

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



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

Version 03 gültig ab 08.05.2018

Änderung betrifft:

Pkt. 2.2.4; Pkt. 2.3; Pkt. 2.7.1

Korrigiert: Ansprechstelle (Änderungen rot dargestellt)

Datum	07.05.2018	Seite	- 1 - von 24	Version	03
-------	------------	-------	--------------	---------	----

I. Allgemeine Information

Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Raaberbahn AG) ist zentraler Ansprechpartner für die diskriminierungsfreie Netzbenützung der Schieneninfrastruktur. Sie schafft alle Voraussetzungen für einen modernen, leistungsfähigen Personen- und Güterverkehr.

Die Aufgaben der Raaberbahn AG sind im Wesentlichen die eines Eisenbahninfrastruktur - unternehmens. Sie umfassen insbesondere Planung, Bau, Instandhaltung, Bereitstellung und Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

Der One Stop Shop der Raaberbahn AG ist die Kundenschnittstelle für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Hier werden die einzelnen Anforderungen der EVU zu einem gesamten Fahrplangefüge geformt. Die Koordination des Netzzuganges für EVU und die Trassenplanung gehören ebenfalls zu den Kernaufgaben.

1. Einleitung

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 2001/14, Artikel 3 (in österreichisches Recht umgesetzt mit der Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 im Jahr 2004 / BGBl. I Nr. 38/2004) werden die Betreiber der Infrastruktur aufgefordert, Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen und mindestens vier Monate vor Ablauf der Trassenbestellfrist zu veröffentlichen.

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

- Eisenbahngesetz (EisbG)
- EisenbahnarbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV)
- Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastretegesetz (EisbBFG)
- Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV)
- sowie sonstige nationale Gesetze und europarechtliche Bestimmungen, wie z.B. Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

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

Datum	Seite	Version
07.05.2018	- 2 - von 24	03

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

Die SNNB wurden 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 abschließt.

Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität dieser Informationen oder Systemstörungen durch nicht fehlerfrei angelegte Dateien oder Formate wird seitens der Raaberbahn AG keine Gewähr übernommen. Die Raaberbahn AG haftet für keinen direkten oder indirekten Schaden, der durch den Zugriff auf die Website oder durch deren Benützung entsteht. 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
Tel: +43 2687 62224 117
[E-Mail: oss@raaberbahn.at](mailto:oss@raaberbahn.at)
<http://www.raaberbahn.at>

1.3. Beschwerde, Streitigkeiten und Konfliktbehandlungen

Gemäß § 72 Absatz 1 EisbG 1957 haben Fahrwegkapazitätsberechtigte die Möglichkeit, Beschwerde an die Schienen-Control Kommission zu erheben, wenn das Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens von der Trassenzuweisungsstelle abgelehnt wird oder eine Einigung zwischen der Zuweisungsstelle und dem Zugangsberechtigten binnen einem Monat ab Ablauf der Begehrenseinbringungsfrist, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens spätestens einen Monat nach Abschluss eines solchen Verfahrens und im Falle, dass die Zuweisung von Zugtrassen nicht bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Trassenzuweisungsstelle nicht zustande kommt oder die vom Begehren betroffene Zugtrasse einem anderen Zugangswerber zugewiesen wurde.

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

Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen.

Datum	Seite	Version
07.05.2018	- 3 - von 24	03

Beschwerde, Streitigkeiten und Konfliktbehandlungen

Schienen-Control Kommission
Linke Wienzeile 4/1/6
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 Abschnitte der Raab – Oedenburg – Ebenfurter Eisenbahn AG zwischen Neufeld Leithabrücke Mitte – Staatsgrenze nächst Baumgarten, sowie dem im Auftrag der Neusiedler Seebahn GmbH betriebenen Streckenabschnitt zwischen Neusiedl am See Eigentumsgrenze – Staatsgrenze nächst Pamhagen.

Die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sind grundsätzlich auf das Fahrplanjahr 2018 vom 10. Dezember 2017 bis 08. Dezember 2018 ausgerichtet.

Die im Kapitel „Zuweisung von Fahrwegkapazität“ genannten Bestelltermine beziehen sich auf das Fahrplanjahr 2018.

