

ENTWURF
ÖBB-Infrastruktur AG
Kapazitätsstrategie
Netzfahrplan 2030

Datum der Veröffentlichung: 04.09.2026

0	Inhalt	
1	Einleitung	3
2	Geografischer Geltungsbereich	4
3	Eisenbahnverkehrsdienste für Zwecke der strategischen Planung	6
4	Strategischen Vorgaben zur Leiststrategie für die effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur	7
4.1	Umsetzungsstufen der strategischen Leitlinie durch den Infrastrukturbetreiber	7
4.2	Nationale Anforderungen und Vorgaben für die Nutzung von Eisenbahninfrastrukturkapazitäten	7
4.3	Verbindlich zu berücksichtigende Elemente	7
4.4	Abweichungen von der strategischen Leitlinie	9
4.5	Qualitative Auswirkungen der strategischen Leitlinien auf die Kapazitätsplanung	9
5	Prognostizierte Nachfrageentwicklung für alle Schienenverkehrsdienstleistungen	10
5.1	Methode:	10
5.2	Verkehrsströme:	10
5.3	Grenzüberschreitende Verkehre:	10
5.4	Erläuterung von Abweichungen	14
6	Ansätze der Verkehrsplanung	14
6.1	Allgemeine Grundsätze der Verkehrsplanung	14
6.2	Grundsätze der Verkehrsplanung bei Überlastung	14
6.3	Repräsentativer Verkehrstag	15
7	In Rahmenverträgen zugewiesene Kapazität	15
7.1	Übersicht über die vergebenen Rahmenvereinbarungen	15
7.2	Übersicht über geplante Rahmenvereinbarungen und freie Kapazitäten	15
8	Kapazität, die für die Erbringung von Verkehrsleistungen im Rahmen von Verträgen über öffentliche Dienstleistungen erforderlich sein kann	15
9	Geplante physische Infrastrukturentwicklung	16
9.1	Änderungen mit positiven Auswirkungen auf die Kapazität	16
9.2	Änderungen mit negativen Auswirkungen auf die Kapazität	19
10	Informationen zur Verfügbarkeit und Nutzung der Eisenbahninfrastruktur	20
11	TCR-Planungsprinzipien	22
12	Geplante Infrastrukturarbeiten, die zu Kapazitätseinschränkungen mit erheblichen Auswirkungen führen	26
13	Abweichungsmanagement	26

1 Einleitung

Liste der Infrastrukturmanager (IMs), die an der Harmonisierung der relevanten Teile der Kapazitätsstrategie beteiligt sind:

Liste der involvierten Infrastrukturbetreiber	
Österreich	ÖBB-Infrastruktur AG
Deutschland	DB InfraGO
Italien	RFI
Tschechien	Správa železnic
Slowakei	ŽSR
Slowenien	SŽ-Infrastruktura
Schweiz	SBB
Ungarn	MÁV Pályaműködtetési Zrt.

Tabelle 1: Liste der involvierten Infrastrukturbetreiber

Kontaktdaten OSS – One Stop Shop
 ÖBB-Infrastruktur AG
 Netzzugang
OSS.Austria@oebb.at

In Übereinstimmung mit der neuen Kapazitätsverordnung stellt die Kapazitätsstrategie das erste von drei zeitlich und inhaltlich aufeinander folgende Planungsdokument der strategischen Kapazitätsplanung (Kapazitätsstrategie, Kapazitätsmodell, Kapazitätsangebotsplan) dar.

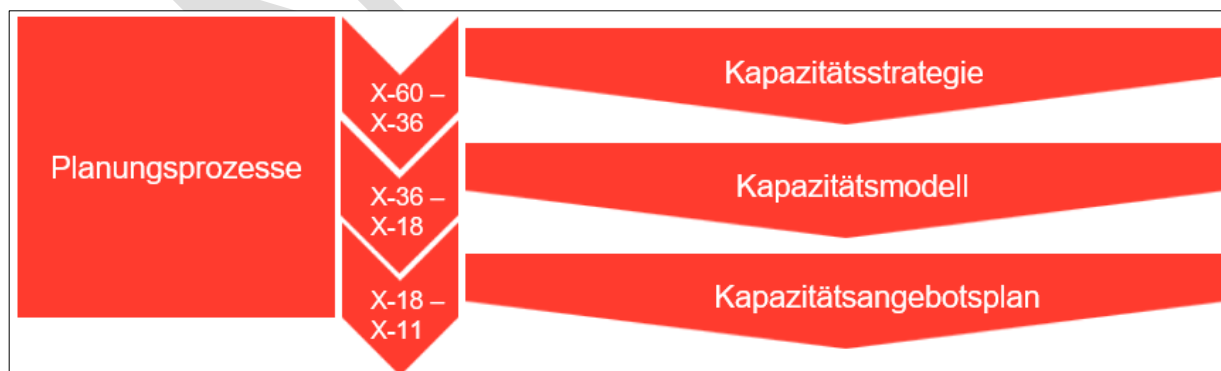


Abbildung 2: Planungsprozess

Sie umfasst strategische und international abgestimmte Informationen und bezieht auf den unter Pkt 2 angegebenen geografischen Geltungsbereich für das Fahrplanjahr 2030.

2 Geografischer Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der Kapazitätsstrategie inkludiert die Strecken des TEN-T Kernnetzes, des erweitertes Kernnetzes sowie alle übrigen Fernverkehrsstrecken und stark frequentierten Nahverkehrsstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG:

