

Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2013 der ÖBB-Infrastruktur AG



Stand: 11. Mai 2012
Version 1.3

ÖBB-Infrastruktur AG
Netzzugang - Marketing & Vertrieb
One Stop Shop
Nordbahnstraße 50, A-1020 Wien
Tel.: +43 / 1 / 93000 / 33480
Fax: +43 / 1 / 93000 / 25480
Email: oss.austria@oebb.at
Internet: Schienennetz-Nutzungsbedingungen unter
<http://www.oebb.at/infrastruktur/de/>

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Allgemeine Information | 5 |
| 1.1 | Einführung | 5 |
| 1.2 | Inhalte und Zweck der Schienennetz-Nutzungsbedingungen | 5 |
| 1.3 | Gesetzliche Rahmenbedingungen | 5 |
| 1.4 | Rechtliche Hinweise | 6 |
| 1.4.1 | Allgemeine Bemerkungen | 6 |
| 1.4.2 | Haftung | 6 |
| 1.4.3 | Beschwerde, Streitigkeiten und Konfliktbehandlungen | 6 |
| 1.5 | Aufbau der Schienennetz-Nutzungsbedingungen | 7 |
| 1.6 | Geltungsbereich und Änderungen | 7 |
| 1.6.1 | Gültigkeitszeitraum | 7 |
| 1.6.2 | Ergänzungen und Änderungen | 7 |
| 1.7 | Veröffentlichung | 7 |
| 1.8 | Kontaktpersonen | 8 |
| 1.8.1 | ÖBB Konzern | 8 |
| 1.8.2 | Externe Stellen | 10 |
| 1.9 | Europaweite Zusammenarbeit mit anderen Infrastrukturbetreibern | 10 |
| 1.9.1 | OSS – One Stop Shop der ÖBB-Infrastruktur AG | 10 |
| 1.9.2 | RNE-Tools | 11 |
| 1.10 | Abkürzungsverzeichnis | 11 |
| 2 | Zugang zum Netz | 12 |
| 2.1 | Rechtlicher Rahmen | 12 |
| 2.2 | Voraussetzungen für den Netzzugang | 12 |
| 2.2.1 | Voraussetzungen für Trassenbestellung und Trassenzuweisung | 12 |
| 2.2.2 | Wer ist zugangsberechtigt? (§ 57 EisbG) | 12 |
| 2.2.3 | Verkehrsgenehmigung und -konzession | 12 |
| 2.2.4 | Sicherheitsbescheinigung | 13 |
| 2.2.5 | Versicherungsbedingungen | 14 |
| 2.3 | Allgemeine Geschäftsbedingungen | 14 |
| 2.3.1 | Rahmenvertrag (Framework Agreement) | 14 |
| 2.3.2 | Infrastrukturnutzungsvertrag (INV) | 14 |
| 2.4 | Vorschriften und Normen | 15 |
| 2.5 | Außergewöhnliche Sendungen | 16 |
| 2.6 | RID-Güter und Umweltschutz | 16 |
| 2.6.1 | RID-Güter (Gefahr-Güter) | 16 |
| 2.6.2 | Umweltschutz | 16 |
| 2.7 | Zulassung und Kompatibilitätsüberprüfung von Schienenfahrzeugen | 17 |
| 2.7.1 | Behördliche Zulassung von Schienenfahrzeugen | 17 |
| 2.7.2 | Kompatibilitätsüberprüfung (Netzzulassung) von Schienenfahrzeugen | 17 |
| 2.8 | Zulassung von Personal | 18 |
| 2.8.1 | Triebfahrzeugführer | 18 |
| 2.8.2 | Betriebsbedienstete | 18 |
| 3 | Allgemeine Angaben zum Schienennetz | 20 |
| 3.1 | Einführung | 20 |
| 3.2 | Charakteristik des Schienennetzes | 20 |
| 3.2.1 | Angaben zur Schieneninfrastruktur | 20 |
| 3.2.2 | Zusammenhängende Eisenbahnnetze | 20 |
| 3.2.3 | Anschlussbahnen | 21 |
| 3.3 | Schienennetzbeschreibung | 21 |
| 3.3.1 | Geografische Beschreibung | 22 |
| 3.3.2 | Ressourcen | 22 |
| 3.3.3 | Betriebsführung | 24 |
| 3.3.4 | EVU am Netz | 25 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 3.4 | Nutzungseinschränkungen und Verkehrseinschränkungen | 25 |
| 3.4.1 | Außerbetriebsetzung von Wiegeeinrichtungen | 25 |
| 3.4.2 | Umweltschutzbedingte Nutzungsvorschriften und –beschränkungen | 25 |
| 3.4.3 | Nutzungsvorschriften und –beschränkungen für Gefahrguttransporte | 25 |
| 3.4.4 | Nutzungsbeschränkungen für Tunnel | 25 |
| 3.4.5 | Nutzungsbeschränkungen für Brücken | 25 |
| 3.4.6 | Streckenabschnitte mit Erfordernis einer Notbremsüberbrückung | 26 |
| 3.4.7 | Streckenabschnitte mit ladegutbedingten Nutzungseinschränkungen | 26 |
| 3.4.8 | Streckenabschnitte mit Nutzungseinschränkung aufgrund Bewilligungslage | 26 |
| 3.5 | Verfügbarkeit der Infrastruktur | 27 |
| 3.5.1 | Baubetriebsplanung | 27 |
| 3.5.2 | Streckenspezifische Informationen | 27 |
| 3.5.3 | Eingeschränkte Infrastrukturverfügbarkeit durch Wartungsfenster | 28 |
| 3.6 | Bahnhöfe und Haltestellen | 28 |
| 3.7 | Güterverkehrsterminals | 29 |
| 3.8 | Serviceeinrichtungen | 29 |
| 3.8.1 | Verschubbahnhöfe | 29 |
| 3.8.2 | Abstellgleise | 29 |
| 3.8.3 | Wartungseinrichtungen | 29 |
| 3.8.4 | Tankanlagen | 29 |
| 3.8.5 | Technische Einrichtungen | 30 |
| 3.8.6 | Elektronische Verschubstraßenanforderung EVA | 30 |
| 3.9 | Infrastrukturausbauprojekte | 30 |
| 4 | Zuweisung von Fahrwegkapazität | 31 |
| 4.1 | Einleitung | 31 |
| 4.2 | Bestellung - Vorgehensweise | 31 |
| 4.3 | Bestellfristen | 31 |
| 4.3.1 | Bestellfristen für den Jahresfahrplan (Beginn jeweils am zweiten Samstag im Dezember eines Jahres) | 31 |
| 4.3.2 | Bestellfristen für unterjährigen Verkehr, unterjährigen Sonderzugverkehr und Ad-hoc Verkehr | 33 |
| 4.4 | Trassenzuweisung | 34 |
| 4.4.1 | Regelungen bei der Trassenzuweisung | 34 |
| 4.4.2 | Streitfallregelung | 38 |
| 4.4.3 | Überlastete Schieneninfrastruktur | 38 |
| 4.4.4 | Kapazitätsbestellung mittels Rahmenvertrag (Rahmenregelung, Framework Agreement) | 38 |
| 4.4.5 | Grundsätze der Angebotsplanung | 40 |
| 4.4.6 | Besonderheiten der Angebotsplanung im Zusammenhang mit der Errichtung des Bahnhofes Wien Hbf. | 45 |
| 4.4.7 | Besonderheiten der Angebotsplanung im Zusammenhang mit Kapazitätsengpässen in Bahnhöfen | 45 |
| 4.5 | Kapazitätszuweisung für Instandhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Infrastruktur | 45 |
| 4.6 | Nicht genutzte Kapazitäten – Stornierungsregeln | 46 |
| 4.6.1 | Stornierungsregeln | 46 |
| 4.6.2 | Reservierungsentgelt | 46 |
| 4.7 | Außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte | 46 |
| 4.8 | Betriebsstörungen | 46 |
| 4.8.1 | Regelungen für die Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen | 46 |
| 4.8.2 | Betriebsstörungskonzept – Abweichung vom Tagessoll | 46 |
| 4.8.3 | Vorhersehbare Einschränkungen der Infrastruktur | 47 |
| 4.8.4 | Zugdisposition | 47 |
| 4.8.5 | Vorgangsweise bei Infrastruktureinschränkungen | 47 |
| 5 | Dienstleistungen | 48 |
| 5.1 | Rechtliche Grundlagen | 48 |
| 5.2 | Zugang zu Einrichtungen | 48 |
| 5.3 | Beschreibung der Dienstleistungen | 48 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 6 | Preise und Gebühren..... | 49 |
| 6.1 | Benützungsentgeltregeln und rechtliche Grundlagen | 49 |
| 6.2 | Verrechnung..... | 50 |
| 6.3 | Preise | 50 |
| 6.4 | Performance Regime | 50 |

Versionsverzeichnis

Änderungen gegenüber der ursprünglichen Dokumentversion

| Version | Datum | SNNB-Ziffer | Inhalt der Änderung |
|---------|------------|-------------|--|
| 1.0 | 09.12.2011 | - | Erstfassung |
| 1.1 | 20.02.2012 | 1.6.1 | Ergänzung Auslandsstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG |
| 1.1 | 20.02.2012 | 2.2 | Textänderung bei Voraussetzungen für Netzzugang |
| 1.1 | 20.02.2012 | 2.2.4 | Internet-Link ergänzt |
| 1.1 | 20.02.2012 | 4.3.1.1 | Änderung des Trassen-Hauptbestelltermins von 9.4.2012 auf 10.4.2012, Textzusatz „...nach Möglichkeit..“ wird wieder aufgenommen |
| 1.1 | 20.02.2012 | 4.3.1.2 | Textzusatz „...nach Möglichkeit..“ wird wieder aufgenommen |
| 1.1 | 20.02.2012 | 4.4.1.2 | Präzisierung besondere Fahrwege |
| 1.1 | 20.02.2012 | 4.4.5.1 | Korrektur "Staatsgrenze nach Lieferung" statt "Freilassing", Hinweis „Bestandsstrecke“ bei Strecke Amstetten – St. Valentin |
| 1.1 | 20.02.2012 | 6.1 | Präzisierung Marktorientierung |
| 1.1 | 20.02.2012 | 6.3 | Korrektur des Datums der nächsten Evaluierung |
| 1.2 | 06.04.2012 | 1.6.1 | Berichtigung des Fahrplanwechseldatums 2013/2014 |
| 1.2 | 06.04.2012 | 3.4.8 | Aufnahme von Streckenabschnitten mit Nutzungseinschränkung aufgrund Bewilligungslage |
| 1.2 | 06.04.2012 | 3.5.2 | Streichung des dritten Absatzes: Einschränkungen infolge Bauarbeiten „Elektrifizierung der Strecke Gänserndorf – Marchegg“ und „Umbau des Bahnhofs Marchegg“ werden widerrufen |
| 1.3 | 11.05.2012 | 4.4.1.2 | Entfernung des Hinweises auf „Besondere Fahrwege“ gemäß Art 24 der RL 2001/14/EG |

1 Allgemeine Information

Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG ist gemäß § 31 Bundesbahngesetz (BBG) insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, in dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur geplant, gebaut, instandgehalten, bereitgestellt und betrieben wird.

Die ÖBB-Infrastruktur AG schafft alle Voraussetzungen für einen modernen, leistungsfähigen Personen- und Güterverkehr und fungiert als zentraler Ansprechpartner für die diskriminierungsfreie Benützung der Schieneninfrastruktur.

Nähere Informationen über die ÖBB-Infrastruktur AG finden Sie im Internet unter <http://www.oebb.at/infrastruktur>.

Der Geschäftsbereich Netzzugang stellt die Kundenschnittstelle der ÖBB-Infrastruktur AG für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) dar. Hier werden die einzelnen Anforderungen der EVU zu einem gesamten Fahrplangefüge geformt. Die Koordination des Netzzuganges für EVU, die Trassenplanung und die Trassenzuweisung gehören ebenfalls zu den Kernaufgaben. Nähere Informationen finden Sie im [Webauftritt des Netzzugangs](#).

1.1 Einführung

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) erfüllen die relevanten gesetzlichen Vorgaben und dienen der Information von inländischen und ausländischen Kunden sowie Partnern (angrenzende Infrastrukturbetreiber).

Die SNNB werden durch die ÖBB-Infrastruktur AG veröffentlicht und beinhalten im Wesentlichen die Nutzungsbedingungen auf dem von ihr betriebenen Streckennetz. Durch die in den SNNB enthaltenen Informationen wird insbesondere der Netzzugang der EVU erleichtert.

1.2 Inhalte und Zweck der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Die SNNB sind eine detaillierte Darlegung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Kapazitätszuweisungs- und Entgeltregelungen.

1.3 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Gemäß § 59 Eisenbahngesetz (EisbG) stellen die SNNB das durch Artikel 3 der Richtlinie 2001/14 EG der Europäischen Union (EU) gemeinschaftsrechtlich vorgegebene Instrument dar, das den EVU einen diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur ermöglicht.

1.4 Rechtliche Hinweise

1.4.1 Allgemeine Bemerkungen

Die SNNB wurden mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt und werden laufend aktualisiert. Es handelt sich dabei um ein umfassendes Angebot der Grundlagen und Rahmenbedingungen für den Zugang zur Schieneninfrastruktur und zu den sonstigen Leistungen für die EVU. Die Nutzung der Schieneninfrastruktur selbst erfolgt auf der Grundlage eines Infrastrukturnutzungsvertrages (INV), den das EVU mit der ÖBB-Infrastruktur AG abschließt.

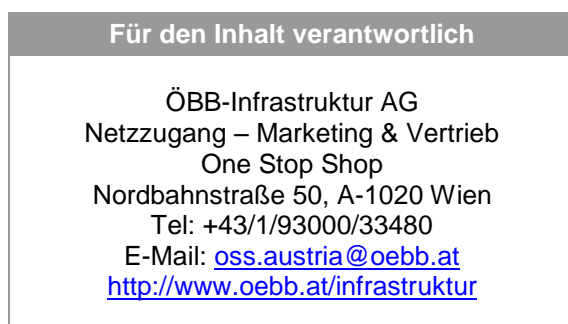
Die [SNNB 2013](#) werden auf der Website der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung gestellt.

Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität dieser Informationen oder Systemstörungen durch nicht fehlerfrei angelegte Dateien oder Formate wird seitens der ÖBB-Infrastruktur AG keine Gewähr übernommen. Die ÖBB-Infrastruktur AG haftet für keinen direkten oder indirekten Schaden, der durch den Zugriff auf die Website oder durch deren Benützung entsteht.

Darüber hinaus gelten die [Nutzungsbedingungen](#) für die Website der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die vollständige oder auszugsweise Wiedergabe, sowie der Nachdruck zur kommerziellen Verwendung bedürfen der vorherigen ausdrücklichen Zustimmung der ÖBB-Infrastruktur AG.

1.4.2 Haftung



1.4.3 Beschwerde, Streitigkeiten und Konfliktbehandlungen

Gemäß § 72 Abs. 1 EiszG hat das EVU die Möglichkeit Beschwerde an die Schienen-Control Kommission zu erheben, wenn das Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens von der Zuweisungsstelle (ÖBB-Infrastruktur AG) abgelehnt wird, oder eine Einigung zwischen der Zuweisungsstelle (ÖBB-Infrastruktur AG) und dem Zugangsberechtigten binnen einem Monat ab Ablauf der Begehrenseinbringungsfrist, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens spätestens einen Monat nach Abschluss eines solchen Verfahrens und im Falle, dass die Zuweisung von Zugtrassen nicht bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle (ÖBB-Infrastruktur AG) nicht zustande kommt oder die vom Begehren betroffene Zugtrasse einem anderen Zugangswerber zugewiesen wurde.

Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen.

Die Beschwerde hat wahlweise einen Antrag auf Zuweisung der begehrten Zugtrasse samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde, oder einen Antrag auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde, oder einen Antrag auf Feststellung, dass die Zuweisung der begehrten Zugtrasse entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht an den Beschwerdeführenden, sondern an einen anderen Zugangsberechtigten erfolgt ist, zu enthalten.

**Beschwerde, Streitigkeiten und
Konfliktbehandlungen**

Schienen-Control Kommission
Praterstraße 62-64
1020 Wien

1.5 Aufbau der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Die vorliegenden SNNB sind für eine Fahrplanperiode gültig und sind wie folgt gegliedert:

1. Allgemeine Information
2. Zugang zum Netz
3. Allgemeine Angaben zum Schienennetz
4. Zuweisung von Fahrwegkapazität
5. Dienstleistungen
6. Preise und Gebühren
7. [SNNB 2013 Anhänge](#)

1.6 Geltungsbereich und Änderungen

1.6.1 Gültigkeitszeitraum

Die vorliegenden SNNB gelten für das gesamte von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebene Streckennetz. Dieses Streckennetz umfasst auch Strecken die sich nicht auf österreichischem Staatsgebiet befinden. Die SNNB sind grundsätzlich auf das Fahrplanjahr 2013 – von 9. Dezember 2012 bis 14. Dezember 2013 ausgerichtet.

