Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) für NÖVOG Anschlussbahnen (Normalspur)

Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG) für die Fahrplanperiode 2026/2027

Version: 1.0

Gültig ab: 13.12.2026
Gültig bis: 11.12.2027

gelb hinterlegte Passagen wurden geändert

Inhaltsverzeichnis:

Vorwort **4**

Rechtliche Hinweise **4**

1 Einleitung **5**

2 Ansprechpartner **5**

3 Allgemeine Netzzugangsbedingungen **6**

3.1 Fahrwegkapazitätsberechtigte 6

3.2 Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte 6

3.2.1 EVU 6

3.2.2 Infrastrukturnutzungsvertrag 6

4 Bereitgestellte Infrastruktur **7**

4.1 Strecke Retz km 0,781 – Drosendorf (Reblaus Express) 7

4.2 Strecke Krems km 0,730 – Emmersdorf – Weitenegg (Wachaubahn) 9

4.3 Strecke Mistelbach Lokalbahnhof km 33,968 - Paasdorf Rübenplatz (AB NÖVOG Mistelbach „Rübenbahn“) 11

4.4 Strecke Weins-Isperdorf – Sarmingstein km 67,803 (Donauuferbahn) 12

4.5 AB NÖVOG Retz Bhf. 13

4.6 AB NÖVOG Etsdorf 14

5 Dienstvorschriften **15**

6 Zuweisung von Fahrwegkapazität **16**

6.1 Trassenbestellung 16

6.2 Bestellfristen 17

6.3 Umgang mit Trassenkonflikten 17

6.4 Entgelt für nicht genutzte Fahrwegkapazität 17

6.5 Entgelt für nicht fristgerechte Änderungen von Trassenansuchen 18

7 Infrastrukturbenützungsentgelt & Mindestzugangspaket **19**

7.1 Entgeltkomponenten 20

7.2 Zu- und Abschläge 20

8 Zusatzleistungen **20**

8.1 Abstellen von Fahrzeugen 21

8.2 Hilfeleistungen im Zuge des Notfallmanagements 21

9 Anlagen zu den SNNB **22**

Änderungsverzeichnis:

Vers.	gültig ab	Text/Anmerkung	Erstellt von
1.0	13.12.2026	Grundversion SNNB 2027	Martin Pircher

Vorwort

Als Anschlussbahnen ist es für die betroffenen Strecken nicht verpflichtend Trassenkapazität am freien Markt anzubieten.
Infolgedessen ist die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) von einem beträchtlichen Teil des 6. Teils des Eisenbahngesetzes ausgenommen, zu dem auch die Verpflichtung zur Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) gehört.
Trotz des Wegfalls der Verpflichtung zur Erstellung und Veröffentlichung von SNNB hat sich die NÖVOG bei der Erstellung an den Vorgaben von nationalen und internationalen Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien orientiert, um eine möglichst hohe Einheitlichkeit bei der Trassenbestellung für Fahrwegkapazitätsberechtigte gewährleisten zu können.

Rechtliche Hinweise

Die Erstellung der SNNB basiert auf den folgenden rechtlichen Bestimmungen in der jeweils geltenden Fassung:

- Verordnung (EU) 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr,
- Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen,
- Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen,
- Durchführungsverordnung (EU) 2015/10 über Kriterien für Antragsteller hinsichtlich der Zuweisung von Eisenbahn-Fahrwegkapazität,
- Delegierter Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums,
- Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177/ über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen
- Eisenbahngesetz (EisbG)
- EisenbahnarbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV)
- Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (EisbBFG)
- Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV)
- Eisenbahnschutzvorschrift (EisbSV)

1 Einleitung

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) bieten eine Zusammenstellung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen im Bereich des Schienenverkehrs. Darüber hinaus enthalten sie alle erforderlichen Informationen, die für die Beantragung von Fahrwegkapazitäten relevant sind. In Anlehnung zu den Vorschriften der EU-Richtlinie 2012/34/EU, insbesondere Artikel 27, sowie in § 59 EisbG sind die Betreiber der Schieneninfrastruktur grundsätzlich verpflichtet, solche SNNB zu erstellen und sie mindestens vier Monate vor Ablauf der Trassenbestellfrist zu veröffentlichen. Die SNNB werden jährlich aktualisiert, um aktuelle Informationen zum verfügbaren Fahrweg sowie zu den Zugangsbedingungen für diesen Fahrweg bereitzustellen.

Die SNNB gelten für die in Kapitel 4 definierten Strecken der NÖVOG. Die darin festgelegten Parameter basieren auf dem Stand der Infrastruktur vom Februar 2026 und werden kontinuierlich aktualisiert. Die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sind grundsätzlich auf das jeweilige Fahrplanjahr ausgerichtet. Das **Fahrplanjahr 2027** läuft vom **13. Dezember 2026 bis zum 11. Dezember 2027**.

Für Informationen zum Netzzugang ist die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) zuständig. Die NÖVOG übernimmt selbst die Aufgaben der Zuweisungsstelle, sowie der Entgelterhebenden Stelle gemäß § 62b EisbG.

2 Ansprechpartner

NÖVOG Zuweisungsstelle
E-Mail: netzzugang@noevog.at
Telefon: +43 2725 200 97 3998

Betriebsführende Stellen der NÖVOG
E-Mail: fdl-sz@noevog.at bzw. fdl-lae@noevog.at
Telefon: +43 2725 / 20097 398**2** - Wachaubahn
+43 2725 / 20097 398**3** - Reblaus Express
+43 2725 / 20097 398**6** - Donauuferbahn & Rübenbahn
+43 2742 / 360 990 1052 - Werkstättenbereitschaft Etsdorf
+43 5 177 88581 1522 - ÖBB Infrastruktur Fahrdienstleitung Retz

NOKO
E-Mail: noko@noevog.at
Telefon: +43 2725 200 97 6611

NÖVOG Infocenter
E-Mail: info@noevog.at
Telefon: +43 2742 360 990 1000

3 Allgemeine Netzzugangsbedingungen

3.1 Fahrwegkapazitätsberechtigte

Fahrwegkapazitätsberechtigte, welche Anspruch auf Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß §57a EisbG haben, sind zugangsberechtigte (als EVU bezeichnet)

- Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten;
- Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Güterverkehr;

3.2 Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte

3.2.1 EVU

Um Zugang auf der Infrastruktur ausüben zu dürfen sind folgende Nachweise durch EVU zu erbringen:

- Nachweis über eine aufrechte Verkehrsgenehmigung bzw. Verkehrskonzession als EVU für die betreffenden Verkehrsdienste.
- Nachweis über eine aufrechte einheitliche Sicherheitsbescheinigung als EVU für die betreffenden Verkehrsdienste.

Im Zuge des Abschlusses des Vertrags gemäß Pkt. 3.2.2 sind oben genannte Nachweise vorzulegen und werden durch die NÖVOG überprüft.

3.2.2 Infrastrukturnutzungsvertrag

Voraussetzung für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie für die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen ist ein zwischen dem EVU und der NÖVOG abgeschlossener Infrastrukturnutzungsvertrag.