1.5. Kontakt

Der One Stop Shop der Raaberbahn-Infrastruktur 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

One Stop Shop:

Raab Oedenburg Ebenfurter Eisenbahn AG
Zweigniederlassung Wulkaprodersdorf
Bahnhofplatz 5
A-7041 Wulkaprodersdorf
Tel: +43 2687 62224 117
[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.

RNE-Tools

Informationen zu den RNE-Tools PCS (Online-Tool für die internationale Zugtrassenbestellung), CIS (Kostenschätzung des Trassenentgeltes für internationale Zugtrassen, Entfernungsangabe) und TIS (Echt-Zeit-Information) sind über die RNE-Website <http://www.rne.eu> abrufbar.

Datum	07.05.2018	Seite	- 4 - von 24	Version	03
-------	------------	-------	--------------	---------	----

II. Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur

2.1 Rechtlicher Rahmen

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

2.2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.2.1 Fahrwegkapazitätsberechtigte

Fahrwegkapazitätsberechtigte haben einen Anspruch auf diskriminierungsfreie Zuweisung von Fahrwegkapazität. Fahrwegkapazitätsberechtigte sind gemäß § 57a EisebG:

1. Zugangsberechtigte
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

Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceleistungen gemäß den §§ 58, 58a, 58b EisebG erfolgt nur durch Zugangsberechtigte (EVU). Zugangsberechtigte sind:

1. EVU mit Sitz in Österreich;
2. EVU mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten;
3. EVU 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;
4. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;
5. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

2.2.1.1 Anforderungen an Zugangsberechtigte gemäß § 57a Z1 EisebG

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.

Die auf dem Streckennetz der Raaberbahn AG zugangsberechtigte EVU sind unter Netzzugang auf der Raaberbahn AG Website ersichtlich. Weitere Informationen finden Sie auf der Website der Schienen-Control.

Datum	Seite	Version
07.05.2018	- 5 - von 24	03

2.2.1.2 Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte gemäß § 57a Z2 EisbG

Fahrwegkapazitätsberechtigte gemäß § 57a Z2 EisbG werden im Folgenden auch als Nicht-Eisenbahnverkehrsunternehmen (NVU) bezeichnet.

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 EVU ist der Raaberbahn AG 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.

Das EVU hat die Voraussetzungen gemäß Kapitel 2.2.3 zu erfüllen.

2.2.2 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.

2.2.3 Voraussetzungen für den Netzzugang

Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erfolgt ausschließlich durch Zugangsberechtigte, die insbesondere über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen und auf Basis des abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrages dazu berechtigt sind.

2.2.4 Verkehrsgenehmigung und -konzession

Die für den Antrag einer Verkehrsgenehmigung und -konzession erforderlichen Voraussetzungen können bei der genehmigungserteilenden Stelle erfragt werden:

Antrag auf Verkehrsgenehmigung - Eisenbahnkonzession:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Sektion IV - Verkehr
Radetzkystraße 2, A – 1030 Wien
Ansprechstelle:
**Abt. E3 – Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde
(Genehmigung Betrieb und Verkehr)**
Fr. Mag. Regina Roithner
Tel: +43 1 711 62 652204
Fax: + 43 1 711 622098
[E-Mail: e3@bmvit.gv.at](mailto:e3@bmvit.gv.at)

Datum	07.05.2018	Seite	- 6 - von 24	Version	03
-------	------------	-------	--------------	---------	----

2.3. Sicherheitsbescheinigung

Im Interesse der Verkehrssicherheit müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Erbringen von Verkehrsdiensten auf dem Netz der Raaberbahn über eine aufrechte Sicherheitsbescheinigung verfügen.

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

Nähere Informationen sind auch auf der Internetseite „Sicherheit“ des Bmvit erhältlich.

