

**ANHÄNGE 1 – 8
der
SCHIENENNETZ-NUTZUNGSBEDINGUNGEN
(Network-Statement)
Raab – Oedenburg – Ebenfurter Eisenbahn AG**



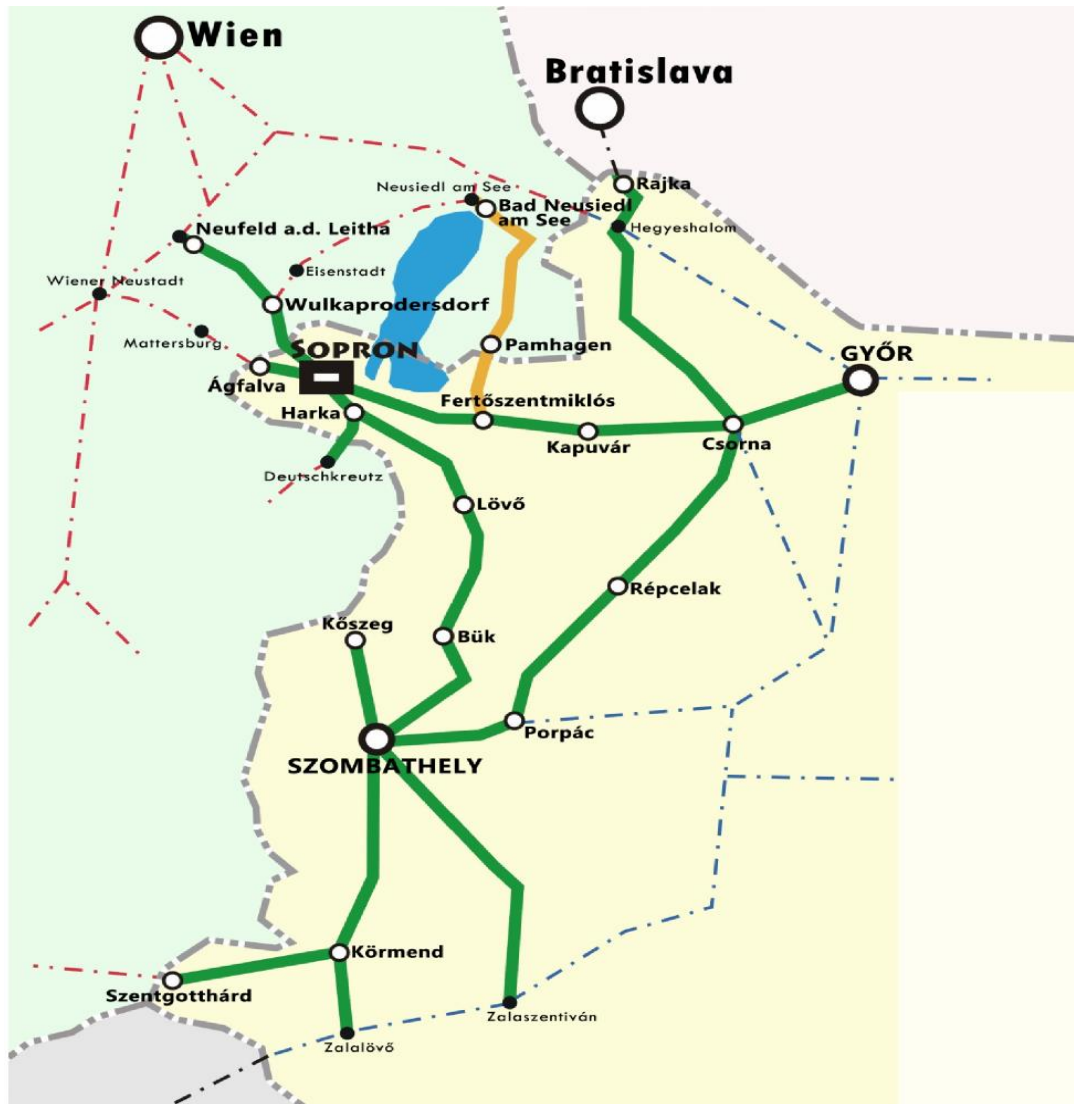
**für das Fahrplanjahr 2018
(10. 12. 2017 – 08. 12. 2018)**