Mit Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrags stimmt das jeweilige EVU den AGB der NÖVOG zu und übermittelt die erforderlichen Daten gemäß Datenerhebungsblatt, welches mit dem Vertragsentwurf dem EVU übermittelt wird.

4 Bereitgestellte Infrastruktur

Das öffentlich zugängliche Schienennetz der NÖVOG erstreckt sich über eine Gesamtlänge von etwa 88 km in Normalspur (1435 mm). Die Strecken sind nicht elektrifiziert, und die Betreuung der Infrastruktur liegt in der Verantwortung der NÖVOG. Detaillierte betriebliche Unterlagen wie Betriebsstellenbeschreibungen, VzG, usw. sind als Anhang zu den SNNB veröffentlicht.

Die NÖVOG vergibt Trassenkapazität auf folgenden Strecken:

4.1 Strecke Retz km 0,781 – Drosendorf (Reblaus Express)

Allgemeine Angaben:

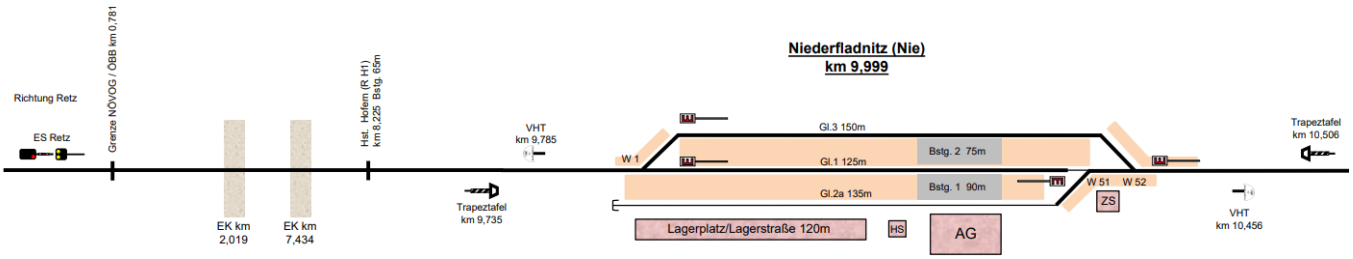
Betriebsform:	Anschlussbahn ohne Eigenbetrieb mit beschränkt öffentlichem Verkehr
Fahrtrichtungen:	Als FR 1 gilt die Strecke von Retz nach Drosendorf Als FR 2 gilt die Strecke von Drosendorf nach Retz
NÖVOG Streckennummer:	21
Verknüpfung mit Eisenbahn:	km 0,781 mit ÖBB Infrastruktur AG

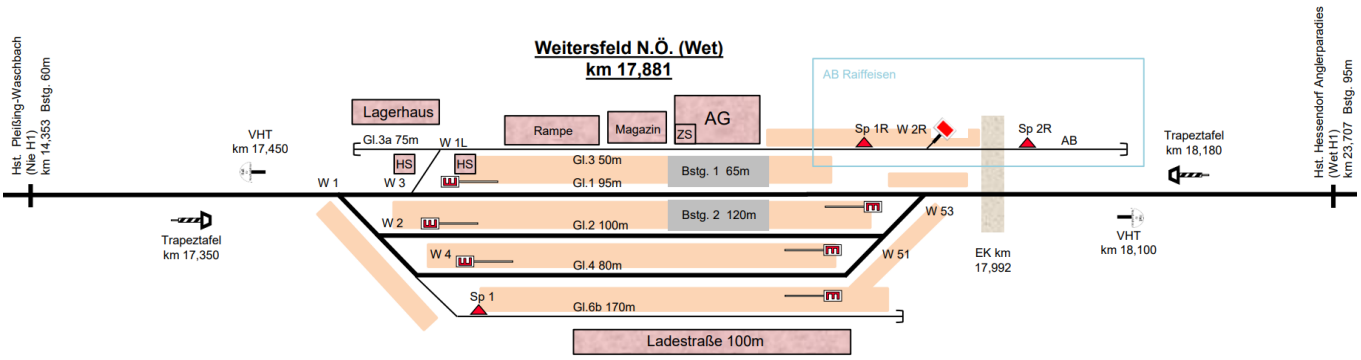
Fahrweg:

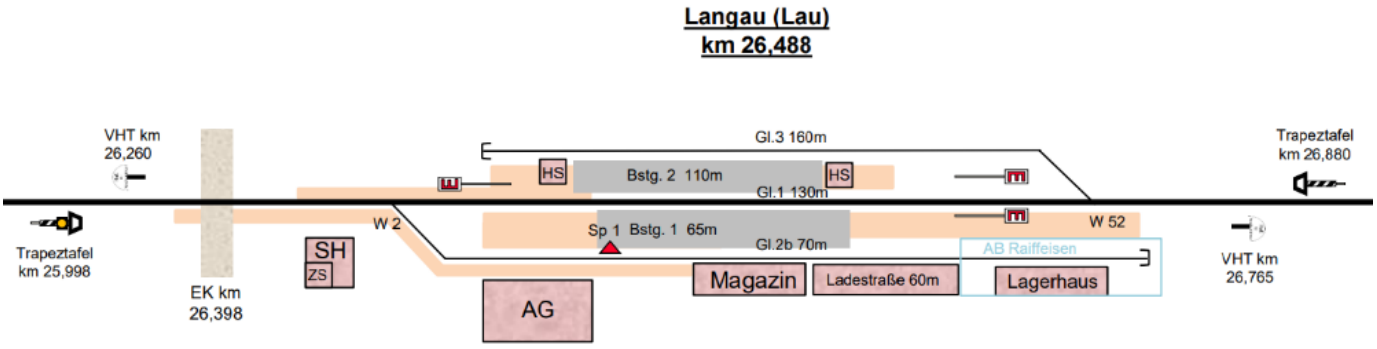
Streckenlänge:	39,178 km
Spurweite:	Normalspur - 1435mm
Elektrifizierung:	-
Streckenklasse:	C4 (Radsatzlast 20 t, Meterlast 8,0 t/m)
Anzahl nutzbarer Streckengleise:	1
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	Gemäß VzG. max. 60 km/h
Maximale Neigung:	29 Promille
Engster Bogenradius:	170 m
Lichtraumprofil:	Lt. Einheitslichtraumprofil LPR 1
Minimal nutzbare Gleislänge:	80 m
Beinsteiglängen:	65 – 120 m
Bahnsteighöhen über SOK:	15 – 25 cm

