

# SCHIENENNETZ-NUTZUNGSBEDINGUNGEN

(Network-Statement)

## Raab – Oedenburg – Ebenfurter Eisenbahn AG

(Raaberbahn AG)

für die Strecken:

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



für das Fahrplanjahr 2021  
(13. 12. 2020 – 11. 12. 2021)

**Version V02 gültig ab 13.12.2020**

Datum	28.10.2020	Seite	1 von 30	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

## Änderungen:

- Titelblatt: Aufnahme der Strecken
- Namensänderung: Bmvit zu Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
- Pkt. 1.2, Änderung 1. Absatz: Anpassung der EU-Richtlinie
- Pkt 2.8.1. 2. Absatz: BZELW der ÖBB durch Tfz-F Schulungseinrichtungen ersetzt
- Pkt 4.3.1.1. Bestellung von Zugtrassen: Personaländerung
- Pkt.4.3.2.3 Ad-Hoc Verkehr: Neu: Trassenbestellungen im Ad-Hoc Verkehr bei Betriebsführungszentrale Wulkaprodersdorf bzw. GB-Betrieb der Raaberbahn AG

## 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

Datum	28.10.2020	Seite	2 von 30	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

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 und NSB GmbH sind insbesondere folgende Gesetze/Verordnungen maßgebend:

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

Datum	28.10.2020	Seite	3 von 30	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

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

#### Beschwerde, Streitigkeiten und Konfliktbehandlungen

Schiene-Control Kommission  
Linke Wienzeile 4/1/6  
A - 1060 Wien  
Tel.: +43 1 5050707  
[E-Mail: office@schienecontrol.gv.at](mailto:office@schienecontrol.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 2021 grundsätzlich vom 13. Dezember 2020, 0:00 Uhr, bis 11. Dezember 2021, 24:00 Uhr, gültig.

### 1.5. Veröffentlichung/Änderungen

Die Raaberbahn AG hat gemäß § 59 Abs. 8 EiszG 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 EiszG verpflichtet, die SNNB auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.

### 1.6. 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](http://www.rne.eu)

Datum	28.10.2020	Seite	4 von 30	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

### 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.

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 (Rail Freight Corridors, RFC7), 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 (nähere Informationen siehe Website der RNE

<http://rne.eu/rail-freight-corridors/corridor-information-documents/>) veröffentlicht sind.

## 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

Datum	28.10.2020	Seite	5 von 30	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

### 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, Verlager, 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.

### 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.

Datum	28.10.2020	Seite	6 von 30	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

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/eisenbahn/sicherheit.html>

### **2.2.3. Sicherheitsbescheinigung**

Der Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ist schriftlich an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu richten.

Ein Leitfaden des Bundesministeriums für Verkehr, 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/eisenbahn/sicherheit.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.

### **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)**

Datum	28.10.2020	Seite	7 von 30	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

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, des Infrastrukturnutzungsvertrages/Fahrwegkapazitätsvertrages.

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

## **2.4. Regelwerke**

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 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 am Fachseminar Betrieb der ÖBB-Infrastruktur AG für das EVU verpflichtend.

Datum	28.10.2020	Seite	8 von 30	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----



### **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 bereit stehen.

## **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.

Informationen sind dem „Leitfaden 31.04.01 – Behandlung von außergewöhnlichen Sendungen“ zu entnehmen.

## **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,

Datum	28.10.2020	Seite	9 von 30	Version	02
-------	------------	-------	----------	---------	----

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 Sicherheitsdienstes (z.B. Feuerwehr)
- Wahrnehmung sonstiger gesetzlicher Meldepflichten
- Benachrichtigung der Raaberbahn AG (Bereitschaftsdienst GB-Betrieb)

Spätestens innerhalb der nächsten 3 Werktage hat an den Bereitschaftsdienst GB-Betrieb der Raaberbahn AG eine Information mit Angaben über Unfalldaten, eingeleitete Maßnahmen, Menge und Art des umweltgefährdeten Stoffes zu erfolgen.

## **2.7. Inbetriebnahme und Netzzustimmungsprüfung von Schienenfahrzeugen**

### **2.7.1. Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen gemäß EisebG**

Für die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen auf dem Schienennetz der Raaberbahn AG ist – abgesehen von den gemäß Eisenbahngesetz vorgesehenen Ausnahmefällen – die Erteilung der Bauartgenehmigung (§ 32 ff EisebG) und Betriebsbewilligung (§ 34 ff EisebG) durch das Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie notwendig. Die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen kann auch unter Beachtung des § 41 EisebG erfolgen (gleichzuhaltende ausländische Rechtsakte von anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, den Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweizer Eidgenossenschaft bzw. Antrag auf Anerkennung ausländischer Rechtsakte).

### **2.7.2. Netzzustimmungsprüfung und Zustimmungserklärung**

Nach der Erteilung der Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung bzw. auch in den gemäß EisebG vorgesehenen Ausnahmefällen (insbesondere § 36 oder § 41) muss die Kompatibilität aller Fahrzeuge ohne Kennzeichen RIC, RIV, TEN RIV, TEN G1 bzw. TEN GE mit der Eisenbahninfrastruktur nachgewiesen werden. Für dieses Verfahren ist die Zulassungsstelle der Raaberbahn AG zuständig. Sie stellt nach erfolgreicher Netzzustimmungsprüfung eine Zustimmungserklärung (Netzzulassung) aus, mit der das Streckennetz der Raaberbahn AG benützt werden darf.

Datum	28.10.2020	Seite	10 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

## **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 EisebG 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 EisebEPV 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 EisebEPV 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 (EisebEPV) 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.

