

**ÖBB-Infrastruktur AG**  
***Kapazitätsstrategie***  
***Netzfahrplan 2026***

Version 1

Datum der Veröffentlichung: 23.12.2022

## Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>3</b>
0.1	Quellen und Markteinbindung .....	3
<b>1</b>	<b>Infrastruktur</b> .....	<b>4</b>
1.1	Wirkung der Strecken- und Bahnhofsausbauten auf Fahrwegkapazität .....	4
1.2	Kantenzeiten.....	6
1.3	Elektrifizierungen .....	7
1.4	Zugsicherungssystem/ETCS .....	8
1.5	Serviceeinrichtungen .....	9
<b>2</b>	<b>Temporary Capacity Restrictions (TCRs)</b> .....	<b>10</b>
2.1	Methodischer Ansatz .....	10
2.1.1	Kategorisierung und Veröffentlichung von Einschränkungen.....	10
2.1.2	Regelung von Einschränkungen im Fahrplan .....	11
2.1.3	Prämissen in der Planung von Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur .....	11
2.2	Crucial major impact und major impact TCRs 2026 .....	13
<b>3</b>	<b>Verkehr</b> .....	<b>14</b>
3.1	Methodischer Ansatz .....	14
3.2	Kapazitätsauslastung 2026.....	14
3.3	Verkehrsvolumina 2026 .....	15
3.4	Grenzüberschreitender Verkehr.....	15

## **0 Einleitung**

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

Die Kapazitätsstrategie ist das erste TTR Planungsinstrument, welches 3 Jahre (X-36) vor Fahrplanwechsel veröffentlicht wird. Strategische und international abgestimmte Informationen zu den Themenpunkten Infrastruktur, Bauvorhaben und Verkehr werden zur Verfügung gestellt. Die Kapazitätsstrategie bezieht sich auf das gesamte Netz der ÖBB-Infrastruktur AG für den Netzfahrplan 2026. Neue Erkenntnisse oder Änderungen werden in den darauffolgenden TTR Planungsinstrumenten (Model und Supply) bekannt gegeben. Das Dokument ist anhand der Vorgaben des RNE Handbuchs Capacity Strategy Version 2.1 erstellt worden.

### **0.1 Quellen und Markteinbindung**

#### Rahmenplan

Das Kapitel 1 Infrastruktur basiert auf den Informationen des Rahmenplans. Der Rahmenplan der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ist das bundesseitige Planungs- und Finanzierungsinstrument für Investitionen in das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG. Die rechtliche Grundlage dafür bildet § 42 des Bundesbahngesetzes. Fahrwegskapazitätsberechtigte haben die Möglichkeit sich über die Zuschussverträge (deren Anhang der Rahmenplan ist) vor Vertragsabschluss zu informieren und zu äußern (EisbG § 55b Abs 3).

#### ETCS

Das Unterkapitel 1.4 basiert auf dem nationalen Umsetzungsplan ERTMS (European Rail Traffic Management System), welcher europäisch abgestimmte Informationen zu ETCS Ausbauten enthält. Die Erarbeitung des Umsetzungsplans ist Teil eines umfassenderen Strategie-, Planungs- und Umsetzungsprozesses des BMK. Das BMK wird in Zukunft Konsultationsprozesse mit Kapazitätsberechtigten zu den ERTMS Ausbauten durchführen.

# 1 Infrastruktur

## 1.1 Wirkung der Strecken- und Bahnhofsausbauten auf Fahrwegkapazität

Das Ausbauprogramm der ÖBB-Infrastruktur AG wird jährlich in Abstimmung mit dem BMK als Eigentümer im Rahmenplan festgeschrieben. Der Rahmenplan beinhaltet dabei eine Darstellung der geplanten Projekte und deren 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 2023–2028 enthalten sind, auszugswise aufgeführt. Die Grafik enthält auch jene Großprojekte, welche erst nach dem Betrachtungszeitraum 2026 in Betrieb genommen werden.

