

An

Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien
T: +43 1 5050707
office@schienencontrol.gv.at

GZ: SCK-22-018

BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie MinR Dr. Karl-Johann Hartig und Mag. Norbert Fürst als weitere Mitglieder im Verfahren über die Beschwerde der A** gemäß § 72 Abs 1 Z 3 iVm Abs 2 Z 1 EisbG sowie in eventu gemäß § 74 Abs 1 Z 1 EisbG zu Recht erkannt:

SPRUCH:

Gemäß § 72 EisbG wird folgende vertragsersetzende Regelung angeordnet:

Der A** werden für die Netzfahrplanperiode 2023 am Streckenabschnitt Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf die folgenden Zugtrassen mit Zwischenhalten in Vöcklabruck und Neumarkt am Wallersee zugewiesen:

		RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ
		668	848	540	542	544	546	596	860	640	642	644	
Attnang-Puchheim		(A) 6.01,5	7.01,5	8.01,5	9.01,5	10.01,5	(B) 11.01,5	(C) 11.01,5	12.01,5	13.01,5	14.01,5	15.01,5	
Sbl At 1		" 6.03,2	7.03,2	8.03,2	9.03,2	10.03,2	" 11.03,2	" 11.03,2	12.03,2	13.03,2	14.03,2	15.03,2	
Vöcklabruck	o	" 6.05,3	7.05,3	8.05,3	9.05,3	10.05,3	" 11.05,3	" 11.05,3	12.05,3	13.05,3	14.05,3	15.05,3	
		" 6.06,8	7.06,8	8.06,8	9.06,8	10.06,8	" 11.06,8	" 11.06,8	12.06,8	13.06,8	14.06,8	15.06,8	
Abzw Vk 1		" 6.08,6	7.08,6	8.08,6	9.08,6	10.08,6	" 11.08,6	" 11.08,6	12.08,6	13.08,6	14.08,6	15.08,6	
Timelkam		" 6.10,0	7.10,0	8.10,0	9.10,0	10.10,0	" 11.10,0	" 11.10,0	12.10,0	13.10,0	14.10,0	15.10,0	
Sbl Tm 1		" 6.11,3	7.11,3	8.11,3	9.11,3	10.11,3	" 11.11,3	" 11.11,3	12.11,3	13.11,3	14.11,3	15.11,3	
Neukirchen-Gampern		" 6.11,6	7.11,6	8.11,6	9.11,6	10.11,6	" 11.11,6	" 11.11,6	12.11,6	13.11,6	14.11,6	15.11,6	
Redl-Zipf		" 6.12,7	7.12,7	8.12,7	9.12,7	10.12,7	" 11.12,7	" 11.12,7	12.12,7	13.12,7	14.12,7	15.12,7	
Vöcklamarkt		" 6.15,0	7.15,0	8.15,0	9.15,0	10.15,0	" 11.15,0	" 11.15,0	12.15,0	13.15,0	14.15,0	15.15,0	
Frankenmarkt		" 6.17,8	7.17,8	8.17,8	9.17,8	10.17,8	" 11.17,8	" 11.17,8	12.17,8	13.17,8	14.17,8	15.17,8	
Sbl Fm 1		" 6.19,4	7.19,4	8.19,4	9.19,4	10.19,4	" 11.19,4	" 11.19,4	12.19,4	13.19,4	14.19,4	15.19,4	
Üst Fm 2		" 6.21,3	7.21,3	8.21,3	9.21,3	10.21,3	" 11.21,3	" 11.21,3	12.21,3	13.21,3	14.21,3	15.21,3	
Pöndorf		" 6.22,0	7.22,0	8.22,0	9.22,0	10.22,0	" 11.22,0	" 11.22,0	12.22,0	13.22,0	14.22,0	15.22,0	
Sbl Fm 3		" 6.22,3	7.22,3	8.22,3	9.22,3	10.22,3	" 11.22,3	" 11.22,3	12.22,3	13.22,3	14.22,3	15.22,3	
Ederbauer		" 6.23,8	7.23,8	8.23,8	9.23,8	10.23,8	" 11.23,8	" 11.23,8	12.23,8	13.23,8	14.23,8	15.23,8	
Sbl Edb 1		" 6.25,8	7.25,8	8.25,8	9.25,8	10.25,8	" 11.25,8	" 11.25,8	12.25,8	13.25,8	14.25,8	15.25,8	
Oberhofen-Zell am Moos		" 6.26,0	7.26,0	8.26,0	9.26,0	10.26,0	" 11.26,0	" 11.26,0	12.26,0	13.26,0	14.26,0	15.26,0	
Straßwalchen		" 6.27,9	7.27,9	8.27,9	9.27,9	10.27,9	" 11.27,9	" 11.27,9	12.27,9	13.27,9	14.27,9	15.27,9	
Steindf.b.Str.		" 6.29,2	7.29,2	8.29,2	9.29,2	10.29,2	" 11.29,2	" 11.29,2	12.29,2	13.29,2	14.29,2	15.29,2	
Neumarkt am Wallersee	o	" 6.30,6	7.30,6	8.30,6	9.30,6	10.30,6	" 11.30,6	" 11.30,6	12.30,6	13.30,6	14.30,6	15.30,6	
		" 6.32,1	7.32,1	8.32,1	9.32,1	10.32,1	" 11.32,1	" 11.32,1	12.32,1	13.32,1	14.32,1	15.32,1	
Sbl Nst 1		" 6.33,6	7.33,6	8.33,6	9.33,6	10.33,6	" 11.33,6	" 11.33,6	12.33,6	13.33,6	14.33,6	15.33,6	
Kösendorf Weng		" 6.35,2	7.35,2	8.35,2	9.35,2	10.35,2	" 11.35,2	" 11.35,2	12.35,2	13.35,2	14.35,2	15.35,2	
Üst Nst 2		" 6.35,5	7.35,5	8.35,5	9.35,5	10.35,5	" 11.35,5	" 11.35,5	12.35,5	13.35,5	14.35,5	15.35,5	
Wallersee		" 6.36,5	7.36,5	8.36,5	9.36,5	10.36,5	" 11.36,5	" 11.36,5	12.36,5	13.36,5	14.36,5	15.36,5	
Sbl Nst 3		" 6.36,6	7.36,6	8.36,6	9.36,6	10.36,6	" 11.36,6	" 11.36,6	12.36,6	13.36,6	14.36,6	15.36,6	
Seekirchen a. W.		" 6.38,6	7.38,6	8.38,6	9.38,6	10.38,6	" 11.38,6	" 11.38,6	12.38,6	13.38,6	14.38,6	15.38,6	
Sbl See 1		" 6.40,5	7.40,5	8.40,5	9.40,5	10.40,5	" 11.40,5	" 11.40,5	12.40,5	13.40,5	14.40,5	15.40,5	
Eugendorf		" 6.40,7	7.40,7	8.40,7	9.40,7	10.40,7	" 11.40,7	" 11.40,7	12.40,7	13.40,7	14.40,7	15.40,7	
Hallwang-Elixhausen		" 6.42,6	7.42,6	8.42,6	9.42,6	10.42,6	" 11.42,6	" 11.42,6	12.42,6	13.42,6	14.42,6	15.42,6	
Sbl Hw 1		" 6.43,7	7.43,7	8.43,7	9.43,7	10.43,7	" 11.43,7	" 11.43,7	12.43,7	13.43,7	14.43,7	15.43,7	
Üst Hw 2		" 6.45,3	7.45,3	8.45,3	9.45,3	10.45,3	" 11.45,3	" 11.45,3	12.45,3	13.45,3	14.45,3	15.45,3	
Salzburg Kasern		" 6.45,7	7.45,7	8.45,7	9.45,7	10.45,7	" 11.45,7	" 11.45,7	12.45,7	13.45,7	14.45,7	15.45,7	
Abzw Hw 3		" 6.46,4	7.46,4	8.46,4	9.46,4	10.46,4	" 11.46,4	" 11.46,4	12.46,4	13.46,4	14.46,4	15.46,4	
Salzburg Hbf	o	(A) 6.49,0	7.49,0	8.49,0	9.49,0	10.49,0	(B) 11.49,0	(C) 11.49,0	12.49,0	13.49,0	14.49,0	15.49,0	

	RJ 646	RJ 648	RJ 698	RJ 740	RJ 742	RJ 744	RJ 746	RJ 748	RJ 840	IC 460
Attnang-Puchheim	16.01,5	(B) 17.01,5	(C) 17.01,5	18.01,5	19.01,5	20.01,5	21.01,5	22.01,5	23.01,5	(D) 0.01,5
Sbl At 1	16.03,2	" 17.03,2	" 17.03,2	18.03,2	19.03,2	20.03,2	21.03,2	22.03,2	23.03,2	" 0.03,2
Vöcklabruck	o 16.05,3	" 17.05,3	" 17.05,3	18.05,3	19.05,3	20.05,3	21.05,3	22.05,3	23.05,3	" 0.05,3
	16.06,8	" 17.06,8	" 17.06,8	18.06,8	19.06,8	20.06,8	21.06,8	22.06,8	23.06,8	" 0.06,8
Abzw Vk 1	16.08,6	" 17.08,6	" 17.08,6	18.08,6	19.08,6	20.08,6	21.08,6	22.08,6	23.08,6	" 0.08,6
Timekam	16.10,0	" 17.10,0	" 17.10,0	18.10,0	19.10,0	20.10,0	21.10,0	22.10,0	23.10,0	" 0.10,0
Sbl Tm 1	16.11,3	" 17.11,3	" 17.11,3	18.11,3	19.11,3	20.11,3	21.11,3	22.11,3	23.11,3	" 0.11,3
Neukirchen-Gampem	16.11,6	" 17.11,6	" 17.11,6	18.11,6	19.11,6	20.11,6	21.11,6	22.11,6	23.11,6	" 0.11,6
Redl-Zipf	16.12,7	" 17.12,7	" 17.12,7	18.12,7	19.12,7	20.12,7	21.12,7	22.12,7	23.12,7	" 0.12,7
Vöcklamarkt	16.15,0	" 17.15,0	" 17.15,0	18.15,0	19.15,0	20.15,0	21.15,0	22.15,0	23.15,0	" 0.15,0
Frankenmarkt	16.17,8	" 17.17,8	" 17.17,8	18.17,8	19.17,8	20.17,8	21.17,8	22.17,8	23.17,8	" 0.17,8
Sbl Fm 1	16.19,4	" 17.19,4	" 17.19,4	18.19,4	19.19,4	20.19,4	21.19,4	22.19,4	23.19,4	" 0.19,4
Üst Fm 2	16.21,3	" 17.21,3	" 17.21,3	18.21,3	19.21,3	20.21,3	21.21,3	22.21,3	23.21,3	" 0.21,3
Pöndorf	16.22,0	" 17.22,0	" 17.22,0	18.22,0	19.22,0	20.22,0	21.22,0	22.22,0	23.22,0	" 0.22,0
Sbl Fm 3	16.22,3	" 17.22,3	" 17.22,3	18.22,3	19.22,3	20.22,3	21.22,3	22.22,3	23.22,3	" 0.22,3
Ederbauer	16.23,8	" 17.23,8	" 17.23,8	18.23,8	19.23,8	20.23,8	21.23,8	22.23,8	23.23,8	" 0.23,8
Sbl Edb 1	16.25,8	" 17.25,8	" 17.25,8	18.25,8	19.25,8	20.25,8	21.25,8	22.25,8	23.25,8	" 0.25,8
Oberhofen-Zell am Moos	16.26,0	" 17.26,0	" 17.26,0	18.26,0	19.26,0	20.26,0	21.26,0	22.26,0	23.26,0	" 0.26,0
Straßwalchen	16.27,9	" 17.27,9	" 17.27,9	18.27,9	19.27,9	20.27,9	21.27,9	22.27,9	23.27,9	" 0.27,9
Steindf b.Str.	16.29,2	" 17.29,2	" 17.29,2	18.29,2	19.29,2	20.29,2	21.29,2	22.29,2	23.29,2	" 0.29,2
Neumarkt am Wallersee	o 16.30,6	" 17.30,6	" 17.30,6	18.30,6	19.30,6	20.30,6	21.30,6	22.30,6	23.30,6	" 0.30,6
	16.32,1	" 17.32,1	" 17.32,1	18.32,1	19.32,1	20.32,1	21.32,1	22.32,1	23.32,1	" 0.32,1
Sbl Nst 1	16.33,6	" 17.33,6	" 17.33,6	18.33,6	19.33,6	20.33,6	21.33,6	22.33,6	23.33,6	" 0.33,6
Kösendorf Weng	16.35,2	" 17.35,2	" 17.35,2	18.35,2	19.35,2	20.35,2	21.35,2	22.35,2	23.35,2	" 0.35,2
Üst Nst 2	16.35,5	" 17.35,5	" 17.35,5	18.35,5	19.35,5	20.35,5	21.35,5	22.35,5	23.35,5	" 0.35,5
Wallersee	16.36,5	" 17.36,5	" 17.36,5	18.36,5	19.36,5	20.36,5	21.36,5	22.36,5	23.36,5	" 0.36,5
Sbl Nst 3	16.36,6	" 17.36,6	" 17.36,6	18.36,6	19.36,6	20.36,6	21.36,6	22.36,6	23.36,6	" 0.36,6
Seekirchen a. W.	16.38,6	" 17.38,6	" 17.38,6	18.38,6	19.38,6	20.38,6	21.38,6	22.38,6	23.38,6	" 0.38,6
Sbl See 1	16.40,5	" 17.40,5	" 17.40,5	18.40,5	19.40,5	20.40,5	21.40,5	22.40,5	23.40,5	" 0.40,5
Eugendorf	16.40,7	" 17.40,7	" 17.40,7	18.40,7	19.40,7	20.40,7	21.40,7	22.40,7	23.40,7	" 0.40,7
Hallwang-Elixhausen	16.42,6	" 17.42,6	" 17.42,6	18.42,6	19.42,6	20.42,6	21.42,6	22.42,6	23.42,6	" 0.42,6
Sbl Hw 1	16.43,7	" 17.43,7	" 17.43,7	18.43,7	19.43,7	20.43,7	21.43,7	22.43,7	23.43,7	" 0.43,7
Üst Hw 2	16.45,3	" 17.45,3	" 17.45,3	18.45,3	19.45,3	20.45,3	21.45,3	22.45,3	23.45,3	" 0.45,3
Salzburg Kasem	16.45,7	" 17.45,7	" 17.45,7	18.45,7	19.45,7	20.45,7	21.45,7	22.45,7	23.45,7	" 0.45,7
Abzw Hw 3	16.46,4	" 17.46,4	" 17.46,4	18.46,4	19.46,4	20.46,4	21.46,4	22.46,4	23.46,4	" 0.46,4
Salzburg Hbf	o 16.49,0	(B) 17.49,0	(C) 17.49,0	18.49,0	19.49,0	20.49,0	21.49,0	22.49,0	23.49,0	(D) 0.49,0

(A) = Montag-Freitag; nicht 26.12.; 6.1.; 10.4.; 1.,18.,29.5.; 8.6.; 15.8.; 26.10.; 1.11.
 (B) = täglich ab 11.06.2023
 (C) = täglich bis 10.06.2023
 (D) = täglich außer Samstag (Abfahrt Wien) bis 03.06.2023; täglich ab 04.06.2023

Diese Zugtrassen werden jeweils für einen Zug mit ETCS, einem Wagenzuggewicht von 393 Tonnen, einem Triebfahrzeug der Baureihe 1116 bzw 1216, einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h im betroffenen Abschnitt, einer Gesamtzuglänge von 205 Metern und Betriebsbremsleistung von 155 % zugewiesen.

Die Zugtrasse für den IC 460 wird für einen Zug mit ETCS, einem Wagenzuggewicht von 216 Tonnen, einem Triebwagen der Baureihe 9385 4010, einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h im betroffenen Abschnitt, einer Gesamtzuglänge von 104 Metern und Betriebsbremsleistung von 155 % zugewiesen.

In der Gegenrichtung werden für den Streckenabschnitt Salzburg Hbf – Attnang-Puchheim die folgenden Zugtrassen mit Zwischenhalten in Neumarkt am Wallersee und Vöcklabruck zugewiesen:

	IC	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ
	461	541	543	545	547	549	641	691	643	645	865	
Salzburg Hbf	(A) 3.12,0	5.12,0	6.12,0	7.12,0	8.12,0	9.12,0	(B) 10.12,0	(C) 10.12,0	11.12,0	12.12,0	13.12,0	
Abzw Hw 3	" 3.14,4	5.14,4	6.14,4	7.14,4	8.14,4	9.14,4	" 10.14,4	" 10.14,4	11.14,4	12.14,4	13.14,4	
Salzburg Kasern	" 3.15,0	5.15,0	6.15,0	7.15,0	8.15,0	9.15,0	" 10.15,0	" 10.15,0	11.15,0	12.15,0	13.15,0	
Üst Hw 2	" 3.15,4	5.15,4	6.15,4	7.15,4	8.15,4	9.15,4	" 10.15,4	" 10.15,4	11.15,4	12.15,4	13.15,4	
Sbl Hw 1	" 3.17,0	5.17,0	6.17,0	7.17,0	8.17,0	9.17,0	" 10.17,0	" 10.17,0	11.17,0	12.17,0	13.17,0	
Hallwang-Eixhausen	" 3.18,1	5.18,1	6.18,1	7.18,1	8.18,1	9.18,1	" 10.18,1	" 10.18,1	11.18,1	12.18,1	13.18,1	
Eugendorf	" 3.20,0	5.20,0	6.20,0	7.20,0	8.20,0	9.20,0	" 10.20,0	" 10.20,0	11.20,0	12.20,0	13.20,0	
Sbl See 1	" 3.20,1	5.20,1	6.20,1	7.20,1	8.20,1	9.20,1	" 10.20,1	" 10.20,1	11.20,1	12.20,1	13.20,1	
Seekirchen a. W.	" 3.22,0	5.22,0	6.22,0	7.22,0	8.22,0	9.22,0	" 10.22,0	" 10.22,0	11.22,0	12.22,0	13.22,0	
Sbl Nst 3	" 3.23,7	5.23,7	6.23,7	7.23,7	8.23,7	9.23,7	" 10.23,7	" 10.23,7	11.23,7	12.23,7	13.23,7	
Wallersee	" 3.24,1	5.24,1	6.24,1	7.24,1	8.24,1	9.24,1	" 10.24,1	" 10.24,1	11.24,1	12.24,1	13.24,1	
Üst Nst 2	" 3.25,1	5.25,1	6.25,1	7.25,1	8.25,1	9.25,1	" 10.25,1	" 10.25,1	11.25,1	12.25,1	13.25,1	
Kösendorf Weng	" 3.25,4	5.25,4	6.25,4	7.25,4	8.25,4	9.25,4	" 10.25,4	" 10.25,4	11.25,4	12.25,4	13.25,4	
Sbl Nst 1	" 3.26,9	5.26,9	6.26,9	7.26,9	8.26,9	9.26,9	" 10.26,9	" 10.26,9	11.26,9	12.26,9	13.26,9	
Neumarkt am Wallersee o	" 3.28,2	5.28,2	6.28,2	7.28,2	8.28,2	9.28,2	" 10.28,2	" 10.28,2	11.28,2	12.28,2	13.28,2	
	" 3.29,7	5.29,7	6.29,7	7.29,7	8.29,7	9.29,7	" 10.29,7	" 10.29,7	11.29,7	12.29,7	13.29,7	
Steindf.b.Str.	" 3.31,2	5.31,2	6.31,2	7.31,2	8.31,2	9.31,2	" 10.31,2	" 10.31,2	11.31,2	12.31,2	13.31,2	
Straßwalchen	" 3.32,6	5.32,6	6.32,6	7.32,6	8.32,6	9.32,6	" 10.32,6	" 10.32,6	11.32,6	12.32,6	13.32,6	
Oberhofen-Zell am Moos	" 3.34,4	5.34,4	6.34,4	7.34,4	8.34,4	9.34,4	" 10.34,4	" 10.34,4	11.34,4	12.34,4	13.34,4	
Sbl Edb 1	" 3.34,5	5.34,5	6.34,5	7.34,5	8.34,5	9.34,5	" 10.34,5	" 10.34,5	11.34,5	12.34,5	13.34,5	
Ederbauer	" 3.36,6	5.36,6	6.36,6	7.36,6	8.36,6	9.36,6	" 10.36,6	" 10.36,6	11.36,6	12.36,6	13.36,6	
Sbl Fm 3	" 3.38,0	5.38,0	6.38,0	7.38,0	8.38,0	9.38,0	" 10.38,0	" 10.38,0	11.38,0	12.38,0	13.38,0	
Pöndorf	" 3.38,4	5.38,4	6.38,4	7.38,4	8.38,4	9.38,4	" 10.38,4	" 10.38,4	11.38,4	12.38,4	13.38,4	
Üst Fm 2	" 3.39,1	5.39,1	6.39,1	7.39,1	8.39,1	9.39,1	" 10.39,1	" 10.39,1	11.39,1	12.39,1	13.39,1	
Sbl Fm 1	" 3.40,8	5.40,8	6.40,8	7.40,8	8.40,8	9.40,8	" 10.40,8	" 10.40,8	11.40,8	12.40,8	13.40,8	
Frankenmarkt	" 3.42,5	5.42,5	6.42,5	7.42,5	8.42,5	9.42,5	" 10.42,5	" 10.42,5	11.42,5	12.42,5	13.42,5	
Vöcklamarkt	" 3.45,2	5.45,2	6.45,2	7.45,2	8.45,2	9.45,2	" 10.45,2	" 10.45,2	11.45,2	12.45,2	13.45,2	
Redl-Zipf	" 3.47,4	5.47,4	6.47,4	7.47,4	8.47,4	9.47,4	" 10.47,4	" 10.47,4	11.47,4	12.47,4	13.47,4	
Neukirchen-Gampern	" 3.48,6	5.48,6	6.48,6	7.48,6	8.48,6	9.48,6	" 10.48,6	" 10.48,6	11.48,6	12.48,6	13.48,6	
Sbl Tm 1	" 3.48,7	5.48,7	6.48,7	7.48,7	8.48,7	9.48,7	" 10.48,7	" 10.48,7	11.48,7	12.48,7	13.48,7	
Timelkam	" 3.50,1	5.50,1	6.50,1	7.50,1	8.50,1	9.50,1	" 10.50,1	" 10.50,1	11.50,1	12.50,1	13.50,1	
Abzw Vk 1	" 3.51,5	5.51,5	6.51,5	7.51,5	8.51,5	9.51,5	" 10.51,5	" 10.51,5	11.51,5	12.51,5	13.51,5	
	" 3.52,9	5.52,9	6.52,9	7.52,9	8.52,9	9.52,9	" 10.52,9	" 10.52,9	11.52,9	12.52,9	13.52,9	
Vöcklabruck	" 3.54,4	5.54,4	6.54,4	7.54,4	8.54,4	9.54,4	" 10.54,4	" 10.54,4	11.54,4	12.54,4	13.54,4	
Sbl At 1	" 3.56,2	5.56,2	6.56,2	7.56,2	8.56,2	9.56,2	" 10.56,2	" 10.56,2	11.56,2	12.56,2	13.56,2	
Attnang-Puchheim o	(A) 3.58,1	5.58,1	6.58,1	7.58,1	8.58,1	9.58,1	(B) 10.58,1	(C) 10.58,1	11.58,1	12.58,1	13.58,1	

	RJ 649	RJ 741	RJ 743	RJ 745	RJ 747	RJ 797	RJ 749/769	RJ 841	RJ 843	RJ 845
Salzburg Hbf	14.12,0	15.12,0	16.12,0	17.12,0	(B) 18.12,0	(C) 18.12,0	19.12,0	20.12,0	21.12,0	22.12,0
Abzw Hw 3	14.14,4	15.14,4	16.14,4	17.14,4	" 18.14,4	" 18.14,4	19.14,4	20.14,4	21.14,4	22.14,4
Salzburg Kasern	14.15,0	15.15,0	16.15,0	17.15,0	" 18.15,0	" 18.15,0	19.15,0	20.15,0	21.15,0	22.15,0
Ust Hw 2	14.15,4	15.15,4	16.15,4	17.15,4	" 18.15,4	" 18.15,4	19.15,4	20.15,4	21.15,4	22.15,4
Sbl Hst 1	14.17,0	15.17,0	16.17,0	17.17,0	" 18.17,0	" 18.17,0	19.17,0	20.17,0	21.17,0	22.17,0
Hallwang-Elkhausen	14.18,1	15.18,1	16.18,1	17.18,1	" 18.18,1	" 18.18,1	19.18,1	20.18,1	21.18,1	22.18,1
Eugendorf	14.20,0	15.20,0	16.20,0	17.20,0	" 18.20,0	" 18.20,0	19.20,0	20.20,0	21.20,0	22.20,0
Sbl See 1	14.20,1	15.20,1	16.20,1	17.20,1	" 18.20,1	" 18.20,1	19.20,1	20.20,1	21.20,1	22.20,1
Seekirchen a. W.	14.22,0	15.22,0	16.22,0	17.22,0	" 18.22,0	" 18.22,0	19.22,0	20.22,0	21.22,0	22.22,0
Sbl Nst 3	14.23,7	15.23,7	16.23,7	17.23,7	" 18.23,7	" 18.23,7	19.23,7	20.23,7	21.23,7	22.23,7
Wallersee	14.24,1	15.24,1	16.24,1	17.24,1	" 18.24,1	" 18.24,1	19.24,1	20.24,1	21.24,1	22.24,1
Ust Nst 2	14.25,1	15.25,1	16.25,1	17.25,1	" 18.25,1	" 18.25,1	19.25,1	20.25,1	21.25,1	22.25,1
Kösendorf Weng	14.25,4	15.25,4	16.25,4	17.25,4	" 18.25,4	" 18.25,4	19.25,4	20.25,4	21.25,4	22.25,4
Sbl Nst 1	14.26,9	15.26,9	16.26,9	17.26,9	" 18.26,9	" 18.26,9	19.26,9	20.26,9	21.26,9	22.26,9
Neumarkt am Wallersee	o 14.28,2	15.28,2	16.28,2	17.28,2	" 18.28,2	" 18.28,2	19.28,2	20.28,2	21.28,2	22.28,2
Steindf. b. Str.	14.29,7	15.29,7	16.29,7	17.29,7	" 18.29,7	" 18.29,7	19.29,7	20.29,7	21.29,7	22.29,7
Straßwalchen	14.31,2	15.31,2	16.31,2	17.31,2	" 18.31,2	" 18.31,2	19.31,2	20.31,2	21.31,2	22.31,2
Oberhofen-Zell am Moos	14.32,6	15.32,6	16.32,6	17.32,6	" 18.32,6	" 18.32,6	19.32,6	20.32,6	21.32,6	22.32,6
Sbl Edb 1	14.34,4	15.34,4	16.34,4	17.34,4	" 18.34,4	" 18.34,4	19.34,4	20.34,4	21.34,4	22.34,4
Ederbauer	14.34,5	15.34,5	16.34,5	17.34,5	" 18.34,5	" 18.34,5	19.34,5	20.34,5	21.34,5	22.34,5
Sbl Fm 3	14.36,6	15.36,6	16.36,6	17.36,6	" 18.36,6	" 18.36,6	19.36,6	20.36,6	21.36,6	22.36,6
Pöndorf	14.38,0	15.38,0	16.38,0	17.38,0	" 18.38,0	" 18.38,0	19.38,0	20.38,0	21.38,0	22.38,0
Ust Fm 2	14.38,4	15.38,4	16.38,4	17.38,4	" 18.38,4	" 18.38,4	19.38,4	20.38,4	21.38,4	22.38,4
Sbl Fm 1	14.39,1	15.39,1	16.39,1	17.39,1	" 18.39,1	" 18.39,1	19.39,1	20.39,1	21.39,1	22.39,1
Frankenmarkt	14.40,8	15.40,8	16.40,8	17.40,8	" 18.40,8	" 18.40,8	19.40,8	20.40,8	21.40,8	22.40,8
Vöcklamarkt	14.42,5	15.42,5	16.42,5	17.42,5	" 18.42,5	" 18.42,5	19.42,5	20.42,5	21.42,5	22.42,5
Redl-Zipf	14.42,5	15.42,5	16.42,5	17.42,5	" 18.42,5	" 18.42,5	19.42,5	20.42,5	21.42,5	22.42,5
Neukirchen-Gampern	14.44,7	15.44,7	16.44,7	17.44,7	" 18.44,7	" 18.44,7	19.44,7	20.44,7	21.44,7	22.44,7
Sbl Tm 1	14.48,6	15.48,6	16.48,6	17.48,6	" 18.48,6	" 18.48,6	19.48,6	20.48,6	21.48,6	22.48,6
Timelkam	14.48,7	15.48,7	16.48,7	17.48,7	" 18.48,7	" 18.48,7	19.48,7	20.48,7	21.48,7	22.48,7
Abzw Vk 1	14.50,1	15.50,1	16.50,1	17.50,1	" 18.50,1	" 18.50,1	19.50,1	20.50,1	21.50,1	22.50,1
Vöcklabruck	14.51,5	15.51,5	16.51,5	17.51,5	" 18.51,5	" 18.51,5	19.51,5	20.51,5	21.51,5	22.51,5
	o 14.52,9	15.52,9	16.52,9	17.52,9	" 18.52,9	" 18.52,9	19.52,9	20.52,9	21.52,9	22.52,9
Sbl At 1	14.54,4	15.54,4	16.54,4	17.54,4	" 18.54,4	" 18.54,4	19.54,4	20.54,4	21.54,4	22.54,4
Attnang-Puchheim	14.56,2	15.56,2	16.56,2	17.56,2	" 18.56,2	" 18.56,2	19.56,2	20.56,2	21.56,2	22.56,2
	o 14.58,1	15.58,1	16.58,1	17.58,1	(B) 18.58,1	(C) 18.58,1	19.58,1	20.58,1	21.58,1	22.58,1

(A) = täglich außer Sonntag bis 31.05.2022; ab 01.06.2022 täglich
(B) = täglich ab 11.06.2023
(C) = täglich bis 10.06.2023

Diese Zugtrassen werden jeweils für einen Zug mit ETCS, einem Wagenzuggewicht von 393 Tonnen, einem Triebfahrzeug der Baureihe 1116 bzw 1216, einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h im betroffenen Abschnitt, einer Gesamtzuglänge von 205 Metern und Betriebsbremsleistung von 184 % zugewiesen.

Die Zugtrasse für den IC 461 wird für einen Zug mit ETCS, einem Wagenzuggewicht von 216 Tonnen, einem Triebwagen der Baureihe 9385 4010, einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h im betroffenen Abschnitt, einer Gesamtzuglänge von 104 Metern und Betriebsbremsleistung von 184 % zugewiesen.

Für die Zuweisung dieser Zugtrassen gelten die Bedingungen des Muster-Infrastrukturnutzungsvertrags der B** samt seiner Anlagen. Dieser bildet einen Anhang zu diesem Bescheid.

BEGRÜNDUNG:

Zum Gang des Verfahrens:

Im Frühjahr 2022 führte die B** ein Koordinierungsverfahren zu Konflikten zwischen Zugtrassenbestellungen der D** und der A** durch. Im Rahmen dieses Verfahrens wurden auch die von der A** bestellten Halte des Railjet in den Verkehrsstationen Vöcklabruck und

Neumarkt am Wallersee erörtert. Die B** teilte mit, dass sie die Umsetzung beider Halte trotz rein rechnerischer Realisierbarkeit in Hinblick auf die Anforderungen an Qualität und Fahrplanstabilität äußerst kritisch sehe. Mit Schreiben vom 08.06.2022 informierte sie die A** darüber, dass ihrem Wunsch nach einem Railjet-Aufenthalt in Vöcklabruck aus Qualitätsgründen nicht entsprochen werden könne.

Mit Email vom 14.07.2022 erhob die A** gemäß § 72 EisbG Beschwerde gegen die B** als Zuweisungsstelle und stellte den folgenden Antrag:

*„Die A** stellt daher den Antrag, die SCK möge, nach Anberaumung und Durchführung einer mündlichen Verhandlung, die Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität, nämlich der Railjet Linie Salzburg Hbf - Wien Hbf, gemäß § 72 Abs 5 EisbG vornehmen wie folgt:*

Stundentakt der Railjet Linie Salzburg Hbf - Wien Hbf mit täglich 18 Railjet-Zugtrassen je Richtung, also insgesamt 36 Züge täglich, mit sämtlichen begehrten Halten, entsprechend dem in der Beilage ./1 beigefügten Musterfahrplänen.

*Der angestrebte Vertrag soll dabei den in den SNNB 2023 samt Anhangen veröffentlichten und für alle Fahrwegkapazitätsberechtigten gleichermaßen geltenden Regelungsinhalt für die Bestellung und Zuweisung von Fahrwegkapazität aufweisen bzw. jenem Vertrag entsprechen, mit dem die Modalitäten für die der A** für die Fahrplanperiode 2023 zugewiesenen Zugtrassen geregelt werden.*

*In eventu ersucht die A**, die SCK möge die B** aufgrund der vorgenannten Handlungen gemäß § 74 Abs 1 Z 1 EisbG dazu anhalten, die für die Zuweisung von Fahrwegkapazität geltenden Bestimmungen anzuwenden, insbesondere im Zuweisungsverfahren das gesetzlich und in den SNNB 2023 vorgesehene Verfahren einzuhalten und der A** den bestellten Halt des RJ auf der Linie Salzburg Hbf - Wien Hbf in Vöcklabruck im Netzfahrplan zuzuweisen.“*

Die A** legte der Beschwerde einen Auszug ihrer Zugtrassenbestellungen für den Railjet mit Halt in Vöcklabruck für eine exemplarische Stunde je Fahrtrichtung bei.

Mit Schreiben vom 15.07.2022 forderte die Schienen-Control Kommission die A** auf, die Beschwerde dahingehend zu verbessern, dass die Stunden des Tages, für welche die Zugtrassen begehrt werden, angegeben werden. Als Frist wurde der 22.07.2022 vorgemerkt.

Mit Schreiben vom 20.07.2022 beraumte die Schienen-Control Kommission eine mündliche Verhandlung für den 09.08.2022 an. Die B** und die A** wurden von der mündlichen Verhandlung persönlich verständigt. Weiters erfolgte eine Kundmachung auf der Internetseite der Schienen-Control Kommission sowie durch öffentlichen Aushang an den Amtstafeln der Magistratischen Bezirksämter der Stadt Wien.

Mit Email vom 21.07.2022 verbesserte die A** die Beschwerde und benannte die Stunden des Tages, für die eine Zuweisung erfolgen soll, wie folgt:

- 00:07 Richtung Salzburg
- 03:54 Richtung Wien

- 05:54 Richtung Wien
- 06:07 Richtung Salzburg 06:54 Richtung Wien
- 07:07 Richtung Salzburg 07:54 Richtung Wien
- 08:07 Richtung Salzburg 08:54 Richtung Wien
- 09:07 Richtung Salzburg 09:54 Richtung Wien
- 10:07 Richtung Salzburg 10:54 Richtung Wien
- 11:07 Richtung Salzburg 11:54 Richtung Wien
- 12:07 Richtung Salzburg 12:54 Richtung Wien
- 13:07 Richtung Salzburg 13:54 Richtung Wien
- 14:07 Richtung Salzburg 14:54 Richtung Wien
- 15:07 Richtung Salzburg 15:54 Richtung Wien
- 16:07 Richtung Salzburg 16:54 Richtung Wien
- 17:07 Richtung Salzburg 17:54 Richtung Wien
- 18:07 Richtung Salzburg 18:54 Richtung Wien
- 19:07 Richtung Salzburg 19:54 Richtung Wien
- 20:07 Richtung Salzburg 20:54 Richtung Wien
- 21:07 Richtung Salzburg 21:54 Richtung Wien
- 22:07 Richtung Salzburg 22:54 Richtung Wien
- 23:07 Richtung Salzburg

Die A** legte Auszüge aller ihrer Zugtrassenbestellungen für den Railjet mit Halt in Vöcklabruck (für alle Stunden und beide Fahrtrichtungen) bei.

Mit Schreiben vom 21.07.2022 übermittelte die Schienen-Control Kommission die verbesserte Beschwerde der B** und ersuchte um Vorlage von Informationen.

Mit Email vom 29.07.2022 nahm die B** Stellung. Sie übermittelte unter anderem eine Tabelle mit Pünktlichkeitswerten der Railjet- und Railjet-Express-Züge der A** in den Fahrplanperioden 2021 und 2022 (Jänner bis Juli). Sie brachte unter anderem vor, aus Gründen der Pünktlichkeit und damit der Qualität sei ein höherer Fahrzeitzuschlag erforderlich, als er von der A** den Zugtrassenbestellungen zugrunde gelegt wurde. Überdies übermittelte die B** die Zugtrassenangebote für den Railjet. Die B** beantragte, die Beschwerde der A** zurück- bzw abzuweisen. Mit Schreiben vom 03.08.2022 leitete die Schienen-Control Kommission die Stellungnahme der B** an die A** zur Kenntnisnahme weiter.

Mit Email vom 04.08.2022 übermittelte die B** eine ergänzende Stellungnahme mit einer neuen (korrigierten) Tabelle der Pünktlichkeitswerte der Railjet- und Railjet-Express-Züge. Diese Stellungnahme übermittelte die Schienen-Control Kommission mit Schreiben vom 05.08.2022 der A** zur Kenntnisnahme.

Mit Email vom 04.08.2022 brachte die C**eine Stellungnahme ein. Sie führte aus, Beteiligte iSv § 8 AVG zu sein, schloss sich den Anträgen der A** in der Beschwerde vollinhaltlich an und beantragte die Beiziehung zum Verfahren, insbesondere zu der für den 09.08.2022 anberaumten mündlichen Verhandlung.

Am 09.08.2022 fand die mündliche Verhandlung in Anwesenheit von Vertretern von B**, A** und C** statt.

Mit Schreiben vom 12.08.2022 übermittelte die Schienen-Control Kommission der B**, der A** und der C** die Verhandlungsschrift.

Die Schienen-Control Kommission hat in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht erwogen:

Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

1) Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2023

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2023 der B** enthalten unter anderem das Kapitel „4.2 Informationen zur Zuweisung von Fahrwegkapazität“, welches auszugswise wie folgt lautet:

4.2.2 Rahmenbedingungen für die Planungen

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

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) werden entsprechend den spezifischen Anforderungen ermittelt.

Bei Großbaustellen werden den Fahrzeitberechnungen die in den Anhängen der SNNB „[Geschwindigkeitseinschränkungen durch Großbaustellen](#)“ veröffentlichten Geschwindigkeitseinschränkungen zugrunde gelegt.

