4.8	Regeln nach der Zugtrassenzuweisung	47
4.8.1	Anpassen von Fahrwegkapazität durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten	47
4.8.2	Anpassen von Fahrwegkapazität durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen	48
4.8.3	Nicht genutzte Fahrwegkapazitäten	48
4.8.4	Stornierung durch Fahrwegkapazitätsberechtigte	48
4.9	Timetable and Capacity Redesign (TTR)	48
4.10	Grundsätze der Kapazitätszuweisung für Güterverkehrskorridore	49
5	Leistungen und Entgelte	50
5.1	Einleitung	50
5.2	Entgeltgrundsätze	50
5.3	Mindestzugangspaket	51
5.3.1	Wegeentgeltstruktur	52
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
5.4	Zusatzleistungen zum Mindestzugangspaket	57
5.4.1	Zuginformation ARAMIS	57
5.4.2	GSM-R	58
5.4.3	Leistungen für außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte	58
5.5	Nebenleistungen zum Mindestzugangspaket	59
5.5.1	Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn	59
5.5.2	Zugang zu Zuglaufcheckpoint-Daten	60
5.5.3	Erlaubniskarte	61
5.5.4	Sonstige ergänzende Personalleistungen	62
5.5.5	Bereitstellung zusätzlicher Informationen	62
5.5.6	Fahrzeug-Fingerprint	63
5.5.7	infraDOAS	64
5.5.8	SFIT	65
5.6	Finanzielle Anreize	65
5.6.1	Reservierungsentgelt	65
5.6.2	Bearbeitungs- und Stornierungsentgelt ab Netzfahrplanperiode 2027	66
5.7	Performance Regime	68
6	Betriebliche Belange	69
6.1	Einleitung	69
6.2	Regelwerke	69
6.2.1	Zugbegleiterloser Betrieb	69
6.2.2	Fachseminar und Ausbildung	69
6.2.3	Streckenkenntnis für Alternativ- und Umleitungsstrecken	69
6.3	Betriebsmaßnahmen	70
6.3.1	Grundsätze	70
6.3.2	Abweichungsmanagement	70
6.3.3	Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen	70
6.4	Tools zur Zuginformation und -überwachung	70
7	Serviceeinrichtungen und -leistungen	71
7.1	Einleitung	71
7.2	Übersicht	71
7.3	Auflistung der einzelnen Serviceeinrichtungen und -leistungen	71
7.3.1	Allgemeines	71
7.3.2	Nutzung von Verkehrsstationen	71
7.3.2.1	Allgemeine Information	71

7.3.2.2	Serviceleistungen	72
7.3.2.3	Kategorisierung der Basisleistungen.....	76
7.3.2.4	Entgelte	81
7.3.2.5	Bestellung und Zuweisung	85
7.3.3	Güterterminals.....	88
7.3.4	Verschubleistungen.....	88
7.3.4.1	Allgemeine Information.....	88
7.3.4.2	Leistungen	88
7.3.4.3	Verschubleistungen in Vershubknotenbahnhöfen.....	89
7.3.4.4	Verschubleistungen außerhalb der Vershubknotenbahnhöfe	94
7.3.4.5	Entgelte	97
7.3.4.5.1	Verschubleistungen in Vershubknotenbahnhöfen.....	97
7.3.4.5.2	Verschubleistungen außerhalb der Vershubknotenbahnhöfe	99
7.3.4.5.3	Zusatzleistungen Vershub	100
7.3.4.6	Bestellung und Zuteilung.....	101
7.3.5	Abstellkapazitäten	103
7.3.6	Wartungseinrichtungen	103
7.3.7	Sonstige technische Einrichtungen	103
7.3.7.1	Allgemeine Informationen	103
7.3.7.2	Serviceleistungen	103
7.3.7.3	Beschreibung der Leistung	104
7.3.7.4	Entgelte	106
7.3.7.5	Bestellung und Zuteilung.....	111
7.3.8	Hafenanlagen.....	112
7.3.9	Bahnstromnetznutzung	113
7.3.9.1	Allgemeine Information.....	113
7.3.9.2	Leistung	113
7.3.9.3	Leistungsbeschreibung	113
7.3.9.4	Entgelte	113
7.3.9.5	Bestellung und Abrechnung	114
7.3.10	Tankanlagen.....	115
Abkürzungsverzeichnis		116
Abbildungsverzeichnis		120
Tabellenverzeichnis.....		121

Versionsverzeichnis

Änderungen gegenüber der ursprünglichen Dokumentversion

Version	Datum	Ziffer	Inhalt der Änderung
0.1	15.07.2024	-	Entwurf Erstfassung Koordinierung
1.0	13.12.2024	-	Erstfassung

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 in § 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 2026 grundsätzlich vom 14.12.2025, 0:00 Uhr, bis 12.12.2026, 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 <i>Geschäftsbereich Netzzugang – Vertrieb Praterstern 4, 1020 Wien</i>	OSS Netzzugang	oss.austria@oebb.at
Technischer Kundensupport <i>Netzzugang – Digitales Kapazitätsservice Team Fahrplangrundlagen Praterstern 4, 1020 Wien</i>	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 <i>Netzzugang Praterstern 4, 1020 Wien</i>	Ernest Windholz <i>Internationaler Güterverkehr</i>	+43 664 78281190 ernest.windholz@oebb.at
	Robert Glinz <i>Internationaler Güterverkehr</i>	+43 664 88425055 robert.glinz@oebb.at
	Gerald Steindl <i>Nationaler Güterverkehr</i>	+43 664 6172036 gerald.steindl@oebb.at
	Mst. Markus Rochovansky <i>Internationaler Güterverkehr</i>	+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 <i>Netzzugang Kammanngasse 27, 2700 Wiener Neustadt</i>	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) <i>Netzzugang Kammanngasse 25, 2700 Wiener Neustadt</i>	Max Kernegger <i>Teamkoordinator Unterjähriger Fahrplan</i>	+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 Eisenbahninfrastruktureinschränkungen 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		
<u>Außergewöhnliche Sendungen/Transporte</u> <i>Netzzugang Praterstern 4, 1020 Wien</i>	AS.Grundlagen@oebb.at	
	Christoph Dam	+43 664 6172753
	Julian Hammer	+43 664 8512722
	Matthias Harbart	+43 664 6171341
Anmeldung Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen <i>Netzzugang – Trassenmanagement Team Unterjähriger Fahrplan Bahnhofstraße 69, 3430 Tulln</i>	Andreas Fischer	+43 664 6173733 aussergewoehnliche-sendungen@oebb.at
Vertrieb - Kundenbetreuung		
Netzzugang – Vertrieb <i>Team Kundenbetreuung Praterstern 4, 1020 Wien</i>	Sandra Vincze	+43 664 8417817 infra-nz.vertrieb@oebb.at
Vertrieb - Bestellung von Bahnstrom		
Netzzugang – Vertrieb <i>Team Kundenbetreuung Praterstern 4, 1020 Wien</i>	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 <i>Netzzugang – Vertrieb</i> <i>Praterstern 4, 1020 Wien</i>	Karl Baumer	+43 664 6170170 infra.nz-abrechnung@oebb.at
Terminal Service Austria		
Terminal Service Austria	Vertrieb	vertrieb.tsa@oebb.at
Eisenbahninfrastruktureinschränkungen		
Geplante Bauarbeiten <i>Netzzugang – Kapazitätsmanagement</i>	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 <i>Netzzugang – Kapazitätsmanagement</i> <i>Baufahrplan</i> <i>Praterstern 4, 1020 Wien</i>	Robert Weisz	+43 664 8217556 robert.weisz@oebb.at baufahrplan@oebb.at
Rechtliche Angelegenheiten		
Rechtliche Angelegenheiten <i>Recht und Beteiligungsmanagement</i> <i>Praterstern 3, 1020 Wien</i>	Markus Stadlhuber	+43 664 6172970 markus.stadlhuber@oebb.at
Bestellung von Erlaubniskarten <i>Recht und Beteiligungsmanagement</i> <i>Praterstern 3, 1020 Wien</i>	infra.bl-erlaubniskarte@oebb.at	
Zulassung und betriebliche Normen/Sicherheit		
Netzregistrierung von Schienenfahrzeugen <i>Netzzugang – Digit. Kapazitätsservice</i> <i>Team Techn. Netzzugang</i> <i>Praterstern 4, 1020 Wien</i>	Dipl.-Ing. Wolfgang Strehn	+43 664 6177798 wolfgang.strehn@oebb.at
Anerkennung von Ausbildungen für Betriebsbedienstete	Ing. Karl Steiner <i>Leitung Standards</i> <i>Sicherheit und Qualität</i>	+43 5 1778 97 35378 karl.steiner@oebb.at Praterstern 3, 1020 Wien
Normen		
ETCS		
Technische Anfragen <i>Bahnsysteme</i> <i>Praterstern 3, 1020 Wien</i>	Ing. Ramo Begic, MSc	+43 664 286 58 32 kms.etcs@oebb.at

Infra-Key Management Center Beantragung von infrastruktureseitigen ETCS-Keys <i>Bahnsysteme Praterstern 3, 1020 Wien</i>	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 <i>Streckenmanagement und Anlagenentwicklung</i>	Dipl.-Ing. Ludwig Rossbacher	+43 664 6172632 infra.lichtraum@oebb.at
Schulungen		
Betriebliche Aus- und Weiterbildungen <i>Praterstern 4, 1020 Wien</i>	Ursula Ulz <i>Leiterin Betriebliche Aus- & Weiterbildung</i>	+43 664 88425530 ursula.ulz@oebb.at
Fahrzeug und traktionstechnische Aus- und Weiterbildungen <i>Kollerbergweg 6, 3100 St. Pölten</i>	Christian Grabensteiner <i>Leiter Fahrzeug- und traktionstechnische Aus- und Weiterbildung</i>	+43 664 2861553 christian.grabensteiner@oebb.at
Technische Ausbildung <i>Praterstern 4, 1020 Wien</i>	Angelika Bernhard, MA <i>Leiterin Technische Ausbildung</i>	+43 664 6175069 angelika.bernhard@oebb.at
Bestellung von Aus- und Weiterbildungen <i>Praterstern 4, 1020 Wien</i>	Kundenmanagement	bildungsservice-infra@oebb.at

