

Reporting Obligations Network Rail

| | | | |
|----------|--------------|------------|--|
| Anlage 1 | ORR | 21.06.2006 | Mail ORR Obligations Network Rail Reporting |
| Anlage 2 | NetzWP (ORR) | 06.07.2006 | Übersetzung nebst Glossar |

Arthur-Iren Martini

Anka se ①

Von: michael.lee@orr.gsi.gov.uk
Gesendet: Mittwoch, 21. Juni 2006 14:17
An: martini@netzwerk-privatbahnen.de
Cc: Fisher,Nigel; McMahon,Paul
Betreff: UK Rail system - ORR reporting system

Anlagen: ORR-#241434-v1-Network_Rail_Reporting_Obligations.DOC; ORR-#241434-v1-Network_Rail_Reporting_Obligations.DOC



ORR-#241434-v1- ORR-#241434-v1-
Network_Rail_Re... Network_Rail_Re...

Dear Mr Martini,

Chris Bolt has asked me to respond to your mail of 12 June requesting details of the regular reporting that Network Rail provide to the Office of Rail Regulation. I have prepared the attached file, which I hope will give you the information you require. It covers all of Network Rail's regular reporting outputs to this office, together with detail of the contents of Network Rail's Annual Return. The annual return is publicly available at: <<http://www.networkrail.co.uk/browseDirectory.aspx?dir=\Annual%0Return&pageid=2857&root>>=

I hope that you find this information useful.

Kind regards,

Michael Lee
Director of Industry Monitoring and Analysis
Tel 0207 282 2139 (m) 07884 492074

<<ORR-#241434-v1-Network_Rail_Reporting_Obligations.DOC>>

<<ORR-#241434-v1-Network_Rail_Reporting_Obligations.DOC>>

We cannot accept any liability for any loss or damage sustained as a result of software viruses.

You must carry out such virus checking as is necessary before opening any attachment to this message. The information in this email and any files transmitted with it may be of a privileged and/or confidential nature and is intended solely for the addressee(s). If you are not an intended addressee please notify us immediately, and note that any disclosure, copying or distribution by you is prohibited and may be unlawful. The views expressed in this email are not necessarily the views of the Office of Rail Regulation.

The original of this email was scanned for viruses by Government Secure Intranet (GSI) virus scanning service supplied exclusively by Cable & Wireless in partnership with MessageLabs.

On leaving the GSI this email was certified virus free.

The MessageLabs Anti Virus Service is the first managed service to achieve the CSIA Claims Tested Mark (CCTM Certificate Number 2006/04/0007), the UK Government quality mark initiative for information security products and services. For more information about this please visit www.cctmark.gov.uk

Network Rail reporting obligations

1. Under Condition 15 of the network licence, Network Rail is obliged to provide any information that ORR may reasonably require in pursuance of its functions and duties. The information is to be provided in such form and manner and at such times as ORR may reasonably require.

Annual reporting

2. The *Annual Return* is published in July each year and is available on Network Rail's website. [A detailed specification is provided in Annex A.] In summary, it provides details of outputs, achievements, activities and expenditure in relation to:

- operational performance (the impact of the licence holder's activities on train punctuality);
- customer satisfaction (train operators and suppliers)
- asset management (the condition of specific asset types and the impact of that condition on the reliability of the network to train operators;
- activity volumes (the renewal volumes for specific asset types)
- network capability (so that train operators know the functionality of different parts of the network);
- expenditure and efficiency (expenditure on renewals and maintenance, reconciled against the business plan; unit costs);
- financial health (debt/asset ratio; cost control); and
- safety¹

3. To provide ORR with confidence in the data provided and the systems, processes and procedures used, an independent reporter reports to ORR and the licence holder on the outcome of an independent audit carried out each year. The licence holder meets the cost of this audit.

4. *Regulatory accounts* provide detailed information on the financial performance and financial position of the licence holder and any subsidiaries. These are published in July each year and are available on Network Rail's website.

Period reporting

5. In addition to the audited annual return, the licence holder provides a range of (unaudited) data on a period (4-weekly) basis². ORR receives:

¹ Until 1 April 2006, the safety regulator was the HSE. ORR merged with HSE Rail to become a combined economic and safety regulator. Reporting requirements are under review.

² This is provided to ORR on a confidential basis

- Engineering Infrastructure Condition Reports (infrastructure condition, performance and renewal)
- Train mileage reports (by passenger train operators and freight operators)
- Management Reporting Pack (financial performance; investment expenditure; operations, maintenance and renewals expenditure)
- Network performance period reports (train punctuality; causes of delay)

Weekly reporting

6. ORR receives a weekly version of the Network performance period reports (train punctuality; causes of delay)

Daily reporting

7. ORR receives copies of Network Rail's daily log of incidents, which provides information on incidents that cause train delays.

Ad hoc reporting

8. Where ORR has specific concerns about a particular aspect of Network Rail's performance, it can require the licence holder to provide specific information and any remedial plans as and when required.

