

**ÖBB-Infrastruktur AG**  
***Kapazitätsstrategie***  
***Netzfahrplan 2027***  
Version 2

Datum der Veröffentlichung: 29.04.2024

## Inhalt

<b>0</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>3</b>
0.1	Kontaktdaten .....	3
0.2	Geografischer Umfang.....	3
0.3	Liste der involvierten Infrastrukturbetreiber .....	3
<b>1</b>	<b>Voraussichtlich verfügbare Infrastrukturkapazität für Netzfahrplan 2027</b> .....	<b>4</b>
1.1	Zusätzlich verfügbare Kapazität.....	4
1.2	Reduzierte verfügbare Kapazität.....	9
<b>2</b>	<b>Temporary Capacity Restrictions (TCRs)</b> .....	<b>10</b>
2.1	Methodischer Ansatz .....	10
2.2	Vorankündigung Major impact TCRs .....	13
<b>3</b>	<b>Verkehr</b> .....	<b>14</b>
3.1	Methodischer Ansatz .....	14
3.2	Verkehrsströme .....	16
<b>4</b>	<b>Validierung</b> .....	<b>17</b>
	<b>Annex 1: Informationen Marktinvolvierung und -befragung</b> .....	<b>17</b>

## 0 Einleitung

Die europäischen Infrastrukturbetreiber unter Federführung der RailNetEurope (RNE) haben in Zusammenarbeit mit der Organisation der Eisenbahnverkehrs- und Dienstleistungsunternehmen (FTE) das Projekt **Timetable and Capacity Redesign (TTR) for Smart Capacity Management** entwickelt. Ziel des Vorhabens ist die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs durch europaweite Vereinheitlichung und Optimierung der Kapazitätsmanagementprozesse.

Die Kapazitätsstrategie ist das erste von drei zeitlich und inhaltlich aufeinander folgenden TTR-Planungsinstrumenten (Kapazitätsstrategie, Kapazitätsmodell, Kapazitätsangebot). Sie umfasst strategische und international abgestimmte Informationen zu den Themen Infrastruktur, Bauarbeiten und Verkehr. Die Kapazitätsstrategie bezieht sich auf das gesamte Netz der ÖBB-Infrastruktur AG für das Fahrplanjahr 2027. Nach Veröffentlichung der Kapazitätsstrategie ggf. erforderliche Eränzungen bzw. Änderungen für das betreffende Fahrplanjahr werden in den anschließenden TTR-Planungsinstrumenten (Model Kapazitätsmodell und Kapazitätsangebot) berücksichtigt. Das Dokument wurde gemäß den Vorgaben des RNE Handbuchs Capacity Strategy Version 2.1 erstellt.

### 0.1 Kontaktdaten

#### **OSS – One Stop Shop**

ÖBB-Infrastruktur AG

Netzzugang

[OSS.Austria@oebb.at](mailto:OSS.Austria@oebb.at)

### 0.2 Geografischer Umfang

Die Kapazitätsstrategie ist für das gesamte Netz der ÖBB-INFRA erstellt.

### 0.3 Liste der involvierten Infrastrukturbetreiber

Die Kapazitätsstrategie ist für das gesamte Netz der ÖBB-INFRA erstellt.

# 1 Voraussichtlich verfügbare Infrastrukturkapazität für Netzfahrplan 2027

Das Ausbauprogramm der ÖBB-Infrastruktur AG wird jährlich in Abstimmung mit dem BMK 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 2024–2029 enthalten sind, auszugsweise aufgeführt.