Geografischer Bereich Kapazitätsstrategie 2030

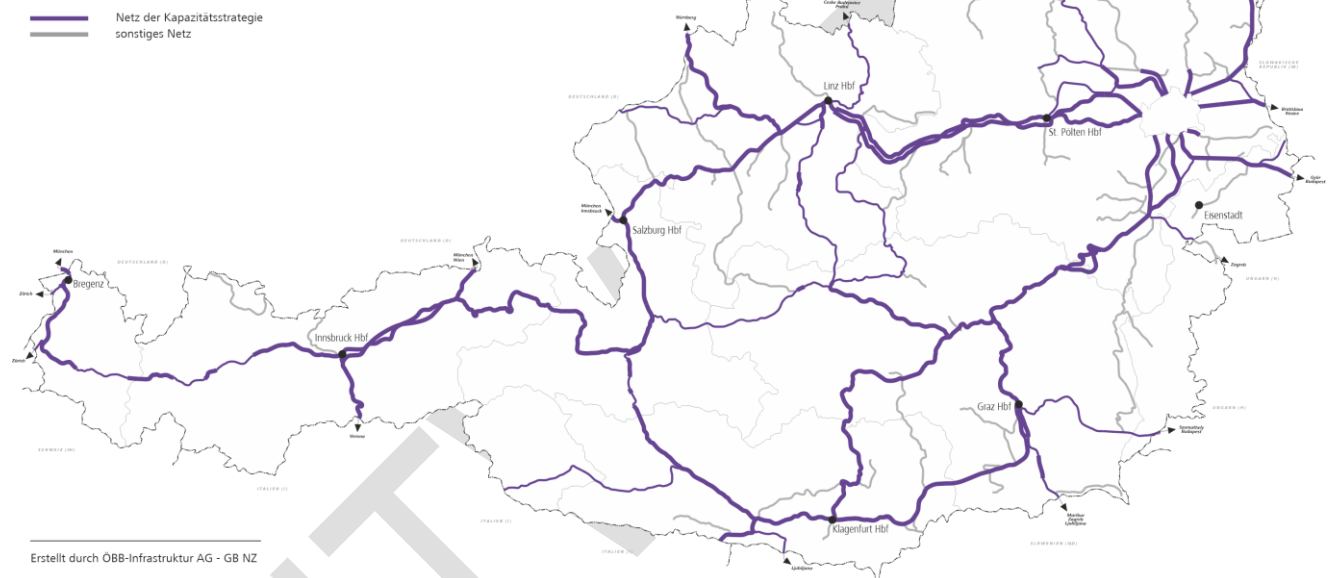


Abbildung 2: Geografischer Bereich Österreich Kapazitätsstrategie 2030

3 Eisenbahnverkehrsdienste für Zwecke der strategischen Planung

Der EFCM legt die harmonisierte Liste der Verkehrsleistungen fest, die für die strategische Kapazitätsplanung zu verwenden ist.

Europäische Kategorie (Entwurf EFCM)	Unterkategorie ÖBB-Infrastruktur AG	Beschreibung
Personenfernverkehr	Symmetrisch vertaktet	gemäß Vorgaben der Leitstrategie
	Nicht symmetrisch vertaktet	Alle anderen
Personennahverkehr	keine	
Güterverkehr	keine	
sonstige	keine	

Tabelle 2: Eisenbahnverkehrsdienste für Zwecke der strategischen Planung

4 Strategischen Vorgaben zur Leiststrategie für die effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur

4.1 Umsetzungsstufen der strategischen Leitlinie durch den Infrastrukturbetreiber

Die österreichische strategische Leitlinie trägt den Titel „Leitstrategie für den Ausbau und die effektive Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“ und ist [hier](#) abrufbar

Sie findet in sämtlichen Planungsdokumenten der strategischen Kapazitätsplanung Anwendung und bildet die Grundlage für die Erstellung der Kapazitätsstrategie, des Kapazitätsmodells sowie des Kapazitätsangebotsplans.

4.2 Nationale Anforderungen und Vorgaben für die Nutzung von Eisenbahninfrastrukturkapazitäten

Das österreichische Eisenbahngesetz 1957 integriert Teile des Kapazitätsangebotsplans in das Kapazitätsmodell. Dadurch sind die im Eisenbahngesetz sowie in der strategischen Leitlinie festgelegten Fristen und Anforderungen derzeit nur teilweise mit den Vorgaben der Kapazitätsverordnung abgestimmt.

Vor diesem Hintergrund werden in den kommenden Jahren sowohl Anpassungen des Eisenbahngesetzes als auch eine Weiterentwicklung der strategischen Leitlinie erforderlich sein, um eine vollständige Harmonisierung mit dem europäischen Regelungsrahmen sicherzustellen.

Derzeit ist für hoch ausgelastete Streckenabschnitte ein Kapazitätsmodell zu erstellen. Dieses dient der strukturierten Abbildung und Planung der verfügbaren Infrastrukturkapazitäten sowie der Sicherstellung einer effizienten und diskriminierungsfreien Kapazitätsnutzung.

4.3 Verbindlich zu berücksichtigende Elemente

Gemäß der strategischen Leitlinie hat der Infrastrukturbetreiber bei der strategischen Kapazitätsplanung insbesondere folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- **Widmungskonforme, effektive und wirtschaftliche Nutzung** der Eisenbahninfrastruktur
- Sicherstellung von **nichtdiskriminierendem** Management der Infrastrukturkapazität sowie **transparenten Zugang** zu Infrastrukturkapazität – auch während Arbeiten an der Infrastruktur – mit Blick auf die Unterstützung eines Fairen Wettbewerbs

- Ermöglichung des **nahtlosen Schienenverkehrs** über mehr als ein Netz hinweg

Zudem sind in allen Instrumenten der strategischen Kapazitätsplanung – **Kapazitätsstrategie**, **Kapazitätsmodell** und **Kapazitätsangebotsplan** – folgende **inhaltlich fachliche Grundlagen** für den Personen- und Güterverkehr zu berücksichtigen:

- **Symmetrisch vertakteter Personenverkehr** gemäß dem für den jeweiligen Zeitraum gültigen, in der Leistrategie vorgegebenen Knoten-Kanten-Modell
- **Struktur und Entwicklung der Nachfrage nach Infrastrukturkapazität** gemäß Zuweisung von Fahrwegkapazitäten in vorangegangenen Jahren
- **Erwartete Entwicklung der Verkehrsbedarfen und** resultierender Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen und Infrastrukturkapazitäten auf Basis von Marktbeobachtungen und Marktanalysen
- **Inputs aus Konsultationen** bestehender und potenzieller Kapazitätsberechtigter
- **Erwartete oder geplante Entwicklung** der Infrastrukturkapazität
- **Geplante Arbeiten** an der nationalen Schieneninfrastruktur, welche das Infrastrukturnetz betreffen, aber auch geplante Arbeiten im benachbarten Ausland, welche Auswirkungen auf den Betrieb in Österreich haben (z.B. Umleitungsverkehre)
- **Sicherstellung der infrastrukturellen Voraussetzung zur qualitätsvollen Abwicklung** der Verkehre (u.a. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit)
- **Kapazitätsverträgliche Abwicklung** der Begleitprozesse für die Zugfahrten (z.B. Serviceeinrichtungen, Abstellen)

4.4 Abweichungen von der strategischen Leitlinie

Inhalt der strategischen Leitlinie	Abweichungen von der strategischen Leitlinie	Begründung
Methode zur Berechnung der Kapazitätsauslastung nach UIC 406	Berechnungsmethode gemäß dem Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement	Sicherstellung einer unionsweit einheitlichen Umsetzung der Vorgaben zum Kapazitätsmanagement.
Maßnahmen bei Erreichen einer Kapazitätsauslastung von 80 %	Anwendung der Kapazitätsschwellenwerte gemäß Anhang 2 der Kapazitätsverordnung	Sicherstellung einer unionsweit einheitlichen Umsetzung der Vorgaben zum Kapazitätsmanagement.
Gemeinsame Veröffentlichung des Kapazitätsmodells mit den Schienennetz- und Nutzungsbedingungen (SNNB) zum Zeitpunkt X-12	Veröffentlichung des Kapazitätsmodells als eigenständiges Dokument gemäß den Vorgaben der Kapazitätsverordnung zum Zeitpunkt X-18	Sicherstellung einer unionsweit einheitlichen Umsetzung der Vorgaben zum Kapazitätsmanagement.

