

Anlage 1

zu den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz zur
Rahmenplanperiode 2022–2027

1. Verzeichnis der funktionalen Beschreibung der zu betreibenden Schieneninfrastruktur

Die funktionale Beschreibung enthält folgende Angaben je Rahmenplanstrecke¹:

Angaben zu den Streckengleisen

1. Anzahl der Gleise
2. Länge der Gleise mit/ohne Oberleitung gegliedert nach Gleisrang
3. Streckenklasse gegliedert nach Abschnitten
4. Ausbaugeswindigkeit gegliedert nach Abschnitten
5. Verzeichnis der örtlichen Geschwindigkeiten (VzG)
6. Art der Zugsicherung gegliedert nach Abschnitten (PZB, LZB, ETCS-Level, usw.)
7. Neigetechnik
8. Kommunikationssystem gegliedert nach Abschnitten (Zugfunk, GSMR)
9. Lichtraumprofil gegliedert nach Abschnitten

Angaben zu den Überleitstellen auf den mehrgleisigen Strecken

1. Lage und Bezeichnung der Überleitstellen

¹ Bei Längenangaben für Rahmenplanstrecken handelt es sich um eine Detaillierung der Gleiskilometer gemäß der jeweils aktuellen Aufstellung über Zahlen – Daten – Fakten auf der Homepage der ÖBB Infrastruktur AG

Angaben zu den Betriebsstellen

1. Lage und Bezeichnung der Betriebsstelle
2. Anzahl der Gleise
3. Länge der Gleise mit sowie ohne Oberleitung gegliedert nach Gleisrang
4. Anzahl der Weichen
5. Anzahl der Signale gegliedert nach der Art der Signale

Angaben zu den Vershubknoten

1. Lage und Bezeichnung des Vershubknotens
2. Anzahl der Gleise
3. Länge der Gleise mit sowie ohne Oberleitung gegliedert nach Gleisrang
4. Anzahl der Weichen

Angaben zu den Verkehrsstationen

1. Lage und Bezeichnung der Verkehrsstation
2. Ausstattungskategorie der Verkehrsstation gem. Produktkatalog
3. Öffnungszeiten
4. Anzahl und Art oder Ausführung der Bahnsteige
5. Länge und Höhe der Bahnsteige
6. Länge der Bahnsteigüberdachungen
7. barrierefreier Zugang zu den Zügen
8. Art und Anzahl der Fahrgastinformationseinrichtungen
9. Anzahl der Personenlifte
10. Anzahl der Rolltreppen
11. Anzahl der Bahnsteig-Wartekojen
12. Fahrscheinverkaufsortlichkeiten vorhanden bzw. möglich (je Verkehrsstation)
13. Tägliche Ein- und Aussteiger je Verkehrsstation im abgelaufenen Jahr mit Stichtag 31.12.

Angaben zu den Güterterminals

1. Lage und Bezeichnung der Güterterminals
2. Anzahl der Gleise
3. Länge der Gleise gegliedert nach Gleisrang
4. Anzahl der Weichen
5. Lage und Bezeichnung der Hafenanlagen mit Schienenverkehr

Angaben zu den Unterwerken:

1. Lage und Bezeichnung der Unterwerke
2. Einspeiseleistung der Unterwerke
3. Versorgungsgebiet im Normalbetrieb
4. Ausführung des Unterwerks mit Transformatoren/Umspanner und Energieversorgung aus dem 110 kV Bahnnetz oder Sonderlösungen

Angaben zu zusätzlichen Einrichtungen und Leistungen:

1. Lage und Bezeichnung der Reinigungs- und Wascheinrichtungen
2. Lage und Bezeichnung der technischen Einrichtungen und Hilfseinrichtungen
3. Lage und Bezeichnung der Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen
4. Lage und Bezeichnung der Vorheiz- und Klimatisierungsanlagen von Personenzügen

2. Langsamfahrstellen

Ausgangsbasis für die Ermittlung der „Kennzahl La“ ist die Ausbaugeschwindigkeit für Zugfahrten (Baudienstgeschwindigkeit) in Bögen und Eisenbahnkreuzungen.

