

Jahresbericht 2020 Ihr Recht am Zug. Schienen- Control.

Schienen | Control

Inhaltsverzeichnis

Vorworte	3
Zusammenfassung	9
Das Jahr 2020 im Überblick	11
Rolle der Regulierungsbehörde	17
Schienen-Control Kommission	19
Schienen-Control GmbH	27
Marktentwicklung	29
Marktentwicklung 2020	31
Qualitative Marktbeurteilung 2020	51
Personal und Fahrzeuge	55
Preisentwicklung Bahnen	61
Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen	74
Entwicklungen im europäischen Markt	78
Marktzugang	87
Österreichisches Eisenbahnnetz	89
Vergleich europäischer intermodaler Güterterminals	95
Änderungen bei den Weegeentgelten	99
Pünktlichkeit im Bahnverkehr	101
Neues von den Güterkorridoren	107
Serviceeinrichtungen und Anschlussbahnen	109
Rechtsgrundlagen	115
Rechtliche Neuerungen	117
Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich	119
Arbeit der Schienen-Control Kommission	121
Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission	123
Entscheidungen des BVwG, VwGH und VfGH	131
Internationale Zusammenarbeit	137
Independent Regulators' Group-Rail [IRG-Rail]	139
Regulatoren in Europa	143
Zahlen und Fakten	145
Schienen-Control GmbH als Unternehmen	147
Ertrags- und Vermögenslage	149
Marktteilnehmer	151
Quellenangabe	165
Glossar	166

01

Vorworte

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrte Leserinnen und Leser!

Die Schienen-Control erstellte ihren ausführlichen Jahresbericht für das Jahr 2020, in dem dieses Mal die COVID-19-Pandemie zentrales Thema ist und ihre Auswirkungen beleuchtet werden.

Im Personenverkehr erlitten die anbietenden Unternehmen pandemiebedingt massive Fahrgastverluste. Die auf der Weststrecke zwischen Wien und Salzburg im Fernverkehr grundsätzlich eigenwirtschaftlich durchgeführten Zugfahrten der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn wurden wegen der wirtschaftlich äußerst herausfordernden Zeit ab dem Ausbruch der Pandemie im Frühjahr 2020 durch öffentliche Beauftragung sichergestellt. Der Bund bestellte diese Verkehre zur Aufrechterhaltung des Mobilitätsangebotes auf Österreichs Hauptpersonenverkehrsstrecke im Rahmen einer mehrmaligen und mehrmonatigen Notvergabe. Die erste Notvergabe erfolgte mit 8. April 2020. Bestellt wurden die Züge gemäß dem österreichweiten integrierten Taktfahrplan; die Tickets waren von den Unternehmen bis Anfang Juli 2021 gegenseitig anzuerkennen.

Im Oktober 2020 ist außerdem eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates in Kraft getreten, die Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt aufgrund des COVID-19-Ausbruchs festlegt. Sie sieht beispielsweise Erleichterungen bei den Trassengebühren vor, indem sie die Mitgliedstaaten ermächtigt, den Infrastrukturbetreibern zu erlauben, die Entgelte für das Mindestzugangspaket zu ermäßigen, zu erlassen oder zu stunden. Der Bezugszeitraum war zunächst März bis Dezember 2020 und wurde mit delegierter Verordnung der Europäischen Kommission bis Ende Juni 2021 verlängert. In Österreich wurden die Entgelte sowohl für den eigenwirtschaftlichen Personenverkehr als auch für den Güterverkehr zeitlich befristet und rückwirkend ausgesetzt.

Im österreichischen Eisenbahnmarkt sind die Leistungsindikatoren des Personenverkehrs im Jahr 2020 massiv gesunken und der Wachstumstrend der Vorjahre wurde unterbrochen.

Der Schienengüterverkehr verzeichnete ebenfalls Rückgänge, wenngleich in geringerem Ausmaß. Zur Bekämpfung der Folgen der COVID-19-Pandemie und zur Erreichung der Klimaziele sehen wir es als eine unserer wesentlichen Aufgaben an, den Personen- und den Güterverkehr auf der Schiene weiterhin zu stärken und zu fördern. Auch aus diesem Grund erweitern wir schrittweise das Angebot gemeinwirtschaftlich bestellter Verkehre im Tag- und Nachtreiseverkehr.

Ich danke den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Schienen-Control sowie den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission für ihren Einsatz in der Regulierungsarbeit, national wie international. In Verhandlungen und Verfahren sorgt der Bahnregulator für einen fairen Zugang zum Schienennetz für Eisenbahnunternehmen. Im Rahmen der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), die heuer ihr zehnjähriges Bestehen feiert, engagiert sich die Schienen-Control seit Anfang an und hat für 2021 erfreulicherweise den Vorsitz im Regulatoren-Dachverband übernommen. So kann sie Ziele wie eine europaweit effektive und einheitliche Regulierung, einen offenen und nachhaltigen europäischen Eisenbahnsektor und eine bestmögliche Regulierung im Sinne der Fahrgäste und der Nutzer des Schienengüterverkehrs vorantreiben.

Lesen Sie Wissenswertes zu vielfältigen Bahnthemen im aktuellen Jahresbericht der Schienen-Control.



Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrte Leserinnen und Leser!

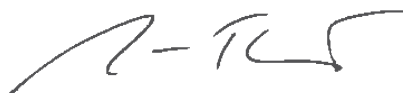
Der Eisenbahnmarkt ist seit März 2020 wesentlich von der COVID-19-Pandemie betroffen: Im Personenverkehr sind die Fahrgastzahlen erheblich eingebrochen und im Güterbereich ist die Nachfrage zurückgegangen. Wir haben die Auswirkungen in der Marktbeobachtung analysiert. Die im Vorjahr gefahrenen Personenkilometer sanken, hauptsächlich aufgrund der starken Fahrgastrückgänge, fast um die Hälfte (gut 45 Prozent). Hingegen verringerten sich die Zugkilometer lediglich um rund sechs Prozent, weil das Mobilitätsangebot weitgehend, zumindest eingeschränkt, aufrechterhalten wurde. Der Fernverkehr wurde allerdings über längere Zeiträume ausgedünnt bzw. grenzüberschreitend ausgesetzt, daher nahm die durchschnittliche Fahrtweite im Jahr 2020 auf 38,6 Kilometer ab. Der Schienengüterverkehr war weniger stark beeinträchtigt. Das Aufkommen (beförderte Nettotonnen) und die Verkehrsleistung (Netto- bzw. Bruttotonnenkilometer) reduzierten sich jeweils um rund sieben Prozent. Die Mitbewerber des Marktführers Rail Cargo Austria konnten ihre Marktanteile jedoch bei allen drei Indikatoren weiter steigern.

Auch 2020 kontrollierten die Schienen-Control GmbH und die Schienen-Control Kommission im Sinne der 77 in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen den freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen. Wir befassten uns in diesem Zusammenhang mit vielfältigen wettbewerbsrechtlichen Fragen und führten beispielsweise Verfahren zu den Stationsentgelten, zu Last-Mile-Services und zur Genehmigung von Aufschlägen zu den Weegeentgelten. Im Bahnstrombereich führte die Schienen-Control Kommission ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur eingehenden Überprüfung der veröffentlichten Bahnstromtarife. Sie prüfte die durch das Infrastrukturunternehmen festgesetzten Netzentgelte für die Jahre 2019 und 2020 bezüglich der Höhe der tatsächlich angefallenen Kosten. Per Bescheid wurden die Entgelte für beide Jahre teilweise für unwirksam erklärt und erfuhren so im Ergebnis eine Senkung.

Im Jahr 2020 hat das Bundesverwaltungsgericht zwei Bescheide der Schienen-Control Kommission bestätigt. Mit diesen Bescheiden hatte die Schienen-Control Kommission von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen veröffentlichte Varianten von Weegeentgelten bzw. eine Regelung in einem Vertrag über die Nutzung von Fahrkartenverkaufslokalen in Personenbahnhöfen für unwirksam erklärt.

Wir freuen uns außerdem, dass wir als Schienen-Control seit 1. Jänner 2021 den Vorsitz der 2011 in Den Haag gegründeten Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) innehaben und das zehnjährige Jubiläum des Regulatoren-Dachverbandes in die Zeit unseres Vorsitzes fällt. Im Berichtsjahr 2020 waren die IRG-Rail-Strategie 2021–2024 sowie die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Eisenbahnverkehr in Europa wichtige Themen bei IRG-Rail.

Für das außergewöhnliche Pandemiejahr 2020 danken wir nun den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Schienen-Control umso mehr für ihren unermüdlichen Einsatz.



Mag. Maria-Theresia Röhler, LL.M., MBA
Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH



Dr. Robert Streller
Vorsitzender der Schienen-Control Kommission

02

Zusammenfassung

Das Jahr 2020 im Überblick

2020 waren die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auch im Eisenbahnsektor deutlich spürbar. Einerseits sind die Leistungsindikatoren des Schienenpersonenverkehrs drastisch gesunken, wodurch der erfreuliche Wachstumstrend der vergangenen Jahre jäh unterbrochen wurde. Andererseits war auch der Schienengüterverkehr betroffen, wenngleich in geringerem Ausmaß. Aufkommen (beförderte Nettotonnen) und Verkehrsleistung (Netto- bzw. Bruttotonnenkilometer) sind jeweils im einstelligen Prozentbereich zurückgegangen. Allerdings hat der Wettbewerb bei allen drei Indikatoren zugenommen.

ENTWICKLUNG DES EISENBAHNMARKTES

Vor allem aufgrund der eklatanten Fahrgastrückgänge sanken die zurückgelegten Personenkilometer um gut 45 Prozent. Nachdem das Mobilitätsangebot großteils zumindest reduziert aufrechterhalten wurde, verringerten sich die angebotenen Zugkilometer mit etwa minus sechs Prozent vergleichsweise moderat. Insbesondere der Fernverkehr wurde jedoch über längere Zeiträume ausgesetzt. Als Konsequenz daraus verringerte sich die durchschnittliche Fahrtweite 2020 auf 38,6 Kilometer.

Im Schienengüterverkehr gab es sowohl bei den Netto- und Bruttotonnenkilometern (minus sieben bzw. minus 7,4 Prozent) als auch bei den beförderten Nettotonnen (minus 7,4 Prozent) spürbare Rückgänge. Von der Rail Cargo Austria gemeldete rückläufige Werte konnten von den Mitbewerbern in geringem Maß kompensiert werden. Dadurch steigerte sich deren Marktanteil bei allen drei Indikatoren weiter und betrug beim Aufkommen 36,7 Prozent sowie bei der Verkehrsleistung jeweils rund 33 Prozent.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen in Österreich lag Ende 2020 bei 77. Gegenüber 2019 neu hinzugekommen sind die Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen Captrain Italia, CER Hungary, DB Cargo Czechia, die österreichische FRACHTbahn, die drei deutschen Unternehmen Helrom, Holzlogistik und Güterbahn sowie Raildox, RM Lines aus Tschechien, Siemens Mobility Austria und die schweizerische Widmer Rail Services. Zusätzlich hat das österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen twentyone aus Wien nach mehreren Jahren eine Sicherheitsbescheinigung für den Güter- und Personenverkehr erlangt. Der deutschen Retrack wurde hingegen die Sicherheitsbescheinigung wieder entzogen, weil sie nachweislich keine Eisenbahnverkehre in Österreich geführt hat. In Summe hatten 59 Unternehmen die Berechtigung dazu, im ÖBB-Netz Züge zu führen. Davon sind vier Unternehmen Teil des ÖBB-Konzerns sowie elf

weitere Unternehmen aufgrund direkter oder indirekter Beteiligungen in der Hand von ausländischen Incumbents (marktbeherrschenden Unternehmen). Weiter stark angewachsen ist die Gruppe der Privaten, die 2020 insgesamt bereits 33 Unternehmen umfasste.

ENTWICKLUNGEN IM EUROPÄISCHEN MARKT

Im April 2021 erschien der neunte Marktbericht der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), der sich mit den Gesamtentwicklungen im Schienenverkehr 2019 befasst. Insgesamt 30 Länder stellten dafür statistische Auswertungen zur Verfügung. Der Schwerpunkt des aktuellen Berichts lag auf der Untersuchung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den europäischen Eisenbahnsektor im ersten Halbjahr 2020 und einer Skizzierung der wichtigsten Maßnahmen der Staaten zur Bewältigung dieser außergewöhnlichen Situation.

2019 war Österreich abermals Bahnland Nummer eins innerhalb der Europäischen Union. Mit 1.507 Kilometern je Einwohnerin und Einwohner kamen gegenüber 2018 noch einmal fünf Kilometer hinzu, diese sicherten Österreich erneut vor Frankreich (1.442 Kilometer) und Schweden (1.415 Kilometer) den ersten Platz.

NOVELLE DES EISENBAHNGESETZES

Mit BGBl I 2020/143 wurden das Eisenbahngesetz (EisbG) und das Unfalluntersuchungsgesetz (UUG) novelliert. Dabei wurden insbesondere die Interoperabilitätsrichtlinie und die Sicherheitsrichtlinie umgesetzt. Neu im Zuständigkeitsbereich der Schienen-Control Kommission ist insbesondere, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor der Erstellung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Beteiligten zu konsultieren hat. Zuweisungsstellen haben zu prüfen,

ob es erforderlich ist, im Fahrplan Fahrwegkapazitätsreserven (Trassenreserven) für Ad-hoc-Begehren vorzuhalten. Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wird ermächtigt, durch Verordnung nähere Festlegungen zu treffen, für welche umweltbezogenen Auswirkungen eine Änderung der Wegegentele zu erfolgen hat. Die Bestimmungen sind am 23. Dezember 2020 in Kraft getreten.

VO (EU) 2020/1429 ZUR FESTLEGUNG VON MASSNAHMEN FÜR EINEN NACHHALTIGEN EISENBAHNMARKT IN ANBETRACHT DES COVID-19-AUSBRUCHS

Am 13. Oktober 2020 ist die VO (EU) 2020/1429 (Verordnung) zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs in Kraft getreten. Sie ermächtigt die Mitgliedstaaten, den Infrastrukturbetreibern zu erlauben, die Entgelte für das Mindestzugangspaket zu ermäßigen, zu erlassen oder zu stunden. Die Mitgliedstaaten können den Infrastrukturbetreibern außerdem gestatten, keine Reservierungsentgelte für nicht in Anspruch genommene Fahrwegkapazität (Trassen) zu erheben sowie die Tragfähigkeit von Marktaufschlägen neu zu prüfen, um die Aufschläge gegebenenfalls zu senken. Der Bezugszeitraum der Verordnung war zunächst März bis Dezember 2020. Mit delegierter VO (EU) 2020/2180 der Europäischen Kommission vom 18. Dezember 2020 wurde er bis zum 30. Juni 2021 erweitert.

SCHWERPUNKTE DER ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

STATIONSENTGELTE

Im Verfahren bezüglich der Stationsentgelte für die Jahre 2012 bis 2015 stellte die Schienen-Control Kommission fest, dass die Entgelte grundsätzlich nach den im Eisenbahngesetz festgeschriebenen Grundsätzen ermittelt wurden, allerdings können Kosten für Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen nicht berücksichtigt werden.

LAST-MILE-SERVICES

Die Schienen-Control Kommission führt ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Last-Mile-Services. Ein Betreiber von Serviceeinrichtungen, der die Beförderung von Schienenfahrzeugen von und zu Verschubbahnhöfen und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Verschiebeinrichtungen anbietet, hat diese Zusatzleistung sämtlichen beantragenden Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zu gewähren.¹

Die von der Schienen-Control Kommission geprüften Last-Mile-Services umfassen die Beistellung und Abholung von Fahrzeugen als Verschubfahrt, insbesondere auf Anschlussbahnen und Ladegleisen. Die Beistellung der Schienenfahrzeuge inkludiert deren Beförderung von und zu Verschubbahnhöfen und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Verschiebeinrichtungen iSv § 58b Abs 2 Z 4 EisbG.

ANTRÄGE AUF AUSNAHME VON DER ANWENDUNG DER DVO (EU) 2017/2177 FÜR BETREIBER VON SERVICEEINRICHTUNGEN

Die seit 1. Juni 2019 geltende DVO (EU) 2017/2177² (Durchführungsverordnung) bestimmt die Einzelheiten des Verfahrens und die anzuwendenden Kriterien für den Zugang zu Serviceeinrichtungen. Sie normiert zudem eine Pflicht für Betreiber zur Veröffentlichung von Informationen über Serviceeinrichtungen und die darin erbrachten schienenverkehrsbezogenen Leistungen.

Betreiber von Serviceeinrichtungen haben gemäß Art 2 der Durchführungsverordnung die Möglichkeit, bei der Schienen-Control Kommission als zuständige Regulierungsbehörde Ausnahmen von der Anwendung der Durchführungsverordnung zu beantragen.

Erleichterungen sind allerdings nur dann möglich, wenn die Serviceeinrichtungen oder darin angebotene Leistungen ohne strategische Bedeutung für den Schienenverkehrsmarkt sind, in einem wettbewerbsorientierten Umfeld mit einer Vielzahl von vergleichbaren Wettbewerbern betrieben bzw. erbracht werden oder die Anwendung der Verordnung das Funktionieren des Marktes für Serviceeinrichtungen beeinträchtigt.

Im Jahr 2020 gingen bei der Schienen-Control Kommission zwei Anträge auf Gewährung von Ausnahmen von der Durchführungsverordnung ein. Nach einzelfallbezogenen Prüfungen gewährte die Regulierungsbehörde in einem Fall die Ausnahme von der Anwendung der Vorschriften. Die Erleichterungen wurden mit der Auflage einer jährlichen Meldepflicht verbunden.

BAHNSTROM

Die Schienen-Control Kommission hatte ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur eingehenden Überprüfung der veröffentlichten Bahnstromtarife für die Jahre 2019 und 2020 eingeleitet. Sie folgt ihren Entscheidungen der Vorjahre nach der Öffnung des österreichischen Bahnstrommarktes im Jahr 2016, weil auch die ÖBB-Infrastruktur bei der Zusammenstellung ihres Netzentgeltmodells weitgehend auf das Modell der Vorjahre abstellte. Am 19. April 2021 wurden die Bescheide für diese Verfahren erlassen.

GENEHMIGUNG VON AUFSCHLÄGEN ZUM WEGEENTGELT

Die Schienen-Control Kommission führt mehrere Verfahren zu Anträgen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt. Die Schienen-Control Kommission prüft dabei sowohl die Höhe der Vollkosten und unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten als auch die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgesetzten Marktsegmente sowie das Modell zur Ermittlung ihrer Tragfähigkeit.

Die Schienen-Control Kommission genehmigte Aufschläge für die Fahrplanperioden 2018 und 2019, allerdings in verminderter Höhe. Die Anträge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, die insbesondere darauf gerichtet waren, den beantragten Aufschlägen die Genehmigung zu versagen, wies die Schienen-Control Kommission ab. Sowohl das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhoben gegen den Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht.

¹ § 58b Abs 2 Z 4 EisbG. Betreiber einer Serviceeinrichtung ist, wer eine oder mehrere Serviceeinrichtungen betreibt oder eine oder mehrere Serviceleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringt (§ 62a Abs 1 EisbG).

² Durchführungsverordnung [EU] 2017/2177 der Kommission vom 22.11.2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen, ABl L 2017/307, 1.

ANMELDUNG NEUER VERKEHRE

2020 haben Eisenbahnverkehrsunternehmen die Schienen-Control Kommission über mehrere geplante neue Personenverkehrsdienste informiert.

Die Meldungen umfassten einen durchgehenden Zweistundentakt auf der Strecke München–Bregenz–Lindau sowie eine Verdichtung des Zweistundentaktes zwischen Wien und Budapest zu einem Stundentakt. Zusätzlich wurden neue Nachtzüge gemeldet, und zwar von Wien über Bratislava nach Warschau mit Kurswagen nach Przemysł, eine Nachtverbindung mit Autoverladung auf der Strecke von Bratislava über Wien nach Split sowie eine Verbindung zwischen Wien und Amsterdam.

ABLEHNUNG VON ZUGTRASSENBEGEHREN

Eine Zuweisungsstelle lehnte Begehren eines Eisenbahnverkehrsunternehmens auf Zuweisung von Zugtrassen für den Fahrplan 2021 ab. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hatte einen verdichteten Fahrplan für den Personenverkehr auf einer Nebenstrecke bestellt. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen beurteilte die Verdichtung als Änderung am Eisenbahnsystem iSd DVO (EU) 402/2013³ und führte eine Risikoanalyse durch. Das Ergebnis der Risikoanalyse war, dass die Verkehrsausweitung eine Erhöhung des Gesamtrisikos verursacht. Die Ausweitung konnte aufgrund des Ergebnisses der Risikoanalyse nur umgesetzt werden, wenn – anders als bisher – keine Kreuzungen mehr stattfinden. Das heißt, Züge dürfen sich nicht in einem Bahnhof begegnen und nicht aneinander vorbeifahren. Die Verkehre müssen gebrochen werden, das bedeutet, die Züge beider Fahrtrichtungen enden im Bahnhof und fahren in die entgegengesetzte Richtung zurück. Das sogenannte Brechen der Züge hat zur Folge, dass der Fahrgast umsteigen muss, um die Fahrt fortsetzen zu können.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen akzeptierte die Lösung des Brechens der Verkehre. Das Wettbewerbsüberwachungsverfahren wurde daher eingestellt.

ENTSCHEIDUNGEN DES BVwG, DES VwGH UND DES VfGH

Im Jahr 2020 haben das Bundesverwaltungsgericht (BVwG), der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) und der Verfassungsgerichtshof (VfGH) zu Verfahren der Schienen-Control Kommission entschieden. Das BVwG bestätigte zwei Bescheide der Schienen-Control Kommission. In einem Bescheid erklärte die Schienen-Control Kommission die Veröffentlichung mehrerer Varianten von Weegeentgelten für unwirksam. Der andere Bescheid erklärte eine Regelung in einem Vertrag zwischen einem Bahnhofsbetreiber und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Nutzung von Fahrkartenverkaufslökalen für unwirksam, die eine Kündigung von Teilflächen ausschloss.

Der VwGH wies eine außerordentliche Revision eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens gegen ein Erkenntnis des BVwG zurück. Das BVwG hatte einen Bescheid der Schienen-Control Kommission, der eine Rechtswidrigkeit von Infrastruktur-Benützungsentgelten verneinte, aufgehoben und die Sache zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an die Behörde zurückverwiesen. Zuvor hatte der VwGH ein diesen Bescheid bestätigendes Erkenntnis des BVwG aufgehoben. In seiner außerordentlichen Revision vertrat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Standpunkt, das BVwG habe der Schienen-Control Kommission rechtliche Vorgaben gemacht, die mit dem vorangegangenen Erkenntnis des VwGH in Widerspruch stünden. Der VwGH verneinte jedoch eine solche Abweichung von seiner Rechtsprechung.

Zuvor hatte der VfGH die Behandlung einer Beschwerde des Eisenbahninfrastrukturunternehmens abgelehnt, mit welcher dieses eine Verfassungswidrigkeit von § 67 Abs 1 EisbG behauptet hatte.

³ Durchführungsverordnung [EU] 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung [EG] 352/2009.

03

Rolle der Regulierungs- behörde

Schienen-Control Kommission

Die Schienen-Control Kommission ist eine bei der Schienen-Control GmbH angesiedelte weisungsfreie Verwaltungsbehörde. Sie besteht aus drei Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen, das bei Verhinderung des Mitglieds an dessen Stelle tritt. Das den Vorsitz führende Mitglied und sein Ersatzmitglied müssen dem Richterstand angehören.

Die weiteren Mitglieder sind Expertinnen und Experten des Eisenbahnwesens oder anderer netzgebundener Bereiche.

Die Bestellung der Mitglieder erfolgt durch die Bundesregierung auf Vorschlag der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Die Mitglieder sind in Ausübung ihres Amtes unabhängig und weisungsfrei.

Die Schienen-Control Kommission setzt sich für die aktuelle Funktionsperiode bis 31. Dezember 2021 aus folgenden Mitgliedern und Ersatzmitgliedern zusammen:

Vorsitzender

Dr. Robert Streller

Stellvertreterin des Vorsitzenden

Mag. Romana Wieser

Mitglied

MinR i. R. Dr. Karl-Johann Hartig

Mitglied

MMag. Dr. Clemens Kaupa, LL.M. (Harvard)

Ersatzmitglied

Mag. Norbert Fürst

Ersatzmitglied

Mag. Mario Matzer

AUFGABEN UND FUNKTIONSWEISE

Die Aufgaben der Schienen-Control Kommission ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz (EisbG). Zu den wesentlichen Aufgaben der Schienen-Control Kommission zählt es, die Gewährung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur, zu Serviceeinrichtungen und den jeweiligen Dienstleistungen zu überwachen. Ferner sieht das EisbG bestimmte Meldepflichten an die Schienen-Control Kommission für Eisenbahnunternehmen (Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen), Zuweisungsstellen und Betreiber von Serviceeinrichtungen vor.

2020 wurden das EisbG und das Unfalluntersuchungsgesetz novelliert (BGBl I 2020/143). Dabei wurden insbesondere die Interoperabilitätsrichtlinie, RL (EU) 2016/797, und die Sicherheitsrichtlinie, RL (EU) 2016/798, umgesetzt. Im Zuständigkeitsbereich der Schienen-Control Kommission ergeben sich einige Änderungen bei § 53a Abs 2 EisbG (Erweiterung Mitbenützung), § 59 Abs 1 EisbG (Konsultation Schienennetz-Nutzungsbedingungen), § 65 Abs 10 EisbG (Fahrwegkapazitätsreserven Ad-hoc-Begehren), § 67b Abs 5 EisbG (Änderung Wegeentgelte Umwelt), § 67j (Entgelte Instandhaltung) und § 117 (Auskünfte Fahrzeugeinstellungsregister). Im Kapitel „Rechtliche Neuerungen“ (ab Seite 117) werden die Änderungen durch die EisbG-Novelle genauer ausgeführt.

Die Aufgaben der Schienen-Control Kommission im Detail:

NETZFAHRPLANERSTELLUNG

Die Zuweisungsstellen müssen der Schienen-Control Kommission den geltenden Netzfahrplan und die für die Erstellung maßgeblichen Unterlagen innerhalb eines Monats nach Erstellung des Netzfahrplans vorlegen. Außerdem haben die Zuweisungsstellen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Schienen-Control Kommission alle wichtigen Änderungen

der Qualität oder der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur mitzuteilen (§ 65 Abs 9 EisbG).

Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Pflicht, die Schienen-Control Kommission – falls dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich ist – in Kenntnis zu setzen, wenn aufgrund außerfahrplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten an Gleisen die Fahrwegkapazität (zeitliche und räumliche Festlegung der Zugfahrten) eingeschränkt oder nicht verfügbar ist (§ 65a Abs 4 EisbG).

Bei der Netzfahrplanerstellung kann es sich ergeben, dass die Trassenbegehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verladern, Spediteuren, Unternehmen des Kombinierten Verkehrs etc.) unvereinbar sind. Die Zuweisungsstelle muss die Begehren koordinieren und mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten verhandeln, um möglichst eine einvernehmliche Lösung zu erzielen. Die Schienen-Control Kommission ist berechtigt, am Koordinierungsverfahren teilzunehmen (§ 65b EisbG).

Die Schienen-Control Kommission genehmigt die weitere Einhebung von Entgelten gemäß § 67a EisbG durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in folgenden Fällen: Die Fahrwegkapazität kann durch außerhalb des Einflussbereichs des Unternehmens liegende Gründe nicht erhöht werden oder mögliche Maßnahmen sind wirtschaftlich oder finanziell nicht tragbar (§ 65e EisbG).

Die Schienen-Control Kommission entscheidet über Beschwerden gegen die Zuweisungsstelle, wenn ein Vertrag über die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur nicht zustande kommt (§ 72 EisbG).

SERVICEEINRICHTUNGEN UND SERVICELEISTUNGEN

Die Schienen-Control Kommission entscheidet, ob einem Unternehmen eine Ausnahme von der Anwendung der DVO (EU) 2017/2177 (Durchführungsverordnung) über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen gewährt wird.

Die Schienen-Control Kommission entscheidet über Beschwerden betreffend den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Gewährung von Serviceleistungen (§ 73 EisbG).

Die Schienen-Control Kommission hat zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten bei Beschwerden und von Amts wegen über geeignete Maßnahmen zu entscheiden, zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten; insbesondere hat sie einem Betreiber von Serviceeinrichtungen hinsichtlich der Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und der Gewährung von Serviceleistungen im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen (§ 74 Abs 1 Z 4 EisbG) oder den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträge oder Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären (§ 74 Abs 1 Z 5 EisbG).

WEGEENTGELTE

Der Schienen-Control Kommission obliegt die Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (§ 67d Abs 6 EisbG).

Ebenso obliegt der Schienen-Control Kommission die Genehmigung von Engpasszuschlägen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Benutzung überlasteter Strecken einhebt (§ 65e Abs 4 EisbG).

Die Schienen-Control Kommission hat zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten bei Beschwerden und von Amts wegen über geeignete Maßnahmen zu entscheiden, zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten; insbesondere hat sie einer entgelterhebenden Stelle hinsichtlich der Entscheidung über die Höhe eines zu entrichtenden Wegeentgeltes, der Gewährung von Wegeentgeltnachlässen und der Einhebung von Wegeentgelten im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder ein den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen (§ 74 Abs 1 Z 2 EisbG) oder den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträge oder Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären (§ 74 Abs 1 Z 5 EisbG).

FAHRGASTRECHTE

Die Schienen-Control Kommission kann die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen angewendeten Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen, gänzlich oder teilweise für unwirksam erklären. Beförderungsbedingungen können von der Schienen-Control Kommission für unwirksam erklärt werden, wenn sie gegen bundesrechtliche, unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften verstoßen (§ 78b EisbG).

Die Schienen-Control Kommission kann eine Empfehlung der Schienen-Control GmbH in einem Schlichtungsverfahren, in dem es zu keiner einvernehmlichen Lösung gekommen ist (§ 78a Abs EisbG), für verbindlich erklären. Die Empfehlung der Schienen-Control GmbH bezieht sich dabei auf einen behaupteten Verstoß gegen anzuwendende Bestimmungen der EU-Fahrgastrechte-VO (EG) 1371/2007 (Verordnung) oder des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetzes (EisbBFG).

ENTFLECHTUNG

Die Schienen-Control Kommission ist auch zuständig, die getrennte Rechnungsführung der integrierten Eisenbahnunternehmen in Bezug auf Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Bezug auf Güterverkehr und Personenverkehr sowie auf öffentliche Zuwendungen zur Erbringung gemeinschaftlicher Verpflichtungen nach der VO (EG) 1370/2007 zu prüfen (§ 55 Abs 5 EisbG).

Die Schienen-Control Kommission ist befugt, zu überprüfen oder durch von ihr Beauftragte überprüfen zu lassen, ob die Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierten Eisenbahnunternehmen die Bestimmungen der Abs 1 bis 10 des § 55f EisbG einhalten. Im Falle eines vertikal integrierten Unternehmens erstreckt sich diese Überprüfungsbefugnis auf alle rechtlichen Einheiten. Zu diesem Zweck ist die Schienen-Control Kommission auch befugt, die Vorlage aller sachdienlichen Informationen von den Stakeholdern zu verlangen (§ 55f Abs 11 EisbG) und aus diesen Finanzdaten Rückschlüsse auf staatliche Beihilfen zu ziehen sowie diese dem Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort anzuzeigen (§ 55f Abs 12 EisbG).

Die Schienen-Control Kommission prüft, ob die Bestimmungen über die getrennte Rechnungsführung für Betreiber von Serviceeinrichtungen, die von einem Rechtsträger mit marktbeherrschender Stellung kontrolliert werden, eingehalten werden. Ist dies nicht der Fall, hat die Schienen-Control Kommission die Herstellung einer gesetzeskonformen Rechnungsführung bescheidmässig aufzutragen (§ 62a Abs 4 EisbG).

PRÜFUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN GLEICHGEWICHTS/BEDIENUNGSVERBOTS BEI PERSONENVERKEHRSDIENSTEN

Die Schienen-Control Kommission nimmt die im Durchführungsakt gemäß Art 11 Abs 4 der RL 2012/34/EU (Richtlinie) angeführten Rechte und Pflichten der Regulierungsstelle wahr. Es geht darum zu ermitteln und zu entscheiden, ob eine Einschränkung des Rechts auf Zugang zu Personenverkehrsdiensten vorzunehmen ist, wenn das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags andernfalls gefährdet wird (§ 57c Abs 2 EisbG).

Stellt die Schienen-Control Kommission fest, dass durch die Erbringung von Hochgeschwindigkeitsverkehrsdiensten im Personenverkehr das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet wäre, hat sie auf mögliche Änderungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs hinzuweisen. Die Änderungen sollten gewährleisten, dass doch ein Zugangsrecht für die Erbringung dieses Verkehrsdienstes gewährt werden kann (§ 57c Abs 3 EisbG).

ANSCHLUSSBAHN

Die Schienen-Control Kommission entscheidet über Beschwerden, wenn Verträge betreffend den Anschluss an oder die Mitbenutzung von Eisenbahninfrastruktur nicht zustande kommen (§ 53c EisbG).

SCHIENENNETZ-
NUTZUNGSBEDINGUNGEN

Die Schienen-Control Kommission prüft den Entwurf der Schienennetz-Nutzungsbedingungen unverzüglich nach dessen Erstellung (§ 59 Abs 7 EisbG).

Die Schienen-Control Kommission prüft die Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung vorzulegen sind (§ 59 Abs 8 EisbG).

WEITERE ZUSTÄNDIGKEITEN

Wettbewerbsaufsicht (§ 53f EisbG): Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen zu prüfen, ob der Anschluss an und die Mitbenutzung von Eisenbahninfrastruktur in einer den regulierungsrechtlichen Vorschriften entsprechenden Weise gewährt werden.

Wettbewerbsüberwachung (§ 74 Abs 1 EisbG): Weite Fassung der Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission. Demonstrative Aufzählung einzelner Zuständigkeiten unter § 74 Abs 1 Z 1 bis 15 EisbG, u. a.

- § 74 Abs 1 Z 12: Feststellung, ob die Bestimmungen des § 55c EisbG über die Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55c EisbG aufzutragen.

- § 74 Abs 1 Z 13 EisbG: Feststellung, ob die Bestimmungen des § 55d EisbG über die Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55d EisbG aufzutragen.
- § 74 Abs 1 Z 14 EisbG: Feststellung, ob die Bestimmungen des § 55e EisbG über das Verkehrsmanagement, die Instandhaltungsplanung und die langfristige Planung größerer Instandhaltungs- und/oder Erneuerungsarbeiten eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55e EisbG aufzutragen.
- § 74 Abs 1 Z 15 EisbG: Feststellung, ob die Bestimmungen des § 55f über die finanzielle Transparenz eingehalten werden; falls dies nicht gegeben ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55f aufzutragen.

Empfehlungen der Schienen-Control Kommission an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bzw. von dieser an die Schienen-Control Kommission: Könnten Entscheidungen der Schienen-Control Kommission die Sicherheit beeinträchtigen, hat die Regulierungsbehörde der zuständigen Bundesministerin die Gelegenheit einzuräumen, Empfehlungen zu unterbreiten. Umgekehrt hat die zuständige Bundesministerin der Schienen-Control Kommission die Möglichkeit zu geben, Empfehlungen abzugeben, wenn eine Entscheidung den Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt einschränken könnte (§ 13 Abs 5 und 6 EisbG).

Die Schienen-Control Kommission ist berechtigt, als Beobachterin an der einmal pro Jahr stattfindenden Koordinierungssitzung des Haupteisenbahninfrastrukturunternehmens mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten und der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Verkehr, Innovation und Technologie teilzunehmen. Bei dieser Sitzung geht es um Themen wie Bedarf an Fahrwegkapazität, Inhalt und Umsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie Qualität der Dienstleistungen des Haupteisenbahninfrastrukturunternehmens (§ 55g EisbG).

Die Schienen-Control Kommission vollstreckt Bescheide aus dem Bereich der Regulierung (§ 84 Abs 9 EisbG).

Die Schienen-Control Kommission verhängt Verwaltungsstrafen bei bestimmten Verstößen gegen regulierungsrechtliche Bestimmungen (§ 164 EisbG).

- § 164 Abs 1 Z 23 EisbG: Wer den mit Bescheid der Schienen-Control Kommission erteilten Aufträgen (gemäß § 74 Abs 1 Z 12 bis 15 EisbG) nicht nachkommt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Schienen-Control Kommission mit einer Geldstrafe bis zu 7.000 Euro zu belegen.
- § 164 Abs 1 Z 24 EisbG: Wer Maßnahmen nicht umsetzt, die in Entscheidungen der Schienen-Control Kommission (gemäß § 74 Abs 1 EisbG) zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten getroffen wurden, ist ebenfalls zu bestrafen. Die Maßnahmen dienen dazu, Fälle der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten zu korrigieren.

Die Schienen-Control GmbH kann von der Schienen-Control Kommission ermächtigt werden, wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, bestimmte Aufgaben im Namen der Schienen-Control Kommission wahrzunehmen (§ 81 Abs 4 EisbG). Beispielsweise hinsichtlich der Marktbeobachtung, der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsstellen, der Beobachterstellung im Koordinierungsverfahren und der Anhörung der Fahrwegkapazitätsberechtigten zum Netzfahrplanentwurf.

Die Schienen-Control Kommission kann Rahmenregelungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität an einen Fahrwegkapazitätsberechtigten mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren genehmigen (§ 64 Abs 5 EisbG).

Schlichtungsstelle bei Streitigkeiten betreffend einen freiwillig eingeräumten Zugang gemäß § 75b EisbG: Gewährt ein Eisenbahnunternehmen einem anderen den Zugang zu seinen Eisenbahnanlagen freiwillig, ohne dass eine entsprechende Verpflichtung besteht, so muss über diesen Zugang ein schriftlicher Vertrag abgeschlossen werden. In diesem Vertrag kann

vereinbart werden, dass das zugangsberechtigte Eisenbahnunternehmen im Fall einer Beschwerde die Schienen-Control Kommission als Schlichtungsstelle anrufen kann.

Die Schienen-Control Kommission entscheidet, ob sie Erleichterungen hinsichtlich jener Verpflichtungen gewährt, die sich aus den Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrs ergeben. Dazu zählt etwa eine Ausnahme von der Pflicht, Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen (§ 75a Abs 3 EisbG). Diese Erleichterungen können Eisenbahnunternehmen genehmigt werden, deren Eisenbahninfrastruktur für die Erreichung von Güterterminals, Häfen, sonstigen Serviceeinrichtungen oder Anschlussbahnen benötigt wird. Insbesondere sind diese Erleichterungen dann zu bewilligen, wenn kein Dritter den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur begehrt hat.

Die Schienen-Control Kommission entscheidet über Beschwerden wegen der Schulung von Eisenbahnbediensteten (§ 75e EisbG) sowie von Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführern (§ 154 EisbG).

Die Schienen-Control Kommission folgt in ihren Verfahren einer Geschäftsordnung, die sie sich gemäß EisbG selbst gibt. Darüber hinaus wendet sie in behördlichen Verfahren das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG), in Strafverfahren das Verwaltungsstrafgesetz und in Vollstreckungsverfahren das Verwaltungsvollstreckungsgesetz an (§ 84 Abs 1 EisbG).

In der Praxis nehmen an den Sitzungen der Schienen-Control Kommission neben den Mitgliedern zumeist auch die Ersatzmitglieder teil, um einen optimalen Informationsstand und damit Kontinuität für den Vertretungsfall sicherzustellen.

DIE ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION IN DER PRAXIS

Im Jahr 2020 hielt die Schienen-Control Kommission dreizehn Sitzungen sowie eine zweitägige Klausur ab (durch die COVID-19-Pandemie teilweise als reine Videokonferenzen und als Präsenz-Video-Mischform). Auf der Tagesordnung der Sitzungen der Schienen-Control Kommission standen primär die aufgrund einer Beschwerde oder von Amts wegen geführten Verfahren. Darüber hinaus wurden aber auch all jene Unterlagen behandelt, welche die Schienen-Control GmbH von den Bahnen im Rahmen der sogenannten Meldepflichten erhielt. Das waren insbesondere Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Infrastruktur-Nutzungsverträge. Im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung gemäß § 74 EisbG wurden diese Unterlagen seitens der Schienen-Control Kommission von Amts wegen auf Diskriminierungspotenzial oder sonstige aus regulierungsrechtlicher Sicht unzulässige Bestandteile geprüft.

Des Weiteren brachte die Schienen-Control GmbH wettbewerbsrelevante und insbesondere diskriminierende Sachverhalte vor, die sich aus der Marktbeobachtung oder aus informellen Kontakten der Schienen-Control GmbH mit Marktteilnehmern ergaben. Je nach Sachverhalt entschied die Schienen-Control Kommission darüber, ob ein Anlass für die Einleitung eines Wettbewerbsüberwachungsverfahrens bestand.

Schienen-Control GmbH

Die Schienen-Control GmbH (in weiterer Folge: Schienen-Control) ist Servicestelle und kompetente Ansprechpartnerin für Bahnunternehmen, Institutionen und die öffentliche Hand – mit zwei Tätigkeitsbereichen: Einerseits ist sie Geschäftsstelle¹ der Schienen-Control Kommission, der Regulierungsbehörde für den Schienenverkehr, und erfüllt in diesem Rahmen behördliche Aufgaben, andererseits ist sie gesetzliche Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle. Am 28. Mai 2015 trat das Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz (PFAG)² in Kraft. Damit löste die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte – kurz apf genannt – die Schlichtungsstelle der Schienen-Control, die bis dahin Beschwerden im Bahnbereich behandelte, ab. Die apf wurde als Abteilung bei der Schienen-Control angesiedelt und um den Bus-, Schiffs- und Flugverkehr erweitert. Durch die Zentralisierung aller vier Verkehrsbereiche unter einem Dach werden die vorhandenen Ressourcen und Erfahrungen effizient genutzt und Synergien erzielt.

HAUPTAUFGABE REGULIERUNG

Als Geschäftsstelle der Schienen-Control Kommission unterstützt die Schienen-Control die Regulierungsbehörde bei der Kontrolle des Wettbewerbs und trägt wesentlich dazu bei, dass es zu raschen und fairen Entscheidungen bei formellen Konflikten kommt. Sie sorgt dafür, dass alle Eisenbahnunternehmen freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen haben, indem sie die laufenden Entwicklungen überwacht. Die Schienen-Control wurde von der Schienen-Control Kommission gemäß § 81 Abs 4 S 2 EisbG (Eisenbahngesetz) mittels Verordnung ermächtigt, bestimmte Aufgaben, etwa die Marktbeobachtung, im Namen der Schienen-Control Kommission wahrzunehmen. Damit erfüllt sie ihre Hauptaufgabe, gemeinsam mit der Schienen-Control Kommission, einen funktionierenden, lebendigen und liberalisierten Schienenverkehrsmarkt sicherzustellen.

Als Vermittlerin sorgt die Schienen-Control für einen Interessenausgleich zwischen den Teilnehmern am Verkehrsmarkt und fördert dadurch einen fairen Wettbewerb.

Mit umfassender Marktkenntnis und hervorragenden Kontakten zu Bahnunternehmen, Institutionen sowie dem Netzwerk internationaler Regulierungsbehörden verbessert die Schienen-Control kontinuierlich die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb. Sie bringt sich mit ihrem Fachwissen bei eisenbahnspezifischen Fragestellungen aktiv ein, um Probleme zu lösen. Das kommt letztlich allen Kundinnen und Kunden zugute.

AUFGABE ALS UNABHÄNGIGE SCHLICHTUNGS- UND DURCHSETZUNGSSTELLE

Die apf ist die gesetzliche Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für den Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr. Im Rahmen ihrer Schlichtungstätigkeit ist sie für die Klärung von Passagierbeschwerden mittels außergerichtlicher Streitbeilegung verantwortlich. Aufgabe der apf ist es, Fahr- und Fluggästen zu ihrem Recht zu verhelfen. Im Streitfall mit dem Unternehmen sorgt die apf kostenlos und provisionsfrei für rasche Lösungen und angemessene Entschädigungen.

In ihrer Funktion als Durchsetzungsstelle informiert die apf Fluggäste und Fahrgäste im Bahn-, Bus- und Schiffsbereich über ihre Rechte, prüft die Einhaltung der in den EU-Verordnungen verankerten Fahr- und Fluggastrechte und setzt, wenn nötig, weitere Schritte, um die betroffenen Unternehmen zur Einhaltung ihrer Verpflichtungen zu bewegen.

Mit 9. Jänner 2016 wurde die apf notifizierte Stelle zur alternativen Streitbeilegung (AS-Stelle) gemäß Alternative-Streitbeilegung-Gesetz (ASStG)³. Sie ist damit eine von acht AS-Stellen, die in Österreich tätig sind.

¹ § 77 Abs 1 Z 2 EisbG.

² Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte erlassen wird und das Eisenbahngesetz 1957, das Kraftfahrlineiengesetz, das Luftfahrtgesetz, das Schifffahrtsgesetz und das Verbraucherbehörden-Kooperationsgesetz geändert werden [Passagier- und Fahrgastrechte-agenturgesetz – PFAG], BGBl I 2015/61.

³ Gemäß § 4 Abs 1 iVm § 25 ASStG.

04

Marktentwicklung

Marktentwicklung 2020

Die Schienen-Control führte die jährliche Markterhebung für das Jahr 2020 entsprechend den Vorjahren in Zusammenarbeit mit der Statistik Austria durch. Die nachstehenden Ausführungen beruhen auf den Ergebnissen dieser Erhebung sowie auf ergänzenden Daten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Gemäß den Daten der Statistik Austria gab es 2020 einen substanziellen Konjunkturrückgang von minus 6,6 Prozent¹, der deutlich über jenem des Jahres 2009 (weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise) lag. Österreich befindet sich diesbezüglich im unteren Drittel der EU-Mitgliedsländer. Sowohl die Importe als auch die Exporte sind 2020 gegenüber dem Vorjahr stark zurückgegangen (minus 8,6 bzw. 7,6 Prozent). Diese negativen Entwicklungen spiegeln sich auch in den Kennzahlen des österreichischen Schienenverkehrs wider.

WETTBEWERBSENTWICKLUNG

Während im Güterverkehrsbereich in Österreich reger Wettbewerb herrscht, findet dieser im Rahmen des eigenwirtschaftlichen Personenverkehrs (Wien-Salzburg, Wien-Břeclav und Brennerkorridor) de facto nur auf vereinzelt Strecken statt. Prinzipiell ist neben der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) vor allem die WESTbahn im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr tätig (grundsätzlich im Stundentakt auf der Strecke Wien-Salzburg). Die besonderen wirtschaftlichen Umstände führten ab dem Ausbruch der Pandemie im Frühjahr 2020 allerdings dazu, dass der Bund diese Verkehre zur Aufrechterhaltung des Mobilitätsangebotes auf Österreichs Hauptpersonenverkehrsstrecke im Rahmen einer mehrmaligen und -monatigen Notvergabe gemeinwirtschaftlich bestellte.

Seit Dezember 2017 verkehren des Weiteren im Regelfahrplan pro Tag vier Zugpaare des tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmens RegioJet zwischen Prag und Wien, im Sommer 2020 fuhren davon zwei Zugpaare pro Tag weiter nach Budapest. Anfangs wurden diese auf österreichischem Gebiet unter der Betriebsführung der Graz-Köflacher Bahn gefahren, mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 hat die WESTbahn deren operativen Betrieb übernommen. Diese Verkehre wurden pandemiebedingt aufgrund der vorübergehenden Grenzsicherungen zwischenzeitlich eingestellt.

Auch im Nahverkehr gibt es auf dem Abschnitt zwischen Wien Mitte und dem Flughafen Wien mit der ÖBB-Personenverkehr und dem CAT (City Airport Train) zwei Anbieter, wenngleich Letzterer aufgrund des nahezu komplett lahmgelegten Flugverkehrs den Großteil des Jahres 2020 nicht in Betrieb war. Der gemeinwirtschaftliche Personenverkehr folgt hingegen dem Prinzip der Direktvergabe. Diese erfolgt an verschiedene im Nahverkehr tätige Unternehmen, die untereinander nicht im Wettbewerb um Verkehrsdiensteverträge stehen (Näheres dazu im Kapitel „Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen“). Abgerundet wird das Angebot im Personenverkehr

¹ Vorläufige Berechnungen, Stand: Mai 2021.

durch Charter- und Nostalgiefahrten, die von den Wiener Lokalbahnen (WLB), der Salzburger Lokalbahn (SLB) und in geringem Ausmaß auch von der Metrans Railprofi Austria (RPA) und der NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges. m. b. H.) abgewickelt werden.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen (gemäß Eisenbahngesetz wird zwischen Eisenbahnverkehrs-, Eisenbahninfrastruktur- und integrierten Eisenbahnunternehmen unterschieden) in Österreich lag Ende 2020 bei 77 (eine vollständige Auflistung der Unternehmen inklusive Beschreibung und Zuordnung befindet sich im Kapitel „Marktteilnehmer“ ab Seite 151). Neu hinzugekommen sind gegenüber 2019 die Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen Captrain Italia, CER Hungary, DB Cargo Czechia, die österreichische FRACHTbahn, die drei deutschen Unternehmen Helrom, Holzlogistik und Güterbahn sowie Raildox, RM Lines aus Tschechien, Siemens Mobility Austria und die schweizerische Widmer Rail Services. Zusätzlich hat das österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen twentyone aus Wien nach mehreren Jahren eine Sicherheitsbescheinigung für den Güter- und Personenverkehr erlangt. Der deutschen Retrack wurde hingegen die Sicherheitsbescheinigung wieder entzogen, weil sie nachweislich keine Eisenbahnverkehre in Österreich geführt hat. Außerdem sind die österreichischen Sicherheitsbescheinigungen der Rail Cargo Hungaria sowie der Trenitalia nicht mehr aktiv.

Die 77 Unternehmen gliederten sich mit Stand 31. Dezember 2020 in 58 Eisenbahnverkehrsunternehmen, acht Eisenbahninfrastrukturunternehmen und elf integrierte Eisenbahnunternehmen. Das heißt: Insgesamt betrieben 19 Unternehmen Infrastruktur (Eisenbahninfrastrukturunternehmen und integrierte Eisenbahnunternehmen zusammengerechnet). Unter diesen befanden sich neun Unternehmen mit nicht vernetzter Infrastruktur, manche davon sind rein touristische Bahnen. Von den 58 Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügten zu Jahresende 2020 vier über keine Sicherheitsbescheinigung, fünf hatten keinen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Zusammen mit sechs weiteren integrierten Unternehmen waren 59 Unternehmen dazu berechtigt, Züge im ÖBB-Netz zu führen.