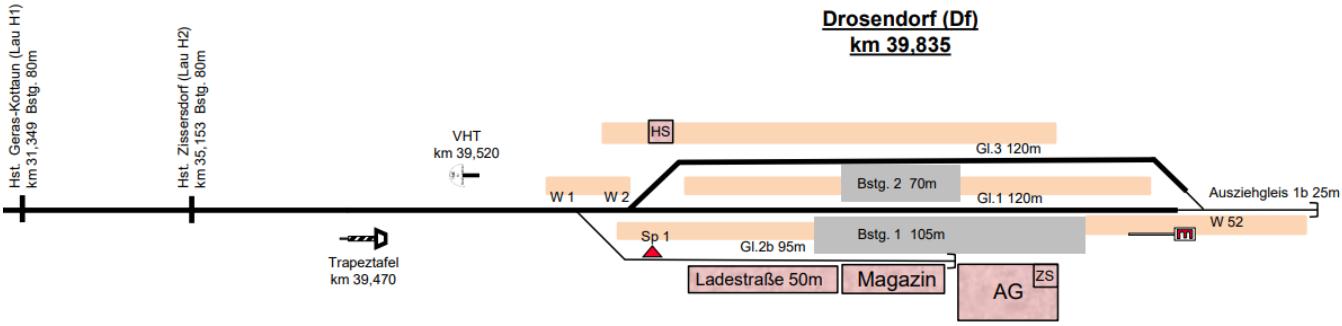
Betriebsführung:

Betriebsart:	Zugleitbetrieb gemäß ÖBB - Signalbuch, V3 und ZSB5
Zugleitbahnhof:	BFZ Spitz a. d. Donau
Einfahrt Bf. Retz:	Gemäß Betriebsführungsvereinbarung mit ÖBB
Bremsweglänge:	Grundsätzlich 400 m









━━━	Hauptgleis (dicke Linie)	SH	Schalthaus
───	Nebengleis (dünne Linie)	SK	Schaltkasten
▲	Sperrschuh	AG	Aufnahmegebäude
─	Technisch gesicherte EK	BM	Bahnmeisterei
	(nicht technisch gesicherte EK's sind nicht erfasst)	ZS	Zentralschloss
▭	Verschieberbahnsteig	HS	Hemmschuhständer

4.2 Strecke Krems km 0,730 – Emmersdorf – Weitenegg (Wachaubahn)

Allgemeine Angaben:

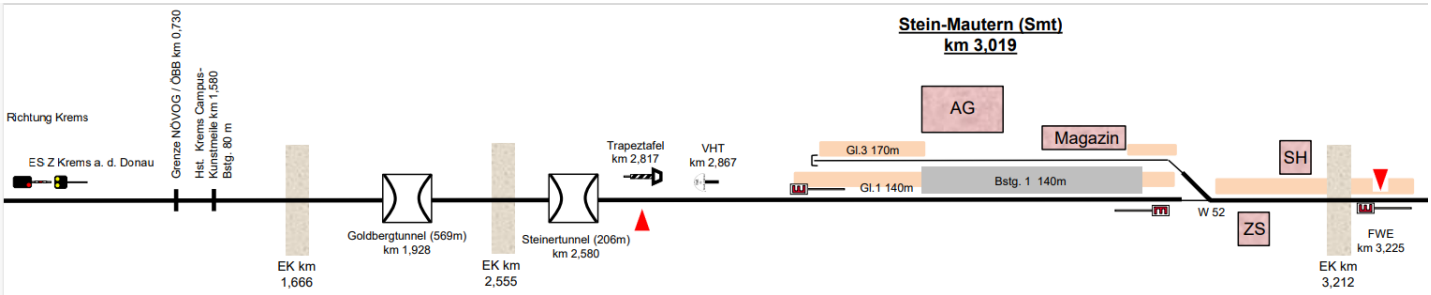
Betriebsform:	Anschlussbahn ohne Eigenbetrieb mit beschränkt öffentlichem Verkehr. Von km 34,550 (TT Emd FR2) bis Weitenegg sind nur nP/Lp-Fahrten (Zugfahrten, Nebenfahrten, Verschubfahrten ohne Personenbeförderung) bei Tag zulässig.
Fahrtrichtungen:	Als FR 1 gilt die Strecke von Krems a. d. Donau nach Weitenegg Als FR 2 gilt die Strecke von Weitenegg nach Krems a. d. Donau
NÖVOG Streckennummer:	24
Verknüpfung mit Eisenbahn:	km 0,730 mit ÖBB Infrastruktur AG

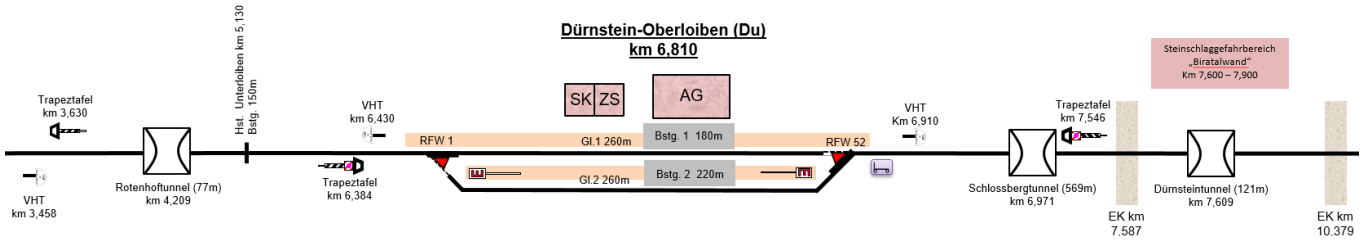
Fahrweg:

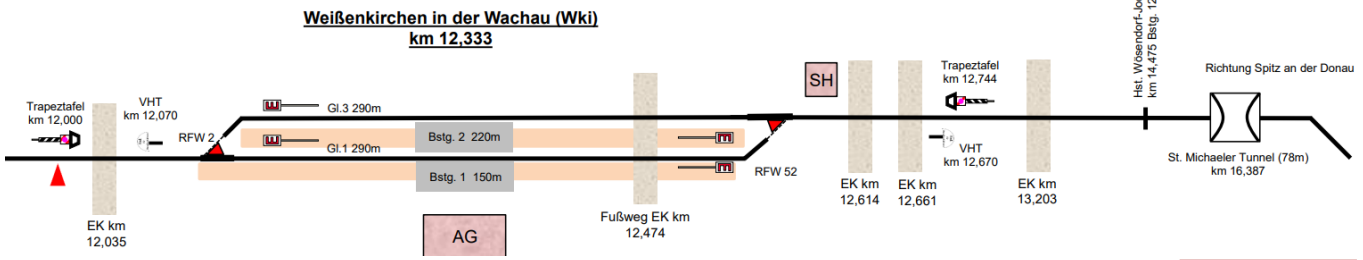
Streckenlänge:	37,975 km
Spurweite:	Normalspur - 1435mm
Elektrifizierung:	-
Streckenklasse:	C4 von Krems a. d. Donau bis Spitz a. d. Donau: B2 von Spitz a. d. Donau bis Weitenegg
Anzahl nutzbarer Streckengleise:	1
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	Gemäß VzG. max. 60 km/h
Maximale Neigung:	22 Promille
Engster Bogenradius:	173 m
Lichtraumprofil:	Einheits-Lichtraumprofil LPR-2
Minimal nutzbare Gleislänge:	140 m
Beinsteiglängen:	80 – 220 m
Bahnsteighöhen über SOK:	15 – 38 cm