Specification for the 2006 Annual Return

| Measure | | Data required | Annual return 2005 | Disaggregation |
|--|---|---|------------------------------|-------------------------------|
| Section 1 - Train performance and customer satisfaction | | | | |
| ORR KPI 2 NR KPI | Public performance measure | % of trains arriving on time | Table 26 | Network-wide; TOC |
| ORR KPI 3 | Delays to passenger and freight train services attributable to Network Rail; delay attributable to all other causes | Delay minutes | Tables 9-11, 23-25; Figure 4 | Network-wide; TOC |
| | | Delay minutes per 100 train kilometres | | Network-wide; TOC |
| | | Delay by cause category | Tables 14-22 | Network-wide; operating route |
| | Infrastructure incidents | Number of incidents recorded for delay attribution, by cause | Table 27-35 | Network-wide; operating route |
| NR KPI | Passenger complaints | Number of complaints per 100,000 journeys | Table 106 | Network-wide |
| ORR KPI 10 | Customer satisfaction – train operators | As per KPI 10 | Tables 107, 108 | Network-wide |
| ORR KPI 11 | Supplier satisfaction – major suppliers | As per KPI 11 | Table 109 | Network-wide |
| | JPIPs | Commentary on background, this year's process, objectives and issues, how action plans and modeling are developing and a list of JPIPs. | | Network-wide |
| | RUSs | A list of those in place and those under preparation at the end of the year, with a commentary about process, objectives and issues. | | Network-wide |

| Measure | Data required | Annual return 2005 | Disaggregation |
|---------------------------------------|------------------------------|--|--------------------------|
| Section 2 – Network capability | | | |
| | Mileage | Passenger train mileage; freight train mileage; gross tonne miles | Network-wide; TOC; FOC |
| C1 | Linespeed | Length of running track (kms) by speed band and changes to the network | Tables 92-94 Figure 8 |
| C2 | Gauge | Length of route (kms) capable of accepting different freight vehicle by gauge band | Table 95 |
| C3 | Route availability | Length of track (kms) capable of accepting loaded vehicle types by RA value | Table 96 |
| C4 | Electrified track capability | Length of electrified track (kms) by type | Table 97 |
| | Bottlenecks | Progress of actions to alleviate bottlenecks as stated in the 2005/06 Business Plan. | Network-wide |
| Section 3 - Asset management | | | |
| ORR KPI 4 | Asset failures | As per ORR KPI 4 Number of incidents due to: Broken rails; Points/track circuit failures; Signalling failures; Electrification failures; and Other infrastructure failures | Network-wide |
| M1 | Broken Rails | Number of broken rails | Table 37, figure 5 |
| M2 | Rail defects | Number of isolated rail defects | Tables 38, 39 |

| Measure | | Data required | Annual return 2005 | Disaggregation |
|---------|-----------------------------|---|----------------------------------|----------------------------------|
| | | Length of continuous rail defects | Tables 40, 41 | Network-wide; operating route |
| M3 | Track Geometry | Standard deviations - 35m top; 35m alignment; 70m top; 70m alignment. Vertical and horizontal deviation | Table 42 | Network-wide; operating route |
| | | Poor track geometry | Table 43 | Network-wide; operating route |
| | | Speed band data | Table 44; distribution graphs | Network-wide |
| M4 | Condition of Asset TSRs | Number and severity of Track TSRs | Table 46 | Network-wide; operating route |
| | | Number and severity of Structures TSRs | Table 47 | |
| | | Number and severity of Earthworks TSRs | Table 48 | |
| M5 | Level 2 exceedances | Level 2 exceedances per track mile | Table 45 | Network-wide; operating route |
| M6 | Earthwork failures | Number of embankment or cutting sites which have become unstable | Table 49 | Network-wide; operating route |
| M8 | Bridge condition | Number of bridges examined and assessed condition grade | Table 50; figure 7 | Network-wide |
| M9 | Signalling failures | Number of signalling failures causing delay of more than 10 minutes per incident | Table 51 | Network-wide; operating route |
| M10 | Signalling asset condition | Number of assets assessed and assessed condition grade | Tables 52, 53 | Network-wide; operating route |
| M11 | AC Traction power incidents | Number of OLE failures resulting in train delays of more than 500 minutes | Table 54 | Network-wide; territory |
| M12 | DC traction power incidents | Number of conductor rail failures resulting in train delays of more than 500 minutes | Table 55 | Network-wide; territory |

| Measure | | Data required | Annual return 2005 | Disaggregation |
|-------------------------------------|--|---|-----------------------------|--|
| M13 | AC electrification condition | Assessed condition grade of AC traction feeder stations and track sectioning points | Tables 56, 57 | Network-wide; territory |
| M14 | DC electrification condition | Assessed condition grade of DC traction substations | Table 58, 59 | Network-wide; territory |
| M15 | AC contact system condition | Assessed condition grade of AC contact systems | Tables 60, 61 | Network-wide; territory |
| M16 | DC contact system | Assessed condition grade of DC contact systems | Tables 62, 63 | Network-wide; territory |
| M17 | Station condition index | Assessed average condition grade of stations where trains make timetabled stops | Tables 64, 65 Appendix 1 | Network-wide; station category (A-F). Annex to show score for all stations |
| M18 | Station facilities | Level of facilities present at stations | Tables 66-71 | Network-wide; station category; theme |
| M19 | Light maintenance depots (LMDs) | Assessed average condition grade of LMDs | Table 72 | Network-wide; individual depots |
| NR KPI | Network Rail asset stewardship index (ASI) | Weighted index comprising: Track geometry (20%); Broken rails (15%); L2 exceedances (15%); Points/track circuit failures (10%); Signalling failures (20%); Electrification failures (10%); and Structures and earthworks TSRs (10%). | Table 36 | Network-wide |
| Section 4 - Activity volumes | | | | |
| M20 | Rail renewals | Length of track (kms) where re-railing has been carried out | Table 73 | Network-wide; operating route |
| M21 | Sleeper renewals | Length of track (kms) where re-sleepering has been carried out, by type | Tables 74 -77 | Network-wide; operating route |