Diese 59 Unternehmen gliedern sich wie folgt: Vier Unternehmen gehören zum ÖBB-Konzern, sind also österreichische Incumbents (Bezeichnung für marktbeherrschende Unternehmen). Elf weitere sind ausländische Incumbents bzw. mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) direkt oder indirekt in

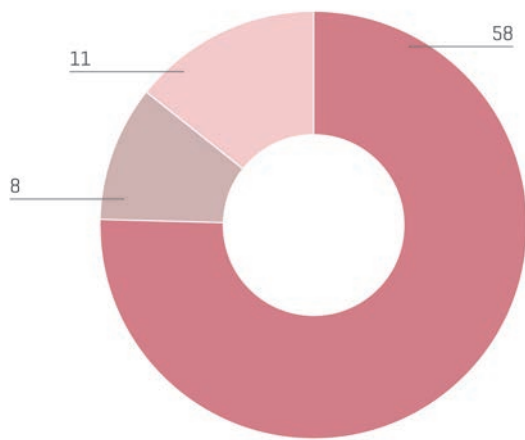
deren Eigentum. In Privateigentum (50 Prozent oder mehr) stehen 33 Unternehmen, die übrigen elf befinden sich (zu mehr als 50 Prozent) im Eigentum öffentlicher Institutionen. Sechs Unternehmen hatten die Berechtigung ausschließlich für den Personenverkehr, 42 hingegen nur für Güterverkehre und wiederum elf weitere für beide Marktsegmente.

56 der insgesamt 77 in Österreich aktiven Unternehmen haben ihren Sitz im Inland. 13 dieser 56 Bahnen haben jedoch mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) ausländische Eigentümer. Somit haben insgesamt 43 Unternehmen mehrheitlich (50 Prozent oder mehr) inländische Eigentümer. Das ist etwas mehr als die Hälfte (56 Prozent). 21 Unternehmen sind im Ausland angesiedelt.

Der Eisenbahnbereich hat sich in den vergangenen Jahren zunehmend internationalisiert. Das liegt einerseits daran, dass die Incumbents europaweit versuchen, ihre im Inland verlorenen Marktanteile auf ausländischen Märkten zurückholen. Andererseits setzt sich der Trend fort, durch mehrere Länder verkehrende Züge durchgehend selbst zu führen (anstelle von Kooperationen mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen). Folglich sind einerseits etliche ausländische Unternehmen in Österreich tätig, gleichzeitig weiteten diverse österreichische Unternehmen ihre Aktivitäten auf ausländische Märkte aus. Sie erwarben entweder ausländische Sicherheitsbescheinigungen oder agierten dort mit entsprechenden Verkehrsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen von Tochter- bzw. Schwesterunternehmen. Tabelle 1 listet diejenigen österreichischen Eisenbahnunternehmen auf, die im europäischen Ausland aktiv sind.

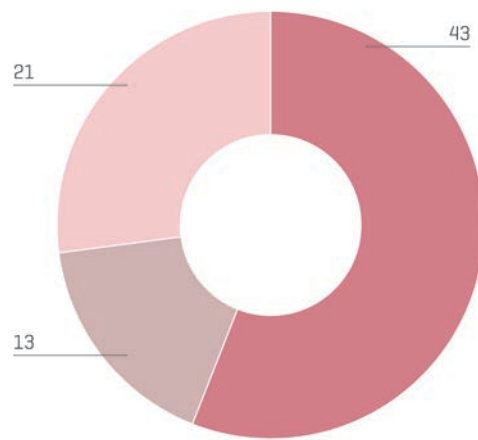
Bahnunternehmen	Zulassungen/Länder
RCA	AT, BG, CZ, DE, HR, HU, IT, PL, RO, SI, SK
LTE	AT, CZ, DE, HU, NL, PL, RO, SK
RTS	AT, CZ, DE, HU, NL, SK
WLC	AT, CZ, DE
ECCO	AT, DE
CSERV	AT, DE
ÖBB-PV	AT, DE

Tabelle 1: Tätigkeit von österreichischen Unternehmen in europäischen Märkten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control, European Railway Agency Database of Interoperability and Safety [zuletzt abgerufen im Juni 2021].



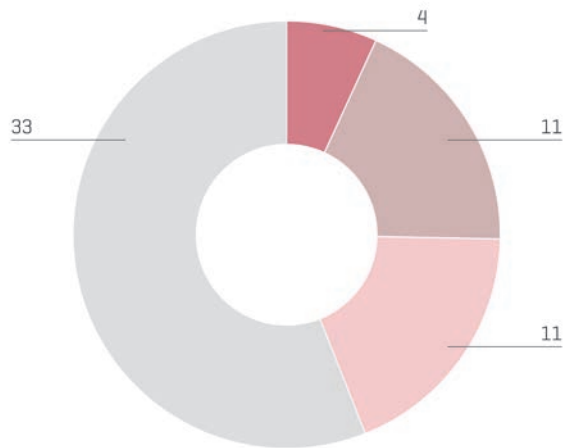
- Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- Integrierte Unternehmen

Abb. 1: Status der Eisenbahnunternehmen in Österreich 2020.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.



- Sitz im Inland / inländischer Eigentümer (mehr als 50%)
- Sitz im Inland / ausländischer Eigentümer (mehr als 50%)
- Sitz im Ausland

Abb. 2: Herkunft der Eisenbahnunternehmen in Österreich 2020.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.



- ÖBB-Konzern
- Im Eigentum ausländischer Incumbents (mehr als 50%)
- Im öffentlichen Eigentum (mehr als 50%)
- In Privateigentum (mehr als 50%)

Abb. 3: Mehrheitseigentümerschaft der 59 Eisenbahnunternehmen im ÖBB-Netz 2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

VERKEHRSENTWICKLUNG IM ÖBB-NETZ

GESAMTBETRACHTUNG

Der eingangs erwähnte markante Wirtschaftsabschwung zeigte sich auch in den Leistungsindikatoren des Eisenbahnverkehrs. So schlug sich am Ende des Jahres 2020 bei der Verkehrsleistung aller Zuggattungen (gemessen in Bruttotonnenkilometern) ein Verlust von sieben Prozent nieder. Auch die Zugkilometer nahmen im Jahr 2020 ab, mit sechs Prozent allerdings etwas weniger stark. Ähnlich wie bei den Bruttotonnenkilometern liegt dieser Wert damit ziemlich genau auf dem Niveau von 2006. Die Verluste bei den Bruttotonnenkilometern sind vor allem dem Personenverkehr zuzuschreiben, der hier mit minus 8,8 Prozent stärkere Rückgänge als der Güterverkehr (minus sechs Prozent) ausweist. Hintergrund sind sicherlich die schwächer ausgelasteten Züge aufgrund der pandemiebedingt massiven Fahrgastverluste (mehr dazu im Abschnitt „Verkehrsentwicklung im Gesamtnetz – Personenverkehr“) sowie die ausgedünnten Intervalle. Das vom Netzbetreiber ÖBB-Infrastruktur eingehobene Wegeentgelt (Infrastruktur-Benützungsentgelt, IBE)² verringerte sich mit 4,1 Prozent ebenfalls und belief sich insgesamt auf knapp 526 Millionen Euro.

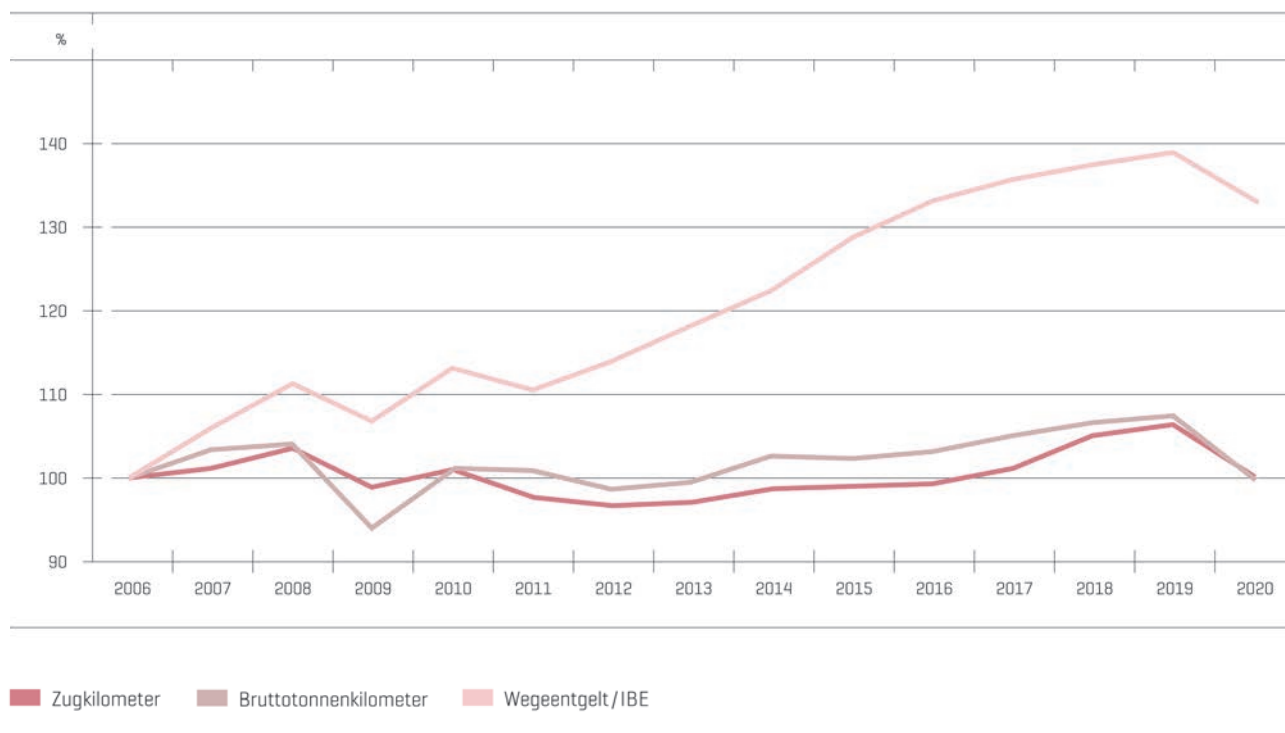


Abb. 4: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2020; Basis [2006] = 100 Prozent. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

² Diese Kennzahl umfasst die Entgelte aus den Bereichen Zugtrasse, Zughalte, Vershub und Anlagenbenutzung.

Jahr	Zug-km	BT-km	Wegeentgelt
	in Mio.	in Mrd.	in Mio. €
2006	147,0	73,4	394,5
2007	148,6	75,9	417,8
2008	152,2	76,3	438,0
2009	145,4	68,8	421,8
2010	148,2	73,9	446,6
2011	143,5	73,9	436,5
2012	142,0	72,4	449,8
2013	142,8	73,0	467,0
2014	145,1	75,2	483,3
2015	145,4	75,1	508,6
2016	146,1	75,6	526,0
2017	148,6	77,1	535,6
2018	154,4	78,2	542,7
2019	156,4	78,7	548,7
2020	147,0	73,2	526,1

Tabelle 2: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2020.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abbildung 5 zeigt anschaulich, dass der Güterverkehr jene Zuggattung mit dem größten Anteil an den Gesamtbruttotonnenkilometern im Netz ist. Mehr als die Hälfte aller Bruttotonnenkilometer sind auf Güterzüge zurückzuführen. Trotz des zumeist stärkeren Zuwachses beim Personenverkehr (Reisezüge) in den Jahren vor der COVID-19-Pandemie ist dieses Verhältnis über die letzten Jahre hinweg stabil geblieben. Die Gattung der Dienstzüge (z. B. Lok- und Leerpersonenzüge) blieb gegenüber 2019 mengenmäßig unverändert.

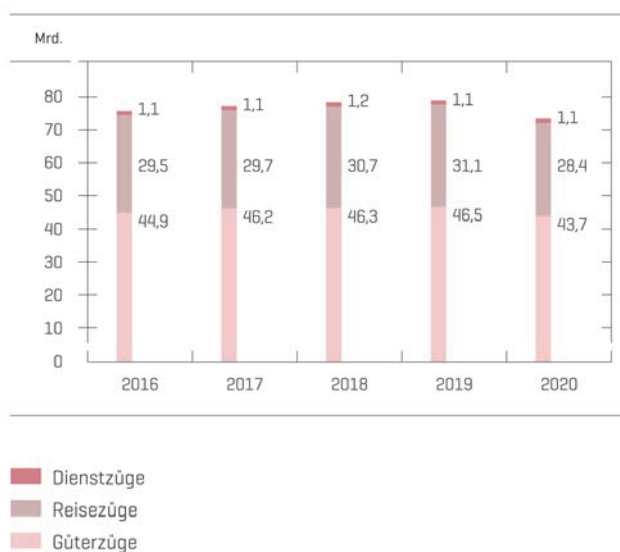


Abb. 5: Netznutzung [Bruttotonnenkilometer] im ÖBB-Netz 2016–2020.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

³ Insgesamt gibt es sechs Marktsegmente: Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr, Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr, Güterverkehr manipuliert, Güterverkehr nicht manipuliert, Nahverkehr schwach, Nahverkehr stark.

Anders lässt sich die Situation bei der Auswertung der Netznutzung nach Zugkilometern (Abbildung 6) beschreiben: Hier stellt der Personenverkehr die anteilig größte Zuggattung dar und war mit Ausnahme des Jahres 2020 hauptverantwortlich für die Gesamtzuwächse. Sowohl Güterzüge als auch Reisezüge hatten in etwa sechs Prozent weniger Zugkilometer auszuweisen als in den Jahren davor. Die von den Dienstzügen erbrachten Zugkilometer sind ebenfalls etwas zurückgegangen.



■ Dienstzüge
■ Reisezüge
■ Güterzüge

Abb. 6: Netznutzung [Zugkilometer] im ÖBB-Netz 2016-2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Durch das geänderte Entgeltmodell gibt es seit dem Fahrplanjahr 2018 die Möglichkeit, den Eisenbahnverkehr nach Marktsegmenten zu unterteilen³. So können die Leistungsindikatoren im ÖBB-Netz zusätzlich zu den Zuggattungen auch nach Marktsegmenten analysiert werden. Für die Zugkilometer ergibt sich im Jahr 2020 die in Abbildung 7 dargestellte und gegenüber 2019 recht stark veränderte Verteilung auf die Marktsegmente. Zwar erbrachte der Güterverkehr gleichbleibend rund ein Viertel (26 Prozent) aller gefahrenen Zugkilometer (wobei der manipulierte Güterverkehr [Einzelwagenladungsverkehr, Kombiniertes Verkehr und Verschiebungsgüterzüge] den größeren Anteil daran hatte). Innerhalb des Personenverkehrs (insgesamt 69 Prozent) stellte der Nahverkehr schwach (weniger als 200 Sitzplätze) das stärkste Marktsegment dar, gefolgt vom Nahverkehr stark. Zwischen dem

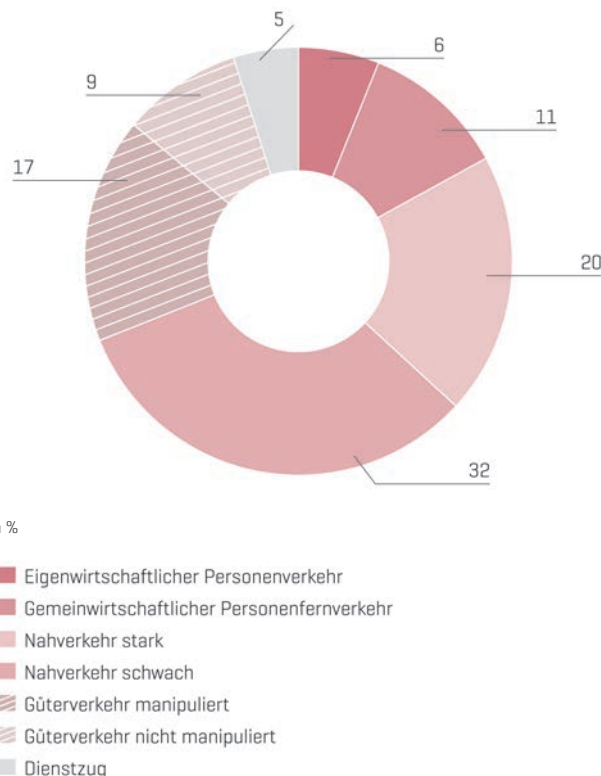


Abb. 7: Anteile der Marktsegmente an den gesamten Zugkilometern im ÖBB-Netz 2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

eigenwirtschaftlichen Personenverkehr (um acht Prozentpunkte zurückgegangen) und dem gemeinwirtschaftlichen Personenfernverkehr (um vier Prozentpunkte gestiegen) kam es sowohl aufgrund von Änderungen im Regelfahrplan als auch aufgrund der Pandemie zu einer Verschiebung: Einerseits wurden die ÖBB-Railjets auf der Nordbahn zwischen Wien und Prag mit dem Wechsel auf den Fahrplan 2020 gemeinwirtschaftlich bestellt. Andererseits wirkten sich im Jahr 2020 vor allem die COVID-19-bedingte gemeinwirtschaftliche Bestellung der Fernverkehre auf der Weststrecke und die zwischenzeitige Einstellung des RegioJets zwischen Wien und Prag sowie der stillgelegte Betrieb des CAT ab Mitte März (beide jeweils eigenwirtschaftlich) dementsprechend aus. Dienstzüge machten immerhin fünf Prozent aller Zugkilometer aus und werden der Vollständigkeit halber angeführt, obwohl sie kein eigenes Marktsegment darstellen.

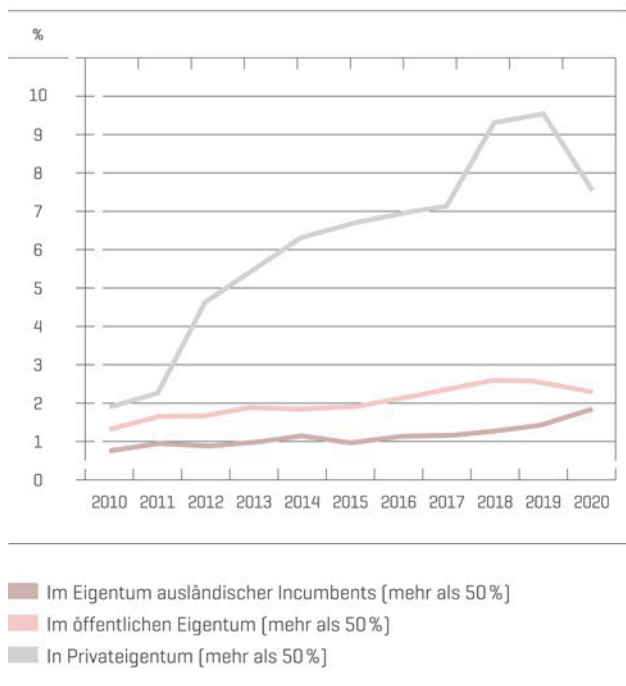


Abb. 8: Zugkilometer nach Unternehmensgruppen im ÖBB-Netz 2010–2020 (ohne ÖBB-Konzern). Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die Zugkilometer im ÖBB-Netz haben sich bei den einzelnen Unternehmensgruppen unterschiedlich entwickelt: Einerseits hat sich bei den ausländischen Incumbents der Anteil 2020 wieder etwas erhöht. In dieser Gruppierung spielte lediglich die TX Logistik Transalpine (Trenitalia) eine größere Rolle, allerdings hat auch die ČD Cargo ihre Verkehre innerhalb der letzten zwei Jahre erheblich gesteigert. Die übrigen ausländischen Incumbents hatten wesentlich kleinere Anteile. Andererseits ging bei den Bahnen im mehrheitlich öffentlichen Eigentum, beispielsweise die Wiener Lokalbahnen Cargo (WLC) und die Raaberbahn Cargo (RBC), der bis 2018 konstant gestiegene Marktanteil leicht zurück. Bei den mehrheitlich im Privateigentum stehenden Unternehmen ist die Entwicklung seit 2011 hingegen deutlich dynamischer gewesen. Hier sind u. a. der Markteintritt der WESTbahn ab 2011 und die zunehmende Zahl der privaten Mitbewerber im Güterverkehr für den relativ starken Anstieg verantwortlich, wenn gleich deren Anteil im Jahr 2020 um etwas weniger als zwei Prozentpunkte gesunken ist. Das hat vor allem den Hintergrund, dass die WESTbahn im Personenverkehr pandemiebedingt ihre Verkehre auf rund ein Drittel des Vorjahresniveaus reduziert hat.

Jahr	Zug-km	BT-km	Wegeentgelt
	in %	in %	in %
2016	10,2	17,1	9,7
2017	10,7	18,0	10,1
2018	13,3	20,5	11,4
2019	13,6	21,6	11,5
2020	11,8	22,1	8,8

Tabelle 3: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (Güter- und Personenverkehr) im ÖBB-Netz 2016–2020.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

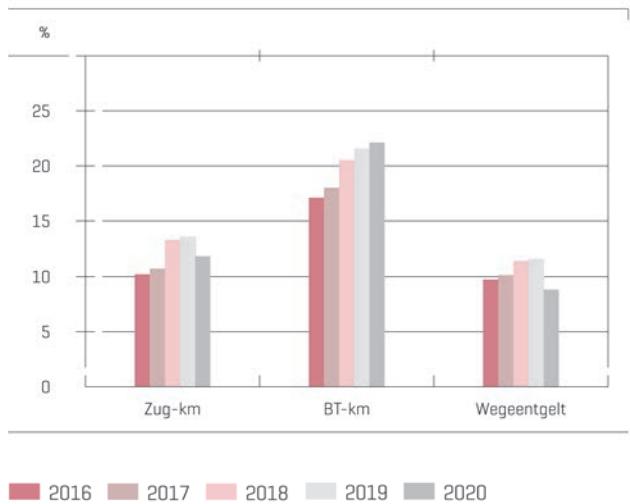


Abb. 9: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (Güter- und Personenverkehr) im ÖBB-Netz 2016–2020.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Tabelle 3 und Abbildung 9 veranschaulichen die Entwicklung der Anteile der Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (gemeint sind mit Konzern die Eisenbahnverkehrsunternehmen ÖBB-Personenverkehr, ÖBB-Produktion, ÖBB-Technische Services und die Rail Cargo Austria) am Verkehr innerhalb des ÖBB-Netzes. Bis inklusive 2019 sind noch alle Indikatoren stetig gewachsen, seit 2020 haben sich die Kenngrößen Zugkilometer und Wegeentgelt aus Sicht der Wettbewerber wieder etwas verkleinert. Allerdings erbrachten die überwiegend im Güterverkehr tätigen Mitbewerber im Vorjahr beispielsweise über ein Fünftel aller Bruttotonnenkilometer. Durch ihren Fokus auf den Güterverkehr lagen ihre Anteile am Gesamtverkehr deutlich unter jenen am Güterverkehr.

*Im ÖBB-Netz**werden folgende Streckenkategorien unterschieden:***Brennerachse**

(Kufstein–Innsbruck–Brenner)

Ergänzungsnetz

(Nebenbahnen)

Sonstige internationale Achsen

(Wien–Nickelsdorf/Kittsee, Wien–Bernhardsthal, Wien–Bruck/Mur–Villach–Thörl–Maglern, Bruck/Mur–Graz–Spielfeld–Straß, Summerau–Linz–Selzthal–St. Michael, Salzburg–Villach–Rosenbach, Innsbruck–Feldkirch–Bregenz)

Sonstiges Kernnetz

(weitere Hauptstrecken)

Westachse

(Wien–Linz–Salzburg–Freilassing sowie Wels–Passau)

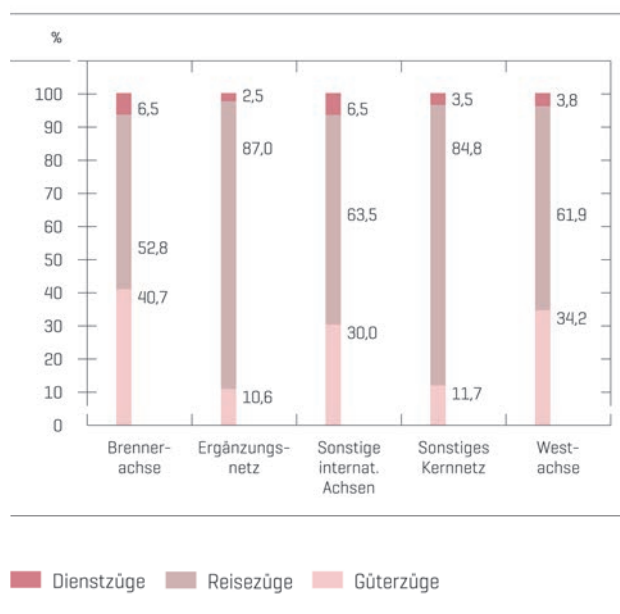


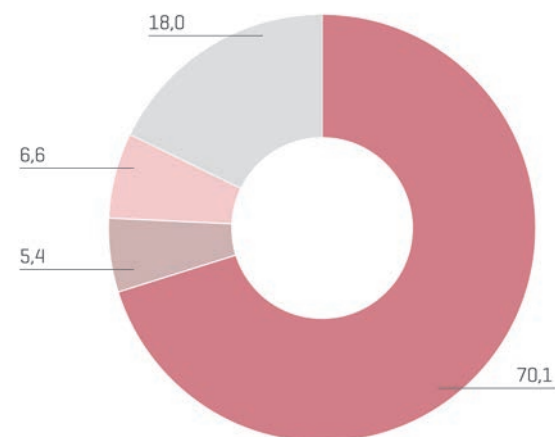
Abb. 10: Netznutzung nach Streckenkategorien und Zuggattungen (Anteile an den gesamten Zugkilometern) 2020; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die Netznutzung (in Zugkilometern) nach Zuggattungen auf den einzelnen Streckenkategorien veränderte sich 2020 im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig.

In Abbildung 10 weist die Brennerachse mit knapp 40 Prozent weiterhin den höchsten Güterverkehrsanteil auf. Die Westachse hat die sonstigen internationalen Achsen diesbezüglich wieder überholt und ist somit das vom Güterverkehr anteilig am zweitmeisten genutzte Streckensegment in Österreich.

Aufgrund der relativen Zunahme des Personenverkehrs hat sich dessen Anteil an der Netznutzung auf beinahe allen Strecken (mit Ausnahme der Brenner- und der Westachse) im Vergleich zu 2019 wieder leicht erhöht. Der vergleichsweise hohe Anteil der Dienstzüge am Brenner und auf den sonstigen internationalen Achsen erklärt sich durch den häufigen Einsatz von Schiebe- oder Vorspannlokomotiven auf diesen überwiegend gebirgigen Strecken. Auf den restlichen Streckenkategorien ist diese Betriebsform unbedeutend.

GÜTERVERKEHR



in %

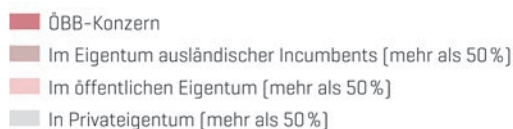
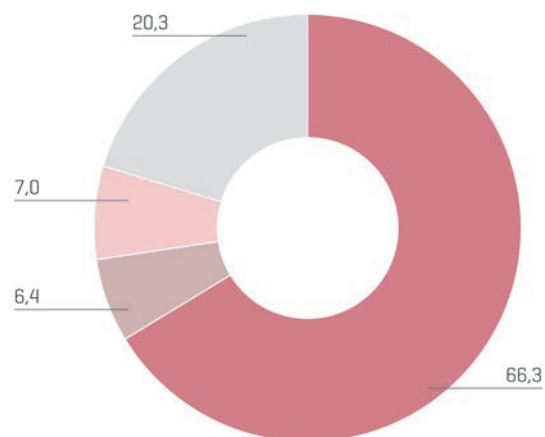


Abb. 11: Anteile an den Güterzugkilometern nach Art der Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2020; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Güterverkehr im ÖBB-Netz lässt sich anhand der Indikatoren Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer analysieren. 70,1 Prozent der Güterzugkilometer wurden im Jahr 2020 vom ÖBB-Konzern (Rail Cargo Austria) erbracht, weitere 5,4 Prozent von ausländischen Incumbents oder etwaigen Tochterunternehmen. Auf sonstige Mitbewerber im öffentlichen Eigentum entfielen 6,6 Prozent, auf jene in Privateigentum 18 Prozent.



in %

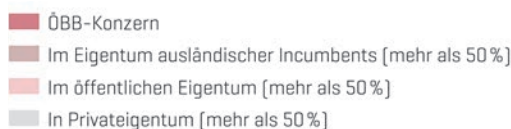


Abb. 12: Anteile an den Bruttotonnenkilometern [Güterverkehr] nach Art der Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2020; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

2020 hatte der ÖBB-Konzern bei den Bruttotonnenkilometern 66,3 Prozent Marktanteil, ausländische Incumbents hatten 6,4 Prozent. Sieben Prozent entfielen auf die Gruppe der Mitbewerber, die mehrheitlich im öffentlichen Eigentum stehen. Mit 20,3 Prozent der Bruttotonnenkilometer wurden bereits mehr als ein Fünftel von Mitbewerbern mit überwiegend privaten Eigentümern erbracht. Nachdem die Rail Cargo Austria im Gegensatz zu den Mitbewerbern immer noch relativ viele Einzelwagenverkehre fährt, bringt ihr diese sogenannte Flächenbedienung zwar mehr Zugkilometer, aufgrund der meist kurzen Züge aber verhältnismäßig weniger Bruttotonnenkilometer.

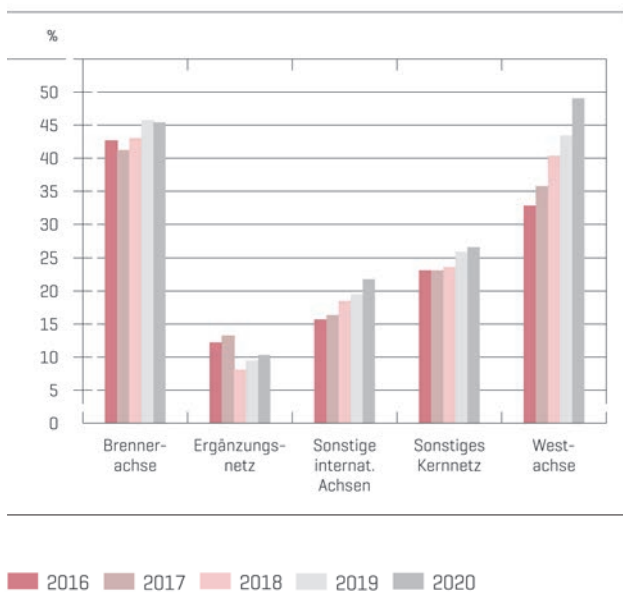


Abb. 13: Anteile der Mitbewerber an den Bruttotonnenkilometern im Güterverkehr nach Streckenkategorie 2016–2020.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Nach Streckenkategorien betrachtet vergrößerten sich 2020 die Marktanteile der Mitbewerber beinahe überall. Hervorzuheben ist, dass die Marktanteile auf der Westachse bereits zuvor bemerkenswert hoch waren, im Jahr 2020 allerdings noch einmal kräftig zugelegt haben und mittlerweile bei fast 50 Prozent bzw. knapp darunter liegen.

Wie schon in den vergangenen Jahren ist die Verkehrsleistung auf der Brennerachse 2020 absolut betrachtet abermals zurückgegangen. Die Schiene hat hier nicht nur wegen COVID-19, sondern sicherlich auch aufgrund der Attraktivität der Straße weitere Marktanteile im Gesamtgüterverkehr verloren, zumal nach wie vor das Problem der Kapazitätsengpässe in Oberitalien besteht. Der Marktanteil des ÖBB-Konzerns ist hier wieder etwas gestiegen – allerdings hat die Konkurrenz dennoch bereits fast die Hälfte aller Verkehre über den Transitweg von und nach Italien geführt. Interessanterweise ist die Brennerachse das Streckensegment, auf dem im Vergleich zu den übrigen genannten Segmenten die von der Anzahl her wenigsten Mitbewerber unterwegs sind (18 Eisenbahngüterverkehrsunternehmen). Die Westachse ist hingegen das Streckensegment, auf dem neben den sonstigen internationalen Achsen (z. B. Tauern- und Semmeringstrecke) die meisten Unternehmen Verkehre führten – jeweils etwa 40. Auf der Westachse haben die Mitbewerber durch

den Eintritt neuer Marktteilnehmer und den daraus resultierenden verstärkten Wettbewerb noch einmal signifikant um beinahe sechs Prozentpunkte zugelegt.

In absoluten Zahlen ausgedrückt verringerte sich 2020 die Verkehrsleistung auf allen Streckenabschnitten innerhalb einer Bandbreite von zwei bis acht Prozent. Lediglich im sonstigen Kernnetz ist sie erneut leicht gewachsen. Zusammenfassend lässt sich jedenfalls festhalten, dass der Wettbewerb im Güterverkehr mittlerweile auf der Westachse am stärksten ausgeprägt ist, dahinter folgt die Brennerachse.

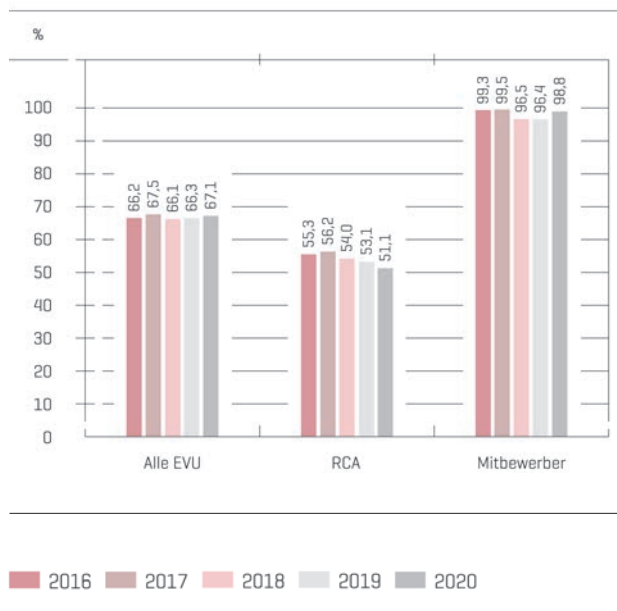


Abb. 14: Anteile des Ganzzugverkehrs in Bruttotonnenkilometern am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2016–2020.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Ganzzugverkehr (gemeint sind an dieser Stelle alle Zugklassen der „klassischen“ Ganzzüge sowie der Kombinierte Verkehr) hat im Jahr 2020 für alle Unternehmen minimal zugenommen und es entfielen etwas mehr als zwei Drittel des Gesamtverkehrs in Bruttotonnenkilometern darauf (siehe Abbildung 14, „Alle EVU“). Der immer schon sehr hohe Anteil bei den Mitbewerbern ging 2020 relativ stark nach oben, bei der Rail Cargo Austria hingegen nach unten. Diese Abnahme dürfte daraus resultieren, dass der Incumbent verhältnismäßig viele Ganzzugverkehre verloren hat und sich dadurch das Verhältnis zugunsten der Einzelwagenverkehre verschoben hat.

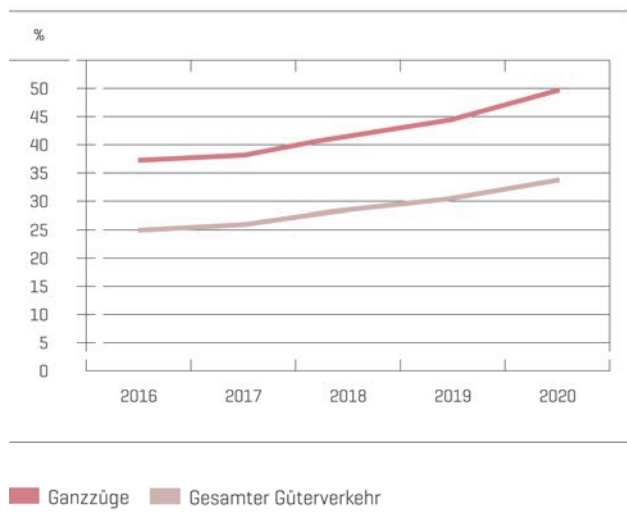


Abb. 15: Marktanteile der Mitbewerber (Bruttotonnenkilometer) im Güterverkehr 2016-2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Beim Marktsegment der Ganzzüge erreichten die Mitbewerber im Jahr 2020, bezogen auf die Bruttotonnenkilometer, beim Marktanteil bereits die Hälfte (rund 50 Prozent). Im gesamten Güterverkehr auf dem ÖBB-Netz lag der Wert hingegen bei etwa einem Drittel (rund 34 Prozent). Diese Unterschiede resultieren vor allem daraus, dass der Einzelwagenverkehr fast ausschließlich von der Rail Cargo Austria erbracht wird, hingegen haben sich die Mitbewerber auf die Führung von Ganzzügen (insbesondere Containerverkehre) spezialisiert.

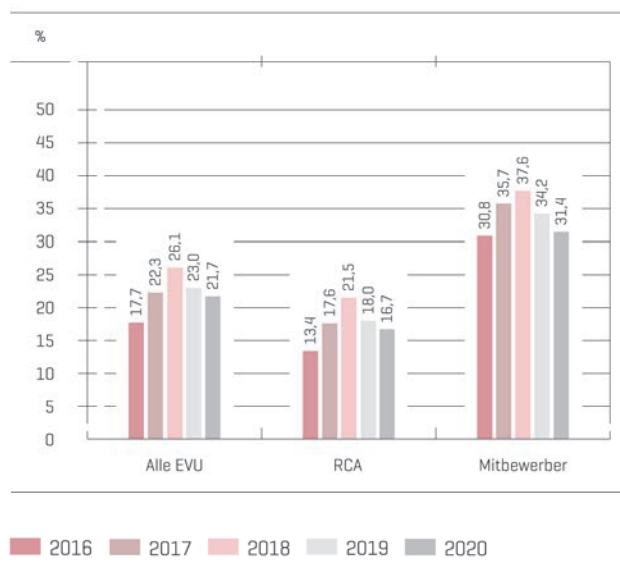


Abb. 16: Anteile des Ad-hoc-Verkehrs in Bruttotonnenkilometern am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2016-2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Erneut abgenommen hat im Jahr 2020 bei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen der Anteil der kurzfristig bestellten oder abgeänderten Zugtrassen (Ad-hoc-Verkehre). Er umfasste dennoch knapp ein Fünftel der gesamten Güterverkehrsleistung im ÖBB-Netz. Bei den Mitbewerbern machte dieses Segment sogar fast ein Drittel der Verkehrsleistung aus, bei der Rail Cargo Austria betragen die Ad-hoc-Bestellungen weniger als ein Fünftel. Diese Zahlen spiegeln letztendlich die Volatilität des Schienengüterverkehrs wider, die auch in der angestrebten Neukonzeption des Trassenbestellvorgangs Berücksichtigung finden soll. Das sogenannte Redesign of the International Timetabling Process (TTR) soll ermöglichen, dass im grenzüberschreitenden Verkehr tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen künftig auch kurzfristig attraktive Trassen zur Verfügung gestellt bekommen.

VERKEHRSENTWICKLUNG IM GESAMTNETZ⁴

GÜTERVERKEHR

Die Indikatoren des Schienengüterverkehrs verzeichneten 2020 primär aufgrund des von der Pandemie stark beeinflussten wirtschaftlichen Umfelds rückläufige Entwicklungen: Sowohl das Aufkommen (beförderte Nettotonnen) als auch die Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer, Bruttotonnenkilometer) sind jeweils deutlich gesunken. Das ist in erster Linie auf unterbrochene internationale Liefer- und Produktionsketten zurückzuführen. Im Eisenbahnbereich wirkte sich beispielsweise auch die nicht immer gegebene grenzüberschreitende Verfügbarkeit von Fachpersonal auf die Tätigkeit der Unternehmen aus. Nicht zuletzt beeinflussten zudem einzelne lokale Ereignisse die Güterverkehrsaktivität: So hat die Sperre des Karawankentunnels (integraler Bestandteil des Güterkorridors von Kärnten Richtung Adria-häfen) zu Sanierungszwecken z. B. dazu geführt, dass gewisse Transporte (wie Schnittholz) von der Schiene auf die Straße ausgewichen sind.

Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
2016	114,9	22,812	44,770
2017	118,8	23,494	45,973
2018	117,9	23,734	46,639
2019	116,8	23,189	46,256
2020	108,2	21,577	42,840

Tabelle 4: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2016–2020.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Erhoben wurden in diesem Zusammenhang die Betriebsdaten, also die tatsächlich gefahrenen Tonnenkilometer in Österreich. Diese sind tendenziell höher als die aus den Frachtbriefen ermittelten kommerziellen Tonnenkilometer, weil die Züge nicht immer den kürzesten Weg nehmen und der Verkehr – vor allem im Einzelwagenverkehr – über Vershubknoten läuft. Die Anzahl der Nettotonnen ist nicht konsolidiert, es kommt daher unter Umständen zu Doppelerfassungen, wenn zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen an einem Transport beteiligt waren. Bei konsolidierten Zahlen ließen sich jedoch keine Marktanteile für die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen ermitteln.

Jahr	NT	NT-km	BT-km
	in %	in %	in %
2016	29,1	26,1	24,6
2017	30,2	26,9	25,5
2018	33,3	30,7	28,9
2019	36,4	31,8	30,2
2020	36,7	33,1	33,0

Tabelle 5: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2016–2020.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

⁴ Leistungsdaten von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ihre Daten nicht fristgerecht eingereicht haben, wurden an dieser Stelle mithilfe der Vorjahreswerte bzw. der aktuellen Daten der Netzbetreiber geschätzt.

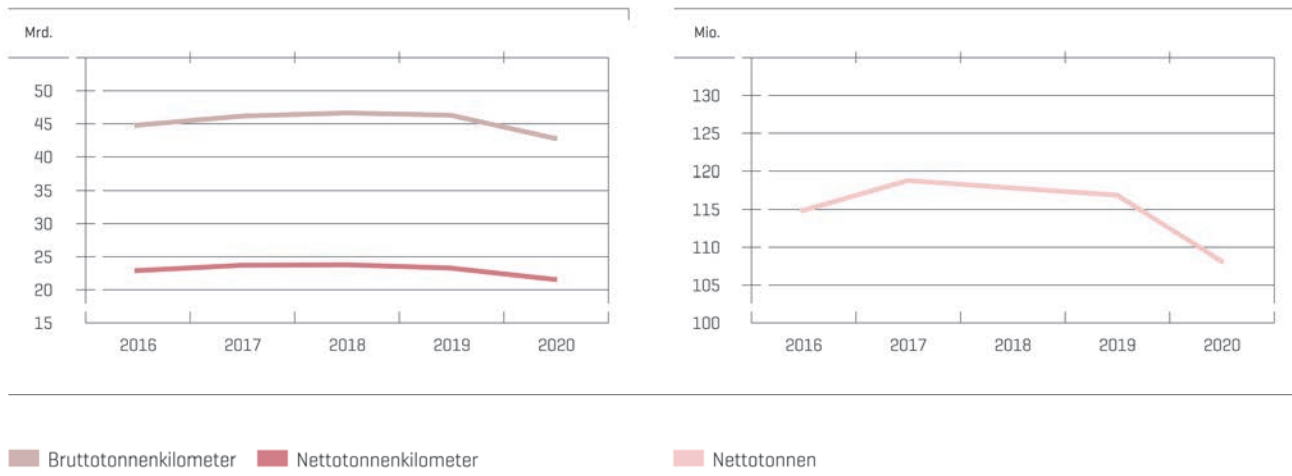


Abb. 17: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2016–2020.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

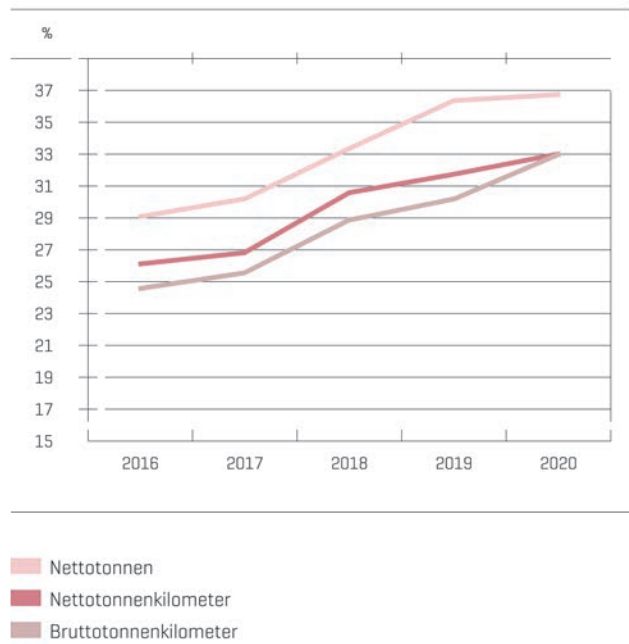


Abb. 18: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2016–2020.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Tabelle 4 und Abbildung 17 stellen die Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes dar. Von der Rail Cargo Austria gemeldete rückläufige Werte konnten von den Mitbewerbern zum Teil kompensiert werden. Diese konnten ihre Marktanteile dadurch bei allen drei Indikatoren ausbauen. So hatten inzwischen neun im Güterverkehr tätige Unternehmen im Jahr 2020 Marktanteile von 1,2 Prozent oder mehr. Die übrigen Unternehmen wiesen Anteile von rund einem Prozent bzw. darunter auf. Abbildung 19 listet die Marktteilnehmer sortiert nach der Größe ihres Marktanteils bei den Nettotonnenkilometern auf, wobei nur Unternehmen mit einem Marktanteil von mindestens 0,1 Prozent berücksichtigt wurden. Die Anzahl der Unternehmen, die diesen Wert übersteigen, wird fortlaufend größer.

Bezugnehmend auf die Eigentümerschaft der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen ergeben sich die Marktanteile (Nettotonnenkilometer) wie in Abbildung 20 dargestellt.

Der Marktanteil der im öffentlichen Eigentum stehenden Unternehmen hat sich verringert und betrug für das vergangene Jahr 7,2 Prozent. Bei den in Privateigentum stehenden Unternehmen ist der Anteil mit Ausnahme eines leichten Rückgangs zwischen 2016 und 2017 stetig gewachsen und lag 2020 bereits bei 19 Prozent.

Der Anteil der ausländischen Incumbents bzw. deren Tochterunternehmen ist wieder leicht gestiegen und machte 2020 rund sieben Prozent aller erbrachten Nettotonnenkilometer aus.

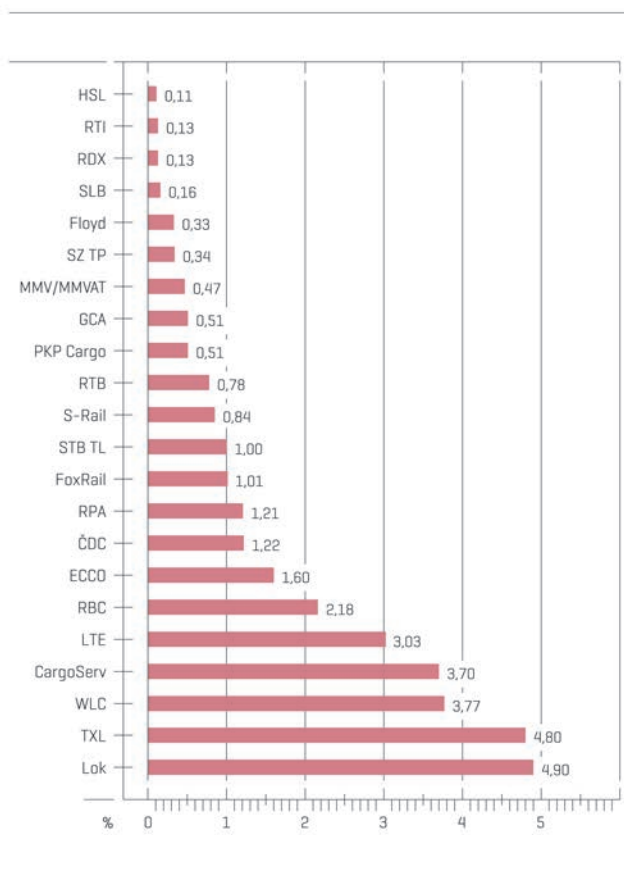


Abb. 19: Marktanteile der Mitbewerber (Nettotonnenkilometer) im Güterverkehr 2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

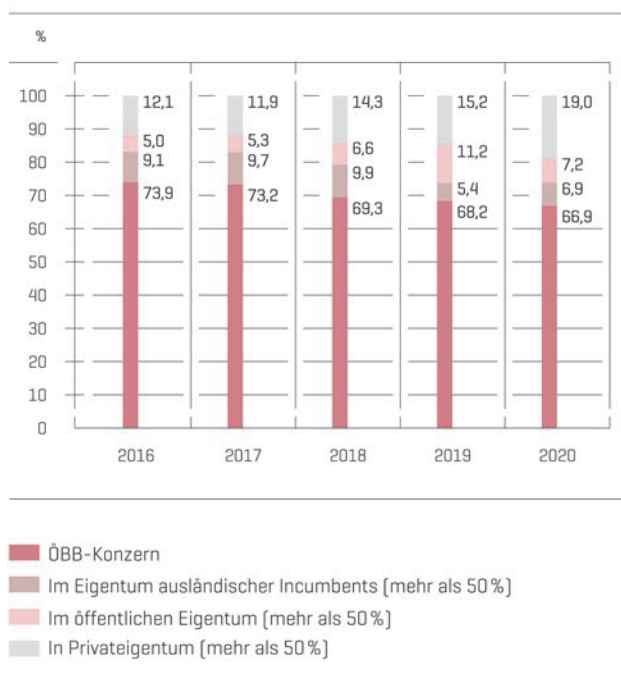


Abb. 20: Entwicklung der Marktanteile nach Unternehmensgruppen (Nettotonnenkilometer) im Güterverkehr 2016–2020; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

PERSONENVERKEHR

Der Schienenpersonenverkehrsmarkt war im Jahr 2020 wesentlich stärker von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie betroffen als der Schienengüterverkehrsmarkt, vor allem im zweiten Quartal. Zwar wurden zur Aufrechterhaltung eines Grundangebotes an Mobilität im Nahverkehr fast alle Bahnverbindungen beibehalten, allerdings wurden die Zugintervalle stark ausgedünnt. Im ersten Lockdown im Frühjahr des letzten Jahres waren werktags beispielsweise um etwa ein Drittel weniger Nahverkehrszüge unterwegs. Im Fernverkehr wurden hingegen – mit Ausnahme vereinzelter Verbindungen nach Deutschland und Ungarn – insbesondere die grenzüberschreitenden Verbindungen inklusive aller Nachtzüge über längere Zeiträume ausgesetzt. Ebenso wurde der inner-österreichische Fernverkehr zumindest zeitweise stark eingeschränkt. Lediglich zwischen dem ersten und dem zweiten Lockdown ab Anfang November entsprach das Angebot wieder jenem des ursprünglichen Jahresfahrplans. Außerdem kam es im Fernverkehr auf der Strecke Wien–Salzburg zu einer Notvergabe an die ÖBB-Personenverkehr und die WESTbahn (Näheres dazu im Kapitel „Erlöse und gemeinwirtschaftliche

Leistungen“). Auch die Fahrgastzahlen brachen massiv ein: Durch die Ausgangsbeschränkungen und die starke Zunahme von Homeoffice entfiel für die von den verordneten Lockdowns betroffenen Zeiträume der Großteil der Pendlerverkehre (Berufstätige sowie Schülerinnen und Schüler). Zusätzlich blieben touristische Bahnfahrten größtenteils aus. Die Personenzugkilometer gingen mit minus 5,7 Prozent vergleichsweise wenig zurück und lagen dadurch leicht über dem absoluten Niveau von 2018. Die Anzahl der Reisenden (und dadurch auch die zurückgelegten Personenkilometer) sank österreichweit hingegen um 39,2 (bzw. 44,6) Prozent (siehe Tabelle 6). Da der Rückgang im Fernverkehr im Vergleich zum Nahverkehr gegenüber dem Vorjahr stärker war, verringerte sich auch die errechnete durchschnittliche Fahrtweite 2020 deutlicher um weitere 3,7 Kilometer. Tabelle 8 und Abbildung 21 veranschaulichen, dass die Mitbewerber ihre Marktanteile gegenüber 2019 nicht halten konnten und vor allem bei den Personenkilometern und den Zugkilometern verloren haben. Bei den Reisenden/Fahrgästen ist ihr Anteil hingegen annähernd stabil geblieben.