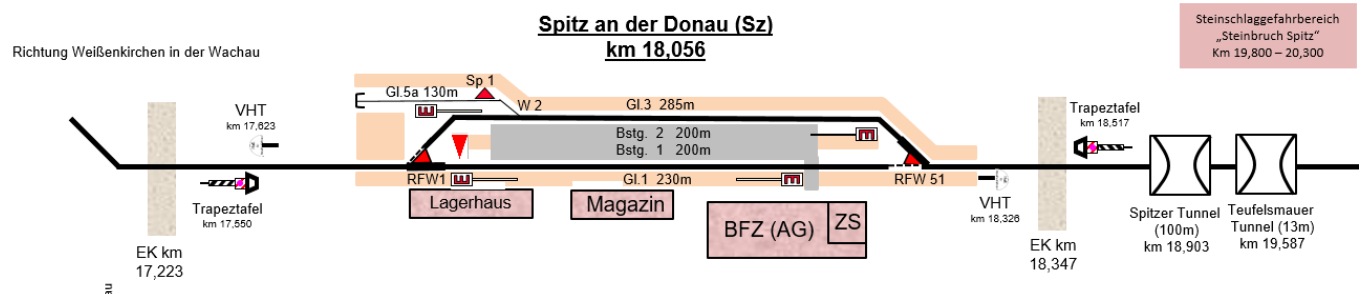
Betriebsführung:

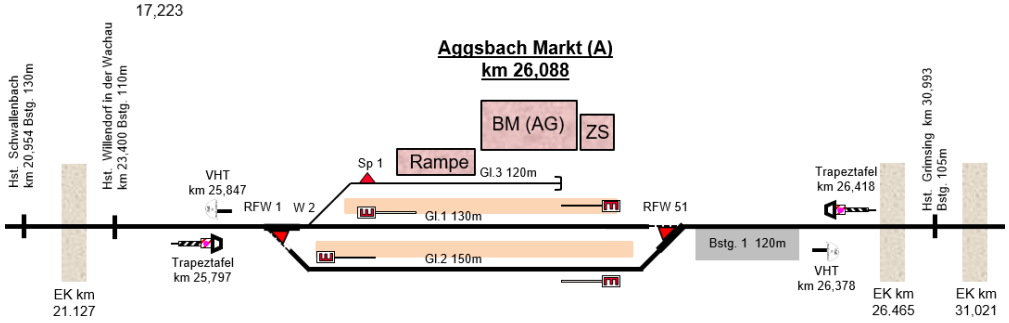
Betriebsart:	Zugleitbetrieb gemäß ÖBB - Signalbuch, V3 und ZSB5
Zugleitbahnhof:	BFZ Spitz a. d. Donau
Einfahrt Bf. Retz:	Gemäß Betriebsführungsvereinbarung mit ÖBB
Bremsweglänge:	Grundsätzlich 400 m

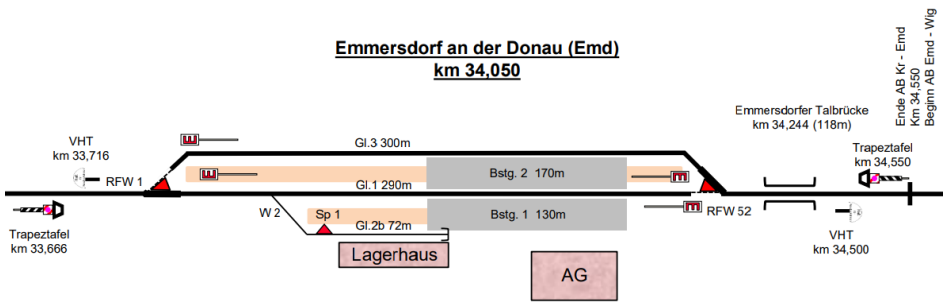


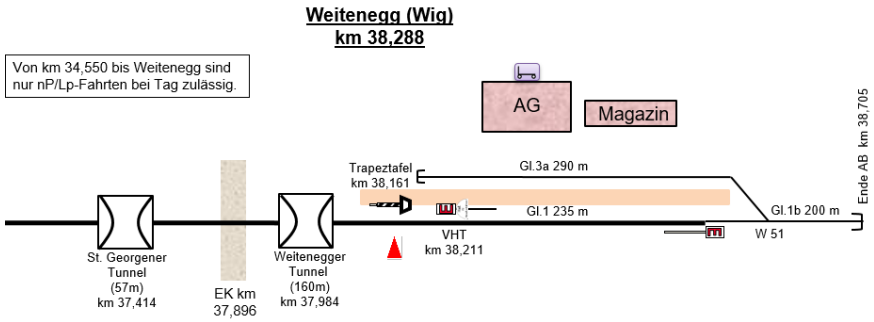

Dürnstein-Oberloiben (Du)
km 6,810
Trapeztafel km 3,630
VHT km 3,458
Rotenhoftunnel (77m) km 4,209
Hst. Unterloiben km 5,130 Bstg. 150m
VHT km 6,430
Trapeztafel km 6,384
RFW 1
Gl.1 260m
Gl.2 260m
SK
ZS
AG
Bstg. 1 180m
Bstg. 2 220m
RFW 52
VHT Km 6,910
Trapeztafel km 7,546
Schlossbergtunnel (569m) km 6,971
Steinschlaggefahrbereich „Biratalwand" Km 7,600 – 7,900
EK km 7,587
Dürnsteintunnel (121m) km 7,609
EK km 10.379


Weißenkirchen in der Wachau (Wki)
km 12,333
Trapeztafel km 12,000
EK km 12,035
VHT km 12,070
RFW 2
Gl.3 290m
Gl.1 290m
Bstg. 2 220m
Bstg. 1 150m
AG
Fußweg EK km 12,474
RFW 52
SH
EK km 12,614
EK km 12,661
Trapeztafel km 12,744
VHT km 12,670
EK km 13,203
Hst. Wösendorf-Joching km 14,475 Bstg. 120m
St. Michaeler Tunnel (78m) km 16,387
Richtung Spitz an der Donau


Spitz an der Donau (Sz)
km 18,056
Richtung Weißenkirchen in der Wachau
Steinschlaggefahrbereich „Steinbruch Spitz" Km 19,800 – 20,300
VHT km 17,623
Trapeztafel km 17,550
EK km 17,223
Gl.5a 130m
Sp 1
W 2
Gl.3 285m
Bstg. 2 200m
Bstg. 1 200m
RFW1
Gl.1 230m
RFW 51
Lagerhaus
Magazin
BFZ (AG)
ZS
VHT km 18,326
EK km 18,347
Trapeztafel km 18,517
Spitzer Tunnel (100m) km 18,903
Teufelsmauer Tunnel (13m) km 19,587