Tabelle 2: Ansprechpartner ÖBB

1.6.2 Externe Stellen

Aufgabenbereich	Behörde	Kontaktdaten
Verkehrsgenehmigung und -konzession	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sektion IV, Abt. E3 Mag. Regina Roithner	+43 1 71162 652204 e3@bmk.gv.at
Sicherheitsbescheinigung		<i>Radetzkystraße 2, 1030 Wien</i>
Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen gemäß EisbG	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sektion IV, Abt. E2	+43 1 71162 652211 e2@bmk.gv.at
Zulassung von Triebfahrzeugführern		<i>Radetzkystraße 2, 1030 Wien</i>
Streitigkeiten und Konfliktbehandlung	Schienen-Control GmbH Schienen-Control Kommission	+43 1 5050707 office@schienencontrol.gv.at <i>Linke Wienzeile 4, 1060 Wien</i>

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-Ostmediterranean Korridor Praha – Wien/Bratislava – Budapest // București – Constanța // Vidin – Sofia – Burgas/Svilengrad/Thessaloniki – Athina	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 Weegeentgelts 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: Győr-Sopron-Ebenfurt Vasút Zrt./Raab-Oedenburg Ebenfurter 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)	Deutschland	Loipersbach-Schattendorf – Sopron (GySEV)	Lochau-Hörbranz – Lindau-Insel sowie Lochau-Hörbranz – Lindau-Aeschach
	Deutschkreutz – Sopron (GySEV)		Vils – Pfronten-Steinach	
Jennersdorf – Szentgotthárd (GySEV)	Ehrwald-Zugspitzbahn – Griesen (Oberbayern)			
Slowenien	Spielfeld-Straß – Šentilj		Scharnitz – Mittenwald	
	Bleiburg – Prevalje		Kufstein – Kiefersfelden	
	Rosenbach – Jesenice	Salzburg Hbf – Freilassing		
			Braunau/Inn – Simbach (Inn)	
			Schärding – Passau Hbf	

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.

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-Bremsskurven

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 ETCS](#)) kommt ausschließlich das Zugsicherungssystem ETCS L2 ohne ortsfeste Lichtsignale zum Einsatz.

In der Netzfahrplanperiode 2026 werden folgende Strecken(-abschnitte), auf denen ausschließlich das Zugsicherungssystem ETCS L2 ohne ortsfeste Lichtsignale zur Anwendung kommt, in Betrieb genommen:

- Graz (a) – Weststeiermark (e) (Str. 401)
- Weststeiermark (a) – Lavanttal (Koralmbahn) (a) (Str. 401)

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-OBUE 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 (OBUE) 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 2032 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 Tzf 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 ab 15.12.2025 per Datenschnittstelle an die EVU übermittelt. 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 Verschieber, Verschiebmansschaft 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 Verschiebtätigkeiten (ohne Verschiebmansschaft), 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 Verschiebtätigkeiten im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG umgesetzt und damit eine entsprechende Ausrüstung der Fahrzeuge bei Verschiebtätigkeiten mit Verschiebmanschaften 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.

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 tritt die Bestimmung für die „Quieter Routes“/ Leisere Strecken der [TSI Noise-Richtlinie \(EU\) 2019/774](#) in Kraft. 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 Ardnig von km 91,9 bis km 96,7 (Bosrucktunnel)
- b) Der Siebertunnel auf der Strecke 130 darf, mit Ausnahme von Leerwagenzügen, nicht benützt werden. Betroffene Züge müssen in diesem Streckenabschnitt über die Strecke 10102 geführt werden.
- c) Der Koralmtunnel darf, entsprechend UIC-Verladerichtlinie Band 1, Punkt 5.2.1, unabhängig von der Ladehöhe ausschließlich mit ganzflächig abgedeckten Wagen benützt 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.

Ab der Netzfahrplanperiode 2027 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), auf dem gesamten Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG, entsprechend UIC-Verladerichtlinie Band 1, Punkt 5.2.1, unabhängig von der Ladehöhe ausschließlich mit ganzflächig abgedeckten Wagen transportiert werden.

2.4.8 Nutzungseinschränkungen für Dampfbetrieb

Für Züge mit Dampftriebfahrzeugen gelten die Bestimmungen der Anweisung „Verkehr von Nostalgiezügen und Nostalgieebenenfahrten 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:

Auf Grund von Bauarbeiten im Netz von DB InfraGO im Kalenderjahr 2026 und den damit im Zusammenhang stehenden Umleitungsmaßnahmen kommt es auf den Streckenabschnitten Wels Hbf – Salzburg Hbf und Salzburg Hbf – Staatsgrenze nächst Lieferung zu einer eingeschränkten Zugtrassenverfügbarkeit.

Zur Entlastung dieser Streckenabschnitte ist daher im gesamten Zeitraum der Netzfahrplanperiode 2026 geplant:

- nicht personenbefördernde Züge mit dem Laufweg Linz/Wels – Salzburg – Villach werden über den Laufweg Linz/Wels – Selzthal³ – St. Michael – Klagenfurt – Villach geplant
- nicht personenbefördernde Züge mit dem Laufweg Wien – Salzburg – Kufstein – Wörgl werden über den Laufweg Wien – Wr. Neustadt – Bruck an der Mur – St. Michael – Selzthal – Bischofshofen – Schwarzach-St. Veit - Wörgl geplant
- nicht personenbefördernde Züge mit dem Laufweg Linz/Wels – Salzburg – Wörgl werden über den Laufweg Linz/Wels – Selzthal³ – Bischofshofen – Schwarzach-St. Veit – Wörgl geplant

Zur Steigerung der Zugtrassenverfügbarkeit auf diesen Streckenabschnitten ist es daher geplant, bei personenbefördernden Zügen nachfolgende Maßnahmen zu planen:

- Zeitliches Bündeln der Trassen des Personenverkehrs
- Haltausfall in nachfrageschwachen Verkehrsstationen in der Nebenverkehrszeit
- Ausfall von Trassen in Teilabschnitten

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 2026 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 begeben oder abstellen) im Bf Mürzzuschlag möglich. Für planmäßige Zugmanipulationen sind die nachfolgenden Betriebsstellen vorgesehen:

- Bf Gloggnitz: Tfzf-Ablöse sowie Vorspann-Tfz oder Nachschiebe-Tfz begeben 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 begeben 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).

³ Unter Beibehaltung des „Richtungsgrundsatzes“ gem. Kapitel 4.2.4 Pkt. c) 3

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. Vershubfahrten folgende Rahmenbedingungen und Einschränkungen zu beachten:

- In Linz Hbf sind bei personenbefördernden Zügen keine Tzf-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

Im Zusammenhang mit der Modernisierung der S-Bahnstammstrecke in Wien kommt es zu nachfolgenden Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur:

- Auf der Strecke 12201 werden im Abschnitt Betriebsstelle Wien Hauptbahnhof Südtiroler Platz bis Bahnhof Wien Praterstern von 09/2026 bis 12/2027 keine Zugtrassen zugewiesen
- Auf der Strecke 19101 werden im Abschnitt Betriebsstelle Rennweg (in Nw) bis Bahnhof Simmering Aspangbahn von 09/2026 bis 12/2027 keine Zugtrassen zugewiesen
- Aufgrund von Umbauarbeiten im Bereich Wien Praterstern und Wien Floridsdorf sind in der Betriebsstelle Wien Praterstern keine Abstellungen von Fahrzeugen möglich.

Aufgrund von Bauarbeiten im Netz SŽ-Infrastruktur (Modernisierung Bahnhof Jesenice) kommt es auf der Strecke 22202 Villach Süd Gvbf-Auen - Staatsgrenze nächst Rosenbach in der Netzfahrplanperiode 2025 und 2026 zu nachfolgenden Einschränkungen:

- Für Fahrten zwischen den Bahnhöfen Rosenbach (AT) und Jesenice (SL) sind zwingend Mehrsystem-TFZ oder alternativ Diesel-TFZ erforderlich. Die neutrale Zone zwischen den unterschiedlichen Bahnstromsystemen wird temporär für den Zeitraum der Umbauarbeiten in den Einfahrweichenbereich verlegt. Der Zeitraum der Maßnahmen wird nach Vorliegen der Information gesondert bekannt gegeben.
- Aufgrund der Umbauarbeiten im Bahnhof Jesenice (gleichzeitige Sperre mehrerer Bahnhofsgleise) herrscht eingeschränkte Zugtrassenverfügbarkeit.

Aufgrund der Modernisierung der Strecke 10801 Wr. Neustadt – Staatsgrenze nächst Loipersdorf-Schattendorf „Mattersburgerbahn“ werden im Zeitraum 02/2026 bis zum Netzfahrplanwechsel im Dezember 2026 keine Zugtrassen zugewiesen.

2.5.3 Wartungsfenster

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

Mit der durchgehenden Inbetriebnahme der Strecke 40101 Graz - Klagenfurt (Neubaustrecke „Koralmbahn“) werden die nachfolgenden Wartungsfenster wöchentlich eingeplant:

Koralmtunnel: In den Nächten Montag/Dienstag, Dienstag/Mittwoch und Mittwoch/Donnerstag erfolgen jeweils im Zeitraum zwischen 22:00 und 05:00 Wartungs- und Inspektionsarbeiten in einer der beiden Tunnelröhren. In diesem Zeitraum steht zwischen dem Bahnhof Weststeiermark und dem Bahnhof St. Paul im Lavanttal (Lav) nur ein Streckengleis für die Betriebsabwicklung zur Verfügung.