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer	Ø Fahrtweite
	<i>in Mio.</i>	<i>in Mrd.</i>	<i>in Mio.</i>	<i>in km</i>
2016	288,8	12,6	112,1	43,6
2017	290,6	12,7	114,5	43,6
2018	309,9	13,3	113,3	42,8
2019	316,4	13,4	120,3	42,3
2020	192,2	7,4	113,4	38,6

Tabelle 6: Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2016–2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

	Summe	ÖBB-PV	Mitbewerber	Anteil Mitbewerber
Mio. Reisende	192,2	162,8	29,5	15,3%
Mrd. Personenkilometer	7,4	6,7	0,7	9,8%
Mio. Personenzugkilometer	113,4	99,7	13,7	12,1%

Tabelle 7: Personenverkehrsmarkt nach Unternehmensgruppen 2020; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer
	<i>in %</i>	<i>in %</i>	<i>in %</i>
2016	15,5	11,6	13,2
2017	15,5	11,6	13,0
2018	15,7	13,5	16,1
2019	15,9	13,2	15,4
2020	15,3	9,8	12,1

Tabelle 8: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2016–2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

ÖBB-Personenverkehr

Im Jahr 2020 beförderte die ÖBB-Personenverkehr knapp 163 Millionen Fahrgäste, 2019 waren es noch 266 Millionen (Abbildung 22). Gegenüber dem Vorjahr reduzierte sich die Zahl der Fahrgäste somit um 38,8 Prozent, die Abnahme bei den Personenkilometern betrug 42,3 Prozent. Die durchschnittliche Fahrtweite verringerte sich von 2019 auf 2020 vergleichsweise stärker als in den Vorjahren, von 43,6 auf 41,1 Kilometer.

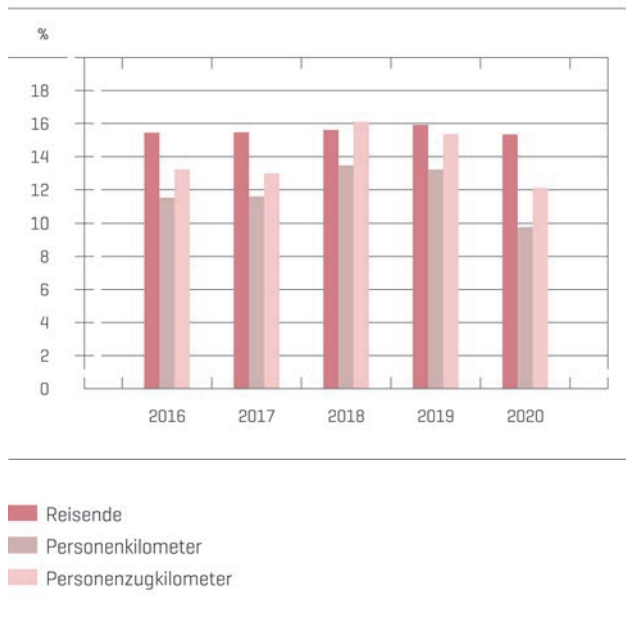


Abb. 21: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2016–2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

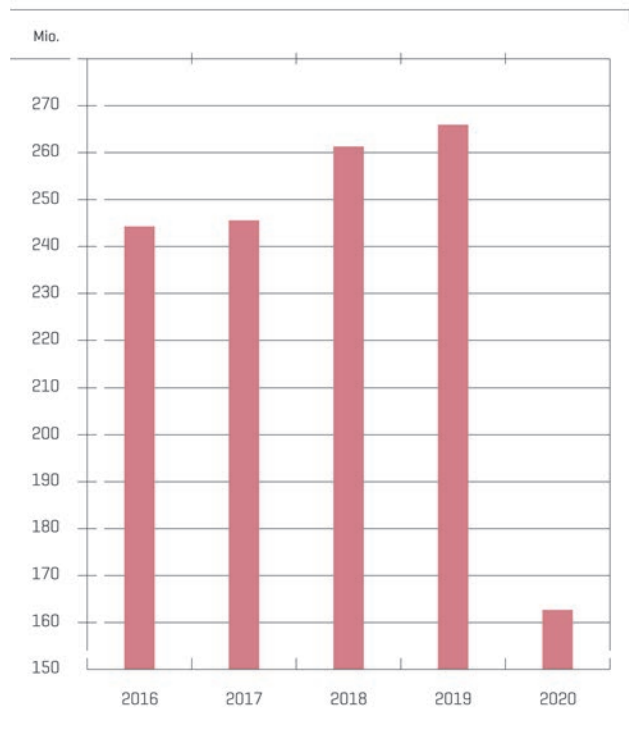


Abb. 22: Anzahl der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen 2016–2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

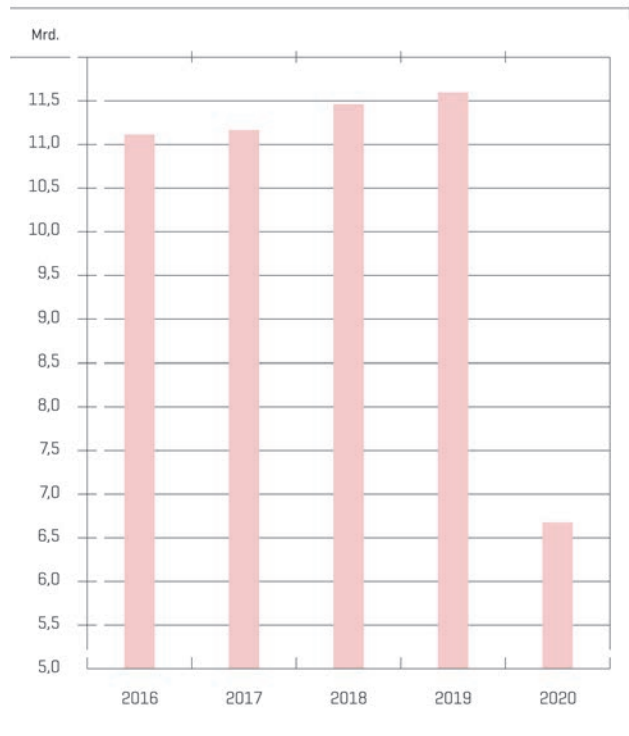


Abb. 23: Anzahl der von der ÖBB-Personenverkehr zurückgelegten Personenkilometer 2016–2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Weitere Eisenbahnunternehmen

Auch alle anderen Unternehmen verzeichneten im Jahr 2020 durchwegs beträchtliche Rückgänge bei den erhobenen Kennzahlen. Am wenigsten betroffen waren die Zugkilometer mit minus 25,7 Prozent. Der Grund dafür war der gegenüber 2019 weiter verdichtete Fahrplan und die trotz der Pandemie für den Mobilitätsbedarf aufrechterhaltenen Verkehre. Die Fahrgastzahlen der Mitbewerber haben sich mit 41,5 Prozent noch stärker als bei der ÖBB-Personenverkehr verringert. In Summe wirkte sich das wiederum naturgemäß auch auf die Personenkilometer aus, die sich um 58,9 Prozent reduziert haben. Die Fahrgastzahlen von WESTbahn und RegioJet werden auf Unternehmenswunsch aus Wettbewerbsgründen nicht veröffentlicht.

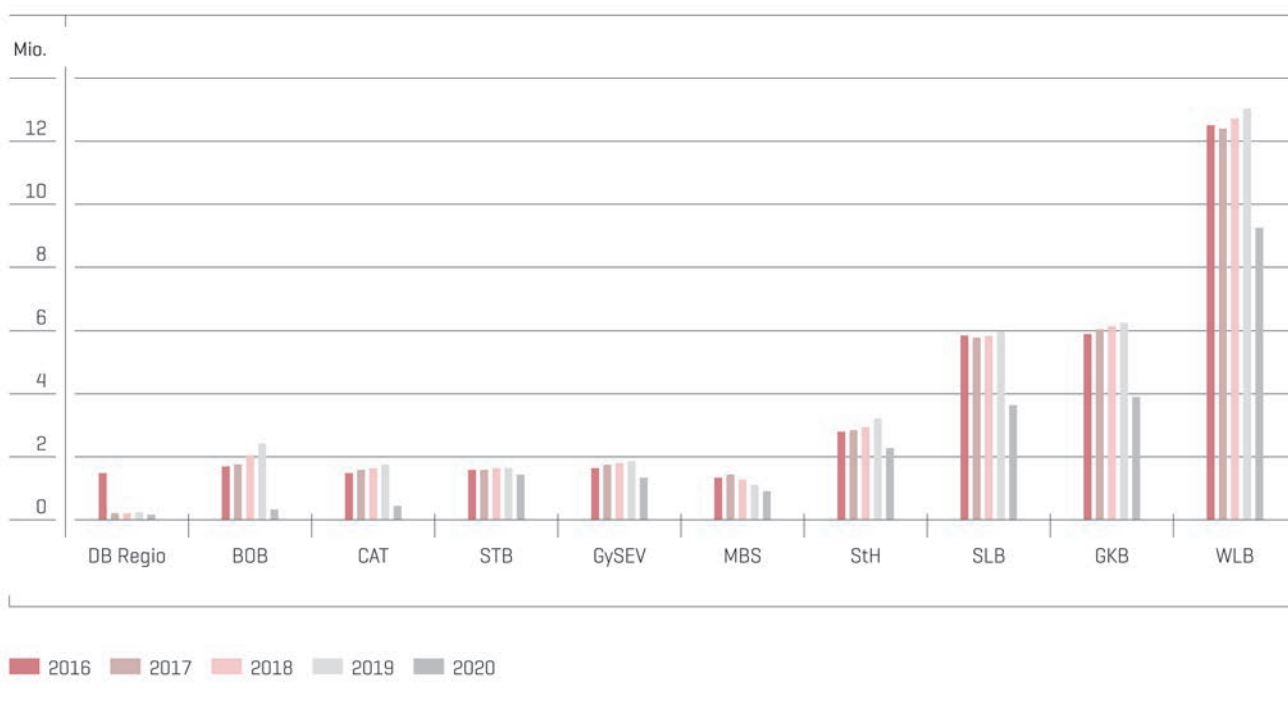


Abb. 24: Anzahl der von den vernetzten Personenverkehrsunternehmen DB Regio, BOB, CAT, STB, GySEV (einschließlich Neusiedler Seebahn), MBS, StH, SLB, GKB und WLB beförderten Personen 2016–2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

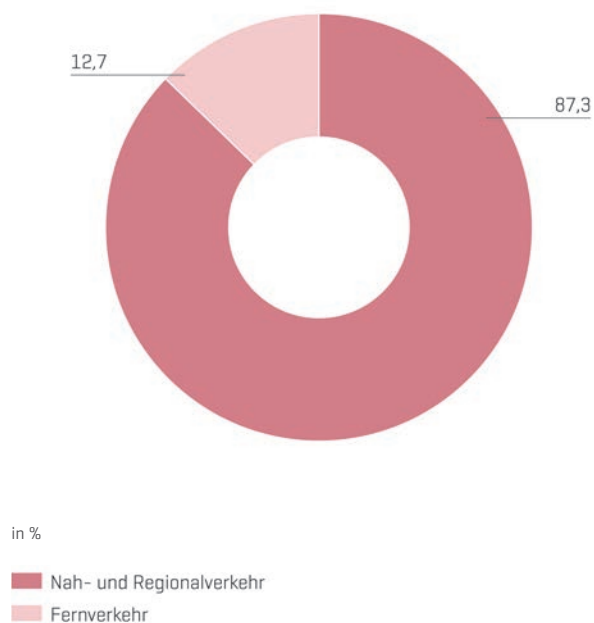


Abb. 25: Anteil der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen im Nah- und Regionalverkehr sowie im Fernverkehr (Auswertung nach Zugkategorien) 2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

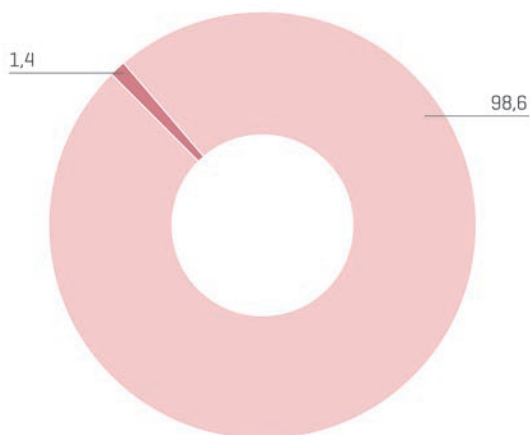
Beförderte Personen im Nah-, Regional- und Fernverkehr in Österreich

Im Fernverkehr beförderte die ÖBB-Personenverkehr 2020 nur noch 20,6 Millionen Reisende (2019: rund 38 Millionen), das entspricht einer Abnahme von knapp 46 Prozent. Der Nahverkehr verzeichnete im Vergleich dazu mit 38 Prozent weniger starke Verluste. Diese Rückgänge veränderten auch die Aufteilung der Fahrgastzahlen zwischen Nah- und Regionalverkehr (Abbildung 25):

Der Anteil des Fernverkehrs sank auf 12,7 Prozent (2019: 14,3 Prozent). Das lag einerseits daran, dass dieser von den Beschränkungen rund um COVID-19 proportional stärker betroffen war und gewisse (vor allem grenzüberschreitende) Verbindungen zeitweise zur Gänze ausgesetzt wurden. Andererseits blieb der Nahverkehr zumindest für Berufspendlerinnen und Berufspendler weiterhin verfügbar.

Anteile der beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse

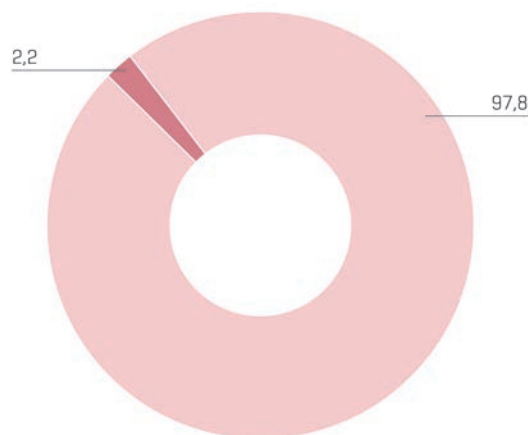
Der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse der ÖBB-Personenverkehr hat sich 2020 verringert und betrug 1,4 Prozent. Auch bei der WESTbahn reduzierte sich der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse, und zwar auf 2,2 Prozent (die Fahrgastverteilung des RegioJets ist aufgrund der Betriebsführung der WESTbahn bereits in diesen Zahlen inkludiert). Ebenso verhält es sich bei der Bayerischen Oberlandbahn, bei der mit 9,6 Prozent ebenfalls weniger Fahrgäste in der 1. Klasse reisten. Während der CAT nur 1.-Klasse-Sitzplätze anbietet, verfügen die anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen lediglich über Sitzplätze in der 2. Klasse, zumal sie fast ausschließlich im Nahverkehr tätig sind. Eine Ausnahme bilden die NÖVOG und die Metrans, die mit ihren Ausflugs- bzw. Sonderverkehren ebenfalls Fahrgäste in der 1. Klasse beförderten.



in %

- 1. Klasse
- 2. Klasse

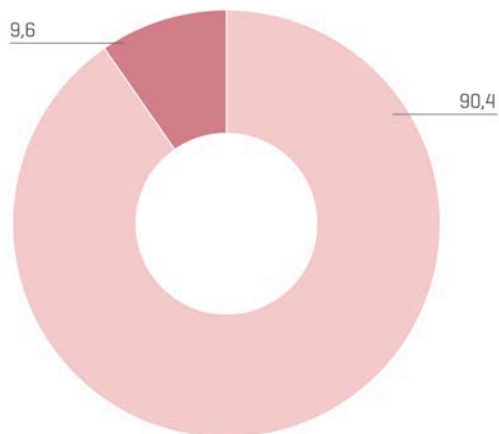
Abb. 26: Anteil der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse 2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.



in %

- 1. Klasse
- 2. Klasse

Abb. 27: Anteil der von der WESTbahn beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse 2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.



in %

- 1. Klasse
- 2. Klasse

Abb. 28: Anteil der von der Bayerischen Oberlandbahn beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse 2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Qualitative Marktbeurteilung 2020

Seit dem Jahr 2006 führt die Schienen-Control eine ausführliche Umfrage unter den Eisenbahnunternehmen durch. Die darin enthaltenen Fragen dienen dazu, mittels der subjektiven Sicht der Marktteilnehmer ein Gesamtbild über die Problemfelder des Marktes zu erhalten. Im Berichtsjahr 2020 beantworteten vier Fünftel aller Unternehmen (etwa 80 Prozent) diese Erhebung. Wie in den Vorjahren umfasste der Fragebogen 41 in sieben Gruppen gegliederte Einflussfaktoren (siehe

Tabelle 1). Die zentrale Fragestellung an die Eisenbahnunternehmen lautete: „In welchem Ausmaß werden Neuverkehre durch folgende Punkte negativ beeinflusst?“ Die Bewertung erfolgte nach dem Schulnotensystem (wobei 1 „kein negativer Einfluss“ und 5 „großer negativer Einfluss“ bedeutet). Um einen direkten Vergleich zu ermöglichen, wurden die Fragestellungen der Vorjahre auch im Jahr 2020 beibehalten. In Tabelle 1 werden die Ergebnisse seit dem Jahr 2011 dargestellt.

Netzzugang	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Trassenvergabe	1,54	1,62	1,62	1,83	1,88	1,91	1,72	2,09	1,86	1,86
Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahn)	2,85	2,83	2,86	2,76	2,70	2,74	2,96	2,45	2,56	2,66
Zugang zu Serviceeinrichtungen (Stationen, Tankstellen, Terminals etc.)	–	2,15	2,35	2,22	2,04	2,18	2,07	2,00	2,00	1,95
Engpass bei Trassen (Baustellen und Umleitungen)	2,38	2,25	2,23	2,35	2,36	2,45	2,19	2,45	2,42	2,61
Grenzübertritt	2,19	2,37	1,87	2,14	2,18	2,15	2,37	2,54	2,38	2,39
Betriebliche Auflagen (Vorschriften, Meldungen etc.)	2,43	2,37	2,44	2,61	2,56	2,55	2,52	2,59	2,71	2,69
Verschub	2,33	2,32	2,32	2,39	2,25	2,15	2,19	2,27	2,36	2,22

Unternehmensfaktoren	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Mangel an (Risiko-)Kapital	2,35	2,31	2,16	2,14	2,30	2,42	2,26	2,20	2,16	2,24
Konkurrenz durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen	2,54	2,69	2,60	2,64	2,83	2,65	2,58	2,81	2,82	2,98
Konkurrenz durch andere Verkehrsträger (Straße, Luft)	3,71	3,62	3,44	3,59	3,74	3,40	3,42	3,42	3,52	3,66
Unternehmensgründung (EIU/EVU)	1,68	1,82	1,90	1,79	2,00	1,80	2,00	2,20	2,37	2,74
Fahrplanqualität	2,29	2,27	2,24	2,36	2,13	2,05	1,78	2,03	2,03	2,02

Netzzustand	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ausbau	2,52	2,30	2,16	2,09	2,15	2,00	1,89	2,00	2,03	2,15
Erhaltung	2,74	2,56	2,60	2,39	2,54	2,36	2,14	2,34	2,29	2,28
Umleitungen	3,04	2,85	2,71	2,77	2,83	2,71	2,50	2,55	2,58	2,64
Sicherungstechnik (ETCS, PZB90 etc.)	2,17	2,41	2,13	2,09	2,33	2,19	2,00	2,13	2,15	2,26
Betriebsqualität (Störungen etc.)	2,39	2,22	2,28	2,30	2,42	2,18	2,15	2,41	2,41	2,32

Personal	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Verfügbarkeit	2,79	2,86	2,88	2,83	2,92	2,82	2,96	2,94	2,91	2,60
Schulungseinrichtungen	2,00	1,93	2,12	2,13	1,76	1,73	1,85	2,06	2,18	2,05
Soziale Normen	2,17	2,29	2,27	2,43	2,44	2,18	2,04	2,38	2,29	2,15
Behördliche Auflagen	2,79	2,93	3,12	3,09	2,96	2,86	2,93	3,06	3,06	3,00
Sprache	2,04	1,89	1,85	1,78	1,88	1,91	1,96	2,03	2,09	1,90

Verfügbarkeit / Kosten der Betriebsmittel	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Triebfahrzeuge	3,00	2,64	3,12	3,00	3,08	2,86	2,92	2,84	2,65	2,52
Waggons	3,18	2,89	2,96	2,86	2,86	2,56	2,55	2,40	2,63	2,84
Dienstleistungen	2,26	2,21	2,44	2,29	2,40	2,26	2,46	2,33	2,47	2,59
Energie	2,08	1,96	2,00	2,00	2,13	1,95	1,75	1,91	1,82	1,90
Struktur der Trassengebühren	2,38	2,23	2,31	2,13	2,32	2,41	2,50	2,47	2,33	2,27
Höhe der Trassengebühren GV	2,68	2,83	2,65	2,68	2,68	2,61	2,60	2,54	2,61	2,46
Höhe der Trassengebühren PV	3,13	2,94	3,00	2,74	3,00	2,79	2,57	2,65	2,60	2,46

Behörden	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Zulassung Fahrzeuge	2,95	2,92	2,88	2,83	2,88	2,60	2,46	2,38	2,59	2,54
Technische Vorschriften	2,83	2,78	2,80	2,83	2,76	2,62	2,41	2,50	2,53	2,72
Betriebliche Normen	2,50	2,36	2,38	2,52	2,50	2,36	2,36	2,47	2,56	2,68
Verkehrsgenehmigung / Konzession	2,52	2,27	2,38	2,09	2,23	2,32	2,32	2,37	2,52	2,46
Sicherheitsbescheinigung	2,80	2,42	2,38	2,26	2,38	2,41	2,50	2,74	2,71	2,68
Unterschiede bei der Umsetzung in den EU-Ländern	3,11	3,09	3,13	3,32	3,64	3,25	3,31	3,34	3,39	3,41
Triebfahrzeugführerschein	2,15	2,46	2,58	2,74	2,48	2,05	2,15	2,22	2,15	2,02
Fahrzeugregister	2,20	2,24	2,04	2,17	2,04	2,00	2,00	2,00	1,94	1,88

Verpflichtende neue Technologien	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Kommunikation [z. B. GSMR]	2,39	2,22	2,04	2,00	2,20	2,19	2,14	2,06	2,00	2,00
Sicherungstechnik [ETCS]	3,09	3,58	3,50	3,45	3,33	3,05	2,65	2,67	2,76	2,53
Umsetzung TSI ¹	2,95	3,04	2,88	2,78	2,83	2,57	2,43	2,42	2,55	2,51
Landesspezifische Ausnahmen bei den TSI	2,90	2,75	2,73	2,82	2,86	2,58	2,50	2,53	2,63	2,74

Tabelle 1: Durchschnittliche qualitative Einflussfaktoren aus Sicht der befragten Eisenbahnunternehmen. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

¹ Technische Spezifikationen für die Interoperabilität im Schienenverkehr des Europäischen Wirtschaftsraums.

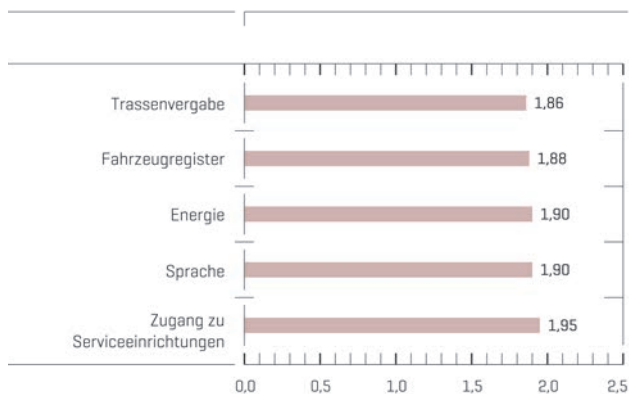


Abb. 1: Die fünf am besten bewerteten Einflussfaktoren 2020.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abbildung 1 zeigt die fünf Einflussfaktoren mit den besten Bewertungen im Jahr 2020. Dabei befindet sich die für den Eisenbahnbetrieb benötigte Energie (in puncto Verfügbarkeit und Kosten) zwar immer noch unter den bestbewerteten Faktoren, allerdings wurde sie von der Spitze der Rangliste verdrängt. Das könnte mitunter daran liegen, dass manche Eisenbahnverkehrsunternehmen trotz guter Verfügbarkeit vergleichsweise hohe Kosten dafür sehen. Die beste Durchschnittsnote erhielt im Vorjahr die Trassenvergabe, deren sehr guter Wert bestätigt wurde. Hinter ihr folgen das im Gegensatz zum Vorjahr ebenfalls leicht verbesserte Fahrzeugregister auf Platz 2 und hinter der drittplatzierten Energie die Sprache des Personals auf Platz 4 sowie der Zugang zu Serviceeinrichtungen (wie Stationen, Tankstellen oder Terminals) auf Platz 5.

In Abbildung 2 sind die fünf im Jahr 2020 subjektiv am schlechtesten bewerteten Einflussfaktoren dargestellt. Der Konkurrenz durch andere Verkehrsträger (Lkw, Flugzeug) wurde wie schon in den Vorjahren ein besonders negativer Einfluss attestiert, dieser Wert hat sich weiter verschlechtert. Hintergrund ist die oftmals seitens der Eisenbahnbranche kritisierte – deutlich zu niedrig angesetzte – Bepreisung von Straßenverkehren (selbiges gilt natürlich ebenso für Flugverkehre). Eine abermals schlechte(re) Bewertung erhielt der Faktor Unterschiede bei der Umsetzung rechtlicher Vorgaben in den einzelnen EU-Ländern – gemeint sind damit vor allem die im Eisenbahnverkehr sehr häufig dominierenden und für den grenzüberschreitenden Verkehr hinderlichen nationalen Interessen. Die behördlichen Auflagen betreffend Personal wurden im Durchschnitt etwas besser bewertet, obwohl sich auch dieser Einflussfaktor erneut unter den negativen Spitzenreitern wiederfindet. Ein zunehmend stärkerer schlechter Einfluss wurde hinsichtlich der Konkurrenz durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) festgestellt, auch die mangelnde Verfügbarkeit von Waggons sowie deren Kosten wurden als Hemmnis kritisiert.

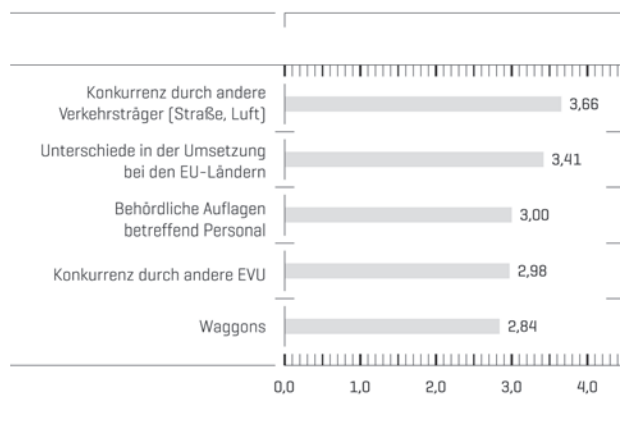


Abb. 2: Die fünf am schlechtesten bewerteten Einflussfaktoren 2020.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die Einflussfaktoren haben sich nach Meinung der Eisenbahnunternehmen seit 2019 mehrheitlich leicht verbessert, wenngleich sich einige Faktoren verschlechtert haben. Generell ist die Veränderung der Werte gegenüber den Vorjahren in beide Richtungen stärker. Einer Verbesserung bzw. Verschlechterung im Jahr 2019 um jeweils 0,23 steht beispielsweise eine Verbesserung um 0,32 bzw. eine Verschlechterung um 0,36 im Jahr 2020 gegenüber (bezogen auf den sich jeweils am stärksten veränderten Faktor). Auffällig ist, dass sich alle Faktoren im Bereich Personal verbessert haben, im Vergleich mit den Vorjahren teilweise sehr deutlich. Umgekehrt sind alle Punkte aus dem Bereich Unternehmensfaktoren erheblich schlechter bewertet worden als noch zuvor.

Bei den stärksten Veränderungen in der Benotung (Abbildung 3) ist zu erkennen, dass sich die Verfügbarkeit von Personal aus Sicht der Unternehmen deutlich verbessert hat. Ebenfalls erholt haben sich die Faktoren Sicherungstechnik und Sprache des Personals sowie die Trassenpreise. Letzteres dürfte wohl auch damit zusammenhängen, dass diese im Jahr 2020 aufgrund von COVID-19-Bestimmungen gesenkt bzw. zur Gänze erlassen wurden. Die markantesten Verschlechterungen schrieben die Unternehmen hingegen vor allem den Unternehmensfaktoren (Neugründung, Konkurrenz), der Verfügbarkeit und den Kosten von Waggons, den technischen Vorschriften seitens der Behörden sowie den Engpässen bei Trassen zu.

Einzelne Unternehmen beanstandeten im Speziellen, dass die Betriebsqualität durch Naturereignisse stark negativ beeinflusst wird und dass der Tauernstrecke wieder mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden soll (langfristige Sperren würden hier, auch kurzzeitig, erheblich zunehmen). Zudem seien manche Grenzübertritte im internationalen Güterverkehr, beispielsweise nach Ungarn, mit ihren starken Verzögerungen sehr einschränkend. Beim Ausbau des Streckennetzes wurde zudem kritisiert, die Güterverkehre würden lediglich eine untergeordnete Rolle spielen.

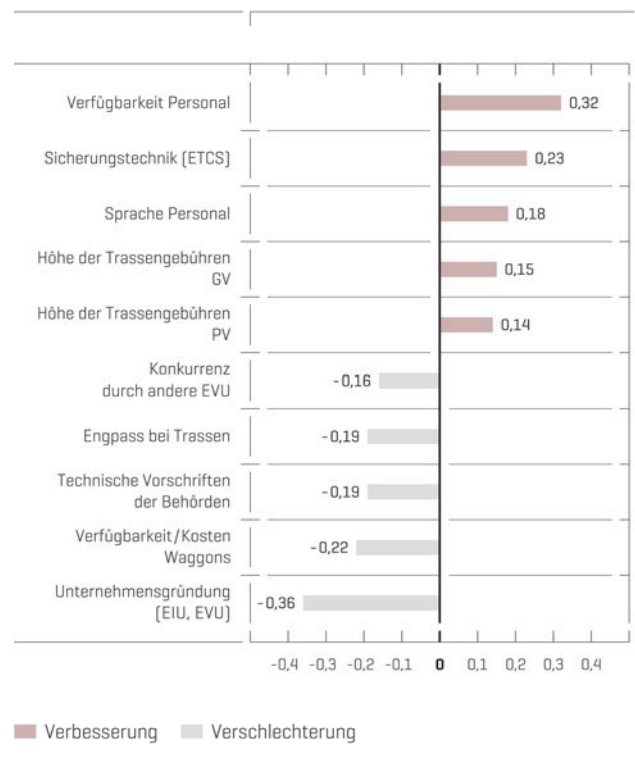


Abb. 3: Stärkste Veränderung der Bewertung von Einflussfaktoren von 2019 auf 2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Personal und Fahrzeuge

PERSONAL

Im Rahmen der jährlichen Marktbeobachtung erhebt die Schienen-Control verschiedene Kennzahlen direkt von den Bahnunternehmen. In diesem Zusammenhang wird u. a. auch jener Personalstand der Eisenbahnunternehmen erfragt, der ausschließlich dem Eisenbahnbetrieb zuzurechnen ist – unterteilt nach den Bereichen Absatz und Infrastruktur. Aufgrund europarechtlicher Berichtsvorschriften wird die Anzahl der Triebfahrzeugführerinnen und -führer gesondert erfasst, sie sind aber ebenfalls im Bereich Absatz enthalten. Beschäftigte wie Busfahrerinnen und Busfahrer, Werkstattpersonal, Overhead, Verkaufspersonal und Sicherheitspersonal bleiben unberücksichtigt. Ebenso sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von in Österreich tätigen ausländischen Eisenbahnunternehmen sowie im Ausland tätige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter österreichischer Eisenbahnunternehmen nicht miteinbezogen. Dies hat den Grund, dass es nicht möglich ist, das im Ausland und das in Österreich tätige Personal gesondert auszuweisen.

Personalstand	2016	2017	2018	2019	2020
Infrastruktur	16.902	17.025	17.172	17.237	17.246
Absatz	11.506	12.231	12.875	13.118	13.942
davon Triebfahrzeugführende	4.476	4.995	5.024	5.163	5.382
Summe	28.408	29.256	30.047	30.355	31.188

Tabelle 1: Personalstand der österreichischen Eisenbahnunternehmen in den Bereichen Absatz und Infrastruktur 2016–2020
[jeweiliger Jahresdurchschnitt]. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Tabelle 1 zeigt den durchschnittlichen Jahrespersonalstand aller österreichischen Eisenbahnunternehmen der letzten fünf Jahre. Insgesamt ist dieser von 2019 auf 2020 um 2,7 Prozent angewachsen. Im Wesentlichen entwickelt sich der Personalstand seit einigen Jahren nach dem gleichen Muster: Während es im Infrastrukturbereich jeweils nur kleine Erhöhungen gab, legte der Absatzbereich (der auch die Triebfahrzeugführenden umfasst) hingegen deutlich stärker zu. Im gesamten Eisenbahnsektor gibt es klarerweise wesentlich mehr Beschäftigte. Im Jahr 2019 – aktuellere Zahlen waren zum Erstellungszeitpunkt nicht verfügbar – waren es laut damaliger Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau (VAEB)¹ in Summe 70.968².

¹ Mit 1.1.2020 wurden die bisherige Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter (BVA) und die Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau (VAEB) zur Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB).

² VAEB, Jahresbericht 2019, S. 44 [Versichertenstand]: Krankenversicherte Personen (ohne mitversicherte Angehörige bzw. Pensionistinnen und Pensionisten) aus den „Abteilungen A und B“.

TRIEBFahrzeuge

Die Gesamtanzahl der Triebfahrzeuge (Lokomotiven, Triebwagen und Triebzüge) nahm 2020 verglichen mit dem Vorjahr zu. Zur Entwicklung bei den einzelnen Kategorien: Bei den Diesellokomotiven ist die Abnahme auf die Verschrottung schon länger abgestellter Fahrzeuge zurückzuführen. Die Verdoppelung der Hybridlokomotiven ist ausschließlich durch Zukäufe der Mitbewerber im Güterverkehr verursacht. Sie wickeln damit zunehmend den Großteil ihrer Verkehre im Hauptnetz ab und bewerkstelligen die letzte Meile auf nicht elektrifizierten Abschnitten. Der Zuwachs bei der Zahl der elektrischen Mehrsystemlokomotiven (können zwischen verschiedenen Bahnstromsystemen verkehren) hat folgenden Hintergrund: Die ÖBB-Produktion hat zahlreiche Exemplare der Reihe 1293 (Vectron) für den grenzüberschreitenden Güterverkehr von den Niederlanden bis zum Schwarzen Meer in Betrieb genommen (und mit dieser Beschaffung gleichzeitig ältere Einsystemfahrzeuge der Reihe 1142 und 1144 ausgemustert). Auch die Mitbewerber verwenden Lokomotiven dieses Typs vermehrt im Gütertransit auf der Brenner-, der Tauern- und der Donauachse.

Triebfahrzeugstatistik	2016	2017	2018	2019	2020
Lokomotiven					
Diesellokomotiven	426	404	388	376	358
Dampflokomotiven	14	12	11	12	12
Hybridlokomotiven	-	5	8	10	20
Elektr. Einsystemwechselstromlokomotiven	432	430	417	397	382
Elektr. Einsystemgleichstromlokomotiven	16	16	15	26	19
Elektr. Mehrsystemlokomotiven [Wechsel- u./od. Gleichstrom]	454	467	496	508	586
Bestand der Lokomotiven	1.342	1.334	1.335	1.329	1.377
Triebwagen					
Dieseltriebwagen	212	205	207	196	196
Elektr. Einsystemtriebwagen	394	369	340	314	291
Elektr. Mehrsystemtriebwagen [Wechsel-/Gleichstrom, Hybrid]	95	155	201	221	232
Bestand der Triebwagen	701	729	748	731	719
Triebzüge [fest gekuppelte Garnituren]					
Elektr. Einsystemwechselstromtriebzüge	7	17	15	15	23
Elektr. Mehrsystemtriebzüge [Wechsel-/Gleichstrom, Hybrid]	60	60	60	60	60
Bestand der Triebzüge	67	77	75	75	83
Summe Triebfahrzeuge	2.110	2.140	2.158	2.135	2.179

Tabelle 2: Triebfahrzeugstatistik 2016–2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Triebfahrzeuge nach Spurweite	Normalspur	Schmalspur	Gesamt
Lokomotiven	1.337	40	1.377
Triebwagen	679	40	719
Triebzüge	74	9	83
Summe Triebfahrzeuge	2.090	89	2.179

Tabelle 3: Triebfahrzeuge nach Spurweite 2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Bei den Triebwagen erhielt die ÖBB-Personenverkehr weitere neue Cityjet-Garnituren (Baureihe 4746), gleichzeitig wurden jedoch ältere Triebwagen der Reihe 4020 aus dem Fahrzeugbestand gestrichen. So erklären sich der Rückgang bei den elektrischen Einsystemtriebwagen und der Zuwachs bei den elektrischen Mehrsystemtriebwagen, die beide überwiegend rund um die österreichischen Ballungsräume eingesetzt werden. Zu den Veränderungen bei den Triebzügen: Die Einsystemtriebzüge weisen innerhalb eines Jahres eine stärkere Zunahme auf. Diese lässt sich teilweise aus der oben genannten Abnahme bei den Einsystemtriebwagen erklären, hier fand eine Rekategorisierung einiger Fahrzeuge statt. Sämtliche registrierte Mehrsystemtriebzüge gehören der Reisezuggattung Railjet an.

Fahrzeuge des Konzerns der Deutschen Bahn (DB Cargo und DB Regio), der slowenischen SZ Cargo sowie der Bayerischen Oberlandbahn wurden in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt, weil eine Abgrenzung zu den in Österreich eingesetzten Fahrzeugen nicht möglich ist.

PERSONENWAGEN

Der Bestand an Personenwagen blieb 2020 gegenüber 2019 nahezu unverändert. Die langfristig rückläufige Zahl der Wagen schlägt sich allerdings in einer geringeren Anzahl an Sitzplätzen (vor allem der 2. Klasse, bei denen die Anzahl seit Jahren kontinuierlich zurückgeht) nieder. Außerdem sind neuere Triebwagen zunehmend mit mehr Stehplätzen ausgestattet.

Bestand an Personenwagen	2016	2017	2018	2019	2020
Personenwagen 1. Klasse	181	173	170	173	173
Personenwagen 2. Klasse	1.666	1.448	1.387	1.317	1.317
Speisewagen	90	86	83	85	85
Liegewagen	74	74	71	71	71
Schlafwagen	75	52	50	50	51
Sonstige	53	83	45	38	38
Summe	2.139	1.916	1.806	1.734	1.735

Tabelle 4: Bestand an Personenwagen inländischer Eisenbahnunternehmen nach Verwendungszweck 2016–2020.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Anzahl der Sitzplätze	2016	2017	2018	2019	2020
1. Klasse	12.475	8.899	8.109	8.336	8.336
2. Klasse	254.736	236.378	234.919	229.686	229.274
Summe	267.211	245.277	243.028	238.022	237.610

Tabelle 5: Anzahl der Sitzplätze in Personenwagen, Triebwagen und Triebzügen inländischer Eisenbahnunternehmen nach Klassen 2016–2020.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Fahrzeughalter Personenwagen	2016	2017	2018	2019	2020
Ausländische EVU	232	316	352	363	382
ÖBB-Konzern	1.995	1.930	1.874	1.835	1.747
Inländische EVU	79	92	94	91	89
Nostalgieveranstalter	185	211	195	199	173
Sonstige Halter	7	3	10	10	21
Summe	2.498	2.552	2.525	2.498	2.412

Tabelle 6: Entwicklung des Bestands in Österreich registrierter Personenwagen 2016–2020. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. Dezember 2020.

Interessant ist der Vergleich mit den Angaben des Fahrzeugregisters der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG). Dieses weist wesentlich mehr Fahrzeuge aus, als von den österreichischen Eisenbahnunternehmen gemeldet wurden, weil es auch Fahrzeuge von Nostalgieveranstaltern und sonstigen Haltern (z. B. private Güterwageneinsteller, Industriebetriebe, [Bahn-]Bauunternehmen) umfasst. Sie werden über die Fragebögen der Schienen-Control nicht erreicht.

GÜTERWAGEN

Auch bei den Güterwagen gibt es, was die Anzahl der Fahrzeuge betrifft, unterschiedliche Betrachtungsweisen. Der Fragebogen der Schienen-Control erfasst die Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen – ungeachtet des Landes, in dem sie registriert sind. Dadurch werden Fahrzeuge sonstiger Halter nicht berücksichtigt, dafür jedoch auch die im Ausland registrierten Fahrzeuge inländischer Unternehmen. Das Fahrzeugregister der SCHIG wiederum enthält alle in Österreich registrierten Fahrzeuge, ungeachtet des Unternehmensgegenstandes (Eisenbahnunternehmen, sonstige Halter) und des Firmensitzes. Die Daten des Fahrzeugregisters sind vor allem hinsichtlich der Privatwageneinsteller von Interesse, weil diese Güterwagen auch dem Markt zur Verfügung stehen.

Der Bestand an Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen ist seit Jahren rückläufig. Der Trend, Güterwagen vermehrt im Ausland zu registrieren, setzte sich 2020 fort.

Bestand an Güterwagen	2016	2017	2018	2019	2020
Summe	18.902	18.595	18.242	17.895	17.511

Tabelle 7: Bestand an Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen 2016–2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im österreichischen Fahrzeugregister ist der Bestand der verzeichneten Güterwagen gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen (siehe Tabelle 8). Der Verringerung der Anzahl an Güterwagen bei Teilen der Rail Cargo Group (Rail Cargo Austria [RCA], Rail Cargo Hungaria [RCH]) stehen Zuwächse bei den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen und den sonstigen Wagenhaltern gegenüber. Aus Tabelle 9 lässt sich entnehmen, dass 2020 in Summe rund 72 Prozent der in Österreich registrierten Güterwagen im Eigentum der RCA und deren Tochterunternehmen RCH standen. Die Fahrzeuge der Privatwageneinsteller umfassen mittlerweile über 23 Prozent des in Österreich registrierten Bestands. Bei den fünf größten Privatwageneinstellern (Tabelle 10) veränderte sich gegenüber dem Vorjahr an der Spitze nichts, allerdings befindet sich der steirische Waggonhersteller Innofreight mittlerweile auf Rang 3. Zumeist besitzen die Privatwagenhalter Spezialwagen wie Kesselwagen und Flachwagen bzw. Güterwagen für den Kombinierten Verkehr.

Fahrzeughalter Güterwagen	2016	2017	2018	2019	2020
RCA	16.368	15.844	15.760	15.586	15.273
Andere EVU	768	851	829	831	985
Sonstige Halter	4.264	4.548	4.636	4.693	4.951
Summe	21.400	21.243	21.225	21.110	21.209

Tabelle 8: Entwicklung des Bestands in Österreich registrierter Güterwagen 2016–2020.

Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. Dezember 2020.

Güterwagentyp	RCA	Andere EVU	Sonstige Halter	Summe	Anteil sonst. Halter
Wagen mit öffnungsfähigem Dach [T]	1.126	7	12	1.145	1,05 %
Gedeckte Wagen [G]	3	23	57	83	68,67 %
Gedeckte Wagen Sonderbauart [H]	3.412	16	294	3.722	7,90 %
Flachwagen [K, O, R]	3.085	74	225	3.384	6,65 %
Flachwagen Sonderbauart [L, S]	5.272	267	1.176	6.715	17,51 %
Offene Wagen [E]	1.648	118	124	1.890	6,56 %
Offene Wagen Sonderbauart [F]	726	340	129	1.195	10,79 %
Kesselwagen [Z]	-	2	2.425	2.427	99,92 %
Spezialwagen [U]	1	138	509	648	78,55 %
Summe	15.273	985	4.951	21.209	23,34 %

Tabelle 9: Güterwagen nach Kategorien und Haltern 2020. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. Dezember 2020.

Größte Privatwageneinsteller	In Österreich registrierte Wagen	Anteil
VTG-Gruppe	1.592	32,2 %
GATX-Gruppe	1.079	21,8 %
Innofreight Solutions GmbH	391	7,9 %
CRH [ex Holcim]	304	6,1 %
ERMEWA	290	5,9 %
Summe	3.656	73,8 %

Tabelle 10: Anteile der fünf größten Privatwageneinsteller am Güterwagenpark sonstiger Halter in Österreich 2020. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. Dezember 2020 bzw. Auswertung der Schienen-Control.

Preisentwicklung Bahnen

Der österreichische Schienenpersonenfernverkehrsmarkt umfasst neben der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) und der WESTbahn seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 auch das tschechische Unternehmen RegioJet. Dazu kommen im Nahverkehr sieben Verkehrsverbünde¹ sowie sonstige vernetzte und nicht vernetzte Bahnunternehmen. Zu den vernetzten zählen DB Regio, Bayerische Oberlandbahn (BOB), Steiermarkbahn (STB), Raaberbahn (GySEV), Montafonerbahn (MBS), Stern & Hafferl (StH), Salzburger Lokalbahn (SLB), Graz-Köflacher Bahn (GKB), Wiener Lokalbahnen (WLB) und City Airport Train (CAT). Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn (IVB), die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) und die Zillertaler Verkehrsbetriebe (ZB) gehören zu den nicht vernetzten Personenverkehrsbahnen.

Für die statistische Preiserhebung wurden Tickets der ÖBB-Personenverkehr, der WESTbahn und des RegioJets herangezogen, weil diese Unternehmen im direkten Wettbewerb zueinander stehen und neben Standardpreis-Tickets teilweise auch Aktionspreis-Tickets (z. B. Sparschiene Österreich oder WESTsuperpreis-Tickets) verkaufen.

Durch die COVID-19-Pandemie war die Kundenfrequenz 2020 über mehrere Monate hinweg stark reduziert. Zur Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs zwischen Wien und Salzburg bestellte das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) mittels sogenannter Notvergabe für bestimmte Zeiträume Züge bei der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn. In dieser Zeit wurden die Tickets der beiden Bahnunternehmen wechselseitig anerkannt und keine Aktionstickets verkauft. Die Strecke Wien-Prag war nahezu drei Monate eingestellt, daher konnten für die Monate März bis Mai keine Preise erhoben werden. Diese pandemiebedingten Änderungen beeinflussten die Ergebnisse der Preiserhebung für das Jahr 2020.

Auch Besitzerinnen und Besitzer von Ermäßigungskarten (z. B. ÖBB-Vorteilscard, ÖBB-Businesscard oder Anerkennung diverser Mitgliedskarten bei der WESTbahn) erhalten bei jedem Ticketkauf fixe Preisnachlässe. Außerdem bieten die Unternehmen Ticketaktionen in Verbindung mit z. B. einem bestimmten Alter, Studentenausweis oder einer Gruppenreise bzw. zusätzlichen Leistungen wie etwa ermäßigte Freizeitangebote für Museums- oder Thermenbesuche an. Die ÖBB-Personenverkehr unterscheidet wie die meisten europäischen Bahnen zwischen 1. und 2. Klasse (First Class und Economy Class) und verfügt zusätzlich über eine Business Class. Der RegioJet hat vier Klassen (Low cost, Standard, Relax und Business). Bei der WESTbahn wird neben der 2. Klasse (WESTstandard) die gehobene Klasse als WESTbahn PLUS vermarktet. Der CAT fährt mit einer Klasse, die am ehesten der 1. Klasse entspricht; alle anderen Bahnunternehmen haben lediglich eine 2. Klasse.

Die WESTbahn-Tarife waren im Jahr 2020 am ehesten mit den Tarifen für Inhaberinnen und Inhaber der ÖBB-Vorteilscard vergleichbar. Die RegioJet-Tarife liegen deutlich unter den ÖBB-Standardpreisen und sogar unter den ÖBB-Vorteilscard-Tarifen. Beim Preisvergleich müssen bei den günstigeren ÖBB-Vorteilscard-Tarifen auch die zusätzlichen Kosten von 19 bis 99 Euro pro Jahr für die ÖBB-Vorteilscard berücksichtigt werden.

INFO

Aufgrund der Verbundexklusivität (bei bestimmten Verkehrsverbindungen innerhalb eines Verkehrsverbundes darf nur der Verbundtarif zur Anwendung gelangen) erhalten Fahrgäste von österreichischen Bahnunternehmen vorrangig den Verbund-Tarif², wenn sie Tickets für Strecken kaufen, die sich im Verbundgebiet befinden. Geht eine Fahrt über die Grenzen eines Verkehrsverbundes hinaus, so zahlt der Fahrgast nicht mehr den Verbund-Tarif, sondern wechselt in den Tarif des jeweiligen Bahnunternehmens. Die ÖBB-Personenverkehr ist in allen österreichischen Verkehrsverbänden vertreten, die WESTbahn hingegen nur im Oberösterreichischen Verkehrsverbund. Alle anderen Bahnunternehmen sind Mitglied in jenen Verkehrsverbänden, in deren Gebiet sie ihre Verkehrsleistungen anbieten. Einzig der CAT und der RegioJet sind in keinem Verkehrsverbund.

¹ Verkehrsverbund Oberösterreich [OÖVV], Verkehrsverbund Salzburg [SVV], Verkehrsverbund Steiermark [Verbundlinie, StVG], Verkehrsverbund Kärnten [Kärntner Linien, VVK], Verkehrsverbund Tirol [VVT], Verkehrsverbund Vorarlberg [VMobil, VVV] und Verkehrsverbund Ost-Region [VOR].

² Mit dem Verbund-Ticket können sämtliche Verkehrsmittel des Verkehrsverbundes in Anspruch genommen werden.

STATISTISCHE ERHEBUNG VON PREISEN BEI ÖBB-PERSONENVERKEHR, WESTBAHN UND REGIOJET

Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) informiert seit jeher in den Jahresberichten über die Preisentwicklung bei den Bahnunternehmen und Verkehrsverbänden. Früher wurde die Entwicklung der ÖBB-Kilometertarife dargestellt, seit 2014 untersucht die apf an bestimmten Stichtagen³ die konkret angebotenen Preise auf ausgesuchten Strecken der ÖBB-Personenverkehr und WESTbahn bzw. seit 2018 auch des RegioJets.