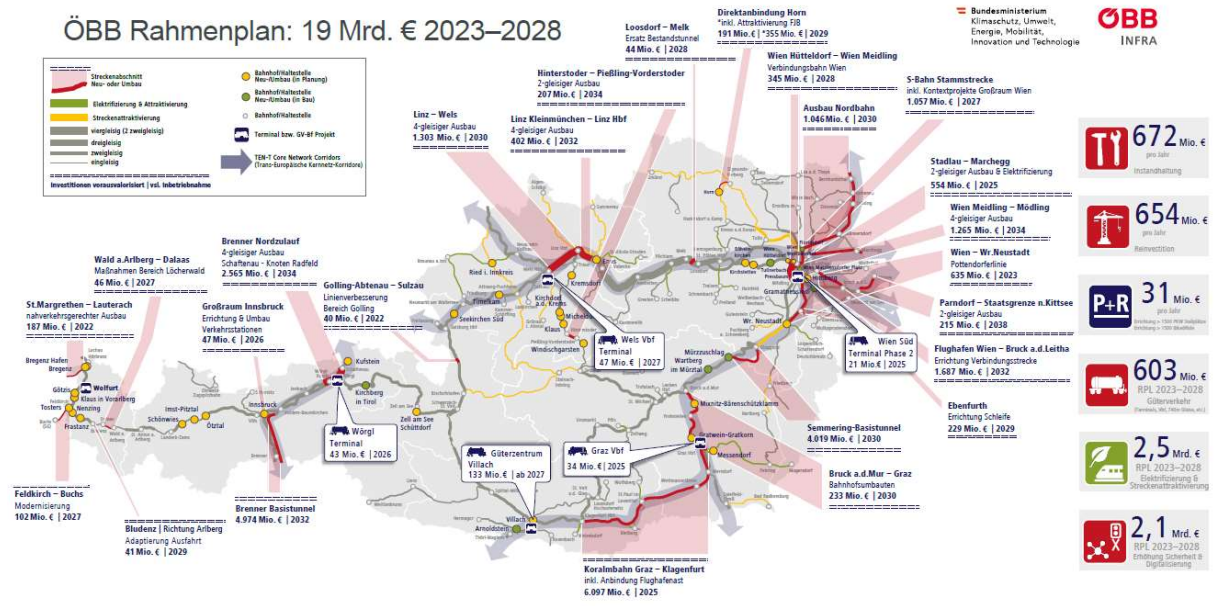


Abbildung 1: Kartendarstellung des Rahmenplans 2023–2028

In der folgenden Tabelle sind die wesentlichen Neu- und Ausbauprojekte mit Auswirkungen auf die Kapazität, welche lt. Rahmenplan 2023–2028 vor dem Jahr 2026 in Betrieb genommen werden, aufgelistet. 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.

Projektbeschreibung	Auswirkungen auf Kapazität	Fertigstellung bis Jahresende
<b>Westachse</b>		
Unterpurkersdorf, Tullnerbach-Pressbaum: Bahnhofsumbauten	Anpassung Infrastruktur an Anforderungen PNV und Errichtung 760-m-Gleis in Unter Purkersdorf	2025
Seekirchen Süd; Errichtung Haltestelle inkl. Überleitstelle & Blockstelle	Errichtung neuer Haltestelle, zusätzliche Blockstelle und Überleitstelle	2025