Granitzaltunnel: An Dienstagen erfolgen jeweils im Zeitraum 08:00 bis 16:00 Wartungs- und Inspektionsarbeiten in einer der beiden Tunnelröhren. In diesem Zeitraum steht zwischen dem Bahnhof St. Paul im Lavanttal (Lav) und dem Bahnhof Wiederndorf-Aich (Wia) nur ein Streckengleis für die Betriebsabwicklung zur Verfügung.

2.5.4 Öffnungszeiten

Strecken und Betriebsstellen (z.B. Verkehrsstationen, Vershubknotenbahnhöfe und Vershubstandorte, 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.

Die Öffnungszeiten der Verkehrsstation entsprechen grundsätzlich 30 Minuten vor dem ersten Zug des Netzfahrplans bis 30 Minuten nach dem letzten Zug des Netzfahrplans. Außerhalb der Öffnungszeiten der Verkehrsstationen (Sperrzeiten iSd EisbSV) ist keine Zuweisung von Halten in Verkehrsstationen im Rahmen von unterjährigem Sonderzugverkehr möglich. In begründeten Fällen kann nach Absprache mit dem Infrastrukturbetreiber davon abgewichen werden.

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 Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie 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 Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu richten.

Ein Leitfaden des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und nähere Informationen zu den Anforderungen betreffend Ausstellung, Aufrechterhaltung und Anträge auf Neuerteilung von Sicherheitsbescheinigungen sind auf der [Website des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie](#) 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 Kombiniertes 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 Verkehr, Innovation und Technologie⁴ 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.

⁴ Gemäß Bundesministeriengesetz 1986 idF BGBl. I Nr. 8/2020: Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

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.

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).

Das Eisenbahngesetz § 63b ermöglicht mit dem Kapazitätsmodell für hoch ausgelastete Streckenabschnitte die frühzeitige Umsetzung eines wesentlichen Elements von Timetable and Capacity Redesign (TTR). Im Kapazitätsmodell wird auf hoch ausgelasteten Streckenabschnitten Fahrwegkapazität zumindest nach den Verkehrsarten Personenfernverkehr, Personennahverkehr und Güterverkehr gewidmet. Das Kapazitätsmodell gibt detaillierte Auskunft über die prognostizierte Nachfrage nach Fahrwegkapazität je Verkehrsart unter Berücksichtigung des Knoten-Kanten-Modells (siehe Kapitel 4.2.3) und unter Berücksichtigung der für den Netzfahrplan relevanten, temporären Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur. Fahrwegkapazitätsberechtigte können im Zuge der Erstellung des Kapazitätsmodells durch die ÖBB-Infrastruktur AG ihre Fahrwegkapazitätsbedarfe, die einem diskriminierungsfreien Prüfvorgang unterzogen werden, einbringen.

Bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität sind gemäß § 63b EISbG mit dem Kapazitätsmodell im Einklang stehende Fahrwegkapazitätsbegehren vorrangig zu berücksichtigen (siehe Kapitel 4.2.4). Eine netzweite Kapazitätsauslastungskarte, netzweite Linientaktkarten für Personenverkehr und Güterverkehr und Kapazitätsprofile („Säulendiagramm“ mit Fahrwegkapazitäten pro Verkehrsart und Stunde) für hoch ausgelastete Streckenabschnitte sind in den [Anhängen](#) enthalten.

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).

Gemäß § 57c EisbG ist das mit dem Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen zwecks Erbringung von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten verbundene Recht eines im § 57 Abs 1 Z 2 EisbG angeführten Zugangsberechtigten, österreichische Verkehrsstationen zu bedienen, wie folgt ausgenommen oder eingeschränkt:

Die Bedienung von Verkehrsstationen, „die sich zwischen dem Ursprungs- und dem Zielort des grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes befinden und auf Eisenbahnen oder Teilen derselben liegen, auf denen die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Personenverkehr auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Art 2 lit. I der VO (EG) 1370/2007) erfolgt, ist insoweit ausgenommen oder eingeschränkt, als das wirtschaftliche Gleichgewicht eines solchen öffentlichen Dienstauftrages gefährdet wäre.“ (§ 57c Abs 1 EisbG) Die Ermittlung und Entscheidung, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet wird, obliegt gemäß § 57c Abs 2 EisbG der Schienen-Control Kommission (SCK).

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 Übernahmestimmung für den Transport einer außergewöhnlichen Sendung (aS) ist vom Kunden über das Bestellportal aS einzureichen. Dieses Bestellportal aS wird dem Kunden über das System M-AMA zur Verfügung gestellt. Das EVU-Handbuch für das Bestellportal aS ist ebenfalls im System M-AMA bereitgestellt.

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

Es sind alle Fahrwegkapazitätsbegehren ausschließlich über eines der oben genannten Systeme einzubringen.

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 Geschwindigkeitseinschränkungen 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

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

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
 Graz Hbf – Klagenfurt Hbf („Koralmbahn“)
 Villach Hbf – Tarvisio-B./Jesenice

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 begeben	6 min	6 min
Vorspann-Tfz abstellen	8 min	8 min
Nachschiebe-Tfz begeben	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 begeben Spitze	15 min	15 min
Wagen begeben 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 österreichischen Verkehrspolitik bis 2030 fest. Im Bereich Eisenbahn wird durch den systemadäquaten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur ([Fachentwurf Zielnetz 2040](#)) die schrittweise Weiterentwicklung des symmetrisch vertakteten Personenverkehrs („Integraler Taktfahrplan“) ermöglicht. Die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen dafür ist eines der wesentlichen Ziele, die in der „Leitstrategie für den Ausbau und die effektive Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“ vorgesehen sind. In der Leitstrategie sind die wesentlichen Taktknoten des symmetrisch vertakteten Personenverkehrs gemäß § 55a Abs 2 EisbG auf den nationalen und grenzüberschreitenden Hauptachsen definiert und in Form von Knoten-Kanten-Modellen für unterschiedliche Zielhorizonte festgelegt. Im Knoten-Kanten-Modell werden die Umsteigestellen zwischen den Verkehrsträgern (Knoten) und die Fahrzeiten (Kanten) festgelegt.

Für die Netzfahrplanperiode 2026 gilt auf Grundlage des Ausbauzustands der Eisenbahninfrastruktur folgendes Knoten-Kanten-Modell:

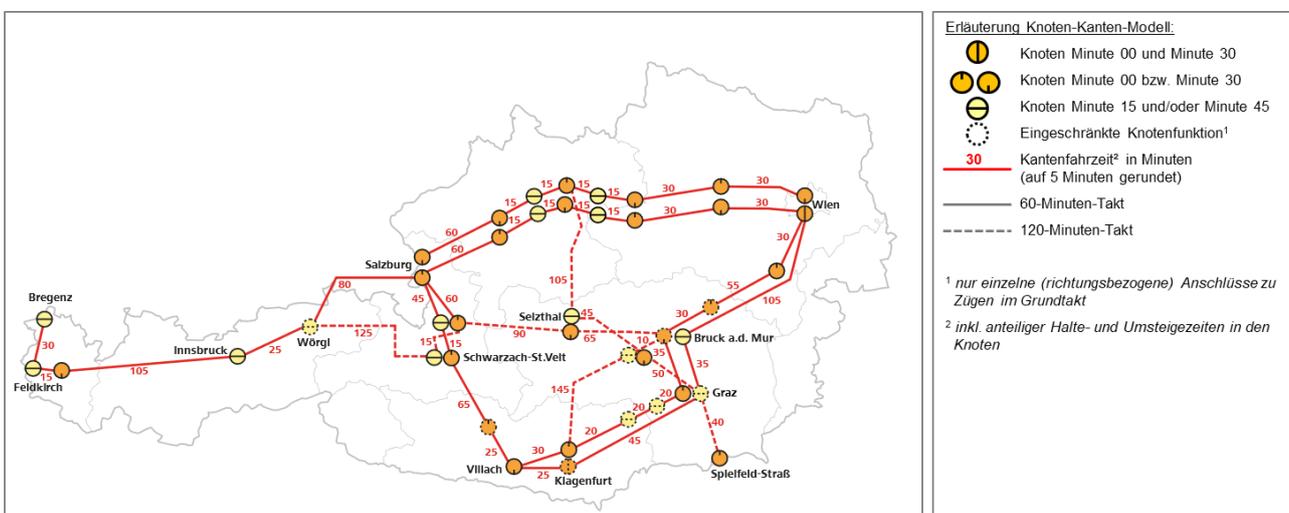


Abbildung 1 Knoten-Kanten-Modell

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 SNNB-Anhang „[Knoten-Kanten-Modell](#)“) und sind unter Bedachtnahme auf Kapitel 4.2.1 im Netzfahrplan umsetzbar,
- b) weisen den im SNNB-Anhang [Knoten-Kanten-Modell](#) definierten Takt als Grundangebot auf (d.h. täglich verkehrend sowie keine Taktlücken bei den vertakteten Zugtrassen, also z.B. kein zweistündiger Abstand bei einem Stundentakt, kein dreistündiger Abstand bei einem Zweistundentakt). Der definierte Takt muss tagesdurchgängig einschließlich der Hauptverkehrszeiten gegeben sein,
- c) umfassen planmäßige Aufenthalte in allen Knoten je Relation gemäß SNNB-Anhang [Knoten-Kanten-Modell](#).

Werden Fahrwegkapazitätsbegehren nach dem Hauptbestelltermin mit Auswirkung auf die Punkte a) bis c) geändert, verlieren sie ihren ursprünglichen Vorrang.