Die Preise wurden einmal pro Monat über das gesamte Kalenderjahr den jeweiligen Websites entnommen. Dabei wurden nur Fahrkarten für die 2. Klasse (bzw. 1. Klasse, sofern günstiger als der angebotene Preis für die 2. Klasse) verglichen, die für alle Fahrgäste ohne besondere Voraussetzung – wie etwa Ermäßigungskarten oder ein bestimmtes Alter – erhältlich waren. Berücksichtigt wurden sowohl Standardpreise ohne jegliche Ermäßigung (z. B. Standard-Ticket) als auch allgemein erhältliche Sonderangebote (z. B. Sparschiene-Österreich-, WESTsuperpreis- oder WESTspartage-Ticket), sofern 2020 angeboten. Beim RegioJet wurden die Klassen Low cost und Standard herangezogen, weil diese am ehesten mit der 2. Klasse der beiden anderen Bahnunternehmen vergleichbar sind.

Folgende Fernverkehrsstrecken wurden für den Preisvergleich ausgewählt:

ÖBB-Personenverkehr und WESTbahn

Linz–Salzburg, 127 Kilometer

Wien–Linz, 190 Kilometer

Wien–Salzburg, 317 Kilometer

ÖBB-Personenverkehr und RegioJet

Wien–Prag, 404 Kilometer

ÖBB-Personenverkehr

Wien–Klagenfurt, 330 Kilometer

Die ÖBB-Strecken Wien–Graz und Wien–Innsbruck wurden 2020 nicht mehr untersucht.

Die apf hat die Ticketpreise bei den ausgewählten Strecken jeweils vier Wochen, 14 Tage, sieben Tage, drei Tage bzw. einen Tag vor Fahrtantritt an den Stichtagen für im Internet buchbare Strecken erhoben. Berücksichtigt wurden alle am jeweiligen Tag angebotenen Direktzüge bzw. auch Umsteigeverbindungen mit ähnlicher Fahrtdauer. Nicht berücksichtigt wurden Verbindungen mit wesentlich längerer Fahrtdauer, Nachtseizezüge der ÖBB-Personenverkehr und der ÖBB Intercitybus auf der Verbindung nach Klagenfurt. Bei der WESTbahn wurden alle Verbindungen ab Wien einbezogen.

INFO

Die Preise aller Bahnunternehmen in Österreich leiteten sich früher aus Kilometertarifen ab: Für die gefahrenen Kilometer war ein fixer Tarifikilometerpreis zu bezahlen. Seit mehreren Jahren ist das Tarifsystem bei manchen Bahnunternehmen – etwa bei der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn – auf sogenannte Relationspreise umgestellt. Bei diesen bestimmen sowohl Angebot und Nachfrage als auch Faktoren wie Geschwindigkeit oder Reisezeit den Ticketpreis.

³ Im Jahr 2020: Dienstag, 14. Jänner, Donnerstag, 13. Februar, Freitag, 27. März, Donnerstag, 16. April, Montag, 18. Mai, Freitag, 19. Juni, Montag, 13. Juli, Mittwoch, 12. August, Freitag, 18. September, Mittwoch, 14. Oktober, Dienstag, 17. November, und Donnerstag, 17. Dezember.

ERGEBNISSE DER PREISERHEBUNG 2020

PREISE DER ÖBB-PERSONENVERKEHR

Variierende Preise je nach Kaufzeitpunkt

Die durchschnittlichen Preise der ÖBB-Personenverkehr variierten im Jahr 2020 wie im Jahr zuvor auf allen angebotenen Destinationen stark. Die maximale Preisdifferenz im Jahr 2020 lag bei 41,70 Euro für die Strecke Wien-Prag bzw. bei 34,60 Euro für die Verbindung Wien-Klagenfurt. Im Vergleich dazu lag die maximale Preisdifferenz im Jahr 2019 bei 39,40 Euro für die Strecke Wien-Prag bzw. bei 36,80 Euro für die Verbindung Wien-Innsbruck. Das bedeutet, dass der Zeitpunkt des Ticketkaufs bei der ÖBB-Personenverkehr im Jahr 2020 weiterhin eine große Rolle spielte.

Mehr als 61 Prozent Ersparnis bei frühem Kaufzeitpunkt möglich

2020 galt wie im Jahr 2019 für alle verglichenen Strecken: Je früher Tickets gekauft wurden, desto größer war die Ersparnis. Die maximale Preisreduktion erhielten Fahrgäste auf allen verglichenen Strecken vier Wochen vor Fahrtantritt.

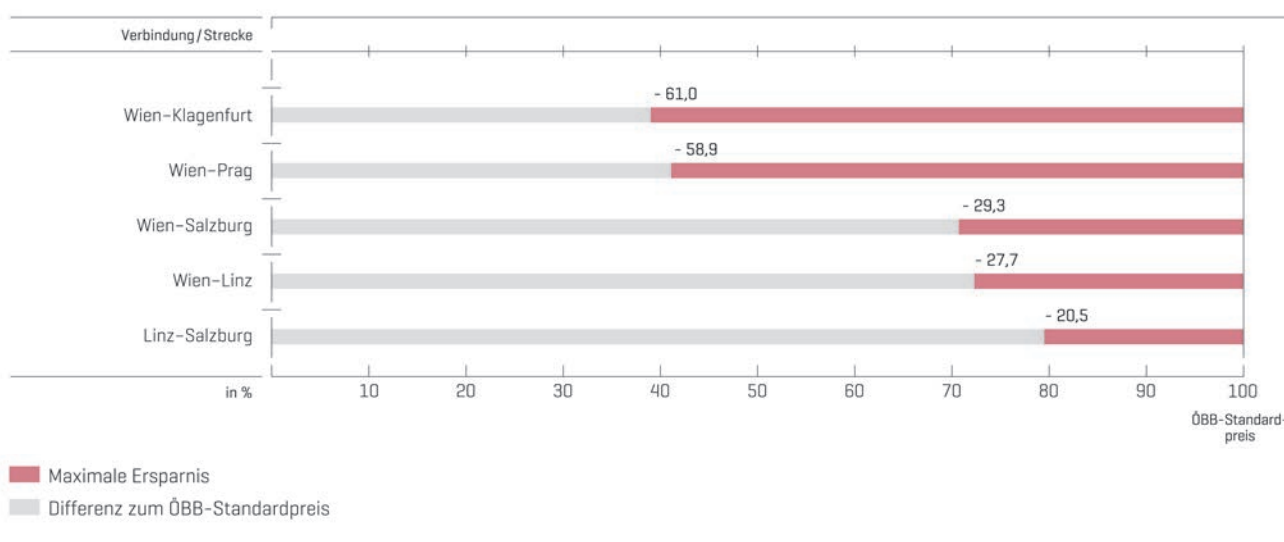


Abb. 1: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem ÖBB-Standard-Ticket (100 Prozent) für unterschiedliche Strecken im Jahr 2020.

Quelle: Ticketshop der ÖBB-Personenverkehr.

So reduzierte sich beispielsweise 2020 auf der Strecke Wien-Klagenfurt der durchschnittliche Preis mit 61 Prozent (2019: 62,5 Prozent) im Vergleich zu einem ÖBB-Standard-Ticket am stärksten. Auf Platz zwei befand sich die Strecke Wien-Prag mit 58,9 Prozent (2019: 58,2 Prozent); siehe Abbildung 1. Im Vergleich dazu lagen im Jahr 2019 die Strecken Wien-Graz und Wien-Klagenfurt auf den Plätzen eins und zwei. Auf den anderen Strecken konnte bei einem frühen Ticketkauf eine durchschnittliche Preisersparnis zwischen 20 und 30 Prozent erzielt werden.

Die durchschnittlichen Preise der ÖBB-Personenverkehr waren im Jahr 2020 auf den fünf überprüften Strecken an den jeweils fünf Abfragezeitpunkten im Vergleich zum Vorjahr insgesamt fünf Mal günstiger und 20-mal teurer. Auf der Strecke zwischen Wien und Salzburg wurden für die Zeit der Notvergabe durch das BMK keine Aktionstickets (z. B. Sparschiene) verkauft. Dies trug auf dieser Strecke zum Anstieg des Ticketpreises bei.

PREISE DER WESTBAHN

Bis zu 36 Prozent Ersparnis möglich

Die durchschnittlichen Preise der WESTbahn variierten auf allen angebotenen Destinationen, die von beiden Bahnunternehmen gefahren werden, bisher im Vergleich zur ÖBB-Personenverkehr weniger stark. Daher fiel auch die maximale Preisersparnis bislang geringer aus. Dies hat sich seit dem Jahr 2019 gewandelt. Die WESTbahn bot insbesondere bei frühem Ticketkauf günstigere Tickets an, wodurch die maximale Preisersparnis deutlich anstieg.

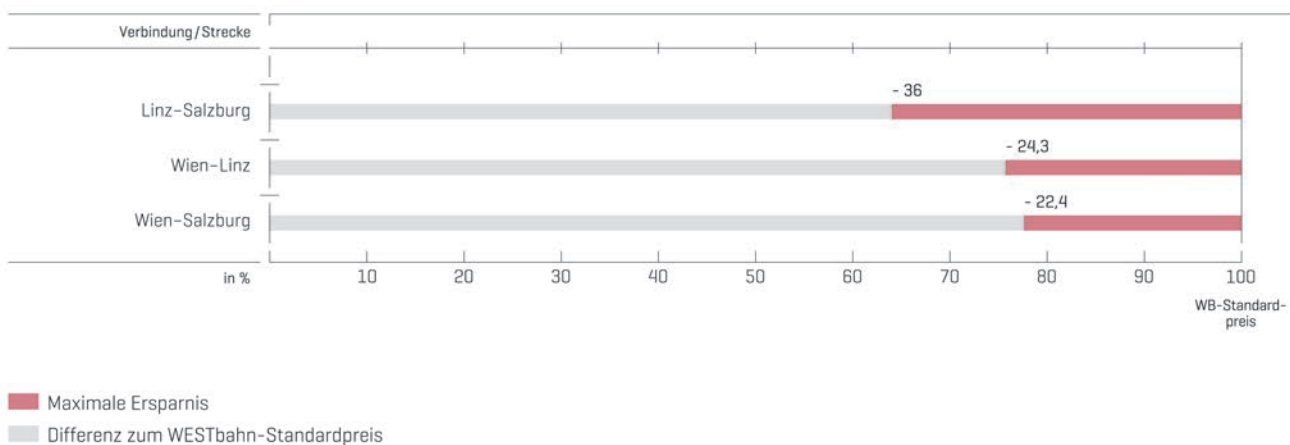


Abb. 1a: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem WESTbahn-Standard-Ticket [100 Prozent] für unterschiedliche Strecken im Jahr 2020.

Quelle: Ticketshop der WESTbahn.

Das heißt, der Zeitpunkt des Ticketkaufs spielte bei der WESTbahn wie bei der ÖBB-Personenverkehr eine starke Rolle. Im Jahr 2020 waren die durchschnittlichen Preise auch bei der WESTbahn auf den untersuchten Strecken vier Wochen vor Fahrtantritt am günstigsten.

So reduzierte sich bei der WESTbahn im Jahr 2020 auf der Strecke Linz-Salzburg der durchschnittliche Preis mit 36 Prozent (2019: 69,3 Prozent) im Vergleich zu einem WESTbahn-Standard-Ticket am stärksten, gefolgt von der Strecke Wien-Linz mit 24,3 Prozent (2019: 59,3 Prozent); siehe Abbildung 1a.

Die durchschnittlichen Preise der WESTbahn waren im Jahr 2020 auf den drei überprüften Strecken an den jeweils fünf Abfragezeitpunkten im Vergleich zum Vorjahr durchwegs teurer. Ein (Mit-)Grund für die teureren Preise war sicherlich, dass auch die WESTbahn während der Notvergabe keine Aktionstickets (z. B. WESTsuperpreise) anbieten durfte.

PREISE DES REGIOJETS

RegioJet hatte im Jahr 2020 an den untersuchten Tagen weiterhin keine Aktionstickets auf der Strecke Wien–Prag. Es wurden die vier Klassen (Low cost, Standard, Relax und Business) zu fixen Preisen angeboten. Die verschiedenen Klassen werden – wohl je nach Auslastung – zu unterschiedliche Preisstufen angeboten.

Die durchschnittlichen Preise von RegioJet waren im Jahr 2020 auf der überprüften Strecke an den fünf Abfragezeitpunkten im Vergleich zum Vorjahr durchwegs günstiger.

Die durchschnittlichen Preise von RegioJet lagen erneut deutlich unter den Standard- und Vorteilscardpreisen des Mitbewerbers. Die durchschnittlich erhobenen Preise waren etwa zwischen 52 und 65 Prozent (2019: zwischen 46 und 61 Prozent) günstiger.

Bei RegioJet war auf der Strecke Wien–Prag die maximale Preisreduktion erneut sieben Tage vor Fahrtantritt zu erzielen, im Gegensatz zur ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn mit vier Wochen vor Fahrtantritt.

ÖBB-VORTEILSCARD: ANGLEICHENDE PREISE BEI ÖBB-PERSONENVERKEHR UND WESTBAHN

Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteils card (Kosten zwischen 19 und 99 Euro pro Jahr) erhalten je nach Vertriebskanal 45 bzw. 50 Prozent Ermäßigung auf Standard-Fahrkarten der ÖBB-Personenverkehr (bei Verbund-Tickets weichen die Ermäßigungen ab). Bei Inanspruchnahme der Ermäßigung nähern sich die Ticketpreise der Bahnunternehmen ÖBB-Personenverkehr und WESTbahn weiterhin an.

Die Preise mit Vorteils card lagen bei der ÖBB-Personenverkehr im Jahr 2020 zwischen 21,6 Prozent unter und 26,8 Prozent über den Preisen der WESTbahn (2019: zwischen 5,7 Prozent unter und 64,5 Prozent über den Preisen der WESTbahn). Auf der Strecke Linz–Salzburg waren die Preise mit Vorteils card immer höher, auf den Strecken Wien–Linz und Wien–Salzburg je vier von fünf Mal niedriger gegenüber den Preisen der WESTbahn.

Mit ÖBB-Sparschiene-Österreich-Tickets sind Preise deutlich unter den Preisen der ÖBB-Standard-Fahrkarten möglich. Seit Dezember 2016 sind Sparschiene-Österreich-Tickets der ÖBB-Personenverkehr bis eine Minute vor der geplanten Abfahrt online oder via App erhältlich (zuvor nur bis längstens drei Tage vor Zugabfahrt).

Auf der Strecke von Wien in die tschechische Hauptstadt Prag gleichen sich die Preise von ÖBB-Personenverkehr – bei Nutzung der ÖBB-Vorteils card – und RegioJet deutlich geringer an. Dies dürfte in erster Linie damit zusammenhängen, dass für die Auslandsstrecke nur 15 Prozent Ermäßigung (statt bis zu 50 Prozent wie für Strecken innerhalb Österreichs) gewährt werden.

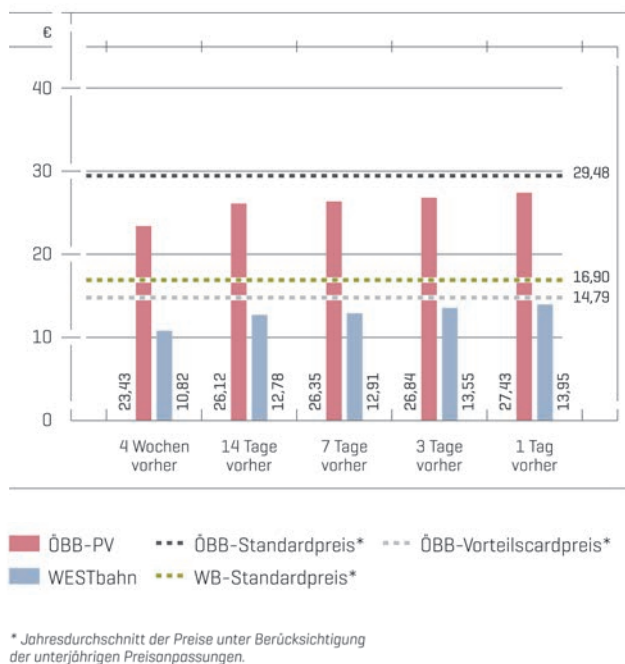


Abb. 2: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Linz-Salzburg. Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

STRECKENAUSWERTUNGEN VON ÖBB-PERSONENVERKEHR, WESTBAHN UND REGIOJET IM VERGLEICH

In den Abbildungen 2 bis 6 sind die durchschnittlichen Preise aller am jeweiligen Tag online angebotenen Tickets für Tagesreisezüge dargestellt. Nachtreisezüge der ÖBB-Personenverkehr wurden nicht berücksichtigt, weil die Mitbewerber WESTbahn und RegioJet keine solchen Zuggattungen haben. Generell sind die Ticketpreise der ÖBB-Nachtreisezüge teils niedriger und teils höher als jene für ÖBB-Tagesreisezüge.

Im Oktober (nur manche Sparschiene-Tickets) und Dezember 2020 hat die ÖBB-Personenverkehr die Preise angepasst.⁴

STRECKE LINZ-SALZBURG

Die WESTbahn war 2020 auf der Strecke Linz-Salzburg zwischen 12,60 Euro⁵ und 13,50 Euro (2019: 14 Euro und 18,80 Euro) günstiger als die ÖBB-Personenverkehr (Abb. 2).

Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard glichen sich die Preise stark an. Der Unterschied zwischen den Bahnen lag hier zwischen 0,80 Euro (2019: 5,60 Euro) und maximal 4 Euro (2019: 9,20 Euro) zugunsten der WESTbahn. Das Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr mit ÖBB-Vorteilscard ist alle fünf Mal teurer als das Ticket der WESTbahn.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 6,10 Euro bzw. 20,50 Prozent (2019: 33,50 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei der WESTbahn betrug diese ebenfalls 6,10 Euro bzw. 36 Prozent auf den WESTbahn-Standardpreis (2019: 69,3 Prozent).

Im Vergleich zum Jahr 2019 erhöhten sich im Jahr 2020 die durchschnittlichen Preise der ÖBB-Personenverkehr zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 0,50 Euro bis maximal 4,40 Euro (am stärksten erneut vier Wochen vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn erhöhten sich ebenfalls zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 5,20 Euro bis maximal 7,30 Euro (am stärksten 14 Tage vor Fahrtantritt).

Seit Mitte 2017 werden auf dieser Strecke auch ÖBB-Sparsienschiene-Tickets verkauft.

STRECKE WIEN-LINZ

Auf der Strecke Wien-Linz waren die durchschnittlichen Ticketpreise der WESTbahn 2020 je nach Kaufzeitpunkt zwischen 8,70 Euro und 13,10 Euro (2019: 7 Euro bis 15,40 Euro) günstiger als die Tickets der ÖBB-Personenverkehr (Abb. 3).

Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard glichen sich die Preise stark an. Der Preisunterschied lag zwischen 0,30 Euro (2019: 4,20 Euro) und maximal 4 Euro (2019: 8,80 Euro). Vier von fünf Mal ist das Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr mit ÖBB-Vorteilscard günstiger als das Ticket der WESTbahn.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 10,40 Euro bzw. 27,70 Prozent (2019: 54,80 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei der WESTbahn betrug diese 5,90 Euro bzw. 24,30 Prozent auf den WESTbahn-Standardpreis (2019: 59,3 Prozent).

Im Vergleich zum Jahr 2019 stiegen die durchschnittlichen Preise der ÖBB-Personenverkehr zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 1,20 Euro bis maximal 10,20 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn stiegen ebenfalls zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 2,90 Euro bis maximal 8,50 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt).

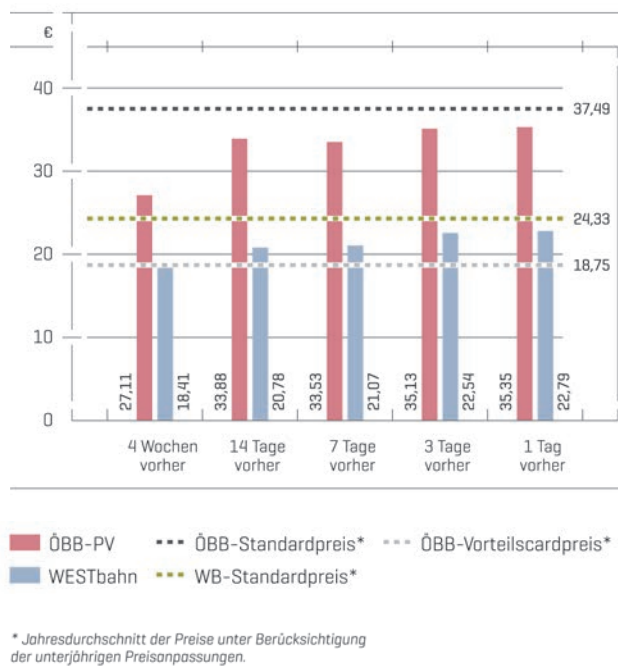


Abb. 3: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Linz. Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

⁴ Allfällige Preiserhöhungen werden beim ÖBB-Vorteilscardpreis und bei den Standardpreisen der ÖBB-Personenverkehr bzw. WESTbahn berücksichtigt, indem ein Jahresdurchschnittspreis ermittelt wird.

⁵ Sämtliche Preise bzw. Preisdifferenzen im Text sind gerundet.

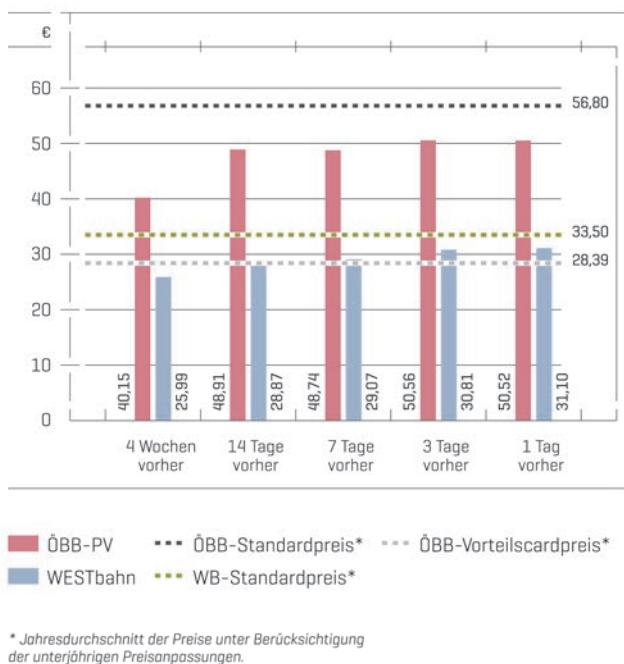


Abb. 4: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Salzburg. Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

STRECKE WIEN-SALZBURG

Auf der Strecke Wien-Salzburg war die WESTbahn im Jahr 2020 zwischen 14,20 Euro und 20 Euro (2019: zehn Euro und 19,30 Euro) günstiger als die ÖBB-Personenverkehr (Abb. 4).

Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard lag der Preisunterschied zwischen 0,50 Euro (2019: 1,40 Euro) und 2,70 Euro (2019: 11,30 Euro). Vier von fünf Mal ist das Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr mit ÖBB-Vorteilscard günstiger als das Ticket der WESTbahn.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 16,70 Euro bzw. 29,30 Prozent (2019: 52,40 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei der WESTbahn betrug diese 7,50 Euro bzw. 22,40 Prozent auf den WESTbahn-Standardpreis (2019: 49,40 Prozent).

Im Vergleich zum Jahr 2019 stiegen die durchschnittlichen Preise der ÖBB-Personenverkehr zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 4,80 Euro bis maximal 13,60 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn stiegen ebenfalls zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 4,50 Euro bis maximal 9,40 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt).

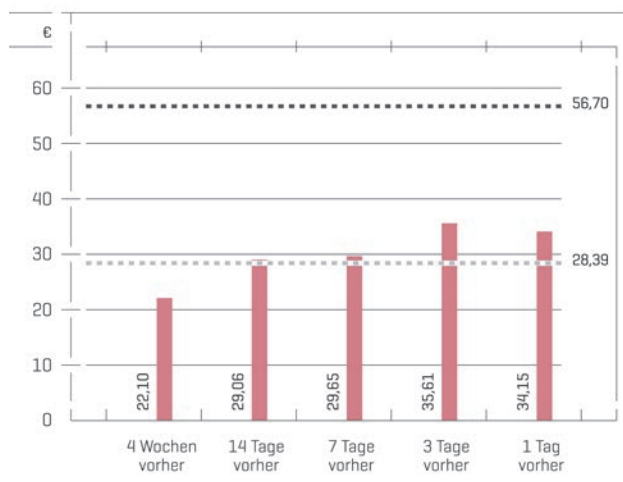
STRECKE WIEN-KLAGENFURT

Die durchschnittlichen Preise für die Strecke Wien-Klagenfurt erhöhten sich 2020 im Vergleich zum Vorjahr drei Mal von 1,20 Euro bis maximal um 2,20 Euro, sieben Tage vor Fahrtantritt, und sanken zwei Mal von 0,30 Euro bis maximal 2,20 Euro, am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt (Abb. 5).

Die Nutzung der Ermäßigungskarte ÖBB-Vorteilscard zahlte sich durchschnittlich ab sieben Tagen (2019: ab drei Tagen) vor Fahrtantritt aus.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 34,60 Euro bzw. 61 Prozent (2019: 62,5 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis.

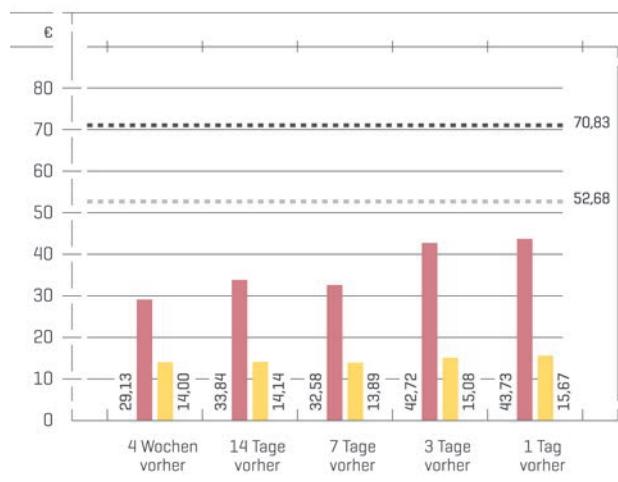
Zwischen Wien und Klagenfurt steht die ÖBB-Personenverkehr – in Zeiten ohne Pandemie – in Konkurrenz zum Busunternehmen FlixBus.



■ ÖBB-PV - - - ÖBB-Standardpreis* - - - ÖBB-Vorteilscardpreis*

* Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisanpassungen.

Abb. 5: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-Personenverkehr zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Klagenfurt. Quelle: Ticketshop der ÖBB-Personenverkehr.



■ ÖBB-PV - - - ÖBB-Standardpreis* - - - ÖBB-Vorteilscardpreis*
■ RegioJet

* Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisanpassungen.

Abb. 6: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-Personenverkehr und des RegioJets zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Prag. Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

STRECKE WIEN-PRAG

Auf der im Jahr 2018 erstmals verglichenen Strecke von Wien in die tschechische Hauptstadt Prag war RegioJet auch im Jahr 2020 zwischen 15,10 Euro, vier Wochen vor Fahrtantritt, und 28,10 Euro, einen Tag vor Fahrtantritt, (2019: 13,20 Euro und 25,60 Euro) günstiger als die ÖBB-Personenverkehr (Abb. 6).

Die Nutzung einer ÖBB-Vorteilscard (bis zu 50 Prozent Ermäßigung für Strecken innerhalb Österreichs, 15 Prozent Ermäßigung für die Auslandstrecke) zahlte sich auf dieser Strecke weiterhin nur in Einzelfällen aus, weil die durchschnittlich abgefragten Preise der ÖBB-Personenverkehr darunter lagen.

Bei der ÖBB-Personenverkehr waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2020 bis auf eine Ausnahme umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand (sieben Tage vor Fahrtantritt waren die durchschnittlich abgefragten Preise etwas günstiger als 14 Tage vor Fahrtantritt).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 41,70 Euro bzw. 58,90 Prozent (2019: 58,20 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Beim RegioJet hingegen blieben die Preise erneut zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs weitgehend konstant (maximal 1,80 Euro Unterschied zwischen den durchschnittlich niedrigsten und höchsten Preisen).

STADT-TICKETS IN DEN LANDESHAUPTSTÄDTEN

Alle Landeshauptstädte in Österreich verfügen über einen Bahnanschluss mit einer unterschiedlichen Anzahl an Bahnhaltestellen. Die Bandbreite bewegt sich zwischen zwei Haltestellen in Eisenstadt und mehr als 50 Haltestellen innerhalb Wiens. Dieses Bahnangebot ermöglicht rasche Verbindungen von einem Stadtende zum anderen. Darüber hinaus verfügen alle Landeshauptstädte über ein städtisches Netz des öffentlichen Verkehrs, das sowohl mit Einzelfahrscheinen als auch mit Zeitkarten genutzt werden kann. Als Zeitkarten werden u. a. Tages-, Wochen- und Monatskarten angeboten. Wochenkarten sind entweder für sieben Tage ab Entwertung (z. B. Linz) oder für eine Kalenderwoche (z. B. Wien) gültig. Ähnliches gilt für Monatskarten, sie berechtigen zu einer Nutzung für 30 Tage ab Entwertung oder ab dem Monatsersten für einen Kalendermonat.

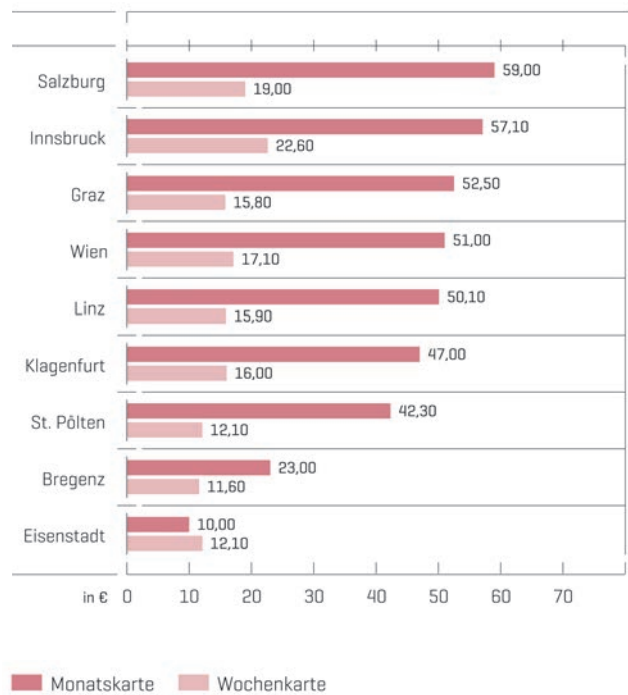


Abb. 7: Kosten einer Wochen- bzw. Monatskarte im Vorverkauf; Stand: 4. Jänner 2021. Quelle: Städtische Verkehrsbetriebe, Verkehrsverbünde.

Für Eisenstadt gibt es als Stadt-Ticket nur die Monatskarte. Sie ist günstiger als die Wochenkarte des Verkehrsverbundes. Der Ticketpreis für eine Wochenkarte variiert von 11,60 Euro in Bregenz bis 22,60 Euro in Innsbruck. Bei Monatskarten liegt die Spannweite zwischen zehn Euro für Eisenstadt und 59 Euro für Salzburg. Die Preisunterschiede stehen in Bezug zum Verkehrsangebot: In Eisenstadt gibt es beispielsweise nur drei im 30-Minuten-Takt fahrende Linien, in Wien hingegen fünf U-Bahn-Linien plus zahlreiche Straßenbahn- und Buslinien mit kurzen Intervallen. Ähnliche Preisdifferenzen lassen sich auch für Tageskarten feststellen.

Verkehrsverbund	Preis bei Einmalzahlung 2019	Preis bei Einmalzahlung 2021	Übertragbare Jahreskarte	Personifizierte Jahreskarte	Gültigkeitsbeginn	Anmerkung
Ost-Region	keine Jahreskarte für gesamten Verbundraum		nein	ja	Monatserster	3.085 € bei Teilzahlung [2021]
	Maximalrelation 2.965 €	Maximalrelation 3.044 €				
Oberösterreich	keine Jahreskarte für gesamten Verbundraum		nein	ja	Monatserster	—
	Maximalrelation 2.341 €	Maximalrelation 1.606 €				
Tirol	490 €	509,40 €	nein	ja	Monatserster	—
Salzburg	1.539 €	595 €	ja, 695 €	ja	frei wählbar	—
Vorarlberg	378 € für pers. Jahreskarte	385 € für pers. Jahreskarte	ja, 539 €	ja	Monatserster	—
Kärnten	keine Jahreskarte für gesamten Verbundraum		ja, 2.420 €	ja	Monatserster	2.430 € bei Teilzahlung [2021]
	maximal 50 Zonen um 2.420 €					
Steiermark	2.209 €	2.337 €	ja, 2.337 €	ja	frei wählbar	2.359 € bei Teilzahlung [2021]

Tabelle 1: Jahreskartentarife der Verkehrsverbände in Österreich für den jeweiligen gesamten Verbundraum bzw. die Maximalrelation; Stand: 1. Februar 2019, 1. Jänner 2021. Quelle: Jahresbericht Schienen-Control 2018, Verkehrsverbände.

NETZKARTEN DER VERKEHRSVERBÜNDE

2020 wurde mehrfach das sogenannte 1-2-3-Ticket als neue Netzkarte diskutiert. Der Fahrschein, der für alle Verkehrsmittel Gültigkeit haben soll, findet sich auch im Regierungsprogramm der Bundesregierung wieder.

Verbund-Netzkarten ermöglichen überwiegend unbeschränktes Reisen in einem Verkehrsverbund durch die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Der geografische Gültigkeitsraum entspricht dem jeweiligen Verbundraum. Schnellzüge der ÖBB-Personenverkehr (wie Railjet und ICE) sind für die Benutzung inkludiert; im Oberösterreichischen Verkehrsverbund sind auch die Züge der WESTbahn umfasst. Bei vier der sieben Verkehrsverbände werden in Österreich Jahreskarten für das gesamte Öffi-Netz im Verbundraum angeboten. Sie gelten für beliebig viele Fahrten für alle Tarifzonen des jeweiligen Verbundes.

Der Gültigkeitsbeginn einer Jahreskarte ist bei fünf Verbänden ab dem Monatsersten des Kaufzeitpunktes und bei zwei

Verbänden frei wählbar. Der Gültigkeitszeitraum ist auf der Jahreskarte aufgedruckt. Der Preis richtet sich immer nach dem ersten Tag der Gültigkeit, womit Preisanpassungen unterjährig nicht möglich sind. Die Preise der Jahreskarten differieren zwischen 385 und 2.337 Euro.

Die Jahreskarte ist im Verhältnis die günstigste Verbundfahrkarte, der Preis beträgt maximal das Zehnfache der Monatskarte. Die Zahlung kann bar, mittels Zahlschein oder per Abbuchungsauftrag erfolgen. Einmalzahlungen, also die sofortige Zahlung des Gesamtbetrages, sind in der Regel günstiger. Die übertragbare Jahreskarte wird im Gegensatz zur personifizierten Jahreskarte bei Verlust nicht ersetzt.

In den letzten zwei Jahren hat es in Salzburg durch eine Verbundreform eine deutliche Preissenkung gegeben. In Oberösterreich wurden die Tarife für weite Entfernungen deutlich reduziert. Im Bundesland Kärnten blieb der Preis für eine Jahreskarte stabil.

EVU	Kosten	Bemerkung
ÖBB-PV	3 €	1 € mit ÖBB-Vorteilscard bei Onlinebuchung oder mobiler Buchung [App] – derzeit bis 12.9.2021
WESTbahn	5 €	Reservierung bei WestbahnPlus inkludiert
RegioJet	0 €	im Fahrpreis inkludiert

Tabelle 2: Kosten für eine Reservierung pro Person in der 2. Klasse; Stand: 29. Dezember 2020. Quelle: Verkehrsunternehmen.

RESERVIERUNGEN

Bereits seit Jahrzehnten bieten die Verkehrsunternehmen den Reisenden eine Sitzplatzreservierung an, weil viele einen fixen Sitzplatz haben wollen. Reservierungen sind über das Internet, am Fahrkartenschalter oder telefonisch buchbar. Für Fernverkehrszüge kann ein Fahrgast z. B. online anhand eines Sitzplans einen Sitzplatz seiner Wahl reservieren. Auch für Fahrräder gibt es in ausgewählten Fernverkehrszügen eine Reservierungsmöglichkeit. Eine Reservierung gilt für eine Fahrt, Dauerreservierungen wie in anderen Ländern sind in Österreich nicht möglich. Für Gruppenreservierungen gelten spezielle Konditionen.

Reservierungen sind grundsätzlich kostenpflichtig, wobei je nach Bahnunternehmen unterschiedliche Preise gelten.

Für Rollstuhlplätze werden keine Entgelte verlangt. Den Stammkundinnen und Stammkunden gewähren die Unternehmen unterschiedliche Rabatte. So bietet die ÖBB-Personenverkehr für Vorteilscard-Besitzerinnen und -Besitzer in bestimmten Aktionszeiträumen eine Platzreservierung um einen Euro an. Beim Bahnunternehmen RegioJet ist im Fahrpreis eine Reservierung inkludiert. Für mittransportierte Fahrräder gelten bei den Unternehmen eigene Preise.

Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen

UMSATZERLÖSE 2019

Im Herbst 2020 führte die Schienen-Control zum sechsten Mal eine Erhebung der Umsatzzahlen österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2019 durch (Zahlen für 2020 lagen zu Redaktionsschluss noch nicht vor). Diese Umsatzzahlen wurden getrennt nach Personen- und Güterverkehr abgefragt und Umsätze aus den dem Schienenverkehr nicht zuzurechnenden Leistungen (Busbetrieb, Werkstätten usw.) wurden – ebenso wie Umsätze aus dem Infrastrukturbereich – nicht berücksichtigt. Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen wurden ebenfalls von den Gesamtumsätzen abgezogen.

Die in Tabelle 1 angeführten Umsatzerlöse bilden daher die im Bahnbetrieb direkt von den Endkundinnen und Endkunden erhaltenen Zahlungen für das Jahr 2019 ab. Im Vergleich zum Jahr 2018 konnte der Großteil der Unternehmen seine Umsätze sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr steigern. Der Güterverkehrsbereich verzeichnete dabei Zuwächse von insgesamt 1,5 Prozent. Im Personenverkehr sind die Gesamtumsätze zwar ebenfalls gestiegen, allerdings ergab sich hier aufgrund des stärker gestiegenen Anteils der Einnahmen aus der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei den bereinigten Umsatzerlösen letztendlich ein Minus von 3,1 Prozent. Dadurch ist auch die Gesamtsumme der Erlöse im Personen- und Güterverkehr leicht zurückgegangen (minus 0,8 Prozent) und betrug 2019 in Summe 2,1 Milliarden Euro.

Umsatzerlöse in Mio. €					
EVU	2015	2016	2017	2018	2019
Personenverkehr	877	905	997	1.038	1.006
Güterverkehr	1.020	996	1.087	1.094	1.110
Summe	1.897	1.901	2.084	2.132	2.116

Tabelle 1: Umsatzerlöse österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen abzüglich Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen 2015–2019.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN

Rein mit den Erlösen aus dem Ticketverkauf können der Personennahverkehr und Teile des Personenfernverkehrs nicht kostendeckend betrieben werden. Es sind daher Abgeltungen der Gebietskörperschaften nötig, die auf Basis der sogenannten Verkehrsdiensteverträge erfolgen. Rechtliche Grundlage für diese Verträge ist die VO (EG) 1370/2007 (Verordnung) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007.

In diesen Verkehrsdiensteverträgen wird vereinbart, welche Leistungen die Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Fahrgast zu erbringen haben.

So wird festgelegt,

welche Zugfahrten auf welcher Strecke bestellt werden (Fahrplan),

welche Qualität die bestellten Zugfahrten und Dienstleistungen haben müssen (Zugart, Zuglänge, Qualität der Waggons, Sauberkeit, Pünktlichkeit etc.) und

welches Entgelt die Bahnunternehmen dafür bekommen.

Diese Verträge laufen über einen längeren Zeitraum von zumindest zehn Jahren, damit für beide Vertragspartner – den Besteller (Bund, Länder, Gemeinden) und den Dienstleister (Eisenbahnverkehrsunternehmen) gleichermaßen – Planungssicherheit gegeben ist. Falls die Vorgaben der Verträge nicht eingehalten werden, tritt ein Malus-System in Kraft und Abschlagszahlungen werden fällig (z. B. bei Zugausfällen oder beim Einsatz kürzerer Zuglängen als den vereinbarten). Werden die Ziele umgekehrt übererfüllt, gibt es Bonuszahlungen.

Die nachstehenden Ausführungen über die Zahlungen für den Personen- und Güterverkehr basieren auf Zahlen der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG). Sie bilden die voraussichtlichen Werte für das Jahr 2020 ab, weil der gemeinwirtschaftliche Leistungsbericht für das Vorjahr noch nicht veröffentlicht ist¹. In Summe wurden mit 1,36 Milliarden Euro jedenfalls augenscheinlich mehr Mittel zur Verfügung gestellt als noch im Jahr 2019 (981,5 Millionen Euro).

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN IM PERSONENVERKEHR

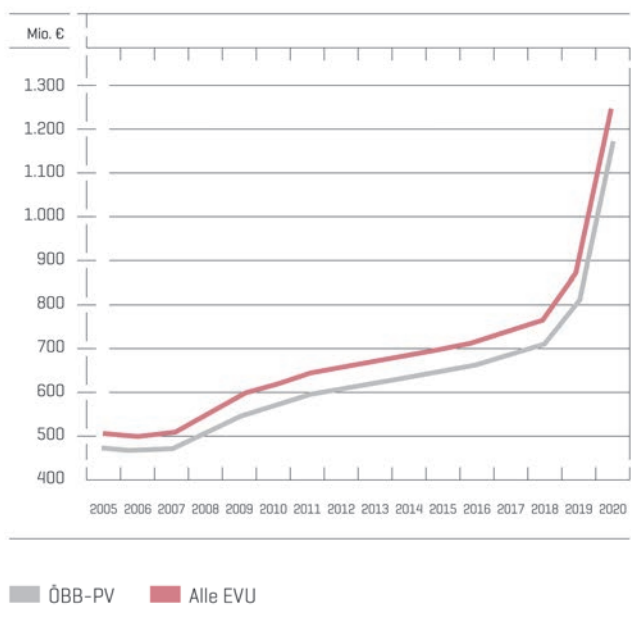


Abb. 1: Zahlungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen an die ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) und weitere Marktteilnehmer 2005–2020. Quelle: Gemeinwirtschaftliche Leistungsberichte BMK, SCHIG; eigene Darstellung.

Beginnend mit Mitte Dezember 2018 wurden die Bestellungen des Bundes und der Bundesländer in je einem Bundesländervertrag zusammengefasst. Die ersten Bundesländer waren Vorarlberg, Kärnten und die Steiermark. Die weiteren Bundesländer folgten Ende Dezember 2019. Der Bund bestellte 2020 im Personenverkehr mit insgesamt rund 101,3 Millionen Zugkilometern abermals deutlich mehr als noch im Jahr zuvor (82,9 Millionen Zugkilometer). Während die Bestellmenge im Fernverkehr mit 16,1 Millionen Zugkilometern lediglich geringfügig höher war als im Vorjahr, ist der markante Anstieg bei den Bestellungen vor allem auf den Nahverkehr zurückzuführen. Insbesondere die Implementierung der Bundesländerverträge der östlichen Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland, die nun zusammenfassend in einem Nettovertrag² geregelt sind, schlägt sich hier nieder. Vom Gesamtvolumen der Bestellung des Bundes entfiel (mit etwa 78,6 Millionen Zugkilometern) der größte Teil auf Leistungen der ÖBB-Personenverkehr für Pendlerinnen und Pendler. Die Leistungen im Regional- und Nahverkehr wurden durch weitere 6,6 Millionen Zugkilometer, die andere Marktteilnehmer erbrachten, ergänzt.

Prinzipiell gibt es im Fernverkehr Streckenabschnitte, auf denen keine Zugbestellungen erfolgen, weil diese Fernverkehrslinien eigenwirtschaftlich geführt werden können. Dort reichen Ticket- und Verbunderlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus, um den Zugverkehr wirtschaftlich zu betreiben. Das galt insbesondere für den Fernverkehr zwischen Wien und Salzburg auf der Weststrecke, aber auch zum Teil für andere Streckenabschnitte wie Wien–Břeclav oder die Brennerstrecke. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 werden auch die ÖBB-Fernverkehre zwischen Wien und der tschechischen Staatsgrenze gemeinwirtschaftlich bestellt.

Die durch die COVID-19-Pandemie entstandenen Mobilitätseinschränkungen hatten allerdings starke Auswirkungen auf den Fahrplan, insbesondere jenen des Fernverkehrs. Aufgrund rapide sinkender Fahrgastzahlen und starker Einnahmeverluste reduzierten ÖBB-Personenverkehr, RegioJet und WESTbahn ihre eigenwirtschaftlichen Fernverkehre. Um die Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr auf der Weststrecke (Flughafen Wien–Salzburg) aufrechtzuerhalten, bestellte das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) diese

Verkehre mittels Notvergabe. Die Notvergabe begann mit April 2020 und lässt sich als geteilter „GWL-Vertrag“ (Vergabe an zwei Unternehmen) interpretieren. Zunächst betraf diese Vergabe einen Zeitraum von drei Monaten, wobei die ÖBB-Personenverkehr rund 40 Millionen Euro und die WESTbahn etwa 8,3 Millionen Euro erhielt. Nach Ablauf der ersten Notvergabe kam es zu einer Fortführung, die in weiterer Folge mehrmals verlängert wurde. Im Rahmen der Notvergabe änderte sich auch der Fahrplan, weil beide Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Bestellung dazu verpflichtet wurden, die Taktknoten entlang der Strecke (beispielsweise Tullnerfeld, St. Valentin, Neumarkt-Köstendorf) zu bedienen. Dadurch konnte weiterhin ein integrierter Taktfahrplan eingehalten werden. Für die Dauer sämtlicher bisheriger Bestellungen beinhaltete der Vertrag die wechselseitige Ticketanerkennung sowie die Bedingung, dass keine Aktionspreise angeboten werden durften.

Für alle voranstehend genannten bestellten Zugfahrten außerhalb der Notvergabe wandte der Bund 2020 in Summe rund 1,2 Milliarden Euro auf, wovon 67,4 Millionen Euro auf die Mitbewerber (im Nahverkehr) entfielen. Verglichen mit den 2019 bereitgestellten rund 872 Millionen Euro entspricht das einer Steigerung von 42 Prozent, die vor allem auf eine Vereinheitlichung der Verträge (siehe oben) zurückzuführen und mit 90 Prozent fast ausschließlich dem Nahverkehr zuzugutegekommen ist. Die Abrechnung und die Kontrolle der Verträge zwischen Bund und Eisenbahnverkehrsunternehmen übernimmt die SCHIG. Zusätzlich gibt es teilweise Verträge mit Gebietskörperschaften. Sie bestellen beispielsweise abends und am Wochenende dichtere Intervalle für ihre Bürgerinnen und Bürger, etwa zusätzliche Abend- und Nachtverbindungen auf Regionalstrecken in der Ostregion.

¹ Zahlen zur Notvergabe auf der Weststrecke sind ebenfalls nicht vollumfänglich enthalten.

² Bei Nettoverträgen tragen die Eisenbahnverkehrsunternehmen das Erlösisiko. Sie erhalten vom Besteller einen fixen Abgeltungsbetrag, zusätzlich fließen die Erlöse aus den Tarifen an die Unternehmen.

BEIHILFEN IM GÜTERVERKEHR

Um den verkehrspolitisch erwünschten hohen Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Österreich sicherzustellen, werden im Rahmen des Beihilfeprogramms unter der Bezeichnung SGV-Beihilfe (Beihilfe des Bundes für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen) unterschiedliche Produktionsformen im Güterverkehr unterstützt. Es sind dies all jene Formen, durch die bereits bisher ein großer Anteil an umweltfreundlichen Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbracht wurde. Diese Verkehre haben gegenüber dem Straßengüterverkehr höhere systemimmanente Kosten und können ohne öffentliche Unterstützung nicht in ausreichendem Ausmaß zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden.

Beihilfen werden für die folgenden drei Produktionsformen gewährt:

Einzelwagenverkehr (EWV),

nationalen und internationalen unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV),

ationale und internationale Rollende Landstraße (RoLa).

Beim unbegleiteten Kombinierten Verkehr wird die Beihilfe je Sendung gewährt, wobei die Beihilfensätze nach Art des Verkehrs (national, bilateral, Transit), nach Behältergröße und Gewicht sowie nach der in Österreich zurückgelegten Entfernung auf dem Schienennetz gestaffelt sind.

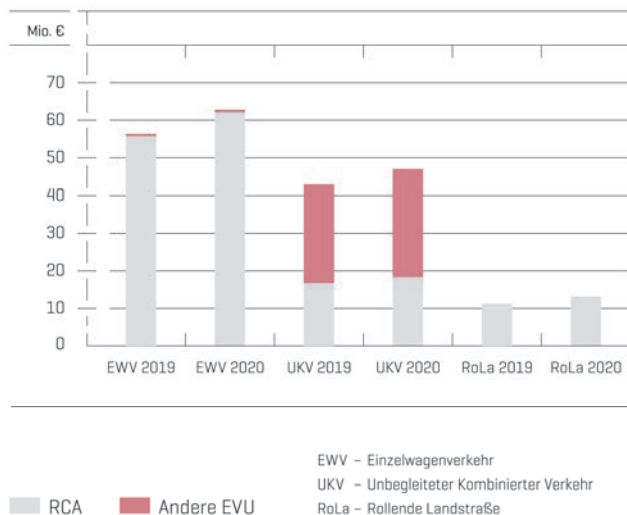


Abb. 2: Zahlungen des Bundes für Beihilfen im Güterverkehr an die Rail Cargo Austria (RCA) und weitere Marktteilnehmer, aufgeteilt nach Produktionsformen, 2019 und 2020. Quelle: SCHIG; eigene Darstellung.

2020 hat der Bund mit 122,4 Millionen Euro wesentlich mehr an Beihilfen im Güterverkehr ausbezahlt als im Jahr davor (109,6 Millionen Euro), wobei alle drei oben genannten Produktionsformen stärkere Zuwendungen erhielten³. Mit 51 Prozent gingen mehr als die Hälfte davon an den Einzelwagenverkehr. Von den für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr zur Verfügung gestellten rund 47,6 Millionen Euro gingen knapp 40 Prozent an die Rail Cargo Austria und 60 Prozent an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der mit rund 13 Millionen Euro kleinste Teil des Fördertopfes kam der Rollenden Landstraße zugute, wobei diese ausschließlich von der Rail Cargo Austria angeboten wurde.