Aggsbach Markt (A)
km 26,088
Hst. Schwallenbach km 20,954 Bstg. 130m
Hst. Willendorf in der Wachau km 23,400 Bstg. 110m
EK km 21.127
VHT km 25,847
RFW 1
W 2
Trapeztafel km 25,797
BM (AG)
ZS
Sp 1
Rampe
Gl.3 120m
Gl.1 130m
Gl.2 150m
RFW 51
Bstg. 1 120m
Trapeztafel km 26,418
VHT km 26,378
EK km 26,465
Hst. Grimsing km 30,993 Bstg. 105m
EK km 31,021


Emmersdorf an der Donau (Emd)
km 34,050
VHT km 33,716
RFW 1
Trapeztafel km 33,666
Gl.3 300m
Gl.1 290m
Bstg. 2 170m
W 2
Sp 1
Gl.2b 72m
Bstg. 1 130m
Lagerhaus
AG
RFW 52
Emmersdorfer Talbrücke km 34,244 (118m)
Ende AB Kr - Emd Km 34,550 Beginn AB Emd - Wig
Trapeztafel km 34,550
VHT km 34,500


Weitenegg (Wig)
km 38,288
Von km 34,550 bis Weitenegg sind nur nP/Lp-Fahrten bei Tag zulässig.
AG
Magazin
St. Georgener Tunnel (57m) km 37,414
EK km 37,896
Weitenegger Tunnel (160m) km 37,984
Trapeztafel km 38,161
Gl.3a 290 m
Gl.1 235 m
VHT km 38,211
Gl.1b 200 m
W 51
Ende AB km 38,705

Hauptgleis (dicke Linie)
Nebengleis (dünne Linie)
Rückfallweiche
Sperrschuh
Technisch gesicherte EK
(nicht technisch gesicherte EK's sind nicht erfasst)
Verschieberbahnsteig
SH Schalthaus
SK Schaltkasten
AG Aufnahmegebäude
BM Bahnmeisterei
ZS Zentralschloss
Tunnelrettungskiste

4.3 Strecke Mistelbach Lokalbahnhof km 33,968 - Paasdorf Rübenplatz (AB NÖVOG Mistelbach „Rübenbahn“)

Allgemeine Angaben:

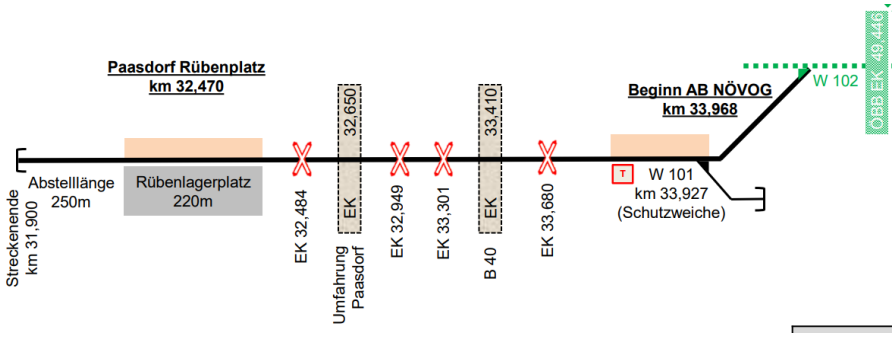
Betriebsform:	Anschlussbahn ohne Eigenbetrieb
Fahrtrichtungen:	Als FR 1 gilt die Strecke von Mistelbach nach Paasdorf Rübenpl. Als FR 2 gilt die Strecke von Paasdorf Rübenpl. nach Mistelbach
NÖVOG Streckennummer:	29
Verknüpfung mit Eisenbahn:	km 33,968 mit ÖBB Infrastruktur AG

Fahrweg:

Streckenlänge:	2,068 km
Spurweite:	Normalspur - 1435mm
Elektrifizierung:	-
Streckenklasse:	C3 (Radsatzlast 20 t, Meterlast 7,2 t/m)
Anzahl nutzbarer Streckengleise:	1
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	Gemäß VzG. max. 10 km/h
Maximale Neigung:	17,5 Promille
Engster Bogenradius:	179 m
Lichtraumprofil:	Einheitslichtraumprofil LPR 1

Betriebsführung:

Betriebsart:	Alle Fahrten werden als Verschubfahrten durchgeführt. Sämtliche betrieblichen Gespräche erfolgen fernmündlich (Sprachspeicher)
Betriebsführende Stelle:	BFZ Spitz a. d. Donau
Einfahrt Bf. Mistelbach:	Alle Züge haben in Mistelbach Lokalbahn vor der W102 zur Bedienung der Schutzweiche W101 durch den Ve, Tfzf, Klf anzuhalten. Weiche 101 im Bahnhof Lokalbahnhof Mistelbach ist vor und nach jeder Befahrung in der Ablenkung zu versperren
Bremsweglänge:	Grundsätzlich 400 m
Betriebszeit:	An Werktagen außer Samstag zwischen 7:00 und 9:00 Uhr, sowie zwischen 16:00 und 18:00 Uhr kann **keine** Befahrung stattfinden.



4.4 Strecke Weins-Isperdorf – Sarmingstein km 67,803 (Donauuferbahn)

Allgemeine Angaben:

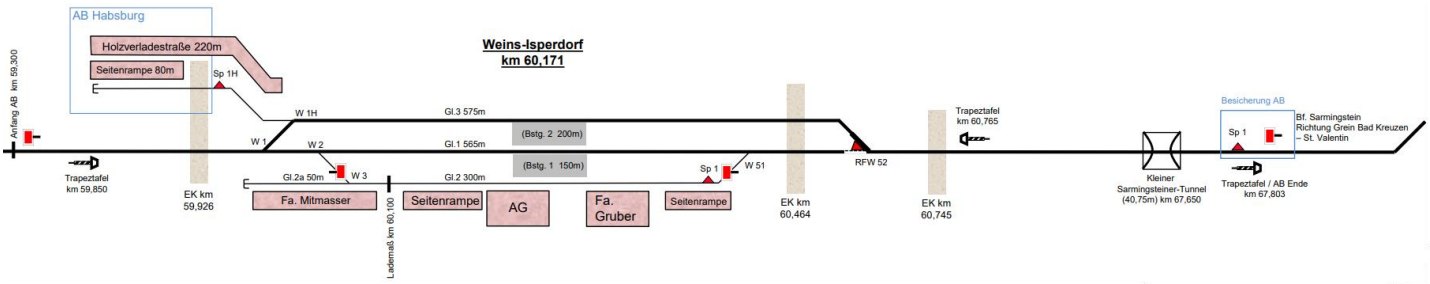
Betriebsform:	Anschlussbahn ohne Eigenbetrieb
Fahrtrichtungen:	Als FR 1 gilt die Strecke von Weins-Isperdorf nach Sarmingstein Als FR 2 gilt die Strecke von Sarmingstein nach Weins-Isperdorf
NÖVOG Streckennummer:	25
Verknüpfung mit Eisenbahn:	km 67,803 mit ÖBB Infrastruktur AG
Einschränkungen:	Die Strecke wird derzeit für Trassenbegehren **nicht** angeboten.