Gramatneusiedl, Bahnhofsumbau	Erhöhung Weichengeschwindigkeiten, Errichtung 760-m-Gleise	2025
Stadlau–Staatsgrenze nächst Marchegg; Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau	2-gleisiger Ausbau, Anhebung VzG auf bis zu 200 km/h, Bahnhofsumbauten	2025
<b>Südachse</b>		
Wien Meidling–Abzw. Altmannsdorf, 2-gleisiger Ausbau	2-gleisiger Ausbau	2025
Wien Blumental–Wampersdorf, 2-gleisiger Ausbau Pottendorfer Linie	2-gleisiger Ausbau, Anhebung VzG auf bis zu 200 km/h, Bahnhofsumbauten	2025
Wampersdorf–Wiener Neustadt Hbf, Streckenattraktivierung	Anhebung VzG auf bis zu 160 km/h, Bahnhofsumbauten	2025
Wartberg im Mürztal, Bahnhofsumbau	Errichtung von 760-m-Gleisen	2024
Peggau-Deutschfeistritz, Bahnhofsumbau (Phase 2)	Errichtung von 760-m-Gleisen	2024
Graz–Weitendorf, bedarfsgerechter Ausbau (Modul 1)	4-gleisiger Ausbau Graz–Feldkirchen, Verlängerung Gleislängen Bf. Puntigam	2025
Graz–Klagenfurt; Koralmbahn	Neuerrichtung Hochleistungsstrecke Graz–Klagenfurt	2025
Arnoldstein, Bahnhofsumbau	Errichtung güterzuglanger Gleise (760 m)	2025
<b>Pyhrnachse</b>		
Spital am Pyhrn–Ardning, Erneuerung Bosrucktunnel	Beseitigung Langsamfahrstelle, Erhöhung Sicherheit	2023
<b>Brennerachse</b>		
Kufstein, Errichtung Wendeanlage	Bereitstellung neuer Wendemöglichkeit für Personenverkehr	2024
Errichtung Überholbahnhof Vomp	Errichtung güterzuglanger Überholgleise (760 m)	2025
<b>Arlbergachse</b>		
St. Margrethen–Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	selektiv 2-gleisiger Ausbau, Anhebung VzG auf bis zu 130 km/h	2023
<b>Sonstiges Kern- und Ergänzungsnetz</b>		
Linz Hbf–Summerau, Attraktivierung	Attraktivierung, Anpassung der Gleisanlagen in Bahnhöfen	2024

Klagenfurt–Weizelsdorf, Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung	Attraktivierung, Elektrifizierung und Errichtung zusätzlicher Kreuzungsmöglichkeit	2023
-----------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------	------

Tabelle 1: Liste der kapazitätsrelevanten Neu- und Ausbauprojekte mit Inbetriebnahme bis 12/2025 gemäß ÖBB-Rahmenplan 2023–2028

## 1.2 Kantenzeiten

Im Personenfernverkehr bildet das Knoten-Kanten-Modell die Grundlage des österreichweiten integralen Taktfahrplans (ITF), welcher schrittweise im gesamten Netz eingeführt wird. Der integrale Taktfahrplan soll dabei 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 Marktsegmenten und Verkehrsträgern möglichst reduziert werden können.

Im Knoten-Kanten-Modell für das Jahr 2026 sind die kapazitäts- und fahrzeitrelevanten Infrastrukturmaßnahmen mit Inbetriebnahme bis Fahrplanwechsel 2025/2026 hinterlegt (siehe Kapitel 1.1). Das Knoten-Kanten-Modell für 2026 dient dabei als Zwischenschritt bis zur österreichweiten Implementierung des ITF gemäß Zielnetz 2025+.

Anmerkung: Im Knoten-Kanten-Modell sind nur jene Linien 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.