| Measure | | Data required | Annual return 2005 | Disaggregation |
|--|--|---|--------------------|----------------------------------|
| M22 | Ballast renewals | Length of track (kms) where re-ballasting has been carried out, by type | Tables 78-81 | Network-wide; operating route |
| M23 | Bridge renewals and remediation | Number and area of bridge decks subject to renewal or remediation where total cost is >£100k | Tables 85, 86 | Network-wide; operating route |
| M24 | Signalling renewals | Number of SEUs renewed. Progress and delivery against plans, to be broken down by major works, minor and complementary works, level crossings and centrally contracted work. | Table 84 | Network-wide; operating route |
| M25 | S&C renewals | Number of S & C units renewed, including partial renewal | Tables 82, 83 | Network-wide; operating route |
| M26 | Culvert renewals and remediation | Number of culverts renewed or where major components replaced at a cost >£50k | Table 87 | Network-wide; operating route |
| M27 | Retaining wall renewals | Number and area of retaining walls subject to renewal where the cost >£50k | Tables 88, 89 | Network-wide; operating route |
| M28 | Earthworks remediation | Number of earthwork schemes subject to remediation where cost >£100k | Table 90 | Network-wide; operating route |
| M29 | Tunnel renewals | Number of remediation schemes on tunnels where cost >£50k | Table 91 | Network-wide; operating route |
| ORR KPI 6 | Activity volumes: % of activity compared with plan | As per ORR KPI 6 | | Network-wide |
| Section 5 – Safety and environment | | | | |
| | Safety & Environment Plan | Progress with deliverables in the 2005 business plan and summary financial information. | | Network-wide |
| Section 6 – Expenditure and efficiency (individual tables to be numbered) | | | | |

| Measure | | Data required | Annual return 2005 | Disaggregation |
|------------------------------|---|--|---------------------------|---|
| ORR KPI 8 | Expenditure variance | As per ORR KPI 8 | Network table on p.132 | Network-wide, to include opex, both controllable and non-controllable |
| | Maintenance expenditure | For 2004-06 and cumulative figures for CP3 to date, actual, target, variance and % variance for maintenance expenditure, ETM and expenditure per ETM, plus supporting text on variance from business plan | Table 100, p169 | Network wide |
| | Non-WRCM renewals expenditure | Table of expenditure variance analysis by asset category with headings as follows: category; actual expenditure; forecast expenditure; variance; and an analysis of variance into 3 types: scope change, rescheduled activity and activity efficiency. | Table 103, p171 | Network wide |
| | Renewals unit costs | Unit cost and composite rate indices as reported in 2004-05 | Tables 101 & 102, p 170 | Network wide |
| | Reconciliation statement by strategic routes against the 2005 business plan | Comparison of out-turn expenditure with business plan forecast (for 2005-06): for each asset class | Tables on pages 132 - 167 | Network-wide; 26 strategic routes; major projects |
| NR KPI | Network Rail financial efficiency index (FEI) | The sum of: operating costs; total expenditure on maintenance; total expenditure on plain line track renewals. | Table 8 | Network-wide |
| Section 7 – Financing | | | | |
| ORR KPI 9 | Debt to RAB ratio | As per ORR KPI 9 | Table 8 | Network-wide |
| NR KPI | RAB adjustment for passenger volume incentives | Growth in actual passenger train miles and farebox revenue | Table 8 | Network-wide |

| Measure | | Data required | Annual return 2005 | Disaggregation |
|---|--|---|--------------------|----------------|
| NR KPI | RAB adjustment for freight volume incentives | Growth in freight train miles and gross tonne miles | Table 8 | Network-wide |
| NR KPI | Overall cost control | % overspend/underspend against budget | Table 8 | Network-wide |
| Section 8 – Customer reasonable requirements | | | | |
| | Progress with CRRs | Number at start of year; number received during the year; number completed or withdrawn; number at end of year. | Table 105 | Network-wide |

Berichtspflichtigen Network Rail

1. Gemäß Bedingung 15 der Netz-Lizenz (Licence Agreement: Netz-Managementvertrag) ist Network Rail verpflichtet, jegliche von der ORR (Eisenbahnregulierungsbehörde) in Ausübung ihrer Funktionen und Pflichten sinnvollerweise verlangte Auskunft zu erteilen. Die Informationen sind in Form, Art und Weise und zu Terminen bereitzustellen, die von der ORR sinnvollerweise verlangt werden.

Jahresberichte

2. Der *Jahresbericht* wird jedes Jahr im Juli veröffentlicht und auf der Homepage von Network Rail eingestellt. [Eine genaue Beschreibung wird in der beigefügten Spezifikation gegeben.] Er fasst Einzelheiten zu Erträgen, Leistungen, Maßnahmen und Aufwendungen zusammen in Bezug auf:

- Betriebsleistung (Welchen Einfluss haben die Aktivitäten des Lizenzinhabers auf die Pünktlichkeit der Züge?);
- Kundenzufriedenheit (EVU und Lieferanten)
- Verwaltung des Anlagevermögens (Zustand bestimmter Arten von Anlagen und der Einfluss dieses Zustands auf die Zuverlässigkeit des Netzwerks gegenüber EVU);
- Umfang der Maßnahmen (Umfang an Erneuerungen für bestimmte Arten von Anlagen)
- Kapazität des Netzwerks (damit EVU die Funktionalität der verschiedenen Teile des Netzwerks kennen);
- Aufwendungen und Effizienz (Aufwendungen für Erneuerungen und Instandhaltung, abgestimmt mit dem Business Plan; Kosten je Einheit);
- finanzielle Gesundheit (Verschuldungsgrad; Kostenkontrolle); und
- Sicherheit¹

Um gegenüber ORR Vertrauen zu schaffen hinsichtlich der zur Verfügung gestellten Daten und angewandten Systeme, Abläufe und Verfahren, erfolgt die Berichterstattung an die ORR und den Lizenzinhaber durch einen

¹ Anforderungen an Berichterstattung (Sicherheit) werden derzeit geprüft. Bis 1. April 2006 war HSE (Anm. des Übersetzers: Health & Safety Executive/Gesundheits- und Sicherheitsbehörde) zuständig für die Regulierung des Bahnwesens in Bezug auf Sicherheitsaspekte. Die ORR fusionierte mit HSE Rail und ist nunmehr eine Kombination aus Wirtschafts- und Sicherheitsbehörde geworden.

unabhängigen Berichtersteller, der über die Ergebnisse einer jährlich durchgeführten unabhängigen Prüfung berichtet.