1.6.2 Ergänzungen und Änderungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist gemäß § 59 Abs. 1 EisbG verpflichtet, die SNNB und die darin enthaltenen Angaben immer auf dem neuesten Stand zu halten. Ein Verzeichnis der Änderungen gegenüber der ursprünglichen Dokumentversion ist im Anschluss an das Inhaltsverzeichnis angeführt.

1.7 Veröffentlichung

Gemäß § 59 Abs. 2 EisbG werden die SNNB, sowie deren Änderungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf die Zuweisung von Zugtrassen unentgeltlich im Internet bereitgestellt.

1.8 Kontaktpersonen

1.8.1 ÖBB Konzern

| Aufgabenbereich | Kontaktperson | Kontaktdaten |
|---|---|--|
| One Stop Shop (OSS) | OSS Marketing & Vertrieb Netzzugang ÖBB-Infrastruktur AG | Tel.: +43 1 93000 33480 Fax: +43 1 93000 25480 E-Mail: oss.austria@oebb.at Adresse: Nordbahnstraße 50 1020 Wien |
| Kompatibilitätsüberprüfung und Netzzulassung von Schienenfahrzeugen | Ing. Anton Geppel Leiter Fahrzeugtechnik / Zulassung Stab Betriebsleitung ÖBB-Infrastruktur AG | Tel: +43 664 6177023 Fax: +43 1 93000 25260 E-Mail: anton.geppel@oebb.at Adresse: Praterstern 3 1020 Wien |
| Schulung von betrieblichem Personal | Ing. Karl Steiner Stab Betriebsleitung-Standards ÖBB-Infrastruktur AG | Tel. + 43 1 93000 35378 Fax + 43 1 93000 25260 E-Mail: karl.steiner@oebb.at Adresse: Praterstern 3 1020 Wien |
| Tankstellen | Ing. Franz Eckhardt Geschäftsfeld Service ÖBB-Produktion GmbH | Tel: +43 664 6177103 E-Mail: franz.eckhardt@oebb.at Adresse: Langaugergasse 1 1150 Wien |
| Baubetriebsplanung | Ing. Robert Herbacek Leiter Stab Baubetriebsplanung ÖBB-Infrastruktur AG | Tel.: +43 1 93000 35435 Fax: +43 1 93000 25479 E-Mail: robert.herbacek@oebb.at Adresse: Nordbahnstraße 50 1020 Wien |
| Bestellung für den Jahresfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen | Rudolf Dolezal Leiter Key Account Management Marketing & Vertrieb Netzzugang ÖBB-Infrastruktur AG | Tel.: +43 1 93000 35607 Fax: +43 1 93000 25480 E-Mail: rudolf.dolezal@oebb.at Adresse: Nordbahnstraße 50 1020 Wien |
| Bestellung von Güterverkehrszugtrassen für den Jahresfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen | Wilhelm Campagna Key Account Manager Güterverkehr Marketing & Vertrieb Netzzugang ÖBB-Infrastruktur AG | Tel.: +43 1 93000 33950 Fax: +43 1 93000 25480 E-Mail: wilhelm.campagna@oebb.at Adresse: Nordbahnstraße 50 1020 Wien |
| Bestellung von Güterverkehrszugtrassen für den Jahresfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen | Helmut Fruhmann Key Account Manager Güterverkehr Marketing & Vertrieb Netzzugang ÖBB-Infrastruktur AG | Tel.: +43 1 93000 36193 Fax: +43 1 93000 25480 E-Mail: helmut.fruhmann@oebb.at Adresse: Nordbahnstraße 50 1020 Wien |
| Bestellung von Personenverkehrszugtrassen für den Jahresfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen | Andreas Zeiler Key Account Manager Personenverkehr Marketing & Vertrieb Netzzugang ÖBB-Infrastruktur AG | Tel.: +43 1 93000 32188 Fax: +43 1 93000 25480 E-Mail: andreas.zeiler@oebb.at Adresse: Nordbahnstraße 50 1020 Wien |

| Aufgabenbereich | Kontaktperson | Kontaktdaten |
|---|---|---|
| Unterböhriger Personenverkehr | Trassenmanagement Netzzugang ÖBB-Infrastruktur AG | Tel: +43 1 93000 34916 |
| Unterböhriger Güterverkehr | Trassenmanagement Netzzugang ÖBB-Infrastruktur AG | Tel: +43 1 93000 50503 |
| Unterböhrigen Sonderzugverkehr | Trassenmanagement Netzzugang ÖBB-Infrastruktur AG | Tel: +43 1 93000 34916 |
| Ad hoc-Verkehr Personenverkehr ab dem Folgetag | Trassenmanagement Netzzugang ÖBB-Infrastruktur AG | Tel: +43 1 93000 34916 |
| Ad hoc-Verkehr Güterverkehr ab dem Folgetag | Trassenmanagement Netzzugang ÖBB-Infrastruktur AG | Tel: +43 1 93000 50503 |
| Außergewöhnliche Sendungen (technische Spezifikationen) | Trassenmanagement Netzzugang ÖBB-Infrastruktur AG | Tel: +43 1 93000 35570 |
| Ad hoc-Verkehr Verkehre für den selben Tag (erreichbar 00:00 – 23:59 Uhr) und Ad hoc-Verkehr bei unvorhergesehenen Streckensperren für den laufenden Tag und maximal für die nächsten 3 Bürotage von NZ * | Betriebsführungszentrale Netz Betrieb ÖBB-Infrastruktur AG | BFZ Wien Tel.: +43 1 93000 38131 BFZ Linz Tel.: +43 732 93000 3603 BFZ Salzburg Tel.: +43 662 93000 3603 BFZ Villach Tel.: +43 4242 93000 3603 BFZ Innsbruck Tel.: +43 512 93000 4510 |
| Verrechnung | Mag. Rogelio Olmedo Auftragsmanagement Marketing & Vertrieb Netzzugang ÖBB-Infrastruktur AG | Tel.: +43 664 6171058 Fax: +43 1 93000 25480 E-Mail: rogelio.olmedo@oebb.at Adresse: Nordbahnstraße 50 1020 Wien |
| Normen | Ing. Karl Steiner Stab Betriebsleitung-Standards ÖBB-Infrastruktur AG | Tel.: + 43 1 93000 35378 Fax: + 43 1 93000 25260 E-Mail: karl.steiner@oebb.at Adresse: Praterstern 3 1020 Wien |
| Meldung umweltgefährdender Einwirkungen | Betriebsführungszentrale Netz Betrieb ÖBB-Infrastruktur AG | BFZ Wien Tel: +43 1 93000 38132 BFZ Linz Tel: +43 732 93000 3613 BFZ Salzburg Tel: +43 662 93000 3613 BFZ Villach Tel: +43 4242 93000 3613 BFZ Innsbruck Tel: +43 512 93000 4520 |
| Rechtliche Angelegenheiten | Dr. Stefan Urmann Leiter Stab Unternehmensrecht ÖBB-Infrastruktur AG | Tel.: +43 1 93000 44703 Fax: +43 1 93000 44666 E-Mail: stefan.urmann@oebb.at Adresse: Praterstern 3 1020 Wien |
| * Als Bürozeit bei Netzzugang gilt die Zeit Montag bis Freitag von 08:00 bis 15:00 Uhr ausgenommen Feiertage sowie 24. und 31. Dezember. | | |

1.8.2 Externe Stellen

| Aufgabenbereich | Kontaktperson | Kontaktdaten |
|---------------------------------------|---|---|
| Verkehrsgenehmigung und -konzession | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Sektion IV, Abt. Sch 5 Mag. Regina Roithner | Tel.: +43 1 71162 652204 Fax: +43 1 71162 652298 E-Mail: sch5@bmvit.gv.at Adresse: Radetzkystraße 2 1030 Wien |
| Sicherheitsbescheinigung | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Sektion IV, Abt. Sch 5 Mag. Regina Roithner | Tel.: +43 1 71162 652204 Fax: +43 1 71162 652298 E-Mail: sch5@bmvit.gv.at Adresse: Radetzkystraße 2 1030 Wien |
| Zulassung von Fahrzeugen | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Sektion IV, Abt. Sch 2 | Tel.: +43 1 71162 652211 Fax: +43 1 71162 652299 E-Mail: sch2@bmvit.gv.at Adresse: Radetzkystraße 2 1030 Wien |
| Zulassung von Triebfahrzeugführern | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Sektion IV, Abt. Sch 2 | Tel.: +43 1 71162 652211 Fax: +43 1 71162 652299 E-Mail: sch2@bmvit.gv.at Adresse: Radetzkystraße 2 1030 Wien |
| Streitigkeiten und Konfliktbehandlung | Schienen-Control GmbH | E-Mail: office@schienencontrol.gv.at Adresse: Praterstraße 62-64 1020 Wien |

1.9 Europaweite Zusammenarbeit mit anderen Infrastrukturbetreibern

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Mitglied von RailNetEurope (RNE), einer Vereinigung europäischer Infrastrukturbetreiber mit Sitz in Wien. Ziel von RNE ist, den Kunden der europäischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Zugang zu ihrem Schienennetz zu vereinfachen und damit den internationalen Eisenbahnverkehr durch kompetente Beratung und ein internationales Vertriebsnetz zu beleben.

Der OSS der ÖBB-Infrastruktur AG nimmt diese Aufgaben wahr.

Weitere Informationen sind auf der RNE-Website abrufbar: <http://www.railneteuropa.com>

1.9.1 OSS – One Stop Shop der ÖBB-Infrastruktur AG

Das OSS-Netzwerk garantiert kompetente und rasche Unterstützung über alle Grenzen hinweg nach dem Motto „one face to the customer“, transparent, diskret und diskriminierungsfrei.

Nahezu jeder europäische Netzbetreiber hat mittlerweile einen OSS eingerichtet. Dessen Aufgaben sind sowohl die Hilfe beim Erlangen der nötigen Verkehrsgenehmigungen und sonstigen erforderlichen Unterlagen als auch die Betreuung vor, während und nach einer Zugfahrt. Der OSS beim Netzzugang der ÖBB-Infrastruktur AG ermöglicht eine optimale Unterstützung der Kunden bei der Verkehrsplanung sowie bei der Beschaffung von Informationen über die Benützungsbefugnisse anderer Infrastrukturbetreiber.

**Den OSS der ÖBB-Infrastruktur AG
erreichen Sie wie folgt:**

One Stop Shop
Netzzugang
Marketing & Vertrieb
Nordbahnstraße 50, 1020 Wien
Tel. +43 1 93000 33480
Fax: +43 1 93000 25480
E-Mail: oss.austria@oebb.at

Die Kontaktdaten der OSS-Ansprechpartner der RNE-Mitglieder finden Sie auf der RNE-Website <http://www.railneteuropa.com>.

1.9.2 RNE-Tools

Informationen zu den RNE-Tools PCS (ehemals PATHFINDER, Online-Tool für die internationale Zugtrassenbestellung), EICIS (Kostenschätzung des Trassenentgeltes für internationale Zugtrassen) und EUROPTIRAILS (Echt-Zeit-Information) sind über die RNE-Website <http://www.railneteuropa.com> abrufbar. Informationen zu internationalen Trassenbestellungen für Ad-hoc-Verkehre auf den Korridoren 4 und 7 siehe unter [CLICK & RIDE](#).

1.10 Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-------|--|
| AG | Aktiengesellschaft |
| AGB | Allgemeine Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag |
| BFZ | Betriebsführungszentrale |
| bmvit | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie |
| Bsb | Betriebsstellenbeschreibung |
| EisbG | Eisenbahngesetz, Bundesgesetz über das Eisenbahnwesen |
| EVU | Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| FAPLO | Fahrplananordnung |
| HVZ | Hauptverkehrszeiten |
| INV | Infrastrukturnutzungsvertrag |
| ÖBB | Österreichische Bundesbahnen |
| OSS | One Stop Shop |
| PCS | Path coordinating system |
| PRM | People with reduced mobility (eingeschränkt mobile Personen) |
| RNE | Rail Net Europe |
| SCG | Schienen-Control, Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mbH |
| SNNB | Schienennetz-Nutzungsbedingungen |
| STB | Streckenbeschreibung |
| TSI | Technische Spezifikation für die Interoperabilität |
| UIC | Union Internationale des Chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband) |

2.1 Rechtlicher Rahmen

Das EisbG bildet den rechtlichen Rahmen für den Zugang zum Schienennetz und den Erwerb von Kapazitäten auf dem Schienennetz.

2.2 Voraussetzungen für den Netzzugang

Der Zugang zur Schieneninfrastruktur erfolgt gemäß der gesetzlichen Bestimmungen in § 56 ff EisbG. Zur Nutzung der Schieneninfrastruktur sind Zugangsberechtigte (siehe Punkt 2.2.2) die über die entsprechende Sicherheitsbescheinigung (siehe Punkt 2.2.4) und zugewiesene Zugtrassen verfügen auf Basis des abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrages (siehe Punkt 2.3.2) berechtigt.

2.2.1 Voraussetzungen für Trassenbestellung und Trassenzuweisung

Um eine Trasse bestellen zu können ist der Nachweis einer aufrechten Verkehrsgenehmigung bzw. -konzession als EVU für die betreffenden Verkehrsleistungen (siehe Punkt 2.2.3) erforderlich.

Bevor die Trasse zugewiesen werden kann ist darüber hinaus der Nachweis über das Vorliegen der Sicherheitsbescheinigung (siehe Punkt 2.2.4) notwendig.

2.2.2 Wer ist zugangsberechtigt? (§ 57 EisbG)

- 1) EVU mit Sitz in Österreich;
- 2) EVU, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr;
- 3) EVU, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr;
- 4) Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;
- 5) Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

2.2.3 Verkehrsgenehmigung und -konzession

Die für den Antrag einer Verkehrsgenehmigung und -konzession erforderlichen Voraussetzungen sind bei der genehmigungserteilenden Stelle zu erfragen.

Verkehrsgenehmigung und -konzession

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie Sektion IV – Verkehr,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Ansprechstelle: Abt. Sch 5 - Eisenbahnsi-
cherheitsbehörde
Fr. Mag. Regina Roithner
Tel.: +43 1 71162 652204
Fax: +43 1 71162 652298
E-Mail: sch5@bmvit.gv.at

2.2.4 Sicherheitsbescheinigung

Im Interesse der Verkehrssicherheit müssen EVU für das Erbringen von Verkehrsdiensten auf der von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Schieneninfrastruktur über eine aufrechte Sicherheitsbescheinigung verfügen.

Gemäß §§ 37ff EisbG) werden Verlängerungen und neue Sicherheitsbescheinigungen vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) ausgestellt. Sie bestehen aus einem allgemeinen Teil („Teil A“) und einem speziellen „Teil B“, der den Zugang zum Eisenbahnnetz eines bestimmten Infrastrukturbetreibers erlaubt. Das bmvit prüft auf Ebene der Sicherheitsbescheinigung die erforderlichen Prozessbeschreibungen bzw. zu treffenden Vorkehrungen daraufhin, ob diese geeignet sind, einen sicheren Betrieb von Schienenfahrzeugen und einen sicheren Verkehr auf den Eisenbahnen zu gewährleisten.

Nähere Informationen sind auch auf der [Internetseite „Sicherheit“](#) des bmvit erhältlich.

Gültigkeitsbereich

Sicherheitsbescheinigungen für den Zugang zur Schieneninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG werden grundsätzlich entweder für deren gesamtes Streckennetz oder für den Verkehr von der Staatsgrenze bis zum nächstgelegenen Grenzbahnhof ausgestellt, wobei eine Einschränkung auf bestimmte Strecken nach Möglichkeit vermieden wird.

Eine Sicherheitsbescheinigung wird für einen bestimmten Zeitraum ausgestellt und kann auf Antrag des EVU verlängert werden.

Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung

Der Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ist schriftlich an das bmvit zu richten.

Sicherheitsbescheinigung

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie Sektion IV – Verkehr,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Ansprechstelle: Abt. Sch 5 - Eisenbahnsi-
cherheitsbehörde

Fr. Mag. Regina Roithner

Tel.: +43 1 711 62 65 2204

Fax: +43 1 711 62 652298

E-Mail: sch5@bmvit.gv.at

Das erforderliche Normenpaket wird dem EVU vom One Stop Shop (OSS der ÖBB-Infrastruktur AG) zugesandt und enthält jeweils ein Exemplar der in der Sicherheitsbescheinigung genannten Normen. Gegen Gebühr können weitere Exemplare angefordert werden.