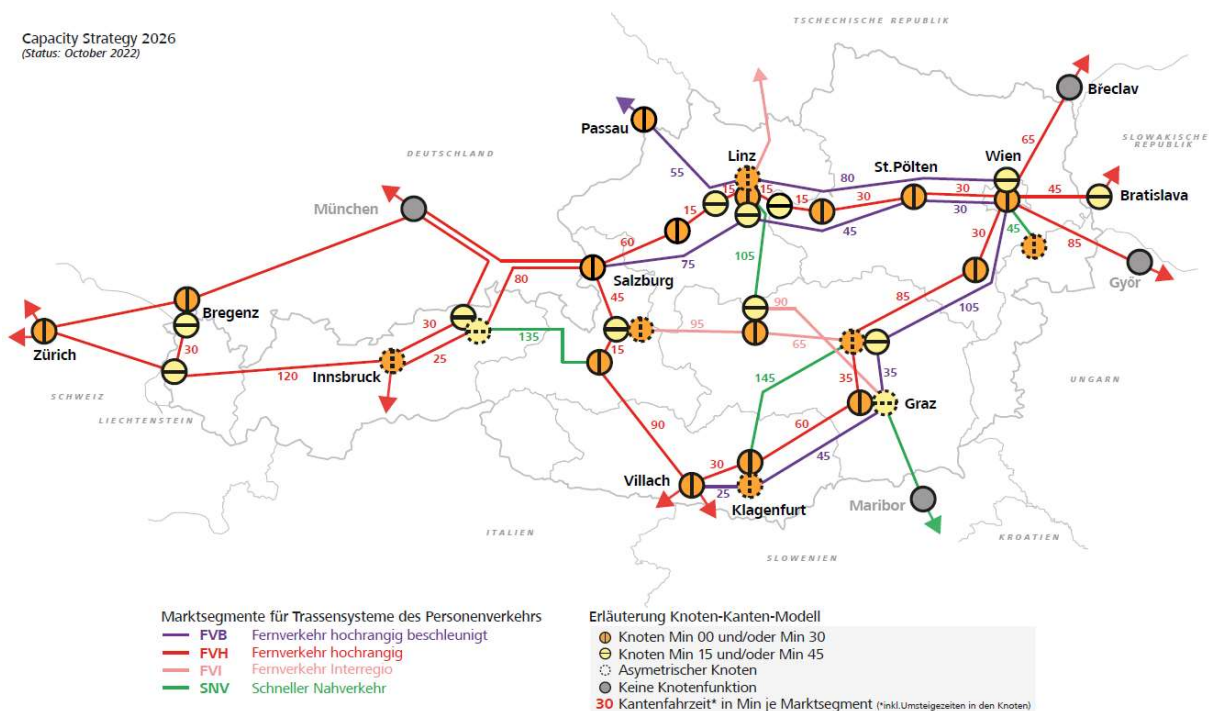


Abbildung 2: Knoten-Kanten-Modell Capacity Strategy Fahrplan 2025/2026

Von großer Bedeutung auf nationaler Ebene ist im Knoten-Kanten-Modell 2026 der innerösterreichische „Ringschluss“. Dadurch wird eine Verknüpfung der Verkehre der Tauernstrecke 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 auch 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.

### 1.3 Elektrifizierungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG treibt im Rahmen ihrer Elektrifizierungsstrategie die Elektrifizierung und damit einhergehend die Dekarbonisierung des Streckennetzes laufend voran. Bis zum Fahrplanjahr 2026 ist gem. ÖBB-Rahmenplan 2023–2028 die Elektrifizierung folgender Strecken vorgesehen:

Bundesland	Strecke	Fertigstellung bis Jahresende
Kärnten	Klagenfurt–Weizelsdorf	2023
Kärnten/ Steiermark	Koralmbahn Graz–Klagenfurt	2025
Kärnten	Wolfsberg–St. Paul/Lavanttal	2025
Kärnten	Schleife Bleiburg: Abzw. Lav 5–Bleiburg–Mittlern	2025
Wien/NÖ	Stadlau–Marchegg–Staatsgrenze n. Marchegg	2022

Tabelle 2: Liste der Streckenelektrifizierungen mit Inbetriebnahme bis 12/2025 gemäß ÖBB Rahmenplan 2023–2028



## 1.4 Zugsicherungssystem/ETCS

Im Jahr 2026 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. Im Anhang ist ein Ausblick für EOY 2029 zu finden.