Version 02 gültig ab 15.03.2018
Änderung betrifft:
Anhang 8: Seite 15, Seite 16, Seite 18 und Seite 19
Änderungen rot ausgeführt

Datum	15.03.2018	Seite	1 von 19	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

Anhang 1

Übersichtskarte



Ebenfurth – Wulkaprodersdorf – Sopron	31,00 km
Sopron – Győr	88,90 km
Neusiedl am See – Pamhagen - Fertőszentmiklós	49,30 km
Staatsgrenze Ágfalva – Sopron –	
Harka (Harka Staatsgrenze) – Szombathely	69,60 km
Szombathely – Szentgotthárd	54,90 km
Staatsgrenze Rajka – Csorna – Porpác – Szombathely *	126,30 km
Szombathely – Kőszeg *	17,50 km
Kőrmend – Zalaölvő *	22,20 km
Szombathely – Zalaszentiván *	49,30 km
Gesamt:	509,00 km

*) Ende 2011 zur Betriebsführung neu übernommene Strecken

Datum	Seite	Version
15.03.2018	2 von 19	02

Anhang 2

Wesentliche Bauvorhaben der nächsten drei Jahre:

- 1) Errichtung Schleife Eisenstadt zwischen
Bf Müllendorf und Bf Eisenstadt

Anhang 3

Raaberbahn – Ansprechpartner

Aufgabenbereich	Name	Tel. +432687/62224	E-mail
OSS - Manager Infrastrukturnutzungsvertrag	Oskar Pichler	117	oskar.pichler@raaberbahn.at oss@raaberbahn.at
Sicherheitsbescheinigung	Johann Neuwirth	115	johann.neuwirth@raaberbahn.at
Normen	Josef Krauscher	160	josef.krauscher@raaberbahn.at
Fax: +43 2687 62224 192			

Anhang 4

Bestelltermine für den Fahrplan 2018:

Das Fahrplanjahr 2018 dauert von 10. Dezember 2017 bis 08. Dezember 2018

Terminplan für Trassenanträge im Fahrplanjahr 2018

Das jeweils angegebene Datum versteht sich als Ende der Bestellfrist

- Es wird ersucht, die Trassenbestellungen nach Möglichkeit bis 01. März 2017 bekanntzugeben.

Bestelltermin für Fahrplantrassen bis 10. April 2017

- Einleitung der Anhörung zum Netzfahrplanentwurf bis 02. Juli 2017
- Netzplanentwurf (Angebotslegung) am 03. Juli 2017
- Möglichkeit der Zugangswerber, deren Begehren nicht entsprochen wurde, zum Netzfahrplanentwurf Stellung zu nehmen bis 04. August 2017
- Start der Trassenzuweisung ab 21. August 2017

Trassenanträge für das Jahresfahrplanjahr 2019

Es wird ersucht, Änderungen bei Systemverkehren für die Fahrplanperiode 2019 nach Möglichkeit bis 01. Dezember 2017 bekanntzugeben.

Datum	15.03.2018	Seite	5 von 19	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

Anhang 5

Allgemeine Geschäftsbedingungen:
werden gesondert im Internet veröffentlicht

Fahrwegkapazitätsvertrag:

VERTRAG

über die Zuweisung von Fahrwegkapazität Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Raaberbahn AG) (Fahrwegkapazitätsvertrag)

abgeschlossen zwischen der ÖBB Infrastruktur AG im Namen und auf Rechnung der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG, 7041 Wulkaprodersdorf, Bahnhofplatz 5, im folgenden RAABERBAHN AG genannt, und dem Nicht-Eisenbahnverkehrsunternehmen,, im folgenden NVU genannt, das in eigenem Namen und für eigene Rechnung handelt.

Die RAABERBAHN AG ist ein integriertes Eisenbahnunternehmen gemäß § 1c Eisenbahngesetz 1957 und hat gemäß § 62 Absatz 3 Eisenbahngesetz 1957 die ÖBB-Infrastruktur AG, 1020 Wien, Praterstern 3, im folgenden Infrastruktur AG genannt, vertraglich beauftragt und bevollmächtigt, die Aufgaben einer Zuweisungsstelle wahrzunehmen und alle hierfür erforderlichen Vereinbarungen und Verträge mit dem EVU, die die Nutzung der Schieneninfrastruktur der Raaberbahn AG begehren, im Namen und auf Rechnung der RAABERBAHN AG zu schließen.

