

**SCHIENENNETZ-NUTZUNGSBEDINGUNGEN**  
(Network-Statement)  
**Raab – Oedenburg – Ebenfurter Eisenbahn AG**  
(Raaberbahn AG)

im Einvernehmen mit der  
**Neusiedler Seebahn GmbH**  
(NSB GmbH)  
für die Strecken:

Neufeld an der Leitha Eigentumsgrenze – Staatsgrenze nächst Baumgarten (Raaberbahn AG)  
Neusiedl am See Eigentumsgrenze – Staatsgrenze nächst Pamhagen (NSB GmbH)



**für das Fahrplanjahr 2024**  
**(10.12.2023 – 14.12.2024)**

**Version V02 gültig ab 10.12.2023**

Änderung betrifft:  
Pkt. 6.1.3 Marktsegment Güterverkehr, Seite 31:  
Unterteilung der Güterverkehrsdienste in weitere Segmente

Datum	12.04.2023	Seite	1 von 41	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

## Inhaltsverzeichnis

<b>I.</b>	<b>Allgemeine Information</b>	<b>4</b>
1.1.	Definition Schienennetz-Nutzungsbedingungen = Network Statement	4
1.2.	Gesetzliche Rahmenbedingungen, rechtliche Hinweise	4
1.3.	Beschwerden bei der Schienen-Control Kommission	5
1.4.	Geltungsbereich/Geltungsdauer	6
1.5.	Veröffentlichung/Änderungen	6
1.6.	Kontakt	6
1.7.	Güterverkehrskorridore	7
<b>II.</b>	<b>Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur</b>	<b>8</b>
2.1.	Rechtlicher Rahmen	8
2.2.	Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	8
2.2.1.	Fahrwegkapazitätsberechtigte	8
2.2.1.1.	<i>Definitionen</i>	8
2.2.1.2.	<i>Anforderungen an EVU</i>	8
2.2.1.3.	<i>Anforderungen an NVU</i>	9
2.2.2.	Verkehrsgenehmigung und –konzession	9
2.2.3.	Einheitliche Sicherheitsbescheinigung	9
2.2.4.	Versicherung	9
2.2.5.	Bonitätsprüfung	10
2.3.	Vertragsarten / Allgemeine Geschäftsbedingungen	10
2.3.1.	Rahmenvertrag - entfällt	10
2.3.2.	Infrastrukturnutzungsvertrag (INV)	10
2.3.3.	Fahrwegkapazitätsvertrag	10
2.3.4.	AGB	10
2.4.	Regelwerke (Netzzugangsregelwerke)	10
2.4.1.	Zugbegleiterloser Betrieb	10
2.4.2.	Fachseminar	11
2.4.3.	Information der Fahrgäste im Zug über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten während der Fahrt	11
2.4.4.	Streckenkenntnis für Umleitungsstrecken	11
2.5.	Außergewöhnliche Sendungen/Transporte	11
2.6.	RID-Güter und Umweltschutz	12
2.6.1.	RID-Güter (Gefahrgüter)	12
2.6.2.	Umweltschutz	12
2.7.	Inbetriebnahme und Netzregistrierung von Schienenfahrzeugen	12
2.7.1.	Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen gemäß EisbG	12
2.7.2.	Netzregistrierung der Raaberbahn AG	13
2.8.	Zulassung von Personal	13
2.8.1.	Triebfahrzeugführer	13
2.8.2.	Betriebsbedienstete	13
<b>III.</b>	<b>Schienennetz</b>	<b>15</b>
3.1.	Organisatorischer Aufbau der Raaberbahn AG	15
3.2.	Aufgaben der Organisationseinheiten	15
3.3.	Allgemeine Angaben zum Schienennetz	15
3.4.	Verfügbarkeit der Infrastruktur	16
3.5.	Eingeschränkte Verfügbarkeit	16
3.6.	Verkehrsstationen, Bahnhöfe, Haltestellen	16
<b>IV.</b>	<b>Zuweisung von Fahrwegkapazität</b>	<b>17</b>
4.1.	Einleitung	17
4.2.	Fahrwegkapazitätsbegehren	18
4.3.	Fristen	18
4.3.1.	Fristen für den Netzfahrplan	18
4.3.1.1.	<i>Fristen für den Netzfahrplan 2023</i>	18
4.3.1.2.	<i>Fristen für den Netzfahrplan 2024</i>	19

4.3.2.	Fristen für unterjährigen Verkehr, unterjährigen Sonderzugverkehr und Ad-hoc Verkehr	20
4.3.2.1.	<i>Fristen für unterjährigen Verkehr mit Berücksichtigung der Änderungen im Netzfahrplan mittels Änderungsheft</i>	20
4.3.2.2.	<i>Fristen für unterjährigen Sonderzugverkehr (Inverkehrsetzung mittels Faplo)</i>	20
4.3.2.3.	<i>Ad-Hoc-Verkehr</i>	21
4.3.3.	Fehlende Angaben, nachträgliche Änderungen des Fahrwegkapazitätsbegehrens	21
4.4.	Zuweisung von Fahrwegkapazität	22
4.4.1.	Prioritäten bei der Trassenzuweisung	22
4.4.2.	Streitfallregelung	22
4.4.3.	Überlastete Eisenbahninfrastruktur – entfällt	22
4.4.4.	Rahmenvertrag – entfällt	22
4.4.5.	Rahmenbedingungen für die Planungen	23
4.4.5.1.	<i>Fahrzeitreserven</i>	23
4.4.5.2.	<i>Mindestaufenthaltszeiten</i>	23
4.4.5.3.	<i>Mindestwendezeiten</i>	23
4.4.5.4.	<i>Mindestbehandlungszeiten für Zugmanipulation</i>	24
4.4.5.5.	<i>Mindestübergangszeiten</i>	24
4.5.	Fahrwegkapazität für Instandhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur	25
4.6.	Nicht genutzte Fahrwegkapazitäten	25
4.6.1.	Reservierungsentgelt	25
4.6.2.	Reservierungsentgelt – Rahmenvertrag – entfällt	25
4.6.3.	Fahrwegkapazitätsvorhaltung	26
4.7.	Außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte	26
4.8.	Betriebsstörungen	26
4.8.1.	Regelungen für die Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen	26
4.8.2.	Geplante Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur	27
4.8.3.	Unvorhersehbare Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur	27
<b>V.</b>	<b>Leistungen</b>	<b>28</b>
5.1.	Einleitung	28
5.2.	Mindestzugangspaket	28
5.3.	Zusatzleistungen	29
5.3.1.	Zuglaufcheckpoint	29
5.3.2.	Erlaubniskarten	29
5.3.3.	Serviceeinrichtungen und -leistungen siehe Pkt 6.1.5.	29
<b>VI.</b>	<b>Entgelte</b>	<b>30</b>
6.1.	Mindestzugangspaket	30
6.1.1.	Wegeentgeltstruktur	30
6.1.2.	Genehmigungsverfahren betreffend Marktaufschläge (§67d Abs 6 EisbG)	30
6.1.3.	Marktsegmente	30
6.1.4.	Zu/Abschläge	32
6.1.4.1.	<i>Performance Regime</i>	32
6.1.5.	Serviceeinrichtungen und –leistungen	33
6.1.5.1.	<i>Nutzung von Verkehrsstationen</i>	33
6.1.5.1.1.	Entgelte für die Nutzung von Verkehrsstationen auf der Strecke der Raaberbahn AG und NSB GmbH	35
6.1.5.2.	<i>Nutzung von Abstellkapazitäten</i>	36
6.1.5.2.1.	Entgelte für die Nutzung von Abstellkapazitäten	36
6.1.5.3.	<i>Nutzung der T-Säule im Bf Wulkapordersdorf</i>	38
6.1.5.4.	<i>Bestellung/Zuteilung von Serviceeinrichtungen und -leistungen</i>	38
6.1.6.	Wegeentgelt	39
6.1.6.1.	<i>Marktsegment Personenverkehr</i>	39
6.1.6.2.	<i>Marktsegment Güterverkehr</i>	39
6.1.6.3.	<i>Serviceeinrichtungen und –leistungen</i>	40

## I. Allgemeine Information

Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Raaberbahn AG) ist ein integriertes Eisenbahnunternehmen. Die Aufgaben der Raaberbahn AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen umfassen insbesondere Planung, Bau, Instandhaltung, Bereitstellung und Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

Die Raaberbahn AG ist Mitglied von RailNetEurope (RNE), einer Vereinigung von europäischen Infrastrukturbetreibern und Zuweisungsstellen, mit Sitz in Wien. Ziel von RNE ist es, den Zugang zum Schienennetz zu erleichtern und damit den internationalen Eisenbahnverkehr durch kompetente Beratung und ein internationales Vertriebsnetz zu fördern. Um dies zu ermöglichen, gibt es das One Stop Shop (OSS)-Netzwerk. Dieses bietet einen Ansprechpartner eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens pro Mitgliedsland für nationale und internationale Anfragen.

Die Betriebssprache auf dem Netz der Raaberbahn AG und NSB GmbH ist Deutsch. Aufgrund besonderer Vereinbarungen (z.B. Grenzübergangsübereinkommen, Betriebsvorschriften) ist im Streckenabschnitt von Pamhagen – Fertöszentmiklos auf der NSB GmbH, die zu verwendende Betriebssprache Ungarisch.

### 1.1. Definition Schienennetz-Nutzungsbedingungen = Network Statement

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

Die SNNB sind eine detaillierte Darlegung der Bedingungen, unter denen der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur eingeräumt wird, und unter denen sonstige Leistungen zur Verfügung gestellt werden.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen werden gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise angewendet und enthalten die wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten in eigenen Abschnitten die Art der Schieneninfrastruktur, insbesondere die technische Beschreibung und betrieblichen Bedingungen für den Zugang zu den einzelnen Strecken, sowie die Entgeltsätze und die Tarife.

### 1.2. Gesetzliche Rahmenbedingungen, rechtliche Hinweise

Eine detaillierte Regelung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen ist im Eisenbahngesetz § 59 enthalten. Laut der EU-Richtlinie 2012/34, Artikel 27 und laut EisbG idgF werden die Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufgefordert, Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen und unentgeltlich in elektronischer Form auf seiner Internetseite in für jedermann zugänglicher Weise zu veröffentlichen.

Für den Zugang zum Schienennetz der Raaberbahn AG und NSB GmbH sind insbesondere folgende Gesetze/Verordnungen maßgebend:

- Eisenbahngesetz (EisbG)
- EisenbahnarbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV)
- Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (EisbBFG)
- Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV)
- Eisenbahnschutzvorschrift (EisbSV)

Datum	Seite	Version
<b>12.04.2023</b>	<b>4 von 41</b>	<b>02</b>

- Europarechtliche Vorgaben, wie z.B. Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

Weitere Informationen dazu sind im Internet (Rechtsinformationssystem des Bundes) abrufbar:

<http://www.ris.bka.gv.at>

Die SNNB wurden von der Raaberbahn AG im Einvernehmen mit der NSB GmbH mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt, werden laufend aktualisiert und enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie Informationen zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Die Nutzung der Schieneninfrastruktur selbst erfolgt auf der Grundlage eines Infrastrukturnutzungsvertrages (INV), den das EVU mit der von der Raaberbahn AG beauftragten Trassenzuweisungsstelle der ÖBB Infrastruktur AG abschließt.

Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität dieser Informationen oder Systemstörungen durch nicht fehlerfrei angelegte Dateien oder Formate wird seitens der Raaberbahn AG und NSB GmbH keine Gewähr übernommen. Die Raaberbahn AG haftet für keine direkten oder indirekten Schäden, die durch den Zugriff auf die Website oder durch deren Benützung entsteht, oder die sich aus Mängeln bzw. Druckfehlern in den SNNB und anderen Dokumenten ergeben. Die vollständige oder auszugsweise Wiedergabe, sowie der Nachdruck zur kommerziellen Verwendung bedürfen der vorherigen ausdrücklichen Zustimmung der Raaberbahn AG.

#### Für den Inhalt verantwortlich:

Raab Oedenburg Ebenfurter Eisenbahn AG  
 Zweigniederlassung Wulkaprodersdorf  
 One Stop Shop  
 Bahnhofplatz 5  
 A-7041 Wulkaprodersdorf  
[E-Mail: oss@raaberbahn.at](mailto:oss@raaberbahn.at)  
<http://www.raaberbahn.at>

### 1.3. Beschwerden bei der Schienen-Control Kommission

Fahrwegkapazitätsberechtigte haben die Möglichkeit der Beschwerde an die Schienen-Control Kommission (SCK), wenn ein Begehren auf Zuweisung der Fahrwegkapazität oder die Gewährung des Mindestzugangspaketes aus den in § 72 Abs. 1 EISbG genannten Gründen nicht zustande kommt. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind berechtigt, im Zusammenhang mit der Gewährung von Serviceleistungen und des Zugangs zu Serviceeinrichtungen, einschließlich dem Schienenzugang, Beschwerde an die Schienen-Control Kommission aus den im § 73 Abs. 1 EISbG angeführten Gründen zu erheben. Darüber hinaus können Fahrwegkapazitätsberechtigte oder Eisenbahnverkehrsunternehmen aus den in § 74 Abs. 1 EISbG genannten Gründen Beschwerde bei der SCK erheben.

Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und die in den §§ 72 Abs. 2 und 73 Abs. 1 EISbG genannten Anträge zu enthalten. Weitere Informationen finden Sie auf der Website der Schienen-Control (<https://www.schienecontrol.gv.at/de/>)

Datum	Seite	Version
12.04.2023	5 von 41	02

## Beschwerde, Streitigkeiten und Konfliktbehandlungen

Schienen-Control Kommission  
Linke Wienzeile 4  
A - 1060 Wien  
Tel.: +43 1 5050707  
[E-Mail: office@schienencontrol.gv.at](mailto:office@schienencontrol.gv.at)

### 1.4. Geltungsbereich/Geltungsdauer

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen beziehen sich nur auf die auf österreichischem Staatsgebiet liegenden Streckenabschnitt der Raab – Oedenburg – Ebenfurter Eisenbahn AG zwischen Neufeld an der Leitha Eigentumsgrenze – Staatsgrenze nächst Baumgarten, sowie dem im Auftrag der Neusiedler Seebahn GmbH betriebenen Streckenabschnitt zwischen Neusiedl am See Eigentumsgrenze – Staatsgrenze nächst Pamhagen.

Die SNNB gelten für eine Netzfahrplanperiode, wobei als Termin für den jährlichen Wechsel der Netzfahrplanperiode der zweite Samstag im Dezember, 24:00 Uhr, festgelegt ist. Daher sind die gegenständlichen SNNB 2024 grundsätzlich vom 10. Dezember 2023, 0:00 Uhr, bis 14. Dezember 2024, 24:00 Uhr, gültig.

### 1.5. Veröffentlichung/Änderungen

Die Raaberbahn AG hat gemäß § 59 Abs. 8 EisbG die SNNB sowie deren Änderungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität unentgeltlich in elektronischer Form auf ihrer Internetseite in für jedermann zugänglicher Weise zu veröffentlichen.

Die Raaberbahn AG ist gemäß § 59 Abs. 2 EisbG verpflichtet, die SNNB auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.

### 1.6. Kontakt

Der One Stop Shop der Raaberbahn AG ist Bestandteil eines internationalen Netzwerkes mit dem Bestreben, den Infrastrukturkunden den Netzzugang so einfach wie möglich zu machen. Nahezu jeder europäische Netzbetreiber hat mittlerweile einen OSS eingerichtet, der dem Kunden ein breites Spektrum von Leistungen anbietet. Das betrifft sowohl Hilfe beim Erlangen der nötigen Konzessionen und sonstigen erforderlichen Unterlagen als auch die Betreuung vor, während und nach einer Zugfahrt.

Eine Liste der OSS-Ansprechpartner finden Sie auf der Website von RailNet Europe - [www.rne.eu](http://www.rne.eu)

Datum	Seite	Version
12.04.2023	6 von 41	02

### One Stop Shop:

Raab Oedenburg Ebenfurter Eisenbahn AG  
Zweigniederlassung Wulkaprodersdorf  
Bahnhofplatz 5  
A-7041 Wulkaprodersdorf  
[E-Mail: oss@raaberbahn.at](mailto:oss@raaberbahn.at)  
<http://www.raaberbahn.at>

Der One Stop Shop ist an Werktagen montags bis donnerstags in der Zeit von 08:00 bis 16:00 Uhr, Freitags von 08:00 bis 13:00 Uhr erreichbar.

Informationen zu nachfolgenden RNE-Tools sind über die Website der RNE abrufbar:

- PCS (Path Coordination System) – Online-Tool für internationale Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität
- CIS (Charging Information System) – Kostenschätzung des Wegeentgeltes für internationale Fahrwegkapazitäten, Entfernungsangaben
- TIS (Train Information System) – Zuglauf-Echtzeit-Information

## 1.7. Güterverkehrskorridore

Das Schienennetz der Raaberbahn AG umfasst auch einen in Betrieb befindlichen Güterverkehrskorridor „Orient-Ostmediterranean Korridor- RFC 7 (Rail Freight Corridor, RFC), deren Grundlage die EU-Verordnung 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr ist. Für Güterverkehrskorridore gelten jeweils besondere Regelungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität (Framework for the Allocation of Infrastructure Capacity, Customer Information Document – Buch 4), die auf den jeweiligen Websites der Güterverkehrskorridore veröffentlicht sind (nähere Informationen siehe Website der RNE (<http://rne.eu/rail-freight-corridors/corridor-information-documents/>)).

Datum	Seite	Version
<b>12.04.2023</b>	<b>7 von 41</b>	<b>02</b>

## II. Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur

### 2.1. Rechtlicher Rahmen

Die rechtliche Grundlage für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceleistungen ist das EisbG idgF.

### 2.2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

#### 2.2.1. Fahrwegkapazitätsberechtigte

##### 2.2.1.1. Definitionen

Fahrwegkapazitätsberechtigte sind gemäß § 57a EisbG:

1. Zugangsberechtigte (als EVU bezeichnet)

- Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten;
- Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Güterverkehr;

2. Internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen, andere natürliche und juristische Personen, wie beispielsweise Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben (als Nicht- Eisenbahnverkehrsunternehmen – NVU – bezeichnet).

Fahrwegkapazitätsberechtigte (EVU, NVU) haben einen Anspruch auf diskriminierungsfreie Zuweisung von Fahrwegkapazität. Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen/-leistungen gemäß den §§ 58, 58a, 58b EisbG erfolgt nur durch EVU.

##### 2.2.1.2. Anforderungen an EVU

Für Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität ist der Nachweis einer aufrechten Verkehrsgenehmigung bzw. -konzession als EVU für die betreffenden Verkehrsdienste erforderlich.

Vor der Zuweisung der Fahrwegkapazität ist darüber hinaus der Nachweis über das Vorliegen der Sicherheitsbescheinigung notwendig. Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen/-leistungen erfolgt ausschließlich durch EVU auf Basis des abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrages.

Datum	12.04.2023	Seite	8 von 41	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

### 2.2.1.3. Anforderungen an NVU

Das NVU hat spätestens mit der Einbringung des Begehrens auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sein einzel- oder gemeinwirtschaftliches Interesse am Erwerb der Fahrwegkapazität nachzuweisen. Ansonsten wird das Fahrwegkapazitätsbegehren zurückgewiesen.

Die Nutzung der dem NVU zugewiesenen Fahrwegkapazität hat durch ein EVU zu erfolgen, dieses ist der ÖBB-Infrastruktur AG, Trassenzuweisungsstelle wie folgt bekannt zu geben:

- Spätestens 30 Tage vor dem in der zugewiesenen Fahrwegkapazität angeführten ersten Verkehrstag,
- jedenfalls mit Einbringen des Begehrens, sofern die Zeit bis zum ersten Verkehrstag der zugewiesenen Fahrwegkapazität kürzer als 30 Tage ist.

Die Bekanntgabe des EVU hat mittels der Systeme gemäß Kapitel 4.2 zu erfolgen. Das EVU hat die Voraussetzungen gemäß Kapitel 2.2 zu erfüllen.

### 2.2.2. Verkehrsgenehmigung und –konzession

Die für den Antrag einer Verkehrsgenehmigung und -konzession erforderlichen Voraussetzungen können bei der genehmigungserteilenden Stelle erfragt werden. Weiterführende Informationen und Kontaktdaten sind auf der Webseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu finden:

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/sicherheit/verkehrsgenehmigung.html>

### 2.2.3. Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

Der Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ist je nach Zuständigkeit, schriftlich an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) oder an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu richten.

Ein Leitfaden des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und nähere Informationen zu den Anforderungen betreffend Ausstellung, Aufrechterhaltung und Anträge auf Neuerteilung von Sicherheitsbescheinigungen sind auf der Internetseite <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/sicherheit/bescheinigung.html> des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erhältlich.

### 2.2.4. Versicherung

Das EVU hat eine den Anforderungen des Artikels 22 der Richtlinie 2012/34/EU (§ 15a Z10, § 15b Abs. 1 Z4 bzw. § 16b Abs. 1 Z 4 EISbG) entsprechende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller Ansprüche, die sich – gleich aus welchem Rechtsgrund – ergeben können, abzuschließen und während der gesamten Vertragsdauer des INV aufrecht zu erhalten. Nähere Bestimmungen dazu sind insbesondere in Punkt 8 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) zum INV enthalten.

Datum	Seite	Version
12.04.2023	9 von 41	02

## 2.2.5. Bonitätsprüfung

Die Raaberbahn AG ist berechtigt, vor Vertragsabschluss sowie während der Vertragsbeziehung die Bonität der Fahrwegkapazitätsberechtigten zu prüfen. Bei einer negativen Bonitätsbeurteilung ist die Raaberbahn AG berechtigt, eine Finanzgarantie gemäß § 57b EISbG zu verlangen.

## 2.3. Vertragsarten / Allgemeine Geschäftsbedingungen

### 2.3.1. Rahmenvertrag - entfällt

### 2.3.2. Infrastrukturnutzungsvertrag (INV)

Voraussetzung für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceleistungen ist ein zwischen dem EVU und der ÖBB-Infrastruktur AG als von der Raaberbahn AG beauftragte Trassenzuweisungsstelle abgeschlossener INV.

Bestandteile des INV sind unter anderem die AGB zum INV sowie die Zugtrassenvereinbarung, welche die Details über die zugewiesene Fahrwegkapazität und allfällige sonstige Leistungen enthält. Vertragsmuster siehe Anhang zu den SNNB.

### 2.3.3. Fahrwegkapazitätsvertrag

Erfüllt das NVU die Voraussetzungen gemäß Kapitel 2.2.1.2 wird mit ihm ein Fahrwegkapazitätsvertrag abgeschlossen (Vertragsmuster siehe Anhang zu den SNNB).

### 2.3.4. AGB

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) sind Beilagen der Zugtrassenvereinbarung und des Infrastrukturnutzungsvertrages/Fahrwegkapazitätsvertrages.

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen sind in der jeweils aktuellen Fassung im Internet veröffentlicht.

## 2.4. Regelwerke (Netzzugangsregelwerke)

Die Regelwerke sind auf der Website der Raaberbahn AG veröffentlicht und können unentgeltlich von jedermann auf der Website der Raaberbahn, [www.raaberbahn.at](http://www.raaberbahn.at), Menüpunkt Netzzugang abgerufen werden.

Änderungen zu den Dienstvorschriften werden grundsätzlich 6 Monate vor Inkraftsetzung verlautbart.

### 2.4.1. Zugbegleiterloser Betrieb

Gemäß Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, 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 der Raaberbahn AG, in den betroffenen Betriebsstellen/Bahnsteigbereichen jedenfalls eine

Datum	Seite	Version
12.04.2023	10 von 41	02

Evaluierung statt zu finden (z.B. Sicht auf zustimmendes Signal, Haltepunkt des Zuges, Bahnsteigspalt).

#### **2.4.2. Fachseminar**

Für die Aufrechterhaltung des Netzzuganges ist die jährliche Teilnahme seitens Betriebsleitung des EVU am Fachseminar Betrieb der ÖBB-Infrastruktur AG für das EVU verpflichtend.

#### **2.4.3. Information der Fahrgäste im Zug über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten während der Fahrt**

Jedes EVU, welches das Streckennetz der Raaberbahn AG 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 die für Reisende/Personen vorgesehenen Fahrzeuge 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)

Geschriebene oder gesprochene Sicherheitshinweise sind in Deutsch sowie in Englisch bereitzustellen. (TSI SRT 4.4.5 a und b)

Weiters wird die Information der Fahrgäste/Personen über Druckmedien bzw. Informationsfolder an den Sitzplätzen bzw. mittels Lautsprecherdurchsagen empfohlen.

#### **2.4.4. Streckenkenntnis für Umleitungsstrecken**

Im Falle von größeren Betriebsstörungen (Streckenunterbrechungen) ist generell ein Umleitungsverkehr vorgesehen. Darüber hinaus können in Störfall- bzw. Betriebsstörungskonzepten in Abstimmung mit dem EVU weitere Umleitungsstrecken für bestimmte Verkehrsarten/Züge vorgesehen werden.