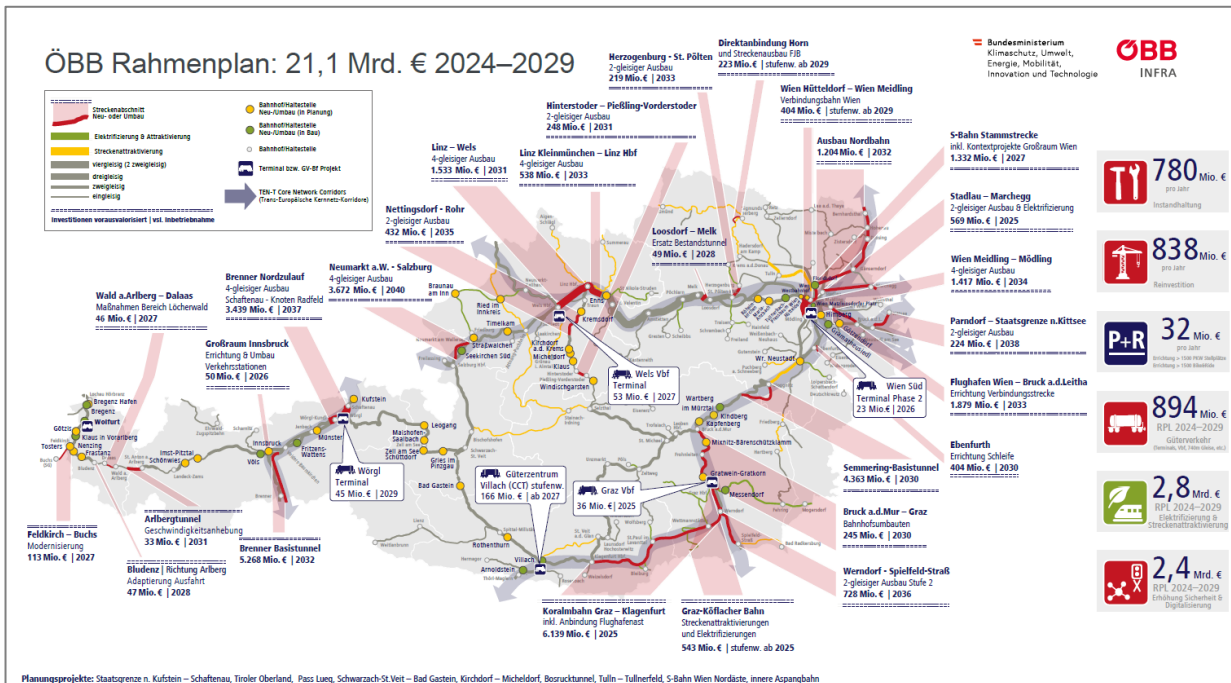


Abbildung 1: Kartendarstellung des ÖBB-Rahmenplans 2024–2029

## 1.1 Zusätzlich verfügbare Kapazität

Die anschließende Tabelle umfasst die wesentlichen Neu- und Ausbauprojekte mit Auswirkungen auf die Kapazität, welche lt. Rahmenplan 2024–2029 vor dem Jahr 2027 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 auf Kapazität	Fertigstellung
1	Wien Meidling–Abzw. Altmanssdorf	2-gleisiger Ausbau	Kapazitätssteigerung, neue Hochleistungsstrecke zwischen Wien und Wiener Neustadt	Quantitativ	Dez 2023
2	Pottendorfer Linie Wien Blumental–Wampersdorf	2-gleisiger Ausbau	Anhebung VzG auf bis zu 200 km/h, Bahnhofsumbauten	Quantitativ	Dez 2023
3	Wartberg im Müritzal	Bahnhofsumbau	Errichtung von 750-m-Gleisen	Zugparameter	Dez 2024
4	Peggau-Deutschfeistritz	Bahnhofsumbau (Phase 2)	Errichtung von 760-m-Gleisen	Zugparameter	Dez 2024
5	Linz Hbf–Summerau	Attraktivierung	Anpassung der Gleisanlagen in Bahnhöfen	Zugparameter	Dez 2024
6	Unter Purkersdorf, Tullnerbach-Pressbaum	Bahnhofsumbauten	Anpassung Infrastruktur an Anforderungen PNV und Errichtung 760-m-Gleis in Unter Purkersdorf	Zugparameter	Dez 2025
7	Seekirchen Süd	Errichtung Haltestelle inkl. Überleitstelle & Blockstelle	Errichtung neuer Haltestelle, zusätzliche Blockstelle und Überleitstelle	Operative Verbesserung	Dez 2025
8	Gramatneusiedl	Bahnhofsumbau	Erhöhung Weichengeschwindigkeiten, Errichtung 760-m-Gleise	Zugparameter	Dez 2025
9	Stadlau–Staatsgrenze nächst Marchegg	Elektrifizierung und 2-gleisiger Ausbau	2-gleisiger Ausbau, Anhebung VzG auf bis zu 200 km/h,	Quantitativ	Dez 2025
10	Graz–Weitendorf	4-gleisiger Ausbau Graz–Feldkirchen, Verlängerung Gleislängen Bf. Puntigam	Kapazitätssteigerung und bedarfsgerechter Ausbau für Koralmbahn (Modul 1)	Quantitativ	Dez 2025
11	Graz–Klagenfurt; Koralmbahn	Neuerrichtung Hochleistungsstrecke Graz–Klagenfurt	Neue Hochleistungsstrecke zwischen Graz und Klagenfurt	Operative Verbesserung	Dez 2025
12	Arnoldstein	Bahnhofsumbau	Errichtung güterzuglanger Gleise (760 m)	Zugparameter	Dez 2025
13	Mixnitz-Bärenschützklamm	Bahnhofsumbau	Errichtung von 760-m-Gleisen	Zugparameter	Dez 2026
14	Pottendorfer Linie Wampersdorf–Ebenfurth	Anhebung VzG auf bis zu 160 Bahnhofsumbauten	Kapazitätssteigerung, neue Hochleistungsstrecke Wien und Wiener Neustadt	Operative Verbesserung	Dez 2026