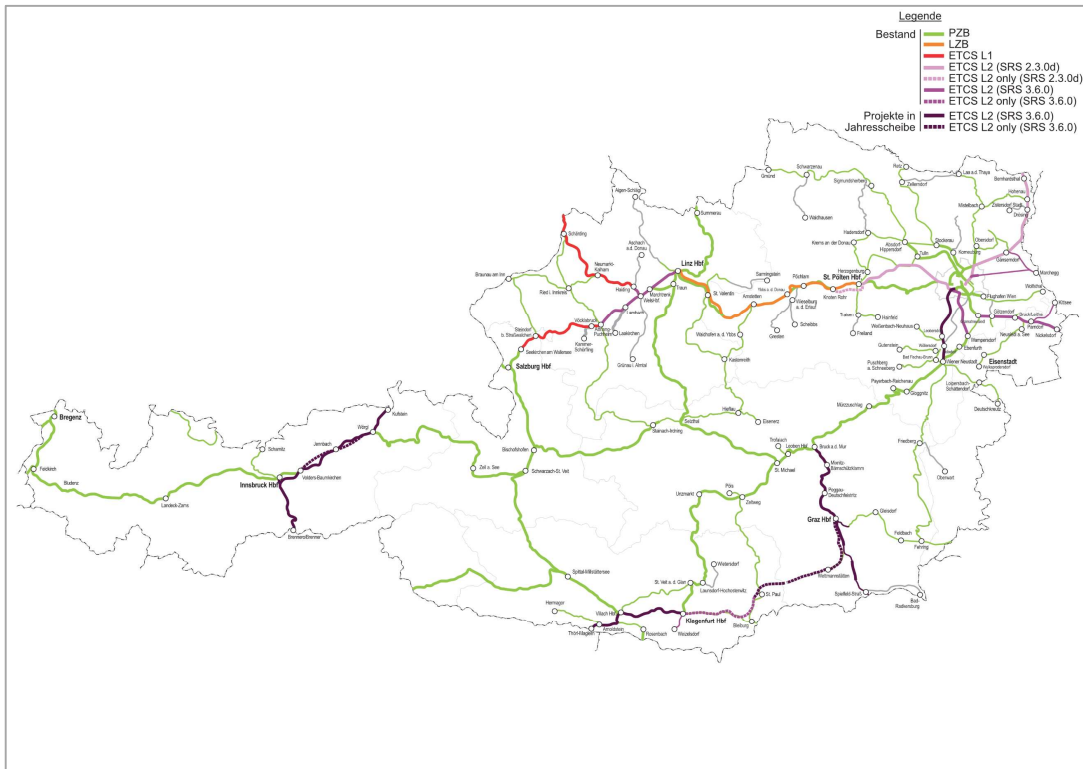


Abbildung 3: Zugsicherungssysteme Österreich mit Inbetriebnahme bis 12/2025

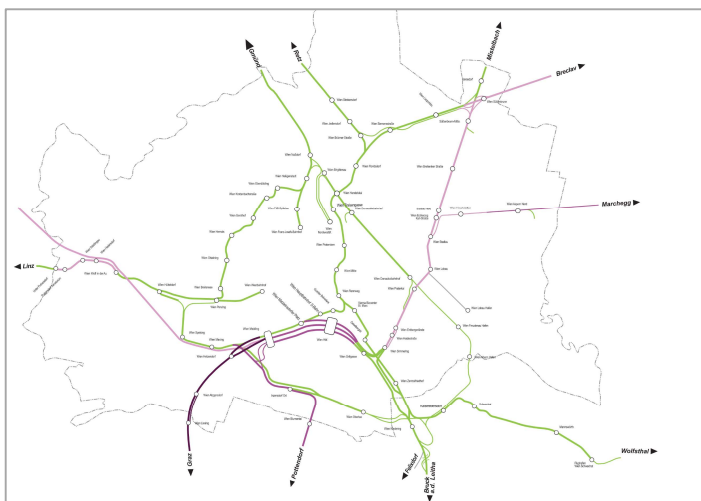


Abbildung 4: Zugsicherungssysteme Wien mit Inbetriebnahme bis 12/2025



Auf folgenden Strecken sind Inbetriebnahmen von ETCS Level 2 während des Jahres 2025 bis Fahrplanwechsel 2025/26 geplant.

ETCS Level 2 – Geplante Inbetriebnahmen 2025		
BFZ-Bereich	Strecke	Geplante Inbetriebnahme
Villach	Klagenfurt Hbf (a) - Staatsgrenze n. Thörl-Maglern	27.04.2025
Villach	Graz Hbf (a) - Graz Stadion Liebenau (e)	27.04.2025
Villach	Bruck/Mur (e) - Graz Hbf (a)	27.04.2025
Villach	Graz Hbf (e) - Staatsgrenze n. Spielfeld Str.	27.04.2025
Villach	Weststeiermark (a) - Lavanttal (Koralm) (a)	27.04.2025
Wien	Wien Hbf Lückenschluss	27.07.2025
Innsbruck	Wörgl Hbf (e) - Hall i. Tirol (a)	14.12.2025
Innsbruck	Radfeld (e) - Baumkirchen (e)	14.12.2025
Innsbruck	Kufstein (e) - Wörgl Hbf (a)	14.12.2025
Innsbruck	Abzw FW2 (e) - Abzw I1 (Umfahrung Innsbruck) (e)	14.12.2025
Innsbruck	Abzw I1 (a) - Staatsgrenze n. Steinach i. Tirol	14.12.2025