Das EVU hat für die Durchführung der geplanten Umleitungsverkehre im Falle einer Umleitung dafür Sorge zu tragen, dass eine ausreichende Anzahl von Mitarbeitern mit Streckenkenntnis für die Umleitungsstrecke bereitstehen.

### **2.5. Außergewöhnliche Sendungen/Transporte**

Sendungen/Transporte gelten als außergewöhnlich, wenn wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Eisenbahninfrastrukturanlagen oder Wagen besondere Maßnahmen erforderlich sind und sie deshalb nur unter besonderen technischen und/oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können. Die Definition und Differenzierung betreffend außergewöhnliche Sendungen ist im Punkt 1.6 RW 31.04.01 angegeben.

Datum	Seite	Version
<b>12.04.2023</b>	<b>11 von 41</b>	<b>02</b>

## 2.6. RID-Güter und Umweltschutz

### 2.6.1 RID-Güter (Gefahrgüter)

Für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn gelten für nationale und internationale Eisenbahnverkehrsdienste die Vorschriften der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID). 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 über Anforderung der Raaberbahn AG kostenlos zur Verfügung zu stellen.

### 2.6.2. Umweltschutz

Bei der Nutzung der von der Raaberbahn AG betriebenen Eisenbahninfrastruktur sind die einschlägigen internationalen und nationalen umweltrechtlichen Vorgaben 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 Schadentragsregeln – folgende Maßnahmen unverzüglich zu ergreifen:

- Verständigung der Dienststellen des öffentlichen Hilfs- und Einsatzorganisationen (z.B. Feuerwehr)
- Wahrnehmung sonstiger gesetzlicher Meldepflichten
- Benachrichtigung der Raaberbahn AG (Bereitschaftsdienst GB-Betrieb)

Unverzüglich hat per E-Mail an den Bereitschaftsdienst GB-Betrieb der Raaberbahn AG eine Information mit Angaben über Unfalldaten, eingeleitete Maßnahmen, Menge und Art des umweltgefährdeten Stoffes zu erfolgen.

Meldung umweltgefährdender Ereignisse/Vorfälle

E-Mail: [gb-betrieb@raaberbahn.at](mailto:gb-betrieb@raaberbahn.at)

## 2.7. Inbetriebnahme und Netzregistrierung von Schienenfahrzeugen

### 2.7.1. Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen gemäß EisbG

Schienenfahrzeuge dürfen auf dem Schienennetz der Raaberbahn AG und NSB GmbH nur in Betrieb genommen werden, wenn diese hierfür die rechtlichen Voraussetzungen gemäß EisbG 1957 i.d.g.F. erfüllen. Dies betrifft u.a.:

- Eisenbahnrechtliche Genehmigung (Betriebsbewilligung bzw. Genehmigung für das Inverkehrbringen)
- Genehmigungsfreie Vorhaben gem. § 36 EisbG (insb. § 36 Abs 4 EisbG) und § 110 EisbG (insb. § 110 Abs7)
- Prüfung vor der Nutzung eines genehmigten Schienenfahrzeugs (Streckenkompatibilität) gem. § 112 EisbG

Datum	Seite	Version
12.04.2023	12 von 41	02

## 2.7.2. Netzregistrierung der Raaberbahn AG

Zusätzlich zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung und der Prüfung der Streckenkompatibilität (siehe Pkt. 2.7.1) benötigen Schienenfahrzeuge vor dem Einsatz auf dem Schienennetz der Raaberbahn AG und NSB GmbH auch eine Netzregistrierung. Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge mit den folgenden Interoperabilitätskennzeichen:

- Güterwagen: RIV, TEN CW, TEN GE
- Reisezugwagen: RIC (mit einer Inbetriebnahmegenehmigung vor 19.07.2008)

Für dieses Verfahren ist Geschäftsbereich GB-Betrieb der Raaberbahn AG zuständig.

Die Netzregistrierung dient:

- der sicheren Integration der Fahrzeuge im Schienennetz der Raaberbahn AG und NSB GmbH unter Beachtung der Abweichungen und Einsatzbedingungen aus dem Fahrzeugzulassungs- und Netzkompatibilitätsprüfverfahren. Dies kann bereits im Zuge der Einbindung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in den Genehmigungsprozess (gemäß § 110 Abs 4 EisbG) über eine Unbedenklichkeitserklärung erfolgen
- der notwendigen Erfassung IT-systemrelevanter Fahrzeugdaten für die Raaberbahn AG

## 2.8. Zulassung von Personal

### 2.8.1. Triebfahrzeugführer

Die Berechtigung zur Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen durch Triebfahrzeugführer auf Eisenbahnen in Österreich ist in den §§ 124 ff EisbG bzw der Triebfahrzeugführer-Verordnung (TFVO) geregelt. Für die Anerkennung ausländischer Befugnisse zur Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen im Sinne der Triebfahrzeugführer-Verordnung (TFVO) ist das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständig (§ 26 TFVO).

Erforderliche Ausbildungsmaßnahmen werden von den TFZ-F Schulungseinrichtungen angeboten.

### 2.8.2. Betriebsbedienstete

Für die Aus-/ Weiterbildung und Prüfung sowie die erforderliche Eignung von Mitarbeitern von EVU (oder deren Auftragnehmer) ist das EVU verantwortlich.

Mitarbeiter von Auftragnehmern (juristische oder natürliche Personen), welche qualifizierte Tätigkeiten gemäß EisbEPV für die Raaberbahn AG ausüben, müssen gemäß den Bestimmungen dieser ausgebildet, geprüft und weitergebildet sein, sowie die erforderliche Eignung jederzeit nachweisen können. Für alle anderen, nicht in den EisbEPV genannten Tätigkeiten, ist eine Anerkennung von Ausbildungen sowie der erforderlichen Eignung für einen Einsatz am Streckennetz der Raaberbahn AG erforderlich.

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

Betriebsbedienstete der EVU (oder deren Auftragnehmer), welche qualifizierte Tätigkeiten gemäß Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV) ausüben, müssen gemäß den

Datum	Seite	Version
<b>12.04.2023</b>	<b>13 von 41</b>	<b>02</b>

Bestimmungen dieser ausgebildet, geprüft und weitergebildet sein, sowie die erforderliche Eignung jederzeit nachweisen können.

Betriebsbedienstete der EVU (oder deren Auftragnehmer), die Züge begleiten, auf Bahnhöfen Dienste und Hilfestellung für Reisende leisten und Fahrkarten verkaufen, müssen gemäß den Kapiteln Betriebliche Regelungen und Berufliche Qualifikationen der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ (TSI PRM) ausgebildet sein, wenn sie im Anwendungsbereich der TSI PRM tätig sind.

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

#### Anerkenntnis von Ausbildungen für Betriebsbedienstete:

Raab Oedenburg Ebenfurter Eisenbahn AG  
Zweigniederlassung Wulkaprodersdorf  
Bahnhofplatz 5  
A-7041 Wulkaprodersdorf  
Tel: +43 2687 62 224 187  
[E-Mail: balazs.urbanics@raaberbahn.at](mailto:balazs.urbanics@raaberbahn.at)

Datum	12.04.2023	Seite	14 von 41	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

## III. Schienennetz

### 3.1. Organisatorischer Aufbau der Raaberbahn AG

Die Unternehmung Raab – Oedenburg – Ebenfurter Eisenbahn AG (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.) ist eine ungarische Aktiengesellschaft mit Zweigniederlassungen in Österreich und Eisenbahninfrastruktur auf österreichischem und ungarischem Staatsgebiet. Sie wird auf österreichischem Staatsgebiet nach österreichischem Recht als integriertes Eisenbahnunternehmen em. EisbG § 1c geführt.

### 3.2. Aufgaben der Organisationseinheiten

#### Netzplanung / Trassenmanagement / OSS

Diesem Arbeitsgebiet obliegt die Definition der betrieblichen Anforderungen an Infrastrukturprojekten und technischen Systemen. Es ist weiters die Kundenschnittstelle des Infrastrukturbereiches für Eisenbahnverkehrsunternehmen. Hier werden die einzelnen Anforderungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu einem gesamten Fahrplangefüge geformt. Die Koordination des Netzzuganges für Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Trassenplanung gehören ebenfalls zu den Kernaufgaben.

#### Faplo / Betra / Betrieb

Die Kernaufgaben Lenkung und Überwachung des Zugverkehrs auf der Strecke, die zentrale Verantwortung für die Abwicklung und Steuerung der Zugfahrten, sowie Betriebs-, Störungs- und Notfallmanagement werden vom Arbeitsgebiet Betrieb wahrgenommen. Die Baubetriebsplanung und Erstellung der Fahrplananordnungen liegen ebenfalls in diesem Gestaltungsbereich.

#### Betriebliche Normen / Sicherheit / QMS-SMS

Zu den Hauptaufgaben des Arbeitsgebietes zählen das Management der betrieblichen Normenwerke, die Abwicklung der Behördenverfahren genehmigungspflichtiger Normen, sowie die interne Abstimmung der Normenentwicklung. Weiters werden hier die betrieblichen Bildungsinhalte der Aus- und Weiterbildung für Mitarbeiter des Betriebsdienstes umgesetzt. Die Störungs- und Notfallorganisation werden im Zuge des Qualitäts- bzw. Sicherheitsmanagementsystems berücksichtigt.

### 3.3. Allgemeine Angaben zum Schienennetz

Das von der Raaberbahn AG betriebene Schienennetz umfasst auf österreichischer Seite im Streckenabschnitt Neufeld Leithabrücke Mitte – Staatsgrenze nächst Baumgarten fünf Betriebsstellen (Bahnhöfe, Haltestellen) mit einer Streckenlänge von 25,6 km und im Streckenabschnitt Neusiedl am See – Staatsgrenze nächst Pamhagen neun Betriebsstellen (Bahnhöfe, Haltestellen) mit einer Streckenlänge von 37,9 km.

Die Strecke ist mit elektrischer Oberleitung überspannt.

Eine umfassende Übersicht über die technische Ausrüstung und Leistungsfähigkeit der Streckenabschnitte finden Sie in der technischen Streckenbeschreibung (Anhang 8). Sie gibt unter anderem Auskunft über Parameter des Fahrweges, der Betriebsführung und der Oberleitung.

Datum	Seite	Version
12.04.2023	15 von 41	02

Die Betreuung der Infrastruktur erfolgt durch den Geschäftsbereich Technik (Fahrweg, Signaltechnik / Telekom / Energie).

Das Schienennetz der Raaberbahn AG und NSB GmbH ist mit punktuellen (Punktförmige Zugbeeinflussung – PZB) ausgestattet.

Für die fahrzeugseitige PZB – Ausrüstung wird der Einbau einer PZB 90 – Funktionalität empfohlen.

Das Zugsicherungssystem im Schienennetz der Raaberbahn AG und NSB GmbH ist auch in der Streckenbeschreibung auf der Webseite der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im Register of Infrastructure (RINF) Austria ersichtlich.

### **3.4. Verfügbarkeit der Infrastruktur**

Die Raaberbahn AG und die NSB GmbH verpflichten sich die Verfügbarkeit des Streckennetzes in größtmöglichem Umfang zu gewährleisten.

Notwendige Arbeiten oder Maßnahmen – wie Investitions- oder Ersatz-Investitionsvorhaben, Instandhaltungsarbeiten, Wartungsarbeiten, Kontrolltätigkeiten etc. werden nach der „Baubetriebsplanung“ durchgeführt.

Geplante Arbeiten werden dem EVU bekannt gegeben. Daraus resultierende Maßnahmen (wie Umleitungen, Schienenersatzverkehre) werden den EVU grundsätzlich sechs Monate, spätestens jedoch zwei Monate vor Beginn der Arbeiten durch die Raaberbahn AG und im Auftrag der NSB GmbH für die NSB-Strecke bekannt gegeben. Über alle anderen Arbeiten oder Maßnahmen informiert die Raaberbahn AG und im Auftrag der NSB GmbH für die NSB-Strecke das EVU ehest möglich mittels Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten (LA) oder Fahrplananordnung (FAPLO).

Die Raaberbahn AG und die NSB GmbH führen 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 Raaberbahn AG und NSB GmbH, es sei denn, die Störung in der Betriebsabwicklung wäre grob fahrlässig oder vorsätzlich verursacht.

### **3.5. Eingeschränkte Verfügbarkeit**

Die EVU werden rechtzeitig davon informiert, auf welchen Strecken und in welchem zeitlichen Umfang Arbeiten an der Schieneninfrastruktur geplant sind. Zeitgleich werden entsprechende Informationen in die SNNB aufgenommen.

