

Anlage 1

zu den

Zuschussverträgen gemäß § 55b Eisenbahngesetz

sowie

**§ 42 Absatz 1 und Absatz 2 Bundesgesetz zur Neuordnung
der Rechtsverhältnisse der Österreichischen
Bundesbahnen (Bundesbahngesetz)**

zur

Rahmenplanperiode 2018 - 2023

Punkt 1

Verzeichnis der funktionalen Beschreibung der zu betreibenden Schieneninfrastruktur

Die funktionale Beschreibung enthält folgende Angaben je Rahmenplanstrecke¹:

a) Angaben zu den Streckengleisen:

I.	Anzahl der Gleise
II.	Länge der Gleise mit/ohne Oberleitung gegliedert nach Gleisrang
III.	Streckenklasse gegliedert nach Abschnitten
IV.	Ausbaugeschwindigkeit gegliedert nach Abschnitten
V.	Verzeichnis der örtlichen Geschwindigkeiten (VzG)
VI.	Art der Zugsicherung gegliedert nach Abschnitten (PZB, LZB, ETCS - Level, usw.)
VII.	Neigetechnik
VIII.	Kommunikationssystem gegliedert nach Abschnitten (Zugfunk, GSMR)
IX.	Lichttraumprofil gegliedert nach Abschnitten

b) Angaben zu den Überleitstellen auf den mehrgleisigen Strecken:

I.	Lage und Bezeichnung der Überleitstellen
----	--

c) Angaben zu den Betriebsstellen:

I.	Lage und Bezeichnung der Betriebsstelle
II.	Anzahl der Gleise
III.	Länge der Gleise mit sowie ohne Oberleitung gegliedert nach Gleisrang
IV.	Anzahl der Weichen
V.	Anzahl der Signale gegliedert nach der Art der Signale

d) Angaben zu den Vershubknoten:

I.	Lage und Bezeichnung des Vershubknotens
II.	Anzahl der Gleise
III.	Länge der Gleise mit sowie ohne Oberleitung gegliedert nach Gleisrang
IV.	Anzahl der Weichen

e) Angaben zu den Verkehrsstationen:

I.	Lage und Bezeichnung der Verkehrsstation
II.	Ausstattungskategorie der Verkehrsstation gem. Produktkatalog
III.	Öffnungszeiten
IV.	Anzahl und Art oder Ausführung der Bahnsteige
V.	Länge und Höhe der Bahnsteige
VI.	Länge der Bahnsteigüberdachungen
VII.	barrierefreier Zugang zu den Zügen
VIII.	Art und Anzahl der Fahrgastinformationseinrichtungen
IX.	Anzahl der Personenlifte

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

X.	Anzahl der Rolltreppen
XI.	Anzahl der Bahnsteig-Wartekojen
XII.	Fahrscheinverkaufsörtlichkeiten vorhanden bzw. möglich (je Verkehrsstation)

f) Angaben zu den Güterterminals:

I.	Lage und Bezeichnung der Güterterminals
II.	Anzahl der Gleise
III.	Länge der Gleise gegliedert nach Gleisrang
IV.	Anzahl der Weichen
V.	Lage und Bezeichnung der Hafenanlagen mit Schienenverkehr

g) Angaben zu den Unterwerken:

I.	Lage und Bezeichnung der Unterwerke
II.	Einspeiseleistung der Unterwerke
III.	Versorgungsgebiet im Normalbetrieb
IV.	Ausführung des Unterwerks mit Transformatoren/Umspanner und Energieversorgung aus dem 110 kV Bahnnetz oder Sonderlösungen

h) Angaben zu zusätzlichen Einrichtungen und Leistungen:

I.	Lage und Bezeichnung der Reinigungs- und Wascheinrichtungen
II.	Lage und Bezeichnung der technischen Einrichtungen und Hilfseinrichtungen
III.	Lage und Bezeichnung der Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen
IV.	Lage und Bezeichnung der Vorheiz- und Klimatisierungsanlagen von Personenzügen