1. Geltungsbereich

- 1.1 Der Fahrwegkapazitätsvertrag gilt längstens für eine Netzfahrplanperiode und für Fahrwegkapazität in Form von konkreten Zugtrassen auf dem von der Raaberbahn AG betriebenen Schienennetz. Für den gegenständlichen Vertrag gelten die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) in der jeweils gültigen Fassung.
- 1.2 Fahrwegkapazität ist die Möglichkeit, für einen Teil der Eisenbahninfrastruktur für einen bestimmten Zeitraum begehrte Zugtrassen einzuplanen, wobei unter Zugtrasse die Fahrwegkapazität zu verstehen ist, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.
- 1.3 Das NVU ist eine natürliche oder juristische Person, wie beispielsweise Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, mit gemein- oder einzelwirtschaftlichem Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität (§ 57a Z2 EisbG).

2. Vertragsgegenstand

- 2.1 Der Vertrag umfasst die in der Anlage 1 angeführten Zugtrassen. Das NVU ist berechtigt und verpflichtet diese Zugtrassen an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Nutzung zu übertragen. Die Nutzung für eine andere Art von Eisenbahnverkehrsdienst als im Fahrwegkapazitätsbegehren bzw der Zuweisung angegeben ist, ebenso wie die Übertragung der Zugtrasse an einen anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten nicht zulässig.
- 2.2 Bei Zuwiderhandeln gegen den Punkt 2.1 kann das NVU für eine Netzfahrplanperiode von der Zuweisung von Fahrwegkapazität ausgeschlossen werden (§ 63 Abs. 4 EisbG).

Datum	15.03.2018	Seite	6 von 19	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

3. Übertragung der Zugtrasse an das EVU

3.1 Das EVU gemäß Punkt 2.1 ist der Raaberbahn AG vom NVU

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

mittels der Systeme laut SNNB bekannt zu geben (Ad-hoc Verkehre laut SNNB). Das NVU hat die Zugtrasse nur an ein EVU zu übertragen, welches die Voraussetzungen laut SNNB erfüllt, insbesondere über einen aufrechten INV mit der Raaberbahn AG verfügt.

3.2 Ist die Übertragung der Zugtrasse an das EVU für einen bestimmten Zeitraum innerhalb der Netzfahrplanperiode befristet oder bei vorzeitiger Beendigung, kann das NVU die Zugtrasse an ein anderes EVU, unter Einhaltung insbesondere der Punkte 2. und 3.1 übertragen.

3.3 Sofern das NVU die in Punkt 3.1 genannten Fristen nicht einhält, sind die betreffenden Zugtrassen nicht mehr Vertragsgegenstand, somit kann die Infrastruktur AG über diese verfügen

4. Entgelt

4.1 Die Raaberbahn AG verrechnet das Entgelt für die genutzte Zugtrasse dem EVU zu den Bedingungen gemäß INV, wobei das NVU solidarisch für die Bezahlung des Entgelts haftet.

5. Vertragsdauer

Der Vertrag tritt am xx.xx.xxxx in Kraft und gilt bis zum xx.xx.xxxx und endet an diesem Tag automatisch, ohne dass es einer gesonderten Kündigung bedarf. Für die folgende Netzfahrplanperiode ist ein neuer Fahrwegkapazitätsvertrag erforderlich.

6. Sonstige Bestimmungen

6.1 Integrierende Bestandteile dieses Vertrages sind:

6.1.1 Anlage 1

Zugtrassenvereinbarung-NVU

6.1.2 Anlage 2

Muster-Infrastrukturnutzungsvertrag

6.2 Das NVU bestätigt mit der Unterzeichnung des Vertrages, dass es ein einzel- oder gemeinwirtschaftliches Interesse iSd Punkt 1.3 hat und die Zugtrassen nur an ein EVU über-trägt, das zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der Infrastruktur AG berechtigt ist.