1. In Listenform sind jene Langsamfahrstellen darzustellen, die am Stichtag 6 Monate oder länger bestehen. Langsamfahrstellen, die durch Bauarbeiten bedingt sind und am Stichtag 6 Monate oder länger bestehen, sind in die Liste der Langsamfahrstellen aufzunehmen und als solche zu kennzeichnen, bleiben jedoch bei der Ermittlung der „Kennzahl La“ unberücksichtigt.
2. Stichtag für die Ermittlung der „Kennzahl La“ ist jeweils der 01. eines Kalendermonats des laufenden Zuschussjahres.
3. Berechnung der „Kennzahl La“: Die „Kennzahl La“ ist die Summe der monatlichen Geschwindigkeitsreduzierungen (km/h) multipliziert mit der Länge der Geschwindigkeitsreduzierung (m) dividiert durch zwölf; gemessen jeweils am Monatsersten anhand von Langsamfahrstellen, die nicht auf Baustellen zurückzuführen sind und länger als 6 Monate zum Stichtag bestehen.
4. Im Hinblick auf das Ergänzungsnetz wird festgelegt, dass dieses mit Hilfe von streckenbezogenen Einzelanalysen weiterentwickelt wird. Von den Vertragspartnern wird in diesem Zusammenhang außer Streit gestellt, dass der derzeitige Fahrplan mit dem zur Verfügung stehenden Qualitätszustand der Infrastruktur auf die nächsten

Jahre grundsätzlich machbar ist. Sollte eine nicht abschätzbare fahrplanrelevante Verschlechterung des Streckenzustandes eintreten, ist mit dem BMK über die weitere Vorgehensweise Einvernehmen herzustellen.

5. Änderungen im Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten (VzG) werden dokumentiert aber bei der Berechnung der „Kennzahl La“ nicht berücksichtigt. Infrastrukturelle Einschränkungen die aus wirtschaftlichen oder betrieblichen Gründen mittel- bis langfristig nicht behoben werden können, sind in das VzG aufzunehmen und bei der Berechnung der „Kennzahl La“ ab der Erstellung des VzG-Änderungsantrages nicht zu berücksichtigen. Von der ÖBB-Infrastruktur AG sind Änderungen im VzG explizit und nachvollziehbar anzuführen.

Zusätzlich sind durch die Aufnahme in das VzG entfallene Langsamfahrstellen zu erläutern. Etwaige Auswirkungen auf den Zielwert sind fallbezogen zwischen BMK und ÖBB-Infrastruktur AG abzustimmen.

6. Für den Vertragszeitraum 2022–2027 wird vom BMK die Obergrenze der „Kennzahl La“ für das Kernnetz² der ÖBB-Infrastruktur AG mit 1.150 km²/h festgesetzt. Die „Kennzahl La“ wurde in den letzten Jahren maßgeblich gesenkt. Nunmehr besteht das Ziel darin, das hohe Qualitätsniveau zu halten. Der Zielwert beschreibt die Höhe für systembedingte, im Wesentlichen nicht fahrplanrelevante Langsamfahrstellen. Der Zielwert von 1.150 km²/h stellt eine wirtschaftlich sinnvolle Schwelle dar. Die „Kennzahl La“ soll daher den Zielwert von 1.150 km²/h nicht überschreiten. Zukünftige maßgebliche Veränderungen der Streckenlänge im Kernnetz sind dem BMK und der SCHIG mbH zur Kenntnis zu bringen. Eine Anpassung der Obergrenze der „Kennzahl La“ aus diesem Umstand kann erfolgen.

3. Sicherheit

1. Zielsetzung ist die kontinuierliche Verbesserung der Sicherheitsleistung – d.h. vor allem Vorfälle, die zu schweren Personen und/oder Sachschäden führen, müssen möglichst vermieden werden.