Tabelle 1: Kapazitätsrelevante Neu- und Ausbauprojekte mit Fertigstellung bis Jahresende gemäß ÖBB-Rahmenplan 2024–2029

## Kantenzzeiten

Im Personenfernverkehr bildet das Knoten-Kanten-Modell die Grundlage des österreichweiten integralen Taktfahrplans (ITF), welcher schrittweise im gesamten Netz eingeführt wird. Der ITF soll gewährleisten, dass in den Knotenpunkten des Schienenverkehrs optimale Anschlüsse in alle Richtungen – jeweils möglichst zur wiederkehrenden und dadurch leicht merkbaren Abfahrtsminute – bestehen und die Umsteigezeit zu anderen Schienenverkehren und Verkehrsträgern möglichst reduziert werden kann.

Im Knoten-Kanten-Modell für das Jahr 2027 sind die kapazitäts- und fahrzeitrelevanten Infrastrukturmaßnahmen mit Inbetriebnahme bis Fahrplanwechsel 2026/2027 hinterlegt. Das Knoten-Kanten-Modell für 2027 dient dabei als Zwischenschritt bis zur österreichweiten Implementierung des ITF gemäß Zielnetz 2025+.

Im Knoten-Kanten-Modell sind nur jene Kanten dargestellt, welche die Taktknoten zur Knotenzeit bedienen und daher als „taktgebende“ Linien dienen. Zusätzlich können auch weitere Linien außerhalb des ITF-Gefüges zwischen den Taktknoten verkehren, diese sind jedoch nicht Teil des Knoten-Kanten-Modells. Eine umfassendere Darstellung der Verkehre ist in der Linientaktkarte in Kapitel 3 abgebildet.

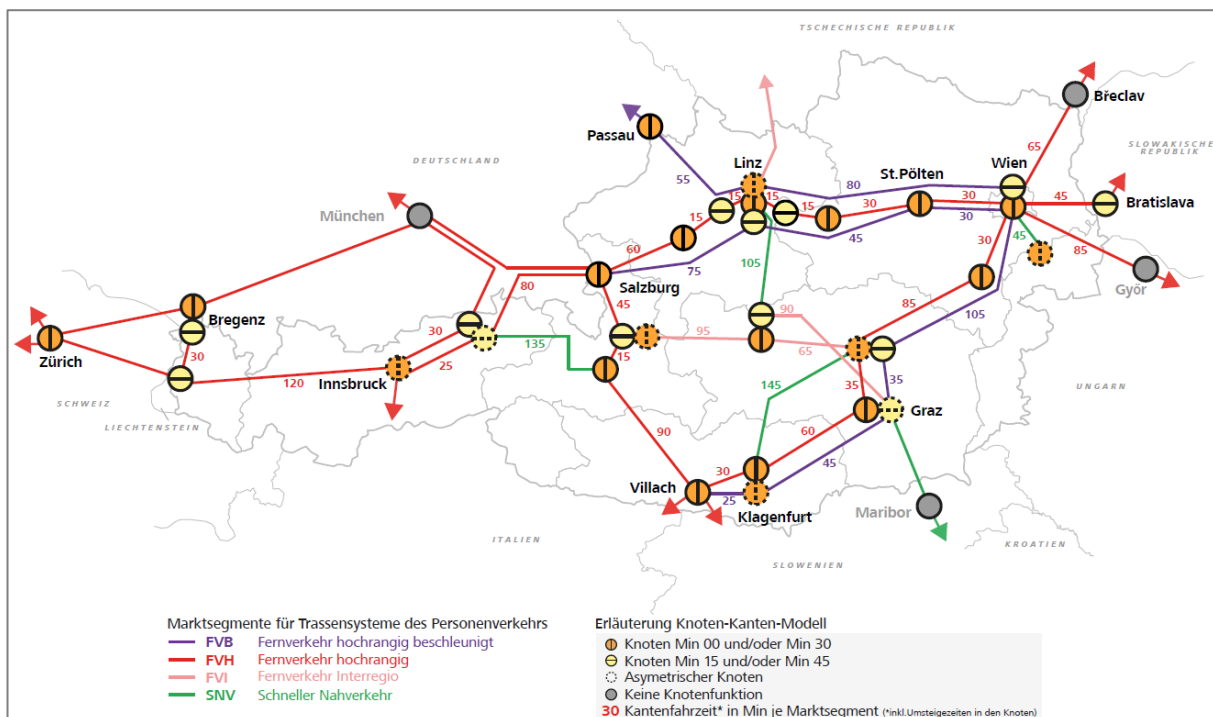


Abbildung 2: Knoten-Kanten-Modell 2027

Von großer Bedeutung auf nationaler Ebene ist im Knoten-Kanten-Modell 2027 der innerösterreichische „Ringschluss“. Dadurch wird eine Verknüpfung der Verkehre der Tauerstrecke mit jenen der Südstrecke möglich, und Villach steigt neben Salzburg und Wien zum dritten systemrelevanten Taktknoten des österreichweiten ITF auf.