6.3 Das NVU bestätigt, je ein Exemplar der diesem Vertrag zugrunde liegenden Zugtrassen (Anlage 1) sowie den Muster Infrastrukturnutzungsvertrag (Anlage 2) ausgehändigt erhalten zu haben..

6.4 Allgemeine Geschäftsbedingungen des NVU gelten nicht.

6.5 Sämtliche im Zusammenhang mit der Errichtung und Durchführung dieses Vertrages anfallenden Gebühren und Abgaben trägt das NVU, auch wenn sie der Raaberbahn AG zur Zahlung vorgeschrieben werden. Allfällige Anzeigepflichten gegenüber Behörden obliegen dem NVU.

6.6 Zu diesem Vertrag bestehen keine mündlichen Nebenabreden. Änderungen und Ergänzungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Schriftform.

Datum	15.03.2018	Seite	7 von 19	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

Wien,

.....,

ÖBB-Infrastruktur AG
als beauftragte Zuweisungsstelle,
im Namen und auf Rechnung der
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG

EVU

Infrastrukturnutzungsvertrag:

VERTRAG

über die Nutzung der Schieneninfrastruktur der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Raaberbahn AG) (Infrastrukturnutzungsvertrag)

abgeschlossen zwischen der ÖBB Infrastruktur AG im Namen und auf Rechnung der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG, 7041 Wulkaprodersdorf, Bahnhofplatz 5, im folgenden RAABERBAHN AG genannt, und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen,,, im folgenden EVU genannt, das in eigenem Namen und für eigene Rechnung handelt.

Die RAABERBAHN AG ist ein integriertes Eisenbahnunternehmen gemäß § 1c Eisenbahngesetz 1957 und hat gemäß § 62 Absatz 3 Eisenbahngesetz 1957 die ÖBB-Infrastruktur AG, 1020 Wien, Praterstern 3, im folgenden Infrastruktur AG genannt, vertraglich beauftragt und bevollmächtigt, die Aufgaben einer Zuweisungsstelle wahrzunehmen und alle hierfür erforderlichen Vereinbarungen und Verträge mit dem EVU, die die Nutzung der Schieneninfrastruktur der Raaberbahn AG begehren, im Namen und auf Rechnung der RAABERBAHN AG zu schließen.

1. Vertragsgegenstand

- 1.1 Das EVU erbringt in eigenem Namen, in eigener Verantwortung und für eigene Rechnung Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr auf der Grundlage der einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) sowie nach dem Eisenbahnbeförderungsgesetz in der jeweils geltenden Fassung.
- 1.2 Das EVU nutzt ausschließlich zu dem im Punkt 1.1 genannten Zweck die von der RAABERBAHN AG bereitgestellte Schieneninfrastruktur nach den Bestimmungen dieses Vertrags und seiner Anlagen.
- 1.3 Der Infrastrukturnutzungsvertrag regelt die Grundlagen des Rechtsverhältnisses zwischen der RAABERBAHN AG und dem EVU betreffend die Nutzung der Schieneninfrastruktur. Über Art und Umfang der konkret durch das EVU genutzten Schieneninfrastruktur sowie die Erbringung von sonstigen Leistungen ist zwischen der Infrastruktur AG, in ihrer Funktion als Zuweisungsstelle, und dem EVU eine gesonderte Zugtrassenvereinbarung zu schließen, die einen integrierenden Bestandteil des Infrastrukturnutzungsvertrages bildet.

Datum	15.03.2018	Seite	8 von 19	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

2. Leistungen der RAABERBAHN AG

Gemäß den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes, BGBl. Nr. 60/1957 in der jeweils geltenden Fassung, gestattet die RAABERBAHN AG dem EVU die Nutzung der Schieneninfrastruktur entsprechend dem in der Zugtrassenvereinbarung festgelegten Umfang und erbringt die in diesem Vertrag und seinen Anlagen sowie in der Zugtrassenvereinbarung festgelegten Leistungen.

3. Leistungen des EVU

Sämtliche im Rahmen dieses Vertrages nicht von der RAABERBAHN AG erbrachten Leistungen sind, ausgenommen dem Fall der vorangehenden schriftlichen Zustimmung der Raaberbahn AG ausschließlich durch das EVU selbst zu erbringen - siehe Allgemeine Geschäftsbedingungen (Anlage 1).