Link zur [Liste aller relevanten nationalen Sicherheitsbestimmungen](#).

Weiters wird dem EVU ein passwortgeschützter Zugang zum Intranet der ÖBB-Infrastruktur AG eingerichtet, der ein Downloaden von Vorschriften und deren Änderungen ermöglicht.

2.2.5 Versicherungsbedingungen

Die Versicherungsbedingungen sind den Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) zum INV zu entnehmen. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Gültigkeit der Haftpflichtversicherung für Österreich erkenntlich sein bzw. nachgewiesen werden muss.

2.3 Allgemeine Geschäftsbedingungen

2.3.1 Rahmenvertrag (Framework Agreement)

Siehe Kapitel 4.4.4

2.3.2 Infrastrukturnutzungsvertrag (INV)

Sind alle Voraussetzungen gemäß Punkt 2.2.2 – 2.2.4 erfüllt und kann dem Antrag des Trassenwerbers auf Zuweisung einer Zugtrasse entsprochen werden, wird in der Folge ein INV abgeschlossen. Dieser regelt die allgemeinen Inhalte der Zusammenarbeit zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem EVU.

Bestandteile des INV sind unter anderem die AGB zum INV sowie die Zugtrassenvereinbarung, welche die Details über die zugewiesenen Trassen und eventuell bestellter sonstiger Leistungen (z.B. Verschub, Service, Gleismieten) enthält. Ein [Muster-INV](#) inkl. [AGB](#) ist im Internet im Anhang zu den SNNB veröffentlicht.

Integrierende Bestandteile der Zugtrassenvereinbarung sind:

- a) Beilage ./1: Verzeichnis der zugewiesenen Zugtrassen
- b) Beilage ./2: Verzeichnis der von der Zuweisung gemäß Beilage 1 ausgenommenen Kalendertage und Streckenabschnitte (Entfall der Zuweisung bei geplanten Streckensperren zum Jahresfahrplan)
- c) Beilage ./3: Verzeichnis der Verschub-, Zugvorbereite- und sonstigen Leistungen
- d) Beilage ./4: Ansprechpartner
- e) Beilage ./5: Zahlungsmodalitäten

2.4 Vorschriften und Normen

[Vorschriften und Normen](#) sind auf der Website der ÖBB-Infrastruktur AG unter veröffentlicht. Dort finden sich auch die nachstehenden Betriebsvorschriften.

Betriebsvorschriften

Auf den Strecken der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt der Betrieb grundsätzlich nach den Vorgaben der Betriebsvorschrift V3 und auf 567,489 km des Streckennetzes im Zugleitbetrieb nach den Vorgaben der ZSB 5 der Betriebsvorschrift V3.

Zugbegleiterloser Betrieb

Gemäß Bescheid des bmvit, GZ: BMVIT-222.110/0006-IV/SCH5/2009 vom 27. Oktober 2009 hat vor der Aufnahme des zugbegleiterlosen Betriebes, sowie vor dem Einsatz anderer Schienenfahrzeuge durch das jeweilige EVU, in Abstimmung mit dem Infrastrukturbetreiber, in den betroffenen Betriebsstellen/Bahnsteigbereichen jedenfalls eine Evaluierung durchgeführt zu werden (z.B. Sicht auf zustimmendes Signal, Haltpunkt des Zuges, Bahnsteigspalt).

Technische Spezifikation Interoperabilität für eingeschränkt mobile Personen (TSI PRM)

Die Entscheidung der Kommission vom 21. Dezember 2007 über die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (2008/164/EG), kurz TSI PRM, kann unter folgendem Link kostenlos heruntergeladen werden: <http://eur-lex.europa.eu>

Weiterbildungsveranstaltung

Für die Aufrechterhaltung des Netzzuganges ist die Teilnahme am Fachseminar Betrieb für das EVU verpflichtend. Nähere [Informationen zur betrieblichen Fachausbildung](#) finden sich im Internet.

Verhalten bei Unregelmäßigkeiten während der Zugfahrt

Jedes EVU, welches das Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG und die dazugehörigen Tunnel befährt, hat die Fahrgäste über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten und die Benutzung der Sicherheitseinrichtungen im Zug in geeigneter Weise aufzuklären. Das EVU ist daher verpflichtet, Sicherheitshinweise in den Waggons an gut geeigneten Stellen anzubringen (z.B. in den Eingangsbereichen). Diese Sicherheitshinweise haben jedenfalls folgendes zu umfassen:

- Ansprechpartner bei Unregelmäßigkeiten
- Hinweise auf Sicherheitseinrichtungen und deren Anwendung
- Verhalten im Brandfall
- Verhalten beim Verlassen des Zuges (Evakuierungsfall)

Weiters wird – insbesondere im Personenfernverkehr – die Information der Fahrgäste über Druckmedien bzw. Informationsfolder an den Sitzplätzen bzw. mittels Lautsprecherdurchsagen empfohlen.

Koordination gem. § 8 AschG (ArbeitnehmerInnenschutzgesetz)

Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet deren Auftragnehmer bzw. Subauftragnehmer, die Leistungen auf der von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Schieneninfrastruktur erbringen sollen, der ÖBB-Infrastruktur AG „zeitgerecht“ und nachweislich vor Durchführung dieser beabsichtigten Leis-

tungen bekannt zu geben, damit die ÖBB-Infrastruktur AG eine entsprechende Koordination gem. § 8 AschG durchführen kann.

Hierbei sind insbesondere auch Art und Umfang der beabsichtigten Leistung sowie die genaue Örtlichkeit der beabsichtigten Leistungserbringung bekanntzugeben. Weiters ist auch ein Ansprechpartner des Auftragnehmers bzw. Subauftragnehmers bekanntzugeben.

Sollte eine zeitgerechte Bekanntgabe im obigen Sinne unterbleiben, sodass seitens des Infrastrukturbetreibers keine entsprechende Koordination gem. § 8 AschG durchgeführt werden kann, ist die Erbringung von Leistungen durch Auftragnehmer bzw. Subauftragnehmer des Eisenbahnverkehrsunternehmens auf der von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Schieneninfrastruktur unzulässig.

Streckenkenntnis für Umleitungsstrecken

Das EVU hat für die Durchführung der geplanten Umleitungsverkehre gemäß Betriebsstörungskonzept im Falle einer Umleitung dafür Sorge zu tragen, dass eine ausreichende Anzahl von Mitarbeitern mit Streckenkenntnis für die Umleitungsstrecke bereit stehen (siehe SNNB-Anhang „Handbuch Abweichungsmanagement“ Punkt 9.3).

2.5 Außergewöhnliche Sendungen

Eine Sendung gilt als außergewöhnlich, wenn wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Bahnanlagen oder Wagen besondere Maßnahmen erforderlich sind und sie deshalb nur unter besonderen technischen und/oder betrieblichen Bedingungen transportiert werden kann.

Angaben zur Behandlung von außergewöhnlichen Sendungen bzw. zum Verkehr von Schienenfahrzeugen ohne gültiger Netzzulassung sind dem [Handbuch für die Behandlung von außergewöhnlichen Sendungen](#) (NZ-VA-721-01) zu entnehmen. Unter diesem Link können auch weitere streckenbezogene Informationen (wie z.B. Profile) abgefragt werden.

2.6 RID-Güter und Umweltschutz

2.6.1 RID-Güter (Gefahr-Güter)

Für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn gelten im nationalen und im internationalen Eisenbahnverkehr die Vorschriften der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID). Weiters sind das Gefahrgutbeförderungsgesetz - insbesondere der 5. Abschnitt – sowie die Bestimmungen des UIC-Merkblattes 471-3 einzuhalten. Relevante Daten, insbesondere die jährliche Menge an beförderten Gefahrgütern nach Klassen, sind von den EVU zumindest einmal jährlich mit Fahrplanwechsel bzw. über Anforderung der ÖBB-Infrastruktur AG kostenlos zur Verfügung zu stellen.

2.6.2 Umweltschutz

Bei der Nutzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Schieneninfrastruktur sind die einschlägigen internationalen und österreichischen umweltrechtlichen Vorgaben (vor allem Lärm-, Emissions-, Abfallwirtschaftsgesetz) einzuhalten. Kommt es zu umweltgefährdenden Ereignissen oder Vorfällen (z.B. Kontamination, Lärm, Erschütterung, Emissionen) oder drohen solche, hat das EVU – ungeachtet der gesetzlichen oder vertraglich vereinbarten Schadenstragungsregeln – folgende Maßnahmen unverzüglich zu ergreifen:

- Verständigung der Dienststellen des öffentlichen Sicherheitsdienstes (z.B. Feuerwehr)
- Wahrnehmung sonstiger gesetzlicher Meldepflichten
- Benachrichtigung der ÖBB-Infrastruktur AG (Betriebsführungszentralen) gemäß nachfolgenden Angaben:

| Meldung umweltgefährdender Ereignisse/Vorfälle | |
|--|--------------------------|
| BFZ Wien | Tel: +43 1 93000 38132 |
| BFZ Linz | Tel: +43 732 93000 3613 |
| BFZ Salzburg | Tel: +43 662 93000 3613 |
| BFZ Villach | Tel: +43 4242 93000 3613 |
| BFZ Innsbruck | Tel: +43 512 93000 4520 |

- Innerhalb der nächsten 3 Werktage hat per Email eine Information an die Umweltabteilung der ÖBB-Infrastruktur AG mit Angaben über Unfalldaten, eingeleitete Maßnahmen, Menge und Art des umweltgefährdeten Stoffes und an wem in der Infrastruktur AG der Unfall gemeldet wurde, zu erfolgen:

| Info umweltgefährdender Ereignisse/Vorfälle | |
|---|---|
| Stab BL/IMS Umwelt | Email: infra.umwelt@oebb.at |

2.7 Zulassung und Kompatibilitätsüberprüfung von Schienenfahrzeugen

2.7.1 Behördliche Zulassung von Schienenfahrzeugen

Voraussetzung für den Einsatz von Schienenfahrzeugen am Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG ist – abgesehen von den gemäß Eisenbahngesetz vorgesehenen Ausnahmefällen – eine Zulassung durch das bmvit oder bei nicht vernetzten Bahnen gemäß Deregulierungsgesetz durch die jeweilige Landesbehörde. Die behördliche Zulassung kann unter Beachtung des § 41 des Eisenbahngesetzes entfallen (Anerkennung ausländischer Rechtsakte).

| Zulassung von Schienenfahrzeugen |
|--|
| Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Sektion IV, Abt. Sch 2 Radetzkystraße 2, 1030 Wien Tel.: +43 1 711 62 65 2211 Fax: +43 1 711 62 65 2299 E-Mail: sch2@bmvit.gv.at |

2.7.2 Kompatibilitätsüberprüfung (Netzzulassung) von Schienenfahrzeugen

Nach der Zulassung durch das bmvit und auch dann, wenn gemäß EisebG (insbesondere gemäß § 36 oder § 41 leg. cit.) keine Zulassung des bmvit erforderlich ist, muss die Kompatibilität der Fahrzeuge mit der Infrastruktur nachgewiesen werden. Für dieses Verfahren ist die Zulassungsstelle der ÖBB-Infrastruktur AG zuständig. Sie stellt eine Netzzulassung aus, mit der das Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG benützt werden darf.

Kompatibilitätsüberprüfung und Netzzulassung von Schienenfahrzeugen

ÖBB-Infrastruktur AG
Stab Betriebsleitung
Fahrzeugtechnik/Zulassung
Praterstern 3, 1020 Wien
Tel.: +43 1 93000 32634
Fax: +43 1 93000 838-31649
E-Mail: infra.betriebsleitung@oebb.at

Es wird im Sinne einer kurzen Verfahrensdauer empfohlen, beide Verfahren gegebenenfalls parallel zu führen. Nähere Informationen finden sich im [Internet](#).

„Genehmigungsfreie“ Fahrten

Für die in § 36 EisbG genannten „genehmigungsfreien“ Fahrten ist keine Genehmigung des bmvit erforderlich. Hier ist ausschließlich die Zulassungsstelle der ÖBB-Infrastruktur AG zuständig.

2.8 Zulassung von Personal

Erforderliche Ausbildungsmaßnahmen werden gemäß § 75c EisbG seitens der EVU und der ÖBB-Infrastruktur AG angeboten. Eine Liste jener EVU, die Schulungsmaßnahmen zum Erwerb der Orts- sowie Streckenkenntnis anbieten, wird auf dem [Webportal des Geschäftsbereiches Netzzugang](#) der ÖBB-Infrastruktur AG veröffentlicht. Informationen über die seitens der ÖBB-Infrastruktur AG angebotene [betriebliche Fachausbildung](#) finden sich ebenfalls im Internet.

2.8.1 Triebfahrzeugführer

Für die Anerkennung ausländischer Ausbildungen und die Festlegung von ergänzenden österreichischen Ausbildungen von Triebfahrzeugführern ist das bmvit zuständig.

Zulassung von Triebfahrzeugführern

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Sektion IV, Abt. Sch2
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Tel.: +43 1 711 62 65 2211
Fax: +43 1 711 62 65 2299
E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

2.8.2 Betriebsbedienstete

Für die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern von EVU ist das EVU verantwortlich.

Bei Mitarbeitern von Auftragnehmern der ÖBB-Infrastruktur AG, ist eine Anerkennung von Ausbildungen für einen Einsatz am Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG durch den Stab Betriebsleitung-Standards erforderlich.

Ein Einsatz dieser Mitarbeiter erfordert darüber hinaus gemäß § 62 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz eine betriebliche Erfahrung bei sicherheitsrelevanten Arbeiten.

Betriebsbedienstete der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Züge begleiten, auf Bahnhöfen Dienste und Hilfestellung für Reisende leisten und Fahrkarten verkaufen, müssen gemäß den Kapiteln

- 4.1.4 Betriebliche Regelungen,
- 4.1.6 Berufliche Qualifikationen,
- 4.2.4 Betriebliche Regelungen und
- 4.2.6 Berufliche Qualifikationen

der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ (TSI PRM) ausgebildet sein, wenn sie im Anwendungsbereich der TSI PRM (Kap. 1.1 und 1.2 der TSI PRM) tätig sind.

Sollten Mitarbeiter eine der oben angeführten Bestimmungen nicht erfüllen, so dürfen diese nicht als Betriebsbedienstete am Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG eingesetzt werden.

**Anerkennung von Ausbildungen für
Betriebsbedienstete**

ÖBB-Infrastruktur AG
Stab Betriebsleitung-Standards
Praterstern 3, 1020 Wien
Tel. + 43 1 93000 35378
Fax + 43 1 93000 25260
E-Mail: infra.betriebsleitung@oebb.at

3 Allgemeine Angaben zum Schienennetz

3.1 Einführung

Das von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebene Streckennetz gliedert sich in Kern- und Ergänzungsnetz (siehe Karte „Netzsegmentierung“ aus dem Infrastrukturatlas, siehe Anhänge der SNNB).

Eine Zusammenfassung des gesamten SNNB-Kartenmaterials ist in den Anhängen der SNNB enthalten.

3.2 Charakteristik des Schienennetzes

3.2.1 Angaben zur Schieneninfrastruktur

Eine umfassende Übersicht über die technische Ausrüstung und weiterer Infrastrukturkriterien des Streckennetzes finden Sie in den Streckenbeschreibungen (STB), welche in den Anhängen der SNNB enthalten sind.

3.2.2 Zusammenhängende Eisenbahnnetze

Das von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebene Streckennetz wird umgeben von den Netzen der folgenden Bahnen:

- Deutsche Bahn – DB Netz AG (DB)
- Tschechische Eisenbahnen – České dráhy, a.s. (CD)
- Slowakische Eisenbahnen – Železnice Slovenskej republiky (ZSR)
- Ungarische Eisenbahnen – Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (VPE)
- Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn – Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG/Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút-Rt. (Raaberbahn AG)
- Slowenischen Eisenbahnen – Slovenske železnice (SZ)
- Italienischen Eisenbahnen – Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI)
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB)

Angaben über die Netze der oa. Nachbarbahnen sind in den [Schienennetz-Nutzungsbedingungen](#) (Network Statements) der jeweiligen Infrastrukturbetreiber enthalten.