Punkt 2

Langsamfahrstellen

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

1. In Listenform sind jene Langsamfahrstellen darzustellen, die am Stichtag 6 Monate oder länger bestehen. Langsamfahrstellen, die durch Bauarbeiten bedingt sind und am Stichtag 6 Monate oder länger bestehen, sind in die Liste der Langsamfahrstellen aufzunehmen und als solche zu kennzeichnen, bleiben jedoch bei der Ermittlung der „Kennzahl La“ unberücksichtigt.
2. Stichtag für die Ermittlung der „Kennzahl La“ ist jeweils der 01. eines Kalendermonats des laufenden Zuschussjahres.
3. Berechnung der „Kennzahl La“:
Die „Kennzahl La“ ist die Summe der monatlichen Geschwindigkeitsreduzierungen (km/h) multipliziert mit der Länge der Geschwindigkeitsreduzierung (m) dividiert durch zwölf; gemessen jeweils am Monatsersten anhand von Langsamfahrstellen, die nicht auf Baustellen zurückzuführen sind und länger als 6 Monate zum Stichtag bestehen.
4. Im Hinblick auf das Ergänzungsnetz wird festgelegt, dass dieses mit Hilfe von streckenbezogenen Einzelanalysen weiterentwickelt wird. Von den Vertragspartnern wird in diesem Zusammenhang außer Streit gestellt, dass der derzeitige Fahrplan mit dem zur Verfügung stehenden Qualitätszustand der Infrastruktur auf die nächsten Jahre grundsätzlich machbar ist. Sollte eine nicht abschätzbare fahrplanrelevante Verschlechterung des Streckenzustandes eintreten, ist mit dem BMK über die weitere Vorgehensweise Einvernehmen herzustellen.
5. Änderungen im Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten (VzG) werden dokumentiert aber bei der Berechnung der „Kennzahl La“ nicht berücksichtigt. Infrastrukturelle Einschränkungen die aus wirtschaftlichen oder betrieblichen Gründen mittel- bis langfristig nicht behoben werden können, sind in das VzG aufzunehmen und bei der Berechnung der „Kennzahl La“ ab der Erstellung des VzG-Änderungsantrages nicht zu berücksichtigen. Von der ÖBB-Infrastruktur AG sind Änderungen im VzG explizit und nachvollziehbar anzuführen.

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

6. Für den Vertragszeitraum 2018 – 2023 wird vom BMK die Obergrenze der „Kennzahl La“ für das Kernnetz² der ÖBB-Infrastruktur AG mit 1.150 km²/h festgesetzt. Die „Kennzahl La“ wurde in den letzten Jahren maßgeblich gesenkt. Nunmehr besteht das Ziel darin, das hohe Qualitätsniveau zu halten. Der Zielwert beschreibt die Höhe für systembedingte, im Wesentlichen nicht fahrplanrelevante Langsamfahrstellen. Der Zielwert von 1.150 km²/h stellt eine wirtschaftlich sinnvolle Schwelle dar. Die „Kennzahl La“ soll daher den Zielwert von 1.150 km²/h nicht überschreiten.
- Zukünftige maßgebliche Veränderungen der Streckenlänge im Kernnetz sind dem BMK und der SCHIG mbH zur Kenntnis zu bringen. Eine Anpassung der Obergrenze der „Kennzahl La“ aus diesem Umstand kann erfolgen.

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

Punkt 3

Sicherheit

1. Die „Kennzahl Sicherheit“ entspricht der Anzahl der gemäß MeldeVO-Eisb zu meldenden Vorfälle und im Bereich der Infrastruktur im jeweiligen Jahr gelegenen Ursachen (siehe nachfolgende Tabelle in Pkt.2.).

2. Bekanntgabe der Vorfälle:

Die ÖBB-Infrastruktur AG wird die Anzahl der Vorfälle gemäß der unten stehenden Tabelle jährlich zum Stichtag 31.12. an die SCHIG mbH berichten.