4. Entgelt

Das Entgelt für die gemäß Punkt 2. von der RAABERBAHN AG zu erbringenden Leistungen ergibt sich aus den SNNB (Schienennetznutzungsbedingungen Anlage 2) sowie aus den Zugtrassenvereinbarungen.

5. Vertragsdauer

Der Vertrag tritt am in Kraft und gilt [vorest] bis einschließlich und endet an diesem Tag automatisch, ohne dass es einer gesonderten Kündigung bedarf. [Sollte die Sicherheitsbescheinigung des EVU über den hinaus verlängert werden, gilt dieser Vertrag bis zu dem in der Sicherheitsbescheinigung genannten Datum, längstens jedoch bis zum und endet an diesem Tag automatisch ohne dass es einer gesonderten Kündigung bedarf.]

6. Sonstige Bestimmungen

6.1 Integrierende Bestandteile dieses Vertrages sind:

6.1.1 Anlage 1

Allgemeine Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag (AGB)

6.1.2 Anlage 2

SNNB der RAABERBAHN AG

6.1.3 Die jeweils längstens auf die Dauer einer Fahrplanperiode geschlossene(n) Zugtrassenvereinbarung(en)

6.2 Das EVU bestätigt, je ein Exemplar der diesem Vertrag zugrunde liegenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag (Anlage 1) und den SNNB der RAABERBAHN AG (Anlage 2) ausgehändigt erhalten zu haben und erkennt mit seiner Signatur deren Verbindlichkeit an.

6.3 Sämtliche im Zusammenhang mit der Errichtung und Durchführung dieses Vertrages anfallenden Gebühren und Abgaben trägt das EVU, auch wenn sie der Raaberbahn AG zur Zahlung vorgeschrieben werden. Es wird klarstellend festgehalten, dass der dem EVU auf Grundlage dieses Vertrages eingeräumte Zugang zur Schieneninfrastruktur kein rechtliches Bestandverhältnis an dieser begründet, sondern vielmehr die Zuweisung und Nutzung konkreter Zugtrassen zum Gegenstand hat, also die Führung eines Zuges in einer bestimmten Relation und die damit verbundenen Dienstleistungen. Eine allfällige Vorlage dieses Vertrages bei der österreichischen Finanzbehörde obliegt dem EVU.

6.4 Zu diesem Vertrag bestehen keine mündlichen Nebenabreden. Änderungen und Ergänzungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Schriftform.

Datum	15.03.2018	Seite	9 von 19	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

Wien,

.....,

ÖBB-Infrastruktur AG
als beauftragte Zuweisungsstelle,
im Namen und auf Rechnung der
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG

EVU

Datum	15.03.2018	Seite	10 von 19	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

Anhang 6

Normenbestellformular

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
Zweigniederlassung Wulkaprodersdorf

Bahnhofplatz 5
7041 Wulkaprodersdorf

Die Betriebsvorschriften und die jeweiligen Änderungen können vom EVU unentgeltlich auch unter <https://www.gysev.hu/dienstvorschriften-snnb/> abgerufen werden.

Dienstvorschriftenbestellformular der Raaberbahn AG		
Norm	Benennung	Stückzahl
V 2	Signalvorschrift	
V 3	Betriebsvorschrift	
ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal und Betriebsvorschrift	
M 26	Bremsvorschrift	
DB 603.01	Grenzverkehrsbestimmungen	
DB 610	DB für die Erfassung von Zug- und Fahrzeugdaten	
DB 639	Fahrplanbehelfe	
DB 640	Verzeichnis der Betriebsstellencodes	
DB 823	Sicherheitseinrichtungen	
ÖBB 40	Arbeitnehmerschutzbestimmungen	
A/DA/Erl.	Anweisungen-Dienstanweisungen-Erläuterungen der ÖBB (teilweise gültig bei Raaberbahn)	
Alle, bzw. weitere in den nationalen Sicherheitsvorschriften genannte Normen, Regelwerke, Dienstanweisungen, Dienstbehelfe,sind über Hinweis in diesen Sicherheitsvorschriften mit gültig.		
Raaberbahn - Dienstvorschriften		
EL 52	Elektrobetriebsvorschrift der Raaberbahn	
EL 42	Schutzvorkehrungen der Raaberbahn	
EL 43	Schutzerdungen der Raaberbahn	
A/DA/Erl/VA	Anweisungen-Dienstanweisungen-Erläuterungen-Verfahrensanweisungen der Raaberbahn	