Tabelle 3: Abweichungen von der strategischen Leitlinie

4.5 Qualitative Auswirkungen der strategischen Leitlinien auf die Kapazitätsplanung

Die österreichische Verkehrspolitik, wie sie im Mobilitätsmasterplan für Österreich dargelegt ist, verfolgt das Ziel, sowohl den Güter- als auch den Personenverkehr verstärkt von der Straße auf umwelt- und klimafreundlichere Verkehrsträger, insbesondere die Schiene, zu verlagern.

Der Anteil des Schienenverkehrs an der gesamten Verkehrsleistung stellt dabei einen zentralen Indikator für die Wettbewerbsfähigkeit und Marktposition der Bahn dar.

Die weitere Entwicklung der Kapazität und Qualität der Eisenbahninfrastruktur ist entscheidend, um zusätzliche Nachfrage im Bahnverkehr zu generieren. Dies erfordert eine gleichwertige Berücksichtigung der Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs.

5 Prognostizierte Nachfrageentwicklung für alle Schienenverkehrsdienstleistungen

5.1 Methode:

Für die Erstellung der Kapazitätsauslastungskarten werden bekannte Änderungen an der Infrastruktur für das Fahrplanjahr 2030 sowie bekannte Infrastruktureinschränkungen (major TCR) in die vorliegende Bestandsinfrastruktur des Netzfahrplans 2026 eingearbeitet.

Die Linientaktkarten werden ohne Infrastruktureinschränkungen zur Verfügung gestellt.

Das hinterlegte Verkehrsaufkommen 2030 basiert auf folgenden Datengrundlagen und Entwicklungsannahmen:

- Netzfahrplan 2026 mit Anpassungen aufgrund neuer Infrastruktur sowie Modifikationen infolge von major TCR 2030
- Bekannte geplante Angebotsausweitungen für das Fahrplanjahr 2030 für den Personenverkehr
- Systematisierter Ansatz im Güterverkehr mit einer ca. 8% Steigerung auf ganze Züge aufgerundet (Periode 2026 bis 2030 2% pro Jahr)

5.2 Verkehrsströme:

Linientaktkarten für PV und GV stellen die prognostizierten Verkehre je Stunde und Richtung in Haupt-/Nebenverkehrszeit für stark belasteten Werktag (04:30–20:30) ohne Abfahrts-/Ankunftszeiten und ohne Infrastruktureinschränkungen dar (Linientaktkarten).

5.3 Grenzüberschreitende Verkehre:

Die nachstehende Tabelle vergleicht die Prognosen der ÖBB-Infrastruktur AG im Grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Netzen mit den Prognosen aus ETMS und den Prognosen der Nachbarinfrastrukturbetreiber.

Dargestellt sind die Mengen pro Stunde und Richtung. An manchen Grenzpunkten gibt es für den PV kein Taktsystem bzw. für den GV keine Systematisierung. Diese Punkte sind mit „Non systematic“ gekennzeichnet.

ÖBB-Infrastruktur AG – DB InfraGO

Infrastrukturelemente	Abschätzung von	ETMS 2030	ÖBB-Infrastruktur AG 2030	DB InfraGo 2030
Lochau-Hörbranz– Lindau-Reutin	Personennahverkehr	/	2,5	
	Personenfernverkehr	/	0,5	
	Güterverkehr	/	non systematic	
Schärding - Passau	Personennahverkehr	/	1	
	Personenfernverkehr	/	1	0,5 + non systematic
	Güterverkehr	/	3,5	
Kufstein - Kiefersfelden	Personennahverkehr	/	1	
	Personenfernverkehr	/	2,5	
	Güterverkehr	/	2,5	
Salzburg - Freilassing	Personennahverkehr	/	6	
	Personenfernverkehr	/	3	
	Güterverkehr	/	2	1,5
Braunau am Inn - Simbach	Personennahverkehr	/	1	
	Personenfernverkehr	/	0	
	Güterverkehr	/	non systematic	

ÖBB-Infrastruktur AG – RFI

Infrastrukturelemente	Abschätzung von	ETMS 2030	ÖBB-Infrastruktur AG 2030	RFI 2030
Arnoldstein-Tarvisio Borsoverde	Personennahverkehr	/	0,5	
	Personenfernverkehr	/	0,5	
	Güterverkehr	/	2	
Sillian-San Cardido/Innichen	Personennahverkehr	/	2	
	Personenfernverkehr	/	0	
	Güterverkehr	/	non systematic	
Brennersee Terminal- Brennero	Personennahverkehr	/	1	
	Personenfernverkehr	/	1	
	Güterverkehr	/	3	

ÖBB-Infrastruktur AG – Správa železnic

Infrastrukturelemente	Abschätzung von	ETMS 2030	ÖBB-Infrastruktur AG 2030	Správa železnic 2030
Summerau–Horní Dvůr	Personennahverkehr	/	0,5	
	Personenfernverkehr	/	0	
	Güterverkehr	/	0,5	
Gmünd–České Velenice	Personennahverkehr	/	0,5	
	Personenfernverkehr	/	non systematic	
	Güterverkehr	/	0,5	
Bernhardsthal–Břeclav	Personennahverkehr	/	1	
	Personenfernverkehr	/	1 + non systematic	
	Güterverkehr	/	2	

ÖBB-Infrastruktur AG – ŽSR

Infrastrukturelemente	Abschätzung von	ETMS 2030	ÖBB-Infrastruktur AG 2030	ŽSR 2030
Marchegg–Devínska Nova Ves	Personennahverkehr	/	1	Keine Abstimmung erfolgt
	Personenfernverkehr	/	1	
	Güterverkehr	/	1	
Kittsee–Bratislava Petržalka	Personennahverkehr	/	1	
	Personenfernverkehr	/	0,5	
	Güterverkehr	/	1	

ÖBB-Infrastruktur AG – SŽ-Infrastruktura

Infrastrukturelemente	Abschätzung von	ETMS 2030	ÖBB-Infrastruktur AG 2030	SŽ-Infrastruktura 2030
Spielfeld–Straž–Sentič	Personennahverkehr	/	non systematic	Keine Abstimmung erfolgt
	Personenfernverkehr	/	1	
	Güterverkehr	/	1,5	
Rosenbach–Jesenice	Personennahverkehr	/	0,5	
	Personenfernverkehr	/	0,5	
	Güterverkehr	/	1,5	

ÖBB-Infrastruktur AG – SBB

Infrastrukturelemente	Abschätzung von	ETMS 2030	ÖBB-Infrastruktur AG 2030	SBB 2030
Lustenau–St. Margrethen	Personennahverkehr	/	3	
	Personenfernverkehr	/	0,5	
	Güterverkehr	/	0,5	
Schaan–Vaduz–Buchs	Personennahverkehr	/	0,5	
	Personenfernverkehr	/	0,5	
	Güterverkehr	/	0,5	

ÖBB-Infrastruktur AG – MÁV Pályaműködtetési Zrt.