3. *Regulatory accounts* (Jahresabschlussrechnungen) geben detaillierte Auskünfte über die wirtschaftliche Leistung und die finanzielle Lage des Lizenzinhabers und sämtlicher Tochterunternehmen. Diese werden jedes Jahr im Juli veröffentlicht und können auf der Homepage von Network Rail eingesehen werden.

Periodische Berichterstattung

4. Zusätzlich zum geprüften Jahresbericht stellt der Lizenzinhaber periodisch (4-wöchentlich) eine Reihe von (ungeprüften) Daten zur Verfügung.² Die ORR erhält:

- Berichte über den Zustand der technischen Infrastruktur (Zustand, Leistungsfähigkeit und Erneuerung der Infrastruktur)
- Berichte über die Kilometerleistung der Züge (von Personen- und Güterzugbetreibern)
- Berichtspaket zur Unternehmensführung (wirtschaftliche Leistung, Aufwendungen für Investitionen, Betriebsvorgänge, Aufwendungen für Instandhaltung und Erneuerungen)
- Periodische Berichte zur Leistungserbringung des Netzwerks (Pünktlichkeit der Züge, Ursachen für Verspätungen)

Wöchentliche Berichterstattung

5. Die ORR erhält wöchentlich eine Version der periodischen Berichte zur Leistungsfähigkeit des Netzwerks (Pünktlichkeit der Züge, Ursachen für Verspätungen)

Tägliche Berichterstattung

6. Die ORR erhält Kopien der täglichen Ereignisprotokolle von Network Rail, die solche Vorfälle aufführen, die zu Zugverspätungen führen.

Kurzfristige Berichterstattung

7. Wenn die ORR genau bezeichnete Bedenken zu einem bestimmten Punkt der Leistungen von Network Rail hat, kann die ORR gegebenenfalls vom Lizenzinhaber die Bereitstellung bestimmter Informationen und sämtlicher Pläne für Abhilfemaßnahmen verlangen.

² Dies wird der ORR vertraulich zur Verfügung gestellt.

Darstellung von Einzelheiten für den Jahresbericht 2006

[Anm. d. Übersetzers: Die in den Fußnoten erläuterten Abkürzungen und Begriffe wurden aus dem Glossar der ORR-Homepage übernommen bzw. von Mitarbeitern der ORR erfragt und hier zum besseren Verständnis hinzugefügt.]

| Wert/Bezeichnung | Benötigte Daten | Jahresbericht 2005 | Aufschlüsselung |
|---|---|---|---|
| Abschnitt 1 – Zugfahrten und Kundenzufriedenheit | | | |
| ORR KPI 2 NR KPI | Leistungsbewertung (PPM ³) | %-Zahl der pünktlich ankommenden Züge | Tabelle 26 Gesamtes Netzwerk; EVU |
| ORR KPI 3 | durch Network Rail verschuldete Verspätungen bei Personen- und Güterzugdiensten; Verspätungen aus anderen Gründen | Verspätungsminuten | Tabellen 9-11, 23-25; Abbildung 4 Gesamtes Netzwerk; EVU |
| | | Verspätungsminuten pro 100 Zugkilometer | Gesamtes Netzwerk; EVU |
| | | Kategorie Verspätung aus wichtigem Grund | Tabellen 14-22 Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| | Infrastruktur Zwischenfälle | Anzahl der protokollierten Zwischenfälle, die zu Verspätungen aus wichtigem Grund führten | Tabelle 27-35 Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| NR KPI | Beschwerden von Reisenden | Anzahl der Beschwerden pro 100.000 Reisen | Tabelle 106 Gesamtes Netzwerk |
| ORR KPI 10 | Kundenzufriedenheit – EVU | wie KPI 10 | Tabellen 107, 108 Gesamtes Netzwerk |

³ PPM (Public Performance Measure) bezeichnet den Prozentsatz konzessionierter Personenzüge, die innerhalb einer bestimmten Verspätungsgrenze (normalerweise 5-10 Minuten) an ihrem Ziel ankommen. Dieses Maß erfasst sämtliche Gründe für Verspätungen (Network Rail, EVU (Personen) und andere).

| Wert/Bezeichnung | | Benötigte Daten | Jahresbericht 2005 | Aufschlüsselung |
|--|--|--|-------------------------------|--|
| ORR KPI 11 | Anbieterzufriedenheit Hauptlieferanten – | wie KPI 11 | Tabelle 109 | Gesamtes Netzwerk |
| | Pläne zur gemeinsamen Leistungsoptimierung (JPIPs ⁴) | Erläuterungen zum Hintergrund; diesjähriger Ablauf, Ziele und Probleme, Entwicklung von Aktionsplänen und Modellbildungen, Liste der Pläne zur gemeinsamen Leistungsoptimierung. | | Gesamtes Netzwerk |
| | Streckennutzungsstrategien (RUS ⁵) | Liste jener RUS, die zum Jahresende etabliert und jener, die in Vorbereitung sind, mit Kommentar zu Ablauf, Zielen, Problemen. | | Gesamtes Netzwerk |
| Abschnitt 2 – Leistungsvermögen des Netzwerks | | | | |
| | gefährte Kilometer | gefährte Kilometer von Personenzügen; gefährte Kilometer von Güterzügen; Tonnenkilometer brutto | | Gesamtes Netzwerk; EVU und Fracht |
| C1 | Streckengeschwindigkeit | Länge des laufenden Gleises (km) je Geschwindigkeitsbereich und Änderungen am Netzwerk | Tabellen 92-94 Abbildung 8 | Gesamtes Netzwerk; 8 Betriebsstrecken; Veränderungen pro Strecke |
| C2 | Spurweite | für verschiedene Güterzüge verfügbare Streckenlänge (km) je Spurweitenbereich | Tabelle 95 | Gesamtes Netzwerk; 8 Betriebsstrecken |
| C3 | Streckenverfügbarkeit | für beladene Fahrzeugtypen verfügbare Gleislänge (km) je nach Streckenkategorie | Tabelle 96 | Gesamtes Netzwerk; 8 Betriebsstrecken |