Grenzbahnhöfe:

Tschechien:

Summerau (– Horni Dvoriste)
Gmünd NÖ (– Ceske Velenice)
Retz (– Satov)
(Hohenau –) Breclav

Slowakei:

Marchegg (– Devinska Nova Ves)
(Kittsee –) Petrzalka

Ungarn:

(Nickelsdorf –) Hegyeshalom
(Loipersbach-Schattendorf –) Sopron Deli
(Jennersdorf –) Szentgotthard
(Ebenfurth –) Sopron (Gysev)

Italien:

(Arnoldstein –) Tarvisio Boscoverde
(Sillian –) San Candido / Innichen
Brennero / Brenner

Slowenien:

Spielfeld Straß (– Sentilj)
Bleiburg – Prevalje
(Rosenbach –) Jesenice

Deutschland:

(Bregenz / Wolfurt –) Lindau / Reutin
Kufstein (– Kiefersfelden)
Vils – Pfronten-Steinach
Ehrwald Zugspitzbahn – Griesen
Scharnitz – Mittenwald
Salzburg Hbf. (– Freilassing)
Braunau / Inn – Simbach / Inn
(Schärding –) Passau

Schweiz:

(Feldkirch –) Buchs (SG)
(Bregenz / Wolfurt –) St. Margarethen

Eine Übersicht der [Bahnen in Österreich](#) (Eisenbahninfrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen) wird von der Schienen-Control zur Verfügung gestellt.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der mit dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG verbundenen inländischen Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber sind unter folgenden Links abrufbar:

- [Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH](#)
- [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](#)
- [Steiermärkische Landesbahnen](#)
- [Wiener Lokalbahnen AG](#)

3.2.3 Anschlussbahnen

[Hier](#) finden Sie eine Übersichtskarte der Anschlüsse zu Anschlussbahnen die über das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG erreicht werden können.

3.3 Schienennetzbeschreibung

Der aktuelle Stand der verfügbaren Strecken der ÖBB-Infrastruktur AG inklusive Hinweisen zu beantragten Betriebseinstellungen ist im [SNNB-Anhang](#) abrufbar.

3.3.1 Geografische Beschreibung

Das von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebene Schienennetz umfasst mit Stand 1. Jänner 2011 ca. 1.178 Betriebsstellen (Bahnhöfe, Haltestellen, Ladestellen) und 5.146 Streckenkilometer (10.143 Gleiskilometer, davon 7.969 km mit elektrischer Oberleitung überspannt). Das Streckennetz umfasst weiters 803 Stellwerke (davon mehr als 200 elektronisch), 233 Tunnel und Galerien, ca. 6.700 Brücken und Viadukte und ca. 4.000 Eisenbahnkreuzungen (Bahnübergänge).

3.3.1.1 Anzahl der Streckengleise

Die Anzahl der Streckengleise ist in der STB ersichtlich bzw. in generalisierter Form im Infrastruktur-atlas dargestellt (siehe Anhänge der SNNB).

3.3.1.2 Spurweite und Gleisabstand

Angaben über die Spurweite der Gleise sowie die Gleisabstände (von zwei oder mehr Gleisen zueinander) sind in der STB enthalten (siehe Anhänge der SNNB). Das Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG besteht seit Fahrplanwechsel 2010/2011 ausschließlich aus Strecken mit der in Europa üblichen Normalspurweite von 1435 mm.

3.3.1.3 Bahnhöfe und Haltestellen

Detaillierte Angaben über Betriebsstellen sind in der [Betriebsstellenbeschreibung](#) (Bsb) ersichtlich.

Angaben zur Verfügbarkeit von Verkehrsstationen sind im [SNNB-Anhang](#) angeführt.

3.3.1.4 Streckenöffnungszeiten

Die planmäßig für 2012 vorgesehenen Streckenöffnungszeiten können dem Anhang „Streckenöffnungszeiten“ entnommen werden (siehe Anhänge der SNNB). Eine Übersicht der Strecken ohne durchgehenden Betrieb ist in den Anhängen der SNNB als Kartendarstellung enthalten.

Trassenbestellungen, die außerhalb der definierten und veröffentlichten Streckenöffnungszeiten liegen, werden grundsätzlich abgelehnt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG behält sich das Recht vor, die Streckenöffnungszeiten bei Rückgang der Nachfrage einzuschränken.

3.3.2 Ressourcen

3.3.2.1 Lademaß

Das Vorhandensein einer Lademaßmeseinrichtung ist in der [Bsb](#) angegeben.

3.3.2.2 Maximales Wagenzuggewicht

Das maximale Wagenzuggewicht (Zughakengrenzlast und geschwindigkeitsabhängige Belastung) für ziehende Triebfahrzeuge ist den [streckenbezogenen Fahrplanunterlagen](#) zu entnehmen (Belastungstafel und S-Wert).

3.3.2.3 Maximale Gradiente

Die maximale Gradiente Richtung 1 und Richtung 2 sind in der STB angegeben (siehe Anhänge der SNNB).

3.3.2.4 Höchstgeschwindigkeit

Die maximale Betriebsgeschwindigkeit ist in der STB angegeben (siehe Anhänge der SNNB).

3.3.2.5 Maximale Zuglänge

Die maximale Zuglänge ergibt sich aus der Fahrplanlage und den Bahnhofgleislängen bzw. Bahnsteiglängen der befahrenen Strecke. Ein Zug gilt als überlang, wenn dessen Länge die Aufnahmefähigkeit eines Bahnhofes überschreitet.

Personenbefördernde Züge dürfen grundsätzlich nicht länger sein als die Bahnsteigkanten der Bahnhöfe und Haltestellen, in denen der Zug zum Aus- und Einsteigen hält. Ein Personenzug gilt dann nicht als überlang, wenn am Zugschluss abgesperrte Wagen transportiert werden und daher das Ein- und Aussteigen bei nicht abgesperrten Wagen an einer Bahnsteigkante möglich ist.

Ausnahmen sind in besonderen Einzelsituationen möglich, wobei das EVU in jedem Einzelfall alle gemäß § 49 der DV V3 zum Schutz der Reisenden erforderlichen Maßnahmen in eigener Verantwortung trifft (Information der Reisenden über die gebotenen Ausstiegsmöglichkeiten), wenn trotz Ausschöpfung aller Möglichkeiten gemäß § 49 (4) ein Halten an einer ausreichend langen Bahnsteigkante nicht möglich ist.

Bahnhofgleis- bzw. Bahnsteiglängen können der [Bsb](#) entnommen werden.

3.3.2.6 Energieversorgung – Elektrischer Weg – Oberleitung

Angaben zum Stromsystem sind in der STB ersichtlich (siehe Anhänge der SNNB). Eine Übersicht über die Traktionsart ist in generalisierter Form im Infrastrukturatlas dargestellt (siehe Anhänge der SNNB).

3.3.2.7 Streckenklasse

Der aktuell gültige Stand bezüglich Streckenklasse ist aus dem Streckentitelblatt der jeweiligen Streckenliste ersichtlich (siehe passwortgeschützter Bereich der [Infrastruktur – Regelwerke](#)).

Zusätzlich ist in den Anhängen der SNNB die aktuelle Streckenklassenkarte als Übersichtskarte, sowie Angaben zu Schleifgleisen und Einschränkungen einzelner Betriebsstellengleise verfügbar.

Der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Streckenklasse bzw. ergänzende Informationen sind in den Vorbemerkungen zu den Streckenbeschreibungen enthalten (siehe Dokument in den Anhängen der SNNB).

3.3.2.8 Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung

Die VzG-Fahrplanunterlage „Auflistung der Strecken und Triebfahrzeuge für Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung“ enthält Informationen für die Differenzierung der Geschwindigkeiten für „leichtere und bogenfreundliche“ Fahrzeuge gegenüber „normalen“ Fahrzeugen sowie alle Strecken, auf denen mit erhöhter Seitenbeschleunigung gefahren werden kann, sowie die zugehörigen Triebfahrzeugkategorien und Triebfahrzeuge. Die VzG-Fahrplanunterlage „Auflistung der Strecken und Triebfahrzeuge für Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung“ ist in den Anhängen der SNNB veröffentlicht.

3.3.3 Betriebsführung

Die Betriebsführung sorgt netzweit für den sicheren Betriebsablauf, für die Pünktlichkeit der Züge und informiert über die Betriebslage. Die verschiedenen Betriebsführungssysteme sind der STB und der Karte „Zugleitbetrieb“ zu entnehmen (siehe Anhänge der SNNB).

3.3.3.1 Signalsystem

Das Signalisierungssystem ist der STB zu entnehmen (siehe Anhänge der SNNB).

Hinsichtlich der Streckenausrüstung mit [ETCS](#) (European Train Control System, dem Europäischen System für die Zugsteuerung und Zugsicherung) und damit in Zusammenhang stehende Voraussetzungen betreffend Befahrbarkeit von Strecken gibt es im Internet folgende Informationen:

- Allgemeine Informationen, Ansprechpersonen
- ETCS-Status & Probestrecken
- Anforderung an Fahrzeuge
- ETCS-Ausbauplan mit Übersichtskarte

Die Neubauabschnitte Wienerwaldtunnel (Abzweigung Knoten Hadersdorf – Tullnerfeld – Knoten Wagram) und Unterinntal (Kundl-Radfeld – Abzw. Baumkirchen) sind nur mit ETCS Level 2 ausgerüstet. Alle anderen Strecken mit ETCS-Ausrüstung können auch mit PZB befahren werden (Dualbetrieb ETCS und PZB).

Wenn ein Abschnitt der NBS Wien-Hadersdorf – Knoten Wagram und/oder Kundl/Radfeld – Stans – Fritzens-Wattens befahren werden soll und das führende Fahrzeug nicht mit tauglichem ETCS ausgerüstet ist, so hat das EVU vor Beginn der Fahrt bzw. beim Passieren der Staatsgrenze den Infrastrukturbetreiber zu informieren und eine Umleitung über die entsprechende Bestandsstrecke zu bestellen. Wird die ETCS Einrichtung während der Fahrt gestört und soll ein Abschnitt der Neubaustrecke Wien-Hadersdorf – Knoten Wagram und/oder Kundl/Radfeld – Stans – Fritzens-Wattens befahren werden, so hat der Triebfahrzeugführer unmittelbar nach Auftreten der Störung den Fahrdienstleiter zu verständigen. Der Infrastrukturbetreiber leitet diesfalls den Zug über die entsprechende Bestandsstrecke um.

3.3.3.2 Verkehrsüberwachung

Angaben zur Rechnerunterstützten Zugüberwachung sind der Karte „Streckenübersicht Rechnerunterstützte Zugüberwachung“ aus dem Infrastrukturatlas und der STB zu entnehmen (siehe Anhänge der SNNB).

3.3.3.3 Zugfunk

Nähere Angaben zum Zugfunk können der Karte „Zugfunk“ aus dem Infrastrukturatlas entnommen werden (siehe Anhänge der SNNB).

3.3.3.4 GSM-R

Die ÖBB rüsten ihr Zugfunksystem auf den europäischen Standard GSM-R auf. Auf etlichen Strecken wurde GSM-R bereits in Betrieb genommen, auf weiteren Strecken steht die GSM-R Inbetriebnahme kurz bevor.

Der offizielle [GSM-R-Inbetriebnahmeplan](#) mit allen relevanten Daten zu den Inbetriebnahmen ist im Internet veröffentlicht.

Unter dem oa. link finden sich weiters Kontaktpersonen / Hotline für technische Rückfragen und diverse Dokumente zum Download (Ausbauplan, Bestellformulare, Informationen über Endgeräte etc.).

Ergänzend finden sich im Internet [Informationen zu GSM-R auf dem Streckennetz der DB Netz AG](#) bzw. können diese beim zentralen [OSS der DB Netz AG](#) erfragt werden.

Die für die Durchführung der Zugfahrt notwendige Benützung der Telekommunikationsanlagen (u.a. auch von GSM-R-SIM-Karten) ist eine Mindestleistung des Netzzuganges und als solche im Standardpaket Zugtrasse und Zugfahrt (siehe Punkt 1.1 des [Produktkataloges Netzzugang](#)) enthalten.

3.3.3.5 Stellwerke

Die Art der Stellwerksanlagen ist der STB zu entnehmen (siehe Anhänge der SNNB).

3.3.4 EVU am Netz

Die auf dem Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG zugelassenen EVUs sind unter [Netzzugang](#) auf der ÖBB-Infrastruktur AG Website ersichtlich. Weitere Informationen finden Sie auf der [Website der Schienen-Control](#).

3.4 Nutzungseinschränkungen und Verkehrseinschränkungen

3.4.1 Außerbetriebsetzung von Wiegeeinrichtungen

Die Termine für die Außerbetriebsetzung (Wartung und Nacheichung) von Gleisbrückenwaagen und Fahrtwiegeanlagen werden während der Wartungssaison (März bis November) laufend etwa alle ein bis zwei Monate in den Anhängen der SNNB veröffentlicht.

3.4.2 Umweltschutzbedingte Nutzungsvorschriften und –beschränkungen

Nähere Angaben sind im Punkt 2.6.2 Umweltschutz zu entnehmen.

3.4.3 Nutzungsvorschriften und –beschränkungen für Gefahrguttransporte

Nähere Angaben sind im Punkt 2.6.1 RID-Güter zu entnehmen.

3.4.4 Nutzungsbeschränkungen für Tunnel

Angaben zu Tunnel sind der STB zu entnehmen (siehe Anhänge der SNNB). Zu eingeschränkter Infrastrukturverfügbarkeit von Tunnel bei Neubaustrecken siehe Punkt 3.5.3.

3.4.5 Nutzungsbeschränkungen für Brücken

Angaben zu Brücken sind in der B45, Technische Richtlinie für Eisenbahnbrücken und sonstige konstruktive Ingenieurbauwerke, auf der Website www.regelplanung.at ersichtlich.

3.4.6 Streckenabschnitte mit Erfordernis einer Notbremsüberbrückung

Auf Streckenabschnitten, in denen die Notbremsüberbrückung anzuwenden ist (NBÜ-Bereiche), dürfen nur Schienenfahrzeuge verkehren, die technisch mit einer entsprechenden Möglichkeit zur Notbremsüberbrückung ausgestattet sind (Ausnahmen siehe Betriebsvorschrift V3, § 31 „Bestimmungen für das Befahren von NBÜ-Bereichen“).

Eine Auflistung der NBÜ-Bereiche ist in den [Anhängen der SNNB](#) enthalten bzw. sind entsprechende Angaben in den [Streckenlisten](#) (Streckentitelblatt) angeführt. Im Infrastrukturatlas (siehe SNNB-Anhang „Infrastruktur“) ist eine Karte mit verorteten NBÜ-Bereichen enthalten.

3.4.7 Streckenabschnitte mit ladegutbedingten Nutzungseinschränkungen

Um ein Abwehen des Ladegutes zu minimieren, dürfen Züge, welche Kohle ohne Sicherung in nicht gedeckten Wagen mit sich führen, zwischen Bernhardsthal Fbf und Hohenau, von km 72,1 bis km 70,5, nur mit Vmax. 30 km/h fahren.

Wegen Verschmutzung des Siebertunnels, hervorgerufen durch fluggefährdetes Ladegut (z.B. Hackschnitzel, Kohle), sind beladene Ganzzüge mit Kohle und Holzhackschnitzel tunlichst nicht über die Strecke 130 (Siebertunnel) sondern über die Strecke 101 zu führen. Leerwagenzüge sind von dieser Maßnahme nicht betroffen.

Wegen Verschmutzung des Bosrucktunnels dürfen Züge, welche nicht gesicherte, fluggefährdete Ladegüter (z.B. Hackschnitzel) in nicht gedeckten Wagen mit sich führen, zwischen Spital am Pyhrn und Ardning, von km 91,9 bis km 96,7 nur mit Vmax 40 km/h fahren.

Von den vorgenannten Bestimmungen betroffene Züge sind vom EVU zwingend bei Trassenanmeldung bzw. spätestens vor Abfahrt der ÖBB-Infrastruktur AG bekanntzugeben.

3.4.8 Streckenabschnitte mit Nutzungseinschränkung aufgrund Bewilligungslage

„Unterinntal“ – Bestandsstrecke Abschnitt Kundl – Baumkirchen:

Derzeitige Bescheidlage:

Gemäß Bescheid Zl. GZ 825045/11-II/C/12/02 vom 24.4.2002 ist das der Bewilligung zugrunde liegende Betriebsprogramm des jeweiligen Abschnittes einzuhalten.

Das Betriebsprogramm beschränkt die Verfügbarkeit wie folgt:

Tag 6 – 22 Uhr:

5 Nahgüterzüge (90 km/h; 250m lang; 525 Tonnen) und 4 Lokzüge (120km/h; 16m lang; 84 Tonnen)

Nacht 22 – 6 Uhr:

4 Nahgüterzüge (90 km/h; 250m lang; 525 Tonnen) und 2 Lokzüge (120km/h; 16m lang; 84 Tonnen)

Somit ist nach der derzeitigen Bewilligungslage nur eine eingeschränkte Trassenvergabe möglich.

Informativ dürfen wir darauf hinweisen, dass seitens der ÖBB-Infrastruktur AG bereits eine Änderung des Betriebsprogrammes beantragt wurde, in dem die Beschränkung des Zugverkehrs mit einem Lärmemissionspegel in Abhängigkeit gesetzt wird.