### **3.6. Verkehrsstationen, Bahnhöfe, Haltestellen**

Die Betriebsstellenbeschreibung (Bsb) enthält die Beschreibung einer Verkehrsstation aus betrieblicher Sicht und stellt Informationen zu Gleis- und Bahnsteiglängen, Bahnsteighöhen, Signalstandorten, usw. bereit.

Das EVU ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass seine Mitarbeiter bzw. jene ihrer Vertragspartner über das sichere Verhalten auf Ladestellen (Ladeplätze bzw. Ladegleise) entsprechend unterwiesen / geschult sind.

Datum	Seite	Version
<b>12.04.2023</b>	<b>16 von 41</b>	<b>02</b>

## IV. Zuweisung von Fahrwegkapazität

### 4.1. Einleitung

Die ÖBB-Infrastruktur AG, als die von der Raaberbahn AG beauftragte Trassenzuweisungsstelle, hat die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nicht diskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen (§ 63 Abs1 EisbG).

Zur Sicherstellung einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur werden bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität nachstehende, international anerkannte Grundsätze angewendet:

- Bündelung von Zugtrassen (mit ähnlichem Geschwindigkeitsniveau bzw. Haltemuster in zeitnaher Lage) als Mittel zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität.
- Harmonisierung von Fahrgeschwindigkeiten zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität, z.B. durch Reservenbildung und/oder aufeinander abgestimmte Haltemuster.
- Umsetzung von symmetrisch vertakteten Personenverkehren als Mittel zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität im Sinne einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur. Dadurch sind auch die Vorteile eines sich regelmäßig wiederholenden Betriebsablaufes einschließlich zugehöriger Produktionspläne, gleichbleibende Symmetriepunkte (Knoten), Symmetriezeiten und fahrtrichtungsbezogen idente Umsteigezeiten gegeben.

Die Netzfahrplanerstellung erfolgt hinsichtlich der grenzüberschreitenden Zugtrassen in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Zuweisungsstellen. Diese Zugtrassen werden soweit wie möglich im nachfolgenden Netzfahrplanstellungsverfahren beibehalten, wobei den Fahrwegkapazitätserfordernissen grenzüberschreitender Güterverkehrsdienste Rechnung getragen wird (§§ 63 Abs 2, 65 Abs 2 und 3 EisbG).

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

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

Datum	Seite	Version
<b>12.04.2023</b>	<b>17 von 41</b>	<b>02</b>

## 4.2. Fahrwegkapazitätsbegehren

Das Einbringen des Fahrwegkapazitätsbegehrens kann über folgende Systeme erfolgen:

- Online über WEB im System M-AMA
- über Datenschnittstelle zu System M-AMA oder
- System PCS – internationale Fahrwegkapazitätsbegehren (siehe RNE PCS Website)
- per E-Mail für unterjährigen Sonderzugverkehr und Ad-Hoc-Verkehr

Für Ad-hoc-Verkehre ist ein abweichendes Procedere vorgesehen (siehe Punkt 4.3).

Eine Trassenbestellung muss folgende Angaben beinhalten:

- Verkehrsrelation
- Zeit (Lage, Aufenthalte, Verkehrstage)
- Zuggewicht, -länge
- Triebfahrzeug
- Geschwindigkeit
- Bremstechnische Möglichkeiten
- Besonderheiten (z.B. Fahrzeugmanipulationen, Anschlüsse, Personalablösen, KLV- Profile, RID, außergewöhnliche Sendungen, VWÜ, Grenzbehandlungen usw.)

## 4.3. Fristen

### 4.3.1. Fristen für den Netzfahrplan

#### 4.3.1.1. Fristen für den Netzfahrplan 2024

Informationen zu den Bestellfristen für Fahrwegkapazitätsbegehren.

Für NVU gelten darüber hinaus die in Kapitel 2.2.1.3 festgelegten Fristen für die Bekanntgabe des EVU.

#### Bestellung von Zugtrassen

Ing. Mag. Michael Bares  
ÖBB Infrastruktur AG  
Netzzugang  
Praterstern 4, 1020 Wien  
Tel: +43 5 17789770399  
[E-Mail: michael.bares@oebb.at](mailto:michael.bares@oebb.at)

Datum	12.04.2023	Seite	18 von 41	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

## Für den Jahresfahrplan 2024

Fahrwegkapazitätsbegehren für Fahrplansystemänderungen	Nach Möglichkeit bis 1. März 2023
Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin)	12. Dezember 2021 bis 11. April 2023
Angebotslegung an EVU zu ihren Fahrwegkapazitätsbegehren	03. Juli 2023
Stellungnahmefrist der EVU zum Angebot (§ 65 Abs. 8 EiszG)	04. Juli bis 04. August 2023
Angebotsannahme durch EVU	Innerhalb eines Monats nach Angebotslegung, somit bis 04. August 2023
Zuweisung der Fahrwegkapazitäten	Ab 21. August 2023

Vollständig und fristgerecht bei der ÖBB-Infrastruktur AG, als die von der Raaberbahn AG beauftragte Trassenzuweisungsstelle, eingegangene Fahrwegkapazitätsbegehren bilden die Grundlage für die Netzfahrplanerstellung und die Zuweisung der Fahrwegkapazität. Erfolgt eine Änderung des Begehrens durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten nach Ablauf der Bestellfrist, so trägt dieser die Gefahr der Umsetzbarkeit. Ein der ÖBB-Infrastruktur AG, als die von der Raaberbahn AG beauftragte Trassenzuweisungsstelle, dadurch allenfalls entstehender Mehraufwand ist vom Fahrwegkapazitätsberechtigten zu ersetzen.

Allfällige fehlende Angaben übermittelt der Fahrwegkapazitätsberechtigte innerhalb von drei Werktagen nach Aufforderung durch die ÖBB-Infrastruktur AG als die von der Raaberbahn AG beauftragte Trassenzuweisungsstelle, sonst gilt das Fahrwegkapazitätsbegehren als nicht fristgerecht eingebracht.

Für die nach der Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin) eingegangenen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität im Netzfahrplan hat die Angebotsannahme spätestens fünf Tage nach Angebotslegung zu erfolgen, falls im Angebot nicht anders angeführt. Die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten erfolgt in diesem Fall nach Angebotsannahme, frühestens jedoch ab 21. August 2023.

### 4.3.1.2. Fristen für den Netzfahrplan 2025

Hinweis für Fahrwegkapazitätsbegehren für den Netzfahrplan 2025:

Es wird ersucht, Änderungen bei Systemverkehren nach Möglichkeit bis 01. Dezember 2023 bekannt zu geben.

Datum <b>12.04.2023</b>	Seite <b>19 von 41</b>	Version <b>02</b>
----------------------------	---------------------------	----------------------

## **4.3.2. Fristen für unterjährigen Verkehr, unterjährigen Sonderzugverkehr und Ad-hoc Verkehr**

### **4.3.2.1. Fristen für unterjährigen Verkehr mit Berücksichtigung der Änderungen im Netzfahrplan mittels Änderungsheft**

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

- Die Angebotslegung erfolgt spätestens sechs Wochen vor Inkrafttreten des Änderungsheftes.
- Die Angebotsannahme hat binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung, spätestens fünf Wochen vor Inkrafttreten des Änderungsheftes zu erfolgen.
- Die Zuweisung der Fahrwegkapazität erfolgt nach Angebotsannahme.

### **4.3.2.2. Fristen für unterjährigen Sonderzugverkehr (Inverkehrsetzung mittels Faplo)**

Für unterjährigen Sonderzugverkehr bestehen die folgenden Bestellfristen:

- Umfangreiche Bestellungen für Events sowie für Mess- und Probefahrten (z.B. Messfahrten mit Überschreitung der VzG-Geschwindigkeit):
  - Bestellung 2 Monate vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
  - Angebotslegung spätestens drei Wochen vor dem 1. Verkehrstag
  - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
  - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme
- Neuverkehre mit hohem Bearbeitungsaufwand für die Raaberbahn AG (z.B. Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten, umlaufgebundene Transporte, Verschubbedarf):
  - Bestellung 1 Monat vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
  - Angebotslegung spätestens 2 Wochen vor dem 1. Verkehrstag
  - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
  - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme
- Sonstige komplexe Bestellungen und Programmverkehre (z.B. Schulungsfahrten, Sonderreisezüge, Nostalgiefahrten, Baustellenlogistik, Schotter-, Kohle-, Erz- und Rübenverkehr, „Trafo-Transporte“):
  - Bestellung 2 Wochen vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
  - Angebotslegung spätestens 1 Woche vor dem 1. Verkehrstag
  - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
  - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme
- Sonderzüge mit außergewöhnlichen Sendungen mit hohem Bearbeitungsaufwand (z.B. umfangreiche „Besondere Beförderungsbedingungen“):
  - Bestellung 5 Tage vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
  - Angebotslegung bis 1 Werktag vor dem 1. Verkehrstag
  - Angebotsannahme durch EVU innerhalb eines Werktags ab Angebotslegung
  - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme

Falls dem Fahrwegkapazitätsbegehren gemäß Bestellung entsprochen werden kann, entfällt die Angebotslegung und die Zuweisung der Fahrwegkapazität wird umgehend durchgeführt.

Datum	Seite	Version
<b>12.04.2023</b>	<b>20 von 41</b>	<b>02</b>

#### 4.3.2.3. Ad-Hoc-Verkehr

- Bestellungen von Ad-hoc-Verkehr erfolgen bei der Betriebsführungszentrale Wulkaprodersdorf und dem Geschäftsbereich Betrieb der Raaberbahn AG unter folgender Mail-Adresse:

[trassenbestellung@raaberbahn.at](mailto:trassenbestellung@raaberbahn.at)

- Bestellung der nachfolgenden Verkehre (Fahrwegkapazitäten) bei der Betriebsführungszentrale Wulkaprodersdorf (BFZ Wul)
  - Verkehrsleistung am selben Tag 00:00 – 23:59 Uhr
  - Verkehrsleistung ab dem Folgetag außerhalb der Bürozeit (Bürozeit: Montag bis Freitag von 08:00 bis 15:00 Uhr, ausgenommen Feiertage sowie 24. und 31. Dezember)
  - Verkehrsleistung nach unvorhergesehenen Streckensperren am laufenden Tag und maximal die nächsten drei Bürotage des Geschäftsbereichs Netzzugang
- Für Verkehrsleistung ab dem Folgetag während der Bürozeit (Bürozeit: Montag bis Freitag von 08:00 bis 15:00 Uhr, ausgenommen Feiertage sowie 24. und 31. Dezember) Bestellung bei dem Geschäftsbereich Betrieb der Raaberbahn

#### Modalitäten für die Zuweisung von Sonder- und Ad-hoc-Verkehr weniger als fünf Werktage und bis zu sechs Stunden vor der Abfahrt

- Die Angebotslegung und die Zuweisung von Zugtrassen (Fahrwegkapazitäten) für Bestellungen mit geringerer Vorlaufzeit als fünf Werktage bis sechs Stunden vor der Abfahrt erfolgt bis spätestens drei Stunden vor der Abfahrt.
- Die Zuweisung der bestellten Fahrwegkapazität ist dabei hinsichtlich Fahrplanlage jedoch nur als Zeitrahmen innerhalb der frühestmöglichen Abfahrt und spätestmöglichen Ankunft für die beantragte Relation zu verstehen. Die Angebotslegung ist zugleich Zuweisung. Eine Ablehnung durch den Besteller ist möglich.

#### 4.3.3. Fehlende Angaben, nachträgliche Änderungen des Fahrwegkapazitätsbegehrens

Vollständig und fristgerecht bei der ÖBB-Infrastruktur AG als beauftragte Trassenzuweisungsstelle der Raaberbahn AG eingegangene Fahrwegkapazitätsbegehren bilden die Grundlage für die Netzfahrplanerstellung und die Zuweisung der Fahrwegkapazität. Erfolgt eine Änderung des Begehrens durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten nach Ablauf der Bestellfrist, so trägt er die Gefahr der Umsetzbarkeit. Ein der Raaberbahn AG dadurch allenfalls entstehender Mehraufwand ist vom Fahrwegkapazitätsberechtigten zu ersetzen.

Allfällige fehlende Angaben übermittelt der Fahrwegkapazitätsberechtigte innerhalb von drei Werktagen nach Aufforderung durch die ÖBB-Infrastruktur AG als beauftragte Trassenzuweisungsstelle der Raaberbahn AG, sonst gilt das Fahrwegkapazitätsbegehren als nicht fristgerecht eingebracht.