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 Fahrwegkapazität, die mit dem Kapazitätsmodell gemäß § 63b EISbG im Einklang stehen (siehe Kapitel 4.9)
2. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs 2 EISbG festgelegter Fahrwegkapazität (siehe Kapitel 4.2.3)
3. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für vertaktete Verkehre und grenzüberschreitende Fahrwegkapazitäten gemäß § 65 Abs 3 EISbG, wobei Fahrwegkapazitäten des Personennahverkehrs in Knoten zwecks Herstellung des Übergangs zu symmetrisch vertakteten Personenverkehren Vorrang eingeräumt wird.

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

1. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs 2 EISbG festgelegter Fahrwegkapazität (siehe Kapitel 4.2.3)
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 $v_{\max} \geq 160 \text{ km/h}$	Personenverkehr $v_{\max} < 160 \text{ km/h}$	Güterverkehr $v_{\max} \geq 100 \text{ km/h}$
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 $v_{\max} \geq 160 \text{ km/h}$	Personenverkehr $v_{\max} < 160 \text{ km/h}$	Güterverkehr $v_{\max} \geq 100 \text{ km/h}$
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 (Verbindungsst.)	Vorrang im Zeitraum 22:00 – 05:00	Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00	Vorrang im Zeitraum 05:00 – 22:00

	Personenverkehr $v_{\max} \geq 160 \text{ km/h}$	Personenverkehr $v_{\max} < 160 \text{ km/h}$	Güterverkehr $v_{\max} \geq 100 \text{ km/h}$
Strecke 33001 Abzw. Knoten Radfeld – Abzw. Fw 2 (Unterintal)	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 $v_{\max} \geq 160 \text{ km/h}$	Personenverkehr $v_{\max} < 160 \text{ km/h}$	Güterverkehr $v_{\max} \geq 100 \text{ km/h}$
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 mit einer höheren Anzahl an vertakteten Zugtrassen pro Tag und Relation,
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.
- Bei endenden Zügen muss die Abfahr- bzw. Verschubbereitschaft im Fernverkehr innerhalb von 10 Minuten und im Nahverkehr innerhalb von 5 Minuten an die betriebsführende Stelle übermittelt werden; dies gilt auch im Falle von Trennen/ Vereinen von Garnituren.
- 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 die Verkehrsstation Lambach gilt:

- Güterzüge ohne Haltegrund im Bahnhof Lambach werden mit Einschüben (Str, 101 und Str. 101-13) trassiert.

Für Linz Vbf gilt:

- Güterzüge werden grundsätzlich über Linz Vbf West trassiert.
- Bei ausgehenden Güterzügen aus Linz Vbf-Ost Reihungsgruppe (Lo) Richtung Osten erfolgt die Trassenvergabe grundsätzlich über die VOEST-SCHLEIFE über Linz Vbf Gleisdreieck (Gl) und Linz Vbf Ost Einfahrgruppe (Lm).

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 00:00 Uhr und 24:00 Uhr beträgt die maximale Zuglänge für nicht personenbefördernde Züge 610 Meter. In Salzburg Hbf sind keine TFZ-Manipulationen möglich.
- Im Nord-Süd-Verkehr können Manipulationen nur im Bf Salzburg-Gnigl durchgeführt werden.

Für die Verkehrsstation Wels Hbf gilt:

- Die maximale Zuglänge für in Wels Hbf zu stürzende Güterzüge bei Ad-hoc-Zugtrassen beträgt 610 Meter.

Für die Verkehrsstation Flughafen Wien gilt:

- Zwischen 05:00 und 00:05 (Folgetag) ist ein Stürzen von Zügen nicht möglich. Ein Wendezugbetrieb ist möglich.

Hinweis:

Die Schienen-Control Kommission hat mit Bescheid vom 22.05.2024, im Verfahren zu SCK-24-002, den folgenden Absatz für unwirksam erklärt:

„Für die Verkehrsstation Spielfeld-Straß gilt:

- *keine Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen bei Ad-hoc Zugtrassen an Werktagen.“*

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission das Rechtsmittel der Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erhoben.

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 2026 und 2027

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 2026

Fahrwegkapazitätsbegehren für Fahrplansystemänderungen	Nach Möglichkeit bis 01.03.2025
Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin)	15.12.2024 bis 14.04.2025
Angebotslegung an EVU zu ihren Fahrwegkapazitätsbegehren	07.07.2025
Stellungnahmefrist der EVU zum Angebot (§ 65 Abs 8 EisbG)	08.07. bis 08.08.2025
Angebotsannahme durch EVU	Innerhalb eines Monats nach Angebotslegung, somit bis 08.08.2025
Zuweisung der Fahrwegkapazitäten	Ab 25.08.2025
Ad Hoc Fahrwegkapazitätsbegehren für Netzfahrplanperiode 2026	Ab 14.10.2025

Tabelle 10: Fristen für den Netzfahrplan 2026

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 25.08.2025.

Fristen für den Netzfahrplan 2027

Hinweis für Fahrwegkapazitätsbegehren für den Netzfahrplan 2027:

Es wird ersucht, Änderungen bei Systemverkehren nach Möglichkeit bis 01.12.2025 bekannt zu geben.

4.5.2 Nachtragsbestellungen zum Netzfahrplan

Fristen für unterjährige Änderungen im Netzfahrplan mittels Änderungsheft

Das Änderungsheft erscheint im Monatsrhythmus und tritt zu den Änderungsterminen in Kraft, die mit den zugehörigen Bestellfristen auf der [Website](#) zu finden sind. Für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im unterjährigen Verkehr kommen folgende Fristen zur Anwendung:

- Die Angebotslegung erfolgt spätestens fünf Wochen vor Inkrafttreten des Änderungshefts.
- Die Angebotsannahme hat binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung, spätestens vier Wochen vor Inkrafttreten des Änderungshefts 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
 - Kapazitätsangebot⁵ 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 Bürotags⁶ 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 BFZ⁷ zu richten.

- Bestellungen aufgrund von ungeplanten Infrastruktureinschränkungen

Treten ungeplante Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur auf, werden ab dem 4. Bürotag⁶ 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 Werktagen 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 Eisenbahngesetz § 63b ermöglicht mit dem Kapazitätsmodell für hoch ausgelastete Streckenabschnitte die frühzeitige Umsetzung eines wesentlichen Elements von Timetable and Capacity Redesign (TTR). Im Kapazitätsmodell wird auf hoch ausgelasteten Streckenabschnitten Fahrwegkapazität zumindest nach den Verkehrsarten Personenfernverkehr, Personennahverkehr und Güterverkehr gewidmet.

Das Kapazitätsmodell gibt detaillierte Auskunft über die prognostizierte Nachfrage nach Fahrwegkapazität je Verkehrsart unter Berücksichtigung des Knoten-Kanten-Modells (siehe Kapitel 4.2.3) und unter Berücksichtigung der für den Netzfahrplan relevanten, temporären Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur. Fahrwegkapazitätsberechtigte können im Zuge der Erstellung des Kapazitätsmodells durch die ÖBB-Infrastruktur AG ihre Fahrwegkapazitätsbedarfe, die einem diskriminierungsfreien Prüfvorgang unterzogen werden, einbringen.

Bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität sind gemäß § 63b EisbG mit dem Kapazitätsmodell im Einklang stehende Fahrwegkapazitätsbegehren vorrangig zu berücksichtigen (siehe Kapitel 4.2.4). Eine netzweite Kapazitätsauslastungskarte, netzweite Linientaktkarten für Personenverkehr und Güterverkehr und Kapazitätsprofile („Säulendiagramm“ mit Fahrwegkapazitäten pro Verkehrsart und Stunde) für hoch ausgelastete Streckenabschnitte sind in den [Anhängen](#) enthalten.

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.

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 Mindestzugangspaketes 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 Mindestzugangspaketes 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 die folgenden zugfahrrelevante 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 ab 15.12.2025 per Datenschnittstelle an die EVU übermittelt. 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 zugfahrrelevanter Inhalte im Rahmen des Mindestzugangspaketes 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.

Die Bestellung sowie administrative Verwaltung des elektronischen Zugfahrtmanagements erfolgt über die Applikation M-AMA im Reiter Zugfahrtmanagement. Die Nutzungsbedingungen vorgenannter zugfahrrelevanter 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 Weegeentgeltstruktur

Die Weegeentgelte sind von den EVU für die Leistungen des Mindestzugangspaketes gemäß Kapitel 5.3 zu entrichten. Die Festlegung des Weegeentgelts 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 Weegeentgelt besteht aus folgenden Komponenten:

- Zugkilometerkomponente je Verkehrsart
- Bruttotonnenkilometerkomponente⁸ je Verkehrsart
- Zu- und Abschläge

Für Informationen zum Reservierungsentgelt siehe Kapitel 5.6.1.

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

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

Abbildung 2: Berechnungsformel Weegeentgelt

⁸ Bruttogewicht eines Zugs: Bruttogewicht aller Fahrzeuge des gesamten Zugs (Tfz + Wagen)

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

- **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 Weegeentgelts folgende Verkehrsarten vor:

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

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:

- **Personenfernverkehr**: durchschnittliche Distanz zwischen den Halten ≥ 20 km
- **Personennahverkehr**: 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 (DG⁹, SDG⁹, NG¹⁰, SNG¹⁰, VG¹¹, SVG¹¹, BED¹², SBED¹²) 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, Sattelaufleger, 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-Terminals¹³). 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“ zugeschrieben.

- **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).

⁹ Zugklasse DG: Güterzug des Einzelwagenverkehrs, der Verschubknotenbahnhöfe untereinander, Verschubknotenbahnhöfe mit Zugbildebahnhöfen im Ausland, oder diese untereinander verbindet.

¹⁰ Zugklasse NG: Güterzug des Einzelwagenverkehrs vom Verschubknotenbahnhof zum Bedienknoten und umgekehrt. Güterzüge zwischen Bedienknoten untereinander sind ebenfalls NG.