Zwischen Wien und dem Grazer sowie dem Kärntner Zentralraum sind durch die Fertigstellung der Koralmbahn wesentliche Fahrzeitverkürzungen möglich, welche eine deutliche

Nachfragesteigerung bewirken werden. Um eine Verkürzung der Kantenfahrzeit auf der Tauernstrecke im Abschnitt Salzburg–Villach zu erreichen, sind ebenfalls Maßnahmen wie die Reorganisation des Haltemusters im hochrangigen Fernverkehr notwendig.

Die inneralpinen Verbindungen werden über die Taktknoten Bischofshofen Richtung Salzburg und Bruck a. d. Mur Richtung Wien angebunden. Über Bruck a. d. Mur können Reisende aus dem Murtal über vertaktete Interregio- und Nahverkehrsverbindungen ihre Anschlüsse Richtung Wien und Graz erreichen.

Durch den Vollausbau der Strecke Stadlau–Marchegg kann die internationale Verbindung Wien–Bratislava in den ITF integriert werden, wodurch auch die Reisezeiten in die Slowakei verkürzt werden können. Voraussetzung für die Einführung dieses Verkehrsangebots ist ein Ausbau der Infrastruktur in der Slowakei.

### Elektrifizierungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG treibt im Rahmen ihrer Elektrifizierungsstrategie die Elektrifizierung und damit einhergehend die Dekarbonisierung des Streckennetzes laufend voran. Bis zum Fahrplanjahr 2027 ist gem. ÖBB-Rahmenplan 2024–2029 die Elektrifizierung folgender Strecken vorgesehen:

Bundesland	Strecke	Fertigstellung bis Jahresende
Steiermark	Zeltweg – Pöls	2026
Kärnten/Steiermark	Koralmbahn Graz–Klagenfurt	2025
Kärnten	Wolfsberg–St. Paul/Lavanttal	2025
Kärnten	Schleife Bleiburg: Abzw. Lav 5–Bleiburg–Mittlern	2025
Niederösterreich	Marchegg–Staatsgrenze n. Marchegg	2025

Tabelle 2: Streckenelektrifizierungen mit Fertigstellung bis Jahresende gemäß ÖBB-Rahmenplan 2024–2029

### Zugsicherungssystem/ETCS

Im Jahr 2027 ist auf den Strecken des Netzes der ÖBB-Infrastruktur AG der Betrieb der Zugsicherungssysteme PZB, LZB, ETCS-Level 1 und Level 2, wie nachfolgend dargestellt, geplant.