Sämtliche Ö-Normen bzw. EN-Normen können über das Österr. Normungsinstitut bezogen werden.
www.on-norm.at

Datum	15.03.2018	Seite	11 von 19	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

Anhang 7

Trassenbestellformular:
wird gesondert im Internet veröffentlicht

Datum	15.03.2018	Seite	12 von 19	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

Anhang 8

TECHNISCHE STRECKENBESCHREIBUNG

gem. §59. (1) Pkt. 1. a) EIsbG 1957 i.d.g.F.

Sicherheitsanforderungen zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes für Zugangsberechtigte nach § 57. EIsbG 1957 zur Schieneninfrastruktur der Raab – Oedenburg – Ebenfurter Eisenbahn AG.

I. Streckenabschnitt:

Staatsgrenze nächst Baumgarten - Neufeld an der Leitha Leithabrücke Mitte

1. Allgemeine Angaben

- Technische Zulassungsstelle:
 - Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
Zweigniederlassung Wulkaprodersdorf
Bahnhofplatz 5
A-7041 Wulkaprodersdorf
- Bezeichnung der Strecke:
 - Staatsgrenze bei Baumgarten (Bahn-km 89,687)
 - bis Neufeld an der Leitha Leithabrücke Mitte (Bahn-km 115,331)
- Einstufung der Strecke: Hauptstrecke
- Streckenrang: A-Netz
- Traktionsart: Elektrische Traktion 25 kV/50Hz und Dieseltraktion, bei Sonderfahrten auch Dampftraktion
- Betriebszeit: durchgehend

Datum	15.03.2018	Seite	13 von 19	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

2. Angaben zu baulichen Anlagen

- Spurweite: 1435 mm
- Anzahl der Streckengleise: 1
- Kleinste Bogenhalbmesse: 300 m
- Zulässiger Überhöhungsfehlbetrag gem. DVB52, Pkt.4
- Zulässige Seitenbeschleunigung und bogenschnelles Fahren gem. DVB52, Pkt.3
- Größte Längsneigung: 10‰
- Maximale Rampenneigung: 1:600
- Geschwindigkeitsabhängige Rampenneigung: 1:8v
- Ausrundung von Kuppen und Wannen: $R = v^2$, mindestens 5.000 m
- Radsatzlast und Meterlast (in Bezug auf die Belastbarkeit des Oberbaues und der Bauwerke): 120 KN
Streckenklasse D 4 = Achslast 22,5 t / Meterlast 8,0 t
- Radprofil: gem. RIV Art. 24, K 2
- Gleisabstand in den Bahnhöfen: 4,75 m
- Länge der Bahnsteige und Rampen: Bahnsteige 170 m
- Zugbeeinflussungssysteme: INDUSI, SIFA
- Zugfunk: UIC Zugfunk, Firma Kapsch

3. Angaben zur Betriebsführung

- Strecke mit gemischtem Verkehr
- Streckenhöchstgeschwindigkeit und Streckenmindestgeschwindigkeit:
Streckenhöchstgeschwindigkeit 120 km/h
Streckenmindestgeschwindigkeit 40 km/h
- Maximale Zuglänge: 475 m, nach Vereinbarung 700 m
- Maximales Zuggewicht: Regelbelastung 1.600 t

Datum	15.03.2018	Seite	14 von 19	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

- Erforderliche Mindestbremsleistung nach Zugkategorien getrennt:
 Personenzug 12 %
 Güterzug 11 %
- Notbremsüberbrückung wird nicht angewendet
- HOA/FOA/SOA/GRD: Vorhanden
 - HOA Heißläuferortungsanlage
 - FOA Festbremsortungsanlage
 - SOA Scheibenbremsortungsanlage
 - GRD Gewicht- und Raddiagnostik
- Übergang und Übergabe zum Netz der ÖBB: Bf Ebenfurth, Bf Wulkaprodersdorf