⁴ JPIP (Joint Performance Improvement Plan): Ein JPIP stützt sich auf eine gegenseitige Verpflichtung zwischen Network Rail und den EVU (Personen) zur Leistungsverbesserung.

⁵ RUS (Route Utilisation Strategies): Strategien, die eine effektive Ausnutzung und Entwicklung der verfügbaren Kapazität abgestimmt auf die verfügbare oder verfügbar werdende Finanzierung fördern (aus: ORR Richtlinien zu Streckennutzungsstrategien, Juni 2005)

| Wert/Bezeichnung | | Benötigte Daten | Jahresbericht 2005 | Aufschlüsselung |
|--|---|---|-------------------------|---------------------------------------|
| C4 | Leistungsvermögen elektrifizierte Strecke | Länge der elektrifizierten Strecke (km) je Typ | Tabelle 97 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecken 8 |
| | Engpässe | Fortschritt bei Maßnahmen zur Verringerung von Engpässen wie im Business Plan 2005/06 festgestellt. | | Gesamtes Netzwerk |
| Abschnitt 3 – Anlagenverwaltung | | | | |
| ORR KPI 4 | Betriebsstörungen | wie ORR KPI 4 Anzahl der Zwischenfälle aufgrund von: Schienenbrüchen; Stromausfällen Weichen/Gleis; Signalausfällen; Ausfällen der Elektrifizierung; sonstigen infrastrukturellen Betriebsstörungen | | Gesamtes Netzwerk |
| M1 | Schienenbrüche | Anzahl der Schienenbrüche | Tabelle 37, Abbildung 5 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| M2 | Schienenmängel | Anzahl einzelner Schienenmängel | Tabellen 38, 39 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| | | Länge der durchgehenden Schienenmängel | Tabellen 40, 41 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| M3 | Gleisgeometrie | Standardabweichungen - 35m Höhe; 35m Richtung; 70m Höhe; 70m Richtung. Vertikale und horizontale Abweichung | Tabelle 42 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |

| Wert/Bezeichnung | | Benötigte Daten | Jahresbericht 2005 | Aufschlüsselung |
|------------------|---|---|---|---------------------------------------|
| | | Schlechte Gleisgeometrie | Tabelle 43 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| | | Geschwindigkeitsbereichsdaten | Tabelle 44; grafische Darstellungen der Verteilung | Gesamtes Netzwerk |
| M4 | Zustand der Infrastruktur (TSR ⁶ = temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen) | Anzahl und Schwere gleisbedingter TSR | Tabelle 46 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| | | Anzahl und Schwere konstruktionsbedingter TSR | Tabelle 47 | |
| | | Anzahl und Schwere erdbaubedingter TSR | Tabelle 48 | |
| M5 | Überschreitungen von Stufe 2 ⁷ | Überschreitungen von Stufe 2 pro Gleiskilometer | Tabelle 45 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| M6 | erdbauliche Fehler | Anzahl instabil gewordener oder Bahndämme Rodungsflächen | Tabelle 49 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| M8 | Zustand von Brücken | Anzahl der untersuchten Brücken und eingeschätzte Zustandsklasse | Tabelle 50; Abbildung 7 | Gesamtes Netzwerk |
| M9 | Signalausfälle | Anzahl der Signalausfälle, infolge derer Zugverspätungen von mehr als 10 Minuten je Vorfall auftraten | Tabelle 51 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| M10 | Zustand von Signalanlagen | Anzahl der begutachteten Anlagen und eingeschätzte | Tabellen 52, 53 | Gesamtes Netzwerk; |

⁶ TSR (Temporary Speed Restriction): Aus Sicherheitsgründen auferlegte temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen. Gründe dafür kann der schlechte Zustand von Gleisen, baulichen und erdbaulichen Anlagen sowie Hitze sein oder nach Gleisneuverlegungen bis zur Stabilisierung des Gleisbetts auferlegt werden.

⁷ Level 2 exceedences (Überschreitungen von Stufe 2): vereinzelte fehlerhafte Stellen hinsichtlich Richtung, Höhe oder Breite der Gleise, die innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens korrigiert werden müssen.