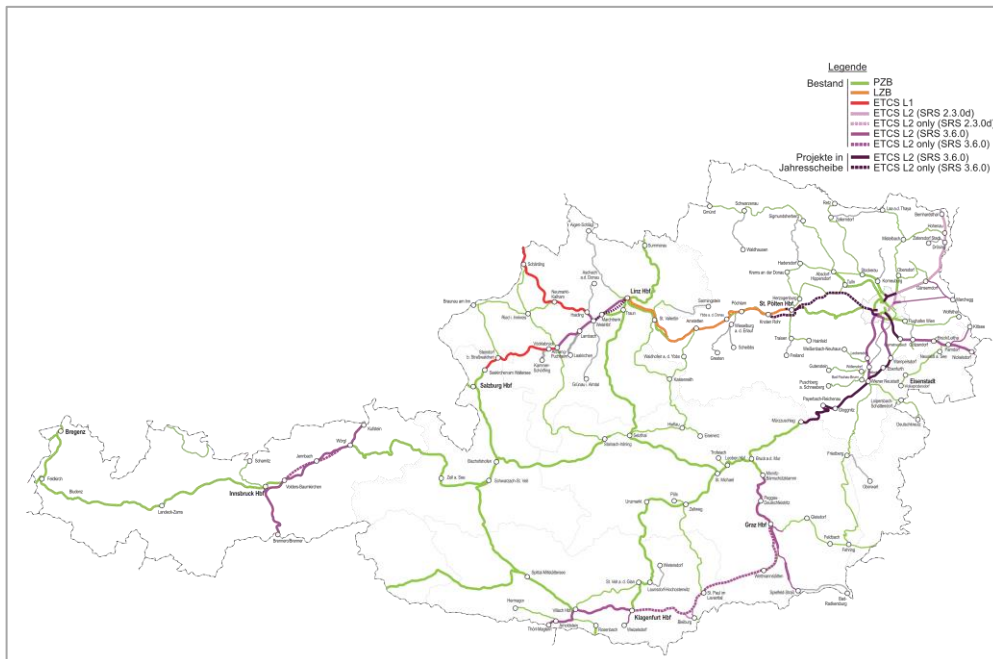


Abbildung 3: Zugsicherungssysteme Österreich 2027

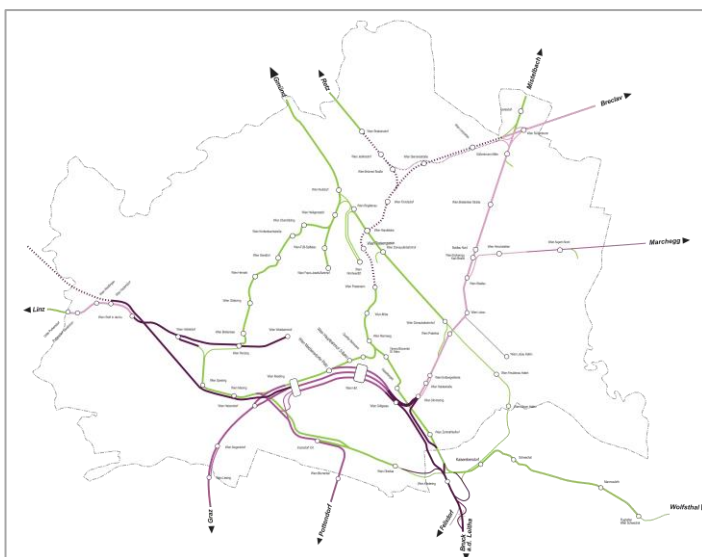


Abbildung 4: Zugsicherungssysteme Wien 2027



Auf folgenden Strecken sind Inbetriebnahmen von ETCS-Level 2 während des Jahres 2026 bis Fahrplanwechsel 2026/27 geplant.

ETCS-Level 2 – Geplante Inbetriebnahmen mit Fertigstellung bis 2026		
BFZ-Bereich	Strecke	Geplante Inbetriebnahme
Wien	Wien Praterstern (e) - Floridsdorf (e) - Süßenbrunn (a)	30.08.2026
Wien	Floridsdorf (a) - Wien Strebersdorf (e)	30.08.2026
Wien	Wien West (e) - Wien Penzing (e) - Wien Hütteldorf (e) - Knoten Hadersdorf (a)	13.12.2026

Tabelle 3: Geplante ECTS-Level 2 Inbetriebnahmen bis 12/2026 gemäß ÖBB-Rahmenplan 2024–2029

### Serviceeinrichtungen (Terminals, Verschubanlagen, Abstellgleise, sonstige technische Einrichtungen)

Der Rahmenplan 2024–2029 enthält zusätzlich zu Strecken- und Bahnhofsausbauten auch Projekte an Serviceeinrichtungen für Personen- und Güterverkehr. Die folgende Tabelle listet jene Projekte auf, welche die Produktion von PV- bzw. GV-EVU maßgeblich mitbestimmen, wie bspw. Abstellanlagen oder Terminalausbauten.

Projektbeschreibung	Wirkung	Fertigstellung bis Jahresende
Terminal Inzersdorf (Phase 2)	Erhöhung Umschlagkapazität durch Ausbau der WLV- und KLV-Anlagen	2026
Bahnhof Floridsdorf	Erweiterung Abstellkapazitäten für Personennahverkehr	2025

Tabelle 4: Neu- und Ausbauprojekte bei Serviceeinrichtungen mit Fertigstellung bis Jahresende gemäß ÖBB-Rahmenplan 2024–2029

## 1.2 Reduzierte verfügbare Kapazität

Keine relevanten Rückbauten/Außerbetriebnahmen für Netzfahrplan 2027.

## 2 Temporary Capacity Restrictions (TCRs)

### 2.1 Methodischer Ansatz

- Bündelung von TCR
- zur Minimierung der Auswirkungen
- Beschreibung der Bereiche, in denen TCRs aufgrund von Kapazitätsengpässen nicht gleichzeitig geplant werden sollen
- Beschreibung der Zeiträume, in denen TCRs ausgeführt werden, sofern dies aufgrund ihrer Beschaffenheit möglich ist (nachts, an Wochenenden)
- Beschreibung der Zeiträume, in denen regelmäßige Wartungsfenster werden (nachts, am Wochenende)
- Beschreibung, wie der Prozess der TCR-Zuteilung aussehen wird, wie die Koordination und Konsultation sichergestellt wird
- 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 „EU RiLi 2012-34 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 5: Kategorisierung von Einschränkungen

Für die Veröffentlichung der Einschränkungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) werden die Fristen gemäß Anhang VII EU RiLi 2012-34 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 6: Veröffentlichungsfristen gemäß Anhang VII

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

### Regelung von Einschränkungen im Fahrplan

Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur (TCRs) 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.

Daraus folgt, dass planmäßige Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur, die in weiterer Folge im Netzfahrplan ganzjährig ausgeregelt werden sollen, bereits im „**Kapazitätsmodell Baseline**“ eingearbeitet werden.