Für die Zugtrassenkonstruktion werden in nachstehenden Relationen für schnell verkehrende Züge – die ein Gesamtfahrplangefüge maßgeblich determinieren – neben infrastrukturell erforderlichen Fahrzeitzuschlägen, als Regelzuschlag zumindest 7 % vorgesehen:

Westachse

Wien Westbf/Wien Hbf – St. Pölten Hbf
 St. Pölten Hbf – Linz Hbf
 Linz Hbf – Salzburg Hbf
 Linz Hbf/Wels Hbf – Passau Hbf
 Kufstein – Innsbruck Hbf
 Innsbruck Hbf – Bludenz
 Bludenz – Lindau Hbf
 Bludenz – Buchs SG
 Innsbruck Hbf – Brennero/Brenner

Tauernbahn

Salzburg Hbf – Schwarzach St. Veit
 Schwarzach St. Veit – Villach Hbf
 Sonstige Strecken
 Leoben Hbf – Selzthal
 Selzthal – Bischofshofen
 Selzthal – Linz Hbf
 Selzthal – St. Valentin/Amstetten

Südbahn

Wien Hbf – Wiener Neustadt
 Wiener Neustadt – Bruck an der Mur
 Bruck an der Mur – Graz Hbf/Spielfeld-Straß
 Bruck an der Mur – Leoben Hbf
 Leoben Hbf – Klagenfurt Hbf/Villach Hbf
 Villach Hbf – Tarvisio-B./Jesenice

Ostbahn

Hegyeshalom – Wien Hbf

Nordbahn

Wien Hbf – Breclav

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 zugrunde gelegt:

	Personenfernverkehr	Personennahverkehr
Groß- und Knotenbahnhöfe	3 min	2 min
Unterwegsbahnhöfe und Haltestellen	2 min	0,5 min
Bedarfsaufenthalte	1 min	0,2 min

Tabelle 6: Mindestaufenthaltszeiten

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

Mindestwendezeiten

Mindestwendezeiten schaffen die Voraussetzungen, dass ein im Wendebahnhof pünktlich ankommender Zug mit derselben Wagengarnitur pünktlich rückfahren kann. Für Triebwagen, Triebzüge und Wendezüge sind grundsätzlich folgende Wendezeiten zu berücksichtigen:

Zuglänge	Wendezeit
≤ 30 m	4 min
> 30 und ≤ 80 m	5 min
> 80 und ≤ 150 m	6 min
> 150 und ≤ 210 m	7 min
> 210 und ≤ 280 m	8 min
> 280 und ≤ 350 m	9 min
> 350 und ≤ 420 m	10 min
> 420 m	12 min

Tabelle 7: Mindestwendezeiten

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 [REDACTED] abweichende Mindestwendezeiten festgelegt werden. Kürzere Wendezeiten bedürfen einer Evaluierung des Fahrwegkapazitätsberechtigten mit der [REDACTED]. In konkreten Fällen ist die [REDACTED] berechtigt, bei Zweifel an den Angaben des Fahrwegkapazitätsberechtigten einen Nachweis über die ausreichende Aufenthaltsdauer, gegebenenfalls mit Augenschein vor Ort, einzufordern.

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	8 min	8 min
Tandem-Tfzf 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

Tabelle 8: Mindestbehandlungszeiten für Zugmanipulation

Weitere, hier nicht angeführte betriebliche Behandlungszeiten (z.B. Ein-/Ausreihen eines Zwischen-Tfz) sind je nach örtlicher Besonderheit und Ausstattung der Betriebsstelle gesondert zu vereinbaren.

Die Zeitwerte gemäß oben angeführter Tabelle setzen optimale Bedingungen (z.B. freie Fahrwegkapazitäten im Bahnhof, Verfügbarkeit erforderlicher Personalressourcen usw.) voraus und sind bei **Zusammentreffen** mehrerer Vorgänge nicht addierbar, sondern müssen im Einvernehmen zwischen der [redacted] 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 und Vereinbarung gesonderter Arbeitsabläufe, können von der [redacted] abweichende betriebliche Behandlungszeiten festgelegt werden.

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 (z.B. sehr weite Wegstrecken zwischen den Bahnsteigen). Für das Umsteigen am selben Bahnsteig gilt eine kürzere Mindestübergangszeit.

Angaben zu den [Mindestübergangszeiten](#) sind den [Anhängen der SNNB](#) zu entnehmen.

Der Anhang „Geschwindigkeitseinschränkungen durch Großbaustellen“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2023 lautet auszugsweise wie folgt:

Sonderzuschläge für das Fahrplanjahr 2023



von Bst.	bis Bst.	von km	bis km	V (VzG)	V (Baustelle)	SZ (min)	VzG-Strecke	Richtung
Weststrecke								
Wien Hbf	Salzburg Hbf							
Linz	Wels Hbf	188,440	212,815	200	160	3	10102	1+2
Wels Hbf	Attnang-Puchheim	212,815	243,292	230	160	2	10102	1+2
Attnang -Puchheim	Salzburg Hbf	243,292	312,470	140		1	10102	1+2

Das Kapitel „4.5 Zugtrassenzuweisung“ sieht auszugsweise Folgendes vor:

4.5.1 Fristen für den Netzfahrplan 2023 und 2024

Informationen zu den Bestellfristen für Fahrwegkapazitätsbegehren, sowie eine schematische Darstellung des Bestellprozesses finden sich unter dem Punkt [„Zugtrassenbestellung und Fristen“](#) auf der Website des Geschäftsbereichs Netzzugang.

Für NVU gelten darüber hinaus die in Kapitel 3.2.2.2 festgelegten Fristen für die Bekanntgabe des EVU.

Fristen für den Netzfahrplan 2023

Fahrwegkapazitätsbegehren für Fahrplansystemänderungen	Nach Möglichkeit bis 01.03.2022
Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin)	12.12.2021 bis 11.04.2022
Angebotslegung an EVU zu ihren Fahrwegkapazitätsbegehren	04.07.2022
Stellungnahmefrist der EVU zum Angebot (§ 65 Abs 8 EisbG)	05.07. bis 05.08.2022
Angebotsannahme durch EVU	Innerhalb eines Monats nach Angebotslegung, somit bis 05.08.2022
Zuweisung der Fahrwegkapazitäten	Ab 22.08.2022

Tabelle 9: Fristen für den Netzfahrplan 2023

2) Zugtrassenbestellungen für die Netzfahrplanperiode 2023

Die Frist für die Bestellung von Fahrwegkapazität für die Netzfahrplanperiode 2023 (11.12.2022 bis 09.12.2023) hat am 11.04.2022 geendet. Innerhalb dieser Frist hat die A** unter anderem Zugtrassen für den Railjet zwischen Wien Hbf und Salzburg Hbf mit Halten in Wien Meidling, Tullnerfeld, St. Pölten Hbf, Amstetten, St. Valentin, Linz Hbf, Wels Hbf, Attnang-Puchheim, Vöcklabruck und Neumarkt am Wallersee bestellt. In Fahrtrichtung Salzburg Hbf hat die A** eine Abfahrt in Wien Hbf zur Minute 55 und eine Ankunft in Salzburg Hbf zur Minute 49 bestellt. In der Gegenrichtung hat sie eine Abfahrt in Salzburg Hbf zur Minute 11 und eine Ankunft in Wien Hbf zur Minute 05 bestellt. Sie hat weiters Zugtrassen für den Railjet Express bestellt, welcher zwischen Wien Hbf und Salzburg Hbf Zwischenhalte nur in Wien Meidling, St. Pölten Hbf und Linz Hbf hat.

Die A** hat für die Railjet-Züge einen Halt in der Verkehrsstation Vöcklabruck in Fahrtrichtung Salzburg Hbf mit Abfahrt um 00:07 sowie zwischen 06:07 und 23:07 stündlich zur Minute 07 (gerundet) bestellt. In Fahrtrichtung Wien Hbf wurde dieser Halt mit Abfahrt um 03:54 sowie zwischen 05:54 und 22:54 stündlich mit Abfahrt zur Minute 54 (gerundet), somit die folgenden Abfahrtszeiten bestellt:¹

- 00:07 Richtung Salzburg
- 03:54 Richtung Wien
- 05:54 Richtung Wien
- 06:07 Richtung Salzburg 06:54 Richtung Wien
- 07:07 Richtung Salzburg 07:54 Richtung Wien
- 08:07 Richtung Salzburg 08:54 Richtung Wien
- 09:07 Richtung Salzburg 09:54 Richtung Wien
- 10:07 Richtung Salzburg 10:54 Richtung Wien
- 11:07 Richtung Salzburg 11:54 Richtung Wien
- 12:07 Richtung Salzburg 12:54 Richtung Wien
- 13:07 Richtung Salzburg 13:54 Richtung Wien
- 14:07 Richtung Salzburg 14:54 Richtung Wien
- 15:07 Richtung Salzburg 15:54 Richtung Wien
- 16:07 Richtung Salzburg 16:54 Richtung Wien
- 17:07 Richtung Salzburg 17:54 Richtung Wien
- 18:07 Richtung Salzburg 18:54 Richtung Wien
- 19:07 Richtung Salzburg 19:54 Richtung Wien
- 20:07 Richtung Salzburg 20:54 Richtung Wien
- 21:07 Richtung Salzburg 21:54 Richtung Wien
- 22:07 Richtung Salzburg 22:54 Richtung Wien
- 23:07 Richtung Salzburg

¹ Schriftsatz der A** vom 21.07.2022, 1 f.

Abgesehen von den Zwischenhalten umfassen die Zugtrassenbestellungen auch die Durchfahrtszeiten in Fahrplanbezugspunkten wie Haltestellen oder Selbstblöcken. Ein Selbstblock ist eine Form einer selbsttätigen Sicherungsanlage, die das Fahren im Raumabstand erzwingt. Diese stellt sicher, dass sich in jedem Blockabschnitt² immer nur ein Zug befindet. Teil der Zugtrassenbestellung der A** sind im Abschnitt Lambach – Straßwalchen die folgenden Zwischenhalte und Durchfahrtszeiten (für eine exemplarische Stunde):

▼ Erstbestellung		Allgemeines		Zuglauf	Zugdaten						
Technische Annahme ▼ Angebotsfahrplan Technische Annahme		Nr. FBS	Abk. FBS	Abk. M-AMA	Name	Ank.	Halt (mind.)	Halt (tats.)	Untw.-Beh.	Abf.	
RJ646		101	La	La	Lambach					15.52.5	
		102	La W2	La W2	Abzww Lambach-West						15.53.2
		103	La S11	La S11	Sbl La 1						15.54.0
		104	La H2	La H2	Neukirchen bei Lamba						15.54.1
		105	La S21	La S21	Sbl La 2						15.54.5
		106	Bre	Bre	Breitenschützing						15.55.3
		107	Sas	Sas	Schwanenstadt						15.56.7
		108	Sas S11	Sas S11	Sbl Sas 1						15.57.8
		109	At	At	Attnang-Puchheim	16.00.0	2.0	2.0	PH		16.02.0
		110	At S11	At S11	Sbl At 1						16.03.7
		111	Vk	Vk	Vöcklabruck	16.06.0	2.0	1.5	PH		16.07.5
		112	Vk Z1	Vk Z1	Abzw Vk 1						16.09.3
		113	Tm	Tm	Timekam						16.10.7
		114	Tm S11	Tm S11	Sbl Tm 1						16.11.9
		115	Tm H1	Tm H1	Neukirchen-Gampem						16.12.2
		116	Rz	Rz	Redl-Zipf						16.13.4
		117	Vm	Vm	Vöcklamarkt						16.15.6
		118	Fm	Fm	Frankenmarkt						16.18.4
		119	Fm S11	Fm S11	Sbl Fm 1						16.20.0
		120	Fm U2	Fm U2	Üst Fm 2						16.21.8
		121	Fm H1	Fm H1	Pöndorf						16.22.5
		122	Fm S31	Fm S31	Sbl Fm 3						16.22.9
		123	Edb	Edb	Ederbauer						16.24.3
		124	Edb S11	Edb S11	Sbl Edb 1						16.26.3
		125	Edb H1	Edb H1	Oberhofen-Zell am Moc						16.26.5
		126	Stw	Stw	Straßwalchen						16.28.4

Tabelle 1: Exemplarisch eine bestellte Trasse der A** zwischen Lambach und Straßwalchen (Fahrtrichtung Salzburg)³

² In einem Blockabschnitt darf sich nur ein Zug befinden. Somit darf ein Zug in einen Blockabschnitt nur einfahren, wenn dieser frei von Fahrzeugen ist (Pachl (2021), Systemtechnik des Schienenverkehrs 43).

³ Schriftsatz der A** vom 21.07.2022, Beilage 1.

Für die Gegenrichtung hat die A** für diesen Streckenabschnitt die folgenden Zwischenhalte und Durchfahrtszeiten bestellt:

▼ Erstbestellung		Allgemeines		Zuglauf	Zugdaten					
Technische Annahme ▼ Angebotsfahrplan ↳ Technische Annahme		Nr. FBS	Abk. FBS	Abk. M-AMA	Name	Ank.	Halt (mind.)	Halt (rats.)	Untw.-Beh.	Abf.
		20	Stw	Stw	Straßwalchen					14.31,7
		21	Edb H1	Edb H1	Oberhofen-Zell am Moc					14.33,6
		22	Edb S12	Edb S12	Sbl Edb 1					14.33,7
		23	Edb	Edb	Ederbauer					14.35,8
		24	Fm S32	Fm S32	Sbl Fm 3					14.37,2
		25	Fm H1	Fm H1	Pöndorf					14.37,6
		26	Fm U2	Fm U2	Üst Fm 2					14.38,3
		27	Fm S12	Fm S12	Sbl Fm 1					14.40,0
		28	Fm	Fm	Frankenmarkt					14.41,7
		29	Vm	Vm	Vöcklamarkt					14.44,4
		30	Rz	Rz	Redl-Zipf					14.46,7
		31	Tm H1	Tm H1	Neukirchen-Gampem					14.47,8
		32	Tm S12	Tm S12	Sbl Tm 1					14.48,0
		33	Tm	Tm	Timelkam					14.49,4
		34	Vk Z1	Vk Z1	Abzw Vk 1					14.50,8
		35	Vk	Vk	Vöcklabruck	14.52,5	2,0	1,5	PH	14.54,0
		36	At S12	At S12	Sbl At 1					14.55,8
		37	At	At	Attnang-Puchheim	14.58,0	2,0	2,0	PH	15.00,0
		38	Sas S12	Sas S12	Sbl Sas 1					15.02,1
		39	Sas	Sas	Schwandenstadt					15.03,5
		40	Bre	Bre	Breitenschützing					15.04,9
		41	La S22	La S22	Sbl La 2					15.05,7
		42	La H2	La H2	Neukirchen bei Lambach					15.06,1
		43	La S12	La S12	Sbl La 1					15.06,2
		44	La W2	La W2	Abzw Lambach-West					15.07,1
		45	La	La	Lambach					15.07,7

RJ649

Tabelle 2: Exemplarisch eine bestellte Trasse der A** zwischen Straßwalchen und Lambach (Fahrtrichtung Wien)⁴

⁴ Schriftsatz der A** vom 21.07.2022, Beilage 1.

Für eine Muster-Stunde ergeben sich aufgrund dieser Bestellungen im Abschnitt Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf die folgenden Ankunfts- und/oder Abfahrtszeiten:

Verkehrsstation		Minute
Attnang-Puchheim	an	00,0
Attnang-Puchheim	ab	02,0
Vöcklabruck	an	06,0
Vöcklabruck	ab	07,5
Neumarkt/W.	an	31,0
Neumarkt/W.	ab	32,5
Salzburg Hbf	an	49,0

*Tabelle 3: Von der A** zwischen Attnang-Puchheim und Salzburg Hbf bestellte Trassen*

Für die Gegenrichtung ergeben sich die folgenden Ankunfts- und/oder Abfahrtszeiten:

Verkehrsstation		Minute
Salzburg Hbf	ab	11,0
Neumarkt/W.	an	27,5
Neumarkt/W.	ab	29,0
Vöcklabruck	an	52,5
Vöcklabruck	ab	54,0
Attnang-Puchheim	an	58,0
Attnang-Puchheim	ab	00,0

*Tabelle 4: Von der A** zwischen Salzburg Hbf und Attnang-Puchheim bestellte Trassen*

Für die Verkehrsstation Attnang-Puchheim hat die A** somit eine Haltezeit von 2 Minuten bestellt, für Vöcklabruck und Neumarkt am Wallersee je eine Haltezeit von 1,5 Minuten.

Die Zugtrassenbestellungen stehen im Abschnitt Salzburg Hbf – Attnang-Puchheim nicht in Konflikt mit anderen Zugtrassenbestellungen. Folglich wurden im Rahmen des von der B** geführten Koordinierungsverfahrens (siehe dazu unten) hinsichtlich dieses Abschnittes keine Zugtrassenkonflikte behandelt.

3) Angebot von Zugtrassen

Die B** hat ein Koordinierungsverfahren gemäß § 65b EISbG wegen Unvereinbarkeiten zwischen Zugtrassenbestellungen der D** und der A** geführt. Diese Unvereinbarkeiten betrafen andere Streckenabschnitte als den verfahrensgegenständlichen bzw handelte es sich um Konflikte zwischen Zugtrassenbestellungen der D** und solchen der A** für Nahverkehrszüge. Im Rahmen dieses Koordinierungsverfahrens behandelte die B** auch die Thematik der von der A** für den Railjet bestellten Halte in den Verkehrsstationen Vöcklabruck und Neumarkt am Wallersee. Erörtert wurde dabei die Frage der im Abschnitt Salzburg Hbf – Attnang-Puchheim erforderlichen Fahrzeitreserven, der Mindestaufenthaltszeit in Vöcklabruck und Neumarkt am Wallersee sowie des Entfalls des Halts in Vöcklabruck. Die B** teilte mit, dass

sie die Umsetzung beider Halte trotz rein rechnerischer Realisierbarkeit in Hinblick auf die Anforderungen an Qualität und Fahrplanstabilität äußerst kritisch sehe. Mit Schreiben vom 08.06.2022 informierte sie die A** darüber, dass ihrem Wunsch nach einem Railjet-Aufenthalt in Vöcklabruck aus Qualitätsgründen nicht entsprochen werden könne.

In der Folge bot die B** der A** Zugtrassen für die von der A** bestellten Stunden an, allerdings ohne Halt in Vöcklabruck und mit einem zweiminütigen Aufenthalt in Neumarkt am Wallersee. Für eine exemplarische Stunde wurde für den Streckenabschnitt Lambach – Straßwalchen die folgende Zugtrasse angeboten:⁵

Znr	Folge	BSC	Ank	Abf	Haltdr	Haltegr
646	101	La, Lambach (in La)		- 15:52:06		
646	102	La W2, Abzw Lambach-West (in La)		- 15:52:48		
646	103	La S11, Sbl La 1		-		
646	104	La H2, Neukirchen bei Lambach		-		
646	105	La S21, Sbl La 2		-		
646	106	Bre, Breitenschützing		- 15:55:00		
646	107	Sas, Schwanenstadt		- 15:56:30		
646	108	Sas S11, Sbl Sas 1		-		
646	109	At, Attnang-Puchheim	15:59:30	- 16:01:30	00:02:00	PH
646	110	At S11, Sbl At 1		-		
646	111	Vk, Vöcklabruck		- 16:05:00	00:01:30	PH
646	112	Vk Z1, Abzw Vk 1		- 16:06:06		
646	113	Tm, Timelkam		- 16:07:36		
646	114	Tm S11, Sbl Tm 1		-		
646	115	Tm H1, Neukirchen-Gampern		-		
646	116	Rz, Redl-Zipf		- 16:10:18		
646	117	Vm, Vöcklamarkt		- 16:12:36		
646	118	Fm, Frankenmarkt		- 16:15:18		
646	119	Fm S11, Sbl Fm 1		-		
646	120	Fm U2, Üst Fm 2		- 16:18:30		
646	121	Fm H1, Pöndorf		-		
646	122	Fm S31, Sbl Fm 3		-		
646	123	Edb, Ederbauer		- 16:21:12		
646	124	Edb S11, Sbl Edb 1		-		
646	125	Edb H1, Oberhofen-Zell am Moos		-		
646	126	Stw, Straßwalchen		- 16:25:36		

Tabelle 5: Exemplarisch eine von der B** angebotene Trasse zwischen Lambach und Straßwalchen (Fahrtrichtung Salzburg)

⁵ Stellungnahme der B** vom 29.07.2022, Beilage 1.