Tabelle 3: Liste der geplanten ECTS Level 2 Inbetriebnahmen bis 12/2025 gemäß ÖBB Rahmenplan 2023–2028

### 1.5 Serviceeinrichtungen (Terminals, Verschubleistungen und -anlagen, Abstellgleise, sonstige technische Einrichtungen)

Der Rahmenplan 2023–2028 enthält zusätzlich zu Strecken- und Bahnhofsausbauten auch Projekte an Serviceeinrichtungen und Produktionsanlagen 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 Wörgl	Ausbau ROLA und Errichtung Stammgleis Kundl, räumliche Trennung ROLA und WLV-Anlagen	2025
Terminal Inzersdorf (Phase 2)	Erhöhung Umschlagkapazität durch Ausbau der WLV- und KLV-Anlagen	2025
Bahnhof Floridsdorf	Erweiterung Abstellkapazitäten für Personennahverkehr	2025

Tabelle 4: Liste der Neu- und Ausbauprojekte bei Produktionsanlagen und Serviceeinrichtungen mit Inbetriebnahme bis 12/2025 gemäß ÖBB Rahmenplan 2023–2028

## 2 Temporary Capacity Restrictions (TCRs)

### 2.1 Methodischer Ansatz

#### 2.1.1 Kategorisierung und Veröffentlichung von Einschränkungen

Die Auswirkungen von Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur sind im hohen 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 Schienennetznutzungsbedingungen (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 Schienennetznutzungsbedingungen (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 Capacity Strategy werden nur die Einschränkungen der „Kategorie I – Major impact TCR“ behandelt.

### 2.1.2 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.

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

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

### 2.1.3 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 den u.a. Prämissen vorgegangen:

#### 1. Art der Sperre

- Gesamtsperren (Streckensperren) auf zweigleisigen Strecken werden nur dann geplant, wenn es 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 Crucial major impact und major impact TCRs 2026

Strecke	Beschreibung	Dauer	Zeitraum (Quartal)	Kapazitätsauswirkung (Gesamtsperre / eingleisig / Geschwindigkeitsreduzierung)
<b>Himberg</b>	Bahnhofumbau	TT 2025 TT 2026	Q1–Q4	Eingleisiger Betrieb in wechselnden Abschnitten
Ebenfurth	Errichtung Schleife	TT 2025 TT 2026	Q1–Q4	Teilweise eingleisiger Betrieb
<b>Nordefahrt Wr. Neustadt</b>	Viergleisiger Ausbau	TT 2025 TT 2026	Q1–Q4	Eingleisiger Betrieb
<b>Linz–Wels</b>	Viergleisiger Ausbau	ongoing	Q1–Q4	temporär eingleisiger Betrieb
<b>Verbindungsbahn (Wien Meidling–Wien Hütteldorf/ Wien Penzing)</b>	Streckenausbau	TT 2026	Q1–Q3	Eingleisiger Betrieb in wechselnden Abschnitten
Schnellbahn-Stammstrecke Floridsdorf–Wien Meidling	Modernisierung	TT 2026 TT 2027	Q4	Temporäre Gesamtsperren
<b>Feldkirch–Buchs</b>	Streckenausbau	TT 2026	Monat 06–10	Temporäre Gesamtsperren (06/2026–10/2026)
<b>Gänsersdorf–Staatsgrenze n. Bernhardsthal</b>	Streckenausbau	TT 2026	Q1–Q4	Eingleisiger Betrieb in wechselnden Abschnitten

Tabelle 5: Crucial major impact und major impact TCRs 2026

### 3 Verkehr

#### 3.1 Methodischer Ansatz

Die vorliegende Bestandsinfrastruktur (für den NFpl 2023) wird ergänzt um:

- Bekannte Änderungen an der Infrastruktur für das Fahrplanjahr 2026
- Bekannte Infrastruktureinschränkungen (Baustellen), die im Netzfahrplan 2026 voraussichtlich berücksichtigt werden müssen