Alle weiteren major und high impact TCRs werden im „**Kapazitätsmodell TCRVarianten**“ berücksichtigt, soweit sie zum Zeitpunkt der Erstellung einerseits bereits bekannt sind und andererseits deren Wirkung auf die Fahrwegkapazität bereits beurteilt werden kann.

## **Prämissen in der Planung von Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur**

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.

Die ÖBB-Infrastruktur AG führt geplante Bauarbeiten grundsätzlich so aus, dass die Auswirkungen auf die Eisenbahnverkehrsdienste so gering wie möglich gehalten werden.

Bei der Planung der Einschränkungen wird nach folgenden Prämissen vorgegangen:

### 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

- Auf internationalen Achsen (Verbindungsfunktion steht im Vordergrund) werden die Einschränkungen so kurz wie möglich geplant, damit die Auswirkungen auf den Eisenbahnbetrieb zeitlich gesehen minimiert werden können.
- Auf Strecken im sonstigen Kernnetz sowie auf Strecken im Ergänzungsnetz (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 Notwendigkeit, den Fahrplan im Personenfernverkehr 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 Personennahverkehr 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.

### 5. Besondere Marktanforderungen

- Spezifische Kundenanforderungen werden in der Planung, soweit zum Zeitpunkt der Planung der Einschränkung bereits bekannt, mit einbezogen.

## 2.2 Vorankündigung Major impact TCRs

Segment	Grund	Beginn	Fertigstellung	Kapazitätsauswirkung	Auswirkung PV & GV
Wien S-Bahn Stammstrecke	Ausbau und Implementierung ETCS	07/2026	12/2027	Komplettsperre auf alternierenden Abschnitten	Schienerersatzverkehr & Umstieg auf alternative öffentliche Verkehrsmittel Keine Auswirkung auf GV

Tabelle 5: Major impact TCRs 2027

Sperrungen in Zusammenhang mit der **Sanierung der Hochleistungskorridore der DB InfraGO (HLK)** im Jahr 2027 auf folgenden Streckenabschnitten:

- München Hbf – Rosenheim
- Rosenheim – Freilassing

Die Auswirkungen auf das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG stehen im Detail noch nicht fest.

Derzeit kann nicht ausgeschlossen werden, dass es auf folgenden Streckenabschnitten im Jahr 2027 eingeschränkte Zugrassenverfügbarkeit geben wird:

- Linz Hbf – Wels Hbf – Passau Hbf
- Schwarzach-St. Veit – Wörgl Hbf
- Linz Hbf – Selzthal
- St. Valentin – Kleinreifling
- Selzthal – Bischofshofen
- Selzthal – St. Michael (im Kontext mit langandauernden Baustellen)

### 3 Verkehr

#### 3.1 Methodischer Ansatz

Für die Erstellung von Kapazitätsauslastung und Linientaktkarte 2027 werden bekannte Änderungen an der Infrastruktur für das Fahrplanjahr 2027 sowie bekannte Infrastruktureinschränkungen (major TCRs) in die vorliegende Bestandsinfrastruktur des Netzfahrplans 2022 eingearbeitet.

Das hinterlegte Verkehrsaufkommen 2027 basiert auf folgenden Datengrundlagen und Entwicklungsannahmen:

- Netzfahrplan 2023 mit Anpassungen aufgrund neuer Infrastruktur sowie Modifikationen infolge von major TCRs 2027
- Bekannte geplante Angebotsausweitungen für das Fahrplanjahr 2027 für den Personenverkehr  
Ca. 8 % Steigerung für den Güterverkehr auf ganze Züge aufgerundet (Periode 2023 bis 2027 2% pro Jahr)

#### Kapazitätsauslastung 2027

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 2027 ermittelt. Dabei wird ein Qualitätsfaktor (25 %–75 % der Belegungszeit) abhängig vom Verkehrsmix hinzugerechnet.