In Fahrtrichtung Wien, von Straßwalchen nach Lambach, bot die B** für eine exemplarische Stunde folgende Zugtrasse an:⁶

Znr	Folge	BSC	Ank	Abf	Haltedr	Haltegr
649	20	Stw, Straßwalchen		- 14:34:12		
649	21	Edb H1, Oberhofen-Zell am Moos		-		
649	22	Edb S12, Sbl Edb 1		-		
649	23	Edb, Ederbauer		- 14:38:18		
649	24	Fm S32, Sbl Fm 3		-		
649	25	Fm H1, Pöndorf		-		
649	26	Fm U2, Üst Fm 2		- 14:40:54		
649	27	Fm S12, Sbl Fm 1		-		
649	28	Fm, Frankenmarkt		- 14:44:00		
649	29	Vm, Vöcklamarkt		- 14:46:48		
649	30	Rz, Redl-Zipf		- 14:49:12		
649	31	Tm H1, Neukirchen-Gampern		-		
649	32	Tm S12, Sbl Tm 1		-		
649	33	Tm, Timelkam		- 14:52:12		
649	34	Vk Z1, Abzw Vk 1		- 14:53:36		
649	35	Vk, Vöcklabruck		- 14:55:06	00:01:30	PH
649	36	At S12, Sbl At 1		-		
649	37	At, Attnang-Puchheim	14:58:30	- 15:00:30	00:02:00	PH
649	38	Sas S12, Sbl Sas 1		-		
649	39	Sas, Schwanenstadt		- 15:03:30		
649	40	Bre, Breitenschützing		- 15:05:00		
649	41	La S22, Sbl La 2		-		
649	42	La H2, Neukirchen bei Lambach		-		
649	43	La S12, Sbl La 1		-		
649	44	La W2, Abzw Lambach-West (in La)		- 15:07:12		
649	45	La, Lambach (in La)		- 15:07:54		

Tabelle 6: Exemplarisch eine von der B** angebotene Trasse zwischen Straßwalchen und Lambach (Fahrtrichtung Wien)

⁶ Stellungnahme der B** vom 29.07.2022, Beilage 1.

Für eine Muster-Stunde hat die B** damit im Abschnitt Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf Zugtrassen mit den folgenden Ankunfts- und/oder Abfahrtszeiten angeboten:

Verkehrsstation		Minute
Attnang-Puchheim	an	59,5
Attnang-Puchheim	ab	01,5
Vöcklabruck	durch	05,0
Neumarkt/W.	an	29,0
Neumarkt/W.	ab	31,0
Salzburg Hbf	an	48,0

*Tabelle 7: Der A** von der B** zwischen Attnang-Puchheim und Salzburg Hbf angebotene Trassen*

Bei der Konstruktion dieser Zugtrassen (Abschnitt Attnang-Puchheim (At) – Salzburg Hbf (Sb)) hat die B** die folgenden technischen Fahrzeiten sowie Fahrzeitreserven, unterteilt in Regelzuschläge und Sonderzuschläge, zugrunde gelegt:⁷

	Wbf - Lz	Lz - At	At - Sb
Technische Fahrzeit (h)	01:09,9	00:21,7	00:39,0
Regelzuschlag (min)	10,4	0,8	4,5
Regelzuschlag (%)	14,88	3,69	11,54
Sonderzuschlag (min)		5,0	1,0

Tabelle 3: Technische Fahrzeiten und Zuschläge zwischen Wien Hbf (Wbf) – Linz Hbf (Lz), Linz Hbf (Lz) – Attnang-Puchheim (At) und Attnang-Puchheim (At) – Salzburg Hbf (Sb)

Wie die Tabelle zeigt, wurde im Abschnitt Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf eine Regelfahrzeit von $39,0 + 4,5 + 1,0 = 44,5$ Minuten zugrunde gelegt. In dieser rechnerischen Fahrzeit ist die Verzögerung und Beschleunigung für den Halt Neumarkt am Wallersee enthalten. Rechnet man zu dieser Fahrzeit die von der B** herangezogene Haltezeit von zwei Minuten hinzu, ergibt sich eine Fahrzeit von 46,5 Minuten.

In der Gegenrichtung hat die B** der A** die folgenden Zugtrassen angeboten:

Verkehrsstation		Minute
Salzburg Hbf	ab	12,0
Neumarkt/W.	an	29,0
Neumarkt/W.	an	31,0
Vöcklabruck	Durch	55,1
Attnang-Puchheim	an	58,5
Attnang-Puchheim	ab	00,5

*Tabelle 9: Der A** zwischen Salzburg Hbf und Attnang-Puchheim angebotene Trassen*

⁷ Stellungnahme der B** vom 29.07.2022, 3.

Die B** hat die Zugtrassen ohne Halt in Vöcklabruck angeboten, um die aufgrund von Bauarbeiten zwischen Linz Hbf und Salzburg Hbf notwendige Fahrzeitverlängerung möglichst gering zu halten.⁸

Mit einem Entfall des Halts in Vöcklabruck würden zahlreiche Anschlussverbindungen verloren gehen, insbesondere zur Kammererbahn, zur Schnellbahn Richtung Vöcklamarkt sowie zu regionalen Busverbindungen.

4) Pünktlichkeit

Die Railjet- und Railjet-Express-Züge der A** wiesen im Abschnitt Wien Hbf – Salzburg Hbf die folgenden Pünktlichkeitswerte auf:⁹

	2021	Jänner bis Juni 2022
Railjet	92,4 %	88,8 %
Railjet-Express	83,0 %	74,2 %

Dabei wurden Züge als pünktlich gewertet, wenn sie höchstens 5:29 Minuten verspätet sind.

Österreichweit lag die Pünktlichkeit der Personenfernverkehrszüge aller Eisenbahnverkehrsunternehmen (ebenfalls anhand des Pünktlichkeitsschwellwerts von 5:29 Minuten gemessen) im Jahr 2021 bei 88,6 %.¹⁰

Die Züge der DB Fernverkehr AG in Deutschland wiesen im Jahr 2021 eine Pünktlichkeit von 75,2 % auf.¹¹ Im ersten Halbjahr 2022 lag die Pünktlichkeit der Züge der DB Fernverkehr AG bei 69,6 %.¹² Züge werden dabei als pünktlich gewertet, wenn sie weniger als sechs Minuten verspätet sind.

⁸ Stellungnahme der B** vom 29.07.2022, 5.

⁹ Stellungnahme der B** vom 04.08.2022, 2.

¹⁰ Schienen-Control, Jahresbericht 2021, 99, abrufbar unter <https://www.schienencontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schienen-Control/1f-Publikationen/Jahresbericht-2021.pdf>.

¹¹ Deutsche Bahn, Integrierter Bericht 2021, abrufbar unter https://ibir.deutschebahn.com/2021/fileadmin/pdf/DB_IB21_web_01.pdf.

¹² Deutsche Bahn, Integrierter Zwischenbericht Januar - Juni 2022, <https://www.deutschebahn.com/resource/blob/8520294/fac70a7965ea747ba546d0fe30856a85/Zwischenbericht2022-data.pdf>.

5) Verkehrstechnik
a. Fahrzeitermittlung

Die Beförderungszeit eines Zugs setzt sich aus der technischen Fahrzeit (reine Fahrzeit), Haltezeiten und Fahrzeitreserven zusammen. Die reine Fahrzeit ist die aus fahrdynamischen Rechnungen ermittelte Fahrzeit. Diese wird durch drei Parameter beeinflusst:

- Zugeigenschaften:
 - Masse des Zuges
 - Zugkraft-Geschwindigkeitsdiagramm
 - Fahrzeugwiderstand
 - Zulässige Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges
 - Wirkungsgrad

- Strecke:
 - Steigungen
 - Krümmungen
 - Zulässige Höchstgeschwindigkeit der Strecke
 - Signalstandorte
 - Lage der Betriebsstellen
 - Tunnel

- Betriebliche Belange:
 - Fahrplan
 - Einzuhaltende Durchfahrzeiten
 - Betriebsstellen
 - Langsamfahrstellen
 - Strecke eingleisig oder zweigleisig

Die Zugkraft des Triebfahrzeuges ist bestimmt durch die Bauart. Die A** hat die Zugtrassen für den Railjet zwischen Wien Hbf und Salzburg Hbf für Triebfahrzeuge der Reihe 1116 bzw 1216 mit einer Stundenleistung von 6400 kW bestellt. Die Höchstgeschwindigkeit des Triebfahrzeuges und der Wagen beträgt 230 km/h. Im Abschnitt Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf ist streckenseitig eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h vorgegeben.

Für ein Zugpaar hat die A** Zugtrassen für einen Triebwagen des Typs Stadler KISS (Baureihe 9385 4010) bestellt. Dieser ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h zugelassen und hat eine Stundenleistung von 4000 kW.

b. Fahrzeitreserven

Fahrzeitreserven (oder auch Fahrzeitzuschläge) sind Zuschläge zur technischen Fahrzeit und gliedern sich in Regelzuschläge und Sonderzuschläge. Diese werden abhängig von der Zugtrasse unterlegt. Der Regelzuschlag dient zur Sicherstellung der Qualitätsanforderungen des Fahrplans und wird als prozentueller Anteil der Fahrzeit angegeben.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2023 der B** sehen für die Zugtrassenkonstruktion (unter anderem) in der Relation Linz Hbf – Salzburg Hbf für schnell verkehrende Züge als Regelzuschlag zumindest 7 % vor.¹³ Der UIC-Kodex 451-1 über Fahrzeitzuschläge sieht für v_{\max} 230 km/h und 393t einen Regelzuschlag von zumindest 6 % vor, für v_{\max} 160 km/h und 393t zumindest 4 %.¹⁴ Der UIC-Kodex 451-1 verfolgt das Ziel, einheitliche Regelungen für die Erstellung von Fahrplänen in Bezug auf Fahrzeitzuschläge festzulegen, um die pünktliche Betriebsabwicklung auf den von Reise- und Güterzügen des internationalen Verkehrs befahrenen Strecken zu gewährleisten und Empfehlungen für den Binnenverkehr der Bahnen zu geben. Gleichzeitig soll den technischen Diensten, die mit der Instandhaltung der Bahnanlagen beauftragt sind, ein zeitlicher Rahmen für die Durchführung ihrer Arbeiten gegeben werden.¹⁵

Der baustellenbedingte Sonderzuschlag wird entsprechend der spezifischen Anforderungen ermittelt. Für die Weststrecke zwischen Linz Hbf und Salzburg Hbf ist für 2023 ein Sonderzuschlag von sechs Minuten vorgesehen, wobei auf den Abschnitt Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf eine Minute entfällt.¹⁶

¹³ Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2023 der B**, Kapitel 4.2.2 „Rahmenbedingungen für die Planungen“.

¹⁴ UIC-Kodex 451-1 (2000): In den Fahrplänen vorzusehende Fahrzeitzuschläge, um die pünktliche Betriebsabwicklung zu gewährleisten – Fahrzeitzuschläge 9.

¹⁵ UIC-Kodex 451-1 (2000) 1.

¹⁶ Anhang „Geschwindigkeitseinschränkungen durch Großbaustellen“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2023 der B**.

c. Haltezeit

Die Zeitanteile eines Haltes sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der B** legen die Mindestaufenthaltszeit in Unterwegsbahnhöfen und Haltestellen im Personenfernverkehr mit zwei Minuten fest. Entsprechend Erfahrungswerten aus ähnlichen Rahmenbedingungen und/oder aus vorherigen Netzfahrplanperioden bzw. Auswertungen von Ist-Fahrplänen können von der B** abweichende Mindestaufenthaltszeiten festgelegt werden.¹⁷

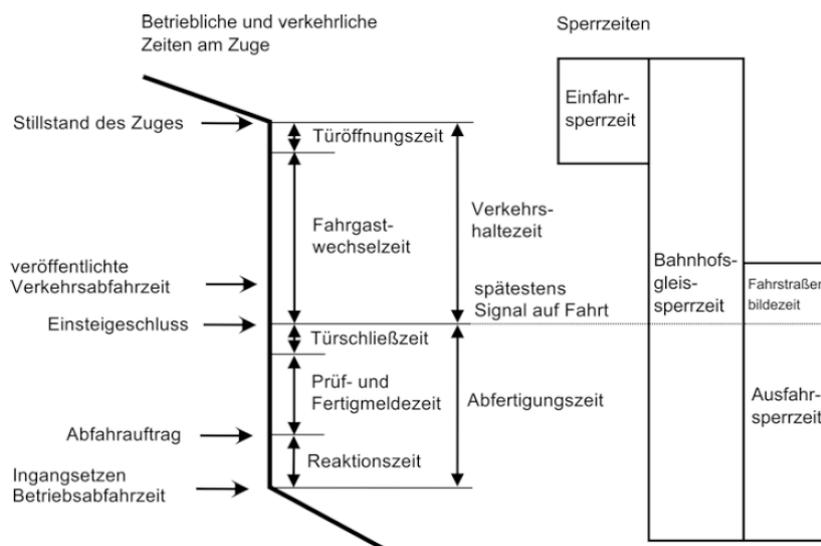


Abbildung 1: Zeitanteile eines Verkehrshalts im Personenverkehr (entnommen aus Pachtl (2021), Systemtechnik des Schienenverkehrs 206)

Die Haltezeit setzt sich aus der Verkehrshaltezeit und der Abfertigungszeit zusammen. Die Verkehrshaltezeit ist die Zeitspanne vom Stillstand des Zuges bis zum Einsteigeschluss. Die Abfertigungszeit beginnt mit dem Einsteigeschluss und endet mit Ingangsetzen des Zuges (Betriebsabfahrzeit).¹⁸ Für eine Railjet-Garnitur setzt sich die Abfertigungszeit wie folgt zusammen:

Abfertigungszeit	Zeit in Sekunden
Türschließzeit	9
Prüf- und Fertigungsmeldezeit	6
Reaktionszeit	3

Die Abfertigungszeit besteht aus den Komponenten Türschließzeit, Prüf- und Fertigungsmeldezeit sowie Reaktionszeit des Triebfahrzeugführers. Die Türschließzeit umfasst das zentrale Schließen aller Türen, welches vom Zugführer durchgeführt wird. Danach prüft der Zugführer diese Tätigkeit und meldet den beendeten Vorgang dem Triebfahrzeugführer (Prüf- und Fertigungsmeldezeit). Die Reaktionszeit des Triebfahrzeugführers umfasst dann das

¹⁷ Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2023 der B**, Kapitel 4.2.2 „Rahmenbedingungen für die Planungen“.

¹⁸ Pachtl (2021), Systemtechnik des Schienenverkehrs 205.

Reagieren auf die Fertigungsmeldung und das Ingangsetzen des Zuges. Die gesamte Zeit beträgt, wie die Tabelle zeigt, für den hier eingesetzten Railjet 18 Sekunden. Für eine Garnitur der Baureihe 9385 4010 verkürzt sich der Abfertigungsprozess dadurch, dass der Triebfahrzeugführer die Abfertigung alleine (ohne Zugführer) vornimmt.

Unter Zugfolgezeit versteht man den Zeitabstand zwischen zwei unmittelbar aufeinanderfolgenden Zügen bezogen auf das Passieren eines Fahrzeitmesspunktes oder auf die Einfahrt in einen Streckenabschnitt.¹⁹

Die Zugfolgezeit besteht aus

- Fahrstraßenbildezeit: das ist jene Zeit, die zum Stellen der Fahrstraße benötigt wird, die hauptsächlich von Bedienungs- bzw technischen Reaktionszeiten abhängig ist.
- Signalsichtzeit: das ist die Zeit für das sichere Erkennen des Vorsignales durch den Triebfahrzeugführer, um entsprechend reagieren zu können.
- Annäherungsfahrzeit: das ist die Fahrzeit zwischen Vor- und Hauptsignal.
- Fahrzeit im Blockabschnitt: das ist die Fahrzeit zwischen den Blocksignalen.
- Räumfahrzeit: das ist die Zeit vom Erreichen des Signals am Ende des Blockabschnitts bis zum Freifahren der Signalzugschlussstelle (= Ende des Durchrutschweges) mit der letzten Achse.
- Fahrstraßenauflösezeit: Das sind Bedienungs- bzw technische Reaktionszeiten bis zum Erreichen der Grundstellung.²⁰

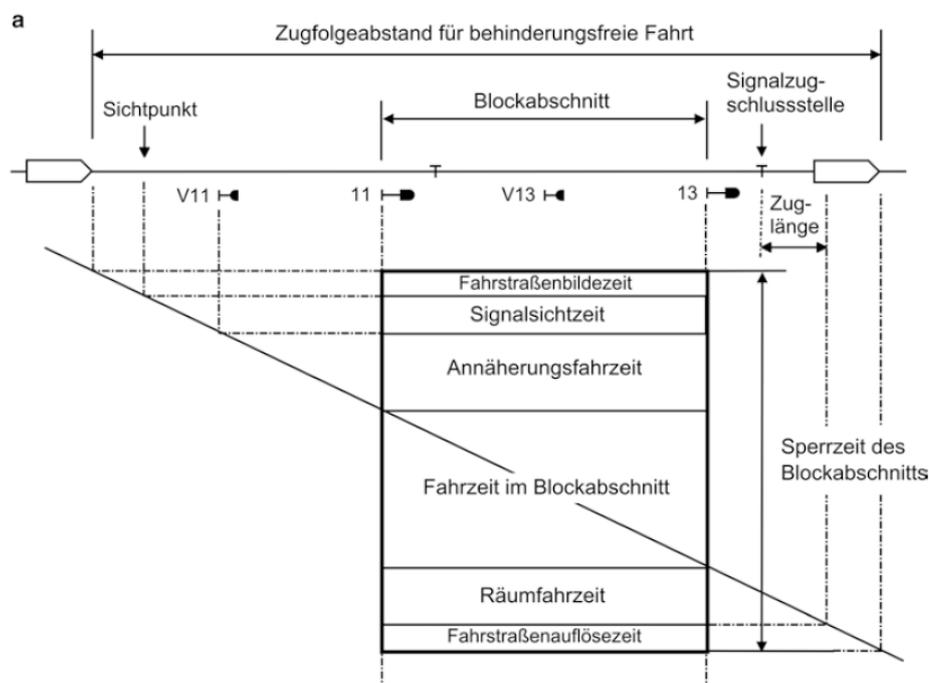


Abbildung 2: Zugfolgezeit (entnommen aus Pachl (2021), Systemtechnik des Schienenverkehrs 53)

¹⁹ Pachl (2021), Systemtechnik des Schienenverkehrs 302.

²⁰ Pachl (2021), Systemtechnik des Schienenverkehrs 52.