² Das Unternehmensziel der ÖBB-Infrastruktur AG „Beseitigung und Vermeidung von fahrplanrelevanten Langsamfahrstellen im Kernnetz“ steht in Zusammenhang mit der „Kennzahl La“ im Vordergrund. Insofern verstehen sich die Zielwerte gem. Zuschussvertrag für Langsamfahrstellen, die keine negativen Auswirkungen auf den Fahrplan haben.

2. In der Sicherheitskennzahl wird eine Gewichtung der Vorfälle berücksichtigt, dadurch wird gewährleistet, dass Vorfälle mit einem großen Potenzial für einen schweren Unfall entsprechend höher bewertet werden als sonstige Vorfälle.
3. Die Sicherheitskennzahl (SKZ) setzt sich aus wichtigen betrieblichen Vorfällen zusammen und wird mit gefahrenen Zugkilometern ins Verhältnis gesetzt:
 - a) Zugzusammenstoß (47 %)
 - b) Zugentgleisung (23 %)
 - c) Anfahren an Gleisabschluss Zug (23 %)
 - d) Zusammenprall auf EK / Hineinfahren in Muren, Geröll, Lawinen (5 %)
 - e) Schwere Anstände (0,58 %)
 - Unterbliebene Sicherung von EK
 - Zug-/Nebenfahrt in besetzten Streckenabschnitt
 - Zug-/Nebenfahrt in besetztes Bahnhoftgleis
 - Unerlaubte Gegenfahrt von Zug-/Nebenfahrt
 - Entrollen eines Fahrzeuges
 - Signalüberfahrungen Zug
 - Gefährdung von Mitarbeitern
 - f) Schubzusammenstoß (0,58 %)
 - g) Schubentgleisung (0,58 %)
4. Um große langfristige Veränderungen zu erkennen, wird die Sicherheitskennzahl über die letzten 12 Monate gemittelt und auf gefahrene Zugkilometer normiert.
5. Da die Sicherheitskennzahl kein kumulierter Wert ist, wird jener Wert vom 31.12. des Jahres als relevanter Wert herangezogen.
6. Die Darstellung der Sicherheitskennzahl erfolgt in Punkten. Die Entwicklung der Kennzahl wird in Relation zum Bezugspunkt (Ausgangsbasis ist der Index-Wert Dezember 2012 = 100) dargestellt.
7. Für die Sicherheitskennzahl sind folgende Zielsetzungen bis 2027 festgelegt:

Tabelle 1 Sicherheitskennzahlen 2022–2027

2022	2023	2024	2025	2026	2027
74,3	70,6	61,4	59,5	57,0	55,0

8. Die „Kennzahl Sicherheit“ basiert auf der Anzahl der gemäß MeldeVO-Eisb zu meldenden Vorfälle und im Bereich der Infrastruktur im jeweiligen Jahr gelegenen Ursachen.

9. Die Bekanntgabe der Vorfälle erfolgt nach folgenden Kategorien:
- a) Zugzusammenstoß
 - b) Zugentgleisung
 - c) Anfahren an Gleisabschluss Zug
 - d) Zusammenprall auf EK / Hineinfahren in Muren, Geröll, Lawinen
 - e) Schwere Anstände
 - Unterbliebene Sicherung von EK
 - Zug-/Nebenfahrt in besetzten Streckenabschnitt
 - Zug-/Nebenfahrt in besetztes Bahnhofgleis
 - Unerlaubte Gegenfahrt von Zug-/Nebenfahrt
 - Entrollen eines Fahrzeuges
 - Signalüberfahrungen Zug
 - Gefährdung von Mitarbeitern
 - f) Schubzusammenstoß
 - g) Schubentgleisung
10. Die Sicherheitskennzahl bezieht sich nur auf die von der ÖBB-Infrastruktur AG verursachten Vorfälle. Um die von der ÖBB-Infrastruktur AG bekannt gegebene Anzahl an selbst verursachten Vorfällen objektiv nachvollziehen zu können, übermittelt die ÖBB-Infrastruktur AG eine Liste jener Vorfälle nach Punkt 1 an die SCHIG mbH, an denen laut ÖBB-Infrastruktur AG Dritte Verursacher des eingetretenen Vorfalls waren. Diese Liste beinhaltet folgende Merkmale der Vorfälle:
- Laufende Nummer laut Sicherheitsmanagementsystem der ÖBB-Infrastruktur AG
 - Datum des Vorfalls
 - Ort bzw. Betriebsstelle, in dem der Vorfall stattgefunden hat
 - Bezeichnung des sicherheitsrelevanten Vorfalls
 - Verursacher des Vorfalls