Unfälle mit Zügen und mit sonstigen Fahrten (Verschubfahrten, Nebenfahrten, Fahrten mit Schwerkleinwagen)		An UUS ge- meldet	Verursacher		
			Infrastruktur	offen ¹	nicht Infrastruktur
1.	Entgleisungen				
2.	Kollisionen				
3.	Zusammenprall von Schienenfahrzeugen mit Straßenfahrzeugen, Fußgehern oder Tieren auf Eisenbahnkreuzungen				
4.	Unerlaubte Signalüberfahung				
5.	Fahren ohne Auftrag, Fahrerlaubnis bzw. Voraussetzung zur Fahrt				
6.	Unerlaubtes Einlassen von Fahrten in besetzte Gleisabschnitte				
7.	Entrollen von Schienenfahrzeugen				
8.	Beeinträchtigung des sicheren Betriebes durch schwere Mängel an technischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen sowie durch menschliches Fehlverhalten				
9.	Gefährdung von Reisenden im Bereich von Bahnsteigen und deren unmittelbaren Zugängen durch Fahrten				
10.	Gefährdung von Personen bei Arbeiten im Gleis				

¹ Ursachenerhebung noch nicht abgeschlossen oder Ursache nicht geklärt

3. Die „Kennzahl Sicherheit“ bezieht sich nur auf die von der ÖBB-Infrastruktur AG verursachten Vorfälle. Um die von der ÖBB-Infrastruktur AG bekannt gegebene Anzahl an selbst verursachten Vorfällen objektiv nachvollziehen zu können, übermittelt die ÖBB-Infrastruktur AG eine Liste jener Vorfälle an die SCHIG mbH, an denen laut ÖBB-

Infrastruktur AG Dritte Verursacher des eingetretenen Vorfalls waren. Diese Liste beinhaltet folgende Merkmale der Vorfälle:

- Laufende Nummer laut Sicherheitsmanagementsystem der ÖBB-Infrastruktur AG
- Datum des Vorfalls
- Ort bzw. Betriebsstelle in dem der Vorfall stattgefunden hat
- Bezeichnung des sicherheitsrelevanten Vorfalls
- Verursacher des Vorfalls

4. Für den Vertragszeitraum 2018 – 2023 wird vom BMK die Obergrenze der „Kennzahl Sicherheit“ mit 225 Vorfällen festgesetzt. Die „Kennzahl Sicherheit“ befand sich in der Vergangenheit auf einem niedrigen Niveau und wurde in den letzten Jahren weiter gesenkt. Der Zielwert von 225 Vorfällen stellt eine Obergrenze dar. Die „Kennzahl Sicherheit“ soll daher den Zielwert von 225 Vorfällen nicht überschreiten. Bei zukünftigen maßgeblichen Veränderungen der Sicherheitsanforderungen kann eine Anpassung der Obergrenze der „Kennzahl Sicherheit“ erfolgen.

Punkt 4

Produktivitäts- und LCC-Kontrolle

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

1. Der jährliche, zahlungswirksame Aufwand bzw. die jährliche Aktivierung ist für folgende Kennzahlen in EUR gemäß Anlagen- und Streckenerfolgsrechnung je Rahmenplanstrecke anzugeben:

I.	Betriebsführung
II.	Inspektion/Wartung
III.	Entstörung
IV.	Instandsetzung
V.	Reinvestition (Ersatzinvestition)
VI.	IBE-Erlöse getrennt nach Güterverkehr und Personenverkehr

2. Durchschnittliche Bruttotonnenkm je Tag pro Rahmenplanstrecke, getrennt nach Güter- und Personenverkehr sowie nach Kern- und Ergänzungsnetz.
3. Durchschnittlich gefahrene Zugkilometer je Tag pro Rahmenplanstrecke, getrennt nach Güter- und Personenverkehr sowie nach Kern- und Ergänzungsnetz.
4. Standardabweichung der Längshöhe für das Gesamtnetz je Geschwindigkeitsklasse nach EN 13848.
5. Durchschnittliches Anlagenalter pro Rahmenplanstrecke für folgende Anlagengruppen:

I.	Oberbau
II.	Brücken
III.	Oberleitung
IV.	Sicherungsanlagen

6. Länge (l_{fm}) Gleisneulage je Rahmenplanstrecke
7. Länge (l_{fm}) Gleisaltlage je Rahmenplanstrecke
8. Anzahl Weichenneulage je Rahmenplanstrecke
9. Anzahl Störungen Sicherungsanlagen je Rahmenplanstrecke
10. Anzahl Störungen Oberleitungsanlagen je Rahmenplanstrecke
11. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat einen Netzzustandsbericht zu erstellen, der die Zielsetzung verfolgt, den Anlagenzustand für das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG darzustellen und um möglicherweise drohende Instandhaltungsrückstände frühzeitig zu erkennen.