| Wert/Bezeichnung | | Benötigte Daten | Jahresbericht 2005 | Aufschlüsselung |
|------------------|--|---|-----------------------------|--|
| | | Zustandsklasse | | Betriebsstrecke |
| M11 | Zwischenfälle bei der AC-Bahnstromversorgung | Anzahl der Ausfälle von elektrischen Oberleitungen mit Zugverspätungen von mehr als 500 Minuten zur Folge | Tabelle 54 | Gesamtes Netzwerk; Gelände |
| M12 | Zwischenfälle bei der DC-Bahnstromversorgung | Anzahl der Ausfälle von Stromschienen mit Zugverspätungen von mehr als 500 Minuten zur Folge | Tabelle 55 | Gesamtes Netzwerk; Gelände |
| M13 | Zustand der AC-Stromversorgung | Geschätzte Zustandsklasse der Einspeisestationen für AC- und Stromversorgungs-Gleisabschnittspunkte | Tabellen 56, 57 | Gesamtes Netzwerk; Gelände |
| M14 | Zustand der DC-Stromversorgung | Geschätzte Zustandsklasse der DC-Transformatorstation | Tabelle 58, 59 | Gesamtes Netzwerk; Gelände |
| M15 | Zustand der AC-Kontaktsysteme | Geschätzte Zustandsklasse von AC-Kontaktsystemen | Tabellen 60, 61 | Gesamtes Netzwerk; Gelände |
| M16 | Zustand der DC-Kontaktsysteme | Geschätzte Zustandsklasse von DC-Kontaktsystemen | Tabellen 62, 63 | Gesamtes Netzwerk; Gelände |
| M17 | Zustandsindex Bahnhöfe | Geschätzte durchschnittliche Zustandsklasse von Bahnhöfen, an denen Züge fahrplanmäßig halten | Tabellen 64, 65 Anhang 1 | Gesamtes Netzwerk; Bahnhofskategorie (A-F). Die Anlage hierzu zeigt die Auswertung für alle Bahnhöfe |

| Wert/Bezeichnung | | Benötigte Daten | Jahresbericht 2005 | Aufschlüsselung |
|------------------|--|--|--------------------|---|
| M18 | Bahnhofseinrichtungen | Niveau der an Bahnhöfen vorhandenen Einrichtungen | Tabellen 66-71 | Gesamtes Netzwerk; Bahnhofskategorie; Thema |
| M19 | Depots für geringfügige Wartungsarbeiten (LMDs ⁸) | Geschätzte durchschnittliche Zustandsklasse von Depots für geringfügige Wartungsarbeiten (LMDs) | Tabelle 72 | Gesamtes Netzwerk; Einzelne Depots |
| NR KPI | Network Rail Anlagen Instandhaltungs-Index (ASI ⁹) | Der gewichtete Index umfasst: Gleisgeometrie (20%); Schienenbrüche (15%); Überschreitungen von Stufe 2 (15%); Weichen-/Gleisstromausfälle (10%); Signalausfälle (20%); Ausfälle der Elektrifizierung (10%) konstruktions- und erdbaubedingte TSR (10%). | Tabelle 36 | Gesamtes Netzwerk |

⁸ LMD (Light Maintenance Depot): Depots, in denen geringfügige Wartungsdienste ausgeführt werden. Diese sind in § 82(2) des Railways Act 1993 als Leistungen mit der folgenden Beschreibung definiert:
 (a) Auftanken oder äußerliche Reinigung von Lokomotiven oder Waggons;
 (b) Die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an Lokomotiven oder Waggons, die normalerweise in regelmäßigen Abständen von 12 Monaten oder weniger erfolgt, um deren Betriebsfähigkeit sicherzustellen.

⁹ ASI (Asset Stewardship Index): Dieser Index wurde von der ORR entwickelt und im April 2004 nach dem Access Charges Review 2003 eingeführt. Der ASI ist ein kombiniertes Maß, das Gleisgeometrie, Schienenbrüche, Überschreitungen von Stufe 2, Weichen-/Stromschienenausfälle, Signalausfälle, Ausfälle der Elektrifizierung und baulichen/erdbaulichen Anlagen in Verbindung mit Geschwindigkeitsbeschränkungen angibt.

Abschnitt 4 – Umfang der Maßnahmen

| | | | | |
|-----|--|---|-----------------|---------------------------------------|
| M20 | Schienerneuerungen | Gleislänge (km) mit erfolgter Aufgleisung | Tabelle 73 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| M21 | Schwellenerneuerungen | Gleislänge (km) mit neuverlegten Schwellen, je nach Typ | Tabellen 74 -77 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| M22 | Schottererneuerungen | Gleislänge (km), auf der Schotterung erneuert wurde, je nach Typ | Tabellen 78-81 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| M23 | Brückenerneuerungen und -sanierung | Anzahl und Bereich von zu erneuernden oder zu sanierenden Brückendecks mit Gesamtkosten, die 100.000 £ übersteigen | Tabellen 85, 86 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| M24 | Signalerneuerungen | Anzahl der erneuerten Signal- und signalähnlichen Einheiten (SEUs). Fortschritt und Lieferung gegenüber Plänen, getrennt nach größeren, kleineren und ergänzenden Maßnahmen, Stufenüberschneidungen und zentral vergebene Maßnahmen. | Tabelle 84 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| M25 | Erneuerungen von Weichensystemen (S & C) ¹⁰ | Anzahl der erneuerten Weichen einschließlich teilweise Erneuerung | Tabellen 82, 83 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| M26 | Erneuerungen und Sanierung von Abzugsgräben | Anzahl der Abzugsgräben, die erneuert wurden oder bei denen größere Teile ersetzt wurden, wobei die Kosten 50.000 £ übersteigen | Tabelle 87 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |

¹⁰ S & C (Switches and Crossings): Weichen

| | | | | |
|--|---|--|-----------------|---------------------------------------|
| M27 | Erneuerungen von Stützmauern | Anzahl und Bereich von Stützmauern, die erneuert werden müssen, wobei die Kosten 50.000 £ übersteigen | Tabellen 88, 89 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| M28 | Erdbausanierungen | Anzahl der Erdbaukonstruktionen, die saniert werden müssen, wobei die Kosten 100.000 £ übersteigen | Tabelle 90 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| M29 | Tunnelemeruerungen | Anzahl der Sanierungsmaßnahmen für Tunnel, wobei die Kosten 50.000 £ übersteigen | Tabelle 91 | Gesamtes Netzwerk; Betriebsstrecke |
| ORR KPI 6 | Umfang der Maßnahmen: % Maßnahmen im Vergleich zum Plan | wie ORR KPI 6 | | Gesamtes Netzwerk |
| Abschnitt 5 – Sicherheit und Umwelt | | | | |
| | Sicherheits- & Umweltplan | Fortschritt mit durchzuführenden Arbeiten im Business-Plan von 2005 und zusammenfassende finanzielle Informationen | | Gesamtes Netzwerk |