4. Angaben zu signal- und fernmeldetechnischen Anlagen

- Signalsystem ESTW EBO2 Fa. Thales von Bf. Wulkaprodersdorf aus
- Linienzugbeeinflussung: keine
- PZB, PZB I 60 R, Impuls-Sifa
- Zugfunk/Verschubfunk:
 Sopron – Ebenfurth: UIC-Zugfunk / Tzf-Einbaugeräte, Handfunkgeräte
 Bf Ebenfurth: GSM-R

- Angaben bei elektrifizierten Strecken

- **Spannungssystem/Frequenz:** 25 kV/50Hz
- Fahrleitungsspannung: 25 kV
- Konstruktion der Fahrleitung (Höhe, Zick-Zack) :Kettenfahrleitung, 6,0 m; +/- 40 cm
- Profil des Bügels +/- : 40 cm
- Blindstrom wird zur Zeit nicht bewertet und Oberwellenströme werden eingehalten
- Zulässige Störströme siehe Tabelle Beilage 1
- Rückspeisemöglichkeit vorhanden, wird jedoch nicht gemessen

5. Geltungsdauer

- Gültig bis 08. Dezember 2018

Datum	15.03.2018	Seite	15 von 19	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

BEILAGE 1

Tabelle der Sicherungseinrichtungen

die durch Oberwellenströme innerhalb schmaler Frequenzbänder gestört werden, mit Angaben über maximale Störströme und den dazugehörigen Frequenzbändern

Sicherungstechnische Einrichtung	Frequenzband	max. zulässiger Störstrom innerhalb des Frequenzbandes	Anmerkungen
Achszähler Schienenkontakt DMK (magnet. Relais) DMK (elektron. Einsatz)	125 Hz	2 A	
Gleisstromkreis 125Hz	120 – 134 Hz	2 A	1)
PZB	500, 1000, 2000 Hz		2)
Achszähler ZP30 (Alcatel)	28-30 kHz	300 mA	3)
Schienenkontakt RSE 45 (Siemens) WSS (Radsensor)	72 + 5 kHz	40 mA	

Anmerkungen:

1. Der maximale Störstromwert darf 5 sec. lang überschritten werden
2. Die Oberkante des PZB-(Indusi)magneten liegt 1.008 mm von Gleismitte und 35 mm über SOK. Die Unterkante des PZB-(Indusi)fahzeugmagneten liegt 1.008 mm von der Gleismitte und 155 mm über der SOK. Die dazwischenliegende **magnetische Feldstärke** liegt parallel zu den Schienen und beträgt 200 A/m (Bisher wurden keine Störungen festgestellt)
3. Im Zählpunkt 28-30 kHz, im Kabel 5060 Hz

II. Streckenabschnitt:

Staatsgrenze nächst Pamhagen – Neusiedl am See Eigentumsgrenze

1. Allgemeine Angaben

- Technische Zulassungsstelle:
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
Zweigniederlassung Wulkaprodersdorf
Bahnhofplatz 5
A-7041 Wulkaprodersdorf
- Bezeichnung der Strecke: Staatsgrenze nächst Pamhagen (Bahn-km 64,165) bis Bahnhof Neusiedl am See Eigentumsgrenze (Bahn-km 102,095)
- Einstufung der Strecke: Nebenbahn
- Streckenrang: B-Netz
- Traktionsart: Elektrische Traktion 25 kV/50Hz und Dieseltraktion, bei Sonderfahrten auch Dampftraktion
- Betriebszeit: verlängerter Tagdienst, Dienstruhe ohne Zugverkehr von 21.50 Uhr bis 3.45 Uhr