³ Bei den Beträgen der SGV-Beihilfe handelt es sich ebenfalls um voraussichtliche Zahlen mit Kenntnisstand Februar 2021, weil die Abrechnung des Jahres 2020 noch nicht abgeschlossen war. Die Zahlen enthalten auch die Erhöhungen im Rahmen der COVID-19-Maßnahmen.

Entwicklungen im europäischen Markt

Ende April 2021 veröffentlichte die Independent Regulators' Group Rail (IRG-Rail)¹ ihren neunten Marktbericht. Dieser bietet einen Überblick über die Entwicklung zahlreicher Indikatoren des europäischen Schienenverkehrs und die dort vorherrschenden wirtschaftlichen Bedingungen. Zu diesem Zweck haben insgesamt 30 IRG-Rail-Mitgliedsländer Daten für das Jahr 2019 erhoben und zur Verfügung gestellt².

Neben den klassischen Kapiteln zu den Vergleichen der Eisenbahnnetze, der Weegeentgelte/Infrastruktur-Benützungsentgelte, der Marktteilnehmer und der Güter- und Personenverkehrsmärkte enthält der Bericht ein Sonderkapitel. Im Rahmen ihrer Aufgabe der fortlaufenden Marktüberwachung hat die Arbeitsgruppe in einer Schwerpunktanalyse die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den europäischen Eisenbahnsektor im ersten Halbjahr 2020 untersucht und die wichtigsten Maßnahmen der Staaten zur Bewältigung dieser schwierigen Situation beleuchtet.

Wie immer ist der Marktbericht in zwei Teile gegliedert: Es gibt einen „Main Report“, der die Ergebnisse auf europäischer Ebene zusammengeführt veranschaulicht und zudem das komplette Schwerpunktkapitel enthält. In Ergänzung dazu stellt das „Working Document“ länderspezifische Details dar und listet die Hauptentscheidungen der nationalen Regulierungsbehörden auf. In diesem Kapitel wird ein Überblick über die aus österreichischer Sicht interessantesten Ergebnisse des internationalen Marktberichts gegeben.

¹ Details zu IRG-Rail können im Kapitel „Internationale Zusammenarbeit“ nachgelesen werden.

² Nicht alle Länder konnten vollständige Daten liefern, daher werden diese in manchen Darstellungen nicht angeführt.

DICHTE DES EISENBAHNNETZES



Abb. 1: Erschließung durch das Eisenbahnnetz bezogen auf die Einwohnerzahl 2019. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Insgesamt hat sich das europäische Eisenbahnnetz im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr marginal vergrößert und erreichte eine Gesamtlänge von rund 230.000 Kilometern. Diversen Stilllegungen steht die Inbetriebnahme neuer Abschnitte, beispielsweise in Deutschland und Polen, gegenüber. Langfristig gewachsen ist in dem Zusammenhang auch jener Anteil des Gesamtnetzes, dessen wichtigste Abschnitte mit 250 Kilometern pro Stunde oder mehr befahren werden können. Ende 2019 waren das knapp 8.300 Kilometer. Österreich liegt bei den elektrifizierten Strecken mit einem Wert von 71 Prozent im oberen europäischen Mittelfeld (diesbezüglicher Spitzenreiter ist die Schweiz, in der das Eisenbahnnetz zur Gänze elektrifiziert ist). Obwohl die gebirgigen Teile kaum mit Schieneninfrastruktur erschlossen sind, befindet sich Österreich sowohl bei den Streckenkilometern je Flächeneinheit als auch bei den Streckenkilometern je Einwohnerin bzw. Einwohner über dem Durchschnitt aller betrachteten Länder. Hier zeigt sich die gute Erschließung mit einem dichten Bahnnetz, das für die Bevölkerung und den Wirtschaftsstandort von Vorteil ist.

Wie Abbildung 1 verdeutlicht, sind die Streckenkilometer bezogen auf die Einwohneranzahl in der Slowakei, in Tschechien und in Ungarn (relativ kleine Länder mit traditionell großem Eisenbahnnetz) bzw. in Skandinavien (Finnland, Norwegen, Schweden) und im Baltikum (Estland, Lettland, Litauen) aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte bzw. der geografischen Beschaffenheit teils deutlich höher. Allerdings liegen Deutschland, Frankreich und Italien (mit einem Vielfachen der Einwohnerinnen und Einwohner von Österreich, aber verhältnismäßig kleinerem Eisenbahnnetz) hier klar unter dem österreichischen Wert. Auch die Schweiz weist dahingehend einen niedrigeren Wert auf.

³ Im Einzelwagenverkehr werden einzelne Güterwaggons, die von verschiedenen Kunden befüllt wurden, zu einem Zug zusammengefasst geführt. Im Ganzzugverkehr wird ein Zug von Punkt zu Punkt transportiert.

NETZNUTZUNG IM VERGLEICH



Abb. 2: Anzahl der Züge pro Tag und Streckenkilometer 2019. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Abbildung 2 zeigt, dass in Europa 2019 wie im Jahr zuvor durchschnittlich 54 Züge (44 Personenzüge und zehn Güterzüge) pro Tag und Streckenkilometer verkehrten. Mit 147 Zügen stehen die Niederlande weiterhin unangefochten an der Spitze dieser Statistik. Österreich, als kleines bahnaffines Land, lag mit 83 Zügen (davon 58 Personenzüge) über dem Durchschnittswert der untersuchten Länder. Gegenüber 2018 sind drei Personenzüge hinzugekommen, das verdeutlicht die starke Auslastung des österreichischen Bahnnetzes und unterstreicht gleichzeitig die Dominanz des Personenverkehrs am Netz. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass Österreich mit 25 Güterzügen den europäischen Höchstwert erreicht, wobei dieser Umstand wohl auf den Status als Transitland zurückzuführen ist.

Hierzulande waren (wie in beinahe allen anderen Ländern auch) 2019 im Eisenbahnbereich wesentlich mehr Güterverkehrsunternehmen als Personenverkehrsunternehmen aktiv. Die europäische Gesamtanzahl der zurückgelegten Zugkilometer ist zwischen 2015 und 2019 um durchschnittlich etwa 0,8 Prozent pro Jahr gewachsen und betrug zuletzt 4,6 Milliarden.

82 Prozent davon erbrachte zuletzt der Personenverkehr und nur rund 18 Prozent der Güterverkehr (wobei sich diese Verteilung in den letzten Jahren kontinuierlich zugunsten des Personenverkehrs entwickelt hat). Auch in Österreich ist der Anteil des Personenverkehrs an der Netznutzung mit rund 70 Prozent deutlich höher als jener des Güterverkehrs. Allerdings hat der Güterverkehr in Österreich mit einem Anteil von 30 Prozent im europäischen Kontext betrachtet eine vergleichsweise hohe Bedeutung. Österreich nimmt diesbezüglich ex aequo mit Kroatien hinter den ebenfalls traditionell güterverkehrslastigen Ländern Lettland, Litauen, Polen und Slowenien sowie Serbien den sechsten Platz ein. Das beruht vor allem darauf, dass der Transitgüterverkehr entlang der Donau- und der Brennerachse eine wichtige Rolle spielt. Außerdem hat der kilometerintensive Einzelwagenverkehr³ in Österreich nach wie vor große Relevanz für die Bedienung der Fläche. In vielen anderen Ländern liegt der Fokus hingegen mittlerweile ausschließlich auf dem Ganzzug- bzw. dem Kombinierten Verkehr.

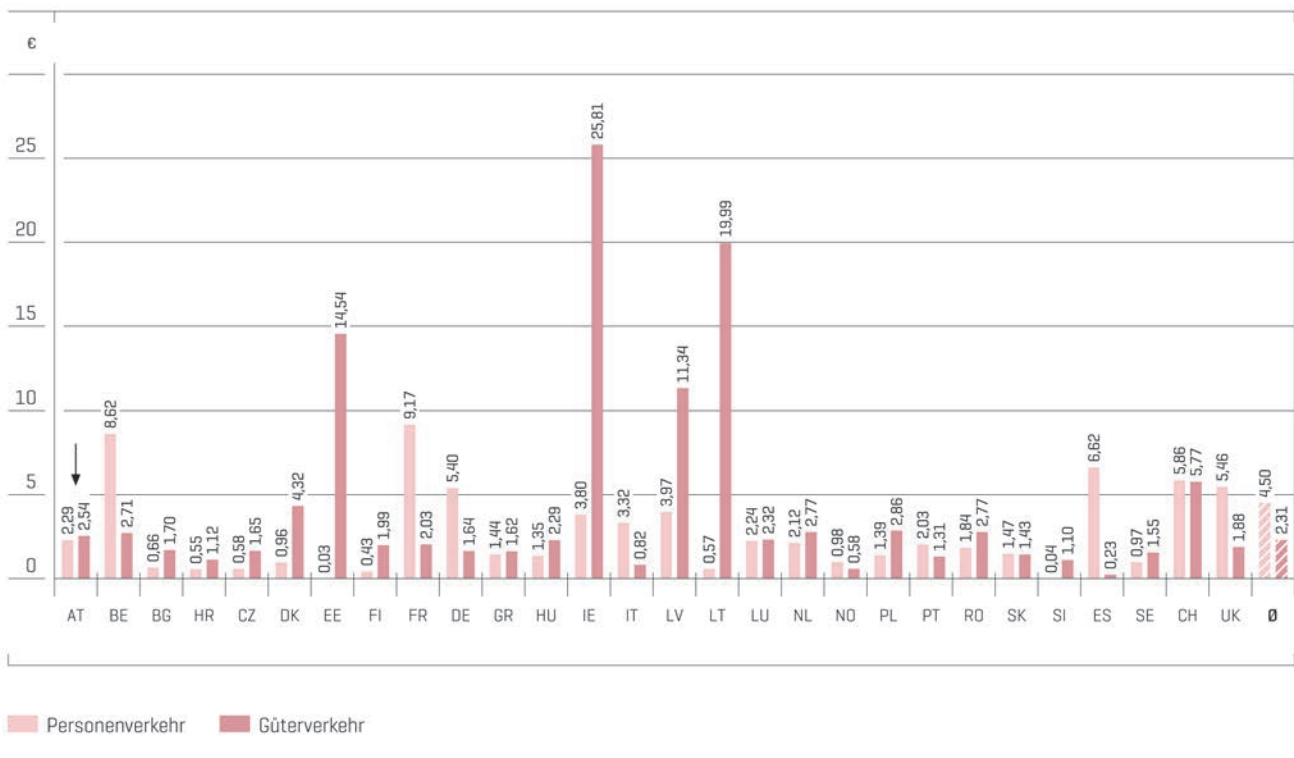
WEGEENTGELTE⁴

Abb. 3: Erlöse der Infrastrukturbetreiber aus den Zahlungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen je Zugkilometer im Personen- und im Güterverkehr 2019. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Der Vergleich der evaluierten Länder zeigt die durchschnittlichen Erlöse der Infrastrukturbetreiber aus den Einnahmen für eine Zugfahrt von A nach B je Zugkilometer⁵ (Abbildung 3). Dabei kommt es sowohl zwischen als auch in den einzelnen Ländern durchaus zu Spreizungen, weil für verschiedene Strecken- und Zugkategorien unterschiedliche Entgelte verrechnet werden können.

Die RL 2012/34/EU (Richtlinie) wurde außerdem noch nicht in allen Ländern im selben Ausmaß in der Festsetzung der Entgelte umgesetzt. Die Erhöhung der gesamteuropäischen Erlöse auf mittlerweile rund 18,9 Milliarden Euro resultiert insbesondere aus gestiegenen Einnahmen aus dem Personenverkehr (Mengen- und Preiseffekt), während sich jene aus dem Güterverkehr rückläufig entwickelt haben. Österreich rangiert bei den Trassenpreisen je Zugkilometer im Personenverkehr weit unter, im Güterverkehr hingegen leicht über dem Durchschnittswert aller untersuchten Länder.

Im Personenverkehr reicht die Bandbreite von 0,03 bzw. 0,04 Euro (Estland bzw. Slowenien) bis 9,17 Euro (Frankreich) je Zugkilometer. In den vergleichsweise hochpreisigen Ländern Belgien, Frankreich und Spanien ist das hohe Benützungsentgelt vor allem auf Aufschläge, insbesondere jene für das Hochgeschwindigkeitsnetz, zurückzuführen. Für dessen Erhaltung bekommt der Infrastrukturbetreiber keine Zuschüsse. Auch in Deutschland, Italien und der Schweiz sind die Entgelte im Personenverkehr deutlich höher als in Österreich (2,29 Euro je Zugkilometer). Der geringe Wert von Slowenien ist bedingt durch die Tatsache, dass gemeinwirtschaftliche Züge lediglich ein symbolisches Entgelt zu entrichten haben. In Ländern wie Finnland, Norwegen und Schweden werden die Wegeentgelte aus verkehrspolitischen Gründen ebenfalls niedrig gehalten.

Im Güterverkehr reichen die Entgelte von 0,23 Euro (Spanien) bis 25,81 Euro (Irland) je Zugkilometer. In Spanien sollen die niedrigen Gebühren dem schlecht funktionierenden Schienengüterverkehr zugutekommen und diesen fördern. Die hohen Gebühren der baltischen Länder sind darauf zurückzuführen, dass der Güterverkehr mit seinem hohen Nutzungsanteil und einem generell höheren Gewicht der Güterzüge aufgrund größerer Spurweiten wesentlich zur Abnutzung des Schienennetzes beiträgt. Den Gesamtdurchschnitt zusätzlich verringert hat die Situation in Deutschland, wo der Bund seit Sommer 2018 mit verkehrspolitisch motivierten Zuschüssen zu den Trassenpreisen die Entgelte im Güterverkehr gesenkt hat bzw. niedrig hält. Ziel ist es, dadurch den Verkehr verstärkt von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Österreich weist mit einem Wert von 2,54 Euro je Zugkilometer im Güterverkehr ein leicht gestiegenes, dennoch relativ niedriges Durchschnittsentgelt aus.

⁴ Entgelt, das die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur an den Infrastrukturbetreiber zahlen.

⁵ Die Wegeentgelte setzen sich aus dem sogenannten Mindestzugangspaket (Minimum Access Package, MAP), für welches der Infrastrukturbetreiber gemäß Richtlinie 2012/34/EU die direkten Kosten je Zugkilometer verrechnen darf, und etwaigen Aufschlägen zusammen. Entgelte für das Mindestzugangspaket sowie Aufschläge können allerdings nicht nur die Zugkilometer, sondern auch andere Komponenten wie beispielsweise die Bruttotonnenkilometer enthalten.

ERLÖSE IM GÜTERVERKEHR

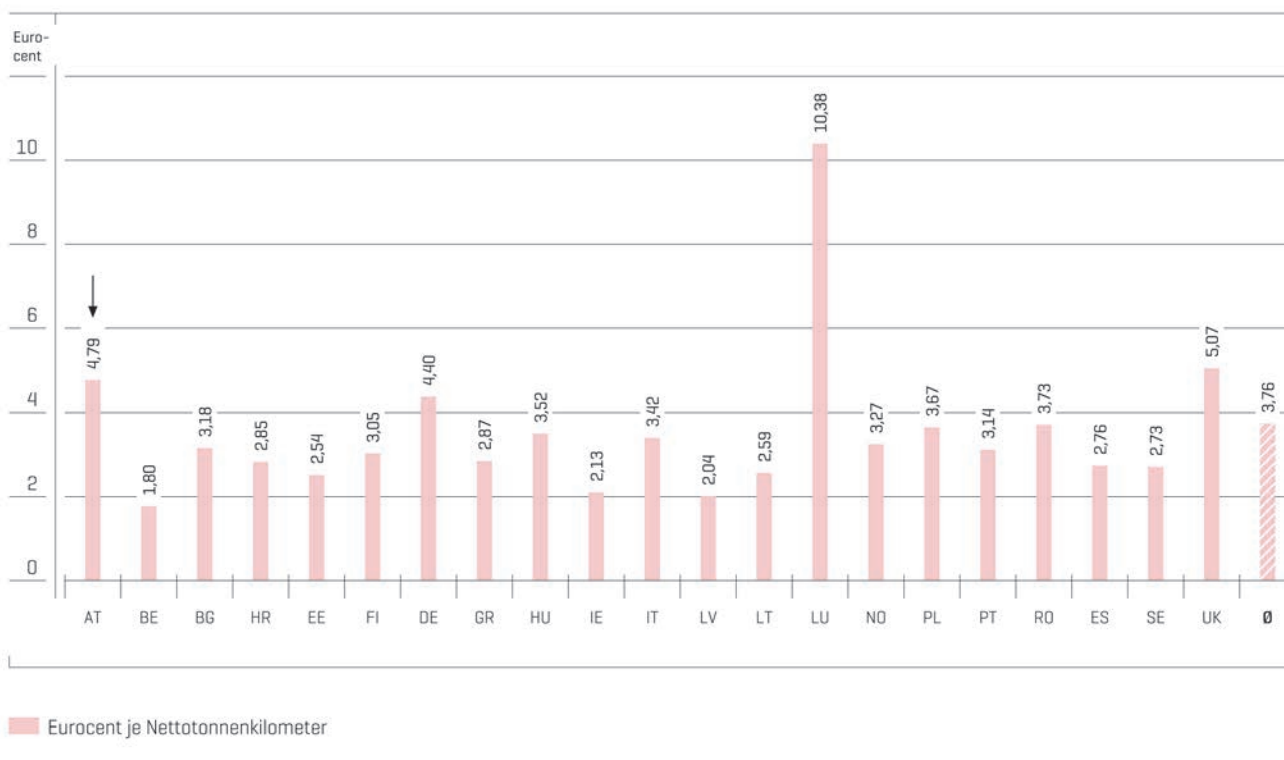


Abb. 4: Erlöse je Tonnenkilometer 2019. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Für den Güterverkehr wurden in Abbildung 4 die Erlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen je Nettotonnenkilometer gegenübergestellt: Im europäischen Vergleich lag Österreich hier 2019 wie schon im Jahr 2018 über dem Durchschnitt und wurde lediglich von Luxemburg und dem Vereinigten Königreich übertroffen. Das zeigt, dass die in Österreich tätigen Güterverkehrsunternehmen auf eine vergleichsweise durchaus erfreuliche Erlössituation blicken konnten, zumal der durchschnittliche Erlös je Nettotonnenkilometer hierzulande sogar um etwa 0,2 Eurocent gestiegen ist.

Generell verzeichnete der europäische Güterverkehr von 2018 auf 2019 einen Abwärtstrend (minus zwei Prozent) bei den Nettotonnenkilometern. Österreich, absolut betrachtet beachtlicher fünftgrößter Markt, konnte trotz ähnlich starkem Rückgang zumindest seine Position im europäischen Spitzenfeld halten. Gesamteuropäisch ergab sich eine Summe von 455 Milliarden Nettotonnenkilometern. Auch bei den Marktanteilen der Unternehmensgruppen an den geleisteten Nettotonnenkilometern ist Österreich vom Durchschnitt abgewichen: Obwohl hierzulande 2019 die Marktanteile der Mitbewerber neuerlich zugenommen haben, wurden noch immer 73 Prozent von den Incumbents (marktbeherrschende Unternehmen) – 68 Prozent vom heimischen, fünf Prozent von der Gruppe der ausländischen – und 27 Prozent von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht. Im europaweiten Durchschnitt entfielen nur mehr 53 Prozent der Verkehrsleistung auf den heimischen Incumbent und 13 Prozent auf ausländische Incumbents. Mit 34 Prozent erbrachten private Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits mehr als ein Drittel der Gesamtverkehrsleistung. Interessanterweise wurde in vier Ländern (Irland, Kosovo, Litauen und Luxemburg) der gesamte Güterverkehr vom jeweiligen nationalen Incumbent abgewickelt, während in Dänemark, Estland und Portugal jeglicher Güterverkehr ausschließlich von Privatbahnen durchgeführt wurde.

⁶ Im Kapitel „Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen“ wird näher auf das europaweit ähnliche Konzept der gemeinwirtschaftlichen Leistungen eingegangen.

⁷ Der Schienen-Control liegen für Österreich nur die Zahlen betreffend die vom Bund bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen vor: Für 2019 waren es dementsprechend rund 70 Prozent. Die restlichen rund 30 Prozent fielen in den Bereich der eigenwirtschaftlichen Leistungen.

PERSONENVERKEHR UND GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN⁶

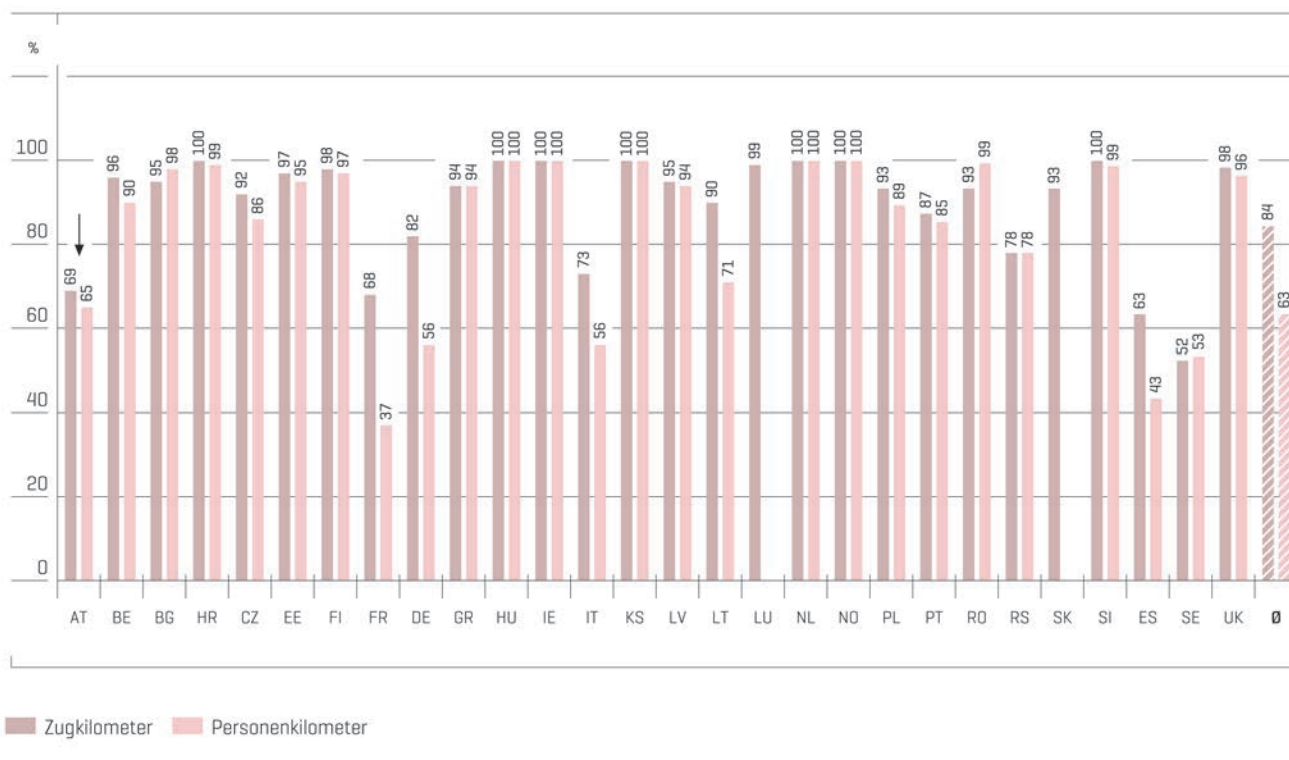


Abb. 5: Gemeinwirtschaftliche Anteile an Angebot (in Zugkilometern) und Nachfrage (in Personenkilometern) im Personenverkehr 2019. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Auch bei den 2019 allgemein stark gewachsenen Personenverkehrsmärkten, auf denen in Summe 497 Milliarden Personenkilometer (plus 3,4 Prozent) nachgefragt wurden, zeigten sich europaweit Unterschiede zwischen den Ländern. Zu Vergleichszwecken wurde die Struktur von Angebot (gemessen in Zugkilometern) und Nachfrage (ausgedrückt in Personenkilometern) in Abbildung 5 gegenübergestellt.

Während im europäischen Durchschnitt angebotsseitig nur 16 Prozent aller Zugkilometer eigenwirtschaftlich erbracht wurden, waren es in Österreich unverändert 31 Prozent⁷. Das stellt einen vergleichsweise hohen Wert dar, der lediglich in Frankreich, Schweden und Spanien übertroffen wurde. Generell fällt der Fernverkehr in vielen Ländern in den eigenwirtschaftlichen Bereich, während der Nahverkehr üblicherweise zur Gänze im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen abgewickelt wird. Allerdings gibt es Länder (wie beispielsweise Slowenien oder Litauen), die aufgrund ihrer geografischen Beschaffenheit nicht zwischen Fern- und Nah- bzw. Regionalverkehr unterscheiden. Interessanterweise verzeichnete Österreich nachfrageseitig eine sehr ähnliche Struktur, das heißt, etwas mehr als ein Drittel aller Personenkilometer wurde eigenwirtschaftlich gefahren.

In einigen Ländern gab es jedoch offenbar beträchtliche Unterschiede zwischen Angebot und Nachfrage. In Frankreich wurden z. B. wie in Österreich rund zwei Drittel aller Zugkilometer im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen erbracht, hingegen entfielen nur 37 Prozent aller Personenkilometer auf diesen Bereich (in Österreich sind dies mit 65 Prozent wesentlich mehr). Eine Erklärung dafür könnte sein, dass der Fernverkehr üblicherweise wesentlich höhere Kapazitäten als der Nahverkehr aufweist und durch die größeren Entfernungen viele Personenkilometer gesammelt werden. Für Deutschland zeigt sich ein ähnliches Bild wie für Frankreich: Mehr als 80 Prozent der Zugkilometer wurden hier im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen angeboten, während dieser Anteil bei den Personenkilometern nur 56 Prozent betrug. Allerdings fällt in Deutschland der gesamte Fernverkehr in die Kategorie eigenwirtschaftlich und ein Zug aus diesem Segment transportiert in der Regel bis zu dreimal so viele Fahrgäste wie ein Nahverkehrszug.

ÖSTERREICH BEIM BAHNFAHREN AUF PLATZ 1 INNERHALB DER EU

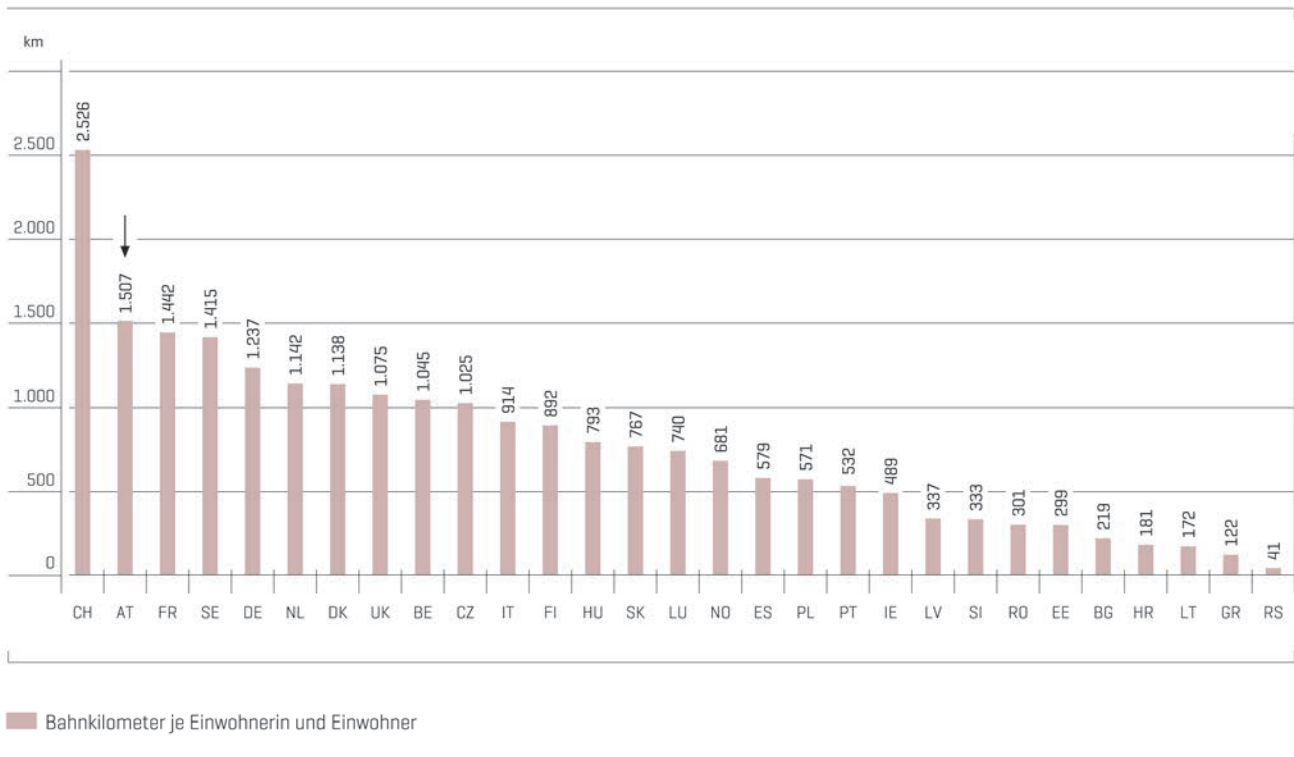


Abb. 6: Je Einwohnerin bzw. Einwohner mit der Bahn zurückgelegte Entfernung im Jahr 2019. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Seit dem Jahr 2011 verzeichnet Österreich einen kontinuierlichen Anstieg der durchschnittlich pro Jahr und Einwohnerin bzw. Einwohner zurückgelegten Bahnkilometer. 2019 setzte sich dieser Trend fort: Statistisch betrachtet fuhr jede Österreicherin bzw. jeder Österreicher 1.507 Kilometer – und somit rund fünf Kilometer mehr als noch 2018 – mit der Bahn (Abbildung 6). Österreich liegt damit weit über dem europäischen Durchschnitt und ist hinter der Schweiz weiterhin Bahnfahrland Nummer eins unter allen EU-Mitgliedstaaten. Dieser erfreulichen Entwicklung liegt die in Österreich im Jahr 2019 erreichte neuerliche Rekordanzahl an Passagieren (über 316 Millionen) und ein damit einhergehendes Wachstum der Personenkilometer von 0,8 Prozent zugrunde. Die intensive (zusätzliche) Bahnnutzung ist wiederum überwiegend auf die massive Ausweitung des Angebots im Nahverkehr in der Ostregion des Landes zurückzuführen.

Hinter Österreich liegen Frankreich mit 1.442 Kilometern und Schweden mit 1.415 Kilometern, gefolgt von Deutschland, den Niederlanden und Dänemark.

**SCHWERPUNKT: ENTWICKLUNG DES EISENBAHNMARKTES
IM ERSTEN HALBJAHR 2020**





	Personenkilometer ▼ 75%	Gemeinwirtschaftliche Verkehre ▼ 74%
		Eigenwirtschaftliche Verkehre ▼ 80%
	Nettotonnenkilometer ▼ 17%	
	Personenzüge	Güterzüge
Zugfahrten 	▼ 24%	▼ 14%
Pünktlichkeit 	▲ 4,9 Prozentpunkte	▲ 5,1 Prozentpunkte
Erlöse 	▼ 61%	▼ 17%

Abb. 7: Vergleich wichtiger Indikatoren des europäischen Eisenbahnmarktes zwischen dem zweiten Quartal 2019 und 2020.
Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Gemäß ihrer Aufgabe der fortlaufenden Marktüberwachung haben die Regulierungsbehörden im Rahmen einer Schwerpunktanalyse die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den europäischen Eisenbahnsektor im ersten Halbjahr 2020 untersucht. Hier offenbart sich gegenüber den Daten von 2019 insbesondere im zweiten Quartal der mitunter massive Einbruch nahezu aller Indikatoren (Abbildung 7). Im Personenverkehr kam es vorwiegend aufgrund vorübergehender Lockdowns und damit verbundener Mobilitätseinschränkungen zu signifikanten Einbußen bei den zurückgelegten Personenkilometern (minus 75 Prozent). Dies ist neben den um rund ein Viertel reduzierten Zugfahrten vor allem auf die massiven Fahrgastrückgänge zurückzuführen. Erwartungsgemäß waren innerhalb des Personenverkehrs die eigenwirtschaftlichen Verkehre noch stärker von den Rückgängen betroffen als die gemeinwirtschaftlichen, weil Letztere als Nahverkehre zur Aufrechterhaltung eines Grundangebotes zumindest teilweise weiterhin verkehrten. Weniger stark betroffen war der Güterverkehr, der pandemiebedingt u. a. infolge erschwerter Grenzübertritte sowie unterbrochener Liefer- und Produktionsketten einen Rückgang von 17 Prozent bei den Nettotonnenkilometern zu verzeichnen hatte. Positive Auswirkungen hatte das reduzierte Verkehrsaufkommen hingegen auf die Pünktlichkeit der Züge: Diese ist (sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr) um rund fünf Prozentpunkte gestiegen. Neben der Reduktion von Zugverbindungen ergriffen die Mitgliedstaaten europaweit zahlreiche Gegensteuerungsmaßnahmen, die ebenfalls erhoben und dargestellt wurden. In Österreich betrifft das beispielsweise die Notvergabe auf der Weststrecke. Hier wurden ursprünglich eigenwirtschaftliche Verkehre vorübergehend gemeinwirtschaftlich bestellt und geführt (siehe auch Kapitel „Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen“).

05

Marktzugang

Österreichisches Eisenbahnnetz

Eisenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes sind öffentliche und nicht öffentliche Eisenbahnen. Zu den öffentlichen Eisenbahnen gehören Hauptbahnen, Nebenbahnen, touristisch genutzte Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen. Anschlussbahnen und Materialbahnen zählen zu den nicht öffentlichen Eisenbahnen. Nach der Spurweite unterscheidet man normalspurige Bahnen mit einer Spurweite von 1.435 Millimetern und Schmalspurbahnen. Diese haben in Österreich eine Spurweite von 760 und 1.000 Millimetern.

Das österreichische Schienennetz hat aktuell eine Länge von 5.650 Kilometern und wird von mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben. Fünf Prozent des Streckennetzes werden schmalspurig geführt.

Tabelle 1 umfasst das Schienennetz der öffentlichen Eisenbahnen ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen.

Österreichisches Schienennetz	Länge in km
Baulänge	5.650
Normalspur [1.435 mm]	5.348
Schmalspur [z. B. 760 oder 1.000 mm]	302
Eingleisige Strecken	3.457
Zwei-/mehrgleisige Strecken	2.193
Elektrifizierte Strecken	3.917
- davon 15 kV bei 16,7 Hz	3.523
- davon 25 kV bei 50 Hz	74
- davon 6,5 kV bei 25 Hz	84
- davon 3 kV Gleichstrom	2
- davon andere Gleichstrom	234

Tabelle 1: Übersicht Schienennetz in Österreich [ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen]. Quelle: Schienen-Control.

Mit 637 Kilometern hat Niederösterreich, gefolgt von der Steiermark mit 322 Kilometern und Tirol mit 301 Kilometern, die meisten zweigleisigen Streckenabschnitte. Vorarlberg hat mit 121 Kilometern das kleinste Netz aller Bundesländer.

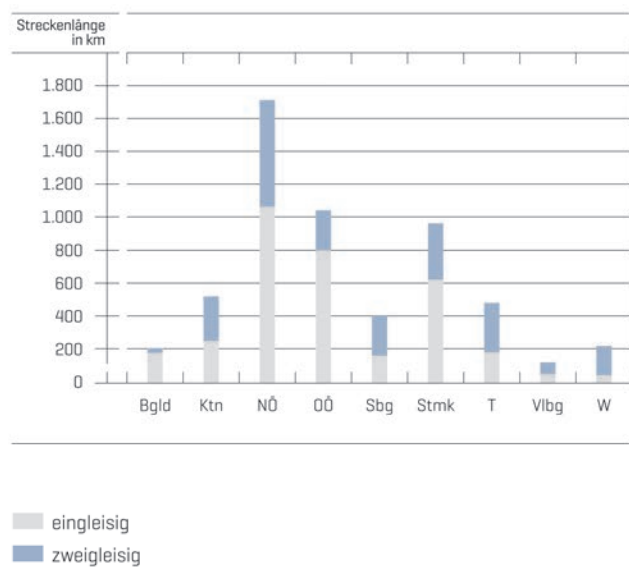


Abb. 1: Ein- und zweigleisige Strecken nach Bundesländern 2020 [ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen]. Quelle: Schienen-Control.

ELEKTRIFIZIERUNGEN

2020 wurden zwei weitere Strecken mit 15 Kilovolt (kV)/16,7 Hertz (Hz) elektrifiziert dem Betrieb übergeben. So konnten die Elektrifizierungsarbeiten zwischen Gänserndorf und Marchegg abgeschlossen werden. Im Tiroler Außerfern wurde der elektrische Betrieb zwischen Reutte in Tirol und der Haltestelle Vils Stadt aufgenommen. Der Anteil der elektrifizierten Strecken aller Infrastrukturbetreiber betrug im Jahr 2020 rund drei Viertel (74 Prozent).

Das österreichische Bahnnetz ist vorwiegend mit 15 kV bei 16,7 Hz elektrifiziert. Die Strecken der Raaberbahn und der Neusiedler Seebahn werden mit 25 kV bei 50 Hz betrieben. Ergänzt werden die elektrifizierten Strecken durch unterschiedliche mit Gleichstrom betriebene Abschnitte. Nennenswert sind die dicht befahrene Wiener Lokalbahn nach Baden (750 bzw. 850 Volt Gleichstrom) und die Salzburger Lokalbahn nach Ostermiething (1.000 Volt Gleichstrom). Auch die zahlreichen elektrifizierten Schmalspurbahnen wie die Mariazellerbahn (6,5 kV bei 25 Hz) und die Stubaitalbahn (900 Volt Gleichstrom) sind erwähnenswert.

Das Eisenbahnnetz in Vorarlberg ist vollständig elektrifiziert. Zum größten Teil elektrifiziert betrieben werden die Bahnstrecken in Wien (98 Prozent) und Tirol (91 Prozent). In Oberösterreich werden lediglich 62 Prozent aller Strecken im elektrischen Betrieb geführt. Rund zwei Drittel der Strecken in Niederösterreich sind elektrifiziert.

30 – zumeist kurze – Strecken dienen nur dem Güterverkehr, beispielsweise die steirische Strecke Zeltweg–Pöls. Im Personenverkehr dienen z. B. drei Viertel der Strecken in Niederösterreich nur dem Nahverkehr. Auf fast der Hälfte aller ÖBB-Strecken verkehren täglich weniger als fünf Güterzüge je Richtung. Auf vier von zehn Streckenabschnitten werden auch Fernverkehrszüge geführt.

NEUBAU UND AUSBAU

2020 war gekennzeichnet durch den weiteren Ausbau des Hochleistungsnetzes.

Neben dem Ausbau der Südbahn mit dem Semmering-Basistunnel und der Koralmbahn wird auch die Pottendorfer Linie als Zulaufstrecke zur Hochleistungsstrecke ausgebaut. Im Zuge der Koralmbahn konnte mit 7. September 2020 das neue Teilstück zwischen Pribelsdorf und Mittlern in Betrieb genommen werden. Damit wird der Koralmabschnitt zwischen Klagenfurt und Grafenstein zweigleisig betrieben, wobei die Elektrifizierung noch nicht abgeschlossen ist.

Auch der selektiv zweigleisige Ausbau des Marchegger Astes inklusive Elektrifizierung wurde weitergeführt. Die derzeit eingeleisige, nicht elektrifizierte Strecke verbindet Wien mit der slowakischen Hauptstadt Bratislava (Pressburg).

Fertiggestellt wurde 2020 der dreigleisige Ausbau zwischen Steindorf bei Straßwalchen und Neumarkt-Köstendorf. Nun können die Züge der Mattigtalbahn besser in die Weststrecke eingefädelt werden. Mit der Inbetriebnahme wurde die Station Neumarkt-Köstendorf in Neumarkt am Wallersee umbenannt.

In Salzburg sollen auch Lokalbahnstrecken ausgebaut werden. So gibt es einen Beschluss, die Salzburger Lokalbahn bis zum Mirabellplatz zu verlängern und eine Verbindung zur Messe Salzburg herzustellen. Ebenso soll die im Stadtgebiet von Salzburg verlaufende Stieglbahn (Anschlussbahn der Brauerei) für den Personenverkehr ertüchtigt werden.

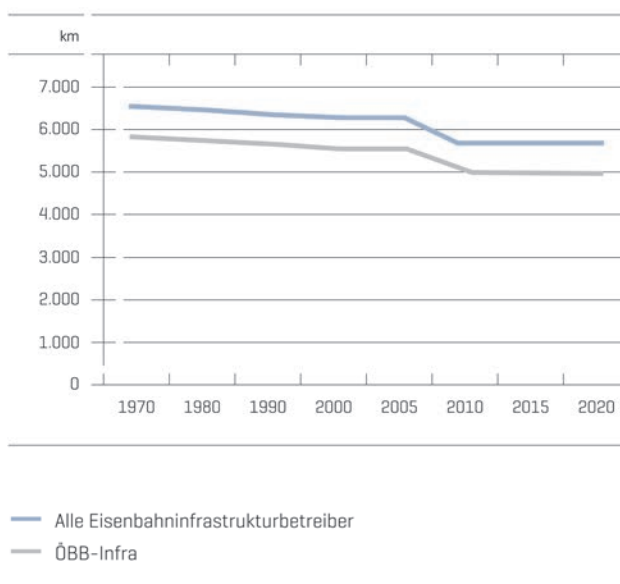


Abb. 2: Entwicklung des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur und aller Infrastrukturbetreiber (ÖBB und Privatbahnen) in Österreich [ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen]. Quelle: BMK – Verkehr in Zahlen für die Werte bis 2010; Schienen-Control 2010–2020.

EINSTELLUNGEN

Mit Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2020 wurde in Niederösterreich der von der NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H.) betriebene Abschnitt Waidhofen an der Ybbs Pestalozzistraße–Gstadt eingestellt. In Wien wurde die nur dem Güterverkehr dienende nördliche Schleife der Strecke zwischen Wien Nordwestbahnhof und Wien Brigittenau geschlossen. Ebenso wurden temporär die Grenzabschnitte zwischen Rosenbach (Kärnten) und dem slowenischen Jesenice (Karawankentunnel) und zwischen Vils (Tirol) und dem deutschen Pfronten-Steinach gesperrt. Der Karawankentunnel wird instand gesetzt und eingleisig rückgebaut. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen in dieser Zeit längere Umleitungen über Italien oder in Österreich über Graz in Kauf nehmen. Im Außerfern erfolgen Arbeiten zur Elektrifizierung auf deutscher Seite.

ENTWICKLUNGEN BEI DEN VERKEHRSTATIONEN

Im österreichischen Eisenbahnnetz wurden im Jahr 2020 insgesamt 1.440 Verkehrsstationen täglich bedient. Die meisten, 1.043, betriebenen Stationen stehen im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur, gefolgt von den Steiermärkischen Landesbahnen mit 71 und von der Salzburger Lokalbahn mit 70. Hinzu kommen noch Verkehrsstationen der touristischen Bahnen wie zum Achensee, auf den Schafberg, in der Wachau oder im Waldviertel.

Das Bahn-Programm zur Modernisierung wurde 2020 weitergeführt und Stationen wurden barrierefrei ausgebaut. So wurde in Oberösterreich beispielsweise der Umbau des Bahnhofs Braunau am Inn mit barrierefreiem Zugang abgeschlossen. Ebenso wurden nach einer sechsmonatigen Bauzeit die Haltestelle St. Georgen an der Gusen sowie der Bahnhof Rohr-Bad Hall modernisiert in Betrieb genommen. Mit der Modernisierung der Bahnhöfe Wernstein und in Niederösterreich Kirchstetten wurden die Ladegleise entfernt. Außerdem werden Park-and-ride-Bereiche wie im Tiroler Jenbach ausgeweitet.

Seit Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2020 werden vier Stationen nicht mehr bedient. Dies betrifft die Kärntner Haltestelle Eis-Ruden zwischen Bleiburg und Wolfsberg sowie die niederösterreichischen Haltestellen Waidhofen an der Ybbs Kreilhof, Gstadt und Weikendorf zwischen Gänserndorf und Marchegg. Hingegen wurden mit Fahrplanwechsel die zwei neuen Stationen Waidhofen an der Ybbs Kupferschmiedgasse und Waidhofen an der Ybbs Pestalozzistraße nach der Errichtung in Betrieb genommen.

Land	Anzahl Grenzübergänge	davon elektrifiziert	davon mehrgleisig elektrifiziert	mit Personenfernverkehr	mit Güterverkehr
Deutschland	8*	6	4	5	7
Italien	3	3	2	2	2
Liechtenstein	1	1	0	1	1
Schweiz	1	1	0	1	1
Slowakei	2	1	0	2	2
Slowenien	3*	2*	1*	2*	2*
Tschechien	4	3	1	2	4
Ungarn	6	5	1	1	4

Tabelle 2: Anzahl der Grenzübergänge zu den Nachbarländern. *Quelle: Schienen-Control.*

* Seit 31.12.2020 ein Grenzübergang wegen Bauarbeiten gesperrt.

GRENZÜBERSCHREITENDE STRECKEN

Das österreichische Eisenbahnnetz ist gut in das europäische Netz eingebunden. Von den 28 Grenzübergängen sind 22 bzw. knapp 80 Prozent elektrifiziert. 26 Grenzübergänge betreffen die ÖBB-Infrastruktur. Einen Übergang (Baumgarten/Sopron) hat die Raaberbahn und einen die Neusiedler Seebahn (Pamhagen/Fertőszentmiklós). An allen Grenzübergängen wird Personenverkehr angeboten.

Die ÖBB-Infrastruktur verfügt im Grenzbereich Steiermark/Slowenien über einen 2,2 Kilometer langen Abschnitt, der mit Gleichstrom elektrifiziert ist. Alle anderen elektrifizierten Strecken werden mit Wechselstrom betrieben.

Die meisten Grenzübergänge gibt es zu Deutschland, wobei die Grenzübergänge Passau, Salzburg und Kufstein starken internationalen Charakter aufweisen. Der Grenzübergang zwischen Salzburg und Freilassing ist als einziger Grenzübergang dreigleisig ausgebaut. Acht Grenzübergänge sind zweigleisig in Betrieb. Über fünf Grenzübergänge (Bleiburg, Loipersdorf-Schattendorf, Pamhagen, Vils, Sillian) wird planmäßig kein Güterverkehr abgewickelt. Der Grenzübergang in die Slowakei in Marchegg wird derzeit ausgebaut und elektrifiziert. Die ÖBB-Infrastruktur betreibt ebenso die gesamte Strecke in Liechtenstein (8,9 Kilometer). Der Grenzübergang Lindau hat durch die Elektrifizierung der Strecke

nach München seit Mitte Dezember 2020 wesentlich an Bedeutung gewonnen, wurde doch das Fernverkehrsangebot zwischen Zürich, Bregenz und München verdichtet.

Pandemiebedingt waren ab April 2020 viele Grenzübergänge wochenlang für den Personenverkehr gesperrt. Von der Sperrung ausgenommen war der Güterverkehr, der aber ebenso temporär rückläufig war.

Eine vollständige Auflistung aller Grenzübergänge finden Sie im Jahresbericht der Schienen-Control 2018.

PRIVATBAHNEN

In Tabelle 3 ist das gesamte Privatbahnnetz Österreichs dargestellt (ohne Anschlussbahnen). Die rein touristischen Bahnen wie die Schneebergbahn in Niederösterreich oder die Achenseebahn scheinen ebenfalls auf.

Unternehmen	Typ	„Verknüpfung“ in	elektrifiziert	Zuweisungsstelle	Länge in km
AB**	Schmalspur-Zahnrad	Jenbach	nein	nicht vernetzt	7
CCG	integriert, Betrieb StB	Kalsdorf	nur Übergabebf.	SCHIG	1
GKB	integriert	Graz Hbf., Wettmannstätten	nein	nicht erforderlich*	98
GV	Schmalspur	Vorchdorf-Eggenberg, Gmunden	ja	nicht vernetzt	18
IVB	Schmalspur	Innsbruck Hbf.	ja	nicht vernetzt	18
LILO	Infrastruktur, Betrieb Stern & Hafferl	Eferding, Linz Hbf.	ja	LILO	59
LVE	Infrastruktur, Betrieb Stern & Hafferl	Stadl-Paura	ja	LVE	16
MBS	integriert	Bludenz	ja	ÖBB-Infrastruktur	13
MStE	Schmalspur, Betrieb STB	Mixnitz-Bärenschützklamm	ja	nicht vernetzt	10
NÖSBB	Schmalspur-Zahnrad	Puchberg / Schneeberg	nein	nicht vernetzt	10
NÖVOG	Schmalspur	St. Pölten, Gmünd, Waidhofen a. d. Ybbs	nur Mariazellerbahn	nicht vernetzt	156
NSB	Infrastruktur, Betrieb Raaberbahn	Neusiedl / See, Fertőszentmiklós	ja	ÖBB-Infrastruktur	38
Raaberbahn	integriert (österr.-ungarisch)	Ebenfurth, Wulkaprodersdorf, Deutschkreutz	ja	ÖBB-Infrastruktur	26
SKGB/SLB	Schmalspur-Zahnrad	-	nein	nicht vernetzt	6
SLB	integriert	Salzburg Itzling	ja	SCHIG	41
SLB	Schmalspur	Zell am See	nein	nicht vernetzt	53
STLB	integriert	Gleisdorf, Feldbach, Peggau-Deutschefeistritz	außer Gleisdorf-Weiz	nicht erforderlich*	48
STLB	Schmalspur	Unzmarkt	nein	nicht vernetzt	67
VA	Schmalspur	Vöcklamarkt	ja	nicht vernetzt	15
WLB	integriert	Wien Meidling, Traiskirchen	ja	SCHIG	31
ZB	Schmalspur	Jenbach	nein	nicht vernetzt	32

* Von der Verpflichtung, eine unabhängige Zuweisungsstelle zu beauftragen, sind u. a. örtliche und regionale, eigenständige vernetzte Nebenbahnen für Personenverkehrsdienste sowie vernetzte Nebenbahnen, die ausschließlich für die Erbringung regionaler Güterverkehrsdienste durch einen einzigen Zugangsberechtigten genutzt werden, ausgenommen (§ 54a Abs 2EisbG). ** 2020 nicht betrieben.

Tabelle 3: Österreichische Privatbahnen mit eigener Infrastruktur. *Quelle: Schienen-Control.*

Die meisten nicht vernetzten Bahnen haben einen Gemeinschaftsbahnhof mit der ÖBB-Infrastruktur, der das Umsteigen für die Reisenden erleichtert. Im oberösterreichischen Gmunden mündet die Lokalbahn in die städtische Straßenbahnstrecke ein. Ebenso münden die Wiener Lokalbahn von Baden und die Tiroler Stubaitalbahn in die städtischen Straßenbahnbetriebe ein. In Tirol treffen sich in Jenbach mit der ÖBB-Infrastruktur, der Zillertalbahn und der Achenseebahn drei Infrastrukturunternehmen mit unterschiedlichen Spurweiten. Wegen eines Konkursverfahrens wurde die Achenseebahn 2020 nicht betrieben.