| Abschnitt 6 – Aufwendungen und Effizienz (nummerierte Einzeltabellen) | | | | |
|---|---|---|--------------------------------------|---|
| ORR KPI 8 | Aufwendungsabweichung | wie ORR KPI 8 | Netzwerk Tabelle auf Seite 132 | Gesamtes Netzwerk, einschl. betriebliche Gesamtaufwendungen sowohl regelbar als auch nicht regelbar |
| | Aufwendungen für Instandhaltung | Für 2004-06 und kumulierte Zahlen für CP3 bis jetzt, Ist, Soll, Abweichung und Abweichung in % für Instandhaltungsaufwendungen, ETM ¹¹ und Aufwendungen je ETM sowie unterstützende Erläuterung zu den Abweichungen vom Business Plan | Tabelle 100, Seite 169 | Gesamtes Netzwerk |
| | Aufwendungen für Erneuerungen außerhalb des Modernisierungsprojektes der West Coast Route (WCRM) | Tabelle der Analyse von Aufwendungsabweichungen je nach Anlagenkategorie mit den folgenden Überschriften: Kategorie, tatsächliche Aufwendungen; prognostizierte Aufwendungen; Abweichung; Analyse der Abweichung in 3 Typen: Rahmenänderung, verschobene Maßnahme und Maßnahmeneffizienz. | Tabelle 103, Seite 171 | Gesamtes Netzwerk |

¹¹ ETM (Equated Track Miles): Gleiskilometer-Äquivalent. ETM ist ein Maß, das sich aus der zu erwartenden Menge an Maßnahmen ergibt, die zur Erhaltung eines gewissen Standards des Netzwerks erforderlich sind. Es berücksichtigt die erwartete Abnutzung von Anlagen für verschiedene Gleiskonfigurationen, Geschwindigkeit- und Tonnenbereiche. Network Rail nutzt das ETM als Angabe für Instandhaltungskosten je Einheit (d.h. Aufwendungen für Instandhaltung/ ETM). Dieses Maß ist insbesondere deshalb problematisch, weil sich das ETM nicht auf tatsächliche, sondern auf erwartete Aufwendungen stützt. Deshalb ist es möglich, dass das Maß Instandhaltung/ETM fällt (und damit erhöhte Effizienz anzeigt), ohne dass die Kosten je gewartete Einheit tatsächlich fallen. In Anbetracht dessen führt Network Rail eine Reihe von Maßen für Kosten je gewartete Einheit ein, die ETM ergänzen und schließlich vielleicht ersetzen sollen.

| | | | | |
|-------------------------------|--|---|-----------------------------------|---|
| | Erneuerungen Kosten je Einheit | Kosten je Einheit und Composite-Rate-Indizes ¹² wie 2004-05 berichtet | Tabellen 101 & 102, Seite 170 | Gesamtes Netzwerk |
| | Abstimmungsfeststellung je nach strategischer Strecke gegenüber dem Business-Plan von 2005 | Vergleich von Verlustaufwendungen mit Prognose im Business Plan (für 2005-06): für jede Anlagenklasse | Tabellen auf den Seiten 132 - 167 | Gesamtes Netzwerk; 26 strategische Strecken; größere Projekte |
| NR KPI | Network Rail Rentabilitätsindex (FEI) ¹³ | Die Summe der: Betriebskosten; Gesamtaufwendungen für Instandhaltung; Gesamtaufwendungen für Erneuerung von eingleisigen Strecken. | Tabelle 8 | Gesamtes Netzwerk |
| Abschnitt 7 – Finanzen | | | | |
| ORR KPI 9 | Verhältnis Verbindlichkeiten zum regulierten Anlagevermögen (RAB) ¹⁴ | wie ORR KPI 9 | Tabelle 8 | Gesamtes Netzwerk |
| NR KPI | Anpassung des regulierten Anlagevermögens (RAB) für die Schaffung von Anreizen, den Personenverkehr zu erhöhen | Anstieg der tatsächlichen Zugkilometer von Reisenden und Einnahmen über Fahrkartenausgabegeräte | Tabelle 8 | Gesamtes Netzwerk |

¹² Der Composite Rate Index gibt die Effizienz der Gleiserneuerung unter Berücksichtigung der Kosten je gewartete/erneuerte Einheit an und wird herangezogen um ein vollständigeres Bild der Gesamteffizienz zu vermitteln. Für reine Gleisstrecken gibt er die durchschnittlichen Aufwendungen pro gelieferter Einheit aus Schiene, Schwelle und Schotter an. Für Weichen gibt er die durchschnittlichen Aufwendungen je komplette erneuerte Einheit an.

¹³ FEI (Financial Efficiency Index): Mit diesem Index werden Veränderungen der Aufwendungen für Betrieb, Wartung und Gleiserneuerung nachverfolgt. Network Rail hat die Berechnungsgrundlage für den FEI zwischen 2004/5 und 2005/6 geändert, deshalb sind jährliche Vergleiche vorsichtig zu behandeln.