Datum	Seite	Version
12.04.2023	21 von 41	02

## 4.4. Zuweisung von Fahrwegkapazität

Gemäß § 63 (1) EisbG 1957 i.d.g.F. hat die von der Raaberbahn AG beauftragte Zuweisungsstelle die Zuweisung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur vorzunehmen.

Die für die Raaberbahn zuständige Trassenzuweisungsstelle entscheidet diskriminierungsfrei über die Zuweisung von Zugtrassen für das Netz der Raaberbahn unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsvorschriften (Prüfung der Konzession, Sicherheitsbescheinigung, Infrastrukturnutzungsvertrag).

### 4.4.1. Prioritäten bei der Trassenzuweisung

- Gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste
- Systemverkehre
- Sonstige Trassen

Die Priorisierung erfolgt in der Reihenfolge der nachstehenden Grundsätze:

- fristgerechte vor nicht fristgerechten Bestellungen
- Zugtrassenbestellungen für regelmäßig verkehrende Züge vor Bestellungen für unregelmäßig oder bedarfsweise verkehrende Züge
- Zugtrassenbestellungen mit längerer Laufzeit vor Bestellungen mit kürzerer Laufzeit
- Zugtrassen für lange Strecken vor Zugtrassen für kurze Strecken
- Zugtrassen für mehr Verkehrstage vor Zugtrassen für weniger Verkehrstage
- Zugtrassenbestellungen, die den Gegebenheiten der Schieneninfrastruktur besser entsprechen (z.B. Zuglänge, Geschwindigkeit, E-Traktion)

### 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. 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 Eisenbahninfrastruktur – entfällt

### 4.4.4. Rahmenvertrag – entfällt

Datum	12.04.2023	Seite	22 von 41	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

#### 4.4.5. Rahmenbedingungen für die Planungen

Bei den Produktionsplanungen, die den Fahrwegkapazitätsbegehren zu Grunde liegen, sind die nachstehenden Parameter zu berücksichtigen.

##### 4.4.5.1. Fahrzeitreserven

Fahrzeitreserven sind Zuschläge zur technischen Fahrzeit und werden jeder Zugtrasse in Form von Regelzuschlägen und Sonderzuschlägen wie folgt unterlegt.

- Regelzuschläge zur Sicherstellung der Qualitätserfordernisse des Netzfahrplans werden als prozentueller Anteil der Fahrzeit berechnet.
- Sonderzuschläge (zur Abdeckung baubedingt länger dauernder Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur wie z.B. Bahnhofsumbauten, Baustellen) werden entsprechend den spezifischen Anforderungen ermittelt.

##### 4.4.5.2. Mindestaufenthaltszeiten

Die in den Fahrplanunterlagen verlautbarte Abfahrtszeit ist jene Zeit, zu der sich ein Zug in Bewegung setzen muss. Die Einhaltung der Aufenthaltszeiten und damit die punktgenaue Abfahrtszeit wirkt sich wesentlich auf die Pünktlichkeit des Zuglaufes und die Stabilität des Netzfahrplans aus. Bei der Angebotsplanung sind daher jedenfalls die erforderlichen Aufenthaltszeiten so zu dimensionieren, dass eine sekundengenaue Abfahrt zur in den Fahrplanunterlagen verlautbarten Abfahrtszeit sichergestellt werden kann. Den Planungen der Fahrwegkapazitätsberechtigten sind daher grundsätzlich folgende Mindestaufenthaltszeiten im Personennahverkehr zugrunde gelegt:

Knotenbahnhöfe	2 min
Unterwegsbahnhöfe und Haltestellen	0,5 min
Bedarfsaufenthalte	0,2 min

Entsprechend den Erfahrungswerten aus ähnlichen Rahmenbedingungen und/oder aus vorherigen Netzfahrplanperioden bzw. Auswertungen von Ist-Fahrplänen können von der Raaberbahn AG abweichende Mindestaufenthaltszeiten festgelegt werden. In konkreten Fällen ist sie berechtigt, bei Zweifel an den Angaben des Fahrwegkapazitätsberechtigten einen Nachweis über die ausreichende Aufenthaltsdauer gegebenenfalls mit Augenschein vor Ort von ihm einzufordern.

##### 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:

bis 30 m	4 min
31 m bis 80 m	5 min
81 m bis 150 m	6 min
151 m bis 210 m	7 min

Bei der Dimensionierung der Mindestwendezeiten sind etwaige technische Systeme und deren Hochrüstung am Triebfahrzeug (GSM-R, Zugsicherungssysteme, elektronische Fahrplanunterlagen,

Datum	Seite	Version
12.04.2023	23 von 41	02

...) zu berücksichtigen. Entsprechend den Erfahrungswerten aus ähnlichen Rahmenbedingungen und/oder aus vorherigen Netzfahrplanperioden bzw. Auswertungen von Ist-Fahrplänen können von der Raaberbahn AG abweichende Mindestwendezeiten festgelegt werden. Kürzere Wendezeiten bedürfen einer Evaluierung des Fahrwegkapazitätsberechtigten mit der Raaberbahn AG. In konkreten Fällen ist diese berechtigt, bei Zweifel über Angaben des Fahrwegkapazitätsberechtigten einen Nachweis über die ausreichende Mindestwendezeit gegebenenfalls mit Augenschein vor Ort von ihm einzufordern.

#### 4.4.5.4. Mindestbehandlungszeiten für Zugmanipulation

Vorgang	Güterverkehr	Personenverkehr
Tfzf-Ablöse	3 min	3 min
Zug-Tfz-Wechsel	10 min	10 min
Vorspann-Tfz begeben	6 min	6 min
Vorspann-Tfz abstellen	8 min	8 min
Nachschiebe-Tfz begeben	4 min	4 min
Nachschiebe-Tfz abstellen	3 min	3 min
Tandem-Tfz bilden bzw. 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 der Raaberbahn AG und dem Fahrwegkapazitätsberechtigten gemeinsam festgelegt werden.

Je nach Zeitlage, Erfahrungswerten aus vorherigen Netzfahrplanperioden, Auswertung von Ist-Fahrplänen, Angebotskonzeption des Fahrwegkapazitätsberechtigten, Frequenzerwartungen, Zweckbestimmung der Fahrwegkapazität, Personaleinsatz (Verwendung, Anzahl) zur Durchführung von Arbeiten, Vereinbarung gesonderter Arbeitsabläufe können von der Raaberbahn AG abweichende betriebliche Behandlungszeiten festgelegt werden.

#### 4.4.5.5. Mindestübergangszeiten

Die Mindestübergangszeit entspricht der Zeit, die ein Fahrgast durchschnittlich benötigt, um von einem Zubringerzug zu einem Anschlusszug auf einem anderen Bahnsteig in der Betriebsstelle zu wechseln. Anschlusszüge sind somit nur jene Züge, die unter Einhaltung der jeweiligen Mindestübergangszeit vom Fahrgast erreicht werden können.

Bei Betriebsstellen mit besonderen örtlichen Verhältnissen ist zusätzlich eine längere Mindestübergangszeit festgelegt (zB. sehr weite Wegstrecken zwischen den Bahnsteigen). Für das Umsteigen am selben Bahnsteig gilt eine kürzere Mindestübergangszeit.

Die Mindestübergangszeit beträgt für das bahnsteiggleiche Umsteigen im Bf Wulkaprodersdorf 2 Minuten.

Datum	Seite	Version
12.04.2023	24 von 41	02

## 4.5. Fahrwegkapazität für Instandhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur

Hierzu gelten die Regelungen des Kapitels 3.

## 4.6. Nicht genutzte Fahrwegkapazitäten

Der Fahrwegkapazitätsberechtigte hat die Nichtnutzung der zugewiesenen Fahrwegkapazität unverzüglich bekannt zu geben, bei dreimonatiger Nichtnutzung kann der Entzug für die gesamte verbleibende Netzfahrplanperiode erfolgen (§ 60 EisbG).

### 4.6.1. Reservierungsentgelt

Für Fahrwegkapazitätsbegehren von System- oder gemeinwirtschaftlichen Personenverkehren im Rahmen des Netzfahrplanerstellungsverfahrens für die, aus Gründen, die nur der Fahrwegkapazitätsberechtigte zu verantworten hat,

- keine Zuweisung zustande gekommen ist
- Zugtrassen vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplans abbestellt werden oder
- keine oder unzureichende Nutzung entsprechend der Zuweisung erfolgt

wird seitens der Raaberbahn AG ein Reservierungsentgelt eingehoben.

Die Bemessungsgrundlage für das Reservierungsentgelt je Fahrplantrasse ist das für die Netzfahrplanperiode geltende Benützungsentgelt (bestehend aus „Zugtrasse“, „Stationsentgelt“) auf Basis der Bestelldaten.

Höhe des Reservierungsentgelts:

- wenn keine Zuweisung zustande kommt oder bereits zugewiesene Trassen vor dem In-Kraft-Treten des Jahresfahrplans abbestellt werden: 50 % des Benützungsentgelts
- wenn im Jahresfahrplan zugewiesene Zugtrassen weniger als 75 % genutzt werden:
  - » 100 % des Benützungsentgelts für jede nicht genutzte Trasse unter 75 %
  - » 50 % des Benützungsentgelts für jede nicht genutzte Trasse über 75 %

Entfall der Einhebung des Reservierungsentgelts:

- Einschränkungen durch höhere Gewalt oder ein sonstiges nicht in den Verantwortungsbereich des EVU fallendes Ereignis.
- Wenn die Nutzung aufgrund von Baumaßnahmen eingeschränkt wird.

### 4.6.2. Reservierungsentgelt – Rahmenvertrag – entfällt

Datum	12.04.2023	Seite	25 von 41	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

### 4.6.3. Fahrwegkapazitätsvorhaltung

Durch das EVU ist eine voraussichtlich verspätete Abfahrt im Abgangs-, Grenzbahnhof oder Manipulationsbahnhof (Bahnhof in dem der Zug verändert wird, z.B. Beigabe von Wagen) der zuständigen BFZ zu melden und ggf. laufend zu aktualisieren.

Ist ein Zug im Abgangs-, Grenzbahnhof oder Manipulationsbahnhof mehr als 6 Stunden verspätet, so kann durch die Raaberbahn AG diesem Zug aus systemtechnischen Erfordernissen eine geänderte Zugnummer zugewiesen werden. (Hinweis: Das EVU ist für die Änderung der Zugvorbereitung verantwortlich).

Hat ein Zug auf dem Schienennetz der Raaberbahn AG seine Fahrt, in Bezug auf die ursprünglich zugewiesene Zugtrasse, nach mehr als 18 Stunden noch nicht begonnen (im Ausgangsbahnhof bzw. Grenzbahnhof), wird dies einer Stornierung durch das EVU gleichgehalten.

## 4.7. Außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte

Der Fahrwegkapazitätsberechtigte 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

Das Eisenbahnsystem ist wie alle Infrastrukturnetze bzw. technischen Systeme anfällig für Störungen und sonstige Unregelmäßigkeiten.

Ziel ist die schnellstmögliche Wiederherstellung einer hohen Betriebsqualität und die Sicherstellung einer hohen Kundenzufriedenheit.

Bei Abweichungen vom Tagessoll – ist zwischen Abweichungen vom Fahrplan (Managen von Verspätungen einzelner Züge in Folge unterschiedlichster Ursachen) und örtlich fokussierten Abweichungen auf Grund von Einschränkungen der Infrastruktur (z.B. Sperre von Gleisen, ...) zu unterscheiden.

Das Managen von Abweichungen vom Fahrplan – die Zugdisposition – erfolgt gemäß den Dispositionszielen/-regeln.

Bei Abweichungen auf Grund von Einschränkungen der Infrastruktur gelten über die Dispositionsziele/-regeln hinaus die Bestimmungen für Infrastruktureinschränkungen.

Diesfalls steht die effiziente Ausnützung der Schieneninfrastruktur/Trassenkapazität im Vordergrund.

Grundsätzliche Ablauffolge der Maßnahmen bei Abweichungen:

1. Freimachen der Infrastruktur
2. Meldung an EVU
3. Umsetzen von Betriebsstörungskonzept und Vorgaben
4. Abweichungsbestellung durch das EVU
5. Umsetzen von Abweichungsbestellungen

Erstmaßnahmen sind nur jene Maßnahmen die der Infrastrukturbetreiber zum Freimachen der Infrastruktur nach außergewöhnlichen Ereignissen und Betriebsstörungen durchführt. Auf Verlangen

Datum	Seite	Version
12.04.2023	26 von 41	02

des Infrastrukturbetreibers kann das EVU zur Mitwirkung für das Räumen der Infrastruktur aufgefordert werden, auch dann, wenn andere EVU betroffen sind.