2. Angaben zu baulichen Anlagen

- Spurweite: 1435 mm
- Anzahl der Streckengleise:1
- Kleinste Bogenhalbmesser: 300 m
- Zulässiger Überhöhungsfehlbetrag gem. DV B52, Punkt 4
- Zulässige Seitenbeschleunigung und bogenschnelles Fahren gem. DV B52, Pkt 3
- Größte Längsneigung: 10 ‰
- Maximale Rampenneigung: 1 : 600
- Geschwindigkeitsabhängige Rampenneigung: 1 : 8v
- Ausrundung von Kuppen und Wannen: $R = v^2$, mindestens 5.000 m
- Regellichtraum in der Geraden und im Bogen gem. DV B51, ZOV 7
- Radsatzlast und Meterlast (in Bezug auf die Belastbarkeit des Oberbaues und der Bauwerke): 120 KN, Streckenklasse D 3 = Achslast 22,5 t / Meterlast 7,2 t
- Radprofil: gem. AVV Art. 24, K 2
- Gleisabstand: in Bahnhöfen 4,50 m

Datum	15.03.2018	Seite	17 von 19	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

- Länge der Bahnsteige und Rampen: Bahnsteige 170 m, Rampen 20 m
- Zugbeeinflussungssysteme: PZB I 60 R
- Zugfunk: Zugleitfunk, System UIC Zugfunk, Firma Kapsch

3. Angaben zur Betriebsführung

- Betrieb gemäß DV V3
- Strecke mit gemischten Verkehr
- Streckenhöchstgeschwindigkeit und Streckenmindestgeschwindigkeit:
Streckenhöchstgeschwindigkeit 120 km/h
Streckenmindestgeschwindigkeit 40 km/h
- Maximale Zuglänge: 340 m, nach Vereinbarung 400 m
- Maximales Zuggewicht: Regelbelastung 390 t
- Erforderliche Mindestbremsleistung nach Zuggattungen getrennt:
Personenzug 12 %
Güterzug 11 %
- Notbremsüberbrückung wird nicht verwendet
- Übergang und Übergabe von Netz der ÖBB: Bahnhof Neusiedl am See

4. Angaben zu signal- und fernmeldetechnischen Anlagen

- Signalsystem ESTW EBO2 Fa. Thales von Bf. Pamhagen aus
- Linienzugbeeinflussung: keine
- PZB
- Zugfunk/Verschubfunk: UIC-Zugfunk für Zugleitfunk / Tfz-Einbaugeräte,
Handfunkgeräte
Im Bf Neusiedl/See: GSM-R

▪ Angaben bei elektrifizierten Strecken

- **Spannungssystem/Frequenz:** 25kV/50Hz
- Fahrleitungsspannung: 25kV
- Konstruktion der Fahrleitung (Höhe, Zick-Zack) :
Kettenfahrleitung, 6,0 m; +/- 35 cm
- Profil des Bügels +/- : 40 cm

Datum	15.03.2018	Seite	18 von 19	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

- Blindstrom wird zur Zeit nicht bewertet und Oberwellenströme werden eingehalten
- Zulässige Störströme siehe Tabelle Beilage 1
- Rückspeisemöglichkeit vorhanden, wird jedoch nicht gemessen

5. Geltungsdauer: Gültig bis 08. Dezember 2018

BEILAGE 1

Tabelle der Sicherungseinrichtungen

die durch Oberwellenströme innerhalb schmaler Frequenzbänder gestört werden mit Angaben über maximale Störströme und den dazugehörigen Frequenzbändern

Sicherungstechnische Einrichtung	Frequenzband	max. zulässiger Störstrom innerhalb des Frequenzbandes	Anmerkungen
PZB	500, 1000, 2000 Hz		1)
Achszähler ZP 30 (Alcatel)	28-30 kHz	300 mA	2)
Schienenkontakt RSE 45 (Siemens) WSS (Radsensor)	72 ± 5 kHz	40 mA	

Anmerkungen:

1) Die Oberkante des PZB- (Indusi)magneten liegt 1.008 mm von der Gleismitte und 35 mm über der SOK. Die Unterkante des PZB- (Indusifahrzeug)magneten liegt 1008 mm von der Gleismitte und 155 mm über der SOK. Die dazwischenliegende **magnetische Feldstärke** liegt parallel zu den Schienen und beträgt 200 A/m (Bisher wurden keine Störungen festgestellt)

2) Im Zählpunkt 28-30 kHz, im Kabel 5.060 Hz

Datum 15.03.2018	Seite 19 von 19	Version 02
---------------------	--------------------	---------------