4. Produktivitäts- und LCC-Kontrolle

Zur Beurteilung der Entwicklung der Produktivität der ÖBB-Infrastruktur AG und der Life Cycle Costs der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur werden nachfolgend beschriebene Kennzahlen von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung gestellt.

1. Der jährliche, zahlungswirksame Aufwand bzw. die jährliche Aktivierung ist für folgende Kennzahlen in EUR gemäß Anlagen- und Streckenerfolgsrechnung je Rahmenplanstrecke anzugeben:
 - a) Betriebsführung
 - b) Inspektion/Wartung
 - c) Entstörung
 - d) Instandsetzung
 - e) Reinvestition (Ersatzinvestition)
 - f) IBE-Erlöse getrennt nach Güterverkehr und Personenverkehr
2. Durchschnittliche Bruttotonnenkm je Tag pro Rahmenplanstrecke, getrennt nach Güter- und Personenverkehr sowie nach Kern- und Ergänzungsnetz.
3. Durchschnittlich gefahrene Zugkilometer je Tag pro Rahmenplanstrecke, getrennt nach Güter- und Personenverkehr sowie nach Kern- und Ergänzungsnetz.
4. Standardabweichung der Längshöhe für das Gesamtnetz je Geschwindigkeitsklasse nach EN 13848.
5. Durchschnittliches Anlagenalter pro Rahmenplanstrecke für folgende Anlagengruppen:
 - a) Oberbau
 - b) Brücken
 - c) Oberleitung
 - d) Sicherungsanlagen
6. Länge (l_{fm}) Gleisneulage je Rahmenplanstrecke
7. Länge (l_{fm}) Gleisaltlage je Rahmenplanstrecke
8. Anzahl Weichenneulage je Rahmenplanstrecke
9. Anzahl Störungen Sicherungsanlagen je Rahmenplanstrecke
10. Anzahl Störungen Oberleitungsanlagen je Rahmenplanstrecke
11. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat einen Netzzustandsbericht zu erstellen, der die Zielsetzung verfolgt, den Anlagenzustand für das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG darzustellen und um möglicherweise drohende Instandhaltungsrückstände frühzeitig zu erkennen.

5. Kundenzufriedenheit

Die Kundenzufriedenheit direkter und indirekter Kunden der ÖBB-Infrastruktur AG wird wie folgt dargestellt:

1. Angaben zur Pünktlichkeit: Die Pünktlichkeit wird für das Gesamtnetz der ÖBB-Infrastruktur AG für den Personenverkehr (aufgeteilt in Nah- und Fernverkehr) gemäß der Meldung der ÖBB-Infrastruktur AG an die Schienen-Control angegeben.
2. Angaben zur Barrierefreiheit: Die Veränderungen der Barrierefreiheit in der funktionalen Beschreibung der Infrastruktur (Beilage ./1, Punkt e) VII) sind von der ÖBB-Infrastruktur AG für die Verkehrsstationen anzugeben (Veränderung zum Vorjahr, geplante Veränderungen)

Folgende Zielwerte sind im Bereich der Kundenzufriedenheit durch die ÖBB-Infrastruktur AG zu erreichen:

1. Pünktlichkeit Personenverkehr: Für den Vertragszeitraum 2022–2027 werden die Untergrenzen der „Kennzahl Pünktlichkeit Personenverkehr“ festgesetzt wie folgt:

Tabelle 2 Pünktlichkeit Personenverkehr

2022	2023	2024	2025	2026	2027
95,8%	95,8%	95,8%	95,8%	95,9%	96,1%

Diese Zielwerte stellen eine Untergrenze dar. Die „Kennzahl Pünktlichkeit Personenverkehr“ soll daher diese Zielwerte nicht unterschreiten.