Das bedeutet, dass für diese Strecken z. B. keine Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen sind und das Entgelt nicht nach den Bestimmungen der §§ 67 ff EisebG festgesetzt werden muss. Sollte ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrwegkapazitäten auf einer dieser Strecken begehren und diese nicht erhalten, kann das Unternehmen allerdings weiterhin Beschwerde bei der Schienen-Control Kommission einbringen.

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS ZU PRIVATBAHNSTRECKEN

Bereits im Herbst 2017 wurden von der Europäischen Kommission Durchführungsbeschlüsse gemäß Art 2 Abs 4 der RL 2012/34/EU (Richtlinie) erlassen, wonach die von der Linzer Lokalbahn, der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg, der Wiener Lokalbahn sowie der Salzburger Lokalbahn betriebenen Strecken für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes über keine strategische Bedeutung verfügen.

Vergleich europäischer intermodaler Güterterminals

Für die Erbringung von Güterverkehrsdiensten sind in vielen Fällen Güterterminals notwendig. Aus diesem Grund hat sich die IRG-Rail-Arbeitsgruppe „Charges for service facilities“ 2020 erstmalig in einem eigenen Arbeitspapier mit diesem Thema beschäftigt. Im Fokus stand ein Länder-Vergleich, auch hinsichtlich der verschiedenen Entgelte.

In Güterverkehrsbahnhöfen, insbesondere in Güterterminals, wird eine Vielzahl an Leistungen erbracht. Dadurch ist ein direkter Vergleich der angebotenen Services praktisch unmöglich. Um eine Vergleichbarkeit herzustellen, beschränkte sich die Untersuchung auf eine Kernleistung von Güterterminals – auf den Umschlag von Containern und anderer kranbarer Einheiten¹. Terminals, in denen der Umschlag von Containern von einem Verkehrsträger auf einen anderen Verkehrsträger (beispielsweise von der Straße auf die Schiene) stattfindet, werden als intermodale Terminals oder Terminals für den Kombinierten Verkehr (KV-Terminals) bezeichnet. Sie bilden den Schwerpunkt des Arbeitspapiers. Wie in der nachfolgenden Infobox dargestellt, gibt es keine länderübergreifenden einheitlichen Definitionen eines Güterterminals und eines intermodalen Terminals. Den Daten liegen daher die nationalen Definitionen zugrunde.

INFO

Definitionen von Güterterminals und intermodalen Terminals

Güterterminals für den Schienenverkehr stellen gemäß Anhang II Z 2 lit b RL 2012/34/EU (Richtlinie) und § 58b Abs 1 Z 2 EisbG (Eisenbahngesetz) eine Serviceeinrichtung gemäß § 58a EisbG dar. Da weder die RL 2012/34/EU noch die DVO 2177/2017 (Durchführungsverordnung) eine Definition für Güterterminals und intermodale Terminals enthält, muss auf andere Definitionen zurückgegriffen werden:

- In der DVO (EU) 2015/1100 findet sich die folgende Begriffsbestimmung für intermodales Terminal bzw. KV-Terminal: „Ein Ort, der für das Umladen und Einlagern intermodaler Transporteinheiten ausgerüstet ist, wobei einer der Verkehrsträger die Schiene ist.“
- In der VO (EU) 1315/2013 (Verordnung) über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses 661/2010/EU ist folgende Definition für Güterterminals enthalten: „Eine Struktur, die für den Umschlag von Gütern zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern oder zwischen zwei verschiedenen Eisenbahnsystemen und für die vorübergehende Lagerung von Gütern ausgerüstet ist, wie z. B. ein See- oder Binnenhafen, ein Flughafen oder ein Schienen-Straßen-Terminal.“
- Im User Manual (Handbuch) des Rail Facilities Portals (im Aufbau befindliches Online-Verzeichnis aller Serviceeinrichtungen in Europa), das mittlerweile von RailNet-Europe (RNE) betrieben wird, finden sich die folgenden Definitionen:
 - Güterverkehrsterminal: „Installations where services of loading, unloading and transshipment of goods from and to freight trains or wagons are supplied. (Freight terminals are represented in the portal as four sub types: Intermodal terminal, Multifunctional rail terminal, Public siding, Private siding)“
 - Intermodales Terminal: „Installations for transshipment of standardised loading units (containers, swap bodies, trailers); at least one of the modes must be rail. (Sub type to Freight terminal)“

¹ Ein Beispiel hierfür sind kranbare Sattelaufleger.

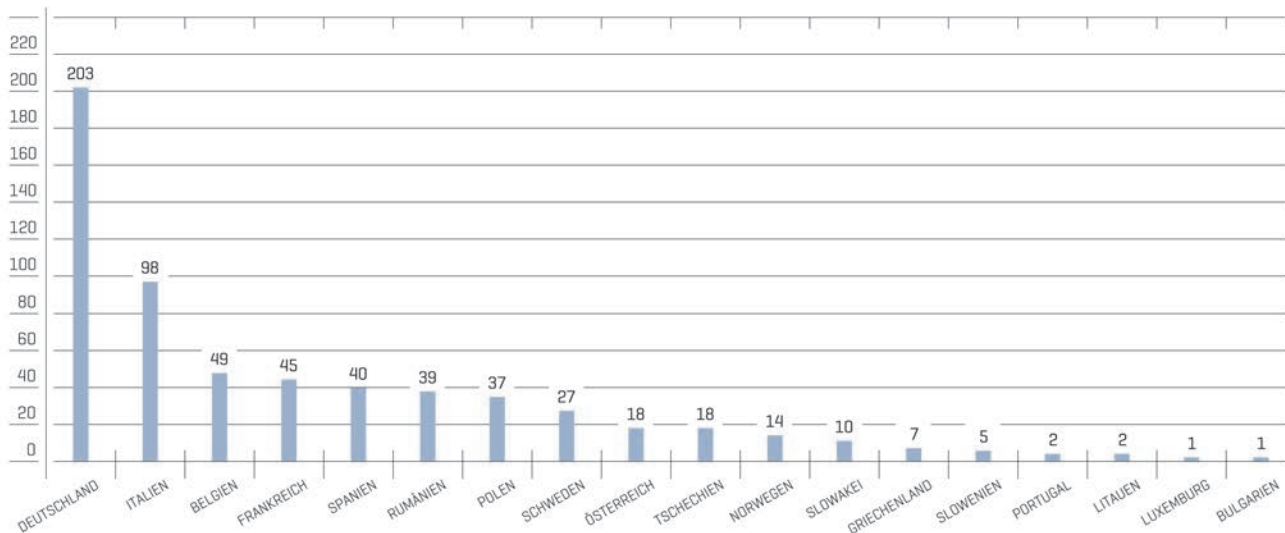


Abb. 1: Anzahl intermodaler Güterterminals je Land 2018. Quelle: IRG-Rail.

ANZAHL UND AUSWAHL DER TERMINALS IN DEN EINZELNEN LÄNDERN

Dem Vergleich der Entgelte ging eine Erhebung des Bestandes an intermodalen Terminals voraus. Die folgende Abbildung zeigt die Anzahl dieser Terminals im Jahr 2018. In den 20 Ländern, die an der Untersuchung teilgenommen haben, gab es in Summe 616 intermodale Güterterminals.

Die meisten intermodalen Terminals hatte Deutschland mit 203, während in Lettland und Finnland zum Zeitpunkt der Befragung keine intermodalen Terminals vorhanden waren (daher nicht in der Abbildung enthalten). Im Fall von Finnland werden ankommende Container im Hafen entladen und die Güter in weiterer Folge ohne Container auf die Bahn verladen. Somit findet kein Umschlag von Containern oder kranbaren Einheiten statt und deshalb gelten diese Terminals nicht als intermodale Terminals. Unter den umschlagsstärksten intermodalen Terminals Österreichs befinden sich beispielsweise jene der Terminal Service Austria in Wels und Wien Süd (Umschlag Straße-Schiene), das Containerterminal Enns sowie das Containerterminal im Hafen Wien Freudenu (beide trimodal, das heißt Umschlag Wasser-Straße-Schiene).

Da die Terminals in den verschiedenen Staaten im Hinblick auf Anzahl, angebotene Leistungen und Preise stark variieren, sind Vergleiche einzelner Terminals nicht besonders aussagekräftig. Aus diesem Grund wurden für die weitere Betrachtung drei Terminals je teilnehmendem Mitgliedsland ausgewählt und in den Vergleich miteinbezogen.

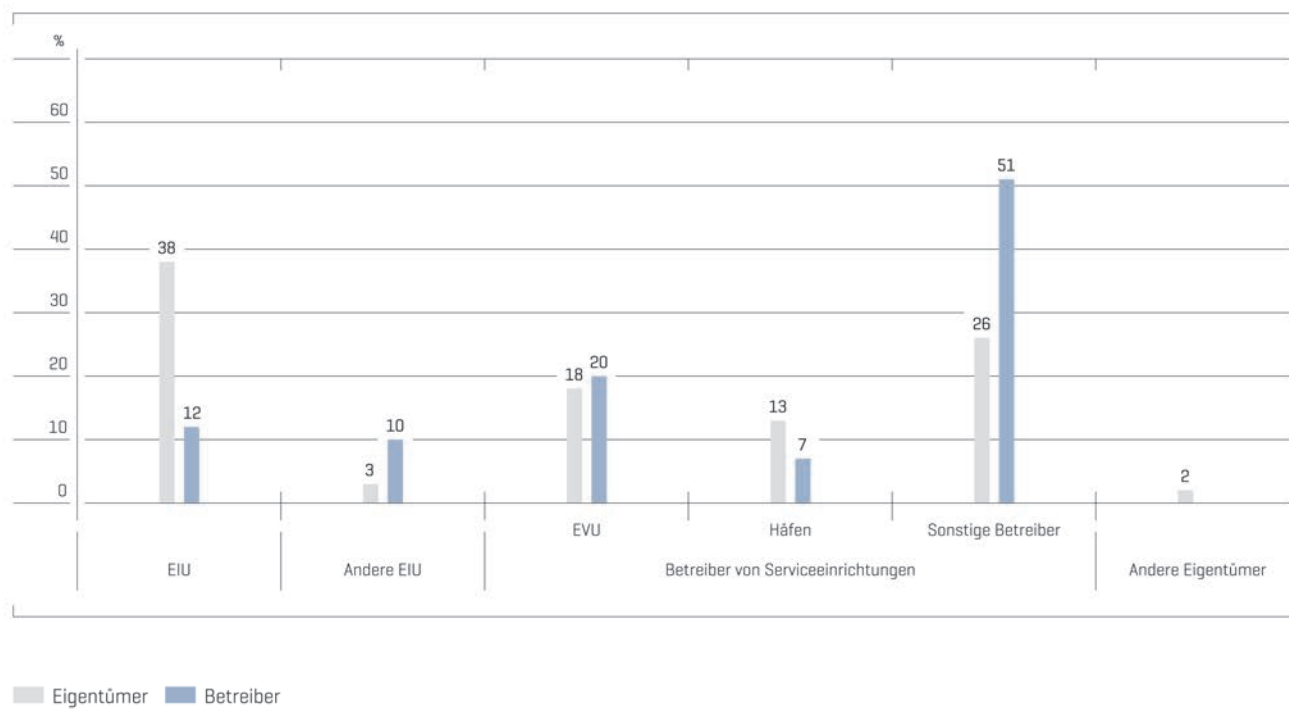


Abb. 2: Eigentümer und Betreiber intermodaler Terminals in den untersuchten Ländern 2018. Quelle: IRG-Rail.

EIGENTÜMER UND BETREIBER VON INTERMODALEN TERMINALS

In vielen Fällen ist der Eigentümer eines intermodalen Terminals nicht dessen Betreiber. Beispielsweise kann der nationale Infrastrukturbetreiber Eigentümer des Terminals sein und dieses in weiterer Folge an einen Betreiber vermieten. Im Rahmen des IRG-Rail-Papers wurde untersucht, wer Betreiber und wer Eigentümer der ausgewählten Terminals ist. Die Betreiber und Eigentümer wurden in sechs Gruppen eingeteilt: Die erste Gruppe beinhaltet den nationalen Infrastrukturbetreiber (Eisenbahninfrastrukturunternehmen, EIU), während in der zweiten Gruppe andere/sonstige Infrastrukturbetreiber (andere EIU) dargestellt werden. Bei den Betreibern von Serviceeinrichtungen wird zwischen jenen, die ebenfalls Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind, jenen, die Häfen sind, sowie sonstigen Betreibern unterschieden (Gruppe 3 bis 5). Abschließend sind noch andere Eigentümer angeführt (Gruppe 6), die weder Infrastrukturbetreiber noch Betreiber einer Serviceeinrichtung sind. Ein Beispiel dafür wäre etwa eine Gebietskörperschaft, die ein Terminal besitzt.

Von den ausgewählten Terminals waren rund 38 Prozent in Besitz des jeweiligen nationalen Infrastrukturbetreibers, jedoch nur bei zwölf Prozent war dieser auch Betreiber des Terminals. Hingegen waren bei den Betreibern von Serviceeinrichtungen die sonstigen Betreiber nur in 26 Prozent der angeführten Terminals auch die Eigentümer, allerdings betrieben sie 51 Prozent der Terminals. Andere Eigentümer wie Gebietskörperschaften sind bei zwei Prozent der ausgewählten Terminals die Eigentümer, betreiben jedoch keine Terminals selbst.

ZUGANG ZUR SCHIENENINFRASTRUKTUR, VERSCHUBLEISTUNGEN UND SONSTIGE LEISTUNGEN

Neben dem Be- und Entladen von Containern werden in Terminals zahlreiche andere Leistungen angeboten. Beispiele hierfür sind der Zugang zur Infrastruktur in den Terminals, die Erbringung von Verschubleistungen und sonstige Leistungen wie die Lagerung oder Reparatur von Containern.

Der Zugang zur Schieneninfrastruktur im Terminal ist notwendig, damit der Zug auf das entsprechende Kran- oder Ladegleis gestellt werden kann. In der Mehrzahl der untersuchten Fälle sind die Eigentümer des Terminals gleichzeitig auch Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur. In einigen Terminals ist der Eigentümer der Schieneninfrastruktur hingegen nicht der Eigentümer der Serviceeinrichtung, sondern hier steht die Infrastruktur z. B. im Eigentum des nationalen Infrastrukturbetreibers. Mit Ausnahme weniger Fälle (wie dem Hafen in Barcelona) ist die Benutzung der Schieneninfrastruktur nicht in der Leistung Be- oder Entladung von Containern enthalten und muss separat bezahlt werden.

In Abhängigkeit von den Gegebenheiten in den einzelnen Terminals ist die Erbringung von Verschub als Vorleistung notwendig, damit der Zug auf das Ladegleis gebracht wird. Diese Vorleistung kann vom Bahnunternehmen selbst erbracht werden. Allerdings kann nicht jedes Bahnunternehmen in jedem von ihm bedienten Terminal die Ressourcen für Verschubleistungen vorhalten und diese Leistungen müssen dann oftmals zugekauft werden. Entweder organisiert der Betreiber der Serviceeinrichtung deren Bereitstellung oder andere Bahnunternehmen werden dafür beauftragt. Der Verschub wird generell getrennt von anderen Leistungen verrechnet. Eine Ausnahme bildet hier die Slowakei: Dort werden Verschubleistungen bereits über den Basispreis verrechnet, sie sind also inkludiert.

Weitere Terminal-Leistungen betreffen die Abstellung und Lagerung von Containern für den Zeitraum zwischen Anlieferung und Abholung. In einigen Terminals ist die Lagerung für einen kurzen Zeitraum im Basispreis inbegriffen. Darüber hinaus bieten einige Terminals beispielsweise auch die Instandhaltung und Wartung von Containern sowie deren Kühlung und Heizung oder das Abwiegen an.

ENTGELT FÜR DEN UMSCHLAG VON CONTAINERN

Die Entgelte für den Umschlag variierten im Ländervergleich zwischen 15 und 50 Euro je Umschlag. Das durchschnittliche Entgelt betrug 34,55 Euro pro Umschlag. Das Terminal im slowenischen Hafen Koper stellt mit rund 121 Euro je Umschlag einen Ausreißer nach oben dar.

In den meisten Terminals wird die Basisleistung (Umschlag von Containern) entbündelt von anderen Leistungen angeboten. Weitere Leistungen und deren Erfassung variieren, z. B. ist die Lagerung von Containern in Spanien und Litauen im Containerumschlag enthalten.

Die Unterschiede bei den Entgelten sind teilweise auf die damit verbundenen Leistungen zurückzuführen.

Das ausführliche Arbeitspapier ist auf der Website von IRG-Rail unter <https://www.irg-rail.eu/download/5/745/IRG-Rail2011-OverviewofChargesandChargingprinciplesforFreightTerminals.pdf> abrufbar.

Änderungen bei den Weegeentgelten

Die COVID-19-Pandemie hat seit ihrem Ausbruch in Europa im März 2020 maßgebliche Auswirkungen auf den Eisenbahnmarkt. Ein Rückgang der Nachfrage im Güterbereich und erhebliche Einbrüche bei den Fahrgastzahlen im Personenverkehr haben für Eisenbahn(verkehrs)unternehmen nach wie vor schwerwiegende (Liquiditätsengpässe) und teilweise sogar existenzbedrohende (Insolvenzrisiken) Auswirkungen.

Um die Folgen der Pandemie auf Eisenbahnverkehrsdienste abzufedern, wurde die VO (EU) 2020/1429/EU (Verordnung) zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs erlassen. Gemäß dieser Verordnung wurden den europäischen Mitgliedstaaten im Bezugszeitraum (1. März bis 31. Dezember 2020) Möglichkeiten der Unterstützung von Eisenbahnverkehrsunternehmen eingeräumt.

Art 2 sieht mehrere Maßnahmen für die Unterstützung von betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen vor: Diese umfassen die Ermäßigung, den Erlass oder die Stundung von Entgelten für das Mindestzugangspaket einerseits und für vorgehaltene Fahrwegkapazität (Trassen) andererseits. Anhand dieser Rechtsvorschrift können Mitgliedsländer ihren Infrastrukturbetreibern also gestatten, die Entgelte auf Basis der direkten Kosten (Art 31 Abs 3), die Aufschläge auf einige oder alle Marktsegmente (Art 32 Abs 1) und die Entgelte für die Vorhaltung von Fahrwegkapazität (Art 36 Satz 3) – jeweils gestützt auf RL 2012/34/EU – zu erlassen, zu ermäßigen oder zu stunden. All das hat unter Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen und auf transparente, objektive und nicht diskriminierende Weise zu geschehen. In weiterer Folge wurden die Mitgliedstaaten dazu ermächtigt, den Infrastrukturbetreibern die daraus entstandenen finanziellen Einbußen auszugleichen.

Die Verlängerung des Bezugszeitraums ist in Art 5 Abs 2 vorgesehen: Sofern die Kommission anhand der von den Infrastrukturbetreibern übermittelten Daten einen anhaltenden Rückgang des Eisenbahnverkehrs gegenüber dem Vorjahr feststellt, ist sie dazu ermächtigt, eine solche Verlängerung zu erwirken. Von dieser Ermächtigung hat sie schlussendlich Gebrauch gemacht und den Bezugszeitraum im Dezember 2020 mithilfe der delegierten VO (EU) 2020/2180 bis 30. Juni 2021 verlängert.

In Österreich wurde in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) der ÖBB-Infrastruktur für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 von der Erlassung von Entgelten Gebrauch gemacht. Es wurde die vorübergehende Aussetzung der Entgelte – sowohl jener auf Basis der direkten Kosten als auch der Aufschläge – für die Marktsegmente „eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“, „Güterverkehr manipuliert“ und „Güterverkehr nicht manipuliert“ festgelegt.

Für die Marktsegmente des Güterverkehrs wurden die Entgelte rückwirkend ab 1. März 2020 erlassen. Die Verkehre des Marktsegments des eigenwirtschaftlichen Personenverkehrs wurden mit 8. Oktober 2020 von den Entgelten befreit. Bereits zuvor wurden die Personenfernverkehrsdienste zwischen Wien und Salzburg (Mehrzahl der eigenwirtschaftlichen Fernverkehre) vorübergehend durch eine fortlaufende gemeinwirtschaftliche Notvergabe betrieben (siehe Kapitel „Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen“).

Die Befreiung von Entgelten wurde in den SNNB der ÖBB-Infrastruktur mit 30. Juni 2021 befristet.

Pünktlichkeit im Bahnverkehr

Pünktlichkeit ist im Schienenverkehr ein wichtiges Thema und gekennzeichnet durch das Einhalten festgelegter Zeiten. Neben mit der Bahn transportierten Gütern sollten pendelnde Personen ebenso pünktlich am Ziel sein wie etwa Touristinnen und Touristen, die möglicherweise einen Anschluss im Umsteigebahnhof erreichen wollen. Vor allem der großteils umgesetzte integrierte Taktfahrplan erfordert eine hohe Pünktlichkeit, damit alle Umsteigemöglichkeiten wahrgenommen werden können. Störungen auf einzelnen Streckenabschnitten des engmaschigen und vertakteten Bahnnetzes können sich wie ein Dominoeffekt auf das gesamte Netz auswirken. Unpünktliche Züge verursachen sowohl durch betriebliche Mehraufwendungen (wie beispielsweise erhöhte Stromkosten aufgrund höherer Geschwindigkeiten, wenn Züge die Verspätungen wieder aufholen müssen) als auch wegen Entschädigungszahlungen an Fahrgäste zusätzliche Kosten für Unternehmen.

PÜNKTLICHKEITSSTATISTIK 2020

Die statistische Grundlage bilden die Ankünfte aller Züge in allen Verkehrsstationen. Somit werden ausgefallene Züge ebenso wenig in der Statistik erfasst wie Züge, die im Schienenersatzverkehr geführt werden.

Pünktlichkeit wird als Schwellenwert definiert, der im Fall der ÖBB-Infrastruktur für den Personenverkehr fünf Minuten und 29 Sekunden nicht übersteigen darf. Da die meisten Züge im Nahverkehr unterwegs sind, korrelieren diese Werte sehr stark mit jenen aller Züge Österreichs. Die Pünktlichkeit der Züge spiegelt abgeschwächt auch die Pünktlichkeit der Reisenden wider, die mitunter durch einen unpünktlichen Zug beim Umsteigen den Anschlusszug verpassen.

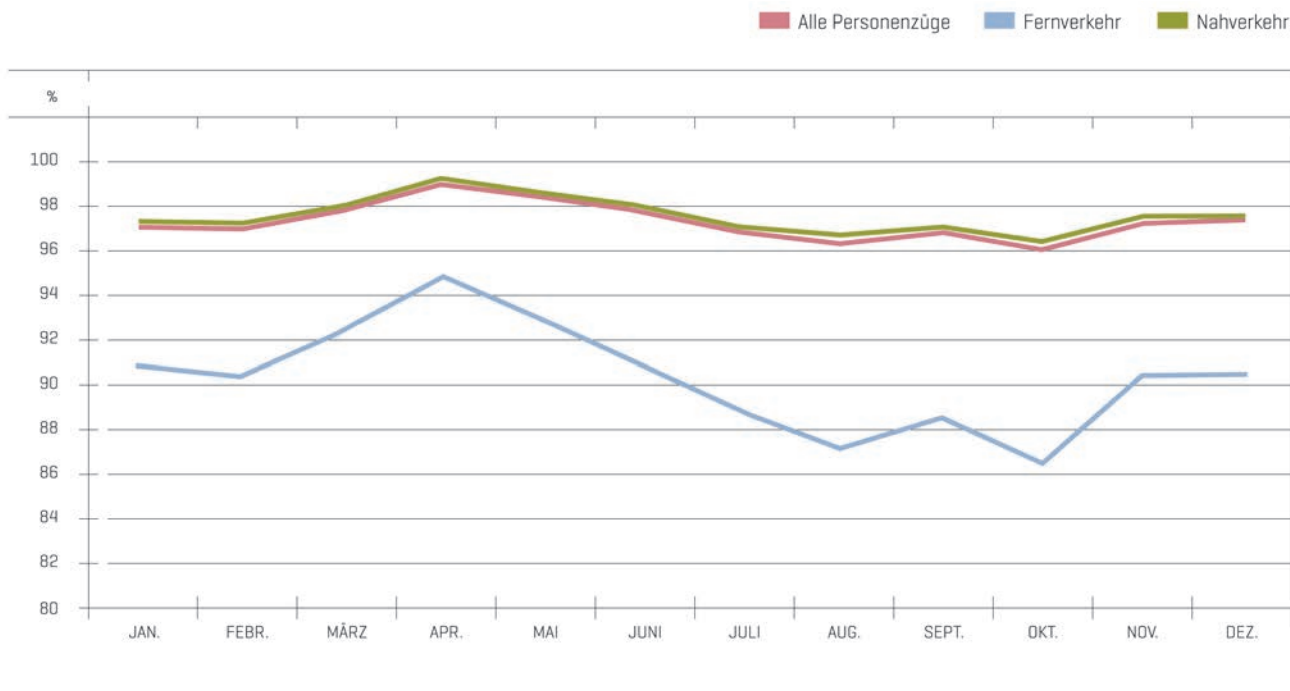


Abb. 1: Vergleich der Pünktlichkeit der Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und aller Personenzüge 2020 im ÖBB-Netz. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

PERSONENNAHVERKEHR PÜNKTLICHER ALS PERSONENFERNVERKEHR

Im gesamten schienengebundenen Personenverkehr war die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2020 mit 97,2 Prozent deutlich höher als im Vorjahr mit 95,2 Prozent.

Die Statistik wird durch die bis zu 4.520 täglichen Nahverkehrszüge wesentlich stärker beeinflusst als durch die 290 Fernverkehrszüge, die täglich unterwegs sind. Der Nahverkehr konnte 2020 eine Pünktlichkeit von 97,5 Prozent erreichen (2019: 95,7 Prozent). Unter Berücksichtigung der spontan ausgefallenen Züge (z. B. Lokscha den während einer Zugfahrt) ergab sich eine Pünktlichkeit von 96,8 Prozent. Die Monate mit den meisten pünktlichen Personennahverkehrszügen waren pandemiebedingt (da das Zugaufkommen insgesamt zurückgegangen ist) die Monate April und Mai 2020 mit mehr als 98 Prozent. In allen Auswertungen werden Zugausfälle (vorab bekannte Ausfälle, etwa aufgrund einer Baustelle) ebenso wie Züge, die im Schienenersatzverkehr geführt werden, nicht berücksichtigt.

Im Personenfernverkehr ist die Pünktlichkeit durch die internationale Vernetzung geringer als im Nahverkehr. 2020 waren u. a. verspätete Grenzübergaben von Tschechien, Deutschland und Italien sowie Baumaßnahmen dafür ursächlich. Im Vorjahr lag die Pünktlichkeit im Fernverkehr pandemiebedingt sowie durch den Ausfall einiger Züge mit 90,2 Prozent deutlich höher als 2019 mit 85,9 Prozent. Der pünktlichste Monat war der April mit 94,8 Prozent, gefolgt vom Mai mit 93 Prozent.

Streckenweise in Bezug auf ÖBB-Züge betrachtet, verzeichnete die täglich von 20 ÖBB-Fernverkehrszügen befahrene Tauernstrecke 2020 mit 91,6 Prozent sehr gute Pünktlichkeitswerte. Auf der Weststrecke waren im Vorjahr im Schnitt täglich 120 ÖBB-Züge mit einer Pünktlichkeit von 89,2 Prozent unterwegs. Im nationalen und internationalen Nachtzugverkehr waren im Durchschnitt innerhalb Österreichs 25 ÖBB-Züge täglich geplant, die im ÖBB-Netz eine Pünktlichkeit von 85,2 Prozent erreichten. Ein Teil der Züge fiel jedoch pandemiebedingt temporär aus.

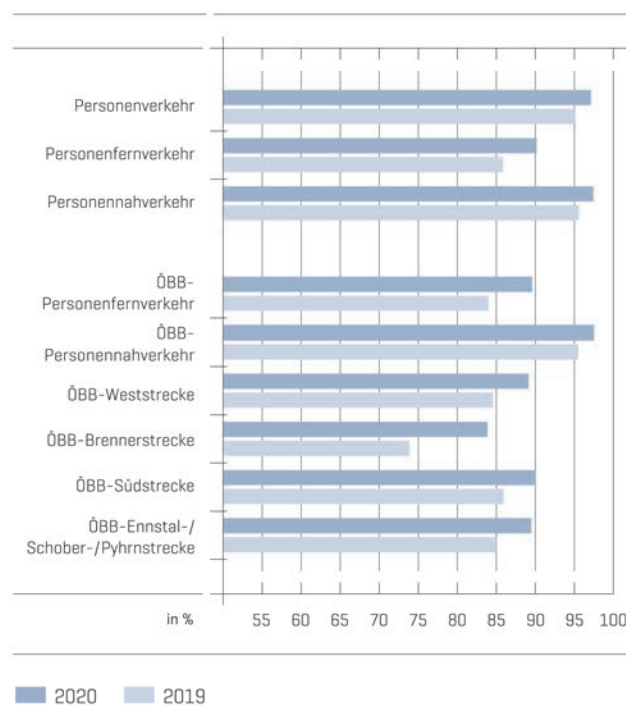


Abb. 2: Pünktlichkeit österreichweit [Fern-, Nahverkehr und gesamt] sowie im ÖBB-Fernverkehr [nach Strecken und gesamt] und ÖBB-Nahverkehr [gesamt] 2019 und 2020 [Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

PÜNKTLICHKEIT IM WETTBEWERB

Interessant ist der Pünktlichkeitsvergleich auf Strecken mit mehreren Mitbewerbern. Auf der Weststrecke gibt es seit Ende 2011 neben der ÖBB-Personenverkehr auch die WESTbahn, die Fernverkehrszüge anbietet. Diese Züge verkehren seit Dezember 2019 ausschließlich vom Bahnhof Wien West zum Hauptbahnhof Salzburg.

Pandemiebedingt übernahm die WESTbahn auf Basis von drei Notvergaben (ab April 2020) jeden zweiten Taktzug der ÖBB-Personenverkehr und bediente damit die Knoten Wien Meidling, St. Pölten, Amstetten, Linz, Attnang-Puchheim und Salzburg. Daher war und ist das Angebot der WESTbahn durch die Notvergabe mit jenem der ÖBB-Personenverkehr fahrplantechnisch in den Taktknoten mit dem Regionalverkehr abgestimmt. Im Verspätungsfall werden Anschlüsse jedoch gegenseitig nicht abgewartet.

Bis 2019 ist die Pünktlichkeit der WESTbahn zurückgegangen. Durch das geringere Verkehrsangebot, die Integration in den Takt und den Rückgang an Fahrgästen erreichte die WESTbahn im Vorjahr eine Pünktlichkeit von 95,2 Prozent.

Seit Mitte Dezember 2019 fährt das tschechische Bahnunternehmen RegioJet in Österreich in Kooperation mit der WESTbahn (davor bestand eine Kooperation mit der Graz-Köflacher Bahn). Die Fernverkehrszüge von Prag nach Wien erreichten 2020 eine Pünktlichkeit von 52,5 Prozent. Verspätungsursachen waren vor allem die hohe Dichte an Zügen östlich von Prag und eine Großbaustelle südlich von Brünn.



- ÖBB-Personenfernverkehr Weststrecke
- ÖBB RJX*
- WESTbahn Weststrecke
- RegioJet

Abb. 3: Pünktlichkeit der Bahnunternehmen auf der Weststrecke 2012 bis 2020 und des RegioJets [Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

* RJX umfassen jene RJ-Verbindungen, die für den Abschnitt Hauptbahnhof Wien bis Hauptbahnhof Salzburg zwei Stunden und 22 Minuten benötigen.

PÜNKTLICHKEIT IM GÜTERVERKEHR

Im Güterverkehr gibt es wesentlich mehr Verflechtungen mit dem Ausland als im Personenverkehr. Hinzu kommt die Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern, die für den Vor- bzw. Nachlauf benötigt werden. So müssen beispielsweise Züge in Terminals und Häfen auf Frachten warten, die mit dem Schiff kommen. Im Güterverkehr lag die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2020 bei 81,7 Prozent, wobei hier als Grenzwert (ab dem ein Zug als verspätet gilt) 30 Minuten festgelegt wurden.

Die Rail Cargo Austria war 2020 z. B. mit ihren planmäßigen Einzelwagenverkehren zwischen den Verschubknoten (Wien, Linz, Wels, Salzburg, Hall in Tirol, Graz, Bruck an der Mur und Villach) und bei den Ganzzugverkehren mit 84,5 Prozent pünktlicher als ihre Mitbewerber, die deutlich mehr Ad-hoc-Verkehre führten. Der pünktlichste Monat der Rail Cargo Austria war der April 2020 mit 90,8 Prozent. Differenziert man nach Zugarten, so war der Einzelwagenverkehr mit 85,3 Prozent pünktlicher als die Rollende Landstraße mit 76,3 Prozent und deutlich pünktlicher als der kombinierte Wagenladungsverkehr mit 57,3 Prozent. Pünktlicher waren Ganzzüge (wie Kohle-, Koks- oder Erzzüge) mit 66,9 Prozent.

VERSPÄTUNGSURSACHEN

Im Personenverkehr verursachte 2020 der Infrastrukturbetreiber mit 40 Prozent die meisten Verspätungen, wobei Ursachen Weichen- und Signalstörungen oder Stellwerksprobleme sein können. Zu diesen Anlagenstörungen kamen noch Verspätungen aufgrund von Wartungs-, Inspektions- oder Erneuerungsarbeiten an Infrastrukturanlagen hinzu.

30 Prozent aller Verspätungen gingen auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst zurück, etwa durch Defekte bei Fahrzeugen wie Traktionsstörungen, Probleme bei der Bereitstellung von Garnituren und Türstörungen. Seitens der Infrastruktur ergaben sich im Vorjahr 29 Prozent der Verspätungen beim Personenverkehr durch Weichen- und Signalstörungen oder Stellwerksprobleme.

Unpünktlichkeit kann aber auch durch externe Einflüsse wie betriebsfremde Personen im Gleisbereich, Unwetter- oder Rettungseinsätze hervorgerufen werden – dieser Faktor lag im Personenverkehr 2020 mit 16 Prozent deutlich

niedriger als 2019 mit 24 Prozent. Nachbarbahnen verursachten schlussendlich weitere 15 Prozent der Verspätungen im Personenverkehr.

Im Personenfernverkehr war 2020 die Hauptursache für Verspätungen der Infrastrukturbetreiber mit 31 Prozent, gefolgt von Verspätungen im Ausland mit 26 Prozent und selbst verursachten Verspätungen mit 26 Prozent.

Im Güterverkehr waren die Eisenbahnverkehrsunternehmen 2020 für 47 Prozent der Verspätungen selbst verantwortlich, weitere 34 Prozent entstanden durch europäische Nachbarbahnen. 17 Prozent aller letztjährigen Verspätungen im Güterverkehr verursachte der Infrastrukturbetreiber. Die externen Ursachen bewegten sich im minimalen Bereich.

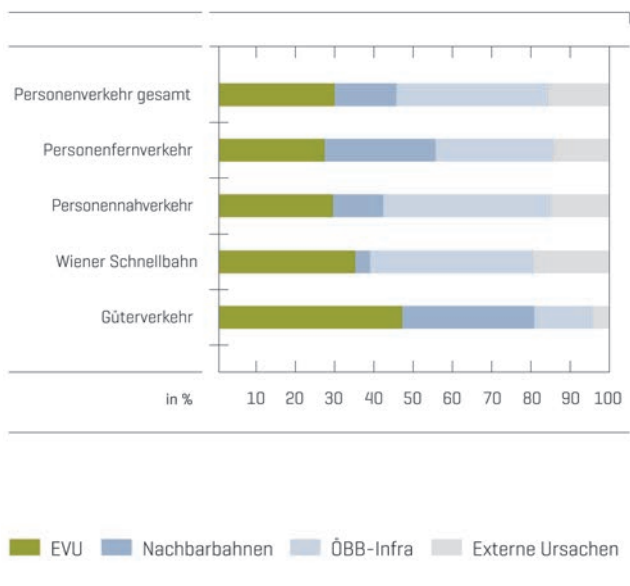


Abb. 4: Verspätungsursachen nach Verkehrsarten 2020 (Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden).
Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

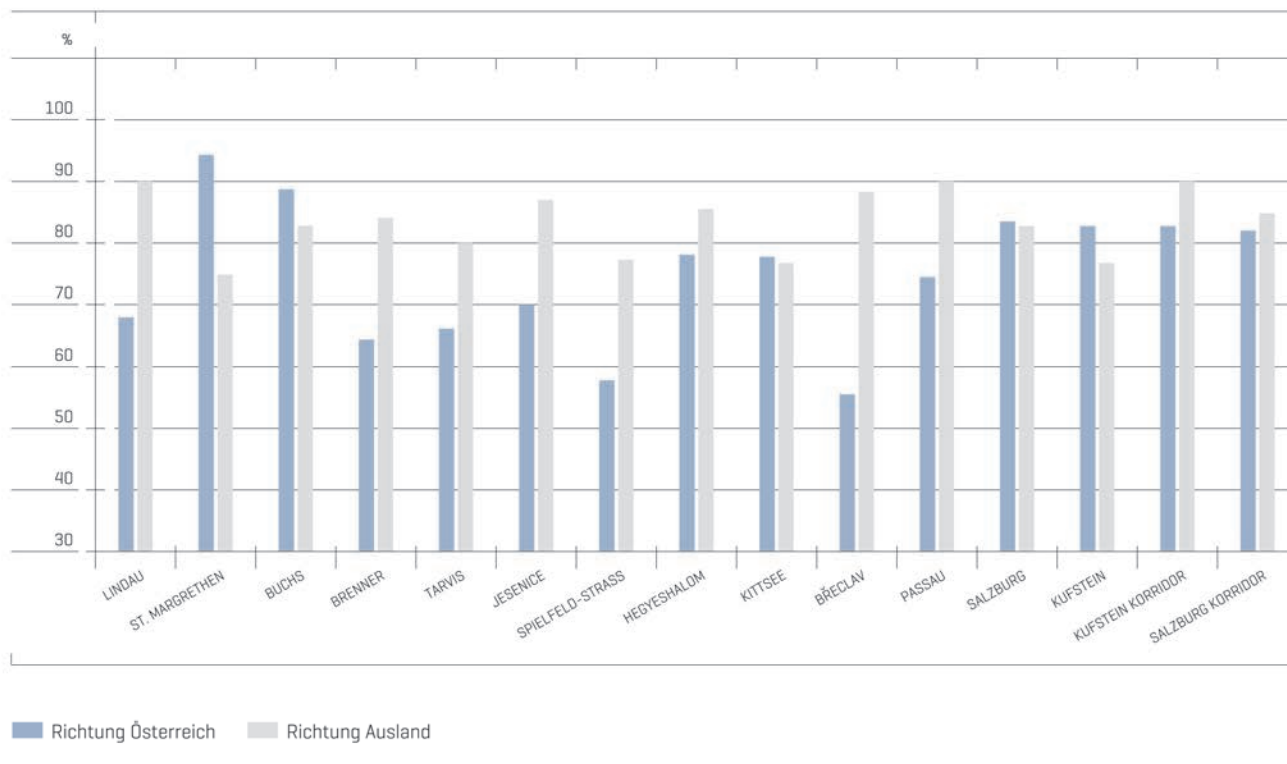


Abb. 5: Pünktlichkeit des gesamten Personenfernverkehrs bei der Grenzübergabe 2020 (Messung der österreichischen Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden). Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

HERAUSFORDERUNGEN IM GRENZVERKEHR

Über 13 Grenzübergänge werden täglich internationale Fernverkehre von Österreich aus und nach Österreich geführt. 2020 zeigte sich eine Veränderung bei der Pünktlichkeit der vom Ausland übergebenen Züge. So erreichte nur etwa jeder zweite aus Tschechien kommende Zug (55,9 Prozent) Österreich pünktlich über den Grenzübergang Břeclav, der Grenzübergang Spielfeld-Straß wies eine Pünktlichkeit von 58,3 Prozent auf. Die durchschnittliche Verspätung dieser genannten Züge machte rund sieben bis neun Minuten aus.

Des Weiteren verzeichneten die Grenzübergänge Passau, Brenner und Jesenice bei der Einreise eine Pünktlichkeit von weniger als 70 Prozent. Einmal mehr waren 2020 die pünktlichsten Grenzübergänge jene von der Schweiz (Buchs und St. Margrethen) nach Österreich.

Auffallend ist, dass die Pünktlichkeit bei der Ausreise bei knapp zwei Drittel der Grenzübergänge besser ist als bei der Einreise. Eine deutliche Ausnahme bilden die beiden Grenzübergänge in die Schweiz, dort sind die einreisenden Züge wesentlich pünktlicher. Die Grenzübergänge Salzburg und Kufstein haben zweierlei Bedeutung – einerseits im Fernverkehr nach München und andererseits im Korridorverkehr, der von Ostösterreich kommend über deutsches Staatsgebiet nach Tirol und Vorarlberg geführt wird. Bei den Korridorzügen ist kein Ein- und Aussteigen in Deutschland gestattet.

Die Auswertungen zeigen für den Korridor in Kufstein eine geringere Pünktlichkeit bezüglich der an der Grenze nach Österreich übergebenen Korridorzüge. So erreichten 2020 beispielsweise die Fernverkehrszüge von Vorarlberg nach Wien bei Kufstein die Grenze nach Deutschland mit einer Pünktlichkeit von 90,3 Prozent. Nach einer Fahrzeit von 70 Minuten durch Bayern wurden diese Züge in Salzburg nur mehr mit einer Pünktlichkeit von 82,8 Prozent an der Grenze von Deutschland nach Österreich übergeben.

¹ Internationaler Eisenbahnverband (2007): Austausch von Daten über den Lauf internationaler Reise- und Güterzüge zwischen Betreibern der Infrastruktur zur Durchführung von Qualitätsanalysen.

Im Gegensatz dazu konnte der österreichische Infrastrukturbetreiber die Pünktlichkeit der Fernverkehrszüge von München nach Italien verbessern. Züge aus Deutschland passierten im Jahr 2020 die Grenze mit einer Pünktlichkeit von 83,2 Prozent und erreichten 80 Minuten später die italienische Grenze mit einer Pünktlichkeit von 84,3 Prozent.

PERFORMANCE REGIME

Das Performance Regime ist ein leistungsabhängiger Entgeltbestandteil i. S. v. § 67h EISbG (Eisenbahngesetz), der Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Eisenbahninfrastruktur bietet. Um den im Performance Regime angeführten Anreizen gerecht zu werden, werden die Verspätungen aller Zugläufe erhoben und den jeweiligen Verspätungsursachen zugewiesen.

Berücksichtigt wurden dabei Verspätungen von mehr als zehn Minuten im Reiseverkehr und mehr als 60 Minuten im Güterverkehr. Diese Abweichungen werden auf Basis UIC 450-2¹ kodiert, wodurch die jeweilige Verspätung dem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber zugeordnet bzw. als neutrale Ursache gewertet wird. Die Zuschreibung der Verspätungsursache erfolgt einseitig durch den Infrastrukturbetreiber.



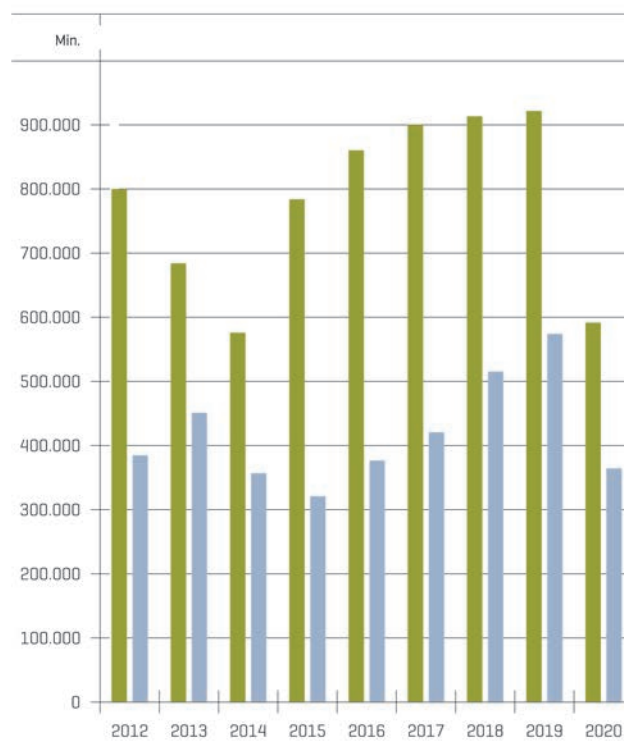
Legend:
■ Zahlung des EVU
■ Zahlung des EIU
■ Zahlungsdifferenz an EIU

Abb. 6: Zahlungen aus dem Performance Regime für die Jahre 2011–2020. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Im Jahr 2020 verursachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit 597.697 Minuten oder rund 10.000 Stunden mehr Verspätungen als der Infrastrukturbetreiber mit 366.413 Minuten oder rund 6.100 Stunden. Durch das pandemiebedingt geringer belastete Eisenbahnnetz ergaben sich gegenüber dem Vorjahr 37 Prozent weniger Verspätungsminuten beim Infrastrukturbetreiber. Dies korreliert mit 35 Prozent weniger Verspätungsminuten der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Entgelt beträgt lediglich knapp 61 Cent je Verspätungsminute.

Die Abrechnung für 2020 zeigt, dass die ÖBB-Infrastruktur den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Verspätungen eine Abgeltung in Höhe von insgesamt 222.023 Euro zahlen musste.

362.630 Euro mussten die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Gegenzug dafür an die ÖBB-Infrastruktur entrichten.



Legend:
■ Verspätungsminuten EVU
■ Verspätungsminuten ÖBB-Infra

Abb. 7: Abgerechnete Verspätungsminuten aus dem Performance Regime für ausgewählte Jahre 2012–2020. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Neues von den Güterkorridoren

ERFAHRUNGEN UND NEUE ENTWICKLUNGEN

Im Berichtszeitraum 2020 wurde die Güterverkehrskorridor-VO (EU) 913/2010¹ (Verordnung) evaluiert. Die Europäische Union (EU), konkret die Generaldirektion Mobilität und Verkehr (DG MOVE), hatte zu diesem Zweck bereits 2019 mit einer Erhebung unter den verschiedenen Akteuren des Eisenbahnsektors (einschließlich der Regulierungsbehörden) begonnen.

Die Veröffentlichung der Ergebnisse ist 2021 zu erwarten. Jedoch ließen Vertreterinnen und Vertreter der Europäischen Kommission bereits durchblicken, dass hinsichtlich der Erreichung der Ziele, die mit der Einrichtung der Güterkorridore verbunden worden waren, noch großer Handlungsbedarf besteht. Dementsprechend hat die Europäische Kommission in ihrer im Dezember 2020 veröffentlichten Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität² angekündigt, die Überarbeitung der Verordnungen betreffend die Schienengüterkorridore und die TEN-V-Kernnetzkorridore vorschlagen zu wollen. Da die Güterverkehrskorridor-Verordnung in der RL 2012/34/EU (Richtlinie; Neufassung), dem sogenannten Recast, wurzelt, soll auch diese überarbeitet werden.

Die genannten Adaptierungen würden – und das ist durchaus beabsichtigt – auch die Lösung einer zweiten Herausforderung, mit der die Europäische Kommission 2020 intensiv befasst war, erlauben. Dabei geht es um die Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Projekts TTR (Timetabling Process Redesign)³ im Vollausbau. In der oben genannten Strategie steht dazu, dass die Kommission vorschlagen wird, die Regeln für die Zuweisung der Fahrwegkapazität (Trassen) im Einklang mit dem laufenden Projekt zur Neufestlegung der Fahrpläne zu verbessern. Damit sollen zusätzliche flexible Zugtrassen bereitgestellt werden. Die Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), das Netzwerk der europäischen Eisenbahnregulierungsbehörden, hat auch 2020 immer wieder darauf hingewiesen, dass die im TTR vorgesehenen Maßnahmen keine ausreichende Basis in der geltenden Rechtslage haben.

DG MOVE war also 2020 damit befasst, den rechtlichen Rahmen für TTR zu schaffen. Mit einer Änderung von Anhang VII der RL 2012/34/EU durch einen delegierten Rechtsakt wäre es nicht getan gewesen. Eine solche Änderung hätte auch die Kompetenzen, die der Europäischen Kommission in Art 43 Abs 2 der Richtlinie gewährt werden, überstiegen. Eine Neufassung von Anhang VII war noch im Jahr zuvor als gangbarer Weg gesehen worden, um die Umsetzung von TTR rechtlich zu ermöglichen.

2020 trieben die Initiatoren RailNetEurope (RNE)⁴ und Forum Train Europe (FTE)⁵ das TTR-Projekt, mit dem die Trassenvergabe künftig effizienter gestaltet werden soll, weiter voran. Wie bereits in den Jahren davor setzten sich die europäischen Eisenbahnregulierungsbehörden ebenfalls intensiv mit TTR auseinander. TTR ist grundsätzlich kein auf die Güterkorridore beschränktes Projekt, im Endausbau sieht es die Implementierung im gesamten europäischen Eisenbahnnetz vor und schließt auch den Personenverkehr mit ein. Das Projekt wird in diesem Kapitel dargestellt, weil der erste Implementierungsschritt Pilotprojekte auf Teilen bestehender

Güterkorridore umfasst. Es sind dies zum einen die Abschnitte Antwerpen–Rotterdam (Rail Freight Corridor/RFC 2) und Mannheim–Miranda de Ebro (RFC 4). Zum anderen wird das dritte Pilotprojekt auf dem Abschnitt München–Verona des Skandinavisch-Mediterranen Güterkorridors (RFC 3), der auch durch Österreich führt, abgewickelt. Außerdem wurde 2020 der ab dem Fahrplanjahr 2021 beginnende TTR-Pilotversuch auf der Strecke Břeclav–Tarvisio–Boscoverde/Jesenice/Spielfeld-Straß des ÖBB-Netzes (Teil des RFC 5) weiter vorbereitet. Dazu wurde der Pilotversuch in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) 2021 der ÖBB-Infrastruktur aufgenommen und kurz erwähnt (siehe dort Punkt 4.3.1.2).

Im Detail sieht das TTR-Projekt Optimierungsmaßnahmen bei den Abläufen zur jährlichen Fahrplanerstellung vor:

Der Fahrplan für den Personenverkehr soll bereits im Juni vor dem jeweiligen Fahrplanwechsel im Dezember feststehen. Des Weiteren werden Kapazitätsreserven für den Güterverkehr freigehalten, die zusätzlich zu den im April des jeweiligen Jahres beantragten Trassen zur Verfügung stehen und frühestens im August angefragt werden können. Nach dem Fahrplanwechsel im Dezember soll auch noch eine Kapazitätsreserve für Ad-hoc-Verkehre bereitgehalten werden.