Fahrweg:

Streckenlänge:	8,5 km
Spurweite:	Normalspur - 1435mm
Elektrifizierung:	-
Streckenklasse:	B2 (Radsatzlast 18 t, Meterlast 6,4 t/m). Ausnahme Profile 302 und 303 sowie Ausnahmegenehmigung 2016
Anzahl nutzbarer Streckengleise:	1
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	Gemäß VzG. max. 20 km/h
Maximale Neigung:	6 Promille
Engster Bogenradius:	173 m
Lichtraumprofil:	lt. ÖBB Regelwerk 01.04.

Betriebsführung:

Betriebsart:	Anschlussbahn im Zugleitbetrieb gemäß ÖBB Signalbuch, V3 und ZSB 5
Zugleitbahnhof:	BFZ Spitz a. d. Donau bzw. BFZ Laubenbachmühle
Einfahrt Bf. Sarmingstein:	Gemäß Betriebsführungsvereinbarung vom 25.11.2012
Bremsweglänge:	Grundsätzlich 400 m



4.5 AB NÖVOG Retz Bhf.

Allgemeine Angaben:

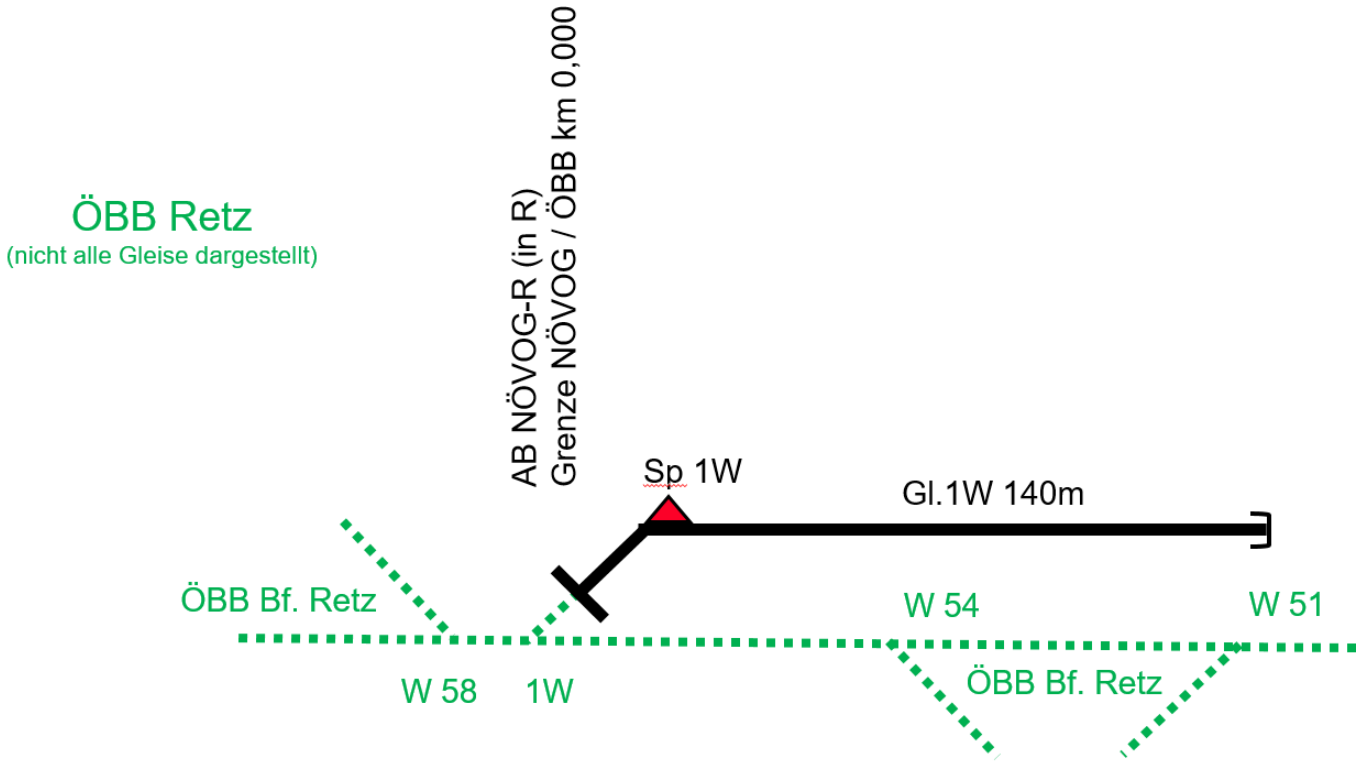
Betriebsform:	Anschlussbahn ohne Eigenbetrieb

Fahrweg:

Spurweite:	Normalspur - 1435mm
Elektrifizierung:	-
Streckenklasse:	C4 (Radsatzlast 20 t, Meterlast 8 t/m)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	Gemäß VzG. max. 10 km/h
Maximale Neigung:	12,5 Promille
Engster Bogenradius:	190 m
Lichtraumprofil:	lt. ZOV 7, Tafel 7/2

Betriebsführung:

Betriebsart:	Bedienfahrten sind über den ÖBB-Fdl Retz abzuwickeln
Betriebsführende Stelle:	Fahrtabwicklung - ÖBB-Fdl Retz Notfallmanagement - NÖVOG BFZ Spitz
Einfahrt AB NÖVOG Retz:	gemäß DA 2023-0007 Bedienungsanweisung AB NÖVOG Retz



4.6 AB NÖVOG Etsdorf

Allgemeine Angaben:

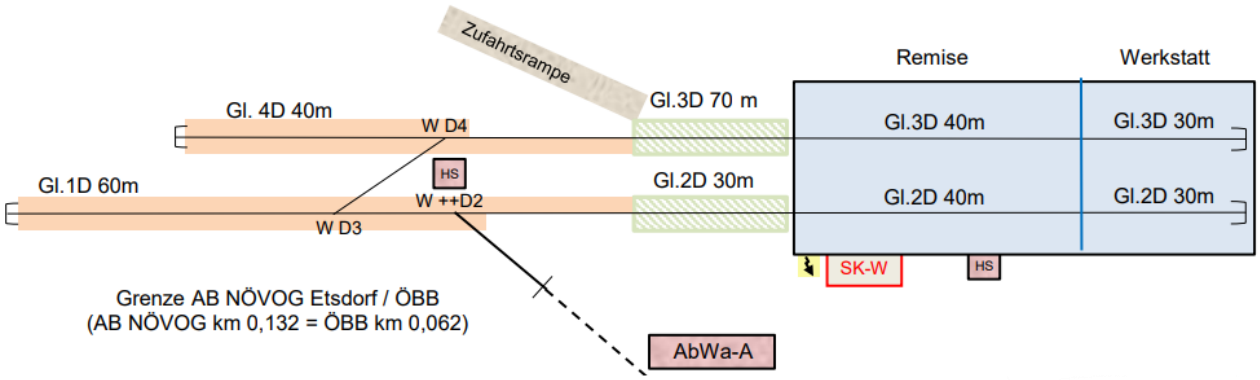
Betriebsform:	Anschlussbahn mit Eigenbetrieb