2. Barrierefreiheit: Bis zum Jahr 2027 sind alle Verkehrsstationen mit mehr als 1.000 Reisenden pro Tag sowie die wichtigsten Verkehrsstationen in Bezirks- und Landeshauptstädten barrierefrei auszugestalten. Das bedeutet, dass bis 2027 ca. 100 zusätzliche Bahnhöfe barrierefrei werden. Im Jahr 2023 sollen 86 % der täglichen Ein- und Aussteiger barrierefreie Verkehrsstationen nützen können. Bis zum Jahr 2027 soll dieser Anteil auf 90 % ansteigen.

Tabelle 3 Barrierefreiheit

2022	2023	2024	2025	2026	2027
85%	86%	87%	88%	89%	90%

6. Netzkapazität

Die Netzkapazität wird über Angaben zur Verfügbarkeit der zu betreibenden Schieneninfrastruktur definiert.

1. Die Netzkapazität ergibt sich aus der maximalen Verfügbarkeit der Infrastruktur. Die maximale Verfügbarkeit des Netzes der ÖBB-Infrastruktur AG wird anhand der Streckenöffnungszeit pro Jahr der maßgeblichen Betriebsstelle multipliziert mit der Streckenlänge für das Streckennetz (Kilometerstunden, kmh) ermittelt.
2. Die tatsächliche Verfügbarkeit des Netzes wird durch Einschränkungen (>24h) für notwendige Instandhaltungsmaßnahmen abgemindert. Auf Basis der Angaben der strategischen Baubetriebsplanung der ÖBB-Infrastruktur AG wird die Gesamteinschränkung (Länge und Dauer der jeweiligen Sperre in Kilometerstunden, kmh) für das Streckennetz ermittelt und zur maximalen Verfügbarkeit in Beziehung gesetzt.
3. Eine Ausweitung der Netzkapazität kann durch die Inbetriebnahme neuer Strecken(teile) von Neu- und Ausbauprojekten erfolgen. Die Inbetriebnahmetermine neuer Streckenteile sind im Rahmenplan festgelegt und werden in den SNNB veröffentlicht.

Folgende **Zielwerte** werden für die Netzkapazität festgelegt:

1. maximale Verfügbarkeit des Kernnetzes: Für den Vertragszeitraum 2022–2027 wird vom BMK die Untergrenze der „Kennzahl maximale Verfügbarkeit des Kernnetzes“ mit 32.200.000 kmh festgesetzt. Der Zielwert stellt eine Untergrenze dar. Die „Kennzahl maximale Verfügbarkeit des Kernnetzes“ soll daher den Zielwert von 32.200.000 kmh nicht unterschreiten.
Die Inbetriebnahme weiterer Streckenteile ist im Kernnetz ab 2027 vorgesehen. Die Zielwerte bleiben daher im Vertragszeitraum stabil, wobei angesichts der geplanten Inbetriebnahmen Ende 2025 der Zielwert im Jahr 2027 auf 33.200.000 kmh angehoben wird.
2. tatsächliche Verfügbarkeit des Kernnetzes: Für den Vertragszeitraum 2022–2027 wird vom BMK die Untergrenze der „Kennzahl tatsächliche Verfügbarkeit des Kernnetzes“ mit 97 % festgesetzt. Der Zielwert von 97 % stellt eine Untergrenze dar. Die „Kennzahl tatsächliche Verfügbarkeit des Kernnetzes“ soll daher den Zielwert von 97 % nicht unterschreiten.

7. Mitarbeiter in FTE (Full Time Equivalent) / Zugkilometer

Für die Berechnung des Mitarbeiterbedarfs in FTE wird folgende Vorgehensweise gewählt: Mitarbeiter-Stand (exkl. Lehrlinge) abzüglich Verleaste, zuzüglich geleaste Mitarbeiter jeweils in FTE.