Infrastrukturelemente	Abschätzung von	ETMS 2030	ÖBB-Infrastruktur AG 2030	MÁV Pályaműködtetési Zrt. 2030
Nickelsdorf–Hegyeshalom	Personennahverkehr	/	1	Keine Abstimmung erfolgt
	Personenfernverkehr	/	1,5	
	Güterverkehr	/	2	
Mattersburg–Sopron	Personennahverkehr	/	2	
	Personenfernverkehr	/	0	
	Güterverkehr	/	non systematic	
Fehring–Szentgotthard	Personennahverkehr	/	1	
	Personenfernverkehr	/	0	
	Güterverkehr	/	non systematic	

Tabelle 4: Harmonisierung Grenzüberschreitende Verkehre

5.4 Erläuterung von Abweichungen

- ÖBB-Infrastruktur AG – DB InfraGo:

Infrastrukturelemente	Abschätzung von	ÖBB-Infrastruktur AG 2030	DB InfraGo	Begründung
Schärding – Passau	Personenfernverkehr	1	0,5+non systematic	ÖBB-Infrastruktur AG geht davon aus das vorhandene Taktlücken bis zum Dezember 2029 geschlossen werden
Salzburg – Freilassing	Güterverkehr	2	1,5	ÖBB Infrastruktur AG berücksichtigt Transport bis Lieferung

- ETMS Erläuterungen entfällt weil dzt. noch keine Studie vorliegt

6 Ansätze der Verkehrsplanung

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 eingelangten Fahrwegkapazitätsbegehren (Bestellungen) der Fahrwegkapazitätsberechtigten unter Beachtung der im EisbG und den SNNB festgelegten Grundsätze. (aus den SNNB Pkt 4)

6.1 Allgemeine Grundsätze der Verkehrsplanung

[SNNB 2027](#) Pkt 4

6.2 Grundsätze der Verkehrsplanung bei Überlastung

[SNNB 2027](#) Pkt 4

6.3 Repräsentativer Verkehrstag

Ein repräsentativer Verkehrstag ist ein stark belasteter Betriebstag, dessen Verkehrsaufkommen und Betriebsablauf den regulären Verhältnissen entsprechen.

Außergewöhnliche Einflussfaktoren, wie Feiertage, Ferienzeiten, Großveranstaltungen oder Betriebsstörungen, werden dabei nicht berücksichtigt.

7 In Rahmenverträgen zugewiesene Kapazität

Derzeit keine

7.1 Übersicht über die vergebenen Rahmenvereinbarungen

Derzeit keine

7.2 Übersicht über geplante Rahmenvereinbarungen und freie Kapazitäten

Derzeit keine

8 Kapazität, die für die Erbringung von Verkehrsleistungen im Rahmen von Verträgen über öffentliche Dienstleistungen erforderlich sein kann

In Österreich ist die ÖBB-Infrastruktur AG kein Kooperationspartner der Verkehrsdiensteverträge.

Die derzeit- und zukünftig gültigen Verkehrsdiensteverträge sind unter folgenden Link zu finden

(https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/nahverkehr/finanzierung/verkehrsdienste_vertraege.html)

9 Geplante physische Infrastrukturentwicklung

Dieses Kapitel enthält Informationen zur geplanten Entwicklung der physischen Infrastruktur – einschließlich Neubau, Ausbau, Erneuerung sowie Stilllegung bzw. Außerbetriebnahme – und beschreibt die Merkmale dieser Infrastruktur. Die Angaben in diesem Kapitel stehen im Einklang mit dem Ausblick auf die Entwicklung der Schieneninfrastruktur, den der Mitgliedstaat gegebenenfalls im Rahmen der strategischen Leitlinie (Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung) bereitgestellt hat.

9.1 Änderungen mit positiven Auswirkungen auf die Kapazität

Das Ausbauprogramm der ÖBB-Infrastruktur AG wird jährlich in Abstimmung mit dem BMIMI als Eigentümer im Rahmenplan festgeschrieben. Der Rahmenplan beinhaltet eine Darstellung der Projekte und Investitionssummen, die innerhalb des jeweils 6-jährigen Zeitraums zur Umsetzung vorgesehen sind. In der folgenden Grafik sind die wichtigsten Neu- und Ausbauprojekte, welche im derzeit gültigen Rahmenplan 2027–2032 enthalten sind, auszugsweise aufgeführt.

Nähere Informationen zu ETCS sowie ETCS Ausbau sind folgendem Link zu entnehmen:

[ETCS Ausbau - ÖBB-Infrastruktur AG](#)