6) Zuweisung von Zugtrassen

Der A** werden mit dem vorliegenden Bescheid Zugtrassen im Streckenabschnitt Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf zugewiesen. Für die Berechnungen der Fahrzeiten wurde das Fahrplanbearbeitungssystem FBS benutzt. Den Berechnungen für diesen Streckenabschnitt wurden ein Wagenzuggewicht von 393 Tonnen, ein Triebfahrzeug der Baureihe 1116 bzw 1216 (Höchstgeschwindigkeit 160 km/h im betroffenen Abschnitt), eine Gesamtzuglänge von 205 Metern und Betriebsbremsleistung von 155 % (Fahrtrichtung Salzburg) bzw 184 % (Fahrtrichtung Wien) zugrunde gelegt.

Für die Züge IC 460 und IC 461 ist diese Annahme konservativ, da hier als einzige Ausnahme die Baureihe 9385 4010 benutzt wird. Die Fahrzeitzuschläge sind in diesen Fällen sogar noch größer als bei den Railjets, da viermal zwei Achsen angetrieben werden statt zweimal zwei Achsen wie bei Triebfahrzeugen der Baureihe 1116 bzw 1216, die Garnitur kürzer ist und schlussendlich das Wagenzuggewicht geringer ausfällt als beim Railjet. Damit ergibt sich eine höhere Beschleunigung, die aufgrund der kürzeren Zuglänge früher beginnen kann.

Anhand dieser Berechnungen wurde für eine Systemstunde die folgende Zugtrasse konstruiert:

Verkehrsstation		Minute
Attnang-Puchheim	an	59,5
Attnang-Puchheim	ab	01,5
Vöcklabruck	an	05,3
Vöcklabruck	ab	06,8
Neumarkt/W.	an	30,6
Neumarkt/W.	ab	32,1
Salzburg Hbf	an	49,0

Tabelle 4: Zugewiesene Trassen mit Halten zwischen Attnang-Puchheim und Salzburg Hbf

Der Fahrzeitberechnung wurde der Regelzuschlag von 7 % sowie der Bauzuschlag von einer Minute für den Abschnitt Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf entsprechend dem Anhang „Geschwindigkeitseinschränkungen durch Großbaustellen“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2023 zugrunde gelegt. Der Bauzuschlag (Sonderzuschlag) von einer Minute wurde gleichmäßig über die ganze Strecke verteilt. Hinzu kommt ein Einfahrzuschlag von 0,4 Min in Salzburg Hbf, da der Railjet in der Regel nicht das durchgehende Hauptgleis nutzt und daher bei Einfahrt seine Geschwindigkeit zusätzlich reduzieren muss.

Die Abfahrtszeit in Attnang-Puchheim wurde zur Minute 01,5 der Stunde festgesetzt. Dies entspricht dem Anbot der B**. Die A** hat eine Abfahrt zur Minute 02:00 bestellt. Die Vorverlegung der Abfahrt um eine halbe Minute dient der Steigerung der Betriebsqualität, zumal in den Fahrplanaushängen für den Fahrgast die Abfahrtsminute 01 verlautbart wird und bei geringem Fahrgastwechsel bei bestehender Verspätung diese mit einer früheren Abfahrtszeit reduziert wird.

Für die Verkehrsstationen Vöcklabruck und Neumarkt am Wallersee wurde die Haltezeit mit 1,5 Minuten festgesetzt. Diese Haltedauer liegt unter der Mindestaufenthaltszeit gemäß Kapitel

„4.2.2 Rahmenbedingungen für die Planungen“ der Schienennetz-Nutzungsbedingungen der B** – diese sehen für Unterwegsbahnhöfe und Haltestellen im Personenfernverkehr eine Mindestaufenthaltszeit von zwei Minuten vor. Allerdings wird in Kapitel 4.2.2 die Möglichkeit vorgesehen, aufgrund von Erfahrungswerten von den Mindestaufenthaltszeiten abzuweichen. Dementsprechend hat die B** der A** auch in den Netzfahrplanperioden 2021 und 2022 einen Halt mit einer Dauer von nur 1,5 Minuten in den Verkehrsstationen Vöcklabruck und Neumarkt am Wallersee zugewiesen, obwohl die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2021 und 2022 (wie jene für 2023) eine Mindestaufenthaltszeit von zwei Minuten vorsehen.

Ein Einfahr- oder Ausfahrzuschlag ist in Vöcklabruck nicht erforderlich, da das durchgehende Hauptgleis genutzt wird. Berücksichtigt wurde aber ein Brems- und Anfahrzuschlag von einer Minute für den Halt. Dieser Zuschlag ergibt sich automatisch aus dem Fahrplankonstruktionssystem.

Auch in Neumarkt am Wallersee wird die Haltezeit mit 1,5 Minuten festgelegt. Ein Einfahr - oder Ausfahrzuschlag ist nicht erforderlich, da das durchgehende Hauptgleis genutzt wird und somit nicht in die Ablenkung gefahren werden muss. Berücksichtigt wurde aber ein Brems- und Anfahrzuschlag von 0,9 Minuten für den Halt. Dieser Zuschlag ergibt sich automatisch aus dem Fahrplankonstruktionssystem.

Als Ankunft des Railjet wird in Salzburg Hbf die Minute 49,0 festgesetzt. Damit besteht ein Zugfolgeabstand zum nachfolgenden Railjet Express von drei Minuten. Bei der Ankunft des Railjet zur Minute 49,0 ist der Railjet Express erst kurz vor der Haltestelle Salzburg Kasern. Damit bleibt ein Blockabschnitt zwischen den beiden Zügen frei. Der nachfolgende Railjet Express kann ungehindert den Blockabschnitt vor dem Bahnhof Salzburg Hbf befahren und sodann in den Bahnhof Salzburg Hbf einfahren, sobald der Railjet sein Bahnsteiggleis vollständig erreicht hat. Der für die Betriebsqualität erforderliche Zugfolgeabstand von drei Minuten ist damit gegeben.

Anhand der oben genannten Parameter lassen sich die folgenden Zugtrassen, einschließlich Durchfahrtszeiten und Zwischenhalten, konstruieren:

	RJ 668	RJ 848	RJ 540	RJ 542	RJ 544	RJ 546	RJ 596	RJ 860	RJ 640	RJ 642	RJ 644
Attnang-Puchheim	(A) 6.01,5	7.01,5	8.01,5	9.01,5	10.01,5	(B) 11.01,5	(C) 11.01,5	12.01,5	13.01,5	14.01,5	15.01,5
Sbl At 1	" 6.03,2	7.03,2	8.03,2	9.03,2	10.03,2	" 11.03,2	" 11.03,2	12.03,2	13.03,2	14.03,2	15.03,2
Vocklabruck	o " 6.05,3	7.05,3	8.05,3	9.05,3	10.05,3	" 11.05,3	" 11.05,3	12.05,3	13.05,3	14.05,3	15.05,3
	" 6.06,8	7.06,8	8.06,8	9.06,8	10.06,8	" 11.06,8	" 11.06,8	12.06,8	13.06,8	14.06,8	15.06,8
Abzw Vk 1	" 6.08,6	7.08,6	8.08,6	9.08,6	10.08,6	" 11.08,6	" 11.08,6	12.08,6	13.08,6	14.08,6	15.08,6
Timelkam	" 6.10,0	7.10,0	8.10,0	9.10,0	10.10,0	" 11.10,0	" 11.10,0	12.10,0	13.10,0	14.10,0	15.10,0
Sbl Tm 1	" 6.11,3	7.11,3	8.11,3	9.11,3	10.11,3	" 11.11,3	" 11.11,3	12.11,3	13.11,3	14.11,3	15.11,3
Neukirchen-Gampern	" 6.11,6	7.11,6	8.11,6	9.11,6	10.11,6	" 11.11,6	" 11.11,6	12.11,6	13.11,6	14.11,6	15.11,6
Redl-Zipf	" 6.12,7	7.12,7	8.12,7	9.12,7	10.12,7	" 11.12,7	" 11.12,7	12.12,7	13.12,7	14.12,7	15.12,7
Vöcklamarkt	" 6.15,0	7.15,0	8.15,0	9.15,0	10.15,0	" 11.15,0	" 11.15,0	12.15,0	13.15,0	14.15,0	15.15,0
Frankenmarkt	" 6.17,8	7.17,8	8.17,8	9.17,8	10.17,8	" 11.17,8	" 11.17,8	12.17,8	13.17,8	14.17,8	15.17,8
Sbl Fm 1	" 6.19,4	7.19,4	8.19,4	9.19,4	10.19,4	" 11.19,4	" 11.19,4	12.19,4	13.19,4	14.19,4	15.19,4
Üst Fm 2	" 6.21,3	7.21,3	8.21,3	9.21,3	10.21,3	" 11.21,3	" 11.21,3	12.21,3	13.21,3	14.21,3	15.21,3
Pondorf	" 6.22,0	7.22,0	8.22,0	9.22,0	10.22,0	" 11.22,0	" 11.22,0	12.22,0	13.22,0	14.22,0	15.22,0
Sbl Fm 3	" 6.22,3	7.22,3	8.22,3	9.22,3	10.22,3	" 11.22,3	" 11.22,3	12.22,3	13.22,3	14.22,3	15.22,3
Ederbauer	" 6.23,8	7.23,8	8.23,8	9.23,8	10.23,8	" 11.23,8	" 11.23,8	12.23,8	13.23,8	14.23,8	15.23,8
Sbl Edb 1	" 6.25,8	7.25,8	8.25,8	9.25,8	10.25,8	" 11.25,8	" 11.25,8	12.25,8	13.25,8	14.25,8	15.25,8
Oberhofen-Zell am Moos	" 6.26,0	7.26,0	8.26,0	9.26,0	10.26,0	" 11.26,0	" 11.26,0	12.26,0	13.26,0	14.26,0	15.26,0
Straßwalchen	" 6.27,9	7.27,9	8.27,9	9.27,9	10.27,9	" 11.27,9	" 11.27,9	12.27,9	13.27,9	14.27,9	15.27,9
Steindf. b. Str.	" 6.29,2	7.29,2	8.29,2	9.29,2	10.29,2	" 11.29,2	" 11.29,2	12.29,2	13.29,2	14.29,2	15.29,2
Neumarkt am Wallersee	o " 6.30,6	7.30,6	8.30,6	9.30,6	10.30,6	" 11.30,6	" 11.30,6	12.30,6	13.30,6	14.30,6	15.30,6
	" 6.32,1	7.32,1	8.32,1	9.32,1	10.32,1	" 11.32,1	" 11.32,1	12.32,1	13.32,1	14.32,1	15.32,1
Sbl Nst 1	" 6.33,6	7.33,6	8.33,6	9.33,6	10.33,6	" 11.33,6	" 11.33,6	12.33,6	13.33,6	14.33,6	15.33,6
Kösendorf Weng	" 6.35,2	7.35,2	8.35,2	9.35,2	10.35,2	" 11.35,2	" 11.35,2	12.35,2	13.35,2	14.35,2	15.35,2
Üst Nst 2	" 6.35,5	7.35,5	8.35,5	9.35,5	10.35,5	" 11.35,5	" 11.35,5	12.35,5	13.35,5	14.35,5	15.35,5
Wallersee	" 6.36,5	7.36,5	8.36,5	9.36,5	10.36,5	" 11.36,5	" 11.36,5	12.36,5	13.36,5	14.36,5	15.36,5
Sbl Nst 3	" 6.36,6	7.36,6	8.36,6	9.36,6	10.36,6	" 11.36,6	" 11.36,6	12.36,6	13.36,6	14.36,6	15.36,6
Seekirchen a. W.	" 6.38,6	7.38,6	8.38,6	9.38,6	10.38,6	" 11.38,6	" 11.38,6	12.38,6	13.38,6	14.38,6	15.38,6
Sbl See 1	" 6.40,5	7.40,5	8.40,5	9.40,5	10.40,5	" 11.40,5	" 11.40,5	12.40,5	13.40,5	14.40,5	15.40,5
Eugendorf	" 6.40,7	7.40,7	8.40,7	9.40,7	10.40,7	" 11.40,7	" 11.40,7	12.40,7	13.40,7	14.40,7	15.40,7
Hallwang-Elixhausen	" 6.42,6	7.42,6	8.42,6	9.42,6	10.42,6	" 11.42,6	" 11.42,6	12.42,6	13.42,6	14.42,6	15.42,6
Sbl Hw 1	" 6.43,7	7.43,7	8.43,7	9.43,7	10.43,7	" 11.43,7	" 11.43,7	12.43,7	13.43,7	14.43,7	15.43,7
Üst Hw 2	" 6.45,3	7.45,3	8.45,3	9.45,3	10.45,3	" 11.45,3	" 11.45,3	12.45,3	13.45,3	14.45,3	15.45,3
Salzburg Kasern	" 6.45,7	7.45,7	8.45,7	9.45,7	10.45,7	" 11.45,7	" 11.45,7	12.45,7	13.45,7	14.45,7	15.45,7
Abzw Hw 3	" 6.46,4	7.46,4	8.46,4	9.46,4	10.46,4	" 11.46,4	" 11.46,4	12.46,4	13.46,4	14.46,4	15.46,4
Salzburg Hbf	o (A) 6.49,0	7.49,0	8.49,0	9.49,0	10.49,0	(B) 11.49,0	(C) 11.49,0	12.49,0	13.49,0	14.49,0	15.49,0

	RJ 646	RJ 648	RJ 698	RJ 740	RJ 742	RJ 744	RJ 746	RJ 748	RJ 840	IC 460
Attnang-Puchheim	16.01,5	(B) 17.01,5	(C) 17.01,5	18.01,5	19.01,5	20.01,5	21.01,5	22.01,5	23.01,5	(D) 0.01,5
Sbl At 1	16.03,2	" 17.03,2	" 17.03,2	18.03,2	19.03,2	20.03,2	21.03,2	22.03,2	23.03,2	" 0.03,2
Vöcklabruck	o 16.05,3	" 17.05,3	" 17.05,3	18.05,3	19.05,3	20.05,3	21.05,3	22.05,3	23.05,3	" 0.05,3
Abzw Vk 1	16.06,8	" 17.06,8	" 17.06,8	18.06,8	19.06,8	20.06,8	21.06,8	22.06,8	23.06,8	" 0.06,8
Timelkam	16.10,0	" 17.10,0	" 17.10,0	18.10,0	19.10,0	20.10,0	21.10,0	22.10,0	23.10,0	" 0.10,0
Sbl Tm 1	16.11,3	" 17.11,3	" 17.11,3	18.11,3	19.11,3	20.11,3	21.11,3	22.11,3	23.11,3	" 0.11,3
Neukirchen-Gampem	16.11,6	" 17.11,6	" 17.11,6	18.11,6	19.11,6	20.11,6	21.11,6	22.11,6	23.11,6	" 0.11,6
Redl-Zipf	16.12,7	" 17.12,7	" 17.12,7	18.12,7	19.12,7	20.12,7	21.12,7	22.12,7	23.12,7	" 0.12,7
Vöcklamarkt	16.15,0	" 17.15,0	" 17.15,0	18.15,0	19.15,0	20.15,0	21.15,0	22.15,0	23.15,0	" 0.15,0
Frankenmarkt	16.17,8	" 17.17,8	" 17.17,8	18.17,8	19.17,8	20.17,8	21.17,8	22.17,8	23.17,8	" 0.17,8
Sbl Fm 1	16.19,4	" 17.19,4	" 17.19,4	18.19,4	19.19,4	20.19,4	21.19,4	22.19,4	23.19,4	" 0.19,4
Üst Fm 2	16.21,3	" 17.21,3	" 17.21,3	18.21,3	19.21,3	20.21,3	21.21,3	22.21,3	23.21,3	" 0.21,3
Pöndorf	16.22,0	" 17.22,0	" 17.22,0	18.22,0	19.22,0	20.22,0	21.22,0	22.22,0	23.22,0	" 0.22,0
Sbl Fm 3	16.22,3	" 17.22,3	" 17.22,3	18.22,3	19.22,3	20.22,3	21.22,3	22.22,3	23.22,3	" 0.22,3
Ederbauer	16.23,8	" 17.23,8	" 17.23,8	18.23,8	19.23,8	20.23,8	21.23,8	22.23,8	23.23,8	" 0.23,8
Sbl Edb 1	16.25,8	" 17.25,8	" 17.25,8	18.25,8	19.25,8	20.25,8	21.25,8	22.25,8	23.25,8	" 0.25,8
Oberhofen-Zell am Moos	16.26,0	" 17.26,0	" 17.26,0	18.26,0	19.26,0	20.26,0	21.26,0	22.26,0	23.26,0	" 0.26,0
Straßwalchen	16.27,9	" 17.27,9	" 17.27,9	18.27,9	19.27,9	20.27,9	21.27,9	22.27,9	23.27,9	" 0.27,9
Steindf. b. Str.	16.29,2	" 17.29,2	" 17.29,2	18.29,2	19.29,2	20.29,2	21.29,2	22.29,2	23.29,2	" 0.29,2
Neumarkt am Wallersee	o 16.30,6	" 17.30,6	" 17.30,6	18.30,6	19.30,6	20.30,6	21.30,6	22.30,6	23.30,6	" 0.30,6
	16.32,1	" 17.32,1	" 17.32,1	18.32,1	19.32,1	20.32,1	21.32,1	22.32,1	23.32,1	" 0.32,1
Sbl Nst 1	16.33,6	" 17.33,6	" 17.33,6	18.33,6	19.33,6	20.33,6	21.33,6	22.33,6	23.33,6	" 0.33,6
Kösendorf Weng	16.35,2	" 17.35,2	" 17.35,2	18.35,2	19.35,2	20.35,2	21.35,2	22.35,2	23.35,2	" 0.35,2
Üst Nst 2	16.35,5	" 17.35,5	" 17.35,5	18.35,5	19.35,5	20.35,5	21.35,5	22.35,5	23.35,5	" 0.35,5
Wallersee	16.36,5	" 17.36,5	" 17.36,5	18.36,5	19.36,5	20.36,5	21.36,5	22.36,5	23.36,5	" 0.36,5
Sbl Nst 3	16.36,6	" 17.36,6	" 17.36,6	18.36,6	19.36,6	20.36,6	21.36,6	22.36,6	23.36,6	" 0.36,6
Seekirchen a. W.	16.38,6	" 17.38,6	" 17.38,6	18.38,6	19.38,6	20.38,6	21.38,6	22.38,6	23.38,6	" 0.38,6
Sbl See 1	16.40,5	" 17.40,5	" 17.40,5	18.40,5	19.40,5	20.40,5	21.40,5	22.40,5	23.40,5	" 0.40,5
Eugendorf	16.40,7	" 17.40,7	" 17.40,7	18.40,7	19.40,7	20.40,7	21.40,7	22.40,7	23.40,7	" 0.40,7
Hallwang-Elixhausen	16.42,6	" 17.42,6	" 17.42,6	18.42,6	19.42,6	20.42,6	21.42,6	22.42,6	23.42,6	" 0.42,6
Sbl Hw 1	16.43,7	" 17.43,7	" 17.43,7	18.43,7	19.43,7	20.43,7	21.43,7	22.43,7	23.43,7	" 0.43,7
Üst Hw 2	16.45,3	" 17.45,3	" 17.45,3	18.45,3	19.45,3	20.45,3	21.45,3	22.45,3	23.45,3	" 0.45,3
Salzburg Kasem	16.45,7	" 17.45,7	" 17.45,7	18.45,7	19.45,7	20.45,7	21.45,7	22.45,7	23.45,7	" 0.45,7
Abzw Hw 3	16.46,4	" 17.46,4	" 17.46,4	18.46,4	19.46,4	20.46,4	21.46,4	22.46,4	23.46,4	" 0.46,4
Salzburg Hbf	o 16.49,0	(B) 17.49,0	(C) 17.49,0	18.49,0	19.49,0	20.49,0	21.49,0	22.49,0	23.49,0	(D) 0.49,0

(A) = Montag-Freitag, nicht 26.12.; 6.1.; 10.4.; 1., 18., 29.5.; 8.6.; 15.8.; 26.10.; 1.11.
 (B) = täglich ab 11.06.2023
 (C) = täglich bis 10.06.2023
 (D) = täglich außer Samstag (Abfahrt Wien) bis 03.06.2023; täglich ab 04.06.2023

Tabelle 11: Zugewiesene Trassen für den Railjet Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf mit Halten

Die folgende Abbildung zeigt den Bildfahrplan Attnang-Puchheim (abgekürzt At) bis Salzburg Hbf (Sb) für den Railjet Express und den Railjet in Fahrtrichtung Salzburg Hbf. Die obere Linie zeigt die Trasse für den Railjet mit der Abfahrt zur Minute 1,5. Erkennbar sind die Halte in Vöcklabruck (Vk) knapp nach der vollen Stunde und in Neumarkt am Wallersee (NstK1) zur halben Stunde, wobei die Haltedauer jeweils 1,5 Minuten beträgt.