Folgende **Zielwerte** werden für den Mitarbeiterbedarf in FTE pro 100 Tsd. Zugkilometer festgelegt:

Tabelle 4 Mitarbeiterbedarf

2022	2023	2024	2025	2026	2027
10,1	9,7	9,3	9,3	8,8	8,6

8. Definitionen

Bahnsteig

Ein Bahnsteig ist eine Fläche, die parallel zu einem Eisenbahngleis angelegt wird, um das Ein- und Aussteigen in Züge bzw. aus Zügen zu ermöglichen.

Betreffend Art der Bahnsteige wird unterschieden zwischen:

- Rand-/Hausbahnsteig
- Mittelbahnsteig (schienengleicher Zugang)
- Inselbahnsteig (schienenfreier Zugang)

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit bezeichnet eine Gestaltung der baulichen Umwelt sowie von Informationsangeboten, Kommunikation usw. dergestalt, dass sie von Menschen mit Beeinträchtigungen ohne zusätzliche Einschränkungen genutzt und wahrgenommen werden können.

Betriebsstellen

Betriebsstellen sind ein Sammelbegriff für Bahnhöfe, Abzweigstellen, Überleitstellen, Blockstellen und Haltestellen.

Fahrscheinverkaufsortlichkeit

Unter Fahrscheinverkaufsortlichkeit wird die generelle Möglichkeit Fahrscheine zu verkaufen verstanden.

Gleisrang

Durch die ÖBB-Infrastruktur AG werden die Gleise wie folgt in die Gleisränge a, b und c eingeteilt:

- a) Streckengleise und durchgehende Hauptgleise
- b) sonstige Hauptgleise
- c) Nebengleise

Als Abstellgleise werden im Regelfall Nebengleise genutzt.

Güterterminal

Ein Güterterminal ist eine abgegrenzte, öffentlich zugängliche Anlage mit entsprechenden technischen Anlagen, die den Umschlag von Gütern von zumindest einem Verkehrsträger auf einen anderen Verkehrsträger ermöglicht.

Hauptgleise

Hauptgleise sind Bahnhofsgleise, die von Zügen planmäßig befahren werden (Gleisrang a oder b).

- Durchgehende Hauptgleise sind die Verlängerung der Streckengleise in Bahnhöfen (Gleisrang a)
- Sonstige Hauptgleise im Bahnhof (Gleisrang b)

Nebengleise

Nebengleise sind Bahnhofsgleise, die nicht planmäßig von Zügen befahren werden (Gleisrang c).

Streckengleise

Als Streckengleis wird das Gleis der freien Strecke (außerhalb von Bahnhöfen) bezeichnet (Gleisrang a).

Überleitstelle

Eine Überleitstelle auf mehrgleisigen Strecken ermöglicht Zügen den Wechsel des Streckengleises.

Unterwerk

Ein Unterwerk dient zur Transformation von Spannungen aus dem 110 kV-Bahnnetz auf das 15 kV-Oberleitungsnetz.

Verkehrsstation

Eine Verkehrsstation ist eine bauliche Anlage, die Reisenden im Zusammenhang mit einem planmäßigen Zughalt zur Verfügung gestellt werden muss, um ihnen den Zugang bzw. Abgang und alle für eine Zugfahrt notwendigen administrativen Tätigkeiten zu ermöglichen.

Verschubknoten

Verschubknoten sind Drehscheiben des Einzelwagenverkehrssystems und dienen als Umschlagszentren für überregionale Transportströme. Im Verschubknoten werden Züge zerlegt sowie Wagen(-gruppen) zu neuen Zügen zusammengestellt.

Rückfragehinweis

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Abteilung II/2 Infrastrukturfinanzierung – ökonomische Angelegenheiten der Eisenbahn

E-Mail: ii2@bmk.gv.at

Stand: 3. November 2022