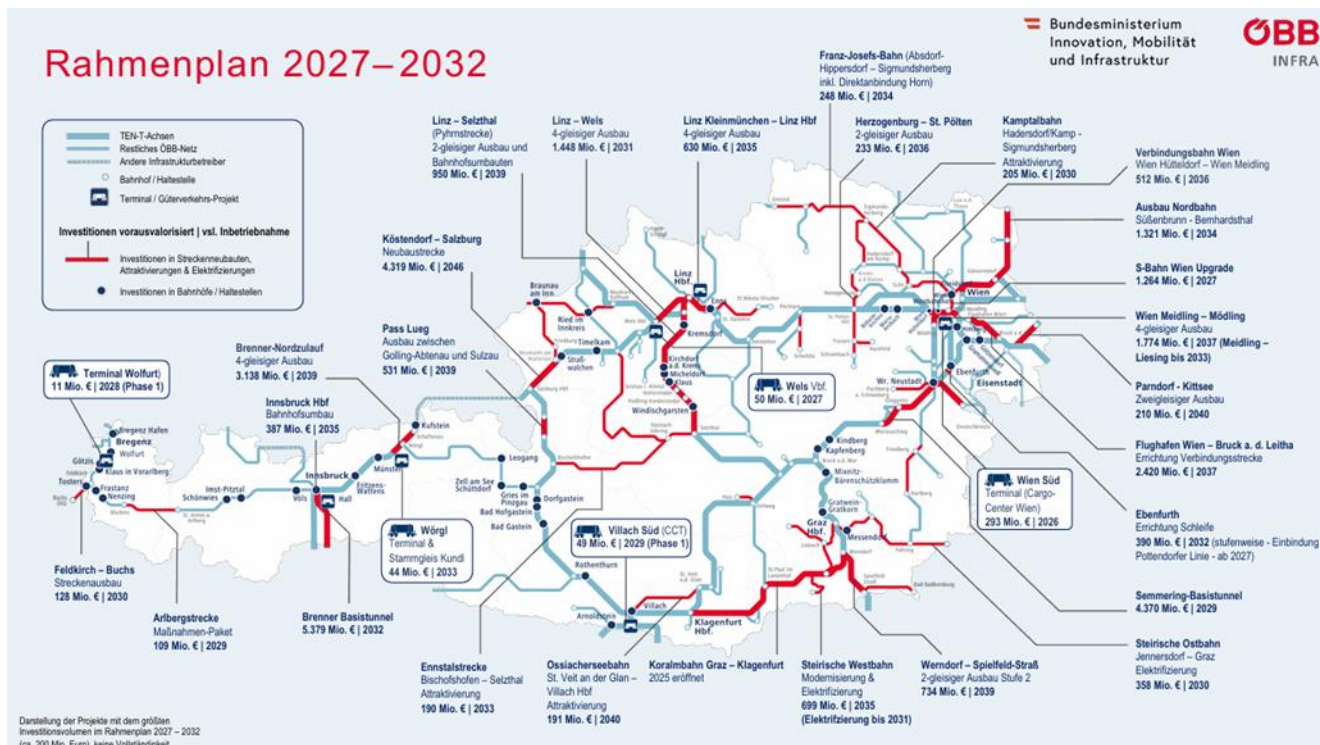


Abbildung 4: Kartendarstellung des ÖBB-Rahmenplans 2027–2032

Die anschließende Tabelle umfasst die wesentlichen Neu- und Ausbauprojekte mit Auswirkungen auf die Kapazität, welche lt. Rahmenplan 2027–2032 vor dem Jahr 2030 in Betrieb genommen werden. Eine vollständige Liste von Neu- und Ausbauprojekten, welche auch jene Projekte beinhaltet, die keine nennenswerten Kapazitätswirkungen zur Folge haben, lässt sich dem veröffentlichten Rahmenplan entnehmen.

ID	Segment	Beschreibung	Auswirkung	Auswirkung Kapazität	Fertigstellung
2027					
01	Linz Hauptbahnhof Westseite	4-gleisiger Ausbau	Kapazitätssteigerung und Engpassauflösung Weststrecke	Hoch	Dez 2027
02	Terminal Wels	Modernisierung Terminal	Attraktivierung Terminal, Errichtung beidseitige Ein-/Ausfahrt	Gering	Dez 2027
03	Himberg	Bahnhofsumbau	Erhöhung Bahnhofskapazität und Errichtung güterzuglanger Gleise	Mittel	Dez 2027
04	Wien Meidling - Floridsdorf, Stammstrecke Wien	Streckenattraktivierung	Streckenattraktivierung, Steigerung Kapazität Strecke und Bahnhöfe, Verlängerung Bahnsteige, Errichtung ETCS Level 2	Hoch	Dez 2027

ID	Segment	Beschreibung	Auswirkung	Auswirkung Kapazität	Fertigstellung
05	Pottendorfer Linie, Wampersdorf–Ebenfurth	Streckenattraktivierung	Kapazitätssteigerung durch neue Hochleistungsstrecke zwischen Wien Meidling und Wiener Neustadt Hbf	Hoch	Dez 2027
06	Friedburg - Braunau/Inn	Streckenattraktivierung und Elektrifizierung	Elektrifizierung und Attraktivierung	Gering	Dez 2027
07	Wiener Neustadt - Loipersbach-Schattendorf	Streckenattraktivierung und Elektrifizierung	Streckenattraktivierung und Elektrifizierung güterzuglanger Gleise, selektive Zweigleisigkeit	Mittel	Dez 2027
08	St. Pölten - Hainfeld/Freiland	Streckenattraktivierung und Elektrifizierung	Elektrifizierung und Attraktivierung	Gering	Dez 2027
09	Bad Fischau-Brunn – Puchberg a. Schneeberg	Streckenattraktivierung	Attraktivierung (VzG-Erhöhlungen)	Gering	Dez 2027
10	Mixnitz-Bärenschützklamm	Bahnhofsumbau	Erhöhung Bahnhofskapazität und Errichtung güterzuglanger Gleise	Mittel	Dez 2027
11	St. Anton am Arlberg - Langen am Arlberg	VzG-Erhöhlungen Arlbergtunnel (110/140 km/h)	Kapazitätssteigerung und Qualitätssteigerung	Mittel	Dez 2027
12	Graz Ostbahnhof-Messe - Autal	Streckenelektrifizierung	Elektrifizierung Graz Ostbf bis einschließlich Autal	Mittel	Okt 2027
13	Gänserndorf - Dürnkrut	Projekt Ausbau Nordbahn	Errichtung der Blockverdichtung zur Kapazitätssteigerung nachfolgenden Bauphasen	Hoch	Dez 2027
2028					
14	Kledering	Einbindung Flughafenspange – Seite Ostbahn	Niveaufreie Aus- und Einbindung Flughafenspange aus Ostbahn; Auflösung Kreuzungskonflikte	Mittel	Dez 2028
15	Kledering	Einbindung Flughafenspange – Seite Flughafen S-Bahn	Niveaufreie Aus- und Einbindung Flughafenspange aus Flughafen S-Bahn; Auflösung Kreuzungskonflikte	Mittel	Dez 2028
16	Bf. Völs	Bahnhofsumbau	Kapazitätssteigerung durch VzG-Erhöhlungen und Errichtung einer neuen Selbstblockstelle Völs 1 und Erhöhung der Weichengeschwindigkeit im Abweichungsfall	Mittel	Dez 2028
17	Wien Meidling – Wien Hütteldorf – Wien Penzing	Projekt Verbindungsbahn Wien	Teilbetriebnahme: Kapazitätssteigerung durch zweigleisigen Ausbau (Abzw. Hütteldorf 1 – Wien Hütteldorf)	Hoch	Dez 2028
18	Lieboch - Köflach	Elektrifizierung	Elektrifizierung	Gering	Dez 2028
19	Autal – Gleisdorf	Streckenattraktivierung und Elektrifizierung	Elektrifizierung Strecke Graz – Gleisdorf	Gering	Dez 2028
2029					
20	Innsbruck Hbf	Erweiterung Abstellanlagen	Erhöhung der Abstellkapazitäten für Personennahverkehr	Gering	April 2029
21	Bruck a.d. Mur - Graz	Umstellen auf Rechtsfahren u. Qualitätsoffensive mit Geschwindigkeitserhöhungen	Steigerung Kapazität Strecke	Mittel	Dez 2029

ID	Segment	Beschreibung	Auswirkung	Auswirkung Kapazität	Fertigstellung
22	Bludenz - Braz	Zweigleisiger Ausbau Bludenz - Bings	Kapazitätssteigerung durch einen neuen 1,5 km langen zweigleisigen Abschnitt Qualitätssteigerung durch die Kreuzungsabwicklung auch vor dem Bf. Bludenz zu erwarten	Hoch	Dez 2029
23	Bahnhof Kufstein	Errichtung Wendeanlage	Wendemöglichkeit für PV im Bf Kufstein	Gering	Dez 2029
24	Wiener Neustadt Hbf	Viergleisiger Ausbau Nordeinfahrt Wiener Neustadt Hauptbahnhof	Kapazitätssteigerung Strecke und Bahnhof durch viergleisige Einfahrt	Hoch	Dez 2029
25	Gloggnitz - Mürzzuschlag, Neubaustrecke (Semmering-Basistunnel)	Inbetriebnahme Semmering Basistunnel	Steigerung Kapazität Strecke, Reduktion Fahrzeit, Herstellung Flachbahncharakter und Lichtraumprofil	Hoch	Dez 2029
26	Weststrecke	Neubau Tunnel, Erweiterung Stromschiene Tunnel	Neubau Pielachtunnel (Lichtraumprofil), Errichtung Stromschiene Sittenbergtunnel (höhere VZG)	Hoch	Dez 2029

Tabelle 5: Kapazitätsrelevante Neu- und Ausbauprojekte mit Fertigstellung bis Jahresende gemäß ÖBB-Rahmenplan 2027–2032

9.2 Änderungen mit negativen Auswirkungen auf die Kapazität

Keine relevanten Rückbauten/Außerbetriebnahmen für Netzfahrplan 2030.