Datum	28.10.2020	Seite	11 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

## Anerkennung von Ausbildungen für Betriebsbedienstete:

Raab Oedenburg Ebenfurter Eisenbahn AG  
Zweigniederlassung Wulkaprodersdorf  
Bahnhofplatz 5  
A-7041 Wulkaprodersdorf  
Tel: +43 2687 62 224 160  
[E-Mail: josef.krauscher@raaberbahn.at](mailto:josef.krauscher@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 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.

Datum	28.10.2020	Seite	12 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

### **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.

### **3.5. Verkehrsstationen, Bahnhöfe, Haltestellen**

Gemäß Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte (EisbBFG) hat die Raaberbahn AG als Bahnhofsbetreiber den EVU die Erfüllung der ihnen auferlegten Kundma-

Datum	28.10.2020	Seite	13 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

chungs- 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 ist für das EVU entgeltfrei. Für die Herstellung, den Druck und die Übermittlung dieser Aushänge, kommt das EVU auf.

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

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.

## **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.

Die ÖBB-Infrastruktur AG, als die von der Raaberbahn AG beauftragte Trassenzuweisungsstelle, erstellt den Netzfahrplan auf Basis der Fahrwegkapazitätsbegehren (Bestellungen) der Fahrwegkapazitätsberechtigten unter Beachtung der im EisbG und den SNNB festgelegten Grundsätze.

### **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

Datum	28.10.2020	Seite	14 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

- 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 2021

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.

#### Bestellungen 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)

#### für den Jahresfahrplan 2021

Fahrwegkapazitätsbegehren für Fahrplansystemänderungen	Nach Möglichkeit bis 1. März 2020
Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin)	15. Dezember 2019 bis 14. April 2020
Angebotslegung an EVU zu ihren Fahrwegkapazitätsbegehren	6. Juli 2020
Stellungnahmefrist der EVU zum Angebot (§ 65 Abs. 8 EISbG)	7. Juli bis 7. August 2020
Angebotsannahme durch EVU	Innerhalb eines Monats nach Angebotslegung, somit bis 7. August 2020
Zuweisung der Fahrwegkapazitäten	Ab 24. August 2020

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 24. August 2020.

Datum	28.10.2020	Seite	15 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

#### 4.3.1.2. Fristen für den Netzfahrplan 2022

Hinweis für Fahrwegkapazitätsbegehren für den Netzfahrplan 2022:

Es wird ersucht, Änderungen bei Systemverkehren nach Möglichkeit bis 1. Dezember 2020 bekannt zu geben.

#### 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

Datum	28.10.2020	Seite	16 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----



- 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.

#### 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.

Datum	28.10.2020	Seite	17 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

### 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.

## 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

Datum	28.10.2020	Seite	18 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

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**

#### **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,

Datum	28.10.2020	Seite	19 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

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, ...) 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.

#### 4.4.5.3. Mindestbehandlungszeiten für Zugmanipulation

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	3 min	3 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 (z.B. Ein-/Ausreihen eines Zwischen-Tfzf) 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.

Datum	Seite	Version
28.10.2020	20 von 30	02

#### 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.

#### 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 EisebG).

##### 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 Inkraft-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:

Datum	28.10.2020	Seite	21 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

- 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**

#### **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 Ausnutzung der Schieneninfrastruktur/Trassenkapazität im Vordergrund.

Datum	28.10.2020	Seite	22 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

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. Geplante Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur

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

- den Güterverkehrsdiensten eine Umleitungszugtrasse angeboten, wobei bei der Berechnung des Wegeentgelts 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 übernimmt 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 übernimmt daher die Kosten des Schienenersatzverkehrs 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 jedenfalls keine Kostentragungspflicht.

## V. Leistungen

### 5.1. Einleitung

Die angebotenen Leistungen umfassen:

- Mindestzugangspaket
- Serviceeinrichtungen/-leistungen
  - Basisleistungen

Datum	28.10.2020	Seite	23 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

- Zusatzleistungen
- Nebenleistungen

Serviceeinrichtungen und -leistungen (Nutzung von Verkehrsstationen, Nutzung von Abstell- und Manipulationsgleisen sowie sonstigen technischen Einrichtungen, Verschiebleistungen) 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
- **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.

Datum	28.10.2020	Seite	24 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----



- 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.

## 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

Datum	28.10.2020	Seite	25 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

Die Berechnungsformel für das Wegeentgelt je Marktsegment laut:

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

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 genehmigt

### 6.1.3. Marktsegmente

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

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

### 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 wird anhand des nachfolgenden Schemas erläutert:

Datum	28.10.2020	Seite	26 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

<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 Grenzübergabeverpätung 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 Grenzübergabeverpätung) aufgenommen.

Zu 2) Kodierung Verspätungsursache:

- Die Kodierung der Verspätungsursachen erfolgt 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.

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.

Datum	28.10.2020	Seite	27 von 30	Version	02
-------	------------	-------	-----------	---------	----

- 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) plafondiert.

## 6.1.5. Entgeltsätze

### 6.1.5.1. Marktsegment Personenverkehr:

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

### 6.1.5.2. Marktsegment Güterverkehr:

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

### 6.1.5.3. Weitere Leistungen

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

Datum	Seite	Version
28.10.2020	28 von 30	02

<ul style="list-style-type: none"> <li>Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen</li> </ul>	<p>Betriebsstörungen, umlaufbedingte Abstellung im Reiseverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <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>

Leistungen	Preis
<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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>wird über Vermittlung angeboten</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Durchführung von Verschubbetrieb sowie aller weiteren Leistungen, die in Personenbahnhöfen, Güterterminals, Verschubbahnhöfen, Zugbildungseinrichtungen, Abstellanlagen 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>Preis</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>Preis</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>