¹¹ Zugklassen VG: Güterzug des Einzelwagenverkehrs von Bedienknoten zu Empfangsstelle und von Versandstelle zu Bedienknoten.

¹² Zugklassen BED: Güterzug des Einzelwagenverkehrs von Bedienknoten zu Empfangsstelle und von Versandstelle zu Bedienknoten.

¹³ Terminal = Umschlagbahnhof, in dem Transporteinheiten (z.B. Container, Wechselaufbauten, Sattelaufleger, 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 EisebG. 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:

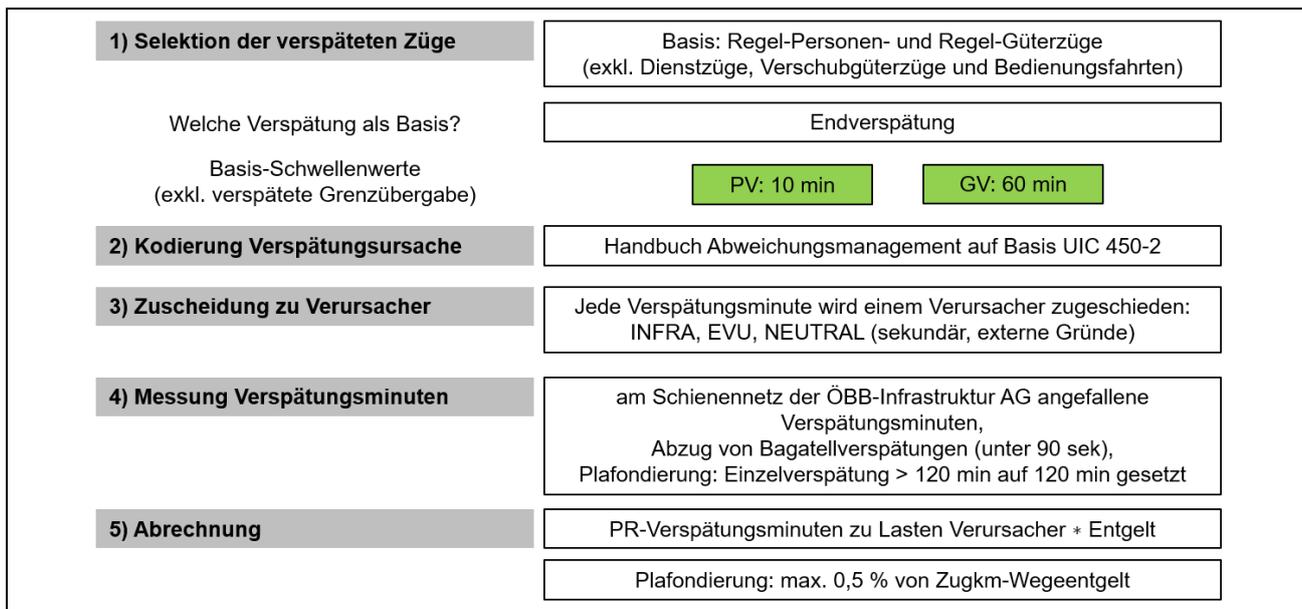


Abbildung 3: Berechnung Verspätungsminuten im PR-System

- 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 Zugendbahnhof¹⁴ minus einer allfälligen Grenzübergaberverspätung 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 Grenzübergaberverspätung) aufgenommen.

¹⁴ 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 (RW 30.04.29) auf Basis von UIC-Merkblatt 450-2.

- **Zu 3) Zuschreibung 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 (RW 30.04.29) 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 $\pm 0,5$ % 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	0,615
1.1.1.i	Personennahverkehr	Zugkm	0,714
1.1.1.e	Güterverkehr manipuliert	Zugkm	0,690
1.1.1.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	
1.1.1.g	Dienstzüge	Zugkm	
Bruttotonnenkilometerkomponente btk			
1.1.2.h	Personenfernverkehr	Btkm	0,002105
1.1.2.i	Personennahverkehr	Btkm	0,003407
1.1.2.e	Güterverkehr manipuliert	Btkm	0,001872
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	1,5689
1.1.5	Performance Regime – Zahlung/Gutschrift gemäß Saldo Verspätungsminuten	Minute	+/- 0,7566

Tabelle 12: Zu- und Abschläge

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	862,00
1.3.2	Zugangsberechtigung ARAMIS Web Client	Nutzer/Monat	182,00
1.3.4	Anschlusseinrichtung ARAMIS Premium Client	Anschluss	1.354,00
1.3.5	Zugangsberechtigung ARAMIS Premium Client	Nutzer/Monat	609,00

Tabelle 13: 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 14: 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	98,38
2.1.2	Verkehrssteuerung und Disposition	Stunde	87,56
2.1.3	Unterstützungsleistung Verkehrssteuerung	Stunde	64,64
2.1.4	Unterstützungsleistung Betriebsabwicklung und Kundeninformation	Stunde	66,89

Tabelle 15: 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 entgeltspflichtige 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	444,36
1.5.2	Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn – Leistungsentgelt zusätzlich zu 1.5.1 bei Verspätung im Leistungsendbahnhof	je begonnener halber Stunde	109,18
1.5.3.a	Vorspann-/Nachschiebeleistung Pyhrn – Bestellzuschlag 20 %	Bearbeitungsfall	88,87
1.5.3.b	Vorspann-/Nachschiebeleistung Pyhrn – Bestellzuschlag 50 %	Bearbeitungsfall	222,18
1.5.6	Dispopauschale	Bearbeitungsfall	109,18
1.5.7.a	Storno 21 Tage bis 72 Stunden vor Leistungsbeginn (20 % von 1.5.1)	Bearbeitungsfall	88,87
1.5.7.b	Storno 72 Stunden vor Leistungsbeginn bis Leistungsbeginn (80 % von 1.5.1)	Bearbeitungsfall	355,49
1.5.7.c	Storno nach planmäßigem Leistungsbeginn (entspricht 1.5.1)	Bearbeitungsfall	444,36
1.5.7.d	Storno-Aufschlag nach planmäßigem Leistungsbeginn (entspricht 1.5.3.b)	Bearbeitungsfall	222,18

Tabelle 16: 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 sind [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-Programmierschnittstelle¹⁵ (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.

¹⁵ 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.

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
 - Brems scheiben
 - 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.

EVU können Einzelabfragen zu Messprotokollen/ Bildern über das entsprechende Feld im Bestellformular stellen. Die ÖBB-Infrastruktur AG bearbeitet diese Abfragen nach Maßgabe verfügbarer Ressourcen.

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	317,00
1.6.2	Zugang zu Daten Radkraftmessanlage (RMA) / Push	Zugang/Monat	317,00
1.6.3	Zugang zu Daten Heißläuferortungsanlage (HOA) / Historical data	Zugang/Monat	317,00
1.6.4	Zugang zu Daten Radkraftmessanlage (RMA) / Historical data	Zugang/Monat	317,00
tbd	Einzelabfragen für Messprotokolle/Bilder	Stunde	130,11

Tabelle 17: 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:

„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	98,38
2.1.2	Verkehrssteuerung und Disposition	Stunde	87,56
2.1.3	Unterstützungsleistung Verkehrssteuerung	Stunde	64,64
2.1.4	Unterstützungsleistung Betriebsabwicklung und Kundeninformation	Stunde	66,89

Tabelle 18: 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 Informationen

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

- Fahrplanunterlagen
 - Buchfahrplan
 - Fahrplanheft für Nebenfahrten
 - Änderungsheft
 - Musterfahrplan
- 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 Fahrweginstandhaltung. 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	5,62
1.7.2	Fahrzeug-Fingerprint Güterwagen	Fahrzeug/Monat	0,56

Tabelle 19: 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. angebotenen zugfahrrelevanten 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. InfraDOAS wird spätestens mit Inbetriebnahme des elektronischen Befehls – voraussichtlich ab 15.12.2025 – zur Verfügung gestellt.

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	94,23
1.11.2	Lizenz infraDOAS light	Lizenz/Monat	16,28

Tabelle 20: Entgelt „infraDOAS Lizenzvarianten“

5.5.8 SFIT

Die entgeltspflichtige 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). Die Verrechnung erfolgt im Nachhinein.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
1.10.1	SFIT – einmaliges Aktivierungsentgelt EVU-Administrator	Aktivierung/User	32,60
1.10.2	SFIT – Zugang App-User	User/Monat	5,43

Tabelle 21: 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 22 Sachverhalte im Bearbeitungsentgelt

Berechnungsformel

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

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 23 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 24 Schwellenwerte 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) beinhaltet, 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 (DA 30.04.29) zu entnehmen.

6.3.3 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzt bei Störungen in der Betriebsabwicklung sowie im Falle von Großereignissen oder Krisen – massive, eingetretene oder erwartete Einschränkungen (z.B. Streik, Witterungslagen, Naturereignisse, etc.) auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG – alles daran, zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren. Hierzu kann die ÖBB-Infrastruktur AG, nach Möglichkeit nach Rücksprache mit dem EVU, insbesondere Züge verlangsamen oder beschleunigen, sie umleiten oder ihnen eine andere als die ursprüngliche Zugtrasse zuteilen oder Zugtrassen stornieren, wenn dies für die effektive Nutzung der Eisenbahninfrastruktur notwendig ist. Diese Maßnahmen können sowohl für die unmittelbare Störungsbehebung als auch für geplante Einschränkungen zur Wiederherstellung eines sicheren Zugbetriebs zu einem späteren Zeitpunkt getroffen werden.

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

Es besteht die Möglichkeit, die Ergebnisse von Fahrgastzählungen entweder im Detail oder als Einstufung zu vordefinierten Frequenzklassen zu übermitteln. Die [Liste mit den Frequenzklassen](#) findet sich in den Anhängen der SNNB. Die ÖBB-Infrastruktur AG behandelt die ihr überlassenen Daten vertraulich.