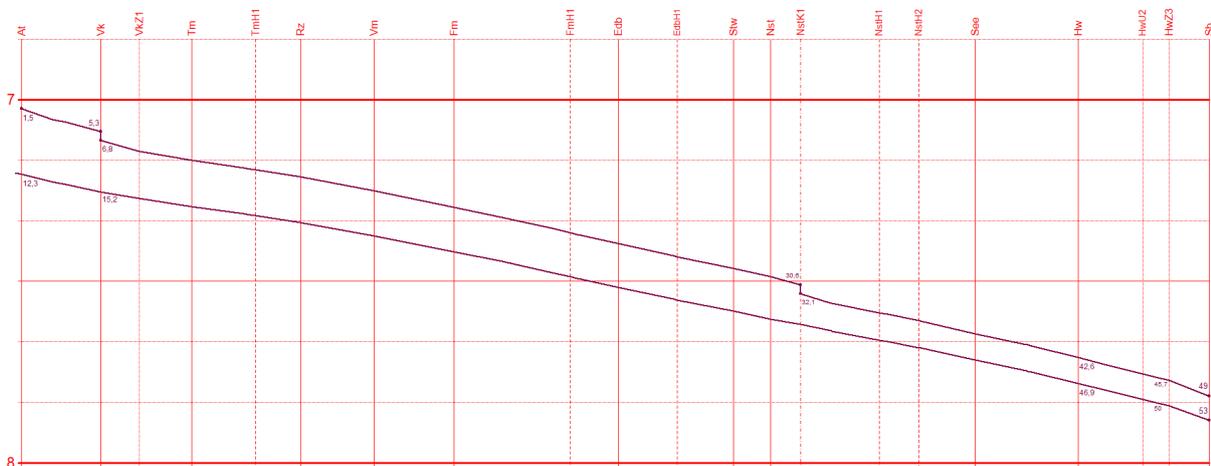


Abbildung 3: Weg-Zeit-Diagramm Bildfahrplan Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf für den RJX und RJ in Fahrtrichtung Salzburg

In der Gegenrichtung Salzburg Hbf – Attnang-Puchheim fährt der Railjet zur Minute 12 in Salzburg Hbf ab. Dies entspricht dem Angebot der B**. Die A** hat eine Abfahrt zur Minute 11 bestellt. Die Abfahrt zur Minute 12 dient der Herstellung eines ausreichenden Zugfolgeabstands und damit der Betriebsqualität. Die Fahrtrichtung Wien ist qualitativ kritischer als die Fahrtrichtung Salzburg, da der Railjet dem Railjet Express folgt, welcher aus Deutschland kommend verspätungsanfällig ist. Wie gezeigt liegen die Pünktlichkeitswerte im Fernverkehr in Deutschland unter jenen des Fernverkehrs in Österreich.

Mit der Abfahrt zur Minute 12 kann der Railjet in einem Vier-Minuten-Abstand dem Railjet Express folgen, welcher zur Minute 08 in Salzburg Hbf abfährt. Diese Abfahrt ist möglich, sobald der Railjet Express das Hauptsignal bei km 311,179 vollständig passiert hat, somit der Raumabstand zwischen dem Bahnhof Salzburg Hbf und dem Hauptsignal frei wird, die Fahrstraße aufgelöst ist sowie die Fahrstraße für den Railjet gestellt ist. Mit dem Vier-Minuten-Abstand ist ein ausreichender Abstand zum vorausfahrenden Railjet Express sichergestellt. Daher wird dem Railjet in Fahrtrichtung Wien die folgende Trasse zugewiesen:

Verkehrsstation		Minute
Salzburg Hbf	ab	12,0
Neumarkt/W.	an	28,2
Neumarkt/W.	ab	29,7
Vöcklabruck	an	52,9
Vöcklabruck	ab	54,4
Attnang-Puchheim	an	58,1
Attnang-Puchheim	ab	00,1

Tabelle 12: Zugewiesene Trassen mit Halten zwischen Attnang-Puchheim und Salzburg Hbf

Anhand der oben genannten Parameter lassen sich die folgenden Zugtrassen, einschließlich Durchfahrtszeiten und Zwischenhalten, konstruieren:

	IC	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ
	461	541	543	545	547	549	641	691	643	645	865	
Salzburg Hbf	(A) 3.12,0	5.12,0	6.12,0	7.12,0	8.12,0	9.12,0	(B) 10.12,0	(C) 10.12,0	11.12,0	12.12,0	13.12,0	
Abzw Hw 3	" 3.14,4	5.14,4	6.14,4	7.14,4	8.14,4	9.14,4	" 10.14,4	" 10.14,4	11.14,4	12.14,4	13.14,4	
Salzburg Kasern	" 3.15,0	5.15,0	6.15,0	7.15,0	8.15,0	9.15,0	" 10.15,0	" 10.15,0	11.15,0	12.15,0	13.15,0	
Üst Hw 2	" 3.15,4	5.15,4	6.15,4	7.15,4	8.15,4	9.15,4	" 10.15,4	" 10.15,4	11.15,4	12.15,4	13.15,4	
Sbl Hw 1	" 3.17,0	5.17,0	6.17,0	7.17,0	8.17,0	9.17,0	" 10.17,0	" 10.17,0	11.17,0	12.17,0	13.17,0	
Hallwang-Elixhausen	" 3.18,1	5.18,1	6.18,1	7.18,1	8.18,1	9.18,1	" 10.18,1	" 10.18,1	11.18,1	12.18,1	13.18,1	
Eugendorf	" 3.20,0	5.20,0	6.20,0	7.20,0	8.20,0	9.20,0	" 10.20,0	" 10.20,0	11.20,0	12.20,0	13.20,0	
Sbl See 1	" 3.20,1	5.20,1	6.20,1	7.20,1	8.20,1	9.20,1	" 10.20,1	" 10.20,1	11.20,1	12.20,1	13.20,1	
Seekirchen a. W.	" 3.22,0	5.22,0	6.22,0	7.22,0	8.22,0	9.22,0	" 10.22,0	" 10.22,0	11.22,0	12.22,0	13.22,0	
Sbl Nst 3	" 3.23,7	5.23,7	6.23,7	7.23,7	8.23,7	9.23,7	" 10.23,7	" 10.23,7	11.23,7	12.23,7	13.23,7	
Wallersee	" 3.24,1	5.24,1	6.24,1	7.24,1	8.24,1	9.24,1	" 10.24,1	" 10.24,1	11.24,1	12.24,1	13.24,1	
Üst Nst 2	" 3.25,1	5.25,1	6.25,1	7.25,1	8.25,1	9.25,1	" 10.25,1	" 10.25,1	11.25,1	12.25,1	13.25,1	
Kösendorf Weng	" 3.25,4	5.25,4	6.25,4	7.25,4	8.25,4	9.25,4	" 10.25,4	" 10.25,4	11.25,4	12.25,4	13.25,4	
Sbl Nst 1	" 3.26,9	5.26,9	6.26,9	7.26,9	8.26,9	9.26,9	" 10.26,9	" 10.26,9	11.26,9	12.26,9	13.26,9	
Neumarkt am Wallersee	o " 3.28,2	5.28,2	6.28,2	7.28,2	8.28,2	9.28,2	" 10.28,2	" 10.28,2	11.28,2	12.28,2	13.28,2	
	" 3.29,7	5.29,7	6.29,7	7.29,7	8.29,7	9.29,7	" 10.29,7	" 10.29,7	11.29,7	12.29,7	13.29,7	
Steindf. b. Str.	" 3.31,2	5.31,2	6.31,2	7.31,2	8.31,2	9.31,2	" 10.31,2	" 10.31,2	11.31,2	12.31,2	13.31,2	
Straßwalchen	" 3.32,6	5.32,6	6.32,6	7.32,6	8.32,6	9.32,6	" 10.32,6	" 10.32,6	11.32,6	12.32,6	13.32,6	
Oberhofen-Zell am Moos	" 3.34,4	5.34,4	6.34,4	7.34,4	8.34,4	9.34,4	" 10.34,4	" 10.34,4	11.34,4	12.34,4	13.34,4	
Sbl Edb 1	" 3.34,5	5.34,5	6.34,5	7.34,5	8.34,5	9.34,5	" 10.34,5	" 10.34,5	11.34,5	12.34,5	13.34,5	
Ederbauer	" 3.36,6	5.36,6	6.36,6	7.36,6	8.36,6	9.36,6	" 10.36,6	" 10.36,6	11.36,6	12.36,6	13.36,6	
Sbl Fm 3	" 3.38,0	5.38,0	6.38,0	7.38,0	8.38,0	9.38,0	" 10.38,0	" 10.38,0	11.38,0	12.38,0	13.38,0	
Pondorf	" 3.38,4	5.38,4	6.38,4	7.38,4	8.38,4	9.38,4	" 10.38,4	" 10.38,4	11.38,4	12.38,4	13.38,4	
Üst Fm 2	" 3.39,1	5.39,1	6.39,1	7.39,1	8.39,1	9.39,1	" 10.39,1	" 10.39,1	11.39,1	12.39,1	13.39,1	
Sbl Fm 1	" 3.40,8	5.40,8	6.40,8	7.40,8	8.40,8	9.40,8	" 10.40,8	" 10.40,8	11.40,8	12.40,8	13.40,8	
Frankenmarkt	" 3.42,5	5.42,5	6.42,5	7.42,5	8.42,5	9.42,5	" 10.42,5	" 10.42,5	11.42,5	12.42,5	13.42,5	
Vöcklamarkt	" 3.45,2	5.45,2	6.45,2	7.45,2	8.45,2	9.45,2	" 10.45,2	" 10.45,2	11.45,2	12.45,2	13.45,2	
Redl-Zipf	" 3.47,4	5.47,4	6.47,4	7.47,4	8.47,4	9.47,4	" 10.47,4	" 10.47,4	11.47,4	12.47,4	13.47,4	
Neukirchen-Gampern	" 3.48,6	5.48,6	6.48,6	7.48,6	8.48,6	9.48,6	" 10.48,6	" 10.48,6	11.48,6	12.48,6	13.48,6	
Sbl Tm 1	" 3.48,7	5.48,7	6.48,7	7.48,7	8.48,7	9.48,7	" 10.48,7	" 10.48,7	11.48,7	12.48,7	13.48,7	
Timelkam	" 3.50,1	5.50,1	6.50,1	7.50,1	8.50,1	9.50,1	" 10.50,1	" 10.50,1	11.50,1	12.50,1	13.50,1	
Abzw Vk 1	" 3.51,5	5.51,5	6.51,5	7.51,5	8.51,5	9.51,5	" 10.51,5	" 10.51,5	11.51,5	12.51,5	13.51,5	
Vöcklabruck	o " 3.52,9	5.52,9	6.52,9	7.52,9	8.52,9	9.52,9	" 10.52,9	" 10.52,9	11.52,9	12.52,9	13.52,9	
	" 3.54,4	5.54,4	6.54,4	7.54,4	8.54,4	9.54,4	" 10.54,4	" 10.54,4	11.54,4	12.54,4	13.54,4	
Sbl At 1	" 3.56,2	5.56,2	6.56,2	7.56,2	8.56,2	9.56,2	" 10.56,2	" 10.56,2	11.56,2	12.56,2	13.56,2	
Attnang-Puchheim	o (A) 3.58,1	5.58,1	6.58,1	7.58,1	8.58,1	9.58,1	(B) 10.58,1	(C) 10.58,1	11.58,1	12.58,1	13.58,1	

	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ	RJ
	649	741	743	745	747	797	749/769	841	843	845
Salzburg Hbf	14.12,0	15.12,0	16.12,0	17.12,0	(B) 18.12,0	(C) 18.12,0	19.12,0	20.12,0	21.12,0	22.12,0
Abzw Hw 3	14.14,4	15.14,4	16.14,4	17.14,4	" 18.14,4	" 18.14,4	19.14,4	20.14,4	21.14,4	22.14,4
Salzburg Kasern	14.15,0	15.15,0	16.15,0	17.15,0	" 18.15,0	" 18.15,0	19.15,0	20.15,0	21.15,0	22.15,0
Üst Hw 2	14.15,4	15.15,4	16.15,4	17.15,4	" 18.15,4	" 18.15,4	19.15,4	20.15,4	21.15,4	22.15,4
Sbl Hw 1	14.17,0	15.17,0	16.17,0	17.17,0	" 18.17,0	" 18.17,0	19.17,0	20.17,0	21.17,0	22.17,0
Hallwang-Elixhausen	14.18,1	15.18,1	16.18,1	17.18,1	" 18.18,1	" 18.18,1	19.18,1	20.18,1	21.18,1	22.18,1
Eugendorf	14.20,0	15.20,0	16.20,0	17.20,0	" 18.20,0	" 18.20,0	19.20,0	20.20,0	21.20,0	22.20,0
Sbl See 1	14.20,1	15.20,1	16.20,1	17.20,1	" 18.20,1	" 18.20,1	19.20,1	20.20,1	21.20,1	22.20,1
Seekirchen a. W.	14.22,0	15.22,0	16.22,0	17.22,0	" 18.22,0	" 18.22,0	19.22,0	20.22,0	21.22,0	22.22,0
Sbl Nst 3	14.23,7	15.23,7	16.23,7	17.23,7	" 18.23,7	" 18.23,7	19.23,7	20.23,7	21.23,7	22.23,7
Wallersee	14.24,1	15.24,1	16.24,1	17.24,1	" 18.24,1	" 18.24,1	19.24,1	20.24,1	21.24,1	22.24,1
Üst Nst 2	14.25,1	15.25,1	16.25,1	17.25,1	" 18.25,1	" 18.25,1	19.25,1	20.25,1	21.25,1	22.25,1
Kösendorf Weng	14.25,4	15.25,4	16.25,4	17.25,4	" 18.25,4	" 18.25,4	19.25,4	20.25,4	21.25,4	22.25,4
Sbl Nst 1	14.26,9	15.26,9	16.26,9	17.26,9	" 18.26,9	" 18.26,9	19.26,9	20.26,9	21.26,9	22.26,9
Neumarkt am Wallersee	o 14.28,2	15.28,2	16.28,2	17.28,2	" 18.28,2	" 18.28,2	19.28,2	20.28,2	21.28,2	22.28,2
	14.29,7	15.29,7	16.29,7	17.29,7	" 18.29,7	" 18.29,7	19.29,7	20.29,7	21.29,7	22.29,7
Steindf. b. Str.	14.31,2	15.31,2	16.31,2	17.31,2	" 18.31,2	" 18.31,2	19.31,2	20.31,2	21.31,2	22.31,2
Straßwalchen	14.32,6	15.32,6	16.32,6	17.32,6	" 18.32,6	" 18.32,6	19.32,6	20.32,6	21.32,6	22.32,6
Oberhofen-Zell am Moos	14.34,4	15.34,4	16.34,4	17.34,4	" 18.34,4	" 18.34,4	19.34,4	20.34,4	21.34,4	22.34,4
Sbl Edb 1	14.34,5	15.34,5	16.34,5	17.34,5	" 18.34,5	" 18.34,5	19.34,5	20.34,5	21.34,5	22.34,5
Ederbauer	14.36,6	15.36,6	16.36,6	17.36,6	" 18.36,6	" 18.36,6	19.36,6	20.36,6	21.36,6	22.36,6
Sbl Fm 3	14.38,0	15.38,0	16.38,0	17.38,0	" 18.38,0	" 18.38,0	19.38,0	20.38,0	21.38,0	22.38,0
Pondorf	14.38,4	15.38,4	16.38,4	17.38,4	" 18.38,4	" 18.38,4	19.38,4	20.38,4	21.38,4	22.38,4
Üst Fm 2	14.39,1	15.39,1	16.39,1	17.39,1	" 18.39,1	" 18.39,1	19.39,1	20.39,1	21.39,1	22.39,1
Sbl Fm 1	14.40,8	15.40,8	16.40,8	17.40,8	" 18.40,8	" 18.40,8	19.40,8	20.40,8	21.40,8	22.40,8
Frankenmarkt	14.42,5	15.42,5	16.42,5	17.42,5	" 18.42,5	" 18.42,5	19.42,5	20.42,5	21.42,5	22.42,5
Vöcklamarkt	14.45,2	15.45,2	16.45,2	17.45,2	" 18.45,2	" 18.45,2	19.45,2	20.45,2	21.45,2	22.45,2
Redl-Zipf	14.47,4	15.47,4	16.47,4	17.47,4	" 18.47,4	" 18.47,4	19.47,4	20.47,4	21.47,4	22.47,4
Neukirchen-Gampern	14.48,6	15.48,6	16.48,6	17.48,6	" 18.48,6	" 18.48,6	19.48,6	20.48,6	21.48,6	22.48,6
Sbl Tm 1	14.48,7	15.48,7	16.48,7	17.48,7	" 18.48,7	" 18.48,7	19.48,7	20.48,7	21.48,7	22.48,7
Timelkam	14.50,1	15.50,1	16.50,1	17.50,1	" 18.50,1	" 18.50,1	19.50,1	20.50,1	21.50,1	22.50,1
Abzw Vk 1	14.51,5	15.51,5	16.51,5	17.51,5	" 18.51,5	" 18.51,5	19.51,5	20.51,5	21.51,5	22.51,5
Vöcklabruck	o 14.52,9	15.52,9	16.52,9	17.52,9	" 18.52,9	" 18.52,9	19.52,9	20.52,9	21.52,9	22.52,9
	14.54,4	15.54,4	16.54,4	17.54,4	" 18.54,4	" 18.54,4	19.54,4	20.54,4	21.54,4	22.54,4
Sbl At 1	14.56,2	15.56,2	16.56,2	17.56,2	" 18.56,2	" 18.56,2	19.56,2			

Für die Züge IC 460 und IC 461 wurde in der Zugtrassenkonstruktion ein Wagenzuggewicht von 216 Tonnen anstatt 550 Tonnen (wie im Anbot der B**) ²¹ hinterlegt. Die von der B** ihrem Anbot zugrunde gelegten 550 Tonnen sind nicht nachvollziehbar. Ein Triebwagen der Baureihe 9385 4010 mit einer Gesamtzuglänge von 104 Metern hat ein Wagenzuggewicht von 216 Tonnen, nicht jedoch von 550 Tonnen. ²²

Dieses geringere Wagenzuggewicht hat die Schienen-Control Kommission der Konstruktion der Zugtrasse auf dem gesamten Streckenabschnitt Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf zugrunde gelegt. Das Anbot der B** geht dagegen sowohl für den IC 460 als auch für den IC 461 von einem – ebenso nicht nachvollziehbaren – Wagenzuggewicht von null Tonnen aus. Die Betriebsvorschrift V3 der B** ²³ definiert das Wagenzuggewicht in § 22 wie folgt: „Das Wagenzuggewicht ist die Summe der Eigengewichte aller beförderten Fahrzeuge und der Gewichte ihrer Ladungen ausgenommen aller arbeitenden Tfz (*Anmerkung: Triebfahrzeuge*). Triebwagen/Triebzüge zählen immer zum Wagenzuggewicht.“

²¹ Stellungnahme der B** vom 29.07.2022, Beilage 1.