10 Informationen zur Verfügbarkeit und Nutzung der Eisenbahninfrastruktur

Für die Erstellung der Kapazitätsauslastung für das Fahrplanjahr 2030, werden bekannte Änderungen an der Infrastruktur (gem. Kapitel 9) sowie bekannte Infrastruktureinschränkungen (major TCR, gem. Kapitel 12) eingearbeitet.

Der Kapazitätsauslastungsgrad wird gemäß folgender Legende dargestellt:

- **Rot:** Überlastetes Infrastrukturelement
- **Gelb:** Hoch ausgelastetes Infrastrukturelement
- **Grün:** Infrastrukturelement, das weder überlastet noch hoch ausgelastet ist
- **Orange:** Streckenabschnitte mit Major Impact TCR im FPL 2030
- **Grau:** Keine Kapazitätsauswertung

Kapazitätsauslastung

Gemäß der Methode laut UIC-Merkblatt 406 („Leaflet-Methode“ oder „Kompressionsmethode“) wird der voraussichtliche Auslastungsgrad je Strecke durch Komprimierung aller Belegungszeiten der hinterlegten Fahrwegkapazitäten über 24 h für 2030 ermittelt. Dabei wird ein Qualitätsfaktor (25 %–75 % der Belegungszeit) abhängig vom Verkehrsmix hinzugerechnet.