Fahrweg:

Spurweite:	Normalspur - 1435mm
Elektrifizierung:	-
Streckenklasse:	D4 (Radsatzlast 22,5 t, Meterlast 8 t/m)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	Gemäß VzG. max. 10 km/h
Maximale Neigung:	2,5 Promille
Engster Bogenradius:	150 m
Lichtraumprofil:	LPR 2 gem. ÖBB RW 01.04

Betriebsführung:

Betriebsart:	Alle Fahrten werden als Verschubfahrten durchgeführt. Alle Fahrten haben sich vor Schlüsselentnahme Weiche D2 beim Werkstättenleiter/Stellvertreter (außerhalb der Dienstzeiten Werkstattbereitschaft oder 24h Management EVU-N) anzumelden
Betriebsführende Stelle:	-
Einfahrt AB NÖVOG Etsdorf:	gem. ÖBB RW 39.01.10. BTV AB NÖVOG - Etsdorf-Strass



5 Dienstvorschriften

Für die Betriebsabwicklung auf den in Kapitel 4 (Bereitgestellte Infrastruktur) definierten Strecken, kommen folgende Dienstvorschriften, Dienstanweisungen und Betriebsführungsvereinbarungen in der jeweils gültigen Fassung sinngemäß zur Anwendung, wobei die NÖVOG Ansprechpartner für Notfallmanagement und Betriebsabwicklung ist:

- ÖBB Dienstvorschrift V3 (RW 30.01)
- ÖBB Dienstvorschrift Signalbuch (RW 30.02)
- ÖBB Dienstvorschrift ZSB 5 – Zugleitbereiche (RW 30.03.05)
- ÖBB Dienstanweisung zur ZSB 5 (RW 30.04.04).
- Sämtliche ÖBB ZSB
- NÖVOG Dienstanweisungen

Die betriebsführende Stelle der NÖVOG (BFS) ist die BFZ Spitz a. d. Donau.

Fahrten in/aus der AB NÖVOG sind entsprechend den oben angeführten Betriebsführungsvereinbarungen durchzuführen.

6 Zuweisung von Fahrwegkapazität

Grundsätzlich bietet die NÖVOG keine Angebotstrassen an, sondern es werden Trassen auf Bedarfsbasis zugewiesen. Die Besteller beantragen aktiv eine Trasse, woraufhin die Zuweisungsstelle ein entsprechendes Angebot erstellt und nach Annahme entsprechend bereitstellt. Das Trassenbegehren kann auch abgelehnt werden.

Während Streckensperren können keine Trassen auf der betroffenen Strecke bestellt werden. Zeiträume für geplante Streckensperren können bei der Zuweisungsstelle erfragt werden.

6.1 Trassenbestellung

Bestellungen von Fahrwegkapazität sind per E-Mail an die Zuweisungsstelle der NÖVOG zu richten. Siehe dazu auch Kapitel 2 (Ansprechpartner). Die Bestellung ist mithilfe des im Anhang enthaltenen Bestellformulars vorzunehmen und muss die folgenden Angaben enthalten:

- Antragsteller (Name & Firma)
- Durchführendes EVU (falls abweichend von Antragsteller)
- Verkehrsrelation
- Zeit (Lage, Aufenthalte, Verkehrstage)
- Zuggewicht, -länge
- Triebfahrzeug
- Geschwindigkeit
- ZuB Stellung
- Besonderheiten (z.B. Anschlüsse, RID, außergewöhnliche Sendungen, usw.)

Für EVUs die im jeweiligen Fahrplanjahr das erste Mal NÖVOG Infrastruktur befahren, gelten zudem die Bestimmungen aus Kapitel 3 (Allgemeine Netzzugangsbedingungen).

Bei unvollständiger Bestellung wird der Antragsteller von der Zuweisungsstelle aufgefordert, die fehlenden Daten bis spätestens fünf Werktage vor Erbringung der Verkehrsleistung bereitzustellen. Andernfalls wird die Bestellung als nicht fristgerecht eingegangen betrachtet. Die Bürozeiten der Zuweisungsstelle sind werktags von Montag bis Donnerstag von 08:00 bis 15:00 Uhr sowie Freitag von 08:00 bis 12:00 Uhr.

6.2 Bestellfristen

Die Frist für Zugangsberechtigte, ihre Anfragen zur Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Aufnahme in den Jahresfahrplan einzureichen, endet 6 Monate vor dem Inkrafttreten des Jahresfahrplans (Fahrplanwechsel Dezember). Nicht fristgerecht eingebrachte Trassenbestellung werden mit einer geringeren Priorität gegenüber fristgerechten Bestellungen behandelt.

Für ad-hoc Bestellungen während des laufenden Jahres erfolgt die Zuweisung nach dem Prioritätsprinzip, was bedeutet, dass Anfragen, die zuerst eingehen, bevorzugt behandelt werden. Anfragen zur Zuweisung von Fahrwegkapazität müssen mindestens 5 Werktage vor der geplanten Durchführung der Verkehrsleistung bei der Zuweisungsstelle eingehen. Die Beantragung von außergewöhnlichen Sendungen (AS) muss mindestens 4 Wochen vor der geplanten Durchführung der Verkehrsleistung bei der Zuweisungsstelle eingehen.
Ein Trassenbegehren ist jedenfalls erst nach Übermittlung des unterfertigten Infrastrukturnutzungsvertrags und dem vollständig ausgefüllten EVU-Daten Formular möglich.

6.3 Umgang mit Trassenkonflikten

Die NÖVOG wird sich bei der Erstellung des Netz-Fahrplans (Jahresfahrplan, FAPLOs) nach Möglichkeit bemühen, allen Anfragen zur Fahrwegkapazität gerecht zu werden. Dabei haben Bestellungen die den Eigenschaften eines Taktfahrplans entsprechen grundsätzlich Vorrang. Bei der Fahrplanerstellung geht die Zuweisungsstelle gemäß folgender Prioritäten vor:

1. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs. 2 EisbG festgelegter Fahrwegkapazität;
2. Fahrwegkapazitätsbegehren zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten;
3. Andere Fahrwegkapazitätsbegehren nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrundeliegenden Eisenbahnverkehrsdienste;

Sollten bei der Netz-Fahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anfragen zur Fahrwegkapazität auftreten, bemüht sich die Zuweisungsstelle durch Koordination der Anfragen und Verhandlungen mit den Antragstellern um eine einvernehmliche Lösung.