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

Ein Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ist schriftlich zu richten an:

Antrag auf Sicherheitsbescheinigung:

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

Ansprechstelle:

**Abt. E3 – Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde
(Genehmigung Betrieb und Verkehr)**

Fr. Mag. Regina Roithner

Tel: +43 1 711 62 652204

Fax: + 43 1 711 622098

E-Mail: e3@bmvit.gv.at

Auf Verlangen der Raaberbahn ist jederzeit nachzuweisen, dass die Voraussetzungen der Sicherheitsbescheinigung erfüllt sind. Können die Nachweise nicht mehr erbracht werden, ist der Zugang zur Schieneninfrastruktur nicht gestattet.

Das für den Netzzugang erforderliche Normenpaket wird jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen über Anweisung der Zulassungsstelle zugesandt. Es enthält jeweils ein Exemplar der Normen. Sollten zusätzliche Ausfertigungen benötigt werden, so können diese in der erforderlichen Anzahl mittels des im Anhang befindlichen Normenbestellformulars gegen Kostenersatz angefordert werden.

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

Datum	07.05.2018	Seite	- 7 - von 24	Version	03
-------	------------	-------	--------------	---------	----

2.4. Vertragsarten / Allgemeine Geschäftsbedingungen

2.4.1 Fahrwegkapazitätsvertrag

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

2.4.2 Infrastrukturnutzungsvertrag (INV)

Voraussetzung für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceleistungen ist ein zwischen dem EVU und der ÖBB-Infrastruktur AG 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 (z.B. Serviceleistung Vershub) enthält. Vertragsmuster siehe Anhang zu den SNNB.

Sind alle Voraussetzungen gemäß Pkt. 2.1. bis 2.3. erfüllt, und kann dem Wunsch des Trassenwerbers auf Zuweisung einer Zugtrasse entsprochen werden, so steht dem Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages nichts mehr entgegen. Dieser ist ein Grundsatzvertrag und regelt die allgemeinen Inhalte der Zusammenarbeit zwischen Raaberbahn-Infrastruktur und dem EVU.

Beilagen des Infrastrukturnutzungsvertrages/Fahrwegkapazitätsvertrages sind unter anderem die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) sowie die Zugtrassenvereinbarung, welche die Details über die zugewiesenen Trassen und eventuell bestellter sonstiger Leistungen enthält.

2.4.3 AGB

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

2.5 Vorschriften und Normen

2.5.1 Betriebsvorschrift

Auf der Strecke der Raaberbahn AG und NSB GmbH erfolgt der Betrieb grundsätzlich nach den Vorgaben der Dienstvorschrift Betriebsvorschrift V3 samt ihren Zusatzbestimmungen (ZSB).

Die Betriebsvorschriften und die jeweiligen Änderungen können vom EVU unentgeltlich auch unter <https://www.raaberbahn.at/zugang-zum-netz.html/> abgerufen werden.

2.5.2 Zugbegleiterloser Betrieb gemäß DV Betriebsvorschrift V3

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

Datum	Seite	Version
07.05.2018	- 8 - von 24	03

2.5.3 Technische Spezifikation Interoperabilität für eingeschränkt mobile Personen (TSI PRM)

Die Entscheidung der Kommission über die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“, kurz TSI PRM, kann unter folgendem Link kostenlos heruntergeladen werden: <http://eur-lex.europa.eu>

2.5.4 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 – insbesondere im Personenfernverkehr – die Information der Fahrgäste/Personen über Druckmedien bzw. Informationsfolder an den Sitzplätzen bzw. mittels Lautsprecherdurchsagen empfohlen.

2.5.5 Koordination gem. § 8 AschG (ArbeitnehmerInnenschutzgesetz)

Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet deren Auftragnehmer bzw. Subauftragnehmer, die Leistungen auf der von der Raaberbahn AG betriebenen Schieneninfrastruktur erbringen sollen, der Raaberbahn AG „zeitgerecht“ und nachweislich vor Durchführung dieser beabsichtigten Leistungen bekannt zu geben, damit die Raaberbahn AG eine entsprechende Koordination gem. § 8 AschG durchführen kann.

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

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

2.5.6 Streckenkenntnis für Umleitungsstrecken

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 bereit stehen.