Kapazitätsauslastung Kapazitätsstrategie 2030

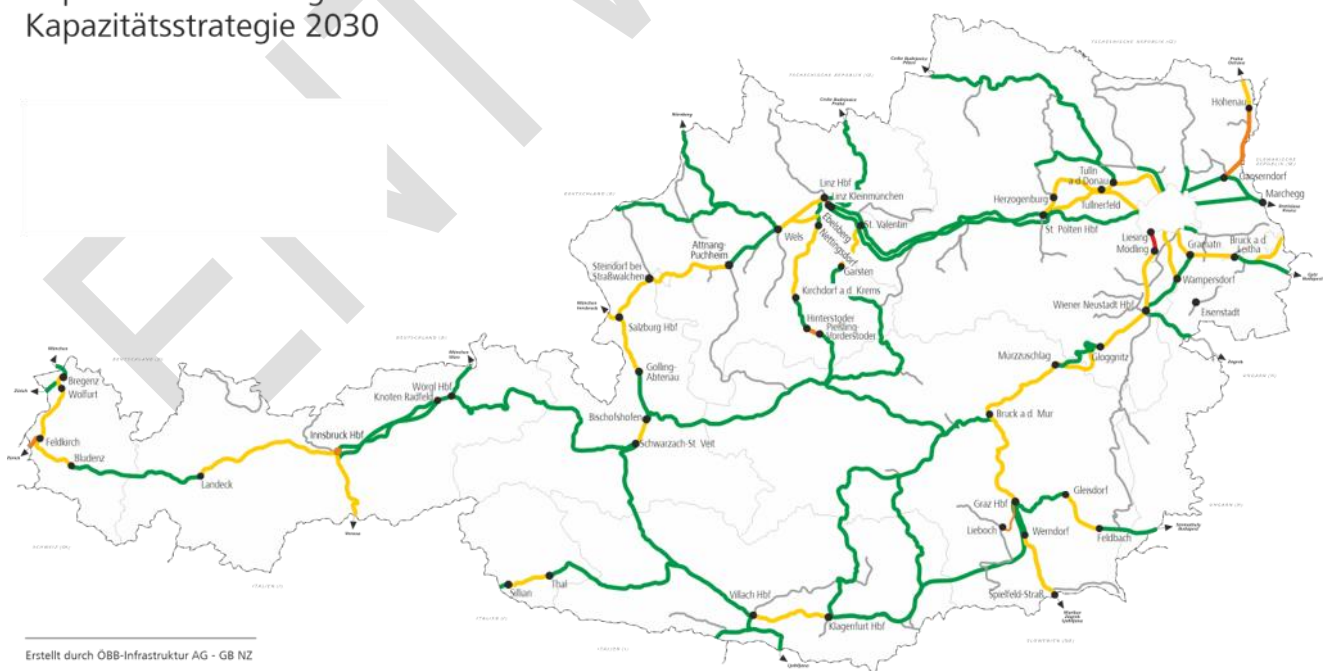


Abbildung 5: Kapazitätsauslastung Österreich 2030

Kapazitätsauslastung
Kapazitätsstrategie 2030

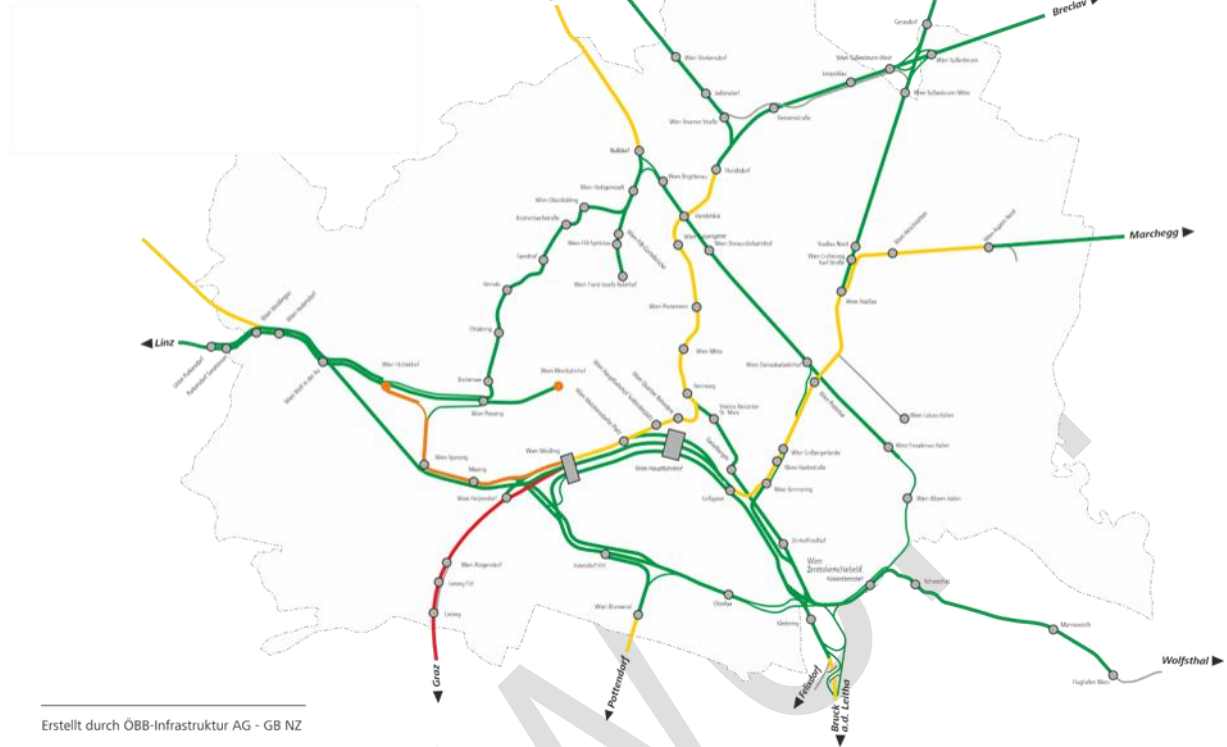


Abbildung 6: Kapazitätsauslastung Wien 2030

11 TCR-Planungsprinzipien

Methodischer Ansatz

- Bündelung von TCR zur Minimierung der Auswirkungen
- Beschreibung der Bereiche, in denen TCR aufgrund von Kapazitätsengpässen nicht gleichzeitig geplant werden sollen
- Beschreibung der Zeiträume, in denen TCR ausgeführt werden, sofern dies aufgrund ihrer Beschaffenheit möglich ist (nachts, an Wochenenden)
- Beschreibung der Zeiträume, in denen regelmäßige Wartungsfenster geplant werden (nachts, am Wochenende)
- Beschreibung, wie der Prozess der TCR-Zuteilung aussehen wird, wie die Koordination und Konsultation sichergestellt werden
- Beschreibung der derzeit bestehenden (nationalen, bi- oder trilateralen) Eskalationsverfahren für den Fall, dass sich die beteiligten Akteure nicht einig sind

Kategorisierung und Veröffentlichung von Einschränkungen

Die Auswirkungen von Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur sind in hohem Maße von der verfügbaren Eisenbahninfrastruktur und dem konkreten Fahrplangefüge abhängig.

Auf Basis der Bestimmungen aus dem Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums“ werden bei der ÖBB-Infrastruktur AG planmäßige Einschränkungen wie folgt kategorisiert.

		Ausfall oder Umleitung von Zugtrassen pro Tag			
		< 10%	10 - 30%	30 - 50%	> 50%
Dauer der Einschränkung	> 30 Tage	Kat IV Minor TCR	Kat III Medium TCR	Kat II High TCR	Kat I Major TCR
	7 Tage - 30 Tage	Kat IV Minor TCR	Kat III Medium TCR	Kat II High TCR	Kat II High TCR
	24h - 7 Tage	Kat IV Minor TCR	Kat III Medium TCR	Kat III Medium TCR	Kat III Medium TCR
	< 24h	Kat IV Minor TCR	Kat IV Minor TCR	Kat IV Minor TCR	Kat IV Minor TCR

Abbildung 7: Kategorisierung Einschränkungen

Für die Veröffentlichung der Einschränkungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) werden die Fristen gemäß Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU herangezogen.

Wenn sich die Kapazitätsbeschränkungen auf mehr als ein Netz auswirken, werden diese zwischen den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert. Die Termine für den Abschluss der Koordinierung können aus der Abbildung unten entnommen werden.

Jeder Veröffentlichung in den SNNB wird eine Konsultation der Antragsteller sowie der Betreiber von Serviceeinrichtungen vorangestellt.

		Veröffentlichungsfristen				
		X-24	X-18	X-13,5	X-12	X-6*
Kategorie	Kat I Major TCR	Erste Veröffentlichung	Abschluss Koordinierung		Zweite Veröffentlichung	Update
	Kat II High TCR	Erste Veröffentlichung	-	Abschluss Koordinierung	Zweite Veröffentlichung	Update
	Kat III Medium TCR	-	-	Abschluss Koordinierung	Erste Veröffentlichung	Update
	Kat IV Minor TCR	-	-	-	-	Erste Veröffentlichung

*Als Grundlage für den Netzfahrplanentwurf

Abbildung 8: Veröffentlichungsfristen

In der Kapazitätsstrategie werden nur die Einschränkungen der „Kategorie I – Major impact TCR“ behandelt.

Regelung von Einschränkungen im Fahrplan

Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur (TCR) werden bei der Planung der Fahrwegkapazität als fahrplanrelevant eingestuft, wenn zumindest eines der beiden unten angeführten Kriterien erfüllt wird.

- Änderungen an der Fahrwegkapazität sind erforderlich
 - Ausfall
 - Umleitung
 - Zeitliche Lageänderung
- Änderungen von Zugparametern sind erforderlich
 - Zuglänge
 - Traktionsart
 - aS-Profil

etc.

Verspätungen allein begründen noch keine Fahrplanrelevanz von Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur.

Fahrplanrelevante Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur werden entweder bereits im Netzfahrplan oder erst später mit temporären Änderungen im Baufahrplan bzw. Ad-Hoc Fahrplan ausgeregelt.

Für regelmäßige Fahrweginstandhaltungsarbeiten gemäß §65a EisbG gelten in der Netzfahrplanperiode 2030 im Rahmen der Netzfahrplanerstellung folgende Grundlagen:

Auf eingleisigen Streckenabschnitten werden für eine definierte Zeitdauer keine Zugtrassen zugewiesen. Der geplante Wochentag, das Intervall, die Dauer der Sperre sowie die Beginn- und Endzeiten werden auf Basis der Fahrwegkapazitäten des Netzfahrplanentwurfs und nach der Konsultation der Fahrwegkapazitätsberechtigten streckenspezifisch entsprechend den Bestimmungen in Punkt 12 des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU spätestens vier

Monate vor Beginn der Netzfahrplanperiode bekanntgegeben. Details können den SNNB-Anhängen entnommen werden.

Auf zweigleisigen Streckenabschnitten werden im Rahmen der Netzfahrplanerstellung für personenbefördernde Züge im Zeitraum von 20:30 bis 04:30 Uhr erhöhte Fahrzeitreserven zugrunde gelegt, um regelmäßige Fahrweginstandhaltungsarbeiten zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebs ohne temporäre Anpassungen des Netzfahrplans durchführen zu können. Den Fahrwegkapazitätsbegehren für personenbefördernde Züge wird als Regelzuschlag zumindest 12% der Fahrzeit zugrunde gelegt.