Der vorliegende NFpl 2022 wird ergänzt um:

- Bekannte Bestellungen für das Fahrplanjahr 2023
- Bekannte Angebotsausweitungen für das Fahrplanjahr 2026 für den Personenverkehr
- Ca. 8 % Steigerung für den Güterverkehr auf ganze Züge aufgerundet (2 % pro Jahr)
- Anpassungen im Fahrplan, die durch neue Infrastruktur ausgelöst werden (z. B. Inbetriebnahme von Neu- und Ausbauprojekten)
- Anpassungen im Fahrplan, die durch Infrastruktureinschränkungen (Baustellen) ausgelöst werden, die im Netzfahrplan 2026 voraussichtlich berücksichtigt werden müssen

#### 3.2 Kapazitätsauslastung 2026

Mithilfe der seitens UIC empfohlenen Methode („Leaflet-Methode“ oder „Kompressionsmethode“) laut UIC-Merkblatt 406 wird der voraussichtliche Auslastungsgrad je Strecke durch Komprimierung aller Belegungszeiten der möglichen Trassen über 24 h für 2026 ermittelt.

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

#### Kapazitätsauslastung Capacity Strategy 2026

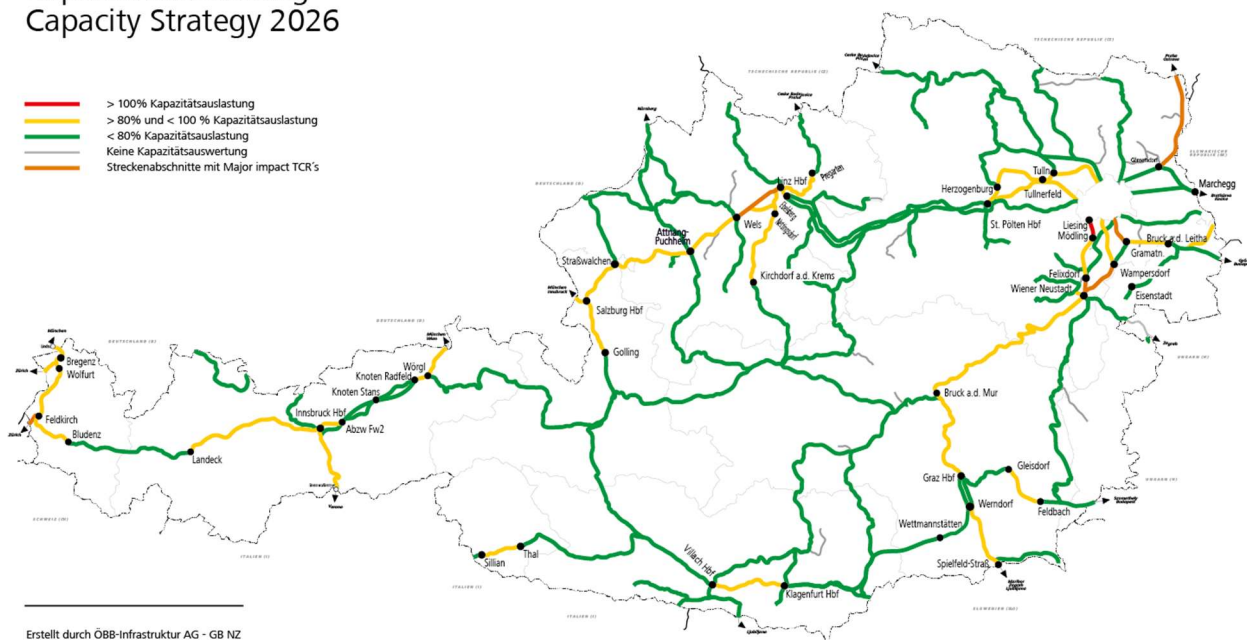
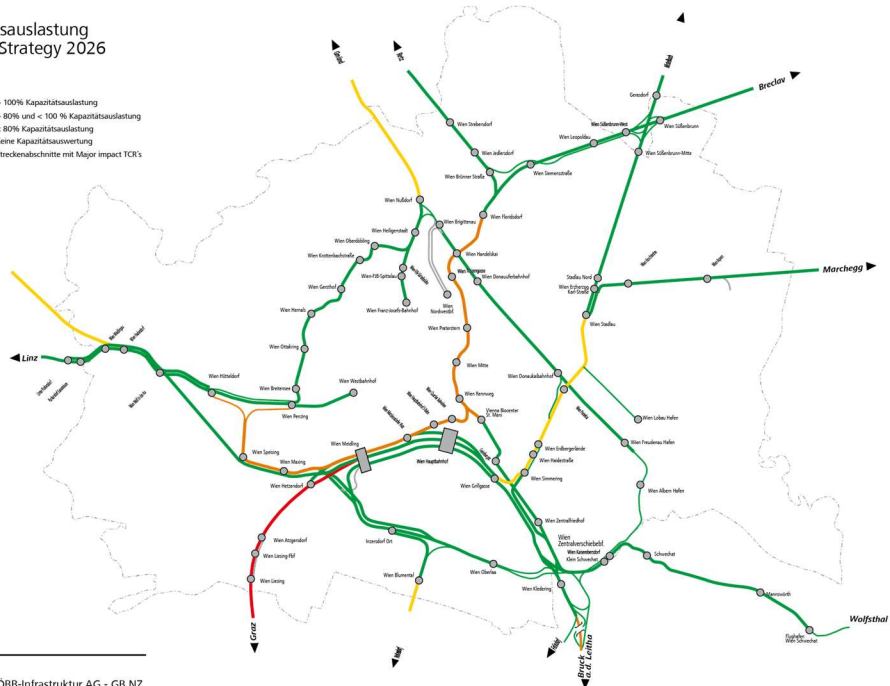