2.6. Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen und RID-Gütern

Eine Sendung gilt als außergewöhnlich, wenn sie wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Bahnanlagen oder Wagen besondere

Datum	Seite	Version
07.05.2018	- 9 - von 24	03

Schwierigkeiten verursacht und deshalb nur unter besonderen technischen und/oder betrieblichen Bedingungen transportiert werden kann.

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

Bei der Nutzung der von der Raaberbahn AG betriebenen Schieneninfrastruktur sind die einschlägigen internationalen und österreichischen umweltrechtlichen Vorgaben (Lärm-, Emissions-, Abfallwirtschaftsgesetz, etc.) einzuhalten. Kommt es zu umweltgefährdenden Ereignissen/Vorfällen (Kontamination, Lärm, Erschütterung, Emissionen oder sonstige) oder drohen solche, hat das EVU - ungeachtet der Schadenstragungsregeln durch das EVU – folgende Tätigkeiten rasch durchzuführen:

- Verständigung der Dienststellen des öffentlichen Sicherheitsdienstes (z.B. Feuerwehr, etc.)
- Wahrnehmung sonstiger gesetzlicher Meldepflichten
- Benachrichtigung der Raaberbahn AG (regionale Verkehrsleitungen bzw. Betriebsführungszentralen) gemäß nachfolgenden Angaben:

• **Meldung umweltgefährdender Ereignisse/Vorfälle**

Bereitschaftsdienst	Tel: +43 664 1801857 Tel: +43 2684 62224 127
---------------------	---

2.7 Zulassung und Kompatibilitätsüberprüfung von Schienenfahrzeugen

2.7.1 Behördliche Zulassung von Schienenfahrzeugen

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

Zulassung von Schienenfahrzeugen:

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

Ansprechstelle:

**Abt. E2 – Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde
(Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge)**

Tel: +43 1 711 62 65 2211
Fax: +43 1 711 62 65 2299
E-Mail: e2@bmvit.gv.at

2.7.2 Kompatibilitätsüberprüfung (Netzzulassung) von Schienenfahrzeugen

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

Der One Stop Shop der Raaberbahn ist die Anlaufstelle für die Netzzulassung von Schienenfahrzeugen.

„Genehmigungsfreie“ Fahrten

Für die in § 36 EisbG genannten „genehmigungsfreien“ Fahrten ist keine Genehmigung des BMVIT erforderlich. Hier ist ausschließlich die Zulassungsstelle der Raaberbahn AG zuständig.

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 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig (§ 26 TFVO).

Zulassung von Triebfahrzeugführern:

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

Ansprechstelle:
Abt. E1 – Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde

Tel: +43 1 711 62 65 2211
Fax: +43 1 711 62 65 2299
[E-Mail: e1@bmvit.gv.at](mailto:e1@bmvit.gv.at)

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.

Datum	07.05.2018	Seite	- 11 - von 24	Version	03
-------	------------	-------	---------------	---------	----

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 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.

Anerkennung von Ausbildungen für Betriebsbedienstete:

Raab Oedenburg Ebenfurter Eisenbahn AG
Zweigniederlassung Wulkaprodersdorf
Bahnhofplatz 5
A-7041 Wulkaprodersdorf
Tel: +43 2687 62 224 123
[E-Mail: alfred.szuppin@raaberbahn.at](mailto:alfred.szuppin@raaberbahn.at)

III. Schienennetz

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 Eisenbahn (Hauptbahn) gem. EisbG § 1c geführt. Die Organe des Unternehmens sind der Vorstand und der Aufsichtsrat. Aufgrund gesetzlicher Vorgaben ist der Unternehmensbereich Infrastruktur vom Absatz im Rechnungswesen getrennt.

3.1. 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

Datum	Seite	Version
07.05.2018	- 12 - von 24	03

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.

3.2. 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.

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

3.3. Verfügbarkeit der Infrastruktur

Die Raaberbahn AG als Betriebsführer verpflichtet sich die Verfügbarkeit des Streckennetzes in größtmöglichem Umfang zu gewährleisten.

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

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

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

3.4. 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.