6.4 Entgelt für nicht genutzte Fahrwegkapazität

Falls aufgrund von Umständen, die dem Fahrwegkapazitätsberechtigten zuzuschreiben sind, nach dem Ende der Bestellfrist oder nach dem Versand der FAPLO keine Zuweisung zustande kommt, erhebt die NÖVOG ein Reservierungsentgelt.
Dies gilt auch, wenn Zugtrassen vor dem Inkrafttreten des Jahresfahrplans storniert werden müssen oder die zugewiesenen Trassen nicht oder nur unzureichend genutzt werden.
Das Reservierungsentgelt beträgt **€ 50,00 je stornierter Zugnummer.**

6.5 Entgelt für nicht fristgerechte Änderungen von Trassenansuchen

Falls aufgrund von Umständen, die dem Fahrwegkapazitätsberechtigten zuzuschreiben sind, nach dem Ende der Bestellfrist oder nach dem Versand der FAPLO, Trassenbestellungen geändert werden müssen erhebt die NÖVOG ein zusätzliches Entgelt zur Aufwandsentschädigung. Dabei wird in zwei Änderungskategorien unterschieden:

- Geringfügige Änderung: **€ 10,00 je geänderte Zugnummer**
  - Änderung einzelner An-/ Abfahrtszeiten
  - Änderung der Zugzusammenstellung
  - Änderung einzelner Verkehrstage
  - Sonstige geringfügige Änderungen

- Erhebliche Änderung: **€ 20,00 je geänderte Zugnummer**
  - Änderung der Gesamttrasse
  - Änderung der Regelverkehrstage
  - Sonstige erhebliche Änderungen

7 Infrastrukturbenützungsentgelt & Mindestzugangspaket

Die NÖVOG ist für die Festlegung und Erhebung des Infrastrukturbenutzungsentgelts für das Mindestzugangspaket gemäß § 58 des Eisenbahngesetzes (EisbG) zuständig. Die Entgeltsätze für das Infrastrukturbenutzungsentgelt basieren auf den Bestimmungen der §§ 67 bis 69 des EisbG. Das Infrastrukturbenutzungsentgelt ergibt sich somit aus den unmittelbaren Kosten, die durch den Zugbetrieb entstehen.

Die NÖVOG stellt folgende Leistung als Mindestzugangspaket zur Verfügung:

- Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich aller Weichen und Abzweigungen
- Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen
- Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Das Infrastrukturbenutzungsentgelt (1) für die Zugfahrt auf den Anschlussbahnen Reblaus Express, Wachaubahn, Rübenbahn und Donauuferbahn wird von folgenden Parametern beeinflusst:

- Anzahl der Zugkilometer
- Entgeltkomponente A
- Etwaige Zu- & Abschläge

$$\boldsymbol{IBE_1 = Zugkm * A + Zuschläge}$$

Das Infrastrukturbenutzungsentgelt (2) für die Zugfahrt auf den Anschlussbahnen AB Bhf. Retz und AB Bhf. Etsdorf-Strass wird von folgenden Parametern beeinflusst:

- Anzahl der Betriebstage, an denen die NÖVOG Gleisinfrastruktur verwendet wird.
- Entgeltkomponente B

$$\boldsymbol{IBE_2 = Anzahl\ der\ Betriebstage * B}$$

7.1 Entgeltkomponenten

Komponente A	€ 3,51
Komponente B	€ 50,00

7.2 Zu- und Abschläge

Beantragung einer AS	€ 0,50 / Zugkm

8 Zusatzleistungen

Zusätzlich zum Mindestzugangspaket bieten die NÖVOG verschiedene Leistungen an.
Kommt es bei der Zurverfügungstellung dieser Leistungen zu Kapazitätsengpässen, wird wie folgt priorisiert:

- Fristgerecht eingebrachte Begehren werden priorisiert
- vertraglich gebundene Begehren vor Neubegehren
- Begehren auf die Zurverfügungstellung kontinuierlichen Infrastrukturdienstleistungen vor Begehren auf die Zurverfügungstellung unregelmäßig oder bedarfsweise benötigter Infrastrukturdienstleistungen
- Begehren mit längerer Laufzeit vor Begehren mit kürzerer Laufzeit.
- Begehren auf Zurverfügungstellung von Infrastrukturdienstleistungen mit hohem Umsatz vor Begehren auf Zurverfügungstellung von Infrastrukturdienstleistungen mit niedrigem Umsatz

Sollten bei der Bereitstellung der Zusatzleistungen Konflikte auftreten, bemüht sich die Zuweisungsstelle durch Koordination der Anfragen und Verhandlungen mit den Antragstellern um eine einvernehmliche Lösung.

8.1 Abstellen von Fahrzeugen

Für die Abstellung von Fahrzeugen erhebt die NÖVOG abhängig der Verfügbarkeit folgende Entgelte:

Leistung	Einheit	Entgelt [EUR exkl. 20% USt]
Abstellen bis 3 Tage	je Meter je angefangenem Tag	unentgeltlich
Abstellen bis 30 Tage	je Meter je angefangenem Tag	0,10
Abstellen über 30 Tage	je Meter je angefangenem Tag	0,05

Das Abstellen von Fahrzeugen ist nur nach Absprache mit der Trassenzuweisenden Stelle der NÖVOG (in ad-hoc Fällen mit der jeweils betriebsführenden Stelle) möglich. Je nach Kapazität besteht an folgenden Betriebsstellen grundsätzlich die Möglichkeit Fahrzeuge abzustellen:

- Strecke Retz km 0,781 – Drosendorf (Reblaus Express)
  - Niederfladnitz
  - Weitersfeld NÖ
  - Langau
  - Drosendorf
- Strecke Krems km 0,730 – Emmersdorf – Weitenegg (Wachaubahn)
  - Stein-Mautern
  - Spitz an der Donau
  - Aggsbach Markt
  - Weitenegg
- Strecke Mistelbach Lokalbahnhof km 33,968 - Paasdorf Rübenplatz (Rübenbahn)
- Strecke Weins-Isperdorf – Sarmingstein km 67,803 (Donauuferbahn)
  (Die Strecke wird derzeit für Abstellkapazitäten nicht angeboten, Details siehe Kapitel 4.4)
- Strecke NÖVOG AB Bhf. Retz

8.2 Hilfeleistungen im Zuge des Notfallmanagements

Im Rahmen des Notfallmanagements kann die NÖVOG zusätzliche Leistungen bereitstellen, die von den Fahrwegkapazitätsberechtigten in Anspruch genommen werden können. Dazu gehören beispielsweise Personal- und Gerätedienste, die erforderlich sind, um bei Betriebsstörungen oder Unfällen eine schnelle Wiederaufnahme des Betriebs zu gewährleisten.
Die für die Hilfeleistungen anfallenden Kosten werden dem Fahrwegkapazitätsberechtigten direkt in Rechnung gestellt. Sie setzen sich aus Personal- und etwaigen Verbrauchsmaterialkosten zusammen.

9 Anlagen zu den SNNB

Folgende Dokumente sind je Strecke im Anhang beigelegt:

- Belastungstafel
- Bsb
- Buchfahrplan
- Dienstanweisungen
    - Betriebsführungsvereinbarung
    - AB-Anweisung
    - Weitere relevante DA
- Dispoliste
- s-Tabelle
- Streckenspiegel
- VzG
- Zuglaufblatt Blanko
- La