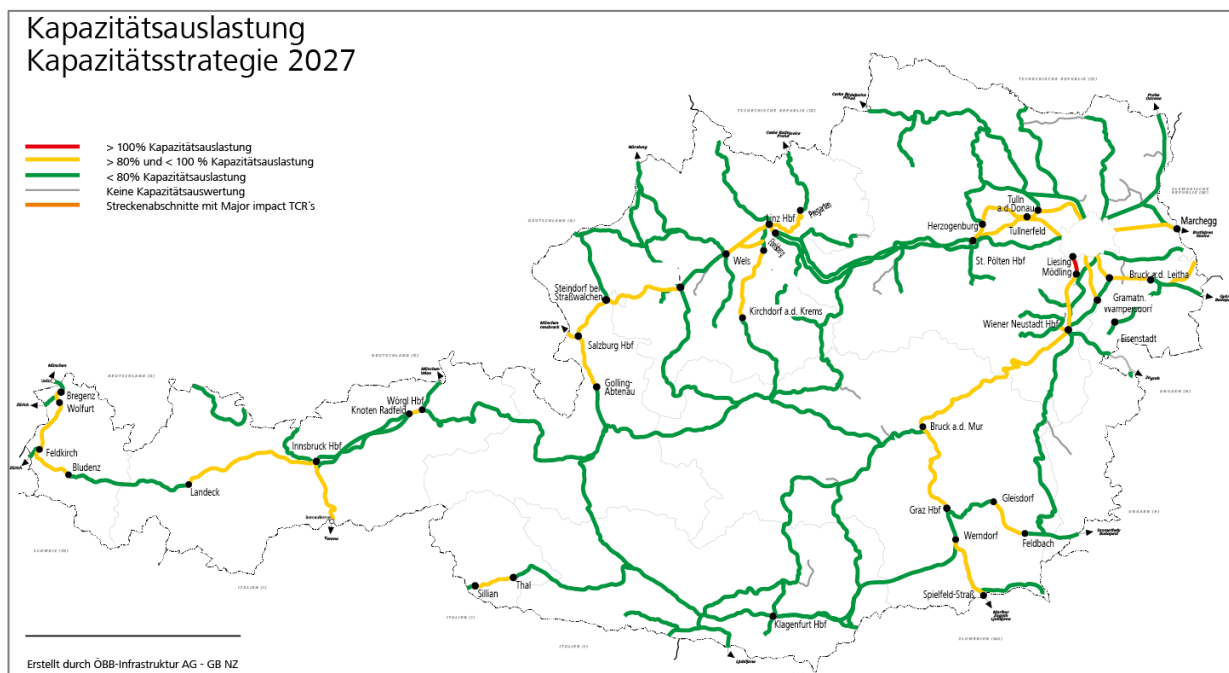


Abbildung 7: Kapazitätsauslastung Österreich 2027

# Kapazitätsauslastung Kapazitätsstrategie 2027

- > 100% Kapazitätsauslastung
- > 80% und < 100 % Kapazitätsauslastung
- < 80% Kapazitätsauslastung
- Keine Kapazitätsauswertung
- Streckenabschnitte mit Major impact TCR's