Datum	Seite	Version
07.05.2018	- 13 - von 24	03

3.5. Bahnhöfe und Haltestellen

Gemäß Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte (EisBFG) hat die Raaberbahn AG als Bahnhofsbetreiber den EVU die Erfüllung der ihnen auferlegten Kundmachungs- und sonstigen Informationspflichten zu ermöglichen. Dazu zählen insbesondere Tarifinformationen. Um den EVU dies zu ermöglichen, werden den EVU entsprechende Flächen für Aushänge in einer maximalen Größe von A3 Hochformat (maximal eine Aushangfläche pro Station und EVU) in einer Vitrine oder einem Rahmen zur Verfügung gestellt. Die Bereitstellung dieser Flächen sind für das EVU entgeltfrei. Für die Herstellung, den Druck und die Übermittlung dieser Aushänge, -Infrastruktur AG kommt das EVU auf.

Es sind nur Kundmachungen entsprechend der Informationspflicht gemäß § 12 (1) und (3) EisBFG zulässig, d.h. die entsprechenden Aushänge dürfen keine Werbung beinhalten.

IV. Zuweisung von Fahrwegkapazität

4.1. Einleitung

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

4.2. Trassenbestellung - Vorgehensweise

Für die Trassenbestellung werden folgende Möglichkeiten angeboten:

- Online über WEB im System M-AMA (Modulares Auftragsmanagement)
- System PCS (ehemals Pathfinder) – internationale Trassenbestellung (siehe die PCS Website www.rne.eu)
- Trassenbestellformulare (siehe die Anhänge der SNNB)

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.)

Datum	07.05.2018	Seite	- 14 - von 24	Version	03
-------	------------	-------	---------------	---------	----

4.3. Bestellfristen (Terminplan für den Fahrplan 2018)

Bestellungen von Zugtrassen

Rudolf Dolezal
ÖBB-Infrastruktur AG
Netzzugang – Marketing & Vertrieb
Key Account Management
Nordbahnstraße 50, 1020 Wien
Tel.: +43 1 93000 35607
Fax: +43 1 93000 25480
[E-Mail: rudolf.dolezal@oebb.at](mailto:rudolf.dolezal@oebb.at)

- **für den Jahresfahrplan 2019**
Hinweis für Trassenbestellungen für den Netzfahrplan 2019: Es wird ersucht, Änderungen bei Systemverkehren nach Möglichkeit bis 1. Dezember 2017 bekannt zu geben.
- **für den Jahresfahrplan 2018**
- Trassenbestellungen für Fahrplansystemänderungen: Es wird ersucht, die Trassenbestellungen nach Möglichkeit bis zum 01. März 2017 abzugeben.
- Bestellung für Fahrwegkapazitäten bis 10. April 2017
- Einleitung der Anhörung zum Netzfahrplanentwurf bis 02. Juli 2017
- Netzplanentwurf (Angebotslegung) am 03. Juli 2017
- Möglichkeit zur Stellungnahme zum Netzfahrplanentwurf für jene Fahrwegkapazitätsberechtigten deren Begehren nicht entsprochen wurde bis 04. August 2017
- Beginn mit der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten ab 21. August 2017
- **für unterjährigen Verkehr - Änderungen mittels Änderungsheft**

Das Änderungsheft erscheint im Monatsrhythmus und tritt zu den Änderungsterminen in Kraft:

- **für unterjährigen Zugverkehr** (Inverkehrsetzung mittels FAPLO [Fahrplananordnung])
- Bestelltermin nach Möglichkeit 2 Monate vor Verkehr
- standardmäßig spätestens 2 Wochen vor Verkehr
- in besonderen Ausnahmefällen bis 1 Arbeitstag vor Verkehr

- **für ad-hoc-Verkehr**

Aufgrund der Kurzfristigkeit bestehen folgende Zuständigkeiten:

- für Verkehre für denselben Tag 00:00 – 23:59 Uhr Bestellung bei der Betriebsführungszentrale
- für Verkehre ab dem Folgetag während der Bürozeit*) Bestellung bei Netzplanung - Trassenmanagement/OSS
- für Verkehre ab dem Folgetag außerhalb der Bürozeit*) Bestellung bei der Betriebsführungszentrale

*) Als Bürozeit gilt die Zeit an Werktagen montags bis donnerstags in der Zeit von 08:00 bis 15:00 Uhr, freitags von 08:00 bis 12:30 Uhr

Datum	Seite	Version
07.05.2018	- 15 - von 24	03

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

Allfällige fehlende Angaben übermittelt das EVU nach Aufforderung durch die Raaberbahn AG spätestens innerhalb von drei Werktagen nach Erhalt; ansonsten gilt die Zugtrassenbestellung als nicht fristgerecht eingebracht

4.4. Trassenzuweisung

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.