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 angebotenen 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 Zugänglichkeit 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),
- Kundenlenkungsmaßnahmen (ausgenommen im Störfall) 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 vereinbaren¹⁷.

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 Personenbahnsteigen), 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 Annahmestätigung 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 Störfall
- 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

¹⁷ 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 Bereichen der Personenbahnsteige 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 Streckenpläne) 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 (Baustelleninformationen)

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 entgeltspflichtige 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 angebotenen Serviceeinrichtung

Die Leistung umfasst den Zugang zur sowie die der durch den Personenbahnsteig angebotenen 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 Personenbahnsteigen 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 Tariffinformationen 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) 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 Tariffinformationen 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 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 und einen Entwerter zur Verfügung gestellt. [Anforderungen an Fahrkartenautomaten](#) und technische Details sind den [Anhängen der SNNB](#) zu entnehmen. Für die Zurverfügungstellung dieser Fläche(n) wird jeweils eine gesonderte Vereinbarung mit dem jeweiligen EVU abgeschlossen.

Weitere Flächen für Fahrkartenautomaten 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 vorhanden sein, als von den EVU nachgefragt werden, ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt, bei EVU mit mehr als einem vorhandenen Fahrkartenautomaten 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 in einem Verbund von mehreren Fahrkartenautomaten 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.

Hinweis:

Die Schienen-Control Kommission hat mit Bescheid vom 30.09.2019, im Verfahren zu SCK-19-013, Regelungen in dem veröffentlichten Mietvertragsentwurf Fahrscheinverkauf sowie im Vertragsentwurf Countermiete für unwirksam erklärt. Die Änderungen sind in den veröffentlichten Mietvertragsentwürfen ersichtlich.

Außerdem hat die Schienen-Control Kommission in derselben Rechtssache den folgenden Absatz für unwirksam erklärt:

„Die Züge des EVU müssen planmäßig in der Verkehrsstation halten, die Halte von Sonderzügen (Kapitel 4.5.3) zählen nicht zu diesen planmäßigen Halten.“

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission das Rechtsmittel der Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erhoben. Das Bundesverwaltungsgericht hat über diese Beschwerde in seiner Entscheidung vom 17.05.2023 abgesprochen. Derzeit sind Revisionen gegen das dazu ergangene Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts beim Verwaltungsgerichtshof anhängig.

Die EVU nehmen zur Kenntnis, dass in Abhängigkeit vom Ausgang des Beschwerdeverfahrens bzw. im Falle, dass der Beschwerde der ÖBB-Infrastruktur AG stattgegeben wird, dieser Absatz der SNNB 2020 rückwirkend in Geltung bleibt und dass sich die ÖBB-Infrastruktur AG diesfalls darauf berufen wird.

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).

9. Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz

Die Leistung umfasst die Bereitstellung von mindestens einer Sitzgelegenheit und einer Witterungsschutzeinrichtung 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)
- Personenbahnsteig (am Monitor mit Hinweisen)
- Hinweise (Abweichungen, Einstiegsorientierung, Via-Halte, Zugteilungen, Unterwegshalte)

3. mindestens ein Aufzug oder eine Fahrtreppe oder Sicherheitsdienstleistung vor Ort¹⁸

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:

¹⁸ Die ÖBB-Infrastruktur AG behält sich das ausschließliche Recht vor Verkehrsstationen zu definieren, in denen Sicherheitsdienstleistung vor Ort erbracht wird.

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 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 categoriespezifischen 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
- WCs
- 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	16,21
3.b	Kategorie B	Halt	11,39
3.c	Kategorie C	Halt	5,55
3.d	Kategorie D	Halt	2,54

Tabelle 25: 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 2026 werden frühestens im Oktober 2025 veröffentlicht. Ausgangsbasis bilden die nachstehend angeführten Entgeltsätze des Dokuments Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2025, 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 2025 mit der für den Monat August 2024 verlautbarten Indexzahl.

Alle Entgeltsätze sind exklusive 20 % Umsatzsteuer angegeben.

Auszug der Entgeltsätze aus dem Dokument Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2025:

Verkehrsstation ¹⁹	Monatlicher Mietzins in EUR/m ²	Monatliche Betriebskosten allgemein in EUR/m ²
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	*)

Tabelle 26: 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 vereinzelt 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

¹⁹ 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	185,00 (Nr. 3.7.1)	1. Tag/jeder weiteren Verkehrsstation	87,70 (Nr. 3.7.3)
Verkehrsstationen Gruppe 2		167,20 (Nr. 3.7.2)		69,90 (Nr. 3.7.4)
	Bestellung für Folgetage			
	Einheit		Entgelt in EUR exkl. 20 % USt	
	Folgetag/Verkehrsstation		39,00 (Nr. 3.7.5)	
21,20 (Nr. 3.7.6)				

Tabelle 27: Entgelte „Vertriebsunterstützende Tätigkeiten in Verkehrsstationen“

Zusätzlich sind pro Tag und eingesetzter Person EUR 0,66 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: 185,00 EUR + 69,90 EUR 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	65,00

Tabelle 28: 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	25,05

Tabelle 29: 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 Tariffinformationen 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	66,89
2.1.6	Stations- und Liegenschaftsmanagement	Stunde	97,46
2.1.7.a	Sicherheitsdienstleistung stationär (Ort der Dienstausbübung des Sicherheitspersonals bleibt über die Bestelldauer gleich)	Stunde	42,30
2.1.7.b	Sicherheitsdienstleistung mobil (wechselnde Orte während der Dienstausbübung des Sicherheitspersonals)	Stunde	45,00
2.1.8	Stationsreinigung	Stunde	35,70
2.1.9	Personalleistungen im Zusammenhang mit unterjährigem Fahrplanaushang und Baustelleninformationen	Stunde	45,00
2.1.10	Personalleistungen im Zusammenhang mit Informationsaushängen nach Erstaushang	Stunde	45,00

Tabelle 30: 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 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 24.10.2025 an die ÖBB-Infrastruktur AG/Netzzugang (aushangfahrplaene.nz@oebb.at) zu übermitteln. Piktogramme sind aus der [Piktogrammliste](#) auszuwählen.
 - 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. In statischen Wagenreihungsanzeigern werden realitätsnahe Abbildungen der Wagen verwendet. Beim erwarteten Einsatz neuer Wagenbauarten sind die Abbildungen spätestens bis zum ersten Montag im November an aushangfahrplaene.nz@oebb.at im Format EPS, PSD, JPG oder PDF in der Größe 115x704 Pixel und in der Auflösung mindestens 300 DPI zu übermitteln. Nähere Informationen zum gewünschten Dateiformat können ebenda angefragt werden.
- **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.

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.

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 Daten zu den geänderten Zugtrassen (z.B. Fahrplanzeiten im Fremdnetz, Information zu Fahrradmitnahme, Speisewagen, Schlafwagen, Rollstuhlstellplatz und Zuglinien) für die Aushangfahrpläne sind spätestens drei Wochen vor dem Änderungstermin an aushangfahrplaene.nz@oebb.at zu übermitteln. Unterjährige Änderungen von Fahrplanzeiten im Fremdnetz, Information zu Fahrradmitnahme, Speisewagen, Schlafwagen, Rollstuhlstellplatz, Zuglinien, Logos usw. auf den Aushangfahrplänen können zu den von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgegebenen Terminen bestellt werden. Die Daten müssen spätestens drei Wochen vor dem Änderungstermin an aushangfahrplaene.nz@oebb.at übermittelt werden.

Bei Änderungen der Angaben in einem Streckenfahrplan und zwecks des einheitlichen Datenstandes (allg. Kundeninformation) werden daraufhin bei allen Verkehrsstationen jene Seiten ausgetauscht, die von der Änderung betroffen sind. Dies betrifft alle Verkehrsstationen eines Streckenfahrplans laut dem abgebildeten Streckenband, unabhängig davon, ob die Änderung alle Verkehrsstationen betrifft.

Unterjährige Änderungen von statischen Wagenreihungsanzeigern können zu den von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgegebenen Terminen bestellt werden; die automatische Aktualisierung nach einer unterjährigen Zugtrassenbestellung bleibt davon unberührt. In beiden Fällen sind die Daten (Wagenreihung und Wagenausstattung, z.B. Speisewagen, 1. Klasse, 2. Klasse, Schlafwagen, Liegewagen, Businessabteil) und ggf. die Wagenbilder im Format EPS, PSD, JPG oder PDF in der Größe 115x704 Pixel und in der Auflösung mindestens 300 DPI spätestens drei Wochen vor dem Änderungstermin 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 2025 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.

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 AG 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 Zugschlussignals und Weitermeldung, ohne Ersterfassung von Fahrzeugdaten

Tabelle 31: Leistungen „Zugzerlegung und Zugbildung mit Zugvorbereitung“

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

Die Leistung ist entgeltlich und umfasst:

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

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

Tabelle 32: Leistung „Zugbildeguppen – 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 33: 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 34: 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 35: 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 36: 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 37: 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 38: Leistung „Manuelle Ersterfassung von Wagen“

Fahrerschubzüge, die in Verschiebknotenbahnhöfe 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 Tfz
5	Weitermeldung der Zugdaten an den nächsten Manipulationsbahnhof oder an die vom EVU definierte Stelle

Tabelle 39: 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 40: 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 Vershubknotenbahnhöfen 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 Vershubknotenbahnhöfen, welche außerhalb der Vershuböffnungszeiten erbracht werden
- Basis- und Zusatzleistungen in Vershubknotenbahnhöfen, welche auf Basis von Ad-hoc-Bestellungen erbracht werden

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

Nebenleistungen werden auf Basis von Personaleinsatzstunden wie folgt unterschieden:

- Personaleinsatzstunde Vershubmitarbeiter und Mitarbeiter des betrieblichen Wagendienstes
- Personaleinsatzstunde Vershubleiter mit Triebfahrzeugbedienung

2. Vershubeinheit

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

7.3.4.4 Vershubleistungen außerhalb der Vershubknotenbahnhöfe

Basisleistungen

Basisleistungen in den Vershubstandorten (Standortvershub) gemäß SNNB bzw. von Vershubknotenbahnhöfen und Vershubstandorten ausgehend (Fahrvershub) werden entgeltlich und in Abhängigkeit von vorhandenen Personalressourcen erbracht.