Dadurch würden die oben genannten Einschränkungen der Zugzahlen gelockert.

Die Verfügbarkeit der Strecke wäre allerdings auch durch das neue Betriebsprogramm weiterhin eingeschränkt.

Aus Sicht der ÖBB-Infrastruktur AG wird mit der Genehmigung noch vor Fahrplanwechsel 2012/2013 gerechnet.

3.5 Verfügbarkeit der Infrastruktur

Die ÖBB-Infrastruktur AG führt grundsätzlich alle Arbeiten so aus, dass die Auswirkungen auf die Verkehrsleistungen des EVU so gering wie möglich gehalten werden. Arbeiten an der Schienen-Infrastruktur berechtigen das EVU grundsätzlich nicht zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen oder Anlastung von Aufwendungen gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG, es sei denn, die Störung in der Betriebsabwicklung wäre grob fahrlässig oder vorsätzlich verursacht.

3.5.1 Baubetriebsplanung

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist zur Betriebsführung am Streckennetz der ÖBB beauftragt. Dieser Auftrag beinhaltet auch die Verfügbarkeit des Streckennetzes in größtmöglichem Umfang zu gewährleisten.

Notwendige Arbeiten (entsprechend den Richtlinien der UIC) oder Maßnahmen – wie Investitions- oder Ersatz-Investitionsvorhaben, Instandhaltungsarbeiten, Wartungsarbeiten, Kontrolltätigkeiten etc. werden nach dem geltenden Prozess der „Baubetriebsplanung“ durchgeführt.

Geplante Arbeiten werden den EVU bekannt gegeben. Daraus resultierende Maßnahmen (wie Umleitungen, Schienen-Ersatzverkehre) werden den EVU grundsätzlich sechs Monate, spätestens jedoch zwei Monate vor Beginn der Arbeiten durch die ÖBB-Infrastruktur AG bekannt gegeben. Über alle anderen Arbeiten oder Maßnahmen informiert die ÖBB-Infrastruktur AG das EVU ehest möglich mittels Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten (LA) oder Fahrplananordnung (FAPLO).

Ein monatlich aktualisierter [Baubetriebsplan](#) ist im Internet zu finden.

In den [Anhängen der SNNB](#) sind Übersichtskarten über die Gesamtsperren 2013 sowie Bereiche mit sonstigen baubedingten Betriebseinschränkungen zu finden.

Für Belange der Baubetriebsplanung und das Management von Infrastruktureinschränkungen ist seitens der ÖBB-Infrastruktur AG der Stab Baubetriebsplanung Ansprechpartner der EVU.

| Baubetriebsplanung |
|--|
| Ing. Robert Herbacek Stab Baubetriebsplanung ÖBB-Infrastruktur AG Nordbahnstraße 50, 1020 Wien Tel.: +43 1 93000 35435 Fax: +43 1 93000 25479 E-Mail: robert.herbacek@oebb.at |

3.5.2 Streckenspezifische Informationen

Aufgrund von **Infrastruktureinschränkungen im Zuge des Umbaus Salzburg Hbf und von geplanten Großsperren im grenznahen Raum** gibt es für Verkehre über Salzburg Hbf seit Fahrplan 2010 bis voraussichtlich Ende 2013 eine maximal zulässige Gesamtzuglänge von 610 m.

Einschränkungen betreffend **Errichtung des Bahnhofes Wien Hbf** sind unter Punkt „4.4.6 Besonderheiten der Angebotsplanung im Zusammenhang mit der Errichtung des Bahnhofes Wien Hbf“ angeführt.

Aufgrund von Infrastruktureinschränkungen im Zuge des **Umbaus Linz Hbf Ostkopf** werden Güterzüge Richtung Salzburg grundsätzlich über Linz Vbf Ost und Richtung Wien über Linz Vbf West transportiert. Darüber hinaus sind in Linz Hbf zwischen 05:00 Uhr und 22:00 Uhr Aufenthalte für Triebfahrzeugführerablösen bei Güterzügen nicht möglich.

3.5.3 Eingeschränkte Infrastrukturverfügbarkeit durch Wartungsfenster

Für den Jahresfahrplan 2013 werden Wartungsfenster (Zeitfenster für gleisgebundene periodisch wiederkehrende Tätigkeiten) definiert werden. In Abhängigkeit der künftigen Instandhaltungsstrategie ist die Einführung dieser Wartungsfenster geplant. Die EVU werden rechtzeitig informiert, auf welchen Strecken und in welchem zeitlichen Umfang diese geplant sind.

Zeitgleich werden entsprechende Informationen in die SNNB aufgenommen und die EVU über den OSS gesondert verständigt.

3.6 Bahnhöfe und Haltestellen

Detaillierte Angaben über Betriebsstellen sind in der [Betriebsstellenbeschreibung](#) (Bsb) ersichtlich. Angaben zur Verfügbarkeit von Verkehrsstationen sind im [SNNB-Anhang](#) angeführt.

3.6.1 Einstiegshilfen

Die Betriebsstellen, wo Rollstuhl-Hebelifte zur Verfügung stehen, sind den Anhängen der SNNB zu entnehmen.

Die Zuständigkeit für Einstiegshilfen sowie der Betriebsbereich von Einstiegshilfen wird zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Infrastrukturbetreiber einvernehmlich festgelegt. (vgl. TSI PRM Pkt. 4.1.2.21.1.; Pkt. 4.1.4.; Pkt. 4.2.2.12.3.2)

Einstiegshilfen müssen jedenfalls den Kapiteln

- 4.1.2.21 Einstiegshilfen für Rollstuhlfahrer,
- 4.1.4 Betriebliche Regelungen und
- 5 Interoperabilitätskomponenten

der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ (TSI PRM) entsprechen, wenn sie im Anwendungsbereich der TSI PRM (Kap. 1.1 und 1.2 der TSI PRM) eingesetzt werden (bei neuen/r, umgerüsteten/r oder erneuerten/r Fahrzeugen oder Infrastruktur).

3.6.2 Fahrkartenautomaten

Sofern Fahrkartenautomaten in den Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens fallen, müssen sie den Kapiteln

- 4.1.2.9.2 Fahrkartenschalter, Informations- und Kundenbetreuungsschalter / Anforderungen an die Interoperabilitätskomponente,
- 4.1.4 Betriebliche Regelungen und
- 5 Interoperabilitätskomponenten

der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ (TSI PRM) entsprechen, wenn sie im Anwendungsbereich der TSI PRM (Kap. 1.1 und 1.2 der TSI PRM) aufgestellt werden.

Hinweis: Für Fahrkarten- und Informationsschalter, Einrichtungsgegenstände und frei stehende Objekte sowie Reisezentren, die von einem EVU aufgestellt und betrieben werden, sind im Anwendungsbe-

reich der TSI PRM die entsprechenden Spezifikationen der TSI PRM zu berücksichtigen und die sich hieraus ergebenden Zuständigkeiten und Verantwortungen im Nutzungsvertrag festzulegen.

3.7 Güterverkehrsterminals

Eine [Übersichtskarte der Güterterminals in Österreich](#) inkl. der Kontaktdaten der Betreiber ist auf der ÖBB-Infrastruktur AG Website ersichtlich.

3.8 Serviceeinrichtungen

3.8.1 Verschubbahnhöfe

Von der ÖBB-Infrastruktur AG werden acht Verschubknotenbahnhöfe betrieben. Weitere Angaben zu Verschubbahnhöfen sind der Karte „Verschubstandorte“ zu entnehmen (siehe Anhänge der SNNB).

3.8.2 Abstellgleise

Nähere Angaben zu den Abstellgleisen können der [Bsb](#) entnommen werden.

3.8.3 Wartungseinrichtungen

Von der ÖBB-Infrastruktur AG selbst werden den EVU keine Einrichtungen für die Wartung von Schienenfahrzeugen angeboten. Entsprechende Leistungen werden von ÖBB-Technische Services GmbH bereitgestellt (weitere Informationen siehe <http://www.ts.oebb.at/de/Servicebox/Service-Netzwerk/index.jsp>).

3.8.4 Tankanlagen

Die ÖBB-Produktion GmbH betreibt österreichweit 33 stationäre Tankanlagen für die Versorgung dieselbetriebener Schienenfahrzeuge des ÖBB-Konzerns als auch ÖBB-konzernexterner Eisenbahnverkehrsunternehmen (siehe SNNB-Anhang „Tankanlagen“ Anlage 1, gültig ab 1. Jänner 2011).

EVU erhalten im Zusammenhang mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur nach vertraglicher Vereinbarung Dieselkraftstoff bei Tankanlagen der ÖBB-Produktion GmbH.

Hinsichtlich der Betankungsstellen, Betankungszeiten, Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit Fahrzeugtranspondern und der jeweiligen tankstellenspezifischen technischen Ausstattung, ist ehest möglich, jedoch mindestens vier Wochen vor der ersten Betankung mit der nachfolgend genannten zentralen Ansprechstelle Kontakt aufzunehmen.

| Tankanlagen |
|---|
| Ing. Franz Eckhardt ÖBB-Produktion GmbH Systemtechnik Langauergasse 1, 1150 Wien Mobil: +43 664 6177103 E-Mail: franz.eckhardt@oebb.at |

Für den Zugang zu den Tankanlagen sowie die Tankdatenabrechnung samt Rechnungslegung ist eine vertragliche Vereinbarung mit dem für die Tankstation zuständigen Bereichsleiter (siehe SNNB-Anhang „Tankanlagen“ Anlage 2) abzuschließen. Die [AGB der ÖBB-Produktion GmbH](#) sind wesentlicher Vertragsbestandteil für die Abgabe von Dieselmotorkraftstoff zwecks Traktionierung.

3.8.5 Technische Einrichtungen

Standortlisten von technischen Einrichtungen bzw. peripheren Anlagen sind in den Anhängen der SNNB zu finden.

3.8.6 Elektronische Verschubstraßenanforderung EVA

Seit dem Jahr 2011 wird bei der ÖBB Infrastruktur das System EVA (elektronische Verschubstraßenanforderung) für eine elektronische Unterstützung bei der Anforderung von Verschubstraßen schrittweise eingeführt.

Die EVU werden rechtzeitig davon informiert, in welchen Betriebsstellen EVA zum Einsatz gelangt und wo die entsprechenden Endgeräte angefordert werden können.

3.9 Infrastrukturausbauprojekte

Eine Vorschau auf die wesentlichen Infrastrukturausbauprojekte der nächsten Jahre kann auf der ÖBB-Infrastruktur AG – Website [Informationen über Infrastrukturprojekte](#) abgerufen werden.

4 Zuweisung von Fahrwegkapazität

4.1 Einleitung

Gemäß § 63 (1) EisbG hat die Trassenzuweisungsstelle der ÖBB-Infrastruktur AG die Zuweisung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur vorzunehmen.

4.2 Bestellung - Vorgehensweise

Für die Trassenbestellung werden folgende Möglichkeiten angeboten:

- Online über WEB im System M-AMA (Modulares Auftragsmanagement),
- über Datenschnittstelle zu [System M-AMA](#)
- System PCS (ehemals Pathfinder) – internationale Trassenbestellung (siehe die PCS Website www.pfndr.org)
- [Click & Ride](#) (internationale Trassenbestellung für Ad-hoc-Verkehre auf den Korridoren 4 und 7), Detailinformationen bei [RNE](#)
- Trassenbestellformulare (siehe die Anhänge der SNNB) *)

**) Für Bestellungen mit Bestellformular wird ein Bearbeitungsentgelt gemäß Produktkatalog „Zugtrasse“ in Rechnung gestellt*

Für Ad-hoc-Verkehre ist ein abweichendes Procedere vorgesehen (siehe Punkt 4.3.2).

4.3 Bestellfristen

4.3.1 Bestellfristen für den Jahresfahrplan (Beginn jeweils am zweiten Samstag im Dezember eines Jahres)

4.3.1.1 Bestellfristen für den Jahresfahrplan 2013

Informationen zu den Bestellfristen für den Jahresfahrplan finden Sie [hier](#).

Diese Website enthält auch eine graphische Darstellung des Trassenbestellprozesses, der auf der nachfolgenden Seite in tabellarischer Form angeführt ist.

Hauptbestellung:

| | |
|---|--|
| Trassenbestellungen für Fahrplansystemänderungen | 10. April 2012 Es wird ersucht, die Trassenbestellungen nach Möglichkeit bis 1. März 2012 bekannt zu geben. |
| Trassenbestellungen für Einzeltrassen | 10. April 2012 |
| Einleitung der Anhörung zum Netzfahrplanentwurf | bis 2. Juli 2012 |
| Möglichkeit der Zugangswerber, deren Begehren nicht entsprochen wurde, zum Netzfahrplanentwurf Stellung zu nehmen | bis 3. August 2012 |
| Trassenangebote an Kunden, Prüfung und Entscheidung durch Kunden, Start der Trassenzuweisung | ab 21. August 2012 |

4.3.1.2 Bestellfristen für den Jahresfahrplan 2014

Hinweis für Trassenbestellungen für den Jahresfahrplan 2014:

Es wird ersucht, Änderungen bei Systemverkehren nach Möglichkeit bis 1. Dezember 2012 bekannt zu geben.

Bestellungen von Güterverkehrszugtrassen für den Jahresfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen

Helmut Fruhmann
Wilhelm Campagna
ÖBB-Infrastruktur AG
Netzzugang – Marketing & Vertrieb
Key Account Management
Nordbahnstraße 50, 1020 Wien
Tel.: +43 1 93000 33950 od. 36193
Fax: +43 1 93000 25480
E-Mail: wilhelm.campagna@oebb.at oder
helmut.fruhmann@oebb.at

Bestellungen von Personenverkehrszugtrassen für den Jahresfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen

Andreas Zeiler
ÖBB-Infrastruktur AG
Netzzugang – Marketing & Vertrieb
Key Account Management
Nordbahnstraße 50, 1020 Wien
Tel.: +43 1 93000 32188
Fax: +43 1 93000 25480
E-Mail: andreas.zeiler@oebb.at

4.3.1.3 Übermittlung von Daten für Reisendeninformationssysteme und Aushangfahrpläne

Die zugbezogenen Daten für die Aufrüstung von Reisendeninformationssystemen im Zuge von Fahrplanänderungen sind bis Montag, 24. September 2012 elektronisch zu übermitteln.

Im Detail werden folgende Daten benötigt:

- Zugnummern
- Zugnamen
- Zugklassen
- Fahrplanlagen
- Verkehrstage

Die EVU-spezifischen Daten für Aushangfahrpläne (z.B. Information zu Fahrradmitnahme, Speisewagen usw.) sind bis 22. Oktober 2012 zu übermitteln.

4.3.2 Bestellfristen für unterjährigen Verkehr, unterjährigen Sonderzugverkehr und Ad-hoc Verkehr

Bestellfristen für unterjährigen Verkehr mit Berücksichtigung der Änderungen im Jahresfahrplan mittels Änderungsheft

(gültig grundsätzlich im Monatsrhythmus jeweils ab 1. Montag, wenn Werktag, eines Monats):

- Bestelltermin etwa 7 Wochen vor Inkrafttreten ab 1. Montag, wenn Werktag, eines Monats
 - Bestellung unterjähriger Personenverkehr:
Netzzugang / Marketing & Vertrieb / Key Account Management Personenverkehr: Andreas Zeiler (Tel.: +43 1 93000 32188, E-Mail: andreas.zeiler@oebb.at)
 - Bestellung unterjähriger Güterverkehr:
- Netzzugang / Marketing & Vertrieb / Key Account Management:
Wilhelm Campagna oder Helmut Fruhmann (Tel. +43 1 93000 33950 oder 36193, E-Mail: wilhelm.campagna@oebb.at oder helmut.fruhmann@oebb.at)

Bestellfristen für unterjährigen Sonderzugverkehr (Inverkehrsetzung mittels FAPLO)

- Bestelltermine
 - nach Möglichkeit 2 Monate vor Verkehr
 - spätestens 2 Wochen vor Verkehr
 - in besonderen Ausnahmefällen bis 1 Arbeitstag vor Verkehr
- Bestellung unterjähriger Sonderreisezugverkehr:
Netzzugang / Trassenmanagement / Team Unterjähriger Personenverkehr (Tel.: +43 1 93000 34916, E-Mail: infra-nz-tm-up@oebb.at)
- Bestellung unterjähriger Sondergüterverkehr:
Netzzugang / Trassenmanagement / Team Unterjähriger Güterverkehr (Tel.: +43 1 93000 50503, E-Mail: infra-nz-tm-g-ah@oebb.at)

Bestellfristen für Ad-hoc-Verkehr (PA 722.41)

Aufgrund der Kurzfristigkeit bestehen folgende Zuständigkeiten:

- für Verkehre für den selben Tag 00:00 – 23:59 Uhr - Bestellung bei der zuständigen Betriebsführungszentrale (BFZ)
- für Verkehre nach unvorhergesehenen Streckensperren für den laufenden Tag und maximal die nächsten drei Bürotage von Netzzugang - Bestellung bei der zuständigen Betriebsführungszentrale (BFZ)
 - BFZ Wien Tel.: +43 1 93000 38131
 - BFZ Linz Tel.: +43 732 93000 3603
 - BFZ Salzburg Tel.: +43 662 93000 3603
 - BFZ Villach Tel.: +43 4242 93000 3603
 - BFZ Innsbruck Tel.: +43 512 93000 4510
- für Verkehre ab dem Folgetag während der Bürozeit*
 - Bestellung Ad-hoc Personenverkehr:
Netzzugang / Trassenmanagement / Team Unterjähriger Personenverkehr
(Tel.: +43 1 93000 34916, E-Mail: infra-nz-tm-up@oebb.at)
 - Bestellung Ad-hoc Güterverkehr:
Netzzugang / Trassenmanagement / Team Unterjähriger Güterverkehr
(Tel.: +43 1 93000 50503),
E-Mail: infra-nz-tm-g-ah@oebb.at, Anzeige als INFRA-NZ-TM-G (Ad hoc)
- für Verkehre ab dem Folgetag außerhalb der Bürozeit* Bestellung bei der zuständigen BFZ Linz, Villach, Wien, Salzburg oder Innsbruck

* Als Bürozeit bei Netzzugang gilt die Zeit Montag bis Freitag von 08:00 bis 15:00 Uhr ausgenommen Feiertage sowie 24. und 31. Dezember.