Datum	Seite	Version
07.05.2018	- 16 - von 24	03

4.4.3. Termine für die Trassenzuweisung

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

- die Angebotslegung erfolgt bis 03. Juli 2017 = Einleitung der Anhörung gemäß EisbG § 65 (7) ab 04. Juli 2017
- die Angebotsannahme hat binnen eines Monats nach Angebotslegung zu erfolgen = Ende der Anhörungsfrist gemäß EisbG § 65 (7) bis 04. August 2017
- die Trassenzuweisung erfolgt ab 21. August 2017
- für die nach dem Trassenbestelltermin für Einzeltrassen (10. April 2017) eingegangenen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität hat die Angebotsannahme spätestens fünf Tage nach Angebotslegung zu erfolgen, falls im Angebot nicht gesondert vereinbart. Die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten erfolgt in diesem Fall nach Angebotsannahme, frühestens jedoch ab 21. August 2017.

Unterjähriger Verkehr

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

Unterjähriger Sonderzugverkehr (Inverkehrsetzung mittels FAPLO)

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

Ad-hoc-Verkehr (Tagesabweichungen, Wochenabweichungen)

- Angebotslegung + Angebotsannahme = Trassenzuweisung

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

4.4.4. Angebotstrassen

Als Angebotstrassen werden vorgefertigte Trassen bezeichnet. Diese Trassen werden in Steckenabschnitte mit freien Kapazitäten eingefügt und können von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen der angegebenen Verkehrstage auch kurzfristig gebucht werden.

Angebotstrassen welche sich über mehrere Landesgrenzen hinaus erstrecken, werden mit benachbarten Infrastrukturbetreibern abgestimmt und über einen beliebigen OSS gebucht werden können.

4.5. Grundsätze der Angebotsplanung

In der Angebotsplanung der EVU sind nachstehende Planungsparameter zu berücksichtigen.

Datum	07.05.2018	Seite	- 17 - von 24	Version	03
-------	------------	-------	---------------	---------	----

4.5.1 Fahrzeitreserven

Fahrzeitreserven sind Zuschläge zur technischen Fahrzeit und werden in Form von

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

jeder Trasse unterlegt.

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

Knotenbahnhöfe	2 min
Unterwegsbahnhöfe	1 min
Haltestellen	0,5 min
Bedarfsaufenthalte	0,2 min

Entsprechend der Türschließabläufe sowie der Dimensionierung der Ein- und Ausstiege (abhängig vom eingesetzten Wagenmaterial) können von den oben angeführten Standardwerten abweichende Aufenthaltszeiten durch die Trassenzuweisungsstelle festgelegt werden

4.5.2 Mindestwendezeiten

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

bis 30 m	4 min
31 m bis 80 m	5 min
81 m bis 145 m	6 min
146 m bis 210 m	7 min

4.5.3 Betriebliche Behandlungszeiten

Vorgang	Güterverkehr	Personenverkehr
Tfzf-Ablöse	3 min	3 min
Zug-Tfzf-Wechsel	10 min	10 min
Vorspann-Tfzf begeben	6 min	6 min
Vorspann-Tfzf abstellen	8 min	8 min
Nachschiebe-Tfzf begeben	4 min	4 min
Nachschiebe-Tfzf abstellen	5 min	5 min
Tandem-Tfzf bilden bzw. auflösen	8 min	8 min
Zug stürzen ohne Tfzf-Wechsel	25 min	20 min
Zug stürzen mit Tfzf-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 (Zwischen-Tfzf) sind je nach örtlicher Besonderheit und Ausstattung der Betriebsstelle gesondert zu vereinbaren. Die Zeitwerte gemäß oben angeführter Tabelle sind bei Zusammentreffen mehrerer Vorgänge nicht addierbar, sondern müssen im Einvernehmen zwischen Raaberbahn AG und EVU gemeinsam festgelegt werden.