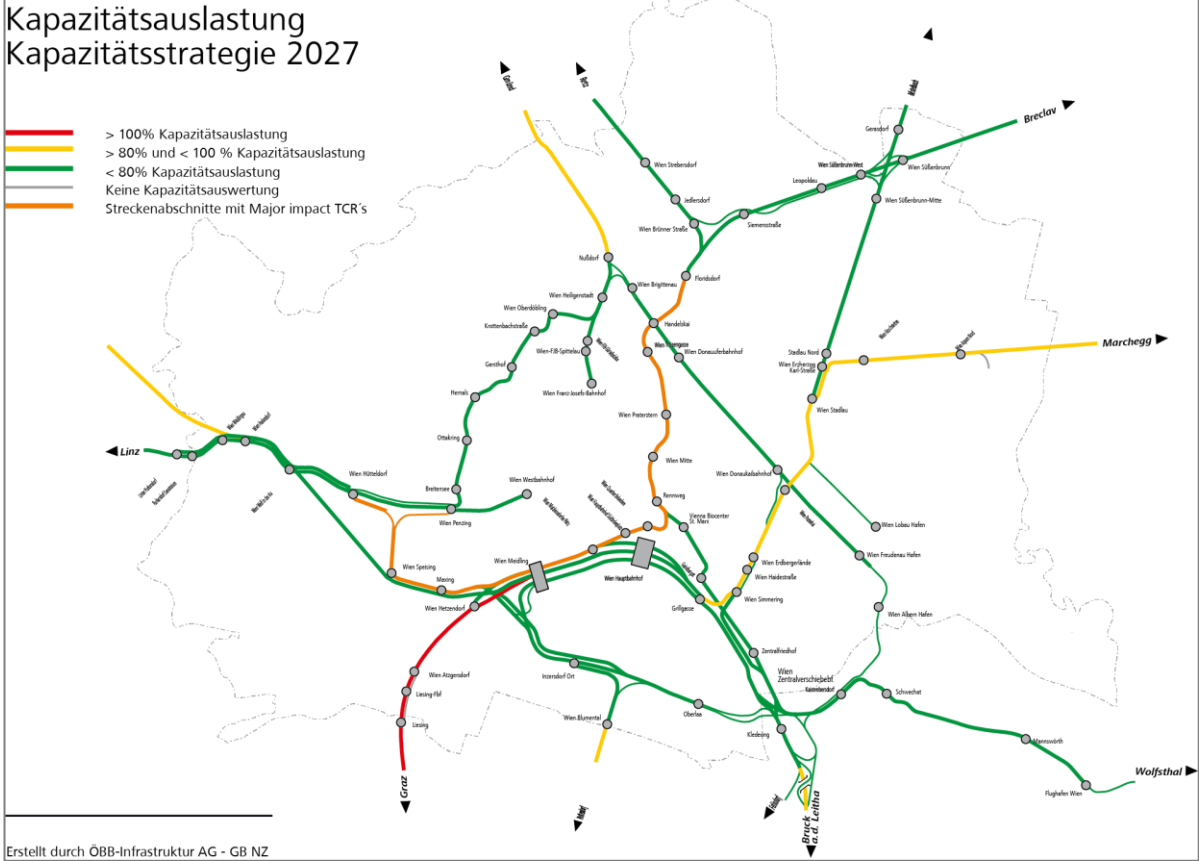


Abbildung 8: Kapazitätsauslastung Wien 2027

### 3.2 Verkehrsströme

Linientaktkarten für PV und GV stellen die prognostizierten Verkehre je Stunde und Richtung in Haupt-/Nebenverkehrszeit für stark belasteten Werktag (6:00–22:00) ohne Abfahrts-/Ankunftszeiten dar (Anhang *Linientaktkarte*). Die Auswirkungen der Sperrungen in Zusammenhang mit der Sanierung der HLK stehen im Detail noch nicht fest (siehe dazu auch Punkt 2.2)

#### Grenzüberschreitender Verkehr

Die nachstehende Tabelle zeigt den grenzüberschreitenden Verkehr pro Stunde und Richtung. An machen Grenzpunkten gibt es für den PV kein Taktsystem bzw. für den GV keine Systematisierung. Die Punkte sind mit „nicht-systematisch“ gekennzeichnet.

Land	Grenzübergang	Fahrwegkapazitäten pro Stunde und Richtung			Status
		PFV	PNV	GV	
SK	Marchegg–Devinska Nova	1	1	non systematic	bekannt gegeben
	Kittsee–Bratislava Petržalka	0,5	1	1	bekannt gegeben
HU	Nickelsdorf–Hegyeshalom	1	1	2	bekannt gegeben
	Neusiedl a. See–Fertőszentmiklós	0	1	0	bekannt gegeben
	Mattersburg–Sopron	0	2	non systematic	bekannt gegeben
	Fehring–Szentgotthard	0	1	non systematic	bekannt gegeben
SL	Spielfeld–Straß–Sentilj	0,5	0,5	1,5	abgestimmt
	Bleiburg–Prevalje	0	non systematic	0	abgestimmt
	Rosenbach–Jesenice	0,5	0	1	abgestimmt
IT	Arnoldstein–Tarvisio Boscoverde	0,5	0,5	2	abgestimmt
	Silian–San Cardido/Innichen	0	1,5	non systematic	bekannt gegeben
	Brennersee Terminal–Brennero	0,5	0 <sup>1</sup>	3	abgestimmt
LT	Tosters–Nendeln	0,5	non systematic	0,5	bekannt gegeben



CH	Lustenau–St. Margrethen	0,5	2,5	non systematic	bekannt gegeben
D	Lochau–Hörbranz–Lindau-Reutin	0,5	2,5	0,5	abgestimmt
	Vils–Pfronten–Steinach	0	1	0	bekannt gegeben
	Scharnitz–Mittenwald	0	1	non systematic	bekannt gegeben
	Kufstein–Kiefersfelden <sup>2</sup>	3	2	3	abgestimmt
	Salzburg–Freilassing <sup>2</sup>	4	6	2 <sup>3</sup>	abgestimmt
	Braunau am Inn–Simbach <sup>2</sup>	0	1	non systematic	bekannt gegeben
	Schärding–Passau <sup>2</sup>	0,5+non systematic	1	3,5	abgestimmt
CZ	Summerau–Horni Dvoriste	non systematic	0	0,5	bekannt gegeben
	Gmünd–Ceske Velenice <sup>2</sup>	0	0,5	non systematic	bekannt gegeben
	Retz–Satov	0	1	non systematic	bekannt gegeben
	Bernhardsthal–Breclav	1	1	2	bekannt gegeben

<sup>1</sup> PNV aus Österreich (1 Fahrwegkapazität/Stunde) endet im Grenzbahnhof Brennero/Brenner

<sup>2</sup> Die Auswirkungen der Sperren in Zusammenhang mit der Sanierung der HLK stehen im Detail noch nicht fest (siehe dazu auch Punkt 2.2)

<sup>3</sup> Bis zu 4 Fahrwegkapazitäten pro Stunde nach Salzburg Lieferung sind gegebenenfalls möglich

Tabelle 6: Grenzüberschreitender Verkehr

## 4 Validierung

### Annex 1: Informationen Marktinvolvierung und -befragung

Inhalte wurden im Rahmen des RNE Common Documents ([Link](#)) abgestimmt.