¹⁴ RAB (Regulatory Asset Base): Berechnung des Sachwertes von Network Rail durch die ORR.

| | | | | |
|--|---|--|-------------|-------------------|
| NR KPI | Anpassung des regulierten Anlagevermögens (RAB) für die Schaffung von Anreizen, den Güterverkehr zu erhöhen | Anstieg an Güterzugkilometern und Brutto-Tonnenkilometern | Tabelle 8 | Gesamtes Netzwerk |
| NR KPI | Gesamtkostenkontrolle | % Mehr/Minderausgaben im Verhältnis zum Budget | Tabelle 8 | Gesamtes Netzwerk |
| Abschnitt 8 – Anforderungen, die für Kunden sinnvoll sind | | | | |
| | Fortschritt mit kundenorientierten Anforderungen (CRR = Customer Reasonable Requirements) | Anzahl [der CRRs] zum Jahresanfang, Anzahl während des Jahres erhaltener Anforderungen, Anzahl fertig gestellter oder zurückgezogener A., Anzahl zum Jahresende. | Tabelle 105 | Gesamtes Netzwerk |

Glossar¹⁵

PPM (Public Performance Measure)

bezeichnet den Prozentsatz konzessionierter Personenzüge, die innerhalb einer bestimmten Verspätungsgrenze (normalerweise 5-10 Minuten) an ihrem Ziel ankommen. Dieses Maß erfasst sämtliche Gründe für Verspätungen (Network Rail, EVU (Personen) und andere).

JPIP (Joint Performance Improvement Plan)

Ein JPIP stützt sich auf eine gegenseitige Verpflichtung zwischen Network Rail und den EVU/Personenverkehr zur Leistungsverbesserung (aus: ORR-Glossar).

RUS (Route Utilisation Strategies)

Strategien, die eine effektive Ausnutzung und Entwicklung der verfügbaren Kapazität abgestimmt auf die verfügbare oder verfügbar werdende Finanzierung fördern (aus: ORR Richtlinien zu Streckennutzungsstrategien, Juni 2005)

TSR (Temporary Speed Restriction)

Aus Sicherheitsgründen auferlegte temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen. Gründe dafür kann der schlechte Zustand von Gleisen, baulichen und erdbaulichen Anlagen sowie Hitze sein oder nach Gleisneuerlegungen bis zur Stabilisierung des Gleisbetts auferlegt werden (aus: ORR-Glossar).

Level 2 exceedences

(Überschreitungen von Stufe 2): vereinzelte fehlerhafte Stellen hinsichtlich Richtung, Höhe oder Breite der Gleise, die innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens korrigiert werden müssen (aus: ORR-Glossar).

LMD (Light Maintenance Depot)

¹⁵ Zur Übersetzung der Reporting Obligations Network Rail (ORR vom 21.6.2006)

Depots, in denen geringfügige Wartungsdienste ausgeführt werden. Diese sind in

§ 82(2) des Railways Act 1993 als Leistungen mit der folgenden Beschreibung definiert:

- (a) Auftanken oder äußerliche Reinigung von Lokomotiven oder Waggons;
- (b) Die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an Lokomotiven oder Waggons, die normalerweise in regelmäßigen Abständen von 12 Monaten oder weniger erfolgt, um deren Betriebsfähigkeit sicherzustellen (aus: ORR-Glossar).

ASI (Asset Stewardship Index)

Dieser „Anlagen-Instandhaltungs-Index“ wurde von der ORR entwickelt und im April 2004 nach dem Access Charges Review 2003 eingeführt. Der ASI ist ein kombiniertes Maß, das Gleisgeometrie, Schienenbrüche, Überschreitungen von Stufe 2, Weichen/Stromschienenausfälle, Signalausfälle, Ausfälle der Elektrifizierung und baulichen/erdbaulichen Anlagen in Verbindung mit Geschwindigkeitsbeschränkungen angibt (aus: ORR-Glossar)

ETM (Equated Track Miles)

Gleiskilometer-Äquivalent. ETM ist ein Maß, das sich aus der zu erwartenden Menge an Maßnahmen ergibt, die zur Erhaltung eines gewissen Standards des Netzwerks erforderlich sind. Es berücksichtigt die erwartete Abnutzung von Anlagen für verschiedene Gleiskonfigurationen, Geschwindigkeits- und Gewichtsklassen. Network Rail nutzt das ETM als Angabe für Instandhaltungskosten je Einheit (d.h. Aufwendungen für Instandhaltung/ETM). Dieses Maß ist insbesondere deshalb problematisch, weil sich das ETM nicht auf tatsächliche, sondern auf erwartete Aufwendungen stützt. Deshalb ist es möglich, dass das Maß Instandhaltung/ETM fällt (und damit erhöhte Effizienz anzeigt), ohne dass sich die Kosten je gewartete Einheit tatsächlich reduzieren. In Anbetracht dessen führt Network Rail eine Reihe von Maßen für Kosten je gewartete Einheit ein, die ETM ergänzen und schließlich vielleicht ersetzen sollen (Erklärung von Brian Hatfield, ORR).

Composite Rate Index

gibt die Effizienz der Gleiserneuerung unter Berücksichtigung der Kosten je gewartete/erneuerte Einheit an und wird herangezogen um ein vollständigeres Bild der Gesamteffizienz zu vermitteln. Für reine Gleisstrecken gibt er die durchschnittlichen Aufwendungen pro gelieferter Einheit aus Schiene, Schwelle und Schotter an. Für Weichen gibt er die durchschnittlichen Aufwendungen je komplette erneuerte Einheit an (Erklärung von Brian Hatfield, ORR).

FEI (Financial Efficiency Index)

Mit diesem Index werden Veränderungen der Aufwendungen für Betrieb, Wartung und Gleiserneuerung nachverfolgt. Network Rail hat die Berechnungsgrundlage für den FEI zwischen 2004/5 und 2005/6 geändert, deshalb sind jährliche Vergleiche vorsichtig zu behandeln (aus: ORR-Glossar).

RAB (Regulatory Asset Base)

Berechnung des Sachwertes von Network Rail durch die ORR (aus: ORR-Glossar).