Datum	Seite	Version
07.05.2018	- 18 - von 24	03

Je nach Zeitlage, Erfahrungswerten aus vorherigen Fahrplanperioden, Auswertung von Ist-Fahrplänen, Angebotskonzeption des EVU, Frequenzerwartungen, Zweckbestimmung der Trasse, Durchführung von Arbeiten durch Vershubmitarbeiter und gesonderter Vereinbarung von Arbeitsabläufen können von der Trassenzuweisungsstelle abweichende betriebliche Behandlungszeiten festgelegt werden

4.6. Nichtnutzung zugewiesener Fahrwegkapazitäten

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

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

wird seitens der Raaberbahn AG ein Reservierungsentgelt eingehoben.

Folgende Zugklassen fallen unter die Reservierungsentgeltregel: REX RegionalExpress

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.

4.7. Außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte

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

4.8. Betriebsstörungen

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.

Datum	Seite	Version
07.05.2018	- 19 - von 24	03

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

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

Bei erheblichen Einschränkungen der Infrastruktur werden weiterführende Maßnahmen, wie der Einsatz von Schienenersatzverkehre, getroffen.

4.8.1 Regelungen für die Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen

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

4.8.2 Vorhersehbare Einschränkungen der Infrastruktur

Der Ablauf der vorhersehbaren Einschränkungen der Infrastruktur erfolgt gemäß der Baubetriebsplanung (siehe Punkte 3.3. und 3.4.).

Für Trassenbestellungen während dieser Infrastruktureinschränkungen erfolgt im Jahresfahrplan keine Zuweisung.

Falls zugewiesene Trassen infolge von im Voraus planbaren Arbeiten am Fahrweg für das EVU nicht fahrbar sind, wird für den Zeitraum der Umleitung bzw. Nichtfahrbarkeit seitens der Raaberbahn AG

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

b) dem Personenverkehr, bei nicht möglicher Umleitung, aufgrund dessen spezifischer Zweckbestimmung, der notwendige Schienenersatzverkehr (SEV) organisiert. Die Raaberbahn AG, Abteilung PV übernimmt dabei Entscheidung und Abwicklung dieses Schienenersatzverkehrs.

4.8.3 Nicht planbare Infrastruktureinschränkungen

Die Raaberbahn AG, Abteilung PV organisiert in Fällen von nicht planbaren Infrastruktureinschränkungen einen „ad hoc“-Schienenersatzverkehr für Schienen-Personenverkehrsdienste.

Die dafür anfallenden Kosten werden jeweils nach dem Verursacherprinzip weiterverrechnet. Die Raaberbahn AG übernimmt daher die Kosten des SEV in jenen Fällen, in denen sie die Infrastruktureinschränkung schuldhaft zu vertreten hat. In Fällen höherer Gewalt, witterungsbedingter Infrastruktureinschränkungen und behördlicher Streckensperren trifft die Raaberbahn AG jedoch keine Kostentragungspflicht.

Datum	07.05.2018	Seite	- 20 - von 24	Version	03
-------	------------	-------	---------------	---------	----

V. Rechtliche Grundlagen

Die rechtlichen Grundlagen sind in den AGB ersichtlich.

VI. Preise und Gebühren

Tarif für das Infrastrukturbenützungsentgelt

6.1 Leistungen gem. EisbG § 58 (1)

1. Nutzung von Weichen, Abzweigungen und *der Oberleitung*.
2. Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen.
3. Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, ohne die die Ausübung der Zugangsrechte durch Zugangsberechtigte aus rechtlichen, faktischen und wirtschaftlichen Gründen unmöglich ist.