Der TTR-Bestellprozess wird seit 2018 auf den oben genannten Güterkorridoren einem Praxistest unterzogen. Seit damals beschäftigen sich auch zwei Arbeitsgruppen von IRG-Rail federführend mit diesem Projekt. Im Jahr 2020 wurde klar, dass es sich bei den Pilotversuchen weniger um Tests, sondern vielmehr um erste Implementierungsschritte des Projekts handelte und handelt.

RNE beabsichtigt, ab der Fahrplanperiode 2021 im Rahmen der TTR-Pilotversuche sogenannte Commercial Conditions zu testen. Darunter verstehen die Zuständigen bei RNE Trassenänderungs- und Trassenstornogebühren. Diese sind in den einzelnen europäischen Staaten aktuell sehr unterschiedlich und es gibt keine einheitliche Definition, was unter Stornierung zu verstehen ist. Daher strebt RNE ein einheitliches Modell an. Die Commercial Conditions wurden auch im Rahmen von Arbeitstreffen bei IRG-Rail thematisiert, vorrangig in der Arbeitsgruppe „Netzzugang“. 2020 fanden zum Thema TTR mehrere Treffen mit Vertreterinnen und Vertretern von RNE und im September mit Vertreterinnen und Vertretern von FTE statt.

¹ Verordnung [EU] 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

³ Siehe auch: <http://www.rne.eu/sales-timetabling/ttr>.

⁴ Netzwerk europäischer Infrastrukturbetreiber und der Güterverkehrskorridore, siehe www.rne.eu.

⁵ Organisation europäischer Eisenbahnverkehrs- und Dienstleistungsunternehmen mit dem Ziel, den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zu fördern, siehe www.forumtraineurope.eu.

Serviceeinrichtungen und Anschlussbahnen

SERVICEEINRICHTUNGEN

Durch den Recast zum 1. Eisenbahnpaket, RL 2012/34/EU (Richtlinie), sind die Serviceeinrichtungen verstärkt in den Fokus der Regulierungsbehörden gerückt. Daher wurde in der jährlichen Erhebung der Schienen-Control auch die Anzahl wesentlicher Serviceeinrichtungen abgefragt, um eine Marktübersicht zu erhalten.

Art der Serviceeinrichtung	Anzahl	davon ÖBB-Konzern
Verkehrsstationen	1.440	1.043
Vorheizanlagen ¹	46	46
- mit Vorheizständer	511	511
Wasch- und Reinigungsanlagen	11	7
Entsorgungsanlagen	11	11
Eisschutzanlagen	1	1
Autoreisezuganlagen	4	4
Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme	34	27
Zugbildungseinrichtungen	139	139
Ladestellen	540	491
Brückenwaagen	29	29
Mattengleise	114	111
Verschubbahnhöfe	105	102
Güterterminals	16	8
Instandhaltungseinrichtungen	32	23
Häfen	5	0

Tabelle 1: Art und Anzahl der Serviceeinrichtungen (insgesamt und ÖBB-Konzern) 2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

¹ Vorheizanlagen dienen der Heizung und Klimatisierung von Personenwagen, wobei jede Vorheizanlage mehrere Heizständer hat.

Die meisten der in Tabelle 1 angeführten Serviceeinrichtungen wurden 2020 von Eisenbahnunternehmen betrieben, wenige von anderen Unternehmen (z. B. acht Güterterminals, wie das Terminal Enns oder das Terminal Salzburg Lieferung). Die ÖBB-Infrastruktur war im Vorjahr Betreiber von acht Güterterminals: Wien Süd, St. Michael, Villach, Wels, Salzburg, Wörgl, Wolfurt und Brennersee. Fünf Terminals sind für die Be- und Entladung der Rollenden Landstraße geeignet. Die Steiermärkischen Landesbahnen führen das Cargo Center Graz südlich von Graz. Die von sonstigen Unternehmen bewirtschafteten Güterterminals befinden sich in Enns, Salzburg Lieferung, Krems, Linz Stadthafen, Hafen Freudenau, Bludenz, Hall in Tirol und Kapfenberg.

1.043 Personenbahnhöfe und -haltestellen betrieb die ÖBB-Infrastruktur im Jahr 2020, der Rest entfiel auf sonstige Infrastrukturbetreiber. Im Rahmen der Bahnhofsoffensive sowie des Ausbaus der Infrastruktur wurden u. a. die Stationen Kapfenberg, Vils und Wernstein modernisiert. Seit Mitte Dezember 2020 gibt es keine Halte mehr in der Station Weikendorf, die sich zwischen Gänserndorf und Marchegg befand. Die NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H.) stellte einen Teil der Ybbstalbahn ein, womit die Halte in Vogelsang und Gstadt entfielen. Im Stadtgebiet von Waidhofen an der Ybbs wurde die Haltestelle Kupferschmiedgasse neu gebaut. Von den 105 Verschubbahnhöfen gehören 102 zur ÖBB-Infrastruktur; darunter fallen auch die acht Großverschiebebahnhöfe in Wien Kledering, Linz, Wels, Salzburg Gnigl, Hall in Tirol, Wolfurt, Graz Gösting und Villach Süd.

RÜCKGANG DES TREIBSTOFFVERBRAUCHS

2020 betrieb die ÖBB-Produktion 27 Tankstellen. Eine Erhebung des Treibstoffverbrauchs zeigt für das letzte Jahrzehnt einen deutlichen Verbrauchsrückgang. Wurden 2010 noch 45,6 Millionen Liter Dieselöl abgegeben, sank die Menge zehn Jahre später um etwa 26 Prozent auf 33,6 Millionen Liter.

Neben der ÖBB-Produktion betreiben auch noch beispielsweise die Graz-Köflacher Bahn und die Steiermärkischen Landesbahnen für ihre Streckennetze Tankstellen.

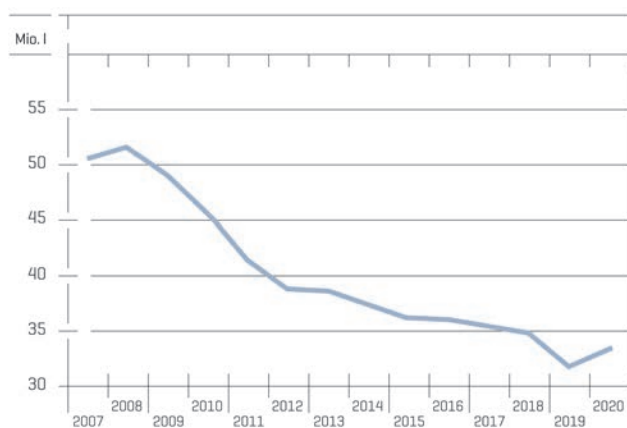


Abb. 1: An den Tankstellen der ÖBB-Produktion abgegebene Menge an Dieselöl 2007–2020. Quelle: ÖBB-Produktion, Auswertung Schienen-Control.

23 der 32 Instandhaltungseinrichtungen gehörten im Berichtsjahr zur ÖBB-Technische Services, der Rest entfiel auf andere Eisenbahnunternehmen. In Instandhaltungseinrichtungen erfolgen die Wartung und die Ausbesserung von Schienenfahrzeugen. Es werden leichte Instandsetzungsarbeiten in 18 Standorten und schwere Instandsetzungsarbeiten in fünf Standorten – zum Teil rund um Uhr – angeboten. Die elf Wasch- und Reinigungsanlagen dienen vor allem dem Personenverkehr zur Außenreinigung der Personenwagen; die Anlage in Wien Westbahnhof wird von der WESTbahn betrieben. Mattengleise ermöglichen Kraftfahrzeugen die Zufahrt auf Gleisanlagen, womit die Verkehrsflächen von beiden Verkehrsträgern, Schiene und Straße, genutzt werden können. Vorheizanlagen dienen der Heizung und Klimatisierung von Personenwagen, wobei jede Vorheizanlage mehrere Heizständer hat.

BEDEUTUNG DER DVO (EU) 2017/2177 FÜR BETREIBER VON SERVICEEINRICHTUNGEN

Seit 1. Juni 2019 gilt die DVO (EU) 2017/2177 (Durchführungsverordnung). Sie führt u. a. die Pflichten für die Betreiber von Serviceeinrichtungen näher aus, die in Anhang II Z 2–4 der RL 2012/34/EU (Recast) genannt sind. Diese Pflichten betreffen den Zugang, die Entgelte und die Veröffentlichung von Informationen über Serviceeinrichtungen und die darin erbrachten Leistungen.

Betreiber von Serviceeinrichtungen können eine Ausnahme von der Anwendung der Verordnung beantragen. Dazu ist ein Antrag an die Schienen-Control Kommission zu stellen und hinreichend zu begründen. Die Schienen-Control informierte im Dezember 2018 in einem Schreiben alle in Österreich tätigen Betreiber von Serviceeinrichtungen darüber. Mit 1. Jänner 2019 veröffentlichte die Schienen-Control Kommission außerdem als Orientierungshilfe auf der Website der Schienen-Control die Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen. Ebenda sind alle gewährten Ausnahmen einzusehen.

Im Rahmen der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), der Plattform der unabhängigen Eisenbahn-Regulierungsbehörden, befasste sich die Arbeitsgruppe „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ mit diesem Thema. Sie erfasste und kategorisierte alle in den Mitgliedsländern gestellten Anträge. Diese Arbeit wurde 2020 fortgesetzt.

ANSCHLUSSBAHNEN

Um dem langfristigen Anstieg des Güterverkehrs nachhaltig begegnen zu können, ist es u. a. ein Ziel der österreichischen Verkehrspolitik, Gütertransporte von der Straße auf die Schiene und das Schiff zu verlagern. Anschlussbahnen – Gleise, die direkt z. B. zu den Produktionshallen der Unternehmen führen – kommt dabei eine wesentliche Bedeutung zu.

Gemäß § 7 EisebG (Eisenbahngesetz) sind Anschlussbahnen Schienenbahnen, die den Verkehr einzelner oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen ermöglichen, wobei zwischen Anschlussbahnen mit und ohne Eigenbetrieb unterschieden wird.

DIE ÖSTERREICHISCHEN ANSCHLUSSBAHNEN IM ÜBERBLICK

2020 konnten vom Netz der ÖBB-Infrastruktur aus 936 Anschlussbahnen (nicht alle werden bedient) erreicht werden, 253 davon als Nebenanschlussbahnen. Das sind Anschlussbahnen, die nicht direkt an die Gleise der ÖBB-Infrastruktur anschließen, sondern über eine andere Anschlussbahn („verästelte Anschlussbahn“) verbunden sind. 2020 sind mit 25 Anschlussbahnen um fünf mehr als im Vorjahr gesperrt, alle anderen sind in Betrieb.

26 Prozent aller Anschlussbahnen befanden sich 2020 in Niederösterreich, 22 Prozent in Oberösterreich und 16 Prozent in der Steiermark. Mit einem Prozent aller Anschlussbahnen hatte das Burgenland den niedrigsten Anteil. Die im Südburgenland befindliche Anschlussbahn Heiligenkreuz ist die einzige Anschlussbahn Österreichs, die nur aus Ungarn erreichbar ist.

2020 wurden acht neue Anschlussbahnverträge zwischen der ÖBB-Infrastruktur und den Anschlussbahnbetreibern abgeschlossen. Darunter fallen auch die ehemaligen Regionalstrecken zwischen Mistelbach Lokalbahn und Hohenau sowie Oberwart und Großpetersdorf, die nun als Anschlussbahnen weiterbetrieben werden. Sieben Anschlussbahnverträge wurden gekündigt.

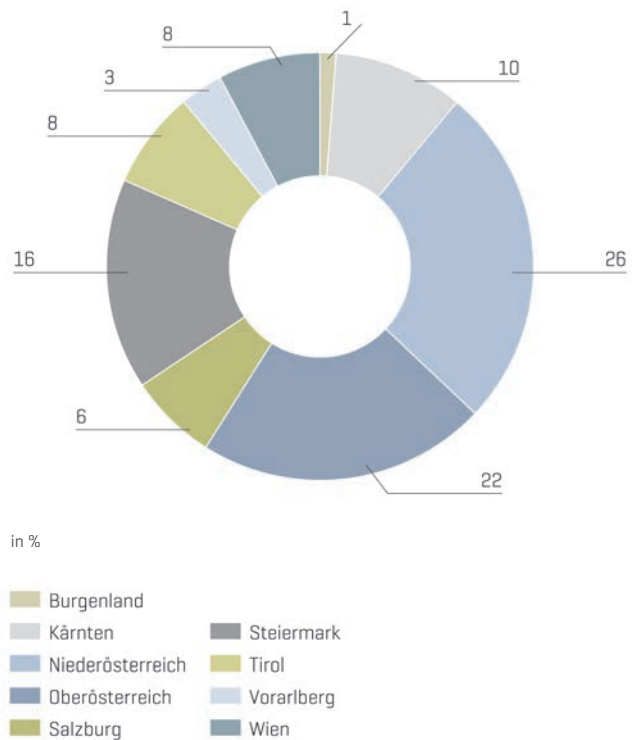


Abb. 2: Anschlussbahnen in Österreich nach Bundesländern 2020. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Auswertung Schienen-Control.

Im Bahnhof Linz Stadthafen gab es im Vorjahr 20 Anschlussbahnen (in Österreich hat sonst kein Bahnhof eine so große Anzahl). Linz Wegscheid verfügte 2020 über 16 und Laxenburg-Biedermannsdorf über 15 Anschlussbahnen.

AUFKOMMEN PANDEMIEBEDINGT GERINGER

Mit 1,21 Millionen Wagen wurden 2020 im Vergleich zum Vorjahr (2019: 1,36 Millionen) um rund elf Prozent weniger Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt.

Um die Bedienung der Anschlussbahnen finanziell attraktiv zu gestalten, wurde bereits Ende 2013 das Trassenentgelt für den Wagenladungsverkehr reduziert. Wagenladungsverkehre sind gemischte Güterzüge mit Transportgut, die neben Ladegleisen auch in den Anschlussbahnen be- und entladen werden können.

20 Anschlussbahnen, darunter u. a. voest Alpine Linz, Ennshafen und Linz Service GmbH, sorgten im Jahr 2020 für die Hälfte des gesamten Aufkommens. Acht Anschlussbahnen erbrachten ein Drittel des Aufkommens. Vier dieser Bahnen liegen in Oberösterreich und weitere drei in der Steiermark.

Aufkommensstärkste Anschlussbahn war wie in den Jahren zuvor die voest Alpine Linz, gefolgt von Ennshafen und der Linz Service, die den Handels- und Tankhafen betreibt.

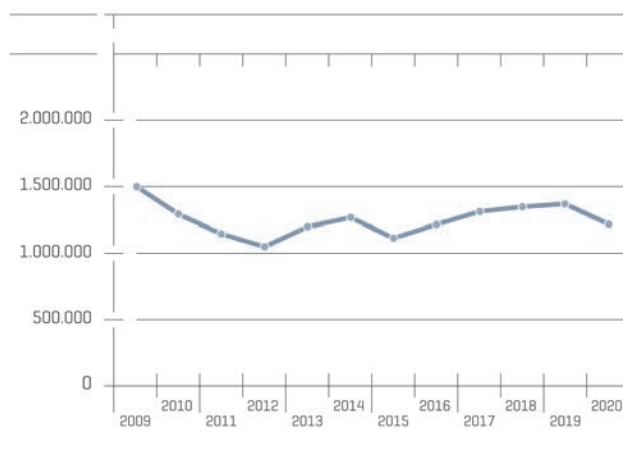


Abb. 3: Gesamtaufkommen [beigestellte Wagen] in den österreichischen Anschlussbahnen 2009-2020. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Erhebung der Schienen-Control.

Anschlussbahn	ÖBB-Verkehrsstation	Beigestellte Wagen 2020
voest Alpine Linz	Linz Mühlbachbahnhof	mehr als 60.000 Wagen
Ennshafen	Enns	bis 50.000 Wagen
Linz Service GmbH	Linz Vbf. Stadthafen	bis 50.000 Wagen
Sappi Austria	Gratwein-Gratkorn	bis 40.000 Wagen
OMV	Wien Lobau Hafen	bis 40.000 Wagen

Tabelle 2: Ausgewählte Anschlussbahnen mit starkem Aufkommen 2020. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Erhebung der Schienen-Control.

ABNAHME DER BEDIENTEN ANSCHLUSSBAHNEN

Im Jahr 2020 sank die Anzahl der tatsächlich bedienten Anschlussbahnen im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt wurden 521 Anschlussbahnen im gesamten österreichischen Netz bedient, im Jahr 2019 waren es mit 579 noch deutlich mehr.

415 Anschlussbahnen, die an die ÖBB-Infrastruktur anschließen, hatten im Jahr 2020 keinen Wagenumschlag. Weitere 57 Anschlussbahnen hatten ein Aufkommen von jeweils zehn oder weniger Wagen und 21 Anschlussbahnen verzeichneten lediglich einen Umschlag von jeweils maximal 20 Wagen.

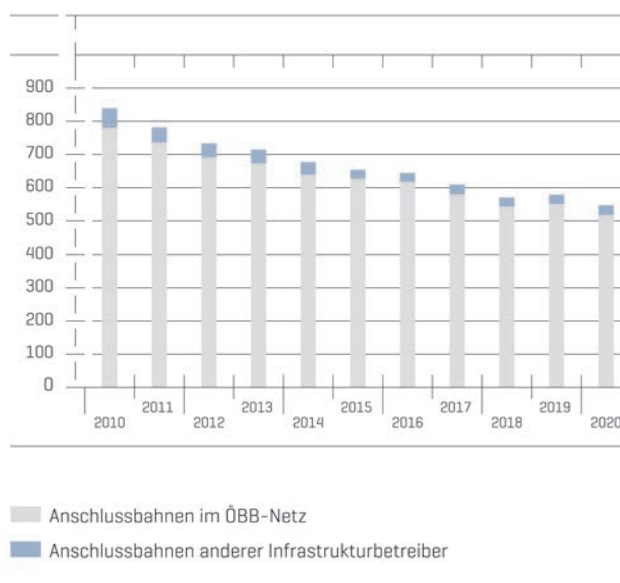


Abb. 4: Bediente Anschlussbahnen im ÖBB-Netz und insgesamt in Österreich 2010–2020. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Erhebung der Schienen-Control.

Für die Auswertung der Anschlussbahnen unterteilt die ÖBB-Infrastruktur das Netz in 89 Streckenabschnitte. Die Anschlussbahnen auf neun Strecken verfügten 2020 über kein Aufkommen.

ZUGANGSRECHT AUF ANSCHLUSSBAHNEN

Eisenbahnunternehmen haben gemäß § 75a Abs 1 EisbG ein Recht auf Zugang zu Anschlussbahnen, wenn deren Befahren erforderlich ist, um Güterterminals, Häfen oder sonstige Serviceeinrichtungen zu erreichen. Gemäß § 75a Abs 2 EisbG haben sie des Weiteren ein Recht auf Zugang zu verästelten Anschlussbahnen, wobei es sich um Anschlussbahnen handelt, von welchen Nebenanschlussbahnen abzweigen. Auf den Zugang sind gemäß § 75a Abs 3 EisbG sinngemäß die Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes anzuwenden. Dies bedeutet insbesondere, dass der Betreiber der verästelten Anschlussbahn Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) zu erstellen hat. Er muss das Entgelt für die Benutzung seiner Schieneninfrastruktur anhand der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten und der sonstigen Regelungen des EisbG berechnen.

Das EisbG sieht für Betreiber von Anschlussbahnen gemäß § 75a Abs 1 und 2 EisbG folgende Möglichkeit vor: Sie können bei der Schienen-Control Kommission um Erleichterung von den Verpflichtungen aufgrund der Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes ansuchen. Zu diesen Verpflichtungen zählen etwa die Erstellung von SNNB und die Berechnung des Entgelts anhand der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten (§ 75a Abs 3 EisbG). Die Erleichterungen können gewährt werden, wenn dadurch die Erreichung des Regulierungszweckes gemäß § 54 EisbG nicht gefährdet wird. Sie sind zu gewähren, wenn kein Begehren auf Zugang von Dritten vorliegt.

06

Rechtsgrundlagen

Rechtliche Neuerungen

VO [EU] 2020/1429 ZUR FESTLEGUNG VON MASSNAHMEN FÜR EINEN NACHHALTIGEN EISENBAHNMARKT IN ANBETRACHT DES COVID-19-AUSBRUCHS

Am 13. Oktober 2020 ist die VO (EU) 2020/1429 (Verordnung) des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs in Kraft getreten. Sie ermächtigt die Mitgliedstaaten, den Infrastrukturbetreibern zu erlauben, die Entgelte für das Mindestzugangspaket zu ermäßigen, zu erlassen oder zu stunden. Dies kann auch nach Marktsegmenten (z. B. Güterverkehr, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und solche ohne öffentlichen Dienstleistungsauftrag) erfolgen. Die Mitgliedstaaten können den Infrastrukturbetreibern außerdem gestatten, keine Reservierungsentgelte für nicht in Anspruch genommene Fahrwegkapazität (Trassen) zu erheben. Des Weiteren dürfen Infrastrukturbetreiber die Tragfähigkeit von Marktaufschlägen neu prüfen, um die Aufschläge gegebenenfalls zu senken.

Die Infrastrukturbetreiber haben in transparenter, objektiver und nicht diskriminierender Weise vorzugehen. Die Änderungen der Entgelte sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) zu veröffentlichen und unterliegen der Prüfung durch die Regulierungsstelle.

Die Mitgliedstaaten müssen den Infrastrukturbetreibern die finanziellen Einbußen ausgleichen und die Europäische Kommission innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung über die Maßnahmen informieren.

Der Bezugszeitraum der Verordnung war zunächst März bis Dezember 2020. Die Europäische Kommission kann diesen Bezugszeitraum (mit delegiertem Rechtsakt) verlängern, und zwar jeweils um sechs Monate und höchstens bis zum 14. April 2022. Eine solche Verlängerung hat die Europäische Kommission erstmals mit der delegierten VO (EU) 2020/2180 vom 18. Dezember 2020 vorgenommen. Der Bezugszeitraum wurde bis zum 30. Juni 2021 erweitert. Begründet wurde dies mit den weiterhin zu erwartenden Einbrüchen der Nachfrage nach Eisenbahnverkehrsleistungen. Kurzfristig bestehe keine Aussicht auf eine rasche Erholung des Schienenverkehrs.

NOVELLE DES EISENBAHNGESETZES

Mit BGBl I 2020/143 wurden das Eisenbahngesetz (EisbG) und das Unfalluntersuchungsgesetz (UUG) novelliert. Dabei wurden insbesondere die Interoperabilitätsrichtlinie¹ und die Sicherheitsrichtlinie² umgesetzt. Im Zuständigkeitsbereich der Schienen-Control Kommission ergeben sich folgende Änderungen:

¹ Richtlinie [EU] 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems.

² Richtlinie [EU] 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit.

- Das Recht auf Mitbenutzung von Eisenbahninfrastruktur wurde erweitert, und zwar auf Antragsteller in einem Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen sowie auf Eisenbahnunternehmen vor dem Einsatz des Schienenfahrzeugs in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen ausgewiesenen Verwendungsgebiet.³
- Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat vor der Erstellung der SNNB die Beteiligten zu konsultieren.⁴
- Zuweisungsstellen haben zu prüfen, ob es erforderlich ist, im Fahrplan Fahrwegkapazitätsreserven (Trassenreserven) für Ad-hoc-Begehren vorzuhalten. Diese Kapazität für Ad-hoc-Begehren ist auch bei der Entscheidung, ob Eisenbahninfrastruktur für überlastet zu erklären ist, zu berücksichtigen.⁵
- Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wird ermächtigt, durch Verordnung nähere Festlegungen zu treffen, für welche umweltbezogenen Auswirkungen eine Änderung der Wegeentgelte zu erfolgen hat.⁶
- Für Fahrwegkapazität, die zum Zweck der Instandhaltung von Eisenbahninfrastruktur genutzt wird, können Entgelte erhoben werden. Diese Entgelte dürfen den Nettoertragsverlust, der dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufgrund der Instandhaltung entsteht, nicht übersteigen.⁷
- Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) hat Vorkehrungen zu treffen, dass der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission, wenn dies für die Entscheidung einer Beschwerde, mit der die Zuweisung einer Zugtrasse begehrt wird, erforderlich ist, Auskunft über die im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister enthaltenen Daten und Angaben erteilt und die datenschutzrechtliche Zulässigkeit einer solchen Auskunftserteilung gewährleistet wird.⁸

Die Bestimmungen sind am 23. Dezember 2020 in Kraft getreten.

³ § 53a Abs 2 EisbG.

⁴ § 59 Abs 1 EisbG.

⁵ § 65 Abs 10 EisbG, § 65c Abs 1 EisbG.

⁶ § 67b Abs 5 EisbG.

⁷ § 67j EisbG.

⁸ § 117 Abs 1 Z 4 EisbG.

Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich

Als Service dient der folgende Überblick über wichtige europäische Richtlinien und Verordnungen. Eine umfangreiche Auflistung europäischer Rechtsvorschriften und weitere interessante Informationen zum europäischen Eisenbahnverkehr sind u. a. auf folgenden Websites der Europäischen Union verfügbar:

<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

<https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport/3203.html?root=3203>

4. EISENBAHNPAKET

„TECHNISCHE SÄULE“

VO [EU] 2016/796

Verordnung über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) 881/2004.

RL [EU] 2016/798/EU

Richtlinie über Eisenbahnsicherheit.

RL [EU] 2016/797/EU

Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.

„POLITISCHE SÄULE“

VO [EU] 2016/2338

Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste.

RL [EU] 2016/2370

Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur.

SONSTIGE RECHTSVORSCHRIFTEN

VO [EG] 2020/1429

Verordnung zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs.

VO [EG] 2018/643

Verordnung über die Statistik des Eisenbahnverkehrs.

VO [EU] 913/2010 IDF VO [EU] 1316/2013

Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

VO [EG] 1371/2007

Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

VO [EG] 1370/2007 IDF VO [EU] 2016/2338

Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 des Rates.

RL 2012/34/EU IDF

DELEGIERTER BESCHLUSS (EU) 2017/2075

Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

RL 2008/57/EG IDF RL 2014/106/EU

Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft.

RL 2007/59/EG IDF RL (EU) 2016/882

Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen.

DVO (EU) 2019/777

Durchführungsverordnung zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister.

DVO (EU) 2019/250

Durchführungsverordnung über die Muster der EG-Erklärungen und -Bescheinigungen für Eisenbahn-Interoperabilitätskomponenten und -Teilsysteme, das Muster der Typenkonformitätserklärung für Schienenfahrzeuge und über die EG-Prüfverfahren für Teilsysteme.

DVO (EU) 2018/763

Durchführungsverordnung über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen.

DVO (EU) 2017/2177

Durchführungsverordnung über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen.

DVO (EU) 2017/6

Durchführungsverordnung über den europäischen Bereitstellungsplan für das Europäische Eisenbahnverkehrssystem.

DVO (EU) 2016/545

Durchführungsverordnung über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität.

DVO (EU) 2015/1100

Durchführungsverordnung über die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen der Überwachung des Schienenverkehrsmarkts.

DVO (EU) 2015/909

Durchführungsverordnung über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

DVO (EU) 2015/429

Durchführungsverordnung zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen.

DVO (EU) 2015/10

Durchführungsverordnung über Kriterien für Antragsteller hinsichtlich der Zuweisung von Eisenbahn-Fahrwegkapazität.

DVO (EU) 869/2014

Durchführungsverordnung über neue Schienenpersonenverkehrsdienste.

07

Arbeit der Schienen-Control Kommission

Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen

STATIONSENTGELTE

Anlässlich einer Beschwerde eines personenbefördernden Eisenbahnverkehrsunternehmens leitete die Schienen-Control Kommission im Jahr 2012 ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren (GZ SCK-12-017) ein. Das Bahnunternehmen bemängelte das Entgelt für die Nutzung von Verkehrsstationen im Rahmen von Stationshalten (sogenanntes Stationsentgelt) als überhöht und nicht gesetzeskonform. Mit zwischenzeitlich rechtskräftigem Bescheid vom 25. Juni 2013 erklärte die Schienen-Control Kommission den Entgeltbestandteil Fernverkehrsfaktor für unwirksam und stellte das Verfahren (GZ SCK-WA-12-017) ein.

Mit Bescheid vom 2. Dezember 2013 (GZ SCK-13-042) wies die Schienen-Control Kommission den Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens auf Fortführung des Verfahrens zu den Stationsentgelten zurück. Sie begründete es damit, dass das Verfahren bereits abgeschlossen ist und aus Sicht der Schienen-Control Kommission kein Antragsrecht auf Einleitung eines amtswegigen Verfahrens gemäß § 74 EisbG (Eisenbahngesetz) besteht.

Mit Erkenntnis vom 17. Dezember 2014 (2014/03/0007) hob der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 2. Dezember 2013 (GZ SCK-13-042) auf. Der VwGH hat u. a. ausgesprochen, die Schienen-Control Kommission müsse ihre Zuständigkeit gemäß § 74 EisbG auch aufgrund einer Beschwerde eines Zugangsberechtigten wahrnehmen. Daraufhin leitete die Schienen-Control Kommission ein Verfahren zum Stationsentgelt der Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 bis 2016 (GZ SCK-15-003) ein. Das Stationsentgeltmodell sah eine Zuordnung der Verkehrsstationen entsprechend der Reisendenfrequenz in eine von fünf bzw. sechs¹ Kategorien vor, von der das zu entrichtende Gesamtentgelt abhing.

Mit Beschluss vom 19. Februar 2018 hat die Schienen-Control Kommission dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) gemäß Art 267 AEUV (Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union) Fragen zur Auslegung des Anhangs II Z 2 lit a der RL 2012/34/EU (Zuordnung Personenbahnsteige) zur Vorabentscheidung vorgelegt. Der EuGH wurde damit befasst, weil mit 27. November 2015 (Inkrafttreten der die RL 2012/34/EU umsetzenden EisbG-Novelle 137/2015) das Mindestzugangspaket erweitert wurde. Zwischen dem Bahnhofsbetreiber und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen herrschte Uneinigkeit, ob die Personenbahnsteige dem Mindestpaket zuzuordnen sind oder nicht. Mit dem am 10. Juli 2019 erlassenen Urteil stellte der EuGH klar, dass die Personenbahnsteige unter der RL 2012/34/EU Teil des Mindestzugangspaketes sind.

Mit Teilbescheid vom 12. Jänner 2021 wies die Schienen-Control Kommission Anträge des Eisenbahnverkehrsunternehmens u. a. auf Unwirksamerklärung der Stationsentgelte betreffend die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 bis 2015 ab (Rechtslage unter Geltung der RL 2001/14/EG und der RL 91/440/EWG). Die Schienen-Control Kommission entschied, dass es sich – entgegen der Ansicht des beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmens – bei der Nutzung von Personenbahnsteigen zum damaligen Zeitpunkt

um einen Bestandteil der Serviceeinrichtung Personenbahnhof² handelte (Geltungszeitraum der beiden voranstehend genannten Richtlinien vor Inkrafttreten der EisbG-Novelle BGBl I 137/2015³).

Die seitens des Bahnhofsbetreibers dem Produkt Stationen zugeordneten Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen stellen jedoch keinen Bestandteil der Serviceeinrichtung Personenbahnhof dar. Sie stehen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr und sind nicht originär mit dem Verkehrsangebot der Eisenbahn verknüpft, sodass hierfür anfallende Kosten nicht im Rahmen der Stationsentgelte berücksichtigt werden können. Da der Servicebetreiber mit den Stationsentgelten weit von einer Kostendeckung entfernt ist, bleiben die Kürzungen der Gesamtkosten auf die Stationsentgelte ohne Einfluss.

Die Festsetzung unterschiedlicher Kostendeckungsgrade, je nachdem in welche (Entgelt-)Kategorie die jeweilige Verkehrsstation eingestuft wird, begründet nach Ansicht der Schienen-Control Kommission keinen Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot. Eine Diskriminierung wäre nur denkbar, wenn das Stationsentgeltmodell dazu führen würde, dass eine Ungleichbehandlung im selben Marktsegment bei gleicher Streckennutzung zu unterschiedlichen Gesamtentgelten bei gleicher Halteanzahl führen würde. Dies ist hier jedoch nicht der Fall.

Die Schienen-Control Kommission stellte fest, dass die im Eisenbahngesetz geregelte Entbündelungsvorgabe des § 58 Abs 5 EisbG idF BGBl I 95/2009 betreffend Serviceleistungen im Stationsentgeltmodell des Bahnhofsbetreibers berücksichtigt wurde. Die Bündelung der Nutzung der Personen-

bahnsteige mit der Nutzung der sonstigen Leistungen des Personenbahnhofs (Security, Sitzgelegenheit, Rolltreppen, Wetterschutz, Wegeleitsystem etc.) wird als rechtmäßig angesehen. Die gemeinsam angebotenen Leistungen sind aus durchschnittlicher Nachfragersicht notwendig: Es entspricht den Gewohnheiten und Gebräuchen der Fahrgäste, das Leistungsangebot der Verkehrsstationen in Anspruch zu nehmen. Zugangsberechtigte Verkehrsunternehmen und deren Fahrgäste benötigen bzw. nutzen nicht nur einen Bahnsteig zum Einsteigen in die Züge und zum Aussteigen aus den Zügen, sondern auch die weiteren am Personenbahnhof angebotenen Leistungen.

Die Schienen-Control Kommission stellte ferner klar, dass die bescheidgegenständlichen Stationsentgelte inklusive des die verkehrliche Bedeutung einer Station reflektierenden sogenannten Bahnsteigkantenfaktors nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ermittelt wurden. Das antragstellende Eisenbahnverkehrsunternehmen hat Bescheidbeschwerde gegen die Entscheidung der Schienen-Control Kommission eingelegt. Auch hier hat die Regulierungsbehörde von einer Beschwerdeverentscheidung abgesehen.

¹ Ab Produktkatalog Netzzugang Stationen 2016.

² Und nicht um einen Bestandteil des Mindestzugangspaketes.

³ Mit der Eisenbahngesetz-Novelle BGBl I 137/2015 wurde die Richtlinie 2012/34/EU in nationales Recht umgesetzt.

LAST-MILE-SERVICES

Die Schienen-Control Kommission führt ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Last-Mile-Services. Ein Betreiber von Serviceeinrichtungen, der die Beförderung von Schienenfahrzeugen von und zu Verschubbahnhöfen und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Verschiebeinrichtungen anbietet, hat diese Zusatzleistung sämtlichen beantragenden Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zu gewähren.⁴

Die von der Schienen-Control Kommission geprüften Last-Mile-Services umfassen die Beistellung und Abholung von Fahrzeugen als Verschubfahrt, insbesondere auf Anschlussbahnen und Ladegleisen. Die Beistellung der Schienenfahrzeuge umfasst deren Beförderung von und zu Verschubbahnhöfen und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Verschiebeinrichtungen iSv § 58b Abs 2 Z 4 EisbG.

Gegenstand des Wettbewerbsüberwachungsverfahrens sind sowohl die Bedingungen, unter denen die Last-Mile-Services vom Betreiber der Serviceeinrichtung erbracht werden, als auch die Wahl der Standorte, an denen die Leistungen angeboten werden.

ANTRÄGE AUF AUSNAHME VON DER ANWENDUNG DER DVO (EU) 2017/2177 FÜR BETREIBER VON SERVICEEINRICHTUNGEN

Die mit 1. Juni 2019 in Kraft getretene DVO (EU) 2017/2177⁵ (Durchführungsverordnung) bestimmt die Einzelheiten des Verfahrens und die anzuwendenden Kriterien für den Zugang zu Serviceeinrichtungen. Sie normiert zudem eine Pflicht für Betreiber zur Veröffentlichung von Informationen über Serviceeinrichtungen und die darin erbrachten schienenverkehrsbezogenen Leistungen.

Betreiber von Serviceeinrichtungen haben gemäß Art 2 der Durchführungsverordnung die Möglichkeit, bei der Schienen-Control Kommission als zuständiger Regulierungsbehörde Ausnahmen von der Anwendung der Durchführungsverordnung zu beantragen. Hinsichtlich des Umfangs der gewährten Ausnahme ist zwischen Betreibern von Serviceeinrichtungen, die ausschließlich von kulturhistorischen Eisenbahnen für deren eigene Zwecke genutzt werden können, und Betreibern sonstiger Serviceeinrichtungen zu unterscheiden. Erstgenannte können von der Anwendung sämtlicher Vorschriften der Durchführungsverordnung ausgenommen werden, während Letztere jedenfalls Art 4 Abs 2 lit a–d und lit m sowie Art 5 dieser Verordnung unterworfen sind. Erleichterungen sind allerdings nur dann möglich, wenn die Serviceeinrichtungen oder darin angebotene Leistungen in eine der nachfolgenden drei Kategorien fallen.

a) Die Serviceeinrichtungen oder die darin angebotenen Serviceleistungen sind ohne strategische Bedeutung für den Schienenverkehrsmarkt, insbesondere was die Auslastung der Einrichtung, die Art und den Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs sowie die Art der in der Einrichtung angebotenen Leistung anbelangt.

b) Die Serviceeinrichtungen oder Leistungen werden in einem wettbewerbsorientierten Umfeld mit einer Vielzahl

von Wettbewerbern, die vergleichbare Leistungen erbringen, betrieben bzw. erbracht.

c) Die Anwendung der Verordnung könnte hinsichtlich der Serviceeinrichtungen oder Leistungen das Funktionieren des Marktes für Serviceeinrichtungen beeinträchtigen.

Auch im Jahr 2020 gingen bei der Schienen-Control Kommission Anträge auf Gewährung von Ausnahmen ein. Hierbei handelte es sich zum einen um einen Antragsteller, der für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen als Nebenbahnen betreibt, an denen sich die antragsgegenständlichen Serviceeinrichtungen befinden. Die Schienen-Control Kommission hatte daneben zu entscheiden, ob Serviceeinrichtungen, die sich an einer Anschlussbahn befinden, berechtigt sind, Ausnahmen zu beantragen. Zum anderen begehrte ein Betreiber eines Containerterminals die Gewährung einer Ausnahme von der Durchführungsverordnung.

Wie der folgenden Tabelle zu entnehmen ist, stützten die Betreiber von Serviceeinrichtungen ihre Anträge auf Gewährung von Ausnahmen auf unterschiedliche Kriterien.

Im Rahmen der Antragstellung orientierten sich die Betreiber an den von der Schienen-Control Kommission auf deren Website veröffentlichten Kriterien. Nach einzelfallbezogenen Prüfungen gewährte die Regulierungsbehörde in einem Fall die Ausnahme von der Anwendung aller Vorschriften, abgesehen von Art 4 Abs 2 lit a–d und lit m sowie Art 5 der Durchführungsverordnung. Die Erleichterung wurde mit der Auflage verbunden, dass der Betreiber der Serviceeinrichtungen einer jährlichen Meldepflicht nachzukommen hat. Hinsichtlich des zweiten Antrags brachte die Einzelfallprüfung Folgendes zutage: Die vom Antragsteller geltend gemachten Befreiungsgründe lagen nicht vor, sodass die Schienen-Control Kommission den Antrag abschlägig beurteilte.

Jahr	Anträge	Strategische Bedeutung	Wettbewerbsorientiertes Umfeld	Beeinträchtigung des Marktes	Kulturhistorische Bedeutung
2020	2	2	1	1	

Tabelle 1: Anträge betreffend Ausnahmen von der Durchführungsverordnung durch Betreiber von Serviceeinrichtungen an die Schienen-Control Kommission 2020. *Quelle: Schienen-Control.*

⁴ § 58b Abs 2 Z 4 EisbG. Betreiber einer Serviceeinrichtung ist, wer eine oder mehrere Serviceeinrichtungen betreibt oder eine oder mehrere Serviceleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringt (§ 62a Abs 1 EisbG).

⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22.11.2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen, ABI L 307, 1.

BAHNSTROM

Die Schienen-Control Kommission hatte ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur eingehenden Überprüfung der veröffentlichten Bahnstromtarife für die Jahre 2019 und 2020 eingeleitet. Dabei folgte sie ihren Entscheidungen der Vorjahre nach der Öffnung des österreichischen Bahnstrommarktes im Jahr 2016, weil auch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Zusammenstellung seines Netzentgeltmodells weitgehend auf jenes der letzten Jahre abstellte. Darin wird weiterhin zwischen einem Tarif für die Umformung des Stroms von 50 Hertz (Hz) auf 16,7 Hz (Tarif „Umformung“) und einem Tarif für die Verteilung der Energie im Bahnstromnetz (Tarif „Verteilung“) unterschieden. Die Schienen-Control Kommission prüfte die durch das Infrastrukturunternehmen festgesetzten Netzentgelte für die Jahre 2019 und 2020 bezüglich der Höhe der tatsächlich angefallenen Kosten.

Die Netztarife zur Umformung und Durchleitung, wie zunächst in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) des Infrastrukturbetreibers 2019 und 2020 veröffentlicht, wurden mit Bescheiden vom 19. April 2021 gemäß §§ 54, 58b, 62a Abs 1, 69b, 74 Abs 1 Z 4, Z 5 bis Z 7 EISbG für beide Jahre teilweise für unwirksam erklärt. Sie erfuhren so im Ergebnis eine Senkung. Hintergrund der Tarifsenkung waren zu hoch angesetzte Kosten im Netzbereich, die dem anwendbaren Kostengrundsatz des § 69b EISbG nicht entsprachen und somit durch die Schienen-Control Kommission dem Netzbetreiber aberkannt wurden. Gegen die Bescheide wurde Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) erhoben.

Wegeentgelte

GENEHMIGUNG VON AUFSCHLÄGEN

Die Schienen-Control Kommission führt mehrere Verfahren zur Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt. Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu bemessen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.⁶ Diese Kosten werden in der DVO (EU) 2015/909 näher geregelt, wobei der Begriff der direkten Kosten verwendet wird.

Sofern die Wegeentgelte und die sonstigen Erlöse aus dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Aufschläge verrechnen.⁷ Vor deren Festsetzung hat das Unternehmen zu prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind. Jedenfalls festzulegen sind die Marktsegmente Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und andere Personenverkehrsdienste. Die Aufschläge sind von der Schienen-Control Kommission zu genehmigen.

In den laufenden Verfahren prüft die Schienen-Control Kommission die Höhe der Vollkosten und der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten. Hierzu ersucht die Schienen-Control Kommission das Eisenbahninfrastrukturunternehmen um Auskunft und zieht auch einen Amtssachverständigen bei. Der Amtssachverständige nimmt in Buchhaltungssysteme des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Einsicht und untersucht Vollkosten und direkte Kosten.

Darüber hinaus prüft die Schienen-Control Kommission, ob die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgesetzten Marktsegmente rechtmäßig sind, ob das Modell zur Ermittlung der Tragfähigkeit der Marktsegmente geeignet ist und ob es richtig angewendet wird.

Mit Bescheid vom 17. Dezember 2020 genehmigte die Schienen-Control Kommission vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen beantragte Aufschläge für die Fahrplanperioden 2018 und 2019, allerdings in verminderter Höhe. Die Schienen-Control Kommission zog für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Aufschläge andere Wegeentgeltelastizitäten heran. Die Wegeentgeltelastizität misst die Veränderung der Nachfrage bei einer Erhöhung oder einer Senkung des Wegeentgeltes. Marktsegmente mit niedriger Wegeentgeltelastizität verzeichnen einen schwachen Rückgang der Nachfrage und sind insofern tragfähiger als Marktsegmente mit hoher Wegeentgeltelastizität. Die Prüfung der Höhe der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten durch den Amtssachverständigen hatte ergeben, dass die Kosten in manchen Bereichen zu kürzen waren.

Anträge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, die insbesondere darauf gerichtet waren, den beantragten Aufschlägen die Genehmigung zu versagen, wies die Schienen-Control Kommission ab.

Sowohl das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhoben gegen den Bescheid Beschwerde an das BVwG.

⁶ § 67 Abs 1 EisbG. Seit der Novelle BGBl I 2015/137 wird im Eisenbahngesetz für die Entgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Begriff „Wegeentgelt“ verwendet. Davor sprach das Gesetz von „Benützungsentgelt“.

⁷ § 67d EisbG.

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

ANMELDUNG NEUER VERKEHRE

2020 haben Eisenbahnverkehrsunternehmen die Schienen-Control Kommission über mehrere geplante neue Personenverkehrsdienste informiert. Beabsichtigt ein Fahrwegkapazitätsberechtigter (Eisenbahnverkehrsunternehmen und anderes Unternehmen mit eigen- oder gemeinwirtschaftlichem Interesse), einen neuen eigenwirtschaftlichen Personenverkehrsdienst zu erbringen, hat er darüber die Regulierungsstelle und den Infrastrukturbetreiber zu unterrichten. Die Bekanntgabe muss mindestens 18 Monate vor dem Inkrafttreten des Fahrplanes, für den Trassen bestellt werden sollen, erfolgen. Die Regulierungsstelle veröffentlicht die Informationen über den beabsichtigten neuen Verkehrsdienst auf ihrer Internetseite. Innerhalb eines Monats können der Infrastrukturbetreiber, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag auf der Strecke erfüllt, sowie die Behörde, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat, die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts beantragen. Langt ein solcher Antrag ein, hat die Schienen-Control Kommission zu untersuchen, ob der neue Verkehrsdienst das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde.⁸

Die der Schienen-Control Kommission übermittelten Meldungen umfassten einen durchgehenden Zweistundentakt auf der Strecke München–Bregenz–Lindau sowie eine Verdichtung des Zweistundentaktes zwischen Wien und Budapest zu einem Stundentakt. Zusätzlich wurden neue Nachtzüge gemeldet, und zwar von Wien über Bratislava nach Warschau mit Kurswagen nach Przemysł, eine Nachtverbindung mit Autoverladung auf der Strecke von Bratislava über Wien nach Split sowie eine Verbindung zwischen Wien und Amsterdam.

Die Schienen-Control Kommission veröffentlichte die Meldungen auf ihrer Internetseite. Es langten keine Anträge auf Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts ein.

ABLEHNUNG VON ZUGTRASSENBEGEBREN

Eine Zuweisungsstelle lehnte Begehren eines Eisenbahnverkehrsunternehmens auf Zuweisung von Zugtrassen für den Fahrplan 2021 ab. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hatte einen verdichteten Fahrplan für den Personenverkehr auf einer Nebenstrecke bestellt. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen beurteilte die Verdichtung als Änderung am Eisenbahnsystem iSd DVO (EU) 402/2013⁹ und führte eine Risikoanalyse durch. Das Ergebnis der Risikoanalyse war, dass die Verkehrsausweitung eine Erhöhung des Gesamtrisikos verursacht. Die Ausweitung konnte aufgrund des Ergebnisses der Risikoanalyse nur umgesetzt werden, wenn – anders als bisher – keine Kreuzungen mehr stattfinden. Das heißt, Züge dürfen sich nicht in einem Bahnhof begegnen und nicht aneinander vorbeifahren. Die Verkehre müssen gebrochen

⁸ Siehe Durchführungsverordnung [EU] 2018/1795 zur Festlegung des Verfahrens und der Kriterien für die Durchführung der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemäß Art 11 der Richtlinie 2012/34/EU.

⁹ Durchführungsverordnung [EU] 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung [EG] 352/2009.

werden, das bedeutet, die Züge beider Fahrtrichtungen enden im Bahnhof und fahren in die entgegengesetzte Richtung zurück. Das sogenannte Brechen der Züge hat zur Folge, dass der Fahrgast umsteigen muss, um die Fahrt fortsetzen zu können.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen akzeptierte die Lösung des Brechens der Verkehre. Das Wettbewerbsüberwachungsverfahren wurde daher eingestellt.

Weitere Zuständigkeiten

LEITFADEN KOORDINIERUNG

Gemäß § 55g EisebG hat sich das Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten einmal pro Jahr zu koordinieren. Es müssen ggf. Vertreterinnen und Vertreter der Nutzer der Dienstleistungen sowie die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (vormals der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie) beigezogen werden. Themen dieser Koordinierung können der Bedarf hinsichtlich Erhaltung/Ausbau der Eisenbahninfrastrukturkapazität, die SNNB, Fragen der Intermodalität (Transportketten) und Interoperabilität (Vereinbarkeit von Systemen), die Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Qualität der Dienstleistungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sein. Die Schienen-Control Kommission ist vom Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen zur Teilnahme an der Koordinierung einzuladen und ist als Beobachterin zur Teilnahme berechtigt.

Für die Koordinierung hat das Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen nach Konsultation der Koordinierungsbeteiligten einen Leitfaden zu erstellen. Die Schienen-Control Kommission nahm zum Entwurf des Leitfadens Stellung. Der Entwurf sah ein rein schriftliches und sehr formal aus-

gestaltetes Verfahren vor. In ihrer Stellungnahme teilte die Schienen-Control Kommission mit, dass die Koordinierung aus ihrer Sicht weniger formal ausgestaltet werden und auch einen Gesprächstermin mit den Koordinierungsbeteiligten umfassen sollte.

Das Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen hat diese Anregungen im Leitfaden zunächst nicht umgesetzt, jedoch angekündigt, den Leitfaden nach Durchführung der Koordinierung des Jahres 2020 zu evaluieren und anschließend zu überarbeiten. Dabei soll auch die Möglichkeit einer mündlichen Erörterung der eingebrachten Themen ergänzt werden. Zudem wurde den Koordinierungsbeteiligten bereits 2020 die Möglichkeit gegeben, im Rahmen der „Virtuellen Kundeninformationstage“ ihre Anliegen mündlich zu diskutieren.

Die Umsetzung der Änderungen im Leitfaden bleibt abzuwarten.

Entscheidungen des BVwG, des VwGH und des VfGH

INFRASTRUKTUR-BENÜTZUNGSENTGELT

Mit Bescheid vom 27. März 2017 (GZ: SCK-WA-12-002) hatte die Schienen-Control Kommission Anträge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens abgewiesen, mit denen das Unternehmen Infrastruktur-Benützungsentgelte für die Fahrplanjahre 2011 bis 2017 für unwirksam erklären lassen wollte. Gegen diese Entscheidung erhob das Eisenbahnverkehrsunternehmen Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG). Dieses wies die Beschwerde mit Erkenntnis vom 10. Dezember 2018 (GZ: W110 2162055-1) ab. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob daraufhin Revision an den Verwaltungsgerichtshof (VwGH).

Mit Erkenntnis vom 11. Juli 2019 (Zl Ro 2019/03/0015) hob der VwGH das Erkenntnis des BVwG auf. Bei der Auslegung von § 67 EISbG (Eisenbahngesetz) über die Ermittlung des Entgelts in Höhe der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, nahm der VwGH Bezug auf die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH). Dieser gehe davon aus, dass unter den Begriff der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten nur jene Kosten einzuordnen sind, die in Abhängigkeit von der Zugbewegung variieren. Fixkosten, welche der Betreiber auch ohne Zugbewegung tragen müsse, fielen nicht unter diesen Begriff. Ferner seien Kostenpositionen, die zum Teil Fixkosten und zum Teil variable Kosten umfassen, nur im Umfang der variablen Kosten miteinzubeziehen. Kosten für Unterhalt (laufende Erhaltung der Infrastruktur) und Verkehrsverwaltung, Wartung und Instandsetzung könnten teilweise, je nach Verkehrsintensität, variieren und infolgedessen zum Teil als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallend angesehen werden. Daraus ergebe sich, dass die genannten Kosten nur anteilig als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallend zu verstehen sind. Sie schließen nämlich vom Betreiber, unabhängig von der Zugbewegung, zu tragende Fixkosten im Zusammenhang mit der Bereitstellung des Streckenabschnitts ein.