²² Typenblatt Elektrischer Doppelstocktriebzug KISS, abrufbar unter https://www.stadlerrail.com/media/pdf/kiss_dobls0710d.pdf.

²³ Betriebsvorschrift V3 der B** (Stand 12.06.2022), 34.

Wie der folgende Ausschnitt des Anbots der B** zeigt, reduziert sich das Wagenzuggewicht des IC 460 im Bahnhof Wien Meidling von 400 Tonnen auf Null Tonnen:

Zug	z460 IC (z460 / z460)				Zugname					
Geschäftszahl	T2023J009828-001 2023FV_460_00054_1_429				Qualitätsstufe	1				
Bestellt von/bis	11.12.2022 - 09.12.2023				Bestelltyp	Erstbestellung				
Vt-national	Wbf-At:(Sa) bis 2.Jun;ab 3.Jun! At-Mfl:(So) bis 3.Jun;ab 4.Jun									
Vt-international										
max. Fahrplanw.	WZG-Fpl: 550	Vmax-Fpl: 230	GZL-Fpl: 104	Bhmax-Fpl: 200						
Znr	Folge	BSC	Ank	Abf	Haltedr	Haltegr	WZG	GZL	Vmax	ETCS
460	1	Wbf, Wien Hauptbahnhof (in Wbf)	-	21:55:00	00:00:00	PH	400	104	100	J
460	2	Mlx, W.Mat.-Laxenburg (in Wbf)	-	21:57:00			400	104	100	J
460	3	Mat, Wien Matzleinsdorf (in Wbf)	-	21:58:30			400	104	100	J
460	4	Mi, Wien Meidling (in Wbf)	22:00:00	22:02:00	00:02:00	PH	0	104	160	J
460	5	Hez, Abzw Knoten Hetzendorf	-	22:04:00			0	104	160	J
460	109	At, Attnang-Puchheim	23:59:30	00:01:30	00:02:00	PH	0	104	160	J
460	110	At S11, Sbl At 1	-				0	104	160	J
460	111	Vk, Vöcklabruck	-	00:05:00	00:01:30	PH	0	104	160	J
460	112	Vk Z1, Abzw Vk 1	-	00:06:06			0	104	160	J
460	113	Tm, Timelkam	-	00:07:36			0	104	160	J
460	114	Tm S11, Sbl Tm 1	-				0	104	160	J
460	115	Tm H1, Neukirchen-Gampern	-				0	104	160	J
460	116	Rz, Redl-Zipf	-	00:10:18			0	104	160	J
460	117	Vm, Vöcklamarkt	-	00:12:36			0	104	160	J
460	118	Fm, Frankenmarkt	-	00:15:18			0	104	160	J
460	119	Fm S11, Sbl Fm 1	-				0	104	160	J
460	120	Fm U2, Üst Fm 2	-	00:18:30			0	104	160	J
460	121	Fm H1, Pöndorf	-				0	104	160	J
460	122	Fm S31, Sbl Fm 3	-				0	104	160	J
460	123	Edb, Ederbauer	-	00:21:12			0	104	160	J
460	124	Edb S11, Sbl Edb 1	-				0	104	160	J
460	125	Edb H1, Oberhofen-Zell am Moos	-				0	104	160	J
460	126	Stw, Straßwalchen	-	00:25:36			0	104	160	J
460	127	Nst, Steindorf bei Straßwalchen (in Nst)	-	00:27:00			0	104	160	J
460	128	Nsk, Neumarkt am Wallersee (in Nst)	00:29:00	00:31:00	00:01:30	PH	0	104	160	J

Abbildung 4: Kopfzeile und Ausschnitt Attnang-Puchheim – Neumarkt am Wallersee des Anbotes der B** der Trasse für Zug 460

Die Änderung des Wagenzuggewichts ist nicht nachvollziehbar. Die Konfiguration des Zuges ändert sich während des Aufenthaltes von 22:00 auf 22:02 Uhr nicht. Die Änderung des Wagenzuggewichts ist auch nicht mit dem Fahrgastwechsel erklärbar.

Ein Wagenzuggewicht von Null Tonnen kann für einen Triebwagen/Triebzug wie jenen der Baureihe 9385 4010 nicht korrekt sein. Die Schienen-Control Kommission hat daher der Konstruktion der Zugtrassen das im Typenblatt des Doppelstockzugs Stadler KISS ersichtliche Wagenzuggewicht von 216 Tonnen zugrunde gelegt.

Die folgende Abbildung zeigt den Bildfahrplan Attnang-Puchheim (abgekürzt At) bis Salzburg Hbf (Sb) für den Railjet Express und den Railjet in Fahrtrichtung Wien. Die untere Linie zeigt die Trasse für den Railjet mit der Abfahrt zur Minute 12. Erkennbar sind die Halte Neumarkt am Wallersee (NstK1) zur halben Stunde und Vöcklabruck (Vk) knapp vor der vollen Stunde, wobei die Haltedauer jeweils 1,5 Minuten beträgt.

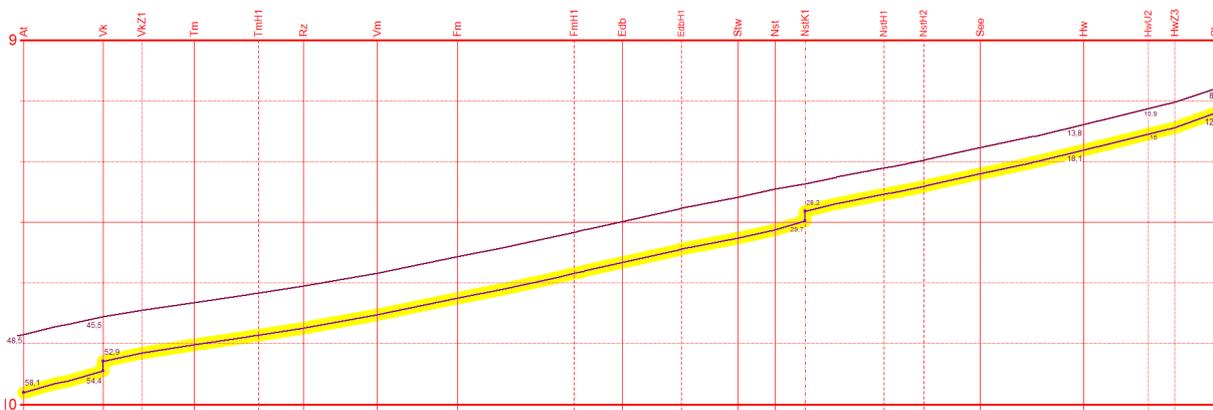


Abbildung 5: Weg-Zeit-Diagramm Bildfahrplan Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf für den RJX und RJ in Fahrtrichtung Wien

Eine Erhöhung des Regelzuschlags auf mehr als 7 % war nicht erforderlich. Insbesondere ist entgegen der Ansicht der B** ein höherer Regelzuschlag nicht aus Gründen der Qualität und der Pünktlichkeit erforderlich.²⁴ Zwar trifft es zu – worauf die B** verweist – dass die Schienennetz-Nutzungsbedingungen einen Regelzuschlag von zumindest 7 % vorsehen, dieser daher erhöht werden kann. Da die Zugtrassen jedoch wie aufgezeigt mit einem Regelzuschlag von 7 % unter Wahrung der Anforderungen der Qualität und der Pünktlichkeit konstruierbar sind, besteht kein Anlass einen höheren Regelzuschlag anzusetzen. Auch die von der B** vorgelegten Pünktlichkeitswerte des Railjet und des Railjet Express zeigen keine zu niedrige Pünktlichkeit des Railjet auf. Zum einen ist die Pünktlichkeit des Railjet besser als jene des Railjet Express. Zum anderen zeigt auch der Vergleich zur Pünktlichkeit sowohl des gesamten Personenfernverkehrs in Österreich als auch zur Pünktlichkeit des Personenfernverkehrs der DB Fernverkehr AG in Deutschland eine verhältnismäßig hohe Pünktlichkeit des Railjet. Ein Abgehen vom Regelzuschlag von 7 % war damit nicht indiziert.

Ebenso wenig bestand Anlass, die Zugtrassen mit zweiminütigen Halten in den Verkehrsstationen Vöcklabruck und Neumarkt am Wallersee zu konstruieren. Die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen grundsätzlich vorgesehene Mindestaufenthaltszeit von zwei Minuten wurde auch schon in den Netzfahrplanperioden 2021 und 2022 unterschritten, indem Halte mit nur 1,5 Minuten Aufenthaltszeit zugewiesen wurden. Dennoch zeigen die von der B** angegebenen Pünktlichkeitswerte des Railjet nicht auf, dass eine Verlängerung der Mindestaufenthaltszeit erforderlich wäre.

²⁴ Stellungnahme der B** vom 29.07.2022, 6.

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zu den Inhalten der Schienennetz-Nutzungsbedingungen der B** gründen sich auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2023, welche auf der Internetseite der B** unter *** abrufbar sind. Es handelt sich um allgemein bekannte und damit iSd § 45 Abs 1 AVG offenkundige Tatsachen.

Die Feststellungen zu den von der A** für die Netzfahrplanperiode 2023 bestellten Zugtrassen, zu dem von der B** durchgeführten Koordinierungsverfahren und zu den der A** angebotenen Zugtrassen stützen sich auf die jeweiligen Vorbringen der A** und der B** sowie auf die Unterlagen aus dem Koordinierungsverfahren, an dem die Schienen-Control GmbH aufgrund einer Ermächtigung gemäß § 81 Abs 4 EisbG im Namen der Schienen-Control Kommission als Beobachterin teilgenommen hat. Die Feststellungen gründen sich weiters auf den der Schienen-Control Kommission vorliegenden Netzfahrplanentwurf. Dieser umfasst Bildfahrplanentwürfe, welche die den Eisenbahnverkehrsunternehmen angebotenen Zugtrassen zeigen.

Die eisenbahn- und verkehrstechnischen Feststellungen gründen sich auf das Fachwissen der Schienen-Control Kommission sowie die zitierte Fachliteratur. Wenn ihre Organwalter entsprechende Fachkenntnisse besitzen, darf eine Behörde Fachfragen selbst beurteilen.²⁵ Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission sind Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens, insbesondere des Eisenbahnverkehrs und der Eisenbahntechnik bzw für andere netzgebundene Bereiche,²⁶ und verfügen insofern über die erforderlichen Fachkenntnisse zur Beurteilung der technischen Fachfragen des gegenständlichen Verfahrens.

Auch die Konstruktion der zugewiesenen Zugtrassen sowie die diesbezüglichen Feststellungen erfolgten anhand der Fachkenntnisse der Behörde, ebenso die Feststellung, dass mit einem Entfall des Halts in Vöcklabruck zahlreiche Anschlussverbindungen verloren gehen würden. Die Behörde verfügt über Kenntnisse des Fahrplangefüges und der möglichen Anschlussverbindungen. Die Problematik des Verlusts von Anschlussverbindungen wurde weiters von der A**²⁷ sowie der C** dargestellt.²⁸

Die Feststellungen zur Pünktlichkeit der Railjet- und Railjet Express-Züge gründen sich auf das Vorbringen der B** in ihrer Stellungnahme vom 04.08.2022. Diese Pünktlichkeitswerte wurden seitens der A** in der mündlichen Verhandlung am 09.08.2022 nicht bestritten. Die A** wandte lediglich ein, der Zeitraum Jänner bis Juni 2022 sei für die Pünktlichkeit des Railjet und des Railjet Express nicht repräsentativ, da es ab dem 15.05.2022 eine Baustelle im deutschen Abschnitt gegeben habe. Die Richtigkeit der von der B** für 2021 sowie für den Zeitraum Jänner bis Juni 2022 genannten Werte stellte die A** jedoch nicht infrage.²⁹

Die Feststellungen zur österreichweiten Pünktlichkeit aller Personenfernverkehrszüge beruhen auf dem Jahresbericht der Schienen-Control GmbH, jene zur Pünktlichkeit der Züge der

²⁵ Vgl etwa VwGH 29.04.2014, 2013/17/0669.

²⁶ § 82 Abs 1 EisbG.

²⁷ Ergänzende Stellungnahme der A** vom 09.08.2022, 3.

²⁸ Stellungnahme der C** vom 04.08.2022, 2; Verhandlungsschrift vom 09.08.2022, 3.

²⁹ Verhandlungsschrift vom 09.08.2022, 3.

DB Fernverkehr AG auf (Zwischen-)Berichten der Deutschen Bahn. Es handelt sich um allgemein bekannte und damit iSd § 45 Abs 1 AVG offenkundige Tatsachen.

Dass der A** in den Netzfahrplanperioden 2021 und 2022 in Vöcklabruck und Neumarkt am Wallersee Halte mit einer Dauer von 1,5 Minuten zugewiesen wurden, ist der Schienen-Control Kommission aufgrund der Verträge über die Zuweisung von Fahrwegkapazität bekannt, die ihr gemäß § 73a Abs 1 EibG von der Zuweisungsstelle vorzulegen sind.

Rechtlich folgt:

Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

Wird das Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität oder auf Gewährung des Mindestzugangspaketes abgelehnt oder kommt eine Einigung über ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen eines Monats nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens binnen zehn Arbeitstagen nach dessen Abschluss, nicht zustande oder wurde die vom Begehren betroffene Fahrwegkapazität einem anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten zugewiesen, kann der Fahrwegkapazitätsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben (§ 72 Abs 1 Z 3 EibG).

Im vorliegenden Fall hat die A** Beschwerde erhoben, da ihr Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen von der B** abgelehnt wurde. Die Schienen-Control Kommission ist für die Behandlung dieser Beschwerde zuständig.

Zur Zulässigkeit der Beschwerde:

Die Beschwerde ist zulässig. Die B** hat mit Schreiben vom 08.06.2022 der A** mitgeteilt, dass ihrem Wunsch nach einem zusätzlichen Railjet-Aufenthalt in Vöcklabruck aus Qualitätsgründen nicht entsprochen werden kann. Damit hat sie das Begehren der A** auf Zuweisung einer Zugtrasse mit Halt in Vöcklabruck abgelehnt. Mit demselben Schreiben vom 08.06.2022 hat die B** das Koordinierungsverfahren beendet. Auch in der Folge ist keine Einigung zwischen der B** und der A** zustande gekommen.

Die Beschwerde ist auch inhaltlich richtig ausgeführt. Eine Beschwerde gemäß § 72 Abs 1 Z 3 EibG hat schriftlich zu erfolgen und einen Antrag auf Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde zu enthalten (§ 72 Abs 2 Z 1 EibG). Die – mit Schriftsatz vom 21.07.2022 verbesserte – Beschwerde bezeichnet den wesentlichen Inhalt des angestrebten Vertrages, nämlich die gewünschten Zugtrassen sowie – durch Verweis auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2023 – den sonstigen Regelungsinhalt des Vertrages.

Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:

Gemäß Art 13 Abs 1 RL 2012/34/EU erbringen die Infrastrukturbetreiber für alle Eisenbahnunternehmen auf nichtdiskriminierende Weise die Leistungen des Mindestzugangspakets gemäß Anhang II Nr 1.

Gemäß Anhang II Nr 1 RL 2012/34/EU umfasst das Mindestzugangspaket Folgendes:

- a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn,
- b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität,
- c) die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen,
- d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen,
- e) die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden,
- f) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Fahrwegkapazität bezeichnet die Möglichkeit, für einen Teil des Fahrwegs für einen bestimmten Zeitraum beantragte Zugtrassen einzuplanen (Art 3 Nr 24 RL 2012/34/EU). Zugtrasse ist die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann (Art 3 Nr 27 RL 2012/34/EU).

Gemäß Art 26 RL 2012/34/EU tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen für die betreffenden Fahrwege den in dieser Richtlinie festgelegten Grundsätzen entsprechen und es dem Infrastrukturbetreiber so ermöglichen, die verfügbare Fahrwegkapazität zu vermarkten und so effektiv wie möglich zu nutzen.

Gemäß Art 27 Abs 1 Satz 1 RL 2012/34/EU erstellt und veröffentlicht der Infrastrukturbetreiber nach Konsultation mit den Beteiligten Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die gegen Zahlung einer Gebühr, die nicht höher sein darf als die Kosten für die Veröffentlichung dieser Unterlagen, erhältlich sind. Gemäß Art 27 Abs 2 Satz 1 RL 2012/34/EU enthalten die Schienennetz-Nutzungsbedingungen Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht und zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg.

Anhang IV beschreibt den Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Gemäß Anhang IV Nr 3 müssen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen insbesondere einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien für die Zuweisung von Fahrwegkapazität enthalten. Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. In diesem Abschnitt sind ferner die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität anzugeben. Er enthält spezifische Kriterien, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere

- a) die Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Antragsteller beim Betreiber der Infrastruktur,
- b) Anforderungen an Antragsteller,
- c) einen Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens und der Verfahren, die bei der Anforderung von Informationen zur Netzfahrplanerstellung einzuhalten sind, sowie der

- Verfahren zur zeitlichen Planung planmäßiger und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten,
- d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems,
 - e) im Fall einer Fahrwegüberlastung durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien,
 - f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen,
 - g) Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Fahrwegkapazität bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

In diesem Abschnitt ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Güterverkehrsdienste, der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste und der dem Ad-hoc-Verfahren unterliegenden Anträge sicherzustellen. Er enthält ein Muster für die Beantragung von Fahrwegkapazität. Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht zudem genaue Angaben zu den Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Fahrtrassen.

Gemäß Art 43 Abs 1 RL 2012/34/EU hat der Infrastrukturbetreiber den in Anhang VII vorgesehenen Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität einzuhalten. Anhang VII regelt den Zeitplan des Zuweisungsverfahrens wie folgt:

Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt (Anhang VII Nr 1 RL 2012/34/EU).

Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24.00 Uhr. Wird der Netzfahrplan nach den Wintermonaten angepasst – insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr – so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24.00 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Infrastrukturbetreiber können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Kommission entsprechend, falls der internationale Verkehr betroffen sein könnte (Anhang VII Nr 2 RL 2012/34/EU).

Die Antragsfrist für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Aufnahme in den Netzfahrplan endet höchstens zwölf Monate vor dem Netzfahrplanwechsel. Nach Fristende eingegangene Anträge werden von den Infrastrukturbetreibern ebenfalls berücksichtigt (Anhang VII Nr 3 RL 2012/34/EU).

Der Infrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht spätestens vier Monate nach dem Ende der unter Nr 3 genannten Frist einen Entwurf des Netzfahrplans (Anhang VII Nr 5 RL 2012/34/EU).

Art 45 RL 2012/34/EU regelt die Netzfahrplanerstellung. Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich, so weit wie möglich allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, einschließlich Anträgen auf netzübergreifende Zugtrassen, stattzugeben und allen Sachzwängen, denen die Antragsteller unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihr Geschäft, so weit wie möglich Rechnung zu tragen (Art 45 Abs 1 RL 2012/34/EU).