#### **4.8.2. Geplante Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur**

Falls im Netzfahrplan zugewiesene Fahrwegkapazitäten infolge von geplanten Arbeiten für den Zugangsberechtigten nicht nutzbar sind, wird seitens der Raaberbahn AG und der NSB GmbH

- den Güterverkehrsdiensten eine Umleitungszugtrasse angeboten, wobei bei der Berechnung des Weagentgelts die ursprüngliche Zugtrasse zugrunde gelegt wird und
- den Personenverkehrsdiensten, bei nicht möglicher Umleitung, aufgrund dessen spezifischer Zweckbestimmung, der notwendige Schienenersatzverkehr (SEV) organisiert. Die Raaberbahn AG bzw. NSB GmbH übernehmen jeweils für ihre Strecke dabei die Entscheidung, Abwicklung und Kosten dieses Schienenersatzverkehrs.

#### **4.8.3. Unvorhersehbare Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur**

Die Raaberbahn AG organisiert in Fällen von unvorhersehbaren Eisenbahninfrastruktureinschränkungen einen „Ad-hoc“-Schienenersatzverkehr für Schienenpersonenverkehrsdienste. Die dafür anfallenden Kosten werden jeweils nach dem Verursacherprinzip weiterverrechnet. Die Raaberbahn AG bzw. die NSB GmbH übernehmen daher die Kosten des Schienenersatzverkehrs für Ihren Streckenabschnitt nur in jenen Fällen, in denen sie die Eisenbahninfrastruktureinschränkung schuldhaft zu vertreten hat. In Fällen höherer Gewalt sowie witterungsbedingter oder behördlicher Eisenbahninfrastruktureinschränkungen trifft die Raaberbahn AG und die NSB GmbH jedenfalls keine Kostentragungspflicht.

Datum	Seite	Version
<b>12.04.2023</b>	<b>27 von 41</b>	<b>02</b>

## V. Leistungen

### 5.1. Einleitung

Die angebotenen Leistungen umfassen:

- Mindestzugangspaket
- Serviceeinrichtungen/-leistungen
  - Basisleistungen
  - Zusatzleistungen

Serviceeinrichtungen und -leistungen (Nutzung von Verkehrsstationen, Nutzung von Abstell- und Manipulationsgleisen sowie sonstigen technischen Einrichtungen, Verschubleistungen) sind ein integraler Bestandteil der SNNB.

Das Eisenbahnsystem ist wie alle Eisenbahninfrastrukturnetze bzw. technischen Systeme anfällig für Störungen und sonstige Unregelmäßigkeiten, die zu Abweichungen von den vereinbarten Fahrwegkapazitäten und sonstigen Leistungen führen können.

Ausgleichsleistungen für Abweichungen von den vereinbarten Fahrwegkapazitäten und sonstigen Leistungen gewährt die Raaberbahn AG ausschließlich im Rahmen des Performance Regimes), wobei externe Ursachen iSd Anhang VI Nr. 2 lit c Z 8. RL 2012/34/EU, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind (zB Streik, Verwaltungsformalitäten, äußere Einflüsse, wetterbedingte Auswirkungen und natürliche Ursachen, Verspätungen durch externe Ursachen im nachgelagerten Schienennetz und andere Ursachen) sowie sekundäre Ursachen iSd Anhang VI Nr. 2 lit c Z 9. RL 2012/34/EU, die weder dem Infrastrukturunternehmen noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind (zB gefährliche Ereignisse, Unfälle und Risiken, Streckenbelegung wegen Verspätung desselben Zuges, Streckenbelegung wegen Verspätung eines anderen Zuges, Umlauf, Anschlüsse) keine Entgeltreduktionsansprüche gegen die Raaberbahn AG begründen.

Wegeentgelte und die sonstigen Entgelte (Dienstleistungsentgelte) decken weder die Vollkosten für die jeweilige Nutzung der Eisenbahninfrastruktur bzw. Leistungserbringung noch enthalten diese Entgelte Wagnis- oder Gewinnzuschläge, daher gewährt die Raaberbahn AG im Sinne der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Anhang VI Nr 2 RL 2012/34/EU Entgeltreduktionen sowie Entschädigungen für Betriebsstörungen ausschließlich im Rahmen des Performance Regimes.

### 5.2. Mindestzugangspaket

Die Raaberbahn AG bzw. die ÖBB-Infrastruktur AG als die von der Raaberbahn AG beauftragte Trassenzuweisungsstelle erbringt die nachstehend angeführten Leistungen des Mindestzugangspaketes.

- **Zuweisung von Fahrwegkapazität**
  - Bearbeitung der Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, Prüfung der Umsetzbarkeit und Ausarbeitung sowie Übermittlung eines Fahrwegkapazitätsangebots.
  - Buchfahrpläne bzw. Fahrplananordnungen.
  - Übermittlung von Fahrplandatensätzen, soweit diese aufgrund der bei der ÖBB-Infrastruktur AG vorhandenen IT-Systeme verfügbar sind.

Datum	Seite	Version
12.04.2023	28 von 41	02

- **Bereitstellung von Eisenbahninfrastrukturanlagen für die Zugfahrt**
  - Nutzung der Gleise, Weichen, Oberleitungsanlagen (exklusive Energieversorgung) für die Zugfahrt während der Streckenöffnungszeiten gemäß SNNB.
  - Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung und der damit verbundenen Informationsübermittlung sowie Nutzung der für die Betriebsabwicklung vorgesehenen Telekommunikationsanlagen.
  - Nutzung von GSM-R-Profil Basis-CAB auf den ausgerüsteten Strecken.
  - Das Profil Basis-CAB ermöglicht Sprachkommunikation (Telephony) sowie definierte Gruppenrufe und Notruf zu führen.
  - Administrative Hilfestellung bei Störungen in der Betriebsabwicklung einschließlich der Zuweisung von allfälligen alternativen Zugtrassen.
  - Erlaubniskarte für Mitarbeiter von EVU sowie Mitarbeiter der Auftragnehmer von EVU.

### 5.3. Zusatzleistungen

#### 5.3.1. Zuglaufcheckpoint

Bestimmte Gleisabschnitte werden mit Zuglaufcheckpoints ausgerüstet. Nähere Informationen zur Spezifikation der Daten und zum geplanten Beginn der Datenbereitstellung an EVU werden zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlicht.

#### 5.3.2. Erlaubniskarten

§ 2 Abs. 1 Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über den Schutz auf Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen (Eisenbahnschutzvorschriften – EisbSV) lautet:

„Eisenbahnanlagen dürfen ... nur an den hierfür bestimmten Stellen betreten werden; das sind solche, die dem allgemeinen Verkehrsgebrauch dienen oder diesen ermöglichen, wie z.B. Bahnsteige, Zu- und Abgänge, insbesondere schienengleiche Bahnsteigzugänge, Über- und Unterführungen, Warteräume, Sanitäranlagen, Parkplätze und Eisenbahnkreuzungen; im Übrigen ist das Betreten von Eisenbahnanlagen verboten“.

Sofern sich Personen alleine auf den Anlagen der Raaberbahn AG, außerhalb der hierfür bestimmten Stellen, bewegen wollen, sind, wenn die entsprechende Ausbildung (SIG 1 oder 2) bzw. eine gleichwertige Ausbildung vorliegt, Erlaubniskarten zu beantragen, es sei denn, dass durch betriebliche Maßnahmen und vor Ort anwesende geschulte Eisenbahnbedienstete ein gefahrloses Betreten gewährleistet wird.

Bestellungen der vorgenannten entgeltpflichtigen Ausbildungen und von Erlaubniskarten können bei der Raaberbahn AG angefordert werden.

#### 5.3.3 Serviceeinrichtungen und -leistungen siehe Pkt 6.1.5.

Datum	Seite	Version
<b>12.04.2023</b>	<b>29 von 41</b>	<b>02</b>

## VI. Entgelte

### 6.1. Mindestzugangspaket

#### 6.1.1. Wegeentgeltstruktur

Die Wegeentgelte sind von den EVU für die Leistungen des Mindestzugangspaketes gemäß zu entrichten. Die Festlegung des Wegeentgelts erfolgt unter Beachtung der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (insbesondere §§ 67 ff) und der Durchführungsverordnung 2015/909/EU.

Das Wegeentgelt besteht aus folgenden Komponenten:

- Zugkilometerkomponente (z) je Marktsegment
- Bruttotonnenkilometerkomponente (btk) je Marktsegment
- Zu- und Abschläge

Die Berechnungsformel für das Wegeentgelt je Marktsegment lautet:

$$\text{Wegeentgelt Zugfahrt} = \text{Zugkm} * z + \text{Btkm} * \text{btk} +/- \text{Zu-/Abschläge}$$

Die Wegeentgelte beinhalten die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten (§ 67 Abs 1 EisbG) und Marktaufschläge (§ 67d EisbG) sowie Zu-/Abschläge (§§ 67a ff EisbG).

Folgender Zu- bzw Abschlag ist Bestandteil des Wegeentgelts:

- Performance Regime  
Das Performance Regime stellt ein Anreizsystem zur Verbesserung der Pünktlichkeit dar.

#### 6.1.2. Genehmigungsverfahren betreffend Marktaufschläge (§67d Abs 6 EisbG)

Das Genehmigungsverfahren zu den Marktaufschlägen gemäß § 67d Abs 6 EisbG wurde abgeschlossen und die Marktaufschläge seitens der Schienen Control GmbH mit Bescheid für die Raaberbahn AG genehmigt.

Die NSB GmbH als vernetzte Nebenbahn unterliegt nicht diesem Genehmigungsverfahren.

#### 6.1.3. Marktsegmente

Die Raaberbahn AG sieht unter Beachtung des § 67d EisbG folgende Marktsegmente:

- Marktsegment Personenverkehr
  - Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr
  - Gemeinwirtschaftlicher Personenverkehr
- Marktsegment Güterverkehr
  - Güterverkehrsdienste

Datum	12.04.2023	Seite	30 von 41	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

Güterverkehrsdienste werden unterteilt in folgende Segmente:

### 1) Güterverkehr manipuliert:

Einzelwagenverkehre sowie kombinierte Verkehre werden dem Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ zugeordnet.

Im System **Einzelwagenverkehr** werden Güterwagen von verschiedenen Versendern in einem Bahnhof (Verschubstandort) gesammelt, im Rahmen des Zugbildungsprozesses sortiert und zu einem Zug zusammengefasst. Dieser Zug transportiert die gesammelten Güterwagen zum nächsten Bahnhof, in dem diese entweder wieder sortiert und auf andere Züge aufgeteilt oder an die verschiedenen Empfänger verteilt werden.

Im Rahmen des Einzelwagenverkehrs findet mindestens ein Übergang von Güterwagen von Zug zu Zug statt, womit meist ein hoher Verschub- und Zeitaufwand für die Zugbildung verbunden ist. Die Bahnhöfe (z.B. Verschubstandort) in denen dieser Übergang erfolgt, übernehmen die Sammel-, Sortier- bzw. Verteilfunktion für den Einzelwagenverkehr.

Eisenbahnverkehrsdienste des Einzelwagenverkehrs sind bei der Bestellung durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen (DG<sup>1</sup>, SDG<sup>1</sup>, VG<sup>2</sup>, SVG<sup>2</sup> des Einzelwagenverkehrs zu bezeichnen. Das Vorliegen eines Einzelwagenverkehrssystems ist mittels geeignetem Nachweis (z.B. Produktions-, Zugbildungs- oder Wagenübergangspläne) darzulegen.

<sup>1</sup> Zugklasse DG: Güterzug des Einzelwagenverkehrs, der Verschubbahnhöfe untereinander, Verschubbahnhöfe mit Zugbildebahnhöfen im Ausland, oder diese untereinander verbindet.

<sup>2</sup> Zugklassen VG: Güterzug des Einzelwagenverkehrs von Bedienknoten zu Empfangsstelle und von Versandstelle zu Bedienknoten.

Bei den **kombinierten Verkehren** (unbegleiteter und begleiteter KV) wird die Transporteinheit (Container, Wechselaufbauten, Sattelaufleger, Mobiler, Straßenfahrzeuge) umgeschlagen und nicht das transportierte Gut selbst. Eisenbahnverkehrsdienste, die ausschließlich der Beförderung dieser Transporteinheiten dienen, sind dem Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ zugeordnet. Maßgeblich für die Einstufung ist die KV-Kennung (Profil) samt bestelltem Zuglauf oder Produktionskonzept (z.B. Verkehre zwischen in- oder ausländischen KV-Terminals). Kombinierte Verkehre werden durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Bestellung (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen TEC, STEC, KGAG, SKGAG, ROLA, SROLA bezeichnet.