Vollständig und fristgerecht bei der ÖBB-Infrastruktur AG vorliegende Zugtrassenbestellungen bilden die Grundlage für die Fahrplankonstruktion und die Zuweisung von Zugtrassen. Ändert das EVU nach dem Bestelltermin seine Zugtrassenbestellung ganz oder teilweise, so trägt die Gefahr einer nicht realisierbaren Zugtrassenbestellung das EVU. Ein der ÖBB-Infrastruktur AG dadurch allenfalls entstehender Mehraufwand ist vom EVU zu ersetzen.

Allfällige fehlende Angaben übermittelt das EVU nach Aufforderung durch die ÖBB-Infrastruktur AG spätestens innerhalb von drei Werktagen, ansonsten gilt die Zugtrassenbestellung als nicht fristgerecht eingebracht.

4.4 Trassenzuweisung

4.4.1 Regelungen bei der Trassenzuweisung

4.4.1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Gemäß § 63 (1) EisbG hat die Zuweisungsstelle die Zuweisung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur vorzunehmen.

Zur Sicherstellung einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur können bei Bedarf nachstehende, international anerkannte und eingeführte Grundsätze angewendet werden:

- Bündelung von Zügen (mit ähnlichem Geschwindigkeitsniveau bzw. Haltemuster in zeitnaher Lage) als Mittel zur Erhöhung der Streckenkapazität.
- Harmonisierung von Fahrgeschwindigkeiten zur Erhöhung der Streckenkapazität. Diese Harmonisierung kann durch Reservenbildung bzw. aufeinander abgestimmte Haltemuster erreicht werden.

Gemäß § 57b EisbG ist das mit dem Zugangsrecht zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen zwecks Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr verbundene Recht eines EVU, österreichische Bahnhöfe oder Haltestellen zu bedienen wie folgt ausgenommen oder eingeschränkt:

Die Bedienung von Bahnhöfen oder Haltestellen, „die sich zwischen dem Ursprungs- und dem Zielort des grenzüberschreitenden Personenverkehrs befinden und auf Eisenbahnen oder Teilen derselben liegen, auf denen die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Personenverkehr auf Grundlage eines Vertrages erfolgt, ist insoweit ausgenommen oder eingeschränkt, als in einem Feststellungsverfahren mit Bescheid festgestellt worden ist, dass ansonsten das wirtschaftliche Gleichgewicht eines solchen Vertrages gefährdet wäre.“ (§ 57b Abs. 1 EisbG)

Für diese Feststellung ist gemäß § 57b (2) EisbG die Schienen-Control Kommission (SCK) zuständig. „Berechtigt zur Einbringung eines Antrages auf Feststellung ist jede Partei des Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Vertragspartei hat dem Antrag alle für die Entscheidung über den Antrag erforderlichen Unterlagen beizulegen. Dem Zugangsberechtigten kommt im Feststellungsverfahren Parteistellung zu.“ (§ 57b Abs. 2 EisbG)

Die dabei Anwendung findenden allgemeinen Kriterien gemäß § 57b Abs. 3 EisbG wurden von der [SCK](#) veröffentlicht.

4.4.1.2 Prioritäten bei der Trassenzuweisung

Die ÖBB-Infrastruktur AG als Betreiber der Schieneninfrastruktur entscheidet diskriminierungsfrei über die Zuweisung von Zugtrassen entsprechend der folgenden Bestimmungen/Grundsätze:

Fristgerechte, d.h. bis zum Hauptbestelltermin einlangende Bestellungen werden bei der Trassenzuweisung gegenüber nicht fristgerechten Bestellungen jedenfalls vorrangig behandelt.

Für nicht fristgerechte Trassenbestellungen erfolgt die Zuweisung nach Reihenfolge des Eingangs der Bestellung auf Basis von Restkapazitäten. Bei gleichzeitig einlangenden Begehren, die zueinander in Konflikt stehen, erfolgt die Zuweisung der Restkapazität nach den Vorrangregeln.

a) Vorrangregeln bei Trassenbegehren auf Schieneninfrastruktur, die nicht gemäß EisbG § 65c für überlastet erklärt wurde, in der Reihenfolge der nachstehenden Aufzählung:

1. Vorrang für eine auf einem Rahmenvertrag basierende Trasse (siehe Kap. 4.4.4), wenn dies für die Erfüllung der im Rahmenvertrag vereinbarten kommerziellen Bedingungen (z.B. Regelmäßigkeit/Takt, Reisedauer, Anschlüsse) notwendig ist
2. Trasse für vertaktete Verkehre und grenzüberschreitende Zugtrassen gemäß EisbG § 65b (2)
3. sonstige Trassen

b) Vorrangregeln bei Trassenbegehren auf Schieneninfrastruktur, die gemäß EisbG § 65c für überlastet erklärt wurde, in der Reihenfolge der nachstehenden Aufzählung:

1. Vorrang für eine auf einem Rahmenvertrag basierende Trasse (siehe Kap. 4.4.4), wenn dies für die Erfüllung der im Rahmenvertrag vereinbarten kommerziellen Bedingungen (z.B. Regelmäßigkeit/Takt, Reisedauer, Anschlüsse) notwendig ist
2. Zugtrasse zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in den Hauptverkehrszeiten gemäß EisbG § 65c (3)
3. Anderen Trassenbegehren ist gemäß EisbG § 65c (3) entsprechend der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Verkehrsleistungen Vorrang einzuräumen;

Güterverkehrsleistungen, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen, wird dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsleistungen eingeräumt

Streckenabschnitte, die gemäß EisbG § 65c für überlastet erklärt wurden, sind in Punkt 4.4.3 angeführt.

Festlegung der Hauptverkehrszeiten:

Die Zuweisungsstelle hat gemäß EisbG § 65c (3) bei der Netzfahrplanerstellung im Konfliktfall jene Begehren, die die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) zum Gegenstand haben, vorrangig zu berücksichtigen.

Mit Bezug darauf wird der Zeitraum der HVZ wie folgt festgelegt:
05:00 – 09:00 Uhr; 15:00 – 19:00 Uhr

c) Fahrwege, für welche gesonderte Zuweisungsregeln gelten: Neubaustrecken und parallel führende Bestandsstrecken

1) Unterinntal

- Neubaustrecke Unterinntal ($v_{\max} \geq 200$ km/h): Abzw. Kundl/Radfeld – Abzw. Baumkirchen
- Parallelführende Bestandsstrecke: Abzw. Kundl/Radfeld – Abzw. Baumkirchen

Auf Neubaustrecke Unterinntal erhalten Trassenbegehren für Güterfernverkehr mit $v_{\max} \geq 100$ km/h und Trassenbegehren für Personenfernverkehr mit $v_{\max} \geq 160$ km/h Vorrang gegenüber anderen Trassenbegehren.

Auf der oben genannten parallelführenden Bestandsstrecke erhalten Trassenbegehren für Personennahverkehr Vorrang bei der Trassenzuweisung.

2) Wien – St. Pölten

- Neubaustrecke Wien – St. Pölten ($v_{\max} \geq 200$ km/h): Knoten Hadersdorf – Knoten Wagram
- Parallelführende Bestandsstrecke: Knoten Hadersdorf – Knoten Wagram (Westbahn)

Auf der Neubaustrecke Wien – St. Pölten haben Trassenbegehren für schnellfahrenden Verkehr mit $v_{\max} \geq 200$ km/h zu folgenden Tageszeiten Vorrang:

- Fahrtrichtung Westen (von Wien in Richtung St. Pölten): von 05:00 bis 22:00 Uhr
- Fahrtrichtung Osten (von St. Pölten in Richtung Wien): von 05:00 bis 24:00 Uhr

Auf der Neubaustrecke Wien – St. Pölten haben Trassenbegehren für Güterfernverkehr zu folgenden Tageszeiten Vorrang:

- Fahrtrichtung Westen (von Wien in Richtung St. Pölten): von 22:00 bis 05:00 Uhr
- Fahrtrichtung Osten (von St. Pölten in Richtung Wien): von 00:00 bis 05:00 Uhr

Auf der oben genannten parallelführenden Bestandsstrecke haben Trassenbegehren des Personennahverkehrs und des Güterverkehrs gegenüber jenen des Personenfernverkehrs Vorrang.

3) Lainzer Tunnel / Verbindungsbahn

- Neubaustrecke Lainzer Tunnel ($v_{\max} = 160$ km/h): Knoten Hadersdorf – Meidling
- Parallelführende Bestandsstrecke: Knoten Hadersdorf – Meidling (Verbindungsbahn)

Auf der Neubaustrecke Lainzer Tunnel haben Trassenbegehren des Güterfernverkehrs Vorrang bei der Trassenzuweisung.

Auf der oben genannten parallelführenden Bestandsstrecke haben Trassenbegehren des Personenfern- und -nahverkehrs Vorrang.

**d) Fahrwege, für welche gesonderte Zuweisungsregeln gelten:
Bestandsstrecken mit besonderer betrieblicher Nutzung im Raum Wien**

Für folgende Bestandsstrecken gelten nachfolgende Vorrangregeln bei der Trassenzuweisung:

- Wien Meidling – Wien Floridsdorf (S-Bahn Stammstrecke): Trassenbegehren für personenbefördernde Züge haben Vorrang
- Wien Zentralverschiebebahnhof – Oberlaa – Maxing (Anbindung Lainzer Tunnel): Trassenbegehren für güterbefördernde Züge haben Vorrang

Die weitere Priorisierung (innerhalb der Vorrangregeln) für die vorgenannten Punkte a) bis d) erfolgt gemäß folgender Reihung:

1. Zugtrassenbestellungen mit höherer Zugkilometerleistung vor Bestellungen mit geringerer Zugkilometerleistung innerhalb einer Fahrplanperiode
2. Zugtrassen für lange Strecken vor Zugtrassen für kurze Strecken
3. Zugtrassenbestellungen, die dem Ziel einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur besser entsprechen

4.4.1.3 Termine für Trassenzuweisung

Jahresfahrplan (Beginn jeweils am zweiten Samstag im Dezember eines Jahres)

- die Angebotslegung erfolgt bis 2. Juli 2012 = Einleitung der Anhörung gemäß EisbG § 65 (7)
- die Angebotsannahme hat binnen eines Monats nach Angebotslegung zu erfolgen = Ende der Anhörungsfrist gemäß EisbG § 65 (7) bis 3. August 2012
- die Trassenzuweisung erfolgt ab 21. August 2012
- für verspätet eingegangene Bestellungen hat die Angebotsannahme spätestens fünf Tage nach Angebotslegung zu erfolgen, falls im Angebot nicht gesondert vereinbart. Die Trassenzuweisung erfolgt in diesem Fall nach Angebotsannahme, frühestens jedoch ab 21. August 2012.

Unterjähriger Verkehr

- die Angebotslegung erfolgt spätestens sechs Wochen vor Gültigkeit des Änderungsheftes
- die Angebotsannahme hat binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung, spätestens fünf Wochen vor Gültigkeit des Änderungsheftes zu erfolgen
- die Trassenzuweisung erfolgt nach Angebotsannahme

Unterjähriger Sonderzugverkehr (Inverkehrsetzung mittels FAPLO)

- Bei zwei Monate vorlaufender Trassenbestellung erfolgt die Angebotslegung spätestens drei Wochen vor Verkehrsaufnahme
- die Angebotsannahme hat binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung zu erfolgen (in besonderen Ausnahmefällen bis ein Werktag vor Verkehrsaufnahme)
- die Trassenzuweisung erfolgt nach Angebotsannahme

Ad-hoc-Verkehr (Tagesabweichungen, Wochenabweichungen)

- Angebotslegung + Angebotsannahme = Trassenzuweisung

Die Voraussetzung für die Zuweisung konkreter Zugtrassen ist der vorherige Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages (INV) zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Trassen begehrenden EVU.

4.4.2 Streitfallregelung

Bei Bestellungen, die zu konfliktierenden Zugtrassen im Netzfahrplanentwurf führen, eröffnet die Zuweisungsstelle ein Koordinierungsverfahren gemäß EisbG § 65b. Die Zuweisungsstelle beabsichtigt, durch Koordinierungsgespräche und Verhandlungen mit den betroffenen EVU eine einvernehmliche Lösung zu erreichen. Der Schienen-Control GmbH wird dabei Gelegenheit gegeben, an den Gesprächen als Beobachterin teilzunehmen. Kann keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, entscheidet die Zuweisungsstelle abschließend auf Basis der Trassenzuweisungsregeln (siehe Punkt 4.4.1). Lehnt die Zuweisungsstelle ein Trassenbegehren ab, teilt sie dies dem EVU schriftlich unter Anführung der Gründe mit.

Fühlt sich ein EVU diskriminiert behandelt, besteht die Möglichkeit, eine Beschwerde bei der Schienen-Control Kommission als zuständiger Regulierungsstelle einzubringen.

4.4.3 Überlastete Schieneninfrastruktur

Folgende Strecke wurde gemäß EisbG § 65c (1) für überlastet erklärt, wobei gemäß EisbG § 67 (2) in den nachstehend angegebenen Zeiträumen Entgeltzuschläge verrechnet werden:

- Mödling – Wien Meidling 05:00 – 09:00 Uhr; 15:00 – 19:00 Uhr

4.4.4 Kapazitätsbestellung mittels Rahmenvertrag (Rahmenregelung, Framework Agreement)

Die ÖBB-Infrastruktur AG kann mit Zugangsberechtigten (gemäß § 57 EisbG) eine Rahmenregelung gemäß § 64 EisbG vereinbaren, welche die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode vorsieht. Rahmenregelungen sollen gemäß § 64 Abs. 5 auf die Dauer von fünf Jahren befristet sein.

Rahmenverträge können seit der Netzfahrplanperiode 2012 für personenbefördernde

- Systemverkehre und
- gemeinwirtschaftliche Verkehre

auf folgenden Hauptstrecken abgeschlossen werden:

- Wien Westbahnhof – Salzburg Hbf
- Wien Meidling – Liesing – Graz Hbf
- Wien Meidling – Liesing – Villach Hbf

Im Rahmenvertrag wird die zeitliche Bandbreite festgelegt, innerhalb der dem Kunden Zugtrassen anzubieten sind. Bandbreite ist die vertraglich zulässige Abweichung von jenen Ankunfts- und Abfahrzeiten, welche rahmenvertraglich der Fahrwegkapazität zugrunde gelegt wird. Die Bandbreite beträgt bei Rahmenverträge für Personenverkehre mindestens +/- 10 Minuten.

Bei Trassenanmeldung auf der Grundlage eines Rahmenvertrags muss auf eine rahmenvertraglich gebundene Schienenwegkapazität (gemäß Rahmenvertrag Pkt 2.1) Bezug genommen werden, damit sie im Rahmen der Netzfahrplanerstellung im Entscheidungsverfahren entsprechend berücksichtigt werden kann.

Bei der Trassenzuweisung werden rahmenvertraglich vereinbarte Fahrwegkapazitäten im Falle von Trassenkonflikten bevorzugt behandelt. Im Gegenzug verpflichtet sich der Kunde mit Abschluss eines Rahmenvertrages, das auf die jeweilige Trassenanmeldung folgende vertragskonforme Angebot der ÖBB-Infrastruktur AG anzunehmen.