Daraus folgt, dass planmäßige Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur (major und high impact TCR), die im Netzfahrplan ausgeregelt werden sollen, im „Kapazitätsmodell“ in Form von Zeitscheiben eingearbeitet werden.

Prämissen in der Planung von Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur

Geplante Bauarbeiten werden grundsätzlich so ausgeführt, dass die Auswirkungen auf die Eisenbahnverkehrsdienste so gering wie möglich gehalten werden.

1. Art der Sperre

- Gesamtsperren (Streckensperren) auf zweigleisigen Strecken werden nur dann geplant, wenn dies aus bautechnischen Gründen und/oder aus Gründen des Arbeitnehmerschutzes unabdingbar ist und keine andere Baumethode gewählt werden kann.

2. Bedeutung der Strecke im Netz/Funktion der Strecke

- Im Netzsegment A1, A2, A3 und B (Verbindungsfunktion steht im Vordergrund) werden die Einschränkungen so kurz wie möglich geplant, damit die Auswirkungen auf den Eisenbahnbetrieb zeitlich gesehen minimiert werden können.
- Im Netzsegmente R1, R2 und G (Erschließungsfunktion steht im Vordergrund) werden die Sperren so geplant, dass die Erschließungsfunktion (insbesondere für Güterverkehrskunden) so weit als möglich aufrechterhalten werden kann. Damit ist in der Regel eine längere Dauer der Arbeiten bzw. Einschränkungen verbunden.

3. Bündelung von Baumaßnahmen

- Ergibt sich aus einer Einschränkung die zwingende Notwendigkeit, den Fahrplan im Personenfernverkehr abweichend mit Knoten-Kanten-Modell temporär mit einem Abweichungsfahrplan anzupassen (zeitliche Lageänderung), werden im betroffenen Streckenabschnitt bzw. auf der betroffenen Achse weitere Baustellen zeitlich und räumlich gebündelt, damit der geänderte Fahrplan mit in der Regel verlängerten Fahrzeiten optimal ausgenutzt werden kann.
- Ergibt sich aus einer Einschränkung die Notwendigkeit, den Fahrplan temporär auszudünnen (Ausfall und/oder Umleitung im Personenverkehr oder Güterverkehr), werden im betroffenen Streckenabschnitt bzw. auf der betroffenen Achse weitere Baustellen zeitlich und räumlich gebündelt, damit der reduzierte Kapazitätsbedarf optimal für weitere Einschränkungen ausgenutzt werden kann.

4. **Nutzung von Zeiträumen mit reduzierter Nachfrage**

- Bei der Planung der Einschränkungen werden Zeiträume mit einer geringeren Kapazitätsnutzung (Nacht, Wochenende) prioritär eingeplant. Damit soll sichergestellt werden, dass die Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr so gering wie möglich gehalten werden können. Auf Strecken mit starker Nachfrage im Ausbildungs- und Berufspendlerverkehr sind Kapazitätseinschränkungen auf Ferienzeiträume zu konzentrieren.

5. **Besondere Marktanforderungen**

- Spezifische Kundenanforderungen werden in der Planung, soweit zum Zeitpunkt der Planung der Einschränkung bereits bekannt, mit einbezogen. Darunterfallen im Güterverkehr zum Beispiel Betriebsurlaube bei großen Industriebetrieben. Im Personenverkehr können beispielhaft touristische Nutzungen oder Events (Moto-GP, Formel 1, Hahnenkamm) genannt werden.

12 Geplante Infrastrukturarbeiten, die zu Kapazitätseinschränkungen mit erheblichen Auswirkungen führen

Vorankündigung Major impact TCR

Segment	Grund	Beginn*	Fertigstellung*	Kapazitätsauswirkung*	Auswirkung PV & GV
Weststrecke Wien Westbahnhof	Redimensionierung	01/2030	12/2030	10 - 30% Kapazitätseinschränkung im Bf. Wien Westbahnhof	PV: Einschränkungen in der Produktion für Netzfahrplanperiode 2030
Weststrecke Wien Hütteldorf	Bahnhofumbau	01/2030	12/2030	10 - 30% Kapazitätseinschränkung im Bf. Wien Hütteldorf	Eingeschränkte Trassenverfügbarkeit in der Netzfahrplanperiode 2030
Verbindungsbahn Wien Hütteldorf - Wien Meidling	Streckenausbau	01/2030	12/2030	10 - 30% Kapazitätseinschränkung	Eingeschränkte Trassenverfügbarkeit in der Netzfahrplanperiode 2030
Weststrecke Linz Vbf West – Linz Signalbrücke	Durchbindung 4-gleisige Westbahn ink. NVK Franckviertel	01/2030	12/2030	1 -10% Kapazitätseinschränkung im Knoten Linz Vbf	PV: Fahrzeitverlängerung mittels Sonderzuschlags GV: Einschränkungen Produktion
Weststrecke Linz - Marchtrenk	4-gleisiger Ausbau	01/2030	12/2030	1 -10% Kapazitätseinschränkung	PV: Fahrzeitverlängerung mittels Sonderzuschlags
Arlbergachse Feldkirch – Buchs (SG)	Streckenausbau	08/2030	08/2030	100% Kapazitätseinschränkung	Eingeschränkte Trassenverfügbarkeit in der Netzfahrplanperiode 2030
Brennerachse Innsbruck Frachtenbahnhof	Errichtung IIZ BBT Reinvest	08/2030	10/2030	100% Kapazitätseinschränkung im Bf. Innsbruck Fbf	GV: Einschränkungen in der Produktion für Netzfahrplanperiode 2030
Südstrecke Meidling - Mödling	4-gleisige Ausbau	01/2030	12/2030	10 - 30% Kapazitätseinschränkung	Eingeschränkte Trassenverfügbarkeit in der Netzfahrplanperiode 2030
Pyhrnstrecke Hinterstoder - Pießling-Vorderstoder	2-gleisiger Ausbau	08/2030	09/2030	100% Kapazitätseinschränkung	Eingeschränkte Trassenverfügbarkeit in der Netzfahrplanperiode 2030
Nordbahn Abschnitt Gänserndorf - Hohenau	Streckenausbau	01/2030	12/2030	10 - 30% Kapazitätseinschränkung	Eingeschränkte Trassenverfügbarkeit in der Netzfahrplanperiode 2030
Graz Köflacher Bahn Graz (a) – Lieboch (a)	Strecken-Attraktivierung	07/2030	08/2030	100% Kapazitätseinschränkung	Temporär eingeschränkte Trassenverfügbarkeit in der Netzfahrplanperiode 2030

Tabelle 6: Major impact TCR 2030

* Details werden in den Nachfolgedokumenten (Kapazitätsmodell, ...) bekannt gegeben

13 Abweichungsmanagement

Die entsprechenden Bestimmungen sind der jeweils gültigen Fassung der DA Abweichungsmanagement zu entnehmen.

Siehe Kapitel 6.3.2 [SNNB 2027](#)