Punkt 5

Kundenzufriedenheit

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

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

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

1. Pünktlichkeit Personenverkehr

Für den Vertragszeitraum 2018 – 2023 wird vom BMK die Untergrenze der „Kennzahl Pünktlichkeit Personenverkehr“ mit 96 % festgesetzt. Die „Kennzahl Pünktlichkeit Personenverkehr“ befand sich in der Vergangenheit auf einem ansprechenden Niveau und wurde in den letzten Jahren weiter verbessert. Der Zielwert von 96 % stellt eine Untergrenze dar. Die „Kennzahl Pünktlichkeit Personenverkehr“ soll daher den Zielwert von 96 % nicht unterschreiten.

2. Barrierefreiheit

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

2018	2019	2020	2021	2022	2023
79 %	80 %	82 %	83 %	84 %	86 %

Punkt 6

Netzkapazität

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

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

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

1. maximale Verfügbarkeit des Kernnetzes

Für den Vertragszeitraum 2018 – 2023 wird vom BMK die Untergrenze der „Kennzahl maximale Verfügbarkeit des Kernnetzes“ mit 32.200.000 kmh festgesetzt. Der Zielwert stellt eine Untergrenze dar. Die „Kennzahl maximale Verfügbarkeit des Kernnetzes“ soll daher den Zielwert von 32.200.000 kmh nicht unterschreiten.

Die Inbetriebnahme weiterer Streckenteile ist im Kernnetz ab 2023 vorgesehen. Die Zielwerte bleiben daher im Vertragszeitraum weitgehend stabil. Bei zukünftigen maßgeblichen Veränderungen der Streckenlänge ist eine Anpassung der maximalen Verfügbarkeit des Kernnetzes möglich.

2. tatsächliche Verfügbarkeit des Kernnetzes:

Für den Vertragszeitraum 2018 – 2023 wird vom BMK die Untergrenze der „Kennzahl tatsächliche Verfügbarkeit des Kernnetzes“ mit 98 % festgesetzt. Der Zielwert von 98 % stellt

eine Untergrenze dar. Die „Kennzahl tatsächliche Verfügbarkeit des Kernnetzes“ soll daher den Zielwert von 98 % nicht unterschreiten.

Punkt 7

Mitarbeiter Produktivbedarf / Zugkilometer

Für die Berechnung des Produktivbedarfs wird folgende Vorgehensweise gewählt: Mitarbeiter-Stand (exkl. Lehrlinge) abzüglich Verleaste, Mitarbeiter im Vermittlungsservice und Nichtkerngeschäft zuzüglich geleaste Mitarbeiter.

Folgende **Zielwerte** werden für den Mitarbeiter Produktivbedarf pro 100 Tsd. Zugkilometer festgelegt:

2018	2019	2020	2021	2022	2023
10,6	10,6	10,4	10,2	10,0	9,9

Punkt 8

Definitionen

Bahnsteig

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

Betreffend Art der Bahnsteige wird unterschieden zwischen:

- Rand-/Hausbahnsteig
- Mittelbahnsteig (schiengleicher Zugang)
- Inselbahnsteig (schienerfreier Zugang)

Barrierefreiheit

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

Betriebsstellen

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

Fahrscheinverkaufsörtlichkeit

Unter Fahrscheinverkaufsörtlichkeit wird die generelle Möglichkeit Fahrscheine zu verkaufen verstanden.

Gleisrang

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

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

Als Abstellgleise werden im Regelfall Nebengleise genutzt.

Güterterminal

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

Hauptgleise

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

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

Nebengleise

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

Streckengleise

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

Überleitstelle

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

Unterwerk

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

Verkehrsstation

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

Verschubknoten

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