Die Zuweisung einzelner Trassen erfolgt nach wie vor für eine Fahrplanperiode (Jährlichkeitsprinzip).

Fahrwegkapazität

Die durch Rahmenverträge gebundenen Kapazitäten dürfen maximal 75 % der verfügbaren Schienenkapazität betragen. Die verfügbare Kapazität wird gemäß UIC-Merkblatt 406 mit 85 % der theoretischen Kapazität berechnet.

Laufzeit

Rahmenverträge wurden erstmals beginnend mit Fahrplanperiode 2012 angeboten. Anträge können ab sofort eingebracht werden. Grundsätzlich ist eine maximal fünfjährige Laufzeit vorgesehen.

Die Fristen für Anmeldung, Angebotslegung und Annahme von Rahmenverträgen werden rechtzeitig bekannt gegeben und als Anhang zu den SNNB veröffentlicht.

Reduzierungsentgelt

Sofern das EVU die je Netzfahrplanperiode zugewiesene Fahrwegkapazität nicht in Anspruch nimmt (z.B. Abbestellung von Fahrwegkapazität, keine Zugtrassenbestellung, Nichtnutzung von zugewiesenen Zugtrassen), entrichtet das EVU, ausgenommen in den Fällen gemäß den Punkten 2.5, 3.3, 3.4 und 3.5 des Rahmenvertrages, ein Reduzierungsentgelt (nachfolgend auch kurz „Entgelt“ genannt). Die Bemessungsgrundlage für das Entgelt je Fahrwegkapazität ist das für die jeweilige Netzfahrplanperiode geltende Benützungsentgelt (bestehend aus „Zugtrasse“, „Stationsentgelt“ und „Anlagenentgelt“) multipliziert mit der Anzahl der Verkehrstage.

- a) Erfolgt bis spätestens zu dem in den SNNB jeweils angeführten Hauptbestellungstermin für die „Trassenbestellung von Einzeltrassen“ seitens des EVU keine Zugtrassenbestellung gemäß Rahmenvertrag Punkt 2.1 oder bestellt es bis zu diesem Zeitpunkt Fahrwegkapazität ab, so entrichtet das EVU an die ÖBB-Infrastruktur AG je betroffener Fahrwegkapazität ein Entgelt in der Höhe von 25 % für diese Netzfahrplanperiode und 20 % für die folgende Netzfahrplanperiode sowie 15 % für die darauf folgende Netzfahrplanperiode. Die betroffene Fahrwegkapazität ist nicht mehr Bestandteil des Rahmenvertrages.
- b) Werden auf Grundlage der Fahrwegkapazität gemäß Anlage 1 termingerecht bestellte Zugtrassen vom EVU nach dem Hauptbestellungstermin für die „Trassenbestellung von Einzeltrassen“ und vor dem In-Kraft-Treten des Jahresfahrplans abbestellt, Zugtrassenangebote der ÖBB-Infrastruktur AG vom EVU abgelehnt oder bereits zugewiesene Zugtrassen abbestellt, so entrichtet das EVU an die ÖBB-Infrastruktur AG je betroffener Fahrwegkapazität bzw. Zugtrasse ein Entgelt in der Höhe von 50 % für diese Netzfahrplanperiode und 20 % für die folgende Netzfahrplanperiode sowie 15 % für die darauf folgende Netzfahrplanperiode. Die betroffene Fahrwegkapazität ist nicht mehr Bestandteil des Rahmenvertrages.

- c) Werden im Zeitraum ab In-Kraft-Treten des Jahresfahrplans und dem 31. Mai der laufenden Netzfahrplanperiode zugewiesene Zugtrassen im Ausmaß von weniger als 75 % genutzt, so entrichtet das EVU an die ÖBB-Infrastruktur AG je nicht genutzter Zugtrasse ein Entgelt in Höhe von 100 % für die laufende Netzfahrplanperiode und für die folgende Netzfahrplanperiode ein Entgelt in Höhe von 25 % sowie für die darauf folgende Netzfahrplanperiode ein Entgelt in Höhe von 20 % und für die darauf folgende Netzfahrplanperiode ein Entgelt in Höhe von 15 %. Die betroffene Fahrwegkapazität ist nicht mehr Bestandteil des Rahmenvertrages, allfällige bereits eingelangte Zugtrassenbestellungen für die folgende Netzfahrplanperiode, mit Bezug auf den Rahmenvertrag, werden abgelehnt. Werden hingegen im vorgenannten Zeitraum die zugewiesenen Zugtrassen vom EVU mindestens im Ausmaß von 75 % genutzt, so entrichtet das EVU an die ÖBB-Infrastruktur AG für alle während der laufenden Netzfahrplanperiode nicht genutzten Zugtrassen ein Entgelt in Höhe von 50 % je nicht genutzter Zugtrasse. Die betroffenen Fahrwegkapazitäten bleiben in diesem Fall Bestandteil des Rahmenvertrages.
- d) Bei der Entziehung von zugewiesenen Zugtrassen während der Netzfahrplanperiode wegen Nichtnutzung (§ 60 EisbG) gilt c) sinngemäß.
- e) Nimmt das EVU die je Fahrplanperiode zugewiesene Fahrwegkapazität für Teilstrecken nicht in Anspruch, gilt a) – d) sinngemäß.

Musterrahmenvertrag:

Ein [Musterrahmenvertrag](#) über die Zuweisung von Schienenwegkapazität, der auch die Rechte und Pflichten der Vertragspartner beinhaltet, ist in den Anhängen der SNNB enthalten.

4.4.5 Grundsätze der Angebotsplanung

In der Angebotsplanung der EVU sind nachstehende Planungsparameter zu berücksichtigen.

4.4.5.1 Fahrzeitreserven

Fahrzeitreserven sind Zuschläge zur technischen Fahrzeit und werden in Form von

- Sonderzuschlägen (zur Abdeckung baubedingt länger dauernder Einschränkungen der Infrastruktur wie z.B. Bahnhofsumbauten) und
- Regelzuschlägen als prozentuellen Anteil der Fahrzeit (zur Sicherstellung der Qualitätserfordernisse an einen Fahrplan)

jeder Trasse unterlegt.

Aufgrund von Großbaustellen werden in den Fahrzeitberechnungen für den Jahresfahrplan 2013 folgende Geschwindigkeitseinschränkungen zugrunde gelegt:

Westbahn:**Wien Westbf – Staatsgrenze nach Lieferung**

| von Bst. | bis Bst. | von km | nach km | Geschwindigkeit |
|----------------------|-----------------------------|--------|---------|-----------------|
| Blindenmarkt | Amstetten | 121,7 | 124,7 | 160 → 60 |
| Linz Kleinmünchen | Linz Hbf. | 183,9 | 187,6 | 110 → 60 |
| Bf. Attnang-Puchheim | | 240,3 | 244,2 | 110 → 60 |
| Seekirchen | Üst Hallwang 2 | 303,0 | 304,3 | 95 → 60 |
| Salzburg Hbf. | Staatsgrenze nach Lieferung | 86,5 | 82,7 | 120 → 60 |

Amstetten – St. Valentin:

| von Bst. | bis Bst. | von km | nach km | Geschwindigkeit |
|-----------------------------|----------|--------|---------|-----------------|
| Bf. St. Peter-Seitenstetten | | 142,9 | 145,1 | 140 → 60 |

Bludenz – Bregenz:

| von Bst. | bis Bst. | von km | nach km | Geschwindigkeit |
|--------------|----------|--------|---------|-----------------|
| Bf. Rankweil | | 41,4 | 43,3 | 140 → 80 |
| Bf. Hohenems | | 29,4 | 31,1 | 160 → 80 |

Lauterach – St. Margarethen:

| von Bst. | bis Bst. | von km | nach km | Geschwindigkeit |
|-----------|----------------|--------|---------|-----------------|
| Lauterach | St. Margrethen | 2,5 | 8,5 | 90 → 60 |

Südbahn:**Wien – Spielfeld-Straß**

| von Bst. | bis Bst. | von km | nach km | Geschwindigkeit |
|---------------|---------------|--------|---------|-----------------|
| Eichberg | Breitenstein | 88,9 | 96,6 | 65 → 50 |
| Bf. Graz Hbf. | | 208,2 | 209,9 | 110 → 60 |
| Bf. Graz Hbf. | | 212,2 | 213,5 | 100 → 60 |
| Graz Hbf. | Graz Puntigam | 213,5 | 214,9 | 140 → 80 |

Bruck an der Mur – Klagenfurt

| von Bst. | bis Bst. | von km | nach km | Geschwindigkeit |
|-------------|----------|--------|---------|-----------------|
| Bf. Zeltweg | | 228,4 | 231,9 | 130 → 60 |

Nordbahn:**Wien Praterstern – Breclav:**

| von Bst. | bis Bst. | von km | nach km | Geschwindigkeit |
|--------------------|----------|--------|---------|-----------------|
| Bf. Deutsch-Wagram | | 17,1 | 19,1 | 120 → 50 |

Nordwestbahn:

Floridsdorf – Retz:

| von Bst. | bis Bst. | von km | nach km | Geschwindigkeit |
|----------|----------------|--------|---------|-----------------|
| | Bf. Korneuburg | 15,0 | 18,4 | 120 → 80 |

Für die Trassenkonstruktion werden in nachstehenden Relationen für schnell verkehrende Züge – die ein Gesamtfahrplangefüge maßgeblich determinieren – nebst infrastrukturell erforderlichen Fahrzeitzuschlägen, als Regelzuschlag zumindest 7 % vorgesehen:

Westbahn:

- Wien Westbf – 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

Ostbahn:

- Hegyeshalom – Wien Westbf / Wien Meidling

Südbahn:

- Wien Meidling – Wiener Neustadt
- Wiener Neustadt – Bruck an der Mur
- Bruck an der Mur – Graz Hbf / Spielfeld-Straß
- Bruck an der Mur – Leoben Hbf
- Leoben Hbf – Klagenfurt Hbf / Villach Hbf
- Villach Hbf – Tarvisio-B. / Jesenice

Nordbahn:

- Wien Meidling – Breclav

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

4.4.5.2 Mindestaufenthaltszeiten

Die Einhaltung der Aufenthaltszeiten wirkt sich wesentlich auf die Stabilität und somit die Pünktlichkeit des Zuglaufes aus. Der Angebotsplanung sind daher folgende Mindestaufenthaltszeiten zugrunde zu legen:

| | Personenfernverkehr | Personennahverkehr |
|---------------------------|---------------------|--------------------|
| Großbahnhöfe | 3 Min | 2 Min |
| Knotenbahnhöfe | 2 Min | 2 Min |
| Unterwegsbahnhöfe | 1 Min | 1 Min |
| Haltestellen | 1 Min | 0,5 Min |
| Bedarfsaufenthalte | 1 Min | 0,2 Min |

Entsprechend der Türschließabläufe sowie der Dimensionierung der Ein- und Ausstiege (abhängig vom eingesetzten Wagenmaterial) können von den oben angeführten Standardwerten abweichende Aufenthaltszeiten durch die Trassenzuweisungsstelle festgelegt oder verbindlich vereinbart werden (z.B. bei Führung von ICE-Garnituren mindestens 2 Minuten).

4.4.5.3 Mindestwendezeiten

Mindestwendezeiten schaffen die Voraussetzungen, dass ein im Wendebahnhof pünktlich ankommender Zug mit derselben Wagengarnitur pünktlich rückfahren kann. Für Triebwagen, Triebzüge und Wendezüge sind folgende Wendezeiten erforderlich:

| Zuglänge in m | Wendezeit |
|---------------------------|-----------|
| bis 30 m | 4 Min |
| > 30 bis 80 m | 5 Min |
| > 80 bis 145 m | 6 Min |
| > 145 bis 400 m | 7 Min |
| > 400 m | 12 Min |

Abweichende Wendezeiten bedürfen einer Evaluierung EVU mit der Trassenzuweisungsstelle.

4.4.5.4 Mindestbehandlungszeiten für Zugmanipulation

| Vorgang | Güterverkehr | Personenverkehr |
|------------------------------|--------------|-----------------|
| Tfz-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 | 5 Min | 5 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 |

Weitere, hier nicht angeführte betriebliche Behandlungszeiten (z.B. Ein- Ausreihen eines Zwischen-Tfz) sind je nach örtlicher Besonderheit und Ausstattung der Betriebsstelle gesondert 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 Trassenzuweisungsstelle und EVU gemeinsam festgelegt werden.

Je nach Zeitlage, Erfahrungswerten aus vorherigen Fahrplanperioden, Auswertung von Ist-Fahrplänen, Angebotskonzeption des EVU, Frequenzerwartungen, Zweckbestimmung der Trasse, Personaleinsatz (Verwendung, Anzahl) zur Durchführung von Arbeiten, Vereinbarung gesonderter Arbeitsabläufe können von der Trassenzuweisungsstelle abweichende betriebliche Behandlungszeiten festgelegt werden.

4.4.5.5 Mindestübergangszeiten

Die Mindestübergangszeit ist jene Zeit, die für das Umsteigen von Reisenden in Züge am selben Bahnsteig bzw. bei niveaugleichem (benachbartem) Bahnsteigwechsel und bei Wechsel auf einen anderen (übrigen entfernten) Bahnsteig unter Benützung von Unter- bzw. Überführungen erforderlich ist.

Züge, die unterhalb der Mindestübergangszeit in einem Bahnhof ankommen und abfahren, zählen nicht zu den Anschlusszügen. Nähere Angaben zu den Mindestübergangszeiten sind den Anhängen der SNNB zu entnehmen.

4.4.5.6 Besondere Angebotskonzepte

Falls ein EVU plant, ein besonderes Angebotskonzept umzusetzen (z.B. Züge im Zuglauf zu verstärken, zu vereinigen oder zu teilen), ist dies vom EVU bis zum Bestelltermin für Systemverkehre, bei Einzelverkehren spätestens bis zum Bestelltermin für Einzeltrassen der Trassenzuweisungsstelle der ÖBB-Infrastruktur AG bekannt zu geben. Diese wird die Umsetzbarkeit prüfen, wobei die Priorisierung gemäß Punkt 4.4.1.2 erfolgt, und wird die Machbarkeit anschließend dem Antragsteller bekanntgeben.

4.4.6 Besonderheiten der Angebotsplanung im Zusammenhang mit der Errichtung des Bahnhofes Wien Hbf

Nach der Sperre des Wiener Südbahnhofes im Dezember 2009, der Verlagerung nach Wien Meidling und im Zusammenhang mit dem fortschreitenden Baus des Wiener Hauptbahnhofes gelten hinsichtlich Angebotsplanung und Betriebsabwicklung im Bereich zwischen Wien Meidling und Grillgasse auf Baudauer folgende besonderen Bedingungen:

- Triebfahrzeugführer, die Züge in Richtung Wien Meidling führen, müssen Streckenkenntnis für die in Frage kommenden Umleitungsstrecken im Bereich Wien aufweisen.
- Am Bahnsteig im Bahnhof Wien Meidling können keine Personalabläsen, sowie Wagen- und Triebfahrzeugmanipulationen erfolgen.
- Im Bahnhof Wien Meidling werden keine Anschlüsse abgewartet.
- Es kann keine Bereitstellung von Zügen ohne Zugtriebfahrzeug am Bahnsteig im Bahnhof Wien Meidling erfolgen.
- Ad hoc Zugleistungen für Fahrten im Bereich Wien Meidling – Grillgasse können nur nach Feststellung der betrieblichen Machbarkeit zugelassen werden.
- Der Verkehr von Dampf-Tfz mit Abgabe von Traktionsleistung ist im Bereich des Bahnhofes Wien Hbf (Grillgasse – Wien Matzleinsdorf) wegen Brandgefahr durch Funkenflug der baustellenbedingt aufgestellten Holzverschaltungen nicht zulässig.

Mit Fahrplanwechsel 2012/2013 wird die Verkehrsstation Wien Hbf als Ersatz für die zum selben Zeitpunkt geschlossene Verkehrsstation Wien Südbf Ostseite in Betrieb genommen. Die ab Fahrplanwechsel 2012/2013 zur Verfügung stehenden Bahnsteigkanten der Verkehrsstation Wien Hbf dienen ausschließlich dem Personennahverkehr.

Weitere streckenspezifische Informationen über eingeschränkte Verfügbarkeit der Infrastruktur sind unter Punkt 3.5 angeführt.

4.4.7 Besonderheiten der Angebotsplanung im Zusammenhang mit Kapazitätsengpässen in Bahnhöfen

Fahrzeugmanipulationen (z.B. Kurswagen, Autoreisezugwagen, Triebfahrzeuge von Wendezügen) binden Infrastrukturkapazität, erschweren die Betriebsabwicklung und sind damit Quelle von Verspätungen. Daher sind sie seit Fahrplanwechsel 2011/2012 grundsätzlich nicht mehr vorgesehen. Dies betrifft insbesondere die Bahnhöfe Wien Westbf, Linz Hbf, Salzburg Hbf, Schwarzach-St. Veit, Graz Hbf und Villach Hbf.