Nicht zu Basisleistungen zählen Vershubleistungen,

- die auf Betriebsstellen erbracht werden, die keine Vershubstandorte sind und
- die auf Betriebsstellen erbracht werden, die nicht in Fahrvershubbereiche fallen.

1. Vershubleistungen laut Planbestellung in Vershubstandorten oder von VKBf und Vershubstandorten 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 Zugschlussignals 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 41: 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 Tfz
5	Weitermeldung der Zugdaten an den nächsten Manipulationsbahnhof oder an die vom EVU definierte Stelle

Tabelle 42: 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 43: 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 Tätigkeiten²²:

²² Vorbehaltlich abweichender Regelungen in den Bestellformularen zu den jeweiligen Grenzstandorten

Leistungen	
6.3.3.a Personaleinsatzstunde für Vershubleistungen 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 44: Leistungen „Personaleinsatzstunde für Vershubleistungen Grenze“

Nebenleistungen

Nebenleistungen außerhalb der VKBf umfassen:

- Basis- oder Zusatzleistungen außerhalb der Vershubknotenbahnhöfen, welche außerhalb der Vershuböffnungszeiten oder aufgrund von Ad-hoc-Bestellungen erbracht werden
- Leistungen, die nicht Basis- oder Zusatzleistungen außerhalb der Vershubknotenbahnhöfen 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 Vershubstandorte sind bzw. nicht in Fahrvershubbereiche fallen

Nebenleistungen werden auf Basis von Personaleinsatzstunden für

- Vershubmitarbeiter und Mitarbeiter des betrieblichen Wagendienstes (Produkt Nr. 6.3.4.1a)
- Vershubleiter mit Tzf-Bedienung (Produkt Nr. 6.3.4.1b)

entgeltlich erbracht.

7.3.4.5 Entgelte

Für die Vershubleistungen kommen nachfolgend angeführte Entgelte zur Anwendung.

Nicht rechtzeitig abbestellte Vershubleistungen werden zur Gänze verrechnet.

Vereinbarte Vershubleistungen 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 Vershubleistungen in Vershubknotenbahnhöfen

Das Entgelt je Vershubleistung umfasst die Leistungen gemäß Leistungsbeschreibung. Werden jedoch bei Bezug einer Vershubleistung 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 Vershubpersonal im erforderlichen Umfang in den Entgelten inkludiert. Ein benötigter Mehrbedarf an Vershub-Tfz bzw. Personal ist gesondert zu vereinbaren und wird gemäß Punkt Nebenleistungen verrechnet.

Basisleistungen

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Vershubleistungen in Vershubknotenbahnhöfen			
6.1.1.1	Zugzerlegung und Zugbildung mit Zugvorbereitung (ohne Ersterfassung von Wagen)	Wagen	7,03
6.1.1.2	Sonderbehandlung von Zugbildeguppen, Wagen und/oder Wagengruppe sowie Mehrgruppenzügen	Gruppe	43,59
6.1.1.4	Beistellung von Wagen	Wagen	5,70

Tabelle 45: Entgelte „Vershub-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
Vershubleistungen in Vershubknotenbahnhöfen			
6.1.2.1	Manipulation von Triebfahrzeugen im Eingang	Zug	13,50
6.1.2.2.a	Manipulation von Triebfahrzeugen im Ausgang	Zug	9,87
6.1.2.2.b	Überbringen der Zugpapiere zum Ausgangszug	Anzahl	6,93
6.1.2.3	Vollbremsprobe (ohne wagentechnische Untersuchung)	Anzahl	61,26
6.1.2.4	Manuelle Ersterfassung von Wagen im Zugvorbereitungssystem (nur im Ad-Hoc Fall bei Systemausfall)	Zug	81,39
6.1.2.5.a	Standortunabhängige Zugvorbereitung – Änderung für bereits übermittelte Zugdaten und/ oder Übermittlung einer Wagenliste an das EVU	Anzahl	7,57
6.1.2.5.b	Nur für Personenverkehr bestellbar: Standortunabhängige Zugvorbereitung – Ersterfassung von Zügen in Infra-TIS	Anzahl	15,15

Tabelle 46: Entgelte „Vershub-Zusatzleistungen in VKBf“

Nebenleistungen

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

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

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Verschubleistungen in Vershubknotenbahnhöfen			
6.1.4.1.a	Personaleinsatzstunde für sonstige Leistungen	Stunde	37,43 *)
6.1.4.1.b	Personaleinsatzstunde VL mit Tfiz-Bed. für sonstige Leistungen	Stunde	39,70 *)
6.1.4.2.a	Verschubeinheit bei Planbestellung	Stunde	214,21 *)
6.1.4.2.b	Verschubeinheit bei Ad-hoc-Bestellung	Stunde	241,41 *)

Tabelle 47: Entgelte „Verschub-Nebenleistungen in VKBf“

*) Innerhalb der in den SNNB veröffentlichten Vershuböffnungszeiten 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 Vershuböffnungszeiten 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 Vershubknotenbahnhöfe

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 Vershuböffnungszeiten 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 in EUR exkl. 20 % USt
Verschubleistungen außerhalb der Vershubknotenbahnhöfe			
6.3.1 Verschubleistungen laut Planbestellung in oder von veröffentlichten Standorten (SNNB) ausgehend			
6.3.1.a	Personaleinsatzstunde für Verschubleistungen	Stunde	37,43
6.3.1.b	Personaleinsatzstunde VL mit Tfiz-Bedienung für Verschubleistungen	Stunde	39,70 *)

Tabelle 48: Entgelte „Verschub-Basisleistungen außerhalb der VKBf“

*) Innerhalb der in den SNNB veröffentlichten Vershuböffnungszeiten 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 Vershuböffnungszeiten 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	7,57
6.3.2.5.b	Nur für Personenverkehr bestellbar: Standortunabhängige Zugvorbereitung – Ersterfassung von Zügen in Infra-TIS	Anzahl	15,15
6.3.3.a	Personaleinsatzstunde für Verschubleistungen laut Planbestellung Zugvorbereitung Grenze	Stunde	37,43

Tabelle 49: 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 in EUR exkl. 20 % USt
Verschubleistungen außerhalb der Verschubknotenbahnhöfe			
6.3.4.1.a	Personaleinsatzstunde für sonstige Leistungen	Stunde	37,43 *)
6.3.4.1.b	Personaleinsatzstunde VL mit Tzf-Bed. für sonstige Leistungen	Stunde	39,70 *)

Tabelle 50: 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 51: 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 2026 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 2025 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:

- Linz Verschiebebahnhof
- Salzburg Hbf
- Villach Großverschiebebahnhof
- Wien Zentralverschiebebahnhof
- Graz Verschiebebahnhof
- Hall in Tirol

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 Vorheizungen/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 Autoreisezulanlagen

Die Nutzung von Autoreisezulanlagen 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 Autoreisezulanlagen:

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

Bei Autoreisezulanlagen, 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 Autoreisezulanlagen](#)).

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 (Probetrieb vsl. ab Herbst 2025, entgeltpflichtige Nutzung vsl. ab Netzfahrplanperiode 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	Entgeltlich
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 52: 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, Ladestellen, 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	0,31
Längerfristige Nutzung von Abstellkapazitäten			
4.2.1	Je Meter Gleiskapazität (je angefangenem Kalendertag, nur in Verbindung mit 4.2.2)	Tag	0,24
4.2.2	Je Meter Gleiskapazität (bei Bestellung von mindestens 30 aufeinanderfolgenden Tagen oder einem Kalendermonat)	Monat	4,57
4.2.3	Je Meter Gleiskapazität (bei Bestellung von mind. 10 Monaten)	Monat	3,81

Tabelle 53: 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	0,63
4.3.2	UKV- und ROLA- Terminals	Wagen	0,63
4.3.3	Mineralöl- und Flüssiggasumschlaganlagen	Wagen	0,63

Tabelle 54: 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	1,82
5.3.2	Außenreinigungsanlage Linz	Fzg-Meter	1,82
5.3.3	Außenreinigungsanlage Wolfurt	Fzg-Meter	0,95
5.3.4	Außenreinigungsanlage Innsbruck	Fzg-Meter	0,95
5.3.6	Außenreinigungsanlage Graz	Fzg-Meter	1,82
5.3.7	Außenreinigungsanlage Wien Hbf	Fzg-Meter	1,82
5.3.8	Außenreinigungsanlage Floridsdorf	Fzg-Meter	1,82

Tabelle 55: 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	Leistungseinheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung			
5.1	Heizständer je bestellter Belegungsstunde	Stunde	1,14

Tabelle 56: Entgelt „Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung“

2. Nutzung von Verwiegeanlagen

Das Entgelt umfasst die Nutzung der Anlage.