Kann ein Eisenbahnverkehrsdienst nicht dem Einzelwagenverkehr oder dem kombinierten Verkehr zugeordnet werden, wird dieser dem Marktsegment „Güterverkehr nicht manipuliert“ zugeschrieben.

### 2) Güterverkehr nicht manipuliert:

Ganzzüge sind Punkt-zu-Punkt-Verkehre (z.B. Kunde-zu-Kunde), bei denen keine weitere Manipulation des Wagenzugs in einem Zugbildungsprozess vom Versand- bis zum Bestimmungsort (Zuglauf) erfolgt. Manipulationen am Wagenzug zur Erhöhung der Auslastung und Wirtschaftlichkeit eines Ganzzugs, die nur einen Teil des Zuglaufes betreffen (z.B. Vereinigung von zwei Ganzzügen auf einem Streckenabschnitt) stellen jedenfalls keinen Zugbildungsprozess dar und führen somit zu keiner Zuordnung dieses Ganzzugs zum Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“.

Die Verkehre des Marktsegments „Güterverkehr nicht manipuliert“ werden durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Bestellung (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den

Datum	Seite	Version
12.04.2023	31 von 41	02

Zugklassen GAG, SGAG, LGAG, SLGAG sowie mit RID bzw. SRID bei Transport von Gefahrgütern bezeichnet. Weiters gehören Militärzüge zu diesem Marktsegment, nicht jedoch Ganzzüge des kombinierten Verkehrs (siehe Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“).

## 6.1.4. Zu/Abschläge

### 6.1.4.1. Performance Regime

Das Performance Regime (kurz „PR“) ist ein Anreizsystem zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur gemäß § 67h EISbG.

Das PR-System beruht auf Verspätungsminuten und Verspätungsursachen, die in den Betriebsführungssystemen der Raaberbahn AG aufgezeichnet werden.

Die Berechnung der Verspätungsminuten im PR-System erfolgt anhand des nachfolgenden Schemas:

<b>1) Selektion der verspäteten Züge</b>	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
<b>2) Kodierung Verspätungsursache</b>	Handbuch Abweichungsmanagement auf Basis UIC 450-2
<b>3) Zuschreibung zu Verursacher</b>	Jede Verspätungsminute wird einem Verursacher zugeschrieben: INFRA, EVU, NEUTRAL (sekundär, externe Gründe)
<b>4) Messung Verspätungsminuten</b>	Unterwegsverspätungsminuten im ÖBB-Netz minus Schwellenwert, Abzug von Bagatellverspätungen (unter 90 sec), Plafondierung: Einzelverspätung > 120 min auf 120 min gesetzt
<b>5) Abrechnung</b>	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 Zug Endbahnhof minus einer allfälligen Grenzübergaberverspätung bei Zügen, die aus einem anderen Netz (Ausland oder Netz eines anderen Infrastrukturbetreibers im Inland) in das Raaberbahn-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 Grenzübergaberverspätung) aufgenommen.

Zu 2) Kodierung Verspätungsursache:

- Die Kodierung der Verspätungsursachen erfolgt auf Basis UIC-Merkblatt 450-2.

Datum	Seite	Version
12.04.2023	32 von 41	02

Zu 3) Zuschreibung zu Verursacher:

- Die Zuweisung der Verspätungskodes zu den Verursachern (Raaberbahn AG, EVU oder externe / sonstige Gründe inkl. Sekundärverspätungen) erfolgt angelehnt an die Systematik des Qualitätsmanagements des Geschäftsbereichs Betrieb der Raaberbahn AG.

Zu 4) Messung Verspätungsminuten:

- Es werden jeweils zugbezogen die im Raaberbahn-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 Raaberbahn AG oder eines EVU zuzuordnen sind (insbesondere externe Gründe, Sekundärverspätungen), werden neutral kodiert und damit nicht als maßgebliche Verspätungsminute berücksichtigt.
- Anschließend werden je Zug, der in das PR-System fällt, auf Basis von Unterwegs Verspätungen die PR-Verspätungsminuten je Verursacher errechnet (INFRA, EVU, NEUTRAL).
- Das EVU kann 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 bekannt gegebenen Preis multipliziert. Jedes EVU erhält am Monatsende eine Liste der PR-Züge mit abrechnungsrelevanten Daten.

Die im PR-System berechneten monatlichen Salden zwischen Raaberbahn 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.

## 6.1.5. Serviceeinrichtungen und -leistungen

### 6.1.5.1 Nutzung von Verkehrsstationen

#### Basisleistung:

Diese Leistung umfasst die Gewährung der Nutzung der durch den Personenbahnsteig angebotenen Verkehrsstation durch das EVU und seine Kunden in Verbindung mit dem Halt in der Verkehrsstation. Die Zeitdauer des Halts in der Verkehrsstation ist im Netzfahrplan festgelegt. Die Leistung „Halt in Verkehrsstation“ erfüllt folgende Funktionen:

- Anbindung an die Verkehrsstation als Serviceeinrichtung
- Zu-/Abgehen zu/von Personenbahnsteigen durch Bereitstellung von Zugangswegen zwischen Personenbahnsteigen und öffentlichen Verkehrsflächen, insbesondere von Zugangswegen durch die Serviceeinrichtung.

Datum	Seite	Version
12.04.2023	33 von 41	02

Ermöglichung von Fahrgastbewegungen durch entsprechende Infrastrukturdimensionierung zur Zugänglichmachung der Verkehrsstation sowie Ermöglichung des gleichzeitigen Haltens von Zügen in dafür vorgesehenen Verkehrsstationen.

### **Zusatzleistung:**

- Hilfeleistung für Personen mit eingeschränkter Mobilität  
In mit Personal ausgestatteten Verkehrsstationen wird gemäß Art 22 (1) VO (EG) 1371/2007 von Seiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität ein Begleitservice zum bzw. vom Zug bis zum Bahnhofsvorplatz zur Verfügung gestellt, sodass diese in den abfahrenden Verkehrsdienst einsteigen, zum Anschlussverkehrsdienst umsteigen und aus dem ankommenden Verkehrsdienst aussteigen können.  
Diese Hilfeleistung für den Fahrgast wird von der Raaberbahn AG am Bahnhof Wulkaprodersdorf erbracht. Die Anmeldung des Fahrgastes für eine benötigte Hilfeleistung erfolgt beim EVU.
- Fundgegenstände, die auf Bahnanlagen der Raaberbahn AG oder NSB GmbH oder in den Zügen verloren oder vergessen wurden, können im Bahnhof Wulkaprodersdorf Personenkassa abgegeben werden. Diesbezüglich wird kein Finderlohn ausbezahlt.

### **Leistungen in der Verkehrsstation:**

- a) Zugang zur und Benützung der durch den Personenbahnsteig angebundenen Serviceeinrichtung  
Die Leistung umfasst den Zugang zur sowie die der durch den Personenbahnsteig angebundenen Serviceeinrichtung, wie diese speziell (z.B. hinsichtlich der Dimensionierung, Beleuchtung) dafür hergerichtet wurde, einschließlich der damit verbundenen sonstigen, öffentlich zugänglichen Anlagen für die Beförderung von Personen mit Reisezügen.
- b) Wegeleitsystem  
Die Leistung umfasst ein dem Fahrgastaufkommen angepasstes Wegeleitsystem zur Orientierung der Fahrgäste in der Verkehrsstation.
- c) Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen  
Die Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen erfolgt entweder über Aushangfahrpläne, akustische, persönliche oder optisch-dynamische Informationen.  
Erstellung, Druck und Anbringen auf den von der Raaberbahn AG und NSB GmbH vorgesehenen Vitrinen oder sonstigen Einrichtungen (kurz: Flächen) erfolgen für nachstehende Informationsaushänge durch Personal der Raaberbahn AG:  
Aushangfahrpläne: Abfahrts-, Ankunfts- und Streckenfahrpläne für den Netzfahrplan (Erstaushang)
- d) Flächenbereitstellung und Anbringen der Estaushänge zu Kundmachungen von Tarifen und Fahrplänen  
Zur Kundmachung von Tarifen und Fahrplänen werden den EVU entsprechende Flächen (an für Fahrgäste geeigneter, von der Raaberbahn AG bzw. von der NSB GmbH festgelegter Stelle) für Aushänge in einer maximalen Größe von A3 Hochformat (maximal eine Aushangfläche pro Verkehrsstation und EVU) zur Verfügung gestellt. Die Bereitstellung dieser Flächen und das Anbringen eines Aushangs pro EVU und Verkehrsstation je

Datum	Seite	Version
<b>12.04.2023</b>	<b>34 von 41</b>	<b>02</b>

Netzfahrplanperiode sind im Entgelt enthalten. Erstellung, Druck und Übermittlung obliegen dem EVU auf eigene Kosten.

e) Leistungen im Rahmen von Schienenersatzverkehren

Im Falle von Schienenersatzverkehren auf den Streckenabschnitten der Raaberbahn AG bzw. NSB GmbH ist die Bereitstellung von Mitarbeitern zwecks Kundeninformation und Kundenlenkung (Kundenlenkung zum Schienenersatzverkehr und Informationen über den Schienenersatzverkehr sowie bei Bedarf Hilfestellung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste) Personal nach Verfügbarkeit vorgesehen.

Bei Baustellen mit einer Dauer von mehr als zwei Wochen behält sich die Raaberbahn AG vor, für Zeiträume, welche diese zwei Wochen übersteigen, den Einsatz des Personals bedarfs- und frequenzorientiert zu gestalten, d.h., in Abhängigkeit von den Fahrgastfrequenzen unter Berücksichtigung von Spitzenzeiten und Schwachlastzeiten.

f) Reinigung und Winterdienst

g) Sitzgelegenheiten und Wetterschutz

Die Leistung umfasst die Bereitstellung von mindestens einer Sitzgelegenheit und eines Wetterschutzes (z.B. Wartekoje/-raum, überdachte Stiegeinhausung, Vordach) in der Verkehrsstation sowie allenfalls auch auf Personenbahnsteigen.

h) Weitere Leistungen: Fahrradabstellanlagen, Toiletten, Personenkassa

**6.1.5.1.1. Entgelte für die Nutzung von Verkehrsstationen auf der Strecke der Raaberbahn AG und NSB GmbH**

Stationshalte Raaberbahn AG	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20% USt
Bf Wulkaprodersdorf	je Halt	1,50
Bf Baumgarten Bf Müllendorf Bf Neufeld / Leitha	je Halt	1,00
Haltestelle Draßburg	je Halt	0,50

Stationshalte NSB GmbH	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20% USt
Bf Pamhagen	je Halt	1,50
Bf Bad Neusiedl am See Bf Gols Bf Mönchhof - Halbturn Bf Frauenkirchen Bf St. Andrä am Zicksee Bf Wallern im Burgenland	je Halt	1,00
Haltestelle Weiden am See	je Halt	0,50

### 6.1.5.2 Nutzung von Abstellkapazitäten

Die Leistung umfasst die Nutzung von Abstellkapazitäten für das Abstellen von Fahrzeugen (Wagen, Triebfahrzeuge, Triebwagen) im Bf Wulkaprodersdorf und Bf Pamhagen.

#### 6.1.5.2.1 Entgelte für die Nutzung von Abstellkapazitäten

Die Abrechnung erfolgt gemäß den bestellten und zugewiesenen Kapazitäten. Anlagenentgelte für die Nutzung besonderer Einrichtungen und/oder für besondere Ausstattungsmerkmale auf den Gleisen (z.B. Verwiegeanlage, Ladegleis, Vorheizanlage) sind nicht inkludiert und werden gesondert verrechnet.

	Bezeichnung	Nutzungsdauer	Entgeltlich
01	Unentgeltliche Nutzung von Abstellkapazitäten	≤ 24 Std., nicht regelmäßig	NEIN
02	Kurzfristige Nutzung von Abstellkapazitäten (Ad hoc)	> 24 Std.	JA
03	Längerfristige Nutzung von Abstellkapazitäten	> 24 Std., regelmäßig *)	JA
		≥ 1 Monat	JA
		≥ 1 Monat, bei Bestellung von ≥ 10 Monaten	JA

- **Unentgeltliche Nutzung von Abstellkapazitäten**

Nicht-regelmäßige Abstellungen mit einer Dauer von bis zu 24 Stunden sind unentgeltlich. „Regelmäßig“ ist eine Abstellung dann, wenn sie an zumindest 14 Tagen je Kalendermonat erfolgt.

- **Kurzfristige Nutzung von Abstellkapazitäten (Ad hoc)**

Verrechnet wird die Nutzung von Abstellkapazitäten ab einer Dauer von mehr als 24 Stunden (z.B. Leerwagendeponie, Abstellen von Fahrzeugen eines abgespannten Zuges).