Abbildung 7: Kapazitätsauslastung Österreich 2026



Kapazitätsauslastung  
Capacity Strategy 2026

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



Erstellt durch ÖBB-Infrastruktur AG - GB NZ

Abbildung 8: Kapazitätsauslastung Wien 2026

### 3.3 Verkehrsvolumina 2026

Die beiliegenden Linientaktkarten für PV und GV zeigen die prognostizierte Anzahl an Trassen je Stunde im Tageszeitraum (6:00–22:00).

### 3.4 Grenzüberschreitender Verkehr

Die Grafik unten beschreibt den grenzüberschreitenden Verkehr in Zügen pro Stunde. An machen Grenzpunkten gibt es kein Taktsystem. Die Punkte sind mit „non-systematic“ gekennzeichnet.

Land	Grenzübergang	Personenzüge pro Stunde		Güterverkehre pro Stunde	Status
		Fernverkehr	Nahverkehr		
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–Fertőszentmiklos	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	non systematic	0,5	1,5	abgestimmt
	Bleiburg–Prevalje	0	non systematic	0	abgestimmt
	Rosenbach–Jesenice	0,5	0	1	abgestimmt
IT	Arnoldstein–Tarvisio Boscoverde	non systematic	non systematic	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	0,5	abgestimmt
	Vils–Pfronten–Steinach	0	1	0	bekannt gegeben
	Scharnitz–Mittenwald	0	1	non systematic	bekannt gegeben
	Kufstein–Kiefersfelden	2	2	3	abgestimmt
	Salzburg–Freilassing	3	6	2 <sup>2</sup>	abgestimmt
	Braunau am Inn–Simbach	0	1	non systematic	bekannt gegeben
	Schärding–Passau	0,5	1	3,5	abgestimmt
CZ	Summerau–Horni Dvoriste	non systematic	0	0,5	abgestimmt
	Gmünd–Ceske Velenice	0	0,5	non systematic	abgestimmt

	Retz–Satov	0	1	non systematic	abgestimmt
	Bernhardsthal–Breclav	1	1	2	abgestimmt

- 1) Regionalverkehr aus Österreich (1 Systemtrasse/Stunde) endet im Grenzbahnhof Brennero/Brenner  
 2) Bis zu 4 Güterzüge pro Stunde nach Salzburg Lieferung sind gegebenfalls möglich

*Tabelle 6: Grenzüberschreitender Verkehr*