Die Trassenzuweisungsstelle kann bei der Erstellung des Netzfahrplanentwurfs für die Umsetzung von Angebotskonzepten produktionstechnische Auflagen nennen, die mit der Annahme des Trassenangebots (Trassenzuweisung) für das EVU verbindlich werden.

4.5 Kapazitätszuweisung für Instandhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Infrastruktur

Hierzu gelten die Regelungen gemäß Punkt 3.5.1.

4.6 Nicht genutzte Kapazitäten – Stornierungsregeln

4.6.1 Stornierungsregeln

- Eine Nichtnutzung von Fahrwegkapazitäten ist zeitgerecht bekannt zu geben
- Nichtnutzung ohne Stornoentgelt

4.6.2 Reservierungsentgelt

Für Zugtrassenbestellungen von System- oder gemeinwirtschaftlichen Personenverkehren im Rahmen des Netzfahrplanerstellungsverfahrens, für welche aus Gründen, die nur das EVU zu verantworten hat,

- keine Zuweisung zustande gekommen ist, oder
- keine oder unzureichende Nutzung entsprechend der Zuweisung erfolgt,

wird seitens der ÖBB-Infrastruktur AG ein Reservierungsentgelt eingehoben.

Weiterführende Informationen dazu enthält Produktkatalog Netzzugang, [Teil „Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2013“](#).

4.7 Außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte

Das EVU hat in Eigenverantwortung festzustellen, ob es sich bei dem Transport um eine außergewöhnliche Sendung oder einen Gefahrguttransport handelt und muss dies bei der Bestellung angeben.

4.8 Betriebsstörungen

4.8.1 Regelungen für die Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen

Die Grundsätze und Verfahren bei Betriebsstörungen sind in der Verfahrensanweisung Handbuch Abweichungsmanagement (siehe SNNB Anhang) festgelegt. Die Verfahrensanweisung regelt die Betriebsführung und die damit zusammenhängenden begleitenden Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr.

Die Verfahrensanweisung enthält Bestimmungen für den Infrastrukturbetreiber gleichermaßen wie für die am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG verkehrenden EVU.

4.8.2 Betriebsstörungskonzept – Abweichung vom Tagessoll

Die betrieblichen Regeln für die Abwicklung des Zugverkehrs bei Betriebsstörungen und Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr sind in der Verfahrensanweisung Handbuch Abweichungsmanagement (siehe SNNB Anhang) zusammengefasst.

Die Verfahrensanweisung gliedert sich in nachfolgende Kapitel:

- Allgemeine Bestimmungen (Aufgaben IB und EVU)
- Dispositionsregeln
- Anschlusssicherung
- Infrastruktureinschränkungen
- Betriebsstörungskonzepte

- Schienenersatzverkehr
- Meldeverfahren ÖBB-Infrastruktur AG – EVU
- Kommunikation BFZ – Triebfahrzeugführer
- Kodierung

4.8.3 Vorhersehbare Einschränkungen der Infrastruktur

Der Ablauf der vorhersehbaren Einschränkungen der Infrastruktur erfolgt gemäß der Baubetriebsplanung (siehe Punkt 3.5).

4.8.4 Zugdisposition

Der Ablauf der Zugdisposition erfolgt gemäß dem Betriebsmanagement (siehe Punkt 4.8.2).

4.8.5 Vorgangsweise bei Infrastruktureinschränkungen

4.8.5.1 Planbare Infrastruktureinschränkungen

Einschränkungen der Infrastruktur aufgrund von im Voraus geplanten Arbeiten am Fahrweg werden in den SNNB veröffentlicht (siehe Punkt 3.5 sowie SNNB Anhang). Für Trassenbestellungen während dieser Infrastruktureinschränkungen erfolgt im Jahresfahrplan keine Zuweisung (siehe Muster-Zugtrassenvereinbarung im SNNB-Anhang).

Falls im JFPL zugewiesene Trassen infolge von im Voraus planbaren Arbeiten am Fahrweg für das EVU nicht fahrbar sind,

wird für den Zeitraum der Umleitung bzw. Nichtfahrbarkeit seitens der ÖBB-Infrastruktur AG

a) dem Güterverkehr eine Umleitungstrasse angeboten, wobei dem Infrastrukturbenützungsentgelt der ursprüngliche Laufweg (gemäß zugewiesener Trasse) zugrunde gelegt wird (siehe AGB Punkt 13.4).

und

b) dem Personenverkehr, 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.

4.8.5.2 Nicht planbare Infrastruktureinschränkungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG organisiert in Fällen von nicht planbaren Infrastruktureinschränkungen einen „ad hoc“-Schienenersatzverkehr für Schienen-Personenverkehrsdienste. Die dafür anfallenden Kosten werden jeweils nach dem Verursacherprinzip weiterverrechnet. Die ÖBB-Infrastruktur AG übernimmt daher die Kosten des SEV in jenen Fällen, in denen sie die Infrastruktureinschränkung schuldhaft zu vertreten hat. In Fällen höherer Gewalt, witterungsbedingter Infrastruktureinschränkungen und behördlicher Streckensperren trifft die ÖBB-Infrastruktur AG jedoch keine Kostentragungspflicht.

5.1 Rechtliche Grundlagen

Die rechtlichen Grundlagen sind in den [AGB](#) ersichtlich.

5.2 Zugang zu Einrichtungen

Voraussetzung für die Ausübung von Zugangsrechten zur Nutzung der Schieneninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG siehe AGB, Kapitel 2.

5.3 Beschreibung der Dienstleistungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet die im [Produktkatalog Netzzugang 2013](#) angeführten Produkte (Schieneninfrastrukturnutzung und sonstige Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG) allen zugangsberechtigten EVU zwecks Durchführung ihrer Eisenbahnverkehrsleistungen gemäß den AGB der ÖBB-Infrastruktur AG jeweils im Rahmen der Verfügbarkeit und soweit vorhanden an. Produkte und Leistungen, die im Produktkatalog Netzzugang 2013 nicht angeführt sind, wie beispielsweise Ladungsrichten, sind jedenfalls gesondert zu vereinbaren und werden gesondert verrechnet.

Bei der ÖBB-Infrastruktur AG – Netzzugang ist eine Infrastruktur Service Stelle (ISS) eingerichtet, hier können die EVU und Anschlussbahnunternehmen Infrastrukturbedarfe bekanntgeben. Dieses Service steht entgeltfrei zur Verfügung. Nähere Informationen zum dafür eingerichteten [Kundensystem IADB](#) (Infrastrukturanforderungsdatenbank) sind im Internet verfügbar.

Anschlussbahnen eröffnen Unternehmen den direkten Zugang zum internationalen Schienennetz. Allgemeine Informationen zu Anschlussbahnen finden Sie [hier](#).

6.1 Benützungsentgeltregeln und rechtliche Grundlagen

Die rechtlichen Grundlagen sind in den AGB ersichtlich. Hinsichtlich der Benützungsentgeltgrundsätze finden dabei die Bestimmungen der EG-Richtlinie 2001/14/EG (grundsätzliche Orientierung an den sozialen Grenzkosten) Anwendung, die durch das Eisenbahngesetz (EisbG) umgesetzt wurden.

Die Benützungsentgelte für den Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspakets wurden entsprechend § 67 EisbG auf Basis der Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebes anfallen, ermittelt.

Für die Zugfahrt finden folgende Entgeltbestandteile Anwendung (siehe auch Schema im Produktkatalog „Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen“):

- Nutzungsabhängige Komponente: Zugkm
 - Das Zugkm-abhängige Entgelt orientiert sich an den Betriebsführungskosten (Kosten, die sich unmittelbar aus der Nutzung durch den Zugbetrieb ergeben). Darunter fallen Kosten der Betriebsführung, Kosten für den Netzzugang, Sicherheit & Qualität, Instandhaltung (Inspektion, Wartung/Entstörung und Winterdienst), sonstige Kosten.
 - Marktorientierung (Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung und der strecken- sowie verkehrsartspezifischen Zahlungsbereitschaft): Preisdifferenzierung nach Streckenkategorien und Verkehrsart
- Gewichtsabhängige Komponente: Gesamtbruttotonnenkilometer
Zur Abgeltung der Instandsetzungs- und Erneuerungskosten, die sich durch den zugfahrtbedingten Verschleiß der Infrastruktur ergeben. Schwere Züge sind abnutzungsintensiver und daher teurer.
- Abnutzungsabhängige Komponente: Triebfahrzeugfaktor
Ausrichtung an Instandsetzungs- und Erneuerungskosten, die sich durch den Tfz-bedingten Verschleiß der Infrastruktur ergeben. Gleisbelastende Tfz sind teurer (Zuschlag), gleisschonende Tfz billiger (Abschlag).
- Überlastungskomponente: Zuschlag für überlastete Infrastruktur
Entgeltbestandteil, der die Knappheit von Fahrwegkapazität auf dem bestimmaren Fahrwegabschnitt in Zeiten der Überlastung widerspiegelt (EisbG § 65c (1), § 67 (2))
- Anreiz zur Optimierung der Infrastrukturauslastung
Anreizsystem zur Glättung von tageszeitlichen Auslastungsspitzen mit dem Ziel, die Auslastung des Schienennetzes zu optimieren und die Betriebsqualität auf hoch ausgelasteten Strecken zu verbessern.
- Leistungsabhängige Komponente: Performance Regime
Anreizsystem zur Verbesserung der Pünktlichkeit, daher keine bzw. marginale Erlöswirkung

Rahmenbedingung für die Erlös- und Produktpreientwicklung ist das langfristige Ziel der ÖBB-Infrastruktur AG, zumindest (Erlösuntergrenze) die Verzinsung des Vermögens (in Höhe der Kapitalverzinsung) zu erwirtschaften.

6.2 Verrechnung

Die Grundsätze der Rechnungslegung sind in den AGB, Punkt 34 ersichtlich. Ohne spezielle Vereinbarung werden die Rechnungen in EURO berechnet und ausgestellt.

6.3 Preise

Im jeweils gültigen Produktkatalog Netzzugang sind alle Produkte zur Nutzung von Schieneninfrastrukturkapazität und sonstiger Leistungen beschrieben und die jeweils zur Verrechnung gelangenden Preise angeführt.

Der [Produktkatalog Netzzugang](#) besteht aus folgenden Teilen:

- Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen (Kapitel 1 und 2)
- Stationen (Kapitel 3)
- Anlagen (Kapitel 4 und 5)
- Verschub (Kapitel 6)

Hinsichtlich der Zuordnung der Stationen zu den im Produktkatalog beschriebenen Stationskategorien sind von Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG folgende Evaluierungen innerhalb nachstehend angeführter Zeitabschnitte vorgesehen:

- Alle fünf Jahre erfolgt eine Evaluierung und gegebenenfalls Neueinstufung der Grundkategorisierung auf Basis eines Durchschnitts der dem Fahrplanjahr vorausgehenden fünf Fahrplanperioden gültigen Fahrgastfrequenzdaten. Die nächste Evaluierung wird 2014 vorgenommen. Bei zukünftigen Frequenzänderungen (nach unten oder nach oben) gegenüber dem Ausgangsjahr 2008 erfolgt eine Umkategorisierung erst, wenn ein Schwellenwert von 10 % unter- bzw. überschritten wird.
- Alle drei Jahre erfolgt eine Evaluierung der Stationen im Hinblick auf die kategoriespezifischen Basis- und Zusatzleistungen. Die nächste Evaluierung wird 2015 erfolgen.
- Bei Angebot bzw. Aufnahme neuer Leistungen behält sich die ÖBB-Infrastruktur AG eine entsprechende Preisanpassung der Stationsentgelte vor.

Gemäß Produktkatalog Stationen 2013 sind von den EVU relevante Daten insbesondere aktuelle repräsentative Reisendenfrequenzen (pro Tag und Station) zumindest einmal jährlich mit Fahrplanwechsel bzw. über Anforderung der ÖBB-Infrastruktur AG kostenlos zur Verfügung zu stellen. Es besteht die Möglichkeit die Ergebnisse von Reisendenzählungen entweder im Detail oder auf Basis von Frequenzklassen zu übermitteln. Die Liste mit den Frequenzklassen findet sich im SNNB-Anhang. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird die ihr überlassenen Daten vertraulich behandeln.

6.4 Performance Regime

Das Performance Regime (kurz „PR“) ist ein Anreizsystem zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur gemäß § 67 Abs. 7 EisbG (Umsetzung der EG-Richtlinie 2001/14/EG, Artikel 11). 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 (siehe folgende Seite) erläutert:

| | |
|---|---|
| 1) Selektion der verspäteten Züge | Basis: Regel-Personen- und Regel-Güterzüge (exkl. Dienstzüge, Vershubgüterzüge und Bedienungsfahrten) |
| Welche Verspätung als Basis? | Endverspätung |
| Basis-Schwellenwerte (exkl. verspätete Grenzübergabe) | PV: 10 min GV: 60 min |
| 2) Kodierung Verspätungsursache | Handbuch Abweichungsmanagement auf Basis UIC 450-2 |
| 3) Zuschreibung zu Verursacher | Jede Verspätungsminute wird einem Verursacher zugeschrieben: INFRA, EVU, NEUTRAL (sekundär, externe Gründe) |
| 4) Messung Verspätungsminuten | Unterwegsverspätungsminuten im ÖBB-Netz minus Schwellenwert, Abzug von Bagatellverspätungen (unter 90 sec), Plafondierung: Einzelverspätung > 120 min auf 120 min gesetzt |
| 5) Abrechnung | PR-Verspätungsminuten zu Lasten Verursacher x Preis |
| | Plafondierung: max. 0,5 % von Zugkm-IBE Zugtrasse |

Zu 1) Selektion der verspäteten Züge:

- Im PR-System werden Regel-Personen- und Regel-Güterzüge betrachtet, es sind Gelegenheitsverkehre (Sonderzüge) sowie Dienstzüge (Zugklassen: LP, LZ, PROB,...), Vershubgüterzüge (VG) und Bedienungsfahrten (BED) ausgenommen. Umleitungsverkehre werden als Sonderzüge gewertet und ebenfalls vom PR-System ausgenommen.
- Für jeden Regel-Personen- und Regel-Güterzug wird geprüft, ob die Endverspätung im Zugbahnhof minus einer allfälligen Grenzübergabeverspätung bei Zügen, die aus einem anderen Netz (Ausland oder Netz eines anderen Infrastrukturbetreibers im Inland) in das ÖBB-Netz kommen, die Basis-Schwellenwerte übersteigt.
- Als Basis-Schwellenwerte sind im Personenverkehr 10 Min. und im Güterverkehr 60 Min. festgelegt. Da die Zugverspätungen jeweils auf Minuten gerundet werden, werden in das PR-System Personenzüge ab 11 Min. und Güterzüge ab 61 Min. Verspätung (abzüglich allfällige Grenzübergabeverspätung) aufgenommen.

Zu 2) Kodierung Verspätungsursache:

- Die Kodierung der Verspätungsursachen erfolgt gemäß Handbuch Abweichungsmanagement auf Basis 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 Geschäftsbereichs Netzbetrieb der ÖBB-Infrastruktur AG.
- Die detaillierte Zuordnungssystematik für das PR-System ist im Anhang der SNNB angeführt.

Zu 4) Messung Verspätungsminuten:

- Es werden jeweils zugbezogen die im ÖBB-Netz angefallenen Unterwegsverspätungsminuten den jeweiligen Verursachern zugeordnet. Dabei werden Bagatellverspätungen unter 90 Sek. nicht berücksichtigt. Einzelverspätungen über 120 Min. werden auf 120 Min. 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 der Unterwegsverspätungen die Anteile je Verursacher errechnet (Anteil INFRA, EVU, NEUTRAL). Im Sinne einer Einschleifregelung werden von der Summe der Unterwegsverspätungsminuten der Basis-Schwellenwert sowie eine all-fällige Grenzübergabeverspätung abgezogen, anschließend mit den vorerwähnten Anteilen je Verursacher multipliziert und solcherart die PR-Verspätungsminuten je Verursacher errechnet.
- Entsprechend des Änderungsverfahrens gemäß Handbuch Abweichungsmanagement (siehe Anhänge der SNNB im passwortgeschützten Bereich der Infrastruktur) 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 Produktkatalog „Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2013“) bekannt gegebenen Preis 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 Preissystemstabilität für alle Beteiligten zu gewährleisten, mit einem Anteil von +/- 0,5 % des Zugkm-IBE (Basisentgelt je Streckenkategorie) plafoniert.