Personenverkehr:

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

Güterverkehr:

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

Leistungen gem. EisbG § 58 (2)	Preis
<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none">• kann nicht angeboten werden
<p>Mitbenützung von</p> <ul style="list-style-type: none">• Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen• Güterterminals, Häfen, Verschubbahnhöfen• Zugbildungseinrichtungen• Abstellgleisen	<ul style="list-style-type: none">• Mitbenützung der Bahnhöfe Wulkaprodersdorf und Pamhagen je EUR 2,- pro Halt• kann nicht angeboten werden• kann nicht angeboten werden• Gleismiete EUR 40,- pro Jahr pro benütztem Meter Gleis – ausgenommen Wagen zur Be- bzw. Entladung, Abstellung aufgrund von Betriebsstörungen, umlaufbedingte Abstellung im Reiseverkehr

<ul style="list-style-type: none"> • Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen 	<ul style="list-style-type: none"> • kann nicht angeboten werden
<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom und von Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme 	<ul style="list-style-type: none"> • 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.

Leistungen gem. EisbG § 58 (3)	Preis
<ul style="list-style-type: none"> • Vorheizen von Personenzügen 	<ul style="list-style-type: none"> • kann nicht angeboten werden, ausgenommen ist die Versorgung mit Energie aus der Oberleitung (siehe Bereitstellung von Traktionsstrom, welche über Vermittlung angeboten werden kann)
<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung von Traktionsstrom und Brennstoffen 	<ul style="list-style-type: none"> • wird über Vermittlung angeboten
<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung von Verschubbetrieb sowie aller weiteren Leistungen, die in Personenbahnhöfen, Güterterminals, Verschubbahnhöfen, Zugbildungseinrichtungen, Abstellanlagen und Wartungseinrichtungen erbracht werden 	<ul style="list-style-type: none"> • wird über Vermittlung angeboten
<ul style="list-style-type: none"> • Kundenspezifische Verträge über die Überwachung von Gefahrguttransporten und über die Unterstützung beim Betrieb außergewöhnliche Sendungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Überwachung von Gefahrguttransporten laut Vertrag: pro Waggon EUR 25,- und Verrechnungssatz von EUR 50,- pro Stunde, mindestens jedoch ½ Stunde • Unterstützung beim Betrieb außergewöhnliche Sendungen (z.B. LÜ): pro Waggon EUR 25,- und Verrechnungssatz von EUR 50,- pro Stunde, mindestens jedoch ½ Stunde

Leistungen EisbG § 58 (4)	Preis
<ul style="list-style-type: none"> Über Abs. 1 Z 3 hinausgehender Zugang zum Telekommunikationsnetz 	<ul style="list-style-type: none"> nach Vereinbarung; mit Verrechnungssatz von EUR 50,- pro Stunde, mindestens jedoch ½ Stunde
<ul style="list-style-type: none"> Bereitstellung zusätzlicher Informationen 	<ul style="list-style-type: none"> nach Vereinbarung; mit Verrechnungssatz von EUR 50,- pro Stunde, mindestens jedoch ½ Stunde
<ul style="list-style-type: none"> Technische Inspektion rollenden Materials 	<ul style="list-style-type: none"> kann nicht angeboten werden

Performance Regime	Preis
<ul style="list-style-type: none"> Zahlung/Gutschrift gem. Saldo Verspätungsminuten 	<ul style="list-style-type: none"> +/- 0,5628 pro Min

6.2 Performance Regime

Das Performance Regime (kurz „PR“) ist ein Anreizsystem zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur gemäß § 67 Abs. 7 EisbG.

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

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

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

Zu 1) Selektion der verspäteten Züge:

- Im PR-System werden Regel-Personen- und Regel-Güterzüge betrachtet, es sind Gelegenheitsverkehre (Sonderzüge) sowie Dienstzüge (Zugklassen: LP, LZ, PROB,...), Verschubgüterzüge (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 gemäß Handbuch Abweichungsmanagement auf Basis UIC-Merkblatt 450-2.

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.
- Die detaillierte Zuordnungssystematik für das PR-System ist im Anhang der SNNB angeführt.

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 bekannten 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) plafondiert.

Datum	Seite	Version
07.05.2018	- 24 - von 24	03