Nr.	Leistung	Leistungseinheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von Verwiegeanlagen			
5.2.1.a	Gleisbrückenwaage Tagesbestellung	Tag	146,47
5.2.1.b	Gleisbrückenwaage Monatsbestellung	Monat	1.464,68
5.2.1.c	Gleisbrückenwaage (bei Bestellung von mind. 10 Monaten)	Monat	1.220,59
5.2.2.a	Fahrtwiegeanlage Tagesbestellung	Tag	586,39
5.2.2.b	Fahrtwiegeanlage Monatsbestellung	Monat	5.863,88
5.2.2.c	Fahrtwiegeanlage (bei Bestellung von mind. 10 Monaten)	Monat	4.886,57

Tabelle 57: 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	Leistungseinheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von T-Säulen			
5.4.1.a	T-Säule Tagesbestellung	Tag	123,73
5.4.1.b	T-Säule Monatsbestellung	Monat	1.237,24
5.4.1.c	T-Säule (bei Bestellung von mind. 10 Monaten)	Monat	1.031,03
5.4.2	T-Säule Entgelt je Absaug-/Befüllvorgang (zusätzlich zu Nr. 5.4.1.a bis 5.4.1.c)	Absaug-/Befüllvorgang	1,47

Tabelle 58: 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	Leistungseinheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von Autoreisezuganlagen			
5.5.1	Neue Autoreisezuganlagen (ab 2014 in Betrieb genommene Anlagen)	Zug	103,48
5.5.2	Alte Autoreisezuganlagen	Zug	21,76

Tabelle 59: Entgelte „Nutzung von Autoreisezuganlagen“

5. Nutzung der Eisschutzanlage

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

Nr.	Leistung	Leistungseinheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung der Eisschutzanlage			
5.6.	Eisschutzanlage Wien Hbf	Fzg-Meter	2,24

Tabelle 60: Entgelt „Nutzung der Eisschutzanlage“

6. Nutzung der Besandungsanlage

Die Verrechnung erfolgt auf Basis der Befüllvorgänge.

Nr.	Leistung	Leistungseinheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung der Besandungsanlage			
tbd	Besandungsanlage Floridsdorf	Befüllvorgang	18,21

Tabelle 61: Entgelt "Nutzung der Besandungsanlage"

7. 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 Serviceeinrichtungen und -leistungen kann über folgende Systeme erfolgen²³:

- 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 2026 gelten die folgenden Termine:

Termine für Netzfahrplan 2026		
Basisleistungen	Bestellung spätestens bis	Termin für Zuteilung
Nutzung von Abstellkapazitäten	2. Montag im September 2025	24. Oktober 2025
Nutzung von Gleisen zur Be- und Entladung	analog Zugtrasse	analog Zugtrasse
Nutzung von Außenreinigungsanlagen	2. Montag im September 2025	24. Oktober 2025
Zusatzleistungen	Bestellung spätestens bis	Termin für Zuteilung
Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung	2. Montag im September 2025	24. Oktober 2025
Nutzung von Verwiegeanlagen	2. Montag im September 2025	24. Oktober 2025
Nutzung von T-Säulen	2. Montag im September 2025	24. Oktober 2025
Nutzung von Autoreisezuganlagen	analog Zugtrasse	analog Zugtrasse
Nutzung der Eisschutzanlage	2. Montag im September 2025	24. Oktober 2025
Nutzung der Besandungsanlage	2. Montag im September 2025	24. Oktober 2025

Tabelle 62: Termine für Netzfahrplan 2026

²³ 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 Leistungsanspruchnahme 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	52,40
7.1.1.4	Netznutzung Bahnstromnetz Niedertarif (22:00 – 06:00 Uhr)	MWh	43,67

Tabelle 63: Entgelte „Netznutzung Bahnstrom“

Die in Tabelle 63 angeführten Entgelte gelten für das Kalenderjahr 2026.

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:

$$P_{\text{Rückfallebene}} = \left(\frac{\sum_t^n (\text{Energie}_t * P_{\text{EPEX}_{AT_t}})}{\sum_t^n \text{Energie}_t} + P_{\text{HKN}} \right) * 1,3$$

Abbildung 6 Berechnungsformel Tarif Versorger-Rückfallebene Bahnstrom

wobei gilt:

$P_{\text{Rückfallebene}}$ [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.

$P_{\text{EPEX}_{AT_t}}$ [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
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BNNV	Bahnstromnetznutzungsvertrag
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung
Btkm	Bruttotonnenkilometer
CIS	Charging Information System
DA	Dienstanweisung
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 Vers Schubstraßenanforderung
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	Juridical 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	Megahertz

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.	Streckenummer
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
Vb	Villach Hauptbahnhof
Vbf	Verschiebebahn
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.....	39
Abbildung 2: Berechnungsformel Wegeentgelt	52
Abbildung 3: Berechnung Verspätungsminuten im PR-System.....	55
Abbildung 4 Berechnungsformel Bearbeitungsentgelt	67
Abbildung 5 Berechnungsformel Stornierungsentgelt	67
Abbildung 6 Berechnungsformel Tarif Versorger-Rückfallebene Bahnstrom.....	114

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Versionsverzeichnis	6
Tabelle 2: Ansprechpartner ÖBB	12
Tabelle 3: Externe Ansprechpartner	12
Tabelle 4: Ansprechpartner RFC	13
Tabelle 5: Grenzstrecken & Grenzbahnhöfe	16
Tabelle 6: Mindestaufenthaltszeiten	36
Tabelle 7: Mindestwendezeiten	37
Tabelle 8: Mindestbehandlungszeiten für Zugmanipulation	37
Tabelle 9: Streckenspezifische Vorrangregeln	41
Tabelle 10: Fristen für den Netzfahrplan 2026	44
Tabelle 11: Entgeltsätze	57
Tabelle 12: Zu- und Abschläge	57
Tabelle 13: Entgelte "Zuginformation ARAMIS"	58
Tabelle 14: Entgelte "GSM-R"	58
Tabelle 15: Entgelte "außergewöhnliche Sendungen & Gefahrguttransporte"	59
Tabelle 16: Entgelte „Vorspann-/Nachschiebeleistung Pyhrn“	60
Tabelle 17: Entgelte "Zuglaufcheckpoint-Daten"	61
Tabelle 18: Entgelte "sonstige ergänzende Personalleistungen"	62
Tabelle 19: Entgelte "Fahrzeug-Fingerprint"	63
Tabelle 20: Entgelt „infraDOAS Lizenzvarianten“	64
Tabelle 21: Entgelt "SFIT"	65
Tabelle 22 Sachverhalte im Bearbeitungsentgelt	66
Tabelle 23 Sachverhalte im Stornierungsentgelt	67
Tabelle 24 Schwellwerte im Stornierungsentgelt	67
Tabelle 25: Entgelte „Basisleistungen Verkehrsstationen pro Halt nach Kategorie“	81
Tabelle 26: Entgelte „Flächen für Fahrscheinverkauf“	82
Tabelle 27: Entgelte „Vertriebsunterstützende Tätigkeiten in Verkehrsstationen“	83
Tabelle 28: Entgelte „Public WLAN“	83
Tabelle 29: Entgelt „Lost & Found“	83
Tabelle 30: Entgelte „sonstige ergänzende Personalleistungen“	84
Tabelle 31: Leistungen „Zugzerlegung und Zugbildung mit Zugvorbereitung“	90
Tabelle 32: Leistung „Zugbildeguppen – Wagen/Wagengruppen mit Sonderbehandlung“	90
Tabelle 33: Leistungen „Beistellung von Wagen“	91
Tabelle 34: Leistungen „Manipulation von Triebfahrzeugen im Eingang“	91
Tabelle 35: Leistungen „Manipulation von Triebfahrzeugen im Ausgang“	92
Tabelle 36: Leistung „Überbringen der Zugpapiere zum Ausgangszug“	92
Tabelle 37: Leistung „Bremsprobe (ohne wagentechnische Untersuchung)“	92
Tabelle 38: Leistung „Manuelle Ersterfassung von Wagen“	92
Tabelle 39: Leistungen "Änderungen für bereits übermittelte Zugdaten und/ oder Übermittlung einer Wagenliste an das EVU"	93
Tabelle 40: Leistungen „Ersterfassung von Zügen in Infra-TIS (für Personenverkehr)“	93
Tabelle 41: Leistungen „Verschubleistungen laut Planbestellung in Vershubstandorten oder von VKBf und Vershubstandorten ausgehend“	95
Tabelle 42: Leistungen „Änderungen für bereits übermittelte Zugdaten und/ oder Übermittlung einer Wagenliste an das EVU“	96
Tabelle 43: Leistungen „Ersterfassung von Zügen in Infra-TIS (für Personenverkehr)“	96
Tabelle 44: Leistungen „Personaleinsatzstunde für Verschubleistungen Grenze“	97
Tabelle 45: Entgelte „Verschub-Basisleistungen in VKBf“	98
Tabelle 46: Entgelte „Verschub-Zusatzleistungen in VKBf“	98
Tabelle 47: Entgelte „Verschub-Nebenleistungen in VKBf“	99
Tabelle 48: Entgelte „Verschub-Basisleistungen außerhalb der VKBf“	99
Tabelle 49: Entgelte „Verschub-Zusatzleistungen außerhalb der VKBf“	100
Tabelle 50: Entgelte „Verschub-Nebenleistungen außerhalb der VKBf“	100

Tabelle 51: Entgelt „Wagendatenschnittstelle“	100
Tabelle 52: Verrechnungsmodalitäten „Nutzung von Abstellkapazitäten“	106
Tabelle 53: Entgelte „Nutzung von Abstellkapazitäten“	107
Tabelle 54: Entgelte „Nutzung von Gleisen zur Be- und Entladung“	108
Tabelle 55: Entgelte „Nutzung von Außenreinigungsanlagen“	108
Tabelle 56: Entgelt „Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung“	109
Tabelle 57: Entgelte „Nutzung von Verwiegeanlagen“	109
Tabelle 58: Entgelte „Nutzung von T-Säulen“	110
Tabelle 59: Entgelte „Nutzung von Autoreisezuganlagen“	110
Tabelle 60: Entgelt „Nutzung der Eisschutzanlage“	110
Tabelle 61: Entgelt "Nutzung der Besandungsanlage"	110
Tabelle 62: Termine für Netzfahrplan 2026	111
Tabelle 63: Entgelte „Netznutzung Bahnstrom“	113
Tabelle 64: Verbrauchsparameter	115