Die Verrechnung erfolgt aufgrund der Bekanntgabe von Fahrzeugabstellungen monatlich im Nachhinein je angefangenem Tag (nach den ersten vollendeten 24 Stunden).

Das EVU ist verpflichtet, bis zum 5. des Folgemonats folgende Daten an die Raaberbahn AG bekannt zu geben oder im Voraus anzumelden:

- Anzahl der genutzten Abstelltage,
- mit Differenzierung nach Fahrzeugart (Reisezugwagen, Güterwagen, Triebfahrzeug) und Betriebsstelle.

Für die Verrechnung werden für Reisezugwagen pauschal 22 Meter und für Güterwagen und Triebfahrzeuge pauschal 16 Meter zu Grunde gelegt.

- **Längerfristige Nutzung von Abstellkapazitäten**

Längerfristige Nutzung von Abstellkapazitäten ist gegeben, wenn Fahrzeuge dauerhaft oder regelmäßig wiederkehrend abgestellt werden. „Regelmäßig wiederkehrend“ ist eine Abstellung, wenn sie an zumindest 14 Tagen je Kalendermonat erfolgt.

Die Mindestbestelldauer beträgt ein Monat. Für die an eine Monatsbestellung anschließenden Tage erfolgt eine taggenaue Abrechnung gemäß der Entgelttabelle. Ab einer Bestellung von über 10 Monaten wird mit einem günstigeren Entgeltsatz pro Monat verrechnet.

Die Raaberbahn AG wird periodische Überprüfungen der Inanspruchnahme von zugewiesenen Kapazitäten für o.a. Abstellungen durchführen. Bei Inanspruchnahme von Abstellkapazitäten über 10 % der vereinbarten Kapazitäten und der gemeldeten Abstelltage je Betriebsstelle wird seitens der Raaberbahn AG diese Mehrnutzung im Nachhinein verrechnet. Falls bei einer Betriebsstelle Abstellungen getätigt werden, aber weder Kapazitäten vereinbart, noch Abstelltage gemeldet wurden, wird die Mehrnutzung seitens der Raaberbahn AG in voller Höhe im Nachhinein verrechnet. Die Berechnung des Anlagenentgelts für die Mehrnutzung erfolgt entsprechend den Modalitäten und dem Entgeltsatz für die kurzfristige Nutzung von Abstellkapazitäten.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20% USt
<b>Kurzfristige Nutzung von Abstellkapazitäten</b>			
01	Je Meter Gleiskapazität, nach den ersten vollendeten 24 Stunden, je angefangenem Tag	Tag	0,26
<b>Längerfristige Nutzung von Abstellkapazitäten</b>			
02	Je Meter Gleiskapazität (je angefangenem Kalendertag, nur in Verbindung mit 03)	Tag	0,21
03	Je Meter Gleiskapazität (bei Bestellung von mindestens 30 aufeinanderfolgenden Tagen oder einem Kalendermonat)	Monat	4,12
04	Je Meter Gleiskapazität (bei Bestellung von mind. 10 Monaten)	Monat	3,43

### 6.1.5.3 Nutzung der T-Säule im Bf Wulkaprodersdorf

Die Nutzung von ortsfesten T-Säulen für die Wasserversorgung, sowie die Entleerung von WC-Systemen von Reisezug- und Triebwagen, wird als entgeltpflichtige Zusatzleistung angeboten.

Das Entgelt für die Nutzung von T-Säulen besteht aus zwei Entgeltkomponenten:

- Entgelt für Nutzung der Anlage abhängig vom bestellten Nutzungszeitraum und
- Entgelt pro Absaug-/Befüllvorgang

Die Bedienung der T-Säulen erfolgt durch das jeweilige EVU und ist im Entgelt nicht enthalten.

Die Verrechnung erfolgt gemäß den Bestellungen gemäß den getätigten Absaug-/Befüllvorgängen.

Bei der Nutzung der T-Säule, welche nicht über das System „VEBSys“ erfasst ist, ist das EVU verpflichtet, bis spätestens zum 5. des Folgemonats folgende Daten an die Raaberbahn AG bekannt zu geben:

- Zahl der durchgeführten Ver-/Entsorgungen am Bahnhof Wulkaprodersdorf

Nr.	Leistung	Leistungs- einheit	Entgelt in EUR exkl. 20% USt
<b>Nutzung von T-Säulen</b>			
01	T-Säule Tagesbestellung	Tag	91,52
02	T-Säule Monatsbestellung	Monat	915,20
03	T-Säule (bei Bestellung von mind. 10 Monaten)	Monat	832,-
04	T-Säule: Entgelt je Absaug-/Befüllvorgang (zusätzlich zur jeweiligen Bestellung)	Absaug-/Befüll- vorgang	0,68

### 6.1.5.4 Bestellung/Zuteilung von Serviceeinrichtungen und -leistungen

Die kurzfristige Nutzung von Abstellkapazitäten (Ad-hoc-Bestellung) ist im Voraus zu melden, oder nach der Nutzung der Abstellkapazitäten bis zum 5. des Folgemonats, unaufgefordert durch das EVU dem GB-Betrieb der Raaberbahn AG (Mail: [gb-betrieb@raaberbahn.at](mailto:gb-betrieb@raaberbahn.at)) bekanntzugeben.

Bestellungen von allen anderen Serviceeinrichtungen und -leistungen sind zu den Bestellterminen an den One Stop Shop der Raaberbahn AG zu übermitteln. (Mail: [oss@raaberbahn.at](mailto:oss@raaberbahn.at))

Die Bestelltermine und -fristen von Leistungen für die folgende Netzfahrplanperiode sind grundsätzlich, sofern diese in Zusammenhang mit einem Fahrwegkapazitätsbegehren stehen, mit jenen für das Fahrwegkapazitätsbegehren ident.

Datum <b>12.04.2023</b>	Seite <b>38 von 41</b>	Version <b>02</b>
----------------------------	---------------------------	----------------------

Für Bestellung und Zuteilung für den Netzfahrplan 2024 gelten die folgenden Termine:

<b>Termine für Netzfahrplan 2024</b>		
<b>Basisleistungen</b>	<b>Bestellung spätestens bis</b>	<b>Termin für Zuteilung</b>
Nutzung von Abstellkapazitäten	2. Montag im September 2023	28. Oktober 2023
<b>Zusatzleistungen</b>	<b>Bestellung spätestens bis</b>	<b>Termin für Zuteilung</b>
Nutzung von T-Säulen	2. Montag im September 2023	28. Oktober 2023

Für unterjährige Bestellungen sowie Ad-hoc-Bestellungen erfolgt die Entscheidung über die Zuteilung der Anlagenkapazität innerhalb von 24 Stunden vor Leistungsanspruchnahme bzw. so zeitgerecht, um eine Entscheidungsgrundlage für eine alternative Umsetzung zu ermöglichen.

Bei Unvereinbarkeiten zwischen Begehren auf Zugang zu hier behandelten Serviceeinrichtungen bzw auf Zuweisung von hier behandelten Serviceleistungen versucht die Raaberbahn AG zunächst durch Gespräche und Koordinierung mit den betroffenen Zugangsberechtigten eine einvernehmliche Lösung zu erzielen.

Kann keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, entscheidet die Raaberbahn AG in der Reihenfolge der nachstehenden Grundsätze:

1. Fristgerechte vor nicht fristgerechten Bestellungen
2. Vorrang für Nutzung der Anlagen im Sinne ihrer Zweckbestimmung (Ausrüstung/Eigenschaften, z.B. Gleise mit Vorheizanlage)
3. Anlagenbestellungen in Verbindung mit einer Fahrwegkapazität vor Bestellungen ohne Bindung an eine Fahrwegkapazität
4. Anlagenbestellungen mit längerer Laufzeit vor Bestellungen mit kürzerer Laufzeit

Zuteilungen für unterjährige sowie Ad-hoc-Bestellungen (mit oder ohne Fahrwegkapazitätsbegehren) erfolgen in der Reihenfolge ihres Einlangens bei der Raaberbahn AG.

### **6.1.6. Wegeentgelt**

Unten stehende Entgeltsätze gelten für die Strecke der Raaberbahn AG und im Einvernehmen mit der NSB GmbH für die Strecke der NSB GmbH. Im Falle von abweichenden Entgeltsätzen und Leistungen werden diese gesondert ausgewiesen.

#### **6.1.6.1. Marktsegment Personenverkehr**

EUR 0,0022 pro Gesamtbruttotonnenkilometer  
 EUR 4,60 pro Zugkilometer

#### **6.1.6.2. Marktsegment Güterverkehr**

EUR 0,0022 pro Gesamtbruttotonnenkilometer  
 EUR 3,90 pro Zugkilometer

Datum	Seite	Version
<b>12.04.2023</b>	<b>39 von 41</b>	<b>02</b>

### 6.1.6.3. Serviceeinrichtungen und -leistungen

Leistungen	Preise in EUR exkl. 20% USt
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mitbenützung der Ausbildungseinrichtungen für Personal, das für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs verantwortlich ist und dessen Ausbildung für die Ausübung des Zugangsrechtes erforderlich ist</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wird im Einzelfall angeboten</li> </ul>
<p>Nutzung von Verkehrsstationen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Benutzung T-Säule</li> <li>• Güterterminals, Häfen, Verschiebeshöfen</li> <li>• Zugbildungseinrichtungen</li> <li>• Abstellgleise</li> <li>• Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lt. Pkt 6.1.5.1.1 Entgelte für die Nutzung von Verkehrsstationen auf der Strecke der Raaberbahn AG und NSB GmbH</li> <li>• lt. Pkt 6.1.5.3 T-Säule</li> <li>• kann nicht angeboten werden</li> <li>• kann nicht angeboten werden</li> <li>• lt. Pkt 6.1.5.2 Nutzung von Abstellkapazitäten am Bf Wulkaprodersdorf und Bf Pamhagen</li> <li>• kann nicht angeboten werden</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom und von Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei den in diesem Kapitel angeführten Leistungen und Entgelten ist die Nutzung der Oberleitung und der für das Vorheizen/Klimatisieren von Reisezugwagen vorgesehenen Stromleitungen bis einschließlich Unterwerk zwecks Traktionsenergieversorgung und/oder Vorheizen/Klimatisieren enthalten. Nicht enthalten ist jedoch die Versorgung mit Traktionsenergie und/oder mit Energie für Vorheizen/Klimatisieren sowie die Nutzung der hierfür erforderlichen Stromversorgungsanlagen über das Unterwerk hinaus.</li> </ul>

<b>Leistungen</b>	<b>Preise in EUR exkl. 20% USt</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorheizen von Personenzügen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kann nicht angeboten werden, ausgenommen ist die Versorgung mit Energie aus der Oberleitung (siehe Bereitstellung von Traktionsstrom, welche über Vermittlung angeboten werden kann)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellung von Traktionsstrom und Brennstoffen durch GYSEV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wird über Vermittlung angeboten</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführung von Vershubbetrieb sowie aller weiteren Leistungen, die in Personenbahnhöfen, Güterterminals, Vershubbahnhöfen, Zugbildungseinrichtungen, Abstelleinrichtungen und Wartungseinrichtungen erbracht werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wird über Vermittlung angeboten</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kundenspezifische Verträge über die Überwachung von Gefahrguttransporten und über die Unterstützung beim Betrieb außergewöhnliche Sendungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überwachung von Gefahrguttransporten laut Vertrag: pro Waggon EUR 25,- und Verrechnungssatz von EUR 50,- pro Stunde, mindestens jedoch ½ Stunde</li> <li>• Unterstützung beim Betrieb außergewöhnliche Sendungen (z.B. LÜ): pro Waggon EUR 25,- und Verrechnungssatz von EUR 50,- pro Stunde, mindestens jedoch ½ Stunde</li> </ul>

<b>Leistungen</b>	<b>Preise in EUR exkl. 20% USt</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Über Abs. 1 Z 3 hinausgehender Zugang zum Telekommunikationsnetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nach Vereinbarung; mit Verrechnungssatz von EUR 50,- pro Stunde, mindestens jedoch ½ Stunde</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellung zusätzlicher Informationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nach Vereinbarung; mit Verrechnungssatz von EUR 50,- pro Stunde, mindestens jedoch ½ Stunde</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Technische Inspektion rollenden Materials</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kann nicht angeboten werden</li> </ul>

<b>Performance Regime</b>	<b>Preise in EUR exkl. 20% USt</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zahlung/Gutschrift gem. Saldo Verspätungsminuten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• +/- 0,5628 pro Min</li> </ul>