Der Infrastrukturbetreiber hört die Beteiligten zum Netzfahrplanentwurf und räumt ihnen zur Stellungnahme eine Frist von mindestens einem Monat ein. Beteiligte sind alle Antragsteller, die Fahrwegkapazität nachgefragt haben sowie Dritte, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten (Art 45 Abs 3 RL 2012/34/EU).

Der Infrastrukturbetreiber trifft geeignete Maßnahmen, um Beanstandungen Rechnung zu tragen (Art 45 Abs 4 RL 2012/34/EU).

Art 46 RL 2012/34/EU regelt das Koordinierungsverfahren. Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung gemäß Art 45 Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber durch Koordinierung der Anträge um eine bestmögliche Erfüllung aller Erfordernisse (Art 46 Abs 1 RL 2012/34/EU).

Ergibt sich eine Situation, in der eine Koordinierung erforderlich ist, so hat der Infrastrukturbetreiber das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht (Art 46 Abs 2 RL 2012/34/EU).

Kann Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nicht ohne Koordinierung stattgegeben werden, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber, allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattzugeben (Art 46 Abs 5 RL 2012/34/EU).

Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des Art 56 ist für Streitfälle in Bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit derartige Streitigkeiten rasch beigelegt werden können. Dieses System wird in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgenommen. Gelangt dieses System zur Anwendung, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen (Art 46 Abs 6 RL 2012/34/EU).

Gemäß § 54 EisbG ist es Zweck der Bestimmungen des 6. Teiles des EisbG über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich

1. durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenverkehrsmarktes auf Haupt- und solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind,
2. durch die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt,
3. durch die Sicherstellung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur für Zugangsberechtigte und
4. durch die Schaffung einer Überwachung des Wettbewerbs zum Schutze von Fahrwegkapazitätsberechtigten vor Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung zu gewährleisten.

Gemäß § 56 Abs 1 erster Satz EisbG hat die Zuweisungsstelle Zugangsberechtigten den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von

Fahrwegkapazität zu nicht-diskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen einzuräumen. Fahrwegkapazität bezeichnet gemäß § 56 Abs 2 EisbG die Möglichkeit, für einen Teil der Eisenbahninfrastruktur für einen bestimmten Zeitraum begehrte Zugtrassen einzuplanen, wobei unter Zugtrasse die Fahrwegkapazität zu verstehen ist, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

Gemäß § 59 Abs 1 EisbG hat ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Konsultation mit den Beteiligten Schienennetz-Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache und in einer anderen Amtssprache der Europäischen Union zu erstellen. Gemäß § 59 Abs 4 EisbG müssen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Angaben zur Eisenbahninfrastruktur, die Fahrwegkapazitätsberechtigten zur Verfügung steht sowie Angaben über die Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur einschließlich der wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthalten sein. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten insbesondere einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien der Zuweisung von Fahrwegkapazität (§ 59 Abs 4 Z 3 EisbG). Dabei sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen der Eisenbahninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfes für Instandhaltungszwecke, zu machen; ferner sind die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität anzugeben; des Weiteren hat der Abschnitt spezifische Kriterien zu enthalten, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere

- a) das Verfahren für die Stellung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Zuweisungsstelle;
- b) Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte;
- c) einen Zeitplan für das aufgrund von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durchzuführende Verfahren einschließlich des Zuweisungsverfahrens sowie einen Zeitplan für Verfahren zur zeitlichen Planung plan- und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten;
- d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems;
- e) im Fall einer Überlastung der Eisenbahninfrastruktur durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;
- f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Eisenbahninfrastruktur und
- g) Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Eisenbahninfrastruktur bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

Zusätzlich ist in diesem Abschnitt im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Eisenbahnverkehrsdienste im Güterverkehr, der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdienste und der Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die außerhalb des Netzfahrplanerstellungsverfahrens gestellt werden, sicherzustellen. Der Abschnitt hat ein Muster für ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität und genaue Angaben zu den Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Zugtrassen zu enthalten.

§ 63 EisbG regelt Zuweisungsgrundsätze: Die Zuweisungsstelle hat die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen (§ 63 Abs 1 EisbG).

§ 65 EisbG regelt die Netzfahrplanerstellung wie folgt:

Sämtliche geplanten Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials auf von Zugangsrechten betroffenen Eisenbahninfrastrukturen sind in einem Netzfahrplan, der von der Zuweisungsstelle einmal im Kalenderjahr zu erstellen ist, festzulegen. Das jeweilige zeitliche Intervall der Netzfahrpläne ist im Rahmen der Zusammenarbeit der Zuweisungsstellen unter Berücksichtigung unionsrechtlicher Festlegungen einvernehmlich festzusetzen. Sollte eine solche einvernehmliche Festlegung nicht zustande kommen, ist dieses Intervall durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen (§ 65 Abs 1 EisbG).

Die Frist für die Einbringung von Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden soll, darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplanes ablaufen. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die Fahrwegkapazitätsberechtigten hat die Zuweisungsstelle einen Netzfahrplanentwurf zu erstellen (§ 65 Abs 4 EisbG).

Die Zuweisungsstelle hat bei der Netzfahrplanerstellung soweit wie möglich allen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu entsprechen und allen Sachzwängen, denen die Fahrwegkapazitätsberechtigten unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit, soweit wie möglich Rechnung zu tragen (§ 65 Abs 6 EisbG).

Die Zuweisungsstelle ist verpflichtet, alle Fahrwegkapazitätsberechtigten, welche die Zuweisung von Fahrwegkapazität begehrt, oder unverbindlich nachgefragt haben sowie Dritte, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten, zum Netzfahrplanentwurf anzuhören und ihnen zur Stellungnahme eine Frist von einem Monat einzuräumen. Die Einleitung der Anhörung ist im Internet bekannt zu machen. Die Zuweisungsstelle soll berechtigten Beanstandungen möglichst Rechnung tragen. Der Schienen-Control Kommission ist Gelegenheit zu geben, an der Anhörung als Beobachterin teilzunehmen (§ 65 Abs 8 EisbG).

Die Zuweisungsstellen haben der Schienen-Control Kommission den jeweils geltenden Netzfahrplan sowie die für die Netzfahrplanerstellung maßgeblichen Unterlagen innerhalb eines Monats nach Erstellung des Netzfahrplanes vorzulegen. Die Zuweisungsstellen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben darüber hinaus die Schienen-Control Kommission rechtzeitig über alle wichtigen Änderungen der Qualität oder der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur zu unterrichten (§ 65 Abs 9 EisbG).

Das Koordinierungsverfahren regelt § 65b EisbG:

Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, so hat sich die Zuweisungsstelle durch Koordinierung dieser Begehren und durch Verhandlungen mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten um die Erzielung einer einvernehmlichen Lösung zu bemühen. Dazu kann sie innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anbieten, die von der begehrten Fahrwegkapazität abweicht. Der Schienen-Control Kommission ist Gelegenheit zu geben, an der Anhörung als Beobachterin teilzunehmen (§ 65b Abs 1 EisbG).

Die Zuweisungsstelle hat zum Zwecke der raschen Beilegung von Streitigkeiten zwischen Fahrwegkapazitätsberechtigten im Hinblick auf die Zuweisung von begehrter Fahrwegkapazität ein Streitbeilegungssystem einzurichten, das Entscheidungen über Streitigkeiten innerhalb von zehn Arbeitstagen gewährleistet (§ 65b Abs 4 EisbG).

Wird das Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität oder auf Gewährung des Mindestzugangspaketes abgelehnt oder kommt eine Einigung

1. über ein Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes binnen einem Monat ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle,
2. über ein Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes, das im Zusammenhang mit einem Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Netzfahrplanerstellung nicht berücksichtigt werden soll, gestellt wird, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle,
3. über ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen einem Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens binnen zehn Arbeitstagen nach dessen Abschluss, und
4. über ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes nicht berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle nicht zustande oder wurde die vom Begehren betroffene Fahrwegkapazität einem anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten zugewiesen, kann der Fahrwegkapazitätsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben (§ 72 Abs 1 EisbG).

Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und wahlweise

1. einen Antrag auf Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde, oder
2. einen Antrag auf Gewährung des Mindestzugangspaketes samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde,

zu enthalten (§ 72 Abs 2 EisbG).

Die Zuweisungsstelle, an die das Begehren gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde sachdienlichen Informationen, insbesondere den Schriftverkehr mit sämtlichen betroffenen Zuweisungsstellen, binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission vorzulegen. Gleiches gilt für die entgelterhebende Stelle, wenn eine Einigung über das Begehren wegen finanzieller Modalitäten nicht zustande gekommen ist. Die Schienen-Control Kommission darf diese sachdienlichen Informationen nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden (§ 72 Abs 3 EisbG).

Die Schienen-Control Kommission hat innerhalb eines Monats nach Einlangen der Beschwerde Ermittlungen einzuleiten, gegebenenfalls sachdienliche Informationen anzufordern und Gespräche mit der für die Zuweisung zuständigen Zuweisungsstelle, der entgelterhebenden Stelle, des beschwerdeführenden Fahrwegkapazitätsberechtigten und des Fahrwegkapazitätsberechtigten, dem die begehrte Zugtrasse zugewiesen worden ist, einzuleiten. Innerhalb einer den Parteien von der Schienen-Control Kommission zuvor bekanntgegebenen, angemessenen Frist, spätestens jedoch innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Einlangen der erforderlichen sachdienlichen Informationen, hat die Schienen-Control Kommission mit Bescheid zu entscheiden (§ 72 Abs 4 EisbG).

Der Beschwerde, mit der die Zuweisung von Fahrwegkapazität begehrt wird, ist stattzugeben, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen für die Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität vorliegen; in diesem Fall hat die Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages oder die Erstellung einer Urkunde über die Zuweisung von Fahrwegkapazität ersetzt; der Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten. Wurde die begehrte Fahrwegkapazität bereits einem anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten von der Zuweisungsstelle zugewiesen, hat die Schienen-Control Kommission gleichzeitig den Vertrag oder die Urkunde, mit dem beziehungsweise mit der die Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität an diesen Fahrwegkapazitätsberechtigten erfolgte, mit Bescheid ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären (§ 72 Abs 5 EisbG).

Der Beschwerde, mit der die Gewährung des Mindestzugangspaketes begehrt wird, ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für die Gewährung des Mindestzugangspaketes stattzugeben; in diesem Fall hat die Gewährung des Mindestzugangspaketes durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines Vertrages oder die Erstellung einer Urkunde über die Gewährung des Mindestzugangspaketes ersetzt; der

Bescheid hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten (§ 72 Abs 6 EisbG).

Ein gemäß § 72 Abs 5 und 6 erlassener Bescheid steht einem zeitlich späteren Abschluss eines schriftlichen Vertrages oder einer zeitlich späteren Erstellung einer Urkunde über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder über die Gewährung des Mindestzugangspaketes zwischen dem Beschwerdeführenden und der Zuweisungsstelle nicht entgegen (§ 72 Abs 7 EisbG).

Die A** beantragt in ihrer Beschwerde die Zuweisung der von ihr für die Netzfahrplanperiode 2023 bestellten Zugtrassen zwischen Wien Hbf und Salzburg Hbf mit Halt im Bahnhof Vöcklabruck. Wie in den Feststellungen aufgezeigt wurde, sind diese Zugtrassen im Abschnitt Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf (mit geringfügigen Abweichungen von der Bestellung) unter Berücksichtigung der erforderlichen Betriebsqualität, insbesondere unter Zugrundelegung ausreichender Fahrzeitreserven, im Netzfahrplan konstruierbar. Konflikte mit anderen Zugtrassenbegehren bestehen nicht.

Gemäß § 63 Abs 1 EisbG hat die Zuweisungsstelle die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen.

Gemäß § 65 Abs 6 EisbG hat sie bei der Netzfahrplanerstellung soweit wie möglich allen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu entsprechen und allen Sachzwängen, denen die Fahrwegkapazitätsberechtigten unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit, soweit wie möglich Rechnung zu tragen.

Soweit eine Zugtrasse im Netzfahrplan umgesetzt werden kann, ist sie dem Eisenbahnverkehrsunternehmen somit von der Zuweisungsstelle zuzuweisen. Die B** zeigt mit ihrem Vorbringen keine Gründe auf, die der Zuweisung des bestellten Halts im Bahnhof Vöcklabruck entgegenstehen würden. Ebenso wenig zeigt sie auf, dass die Zugtrassen zwingend mit einer Mindestaufenthaltszeit von zwei Minuten in den Bahnhöfen Vöcklabruck und Neumarkt am Wallersee zu konstruieren sind. Diese Mindestaufenthaltszeit wurde in den Netzfahrplanperioden 2021 und 2022 unterschritten, indem Halte mit nur 1,5 Minuten Aufenthaltszeit zugewiesen wurden. Dennoch zeigen die von der B** angegebenen Pünktlichkeitswerte des Railjet keine Pünktlichkeit auf, welche derart niedrig wäre, dass sie eine Verlängerung der Mindestaufenthaltszeit erfordern würde.

Insofern war auch eine Erhöhung der Fahrzeitreserven auf über 7% nicht indiziert, zumal der UIC-Kodex 451-1 unter Zugrundelegung einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h und 393 Tonnen nur 4% Fahrzeitreserven vorsieht.

Die vorliegende Anordnung über die Zuweisung von Zugtrassen weicht geringfügig, nämlich im Sekundenbereich bzw bei der Abfahrt in Salzburg Hbf um eine Minute, von der Zugtrassenbestellung und damit dem verfahrenseinleitenden Antrag der A** ab. Dies dient der

Sicherstellung einer ausreichenden Betriebsqualität und ist insofern zulässig, als der Regulierungsbehörde bei der konkreten Ausgestaltung einer vertragsersetzenden Anordnung im Rahmen der von ihr zu treffenden „schiedsrichterlich-regulatorischen Entscheidung“ notwendigerweise ein weiter Ermessensspielraum zukommt, soweit nicht die anzuwendenden Rechtsvorschriften konkrete Vorgaben vorsehen. Eine strenge Antragsbindung, die mit dem Gebot der Herstellung eines fairen Ausgleichs der jeweiligen Interessen nicht in Einklang zu bringen wäre, besteht dabei nicht.³⁰

Nicht relevant ist, ob B** und A** eine Vereinbarung über den Entfall des Halts in Vöcklabruck geschlossen haben. Die B** bringt vor, die Notwendigkeit des Haltentfalls sei der A** bereits lange vor der Netzfahrplanerstellung bekannt gewesen. In seit dem 09.06.2021 geführten Gesprächen sei zunächst ein Entfall des Halts in Jenbach bei den Railjet-Express-Zügen als Lösung zur Sicherstellung der Netzfahrplanqualität erarbeitet worden, später jedoch auf Wunsch der A** durch einen „Abtausch“ dieses Haltentfalls gegen einen Entfall des Halts in Vöcklabruck bei den Railjet-Zügen ersetzt worden.³¹

Die A** dagegen bestreitet, einem Entfall des Halts in Vöcklabruck, insbesondere in Form eines „Abtauschs“ des Haltentfalls in Vöcklabruck gegen das Bestehenbleiben des Halts in Jenbach, zugestimmt zu haben.³²

Ob ein Konsens zwischen B** und A** über den Haltentfall in Vöcklabruck erzielt wurde, ist jedoch irrelevant. Das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur hat seine Grundlage in § 56 Abs 1 EisbG, einer Vorschrift des öffentlichen Rechts. Es handelt sich daher um einen öffentlich-rechtlichen Anspruch. Als solcher kann das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nicht durch privatrechtliche Vereinbarungen abgedungen werden.³³ Das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur verleiht der A** einen öffentlich-rechtlichen Anspruch darauf, dass ihr die bestellte Zugtrasse mit Halt in Vöcklabruck zugewiesen wird. Auf das Bestehen dieses Anspruchs hätte eine allfällige zivilrechtliche Vereinbarung keine Auswirkung.

Ebenso irrelevant ist, ob eine Ungleichbehandlung der A** im Vergleich zur D** (oder anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen) vorliegt. Die A** sieht eine Ungleichbehandlung gegenüber der D** dadurch gegeben, dass bei ihr ein beehrter Halt „ohne sachliche Begründung“ entfalle, während bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sämtliche beehrten Halte gewährt würden.³⁴ Die B** hält dem entgegen, die D** habe anders als die A** eine im Rahmen der Konsultation erzielte Lösung akzeptiert und auch eingehalten (indem sie die Zugtrassen entsprechend bestellt habe). Die Änderungen der Fahrwegkapazitätsbegehren der A** seien sachlich begründet und damit rechtskonform.³⁵

Gemäß § 56 Abs 1 erster Satz EisbG hat die Zuweisungsstelle Zugangsberechtigten den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von

³⁰ Vgl etwa VwGH 08.04.2022, Ro 2022/03/0016 mwN.

³¹ Stellungnahme der B** vom 29.07.2022, 4 f.

³² Ergänzende Stellungnahme der A** vom 09.08.2022, 2.

³³ Vgl VwGH 20.01.2016, Ra 2015/04/0103; VwGH 25.02.2016, Ra 2015/16/0127; B. Raschauer, Allgemeines Verwaltungsrecht⁵ Rz 1153 ff.

³⁴ Beschwerde der A** vom 14.07.2022, 3.

³⁵ Stellungnahme der B** vom 29.07.2022, 6.

Fahrwegkapazität zu nicht diskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen einzuräumen. Gemäß § 63 Abs 1 EisbG hat die Zuweisungsstelle die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen.

Das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur umfasst somit nicht nur das Recht, nicht gegenüber anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminiert zu werden, sondern allgemein das Recht, verfügbare Fahrwegkapazität zugewiesen zu bekommen. Wie aufgezeigt sind die Zugtrassenbegehren der A** (mit geringfügigen Modifikationen) im Netzfahrplan umsetzbar. Die A** hat damit unabhängig von der Frage einer (Un-)Gleichbehandlung gegenüber anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen den öffentlich-rechtlichen Anspruch auf Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität.

Zusammengefasst ist festzuhalten, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für die Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität vorliegen. Indem die B** die verfahrensgegenständlichen Zugtrassenbegehren der A** abgelehnt hat, hat sie gegen §§ 56 Abs 1, 63 Abs 1 und 65 Abs 6 EisbG verstoßen. Der Beschwerde ist stattzugeben. Gemäß § 72 Abs 5 EisbG hat die Zuweisung durch den die Beschwerde erledigenden Bescheid zu erfolgen, der den Abschluss eines schriftlichen Vertrages über die Zuweisung von Fahrwegkapazität ersetzt und sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat. Dies erfolgt mit dem vorliegenden Bescheid, indem die begehrten Zugtrassen (mit geringfügigen Abweichungen) zugewiesen werden. Die sonstigen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten sind im Muster-Infrastrukturnutzungsvertrag samt Anlagen enthalten, welcher eine Anlage zu diesem Bescheid bildet.

Da dem Hauptantrag der A** stattgegeben wird, wird der Eventualantrag gegenstandslos.³⁶

³⁶ VwGH 27.11.2014, 2013/03/0152.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG iVm Art 131 Abs 2 B-VG sowie § 84 Abs 4 EisbG das Rechtsmittel der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden. Die Beschwerde ist binnen vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides bei der Schienen-Control Kommission einzubringen. Die Beschwerde hat die Bezeichnung des angefochtenen Bescheides und der belangten Behörde, die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben zu enthalten, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist. Die Pauschalgebühr beträgt gemäß der BuLVwG-EGebV € 30,-.

Wien, am 21.09.2022

Schienen-Control Kommission
Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

Anschließen:

Muster-Infrastrukturnutzungsvertrag der B**
samt Anlagen

Ergeht an:

B**

A**

z.A.