Die Rechtsprechung des EuGH und die darin aufgestellten Grundsätze zur Beurteilung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten ließen nicht erkennen, dass auf einen notwendigen Zusammenhang mit dem Zugbetrieb selbst abzustellen ist. Allein die Notwendigkeit bestimmter Kosten, um die Bereitstellung der Infrastruktur zu gewährleisten, vermöge nämlich eine Beurteilung als Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, (noch) nicht zu begründen.

Bezüglich des Wertungsspielraums hielt der VwGH fest, dass sich dieser bloß auf die Umsetzung in innerstaatliches Recht und seine dortige Anwendung beziehe. Allerdings könne der Infrastrukturbetreiber, der das Wegeentgelt (Infrastruktur-Benützungsentgelt) festsetzt, den Begriff der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten nicht anders als grundsätzlich vom EuGH vorgegeben auslegen.

Der Argumentation des revisionswerbenden Eisenbahnverkehrsunternehmens folgte der VwGH nicht. Das Bahnunternehmen nannte die von der Europäischen Kommission erlassene DVO (EU) 2015/909 (Durchführungsverordnung) über die Modalitäten für die Berechnung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten als für die Ermittlung der Wegeentgelte im vorliegenden Fall maßgeblich.

Der VwGH hielt fest, dass der Infrastrukturbetreiber aufgrund der RL 2012/34/EU (Richtlinie) die von der Europäischen Kommission in der Durchführungsverordnung festgeschriebenen Modalitäten schrittweise übernehmen kann. Hierfür stand ihm ein Zeitraum von höchstens vier Jahren nach dem Inkrafttreten der Durchführungsverordnung zur Verfügung.¹ Demnach liege es aber auch im Ermessen des Infrastrukturbetreibers, die von der Europäischen Kommission festgelegten Modalitäten bereits vor Ablauf der vierjährigen Frist, die am 3. Juli 2019 endete, zu übernehmen und dementsprechend den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) zugrunde zu legen. Die Modalitäten der

¹ Art 31 Abs 3 Richtlinie 2012/34/EU.

Durchführungsverordnung seien jedenfalls bei den verfahrensgegenständlichen SNNB noch nicht zwingend zu berücksichtigen.

Der VwGH konnte die vom BVwG getroffenen Feststellungen betreffend Kosten nicht nachvollziehen. Die Schienen-Control Kommission hatte insbesondere Feststellungen zu den Kostenpositionen und Kosten getroffen, auf denen die Ermittlung der Entgelte basierte. Diese Tatsachenfeststellungen hatte das BVwG übernommen. Aus Sicht des BVwG hatte die Schienen-Control Kommission die Richtigkeit der Daten schlüssig und plausibel begründet. Der VwGH hingegen vermisse Erwägungen, die ausreichend erkennen ließen, dass die Zahlen, welche der Berechnung der Entgelte zugrunde lagen, richtig sind. Außerdem war für den VwGH auf Basis der Feststellungen nicht nachvollziehbar, ob sämtliche in den einzelnen Positionen enthaltenen Kosten im Sinne der Rechtsprechung des EuGH in Abhängigkeit von der Zugbewegung variieren oder ob teilweise auch Fixkosten miteinbezogen wurden.

Nach Aufhebung des BVwG-Erkenntnisses vom 10. Dezember 2018 durch den VwGH hob das BVwG mit Beschluss vom 30. Oktober 2019 (GZ: W110 2162055-1) den Bescheid der Schienen-Control Kommission unter Bezugnahme auf das VwGH-Erkenntnis auf. Es hielt fest, dass nach der Entscheidung des VwGH im fortgesetzten Verfahren ein umfangreicher Ermittlungsbedarf bestehen werde, der in seiner Dimension einer Neudurchführung des Ermittlungsverfahrens gleichkomme. Das BVwG nahm diese ausstehenden Sachverhaltsermittlungen jedoch nicht selbst wahr. In Anbetracht des besonderen Ermittlungsumfangs und der konkreten Umstände des vorliegenden Falles wäre nämlich nicht absehbar gewesen, dass die Durchführung der ausstehenden Ermittlungen durch das BVwG selbst mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist. Die ordentliche Revision ließ das BVwG nicht zu, weil keine Rechtsfrage zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt.

Nun erhob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegen den Beschluss des BVwG Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof (VfGH). In der Beschwerde machte es insbesondere Folgendes geltend:

§ 67 Abs 1 EISbG über die Festlegung der Weegeentgelte in Höhe der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sei nicht ausreichend determiniert (bestimmt) iSv Art 18 B-VG (Bundes-Verfassungsgesetz) und daher verfassungswidrig. Mit Beschluss vom 26. Februar 2020 lehnte der VfGH die Behandlung der Beschwerde ab. Der VfGH verneinte das Vorliegen eines Verstoßes gegen Art 18 B-VG. Welche Kosten iSd § 67 Abs 1 EISbG „unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen“ sei schon im Hinblick auf die einschlägige Rechtsprechung des VwGH – nämlich dessen Erkenntnis vom 11. Juli 2019 (Zl Ro 2019/03/0015) – einer Auslegung zugänglich.

Über nachträglichen Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens wurde die Beschwerde dem VwGH zur Entscheidung abgetreten. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen vertrat den Standpunkt, das BVwG habe der Schienen-Control Kommission rechtliche Vorgaben gemacht, die mit dem Erkenntnis des VwGH in Widerspruch stünden. Eine solche Abweichung von der Rechtsprechung des VwGH zeigte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus Sicht des VwGH jedoch nicht auf. Er wies die außerordentliche Revision des Eisenbahninfrastrukturunternehmens mit Beschluss vom 24. August 2020 (Zl Ra 2020/03/0066) zurück.

Aufgrund dieser Entscheidungen führt die Schienen-Control Kommission das Ermittlungsverfahren fort.

VERÖFFENTLICHUNG MEHRERER ENTGELTVARIANTEN

Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hatte auf seiner Internetseite Wegeentgelte und Aufschläge in mehreren Varianten unter der Bezeichnung Marktinformation veröffentlicht. Das Unternehmen stellte eine Grundversion des Entgelts dar, die primär zur Anwendung kommen sollte. Diese Version umfasste jene Aufschläge, deren Genehmigung das Unternehmen bei der Schienen-Control Kommission beantragt hatte. Des Weiteren bildete es Varianten ab, die angewendet werden sollten, falls die Aufschläge nicht so wie beantragt von der Schienen-Control Kommission genehmigt werden. Diese Varianten wären für manche Eisenbahnverkehrsunternehmen günstiger, für andere aber teurer gewesen als die Grundversion.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Wegeentgelte und die Aufschläge innerhalb bestimmter Fristen zu veröffentlichen.² Ziel dieser Fristen ist es, Transparenz, Planbarkeit und Vorhersehbarkeit der Entgelte (und sonstiger Zugangsbedingungen) sicherzustellen. Dieses Ziel wurde mit der Veröffentlichung mehrerer Entgeltvarianten nicht erreicht. Die Schienen-Control Kommission erklärte die Varianten daher für unwirksam. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhob gegen den Bescheid Beschwerde an das BVwG.

Mit Erkenntnis vom 2. August 2019 (GZ: W110 2216862-1) wies das BVwG die Beschwerde ab. Das BVwG entschied, dass die verfahrensgegenständliche Marktinformation als Teil der SNNB zu betrachten ist und als solche der Wettbewerbsüberwachung durch die Schienen-Control Kommission unterliegt. Die in der Marktinformation veröffentlichten Wegeentgeltvarianten und die damit in Zusammenhang stehenden Teile der SNNB seien als Einheit zu sehen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hatte dagegen die Ansicht vertreten, dass die Marktinformation als Veröffentlichung wesentlicher Veränderungen von Aufschlägen zum Wegeentgelt nicht Teil der SNNB ist. Diese Veröffentlichung muss drei Monate vor der Veröffentlichung der SNNB erfolgen.³

Zum Inhalt der Marktinformation hielt das BVwG fest: Die gesetzlichen Vorlaufzeiten für die SNNB und ihre Änderungen bewirken eine bessere Planbarkeit des Verkehrsangebotes der Eisenbahnverkehrsunternehmen und die effizient-wirtschaftliche Nutzung der Schieneninfrastruktur. Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen als Marktteilnehmer und Zugangsberechtigte zeitgerecht die Entgelte kalkulieren und ihr Leistungsangebot planen können. Vor diesem Hintergrund könne die Regelung, nach der die SNNB bei Bedarf zu ändern sind,⁴ nicht dahingehend interpretiert werden, dass jede beliebige Änderung der SNNB ungeachtet der Veröffentlichungsfristen zulässig wäre. Die Umsetzung einer behördlichen oder gerichtlichen Entscheidung berechtigte bzw. verpflichte zu einer Änderung der SNNB, dies beschränke sich jedoch nach Ablauf der gesetzlichen Frist ausschließlich auf den Inhalt der jeweiligen Entscheidung. Es ermächtige aber nicht dazu, vom Inhalt der behördlichen oder gerichtlichen Anordnung abweichende Änderungen der SNNB vorzunehmen oder vom Entscheidungsinhalt nicht betroffene Regelungen in den SNNB einer Änderung zu unterziehen.

Die Marktinformation modifiziere die zeitliche Geltungsdauer des Wegeentgeltmodells in den SNNB insofern, als die Entgeltregelungen (unter Vorbehalt) bis zu einer allfälligen behördlichen oder gerichtlichen Entscheidung gültig sind und anlässlich einer solchen Entscheidung – auch wenn nicht von ihr betroffen – grundlegend abgeändert werden können. Damit konstituiere die Marktinformation einen weitreichenden Dispositions- und Gestaltungsfreiraum abseits der gesetzlichen Veröffentlichungsfristen (und über die Umsetzung einer behördlichen Entscheidung hinaus). Sie widerspräche damit den für die Veröffentlichung des Wegeentgeltmodells geltenden Regelungen des EISbG.⁵

² § 59 Abs 8 EISbG, § 67d Abs 7 EISbG.

³ § 67d Abs 7 EISbG.

⁴ § 59 Abs 2 EISbG.

⁵ § 59 Abs 8, 67d Abs 7 EISbG.

Im Übrigen sei auf Folgendes hinzuweisen: Die Veröffentlichung von „möglicherweise in Betracht kommenden“ Entgeltmodellen stelle weder eine konsequente Festlegung künftiger Änderungen der Entgeltregeln für die Berechnung von Aufschlägen dar, noch werde dadurch eine Vereinheitlichung der Zugangsbedingungen erreicht. Dies komme nicht zuletzt in dem Hinweis des Infrastrukturbetreibers an die Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Ausdruck: Sie sollen das für sie ungünstigste Kostenmodell identifizieren und ihrer Planung für das Netzfahrplanjahr 2020 zugrunde legen. Anreize für den Markteintritt neuer Mitbewerber würden insbesondere aufgrund fehlender Planungssicherheit nicht geschaffen.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhob gegen das Erkenntnis des BVwG Beschwerde an den VfGH und Revision an den VwGH.

Der VfGH lehnte die Behandlung der Beschwerde mit Beschluss vom 11. Dezember 2019 (GZ: E 3542/2019-12) ab. Zum einen lehnte er die Behandlung ab, weil die Klärung einer verfassungsrechtlich relevanten Frage nicht zu erwarten war. Spezifisch verfassungsrechtliche Überlegungen seien insbesondere zur Beurteilung der Frage, ob es sich bei den für unwirksam erklärten Informationen auf der Internetseite der beschwerdeführenden Partei dem Inhalt nach um SNNB handelt, nicht anzustellen.

Zum anderen lehnte der VfGH die Behandlung der Beschwerde deshalb ab, weil sie – soweit sie verfassungsrechtliche Fragen berührte – keine hinreichende Aussicht auf Erfolg hatte. Die Beschwerde behauptete die Rechtswidrigkeit, nämlich unzureichende Bestimmtheit iSv Art 18 B-VG, der die angefochtene Entscheidung tragende Rechtsvorschrift § 74 Abs 1 EisbG idF BGBl I 2019/60. § 74 Abs 1 EisbG idF BGBl I 2019/60 sieht vor, dass die Schienen-Control Kommission „zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts-

wegen über geeignete Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten zu entscheiden“ hat. Die Aufzählung der einzelnen Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission in § 74 Abs 1 EisbG ist seit Inkrafttreten von BGBl I 2019/60 demonstrativ.

Für den VfGH bestand jedoch kein Zweifel an der ausreichenden Bestimmtheit des § 74 Abs 1 EisbG idF BGBl I 2019/60. Die in der Beschwerde wegen ihrer vermeintlichen Unbestimmtheit beanstandeten Wortfolgen „geeignete Maßnahmen“ sowie „anderer unerwünschter Entwicklungen“ waren für den VfGH im Zusammenhang mit der Bestimmung des § 74 Abs 1 EisbG und insbesondere im Hinblick auf die enthaltenen Aufzählungen einer eindeutigen Auslegung zugänglich.

Im Revisionsverfahren hob der VwGH mit Erkenntnis vom 25. Februar 2020 (Zl Ro 2019/03/0029) das Erkenntnis des BVwG wegen Verletzung von Verfahrensvorschriften auf. Zunächst bejahte der VwGH die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission, Inhalte der Marktinformation für unwirksam zu erklären. Aus Sicht des Revisionswerbers handelte es sich bei der Marktinformation nicht um einen Bestandteil der SNNB. Deshalb sei die Schienen-Control Kommission nicht zuständig, deren Inhalt zu überprüfen und ggf. für unwirksam zu erklären. Dem folgte der VwGH nicht. Vielmehr bestätigte er das BVwG, das ausgesprochen hatte, dass die Marktinformation in untrennbarem Zusammenhang mit den SNNB steht und Inhalte umfasst, die in den SNNB enthalten sein sollen.

Der VwGH sah jedoch eine Rechtswidrigkeit der angefochtenen Entscheidung dadurch als gegeben an, dass das BVwG keine mündliche Verhandlung durchgeführt hatte, obwohl das revisionswerbende Unternehmen eine solche beantragt hatte. Ein Verwaltungsgericht könne von einer beantragten mündlichen Verhandlung nur dann absehen, wenn die Akten erkennen lassen, dass die mündliche Erörterung eine weitere

Klärung der Rechtssache nicht erwarten lässt. Diese Voraussetzung sei im vorliegenden Fall nicht erfüllt gewesen. Die im Verfahren zu beurteilende Frage, inwiefern Änderungen von in den SNNB festgelegten Entgeltregelungen außerhalb der gesetzlich vorgesehenen Veröffentlichungsfristen zulässig sind, wäre in einer mündlichen Verhandlung zu erörtern gewesen. Der VwGH hob das Erkenntnis des BVwG daher auf.

In der Folge führte das BVwG eine mündliche Verhandlung durch. Mit Erkenntnis vom 27. August 2020 (GZ: W110 2216862-1) wies es die Beschwerde gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission neuerlich ab. Wie schon im ersten Erkenntnis sprach das BVwG aus, dass die Marktinformation nicht nur der Umsetzung der behördlichen Entscheidung dient, sondern eine über den bescheidmäßigen Abspruch der Behörde hinausgehende Änderung des beantragten Modells ankündigt. Auch stellt die Veröffentlichung von „möglicherweise in Betracht kommenden“ Entgeltmodellen keine konsequente Festlegung künftiger Änderungen der Entgeltregel für die Berechnung von Aufschlägen dar.

Das BVwG erklärte die Revision für zulässig. Zum einen besteht keine höchstgerichtliche Rechtsprechung zur Frage, unter welchen Voraussetzungen Inhalte der SNNB als solche qualifiziert werden, wenn sie nicht als Teil der SNNB publiziert werden. Die Schienen-Control Kommission qualifizierte die Marktinformation als Teil der SNNB, obwohl sie – entsprechend § 67d Abs 7 EISbG – drei Monate vor Veröffentlichung der SNNB publiziert wurde.

Zum anderen gibt es keine abschließende Judikatur des VwGH zur Frage, ob in der Umsetzung behördlicher oder gerichtlicher Entscheidungen nicht nur die von diesen Entscheidungen betroffenen Teile der SNNB nach Ablauf der Publikationsfristen geändert, sondern auch darüber hinausgehende Änderungen bzw. eine Neuregelung des Weegeentgelts vorgenommen werden dürfen.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhob gegen das Erkenntnis des BVwG Revision an den VwGH.

REGELUNG IM VERTRAG ÜBER FAHRKARTENVERKAUFS- LOKALE FÜR UNWIRKSAM ERKLÄRT

Mit Bescheid vom 30. September 2019 (GZ: SCK-19-014) erklärte die Schienen-Control Kommission eine Regelung in einem Vertrag zwischen einem Serviceeinrichtungsbetreiber und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Nutzung von Fahrkartenverkaufslokalen für unwirksam. Die Regelung schloss eine Kündigung von Teilflächen aus. Sie war zum einen nicht in dem vom Serviceeinrichtungsbetreiber veröffentlichten Mustervertrag für die Miete von Fahrkartenverkaufsräumen – einem Anhang der SNNB – enthalten. Zum anderen sprach die Schienen-Control Kommission aus, dass eine Kündigung von Teilflächen in Hinblick auf Zugangsbehörden anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen erforderlich sein kann. Die Möglichkeit einer Teilkündigung darf daher nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Sowohl der Bahnhofsbesitzer als auch das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhoben gegen den Bescheid Beschwerde an das BVwG.

Mit Erkenntnis vom 10. November 2020 (Zln W110 2226213-1, W110 2226270-1) wies das BVwG die Beschwerden ab. Es teilte die Ansicht der Schienen-Control Kommission, wonach die vertragliche Regelung, die eine Kündigung für Teilflächen ausschließt, als Zugangsbedingung zu Serviceeinrichtungen in die SNNB aufzunehmen gewesen wäre. Die Vorgangsweise des Serviceeinrichtungsbetreibers, ein Kündigungsverbot für Teilflächen von Mietgegenständen in Abweichung von den SNNB zu vereinbaren, stelle einen Verstoß gegen § 59 Abs 1 EISbG dar.

Des Weiteren hielt das BVwG fest, dass der Betreiber von Serviceeinrichtungen den Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Zugang zu

Serviceeinrichtungen zu ermöglichen hat. Liegen die gesetzlichen Voraussetzungen vor und kommen insbesondere tragfähige Alternativen nicht in Betracht, kann es rechtlich geboten sein, dass Teilflächen eines Mietgegenstandes, der von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen verwendet wird, einem weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Zugangs zu einer Serviceeinrichtung zu überlassen sind. Ungeachtet regulierungsbehördlicher Kompetenzen der Schienen-Control Kommission (etwa zur allfälligen Abänderung von Verträgen)⁶ setzen die gesetzlich auferlegten Pflichten des Betreibers von Serviceeinrichtungen voraus, dass er alle erforderlichen Schritte setzt, um einen diskriminierungsfreien Zugang zu Serviceeinrichtungen sicherzustellen. Dies schließt mit ein, dass er alle Handlungen unterlässt, die einen solchen diskriminierungsfreien Zugang behindern, erschweren oder einschränken. Wenn somit die Überlassung von Teilflächen eines Mietgegenstandes zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zu Serviceeinrichtungen (unter gewissen Voraussetzungen) erforderlich werden kann, entspricht es nicht den Pflichten eines Betreibers von Serviceeinrichtungen, wenn er eben diese Möglichkeit mittels vertraglicher Vereinbarung ausdrücklich ausschließt.

Das BVwG ließ die ordentliche Revision an den VfGH zu, weil keine Rechtsprechung des VfGH zu den maßgeblichen Rechtsfragen vorliegt. Dabei geht es einerseits um die Frage der Zulässigkeit der teilweisen Überlassung von Mietgegenständen. Andererseits ist rechtlich offen, ob der Betreiber von Serviceeinrichtungen verpflichtet ist, von rechtsgeschäftlichen Vereinbarungen Abstand zu nehmen, die eine solche allenfalls erforderliche Überlassung von Teilen eines Mietgegenstandes vertraglich ausschließen.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat gegen das Erkenntnis des BVwG Revision erhoben.

ENTGELTBESTIMMUNG UND TARIFÄNDERUNGEN

Ende November 2017 hatte ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Bahnstromtarife für das Jahr 2018 kurzfristig um knapp 45 Prozent angehoben. Die Anhebung erfolgte, um einen erheblichen Anstieg der Systemnutzungsentgelte des vorgelagerten 50-Hertz-Netzes⁷ (Hertz, Hz) an die Bahnstromkunden im Bereich des Umformungstarifs⁸ durchzuführen. Der Anstieg der Systemnutzungsentgelte war durch eine Erhöhung der Tarife auf den höheren Netzebenen (50 Hz) in der Systemnutzungsentgelte-Verordnung 2018 der E-Control verursacht worden. Mit Bescheid vom 16. Jänner 2018 hatte die Schienen-Control Kommission dem Infrastrukturunternehmen als Ergebnis eines Wettbewerbsüberwachungsverfahrens aufgetragen, die ursprünglichen Tarife für die Tarifperiode 2018 beizubehalten.

Das BVwG bestätigte nach einer Beschwerde des Infrastrukturbetreibers die Entscheidung der Schienen-Control Kommission mit Erkenntnis vom Jänner 2019.

Gegen diese Entscheidung erhob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zunächst Beschwerde an den VfGH, der deren Behandlung mit Beschluss ablehnte und die Beschwerde dem VfGH gemäß Art 144 Abs 3 B-VG zur Entscheidung abtrat. Der VfGH hat am 24. September 2020 entschieden, dass die ordentliche Revision des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zulässig, jedoch unbegründet und daher gemäß § 42 Abs 1 VwGG (Verwaltungsgerichtshofgesetz) abzuweisen war.

⁶ § 73 Abs 6 EISbG.

⁷ Kosten, die durch die Anbindung der Frequenzumformer im vorgelagerten 50-Hz-Bereich entstehen.

⁸ Der Umformungstarif bildet die variablen Kosten ab, die durch die Nutzung der Frequenzumformer anfallen und somit nur entstehen, wenn die Umformung über Frequenzumformer beansprucht wird.



Internationale Zusammenarbeit

Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

Maria-Theresia Röhler hat als Geschäftsführerin der Schienen-Control seit 1. Jänner 2021 den Vorsitz der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) inne. Im Jahr davor war sie Vize-Vorsitzende. IRG-Rail wurde 2011 von 15 europäischen Eisenbahn-Regulierungsbehörden in Den Haag gegründet. Damit fällt das zehnjährige Jubiläum von IRG-Rail in die Zeit des Vorsitzes der Schienen-Control. Zum Vize-Vorsitzenden wurde für das Jahr 2021 Nikola Popović vom kroatischen Regulator HAKOM gewählt. Er wird statutengemäß 2022 den Vorsitz übernehmen.

Im Berichtsjahr 2020 verabschiedeten die Mitglieder die IRG-Rail-Strategie 2021–24. Auf Ersuchen des belgischen Vorsitzenden Serge Drugmand hatte die Schienen-Control den Prozess der Strategieerarbeitung übernommen. Die Strategie wurde schließlich einstimmig angenommen und auf der Website von IRG-Rail bekanntgemacht.

Die COVID-19-Pandemie und ihre Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr und -markt in Europa waren 2020 für IRG-Rail ein wichtiges Thema. Sowohl die Plenarsitzungen als auch mehrere Arbeitsgruppen widmeten ihre Aufmerksamkeit der Krise infolge der Pandemie. IRG-Rail veröffentlichte im Mai 2020 ein Positionspapier zu den Folgen der Pandemie für den Eisenbahnsektor im Allgemeinen und zu den Hilfsmaßnahmen (der öffentlichen Hand) im Speziellen.¹ Die Europäische Kommission stand mit IRG-Rail in Vorbereitung der VO (EU) 2020/1429 (Verordnung) zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs im Austausch.²

Ein generelles Ziel von IRG-Rail ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsbehörden weiter zu stärken. Das soll neben gegenseitiger Unterstützung auch das Erkennen und den Austausch von besten Methoden (Best-Practice-Beispielen) fördern. Ergänzend dazu besteht ein Ziel darin, die Interessen der Regulatoren gegenüber europäischen Institutionen einheitlich zu vertreten und in weiterer Folge ein homogenes Regulierungsniveau in Europa zu schaffen. Zweimal im Jahr gibt es eine Vollversammlung (Plenum) der IRG-Rail-Mitglieder, bei der Entscheidungen getroffen werden. Während des Jahres befassen sich vier Arbeitsgruppen und zwei Unterarbeitsgruppen mit aktuellen eisenbahnbezogenen Themen, zu denen Positionspapiere erarbeitet werden. Auf Basis der Positionspapiere trifft die Vollversammlung dann ihre Entscheidungen. In den Jahren 2011 bis 2020 wurden insgesamt über 80 themenspezifische Dokumente (Positionspapiere, Marktbeobachtungs- und Jahresberichte) verabschiedet. Diese sind auf der Website von IRG-Rail unter www.irg-rail.eu abrufbar.

Die Mitgliederzahl von IRG-Rail ist von 15 im Gründungsjahr 2011 auf aktuell 31 Regulierungsbehörden angestiegen. Neben Österreich sind Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, der Kosovo, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Mazedonien, die Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, die Schweiz, Serbien, die Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn und das Vereinigte Königreich in der Plattform der unabhängigen Eisenbahn-Regulierungsbehörden vertreten. Neben sämtlichen Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) mit Eisenbahnnetzen (aus den EU-27 fehlen nur Malta und Zypern, dort gibt es keine Eisenbahnen) sind zusätzlich sechs Nicht-EU-Länder einschließlich des Vereinigten Königreichs Mitglied bei IRG-Rail.

Durch den EU-Austritt des Vereinigten Königreichs könnte sich für die dortige Regulierungsbehörde, das Office of Rail and Road (ORR), eine Änderung ergeben. ORR bleibt nach

Ende der zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich vereinbarten Übergangsfrist noch für ein Jahr Mitglied von IRG-Rail. In dieser Zeit, das heißt im Jahr 2021, soll über den künftigen Mitgliedsstatus von ORR entschieden werden.

INFO

Die Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

2011 gegründet

aktuell 31 Mitglieder

Aufgabe: Zusammenarbeit auf europäischer Ebene

Informationen auf www.irg-rail.eu

ARBEITSGRUPPE „NETZZUGANG“ [ACCESS]

2020 nahmen Vertreterinnen und Vertreter der Arbeitsgruppe als Beobachterinnen und Beobachter an Treffen verschiedener Gremien des TTR-Projekts (Timetable Redesign Project) von RailNetEurope (RNE, Netzwerk europäischer Infrastrukturbetreiber) und vom Forum Train Europe (FTE, Netzwerk europäischer Eisenbahnunternehmen im Personen- und Güterverkehr, vor allem Incumbents³/ehemalige Staatsbahnen) teil. Sie beobachteten und dokumentierten die Entwicklungen auf den drei Pilotstrecken, das sind die Teilabschnitte Mannheim–Miranda de Ebro, Rotterdam–Antwerpen und München–Verona von drei Güterkorridoren. Die Arbeitsgruppe aktualisierte den im Jahr zuvor erstmals veröffentlichten Projektbericht und machte ihn auf der Website von

IRG-Rail öffentlich. Die Arbeitsgruppe forderte und erhielt von der Arbeitsgruppe „Neue Gesetzesinitiativen“ Unterstützung zur rechtlichen Einschätzung des TTR-Projekts und der Pilotversuche.

Gemäß Art 20 der VO 913/2010/EU über die Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr obliegt es den Regulierungsbehörden, den Wettbewerb auf den Güterkorridoren zu überwachen. Diese Aufgabe wurde auch 2020 federführend von der Arbeitsgruppe „Netzzugang“ wahrgenommen.

Außerdem führte die Arbeitsgruppe eine Erhebung über nationale Praktiken in der Planung und Überwachung temporärer Kapazitätsbeschränkungen durch und erstellte dazu einen Bericht.

UNTERARBEITSGRUPPE „ZUGANG ZU SERVICE-EINRICHTUNGEN“ [ACCESS TO SERVICE FACILITIES]

2020 wurde der Bericht über die Erfahrungen der Regulatoren mit Anträgen auf und mit der Gewährung von Ausnahmen gemäß Art 2 Abs 2 der DVO (EU) 2017/2177 (Durchführungsverordnung) aktualisiert. Es zeigte sich, dass in den meisten europäischen Staaten sowohl die Zahl der Anträge als auch die tatsächlich gewährten Ausnahmen weiterhin recht gering waren.

Rückblick bzw. Erklärung: Die DVO (EU) 2017/2177 ist mit Juni 2019 in Kraft getreten und sieht umfangreiche Informationspflichten für Betreiber von Serviceeinrichtungen vor. Art 2 der Durchführungsverordnung wiederum ermöglicht die Gewährung von Ausnahmen von diesen Berichtspflichten. Betreiber von Serviceeinrichtungen können Anträge auf Ausnahme bei der Regulierungsbehörde stellen. Die Arbeitsgruppe hatte hierfür 2019 Kriterien entwickelt und auf www.irg-rail.eu kundgemacht. Die Schienen-Control hat

¹ European rail regulators contribute to the recovery from the COVID-19 crisis [<https://www.irgrail.eu/download/5/719/IRG-Rail203-European-railregulatorscontribute-to-the-recovery-from-the-COVID-19-crisis.pdf>].

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32020R1429>.

³ Incumbents: Bezeichnung für marktbeherrschende Unternehmen.

eine Erläuterung für Betroffene und potenzielle Antragsteller auf ihrer Website veröffentlicht.

Die Unterarbeitsgruppe hat sich 2020 des Weiteren mit der Analyse der Auswirkungen der Entscheidung C-210/18 des Europäischen Gerichtshofs (EuGH)⁴ im Vorabentscheidungsersuchen nach Art 267 AEUV (Vertrag über die Arbeitsweise der EU) befasst. Die Schienen-Control Kommission hatte das Vorabentscheidungsersuchen eingereicht.

Ein weiterer Fokus der Arbeit lag 2020 auf einem internen Bericht über die Klassifizierung von Gleisen in Hochsee- und Binnenhäfen. Hierzu wurden Erhebungen durchgeführt. Für 2021 ist die Veröffentlichung einer aktualisierten Version des Berichts vorgesehen.

2021 werden die Mitglieder der Gruppe insbesondere die Entwicklung rund um das European Rail Facilities Portal (im Aufbau befindliches Online-Verzeichnis aller Serviceeinrichtungen in Europa) beobachten. Außerdem wird die Arbeitsgruppe besonderes Augenmerk auf die Berücksichtigung von Serviceeinrichtungen und ihrer Betreiber bei etwaigen COVID-19-Hilfsmaßnahmen der EU und der Mitgliedstaaten richten.

ARBEITSGRUPPE „MARKTBEOBACHTUNG“ [MARKET MONITORING]

Der achte europäische Marktbericht wurde Ende März 2020 veröffentlicht. Er beschreibt sehr umfangreich die Entwicklung wichtiger Indikatoren des europäischen Eisenbahnmarktes, wofür von insgesamt 31 Mitgliedern der IRG-Rail Daten erhoben und zur Verfügung gestellt wurden. Im Rahmen eines Schwerpunktkapitels wird anhand eines für verschiedene Marktsegmente („eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“, „gemeinwirtschaftlicher Personenverkehr“ und „Güterverkehr“) jeweils eigens errechneten Index die Wettbewerbssituation in den Mitgliedsländern verglichen. Ergänzend dazu werden die vorherrschenden Markteintrittsbarrieren analysiert und innereuropäische Unterschiede aufgezeigt. In einem weiteren Schwerpunktkapitel skizziert der Bericht jene Strecken Europas, auf denen im Personenverkehr Eisenbahnverkehrsunternehmen im direkten Wettbewerb mit dem Incumbent stehen („Wettbewerb im Markt“). In Österreich davon betroffen sind die Fernverkehrsstrecken Wien-Salzburg (mit dem Wettbewerber WESTbahn) und Wien-Prag (RegioJet) sowie der Nahverkehrsabschnitt Wien Mitte-Flughafen Wien (City Airport Train, CAT).

Der Bericht ist wie im Vorjahr in zwei Teile gegliedert: Einerseits gibt es einen „Main Report“, der die Ergebnisse auf europäischer Ebene veranschaulicht bzw. vergleicht; ergänzend dazu stellt das „Working Document“ länderspezifische Details dar. Im Sommer 2020 wurde außerdem die Datenerhebung für den neunten Marktbericht über das Jahr 2019 begonnen und Ende des Jahres erfolgreich abgeschlossen. Neben den klassischen Kapiteln enthält dieser auch eine Erstanalyse der Entwicklungen im ersten Halbjahr 2020 (europaweit starke Rückgänge aufgrund der Beschränkungen rund um die COVID-19-Pandemie). Informationen dazu enthält das Kapitel „Entwicklungen im europäischen Markt“ ab Seite 78.

⁴ Mit Urteil vom 10.7.2019 hat der EuGH klargestellt, dass Personenbahnsteige nicht zur Serviceeinrichtung Personenbahnhof zählen, sondern Teil des Mindestzugangspaketes sind.

ARBEITSGRUPPE „NEUE GESETZESINITIATIVEN“ [EMERGING LEGISLATIVE PROPOSALS]

Wie schon im Jahr davor führte die Umsetzung des Memorandum of Cooperation von IRG-Rail über die Zusammenarbeit der Regulatoren 2020 erneut zu einer Steigerung der Anzahl bi- und multilateraler Kooperationen. Dabei ging es beispielsweise um Auskunftsbegehren und den Informationsaustausch in laufenden Verfahren, von denen einige auch die Schienen-Control betrafen. Dies ist ein deutliches Zeichen intensiverer Zusammenarbeit unter den IRG-Rail-Mitgliedern und wird von diesen positiv bewertet.

Als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie erhob die Arbeitsgruppe Daten über Maßnahmen der Mitgliedstaaten gegen die negativen Auswirkungen auf den Eisenbahnsektor. Aber auch Maßnahmen zur Bewältigung der Pandemie unter Einbeziehung der Eisenbahn, z. B. Krankentransport, wurden untersucht.

Die Arbeitsgruppe befasste sich 2020 federführend für IRG-Rail mit der zuvor genannten VO (EU) 2020/1429 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs. In dieser Verordnung wurden vorübergehend geltende Vorschriften für eine geänderte Erhebung von Wegeentgelten im Schienenverkehr festgelegt. Die Verordnung trat im Oktober 2020 in Kraft und gilt rückwirkend mit März 2020. Im Dezember 2020 wurde ihr Geltungszeitraum bis einschließlich Juni 2021 verlängert.

Im Jahr 2020 begann die Arbeitsgruppe mit einem Bericht über Fahrkarten- und buchungsbezogene Regelungen in den einzelnen Mitgliedstaaten. Er soll rechtzeitig für das zweite IRG-Rail-Plenum des Jahres 2021 abgeschlossen sein und dort zur Abstimmung vorgelegt werden. Konkret sollen in dem Bericht Themen wie Durchgangstickets, multimodale, grenzüberschreitende Mobilitätsangebote von Tür zu Tür und Ähnliches aus regulatorischer Sicht behandelt werden.

Außerdem widmete sich die Arbeitsgruppe wie in den vorangegangenen Jahren der Umsetzung und Anwendung des 4. Eisenbahnpakets. 2021 wird dies mit besonderem Augenmerk auf der Umsetzung der (befristeten) Verordnung betreffend Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnverkehrsmarkt im Lichte der COVID-19-Pandemie fortgesetzt.

ARBEITSGRUPPE „GEMEINSAME ANSÄTZE IN FRAGEN DES BENÜTZUNGSENTGELTS“ [CHARGES]

Die Arbeitsgruppe schrieb einen Bericht über die Entgelte von grenzüberschreitenden Personenverkehren mit folgendem Ziel: Vergleich und Analyse der Entgelte für unterschiedliche Verkehre im Hinblick auf Entgelthöhe, zurückgelegte Distanzen, Geschwindigkeit der Verkehre und ob diese eigenwirtschaftlich oder im Rahmen eines öffentlichen Auftrages erbracht werden. Des Weiteren wurde ein Bericht über die Praktiken der Entgeltberechnung für das Mindestzugangspaket überarbeitet und aktualisiert. Im Rahmen dieses Berichts wird verglichen, welche Entgelte verrechnet und wie diese gebildet werden.

UNTERARBEITSGRUPPE „BENÜTZUNGSENTGELTE FÜR SERVICEEINRICHTUNGEN“ [CHARGES FOR SERVICE FACILITIES]

Diese Arbeitsgruppe widmete sich erstmals dem Thema Entgelte von intermodalen Güterterminals. In einem Bericht wurden die Entgelte von Hubleistungen in Terminals in den jeweiligen Ländern analysiert und es wurde versucht, sowohl Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede herauszuarbeiten. 2021 soll der Bericht aktualisiert und erweitert werden.

Die Arbeitsgruppe hat in einem Workshop die Schwerpunkte Berechnung eines angemessenen Gewinnes iSd Art 3 Abs 17 RL 2012/34/EU und diesbezügliche nationale Entscheidungen besprochen.

Regulatoren in Europa

Belgien	Service Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National Regulatory Body for Railway Transport and for Brussels Airport Operations Kruidtuinlaan 50, PO Box 72, 1000 Bruxelles/Brussel, regul.be
Bosnien-Herzegowina	Regulatorni Odbor Željeznica BiH (ROŽBIH), Regulatory Board of Railways of BiH Vojvode Mišića 82A, 74000 Doboj, rozbih.org
Bulgarien	Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" Railway Administration Executive Agency (RAEA) 5 Gen Iosif Gurko St, 1000 Sofia, iaja.government.bg
Dänemark	Jernbanenævnet, Danish Rail Regulatory Body Carsten Nieburhs Gade 43, 1577 København V, jernbanenaevnet.dk
Deutschland	Bundesnetzagentur (BNetzA) Tulpenfeld 4, 53113 Bonn, bundesnetzagentur.de
Estland	Konkurentsiamet, Estonian Competition Authority Tatari 39, 10134 Tallinn, konkurentsiamet.ee
Finnland	Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Finnish Transport and Communications Agency PO Box 320, 00059 TRAFICOM, traficom.fi
Frankreich	Autorité de Régulation des Transports (ART), French Transport Regulation Authority Tour Maine Montparnasse 33, Avenue du Maine, 75755 Paris, autorite-transports.fr
Griechenland	Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), Regulatory Authority for Railways Stadiou 33, 105 59 Athen, ras-el.gr
Irland	Commission for Railway Regulation (CRR) Temple House, Temple Road, County Dublin, A94 Y5W5, crr.ie
Italien	Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), Transport Regulation Authority Via Nizza 230, 10126 Torino, autorita-trasporti.it
Kosovo	Autoriteti Rregullativ i Hekurudhave (ARH), Railway Regulatory Authority Rrustem Statovci 29, 10000 Prishtinë, arh-ks.org
Kroatien	Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (HAKOM), Regulatory Authority for Network Industries Ulica Roberta Frangeša Mihanovića 9, 10110 Zagreb, hakom.hr
Lettland	Valsts dzelzceļa administrācija (VDA), State Railway Administration Rieņnieku iela 2, 1050 Riga, vda.gov.lv
Litauen	Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba (RRT), Communications Regulatory Authority Mortos g. 14, 03219 Vilnius, rrt.lt

Luxemburg	Institut Luxembourgeois de Régulation [ILR] 17, rue du Fossé, 1536 Luxembourg, ilr.lu
Mazedonien	Агенција за регулирање на железничкиот сектор, Macedonian Railway Regulatory Agency str. Mito Hadzivasilev Jasmin nr. 52/1/4, 1000 Skopje, arpz.mk
Niederlande	Autoriteit Consument & Markt [ACM], Authority for Consumers & Markets Muzenstraat 41, 2511 WB Den Haag, acm.nl
Norwegen	Statens Jernbanetilsyn [SJT], Norwegian Railway Authority Karl Johans gate 41B, 0162 Oslo, sjt.no
Österreich	Schienen-Control GmbH Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien, schienencontrol.gv.at
Polen	Urząd Transportu Kolejowego [UTK], Office for Rail Transport Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa, utk.gov.pl
Portugal	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes [AMT] Palácio Coimbra, Rua de Santa Apolónia, n.º 53, 1100-468 Lisboa, amt-autoridade.pt
Rumänien	Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar [CNSDF], Railway Supervision Council Piața Presei Libere, nr. 1, corp D1, Sector 1, 013701 București, consiliulferoviar.ro
Schweden	Transportstyrelsen, Swedish Transport Agency Jussi Björlings väg 19, Box 267, 781 23 Borlänge, transportstyrelsen.se
Schweiz	Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom Christoffelgasse 5, 3003 Bern, railcom.admin.ch
Serbien	Дирекција за железнице, Directorate for Railways Nemanjina 6, 11000 Beograd, raildir.gov.rs
Slowakei	Dopravný úrad [DU], Transport Authority Letisko M.R. Štefánika, 823 05 Bratislava, nsat.sk
Slowenien	Agencija za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije [AKOS] Agency for Communication Networks and Services Stegne 7, 1000 Ljubljana, akos-rs.si
Spanien	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia [CNMC] National Commission on Markets and Competition Alcalá 47, 28014 Madrid, cnmc.es
Tschechische Republik	Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře [UPDI], Transport Infrastructure Access Authority Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1, updi.cz
Ungarn	Nemzeti Közlekedési Hatóság, National Transport Authority, Department of Railway Regulation Teréz körút 62, 1066 Budapest, nkh.hu
Vereinigtes Königreich	Office of Rail and Road [ORR] 25 Cabot Square, London, E14 4QZ, orr.gov.uk

09

Zahlen und Fakten

Schienen-Control GmbH als Unternehmen

Die Schienen-Control wurde mit 26. August 1999 gemäß Art 30 der RL 2001/14/EG (Richtlinie) als unabhängige Regulierungsstelle eingerichtet. Die Anteile der Schienen-Control sind zu 100 Prozent dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung der Anteilsrechte obliegt dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)¹ gemäß § 76 EisbG (Eisenbahngesetz). Das Stammkapital in der Höhe von 750.000 Euro ist vollständig einbezahlt und wird zur Gänze von der Republik Österreich gehalten.

Gemäß Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte, BGBl I 61/2015 idGF, hat die Schienen-Control mit 28. Mai 2015 die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte – kurz apf genannt – als Abteilung eingerichtet. Diese ist die gesetzliche Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für den Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr. Damit nimmt die Schienen-Control neben dem Regulierungsbereich zusätzlich die Aufgaben der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte wahr.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat der Schienen-Control wird vom BMK bestellt und besteht aus mindestens vier Mitgliedern, wobei dem Aufsichtsrat eine Vertreterin bzw. ein Vertreter des Bundesministeriums für Finanzen anzugehören hat.

Die Kapitalvertreterinnen und -vertreter im Berichtsjahr waren:

Vorsitzender

Mag. Maximilian Geschl,
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie

Stv. Vorsitzende

Mag. Christina Platzer-Ehalt, LL.M.,
Erste Bank der oesterreichischen Sparkassen AG

Dr. Erik Wolf, Wirtschaftskammer Österreich
Mag. Christa Bock, Bundesministerium für Finanzen

Die Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmervertretung haben im Jahr 2020 Mag. Norman Schadler und Mag. Birgit Hammerschmid wahrgenommen.

¹ Bis Ende Jänner 2020: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT). In diesem Beitrag wird nur mehr die neue Bezeichnung verwendet.

PERSONALSTAND

Im Geschäftsjahr 2020 waren durchschnittlich 28 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei der Schienen-Control beschäftigt.

FINANZIERUNG

Seit die apf mit Mai 2015 als Abteilung bei der Schienen-Control eingerichtet wurde, werden die beiden Geschäftsbereiche – Regulierungsbereich und Schlichtungsbereich – auch kostenrechnerisch getrennt voneinander geführt. Durch die Einführung der Kostenstellenrechnung ist die getrennte Erfassung der Kosten gewährleistet. Der Regulierungsbereich wird durch Beiträge der Eisenbahnverkehrsunternehmen finanziert. Bemessungsgrundlage ist das in einem Jahr insgesamt geleistete Weegeentgelt (Infrastruktur-Benützungsentgelt). Der Anteil der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen am Aufwand der Schienen-Control wird durch einen eigenen Aufteilungsschlüssel errechnet.

Die apf wird einerseits durch Fallpauschalen der betroffenen Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugunternehmen und andererseits durch das BMK finanziert.

Das veranschlagte Budget für das Geschäftsjahr 2020 wurde unter der Prämisse, die Aufgaben der Regulierungsbehörde sowie der apf sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig zu erfüllen, geplant. Das Budget wurde im Berichtsjahr sowohl im Regulierungs- als auch im Agenturbereich, u. a. pandemiebedingt, unterschritten. Im Regulierungsbereich können dadurch insgesamt 610.993,79 Euro an die Eisenbahnverkehrsunternehmen rückvergütet werden. Der geplante Aufwand für die apf wurde vom BMK quartalsweise vorfinanziert. Am Ende des Jahres 2020 wurden an betroffene Unternehmen insgesamt Fallpauschalen für Schlichtungen in Höhe von 289.926 Euro verrechnet. Zusammen mit der

Unterschreitung des Planaufwands der apf beträgt die aus dem Geschäftsjahr 2020 resultierende Rückvergütung an das BMK 305.975,74 Euro.

JAHRESABSCHLUSS DER SCHIENEN-CONTROL

Der Jahresabschluss der Schienen-Control für das Wirtschaftsjahr 2020 (1. Jänner bis 31. Dezember 2020) wurde nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) idgF erstellt. Die Pro Revisio Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung GmbH bestätigte den Abschluss mit einem uneingeschränkten Vermerk.

Aus der Gewinn- und Verlust-Rechnung geht hervor, dass der Umsatzerlös der Schienen-Control für das Geschäftsjahr 2020 insgesamt 2.656.827,85 Euro beträgt. Die Schienen-Control weist einen Nullgewinn aus.

Ertrags- und Vermögenslage 2020

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG ZUM 31.12.2020

	2020	2019
1. Umsatzerlöse	2.656.827,85	2.184.211,74
2. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	6.934,52	75,00
b) übrige	1.560,41	9.701,61
	8.494,93	9.776,61
3. Personalaufwand		
a) Gehälter	-1.557.673,26	-1.259.069,06
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-23.877,12	-19.849,40
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-40.890,55	-30.723,60
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-406.357,04	-346.130,15
e) sonstige Sozialaufwendungen	-23.869,81	-21.885,29
	-2.052.667,78	-1.677.657,50
4. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagevermögens	-38.202,79	-28.537,48
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) übrige	-571.473,34	-485.289,71
6. Zwischensumme aus Z 1 bis 5 (Betriebsergebnis)	2.978,87	2.503,66
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	98,13	1.206,52
8. Zwischensumme aus Z 7 bis 7 (Finanzerfolg)	98,13	1.206,52
9. Ergebnis vor Steuern	3.077,00	3.710,18
10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-3.077,00	-2.648,00
11. Ergebnis nach Steuern	0,00	1.062,18
12. Jahresüberschuss	0,00	1.062,18
13. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	0,00	-1.062,18
14. Jahresgewinn/ Jahresverlust	0,00	0,00

BILANZ ZUM 31.12.2020

AKTIVA	2020	2019
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	10.752,50	9.144,00
2. Geleistete Anzahlungen	24.318,00	0,00
II. Sachanlagen		
1. Einbauten in fremden Gebäuden	2.859,23	4.288,85
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	64.506,01	49.828,46
	102.435,74	63.261,31
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	309.668,64	270.203,38
2. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	107.189,52	68.018,04
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.808.532,28	1.573.614,44
	2.225.390,44	1.911.835,86
C. Rechnungsabgrenzungsposten	31.335,11	17.390,65
Bilanzsumme	2.359.161,29	1.992.487,82
PASSIVA	2020	2019
A. Eigenkapital		
I. Stammkapital	750.000,00	750.000,00
II. Kapitalrücklagen		
1. Gebundene	2.853,93	2.853,93
III. Gewinnrücklagen		
1. Andere Rücklagen [freie Rücklagen]	311.103,40	311.103,40
	1.063.957,33	1.063.957,33
B. Rückstellungen		
1. Sonstige Rückstellungen	156.640,00	115.100,00
	156.640,00	115.100,00
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	124.100,62	75.963,82
2. Sonstige Verbindlichkeiten		
a) Steuern	28.553,44	86.993,23
b) soziale Sicherheit	50.611,22	42.608,95
c) übrige	935.298,68	607.864,49
	1.138.563,96	813.430,49
Bilanzsumme	2.359.161,29	1.992.487,82

Marktteilnehmer

Zu Jahresende 2020 gab es in Österreich insgesamt 77 Eisenbahnunternehmen. Gemäß Eisenbahngesetz wird zwischen Eisenbahnverkehrs-, Eisenbahninfrastruktur- und integrierten Eisenbahnunternehmen unterschieden:

Eisenbahnverkehrsunternehmen

erbringen Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

dienen dem Bau und dem Betrieb von vernetzter Eisenbahninfrastruktur (Haupt- und Nebenbahnen).

Integrierte Eisenbahnunternehmen

sind sowohl als Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig. In diese Kategorie fallen des Weiteren die Betreiber von nicht vernetzter öffentlicher Eisenbahninfrastruktur (Schmalspurbahnen). Letztere unterliegen zwar nicht der Regulierung, werden hier aber der Vollständigkeit halber angeführt.

INFO

77 Eisenbahnunternehmen

- 58 Eisenbahnverkehrsunternehmen
- 8 Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- 11 integrierte Eisenbahnunternehmen

Die acht Eisenbahninfrastrukturunternehmen ergeben gemeinsam mit den elf integrierten Eisenbahnunternehmen insgesamt 19 Infrastrukturbetreiber, von denen im Jahr 2020 neun ausschließlich nicht vernetzte Infrastruktur betrieben haben. Von den elf integrierten Eisenbahnunternehmen verfügten fünf über einen Zugang zur ÖBB-Infrastruktur. Zu Jahresende 2020 konnten vier der 58 Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Sicherheitsbescheinigung vorweisen, fünf keinen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. In Summe waren dadurch letztendlich 59 Unternehmen (Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierte Eisenbahnunternehmen) dazu berechtigt, Züge im ÖBB-Netz zu führen.

Von diesen Unternehmen sind vier zu 100 Prozent der ÖBB-Holding zuzuordnen und fallen somit in die Kategorie inländischer Incumbent (branchenübliche Bezeichnung für marktbeherrschendes Unternehmen), elf Unternehmen haben direkte oder indirekte Beteiligungen von ausländischen Incumbents. Elf weitere Unternehmen befinden sich zu 50 Prozent oder mehr im Eigentum öffentlicher Institutionen. Die übrigen 33 Unternehmen werden als im Privatbesitz stehend klassifiziert. Elf davon fallen durch ihren Firmensitz im Ausland in die Kategorie ausländisches Eisenbahnunternehmen.

Im Jahr 2020 gab es einige Veränderungen bei der Zahl der in Österreich bzw. am internationalen Eisenbahnmarkt tätigen Unternehmen. Neu hinzugekommen sind im Jahr 2020 die Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen Captrain Italia, CER Hungary, DB Cargo Czechia, die österreichische FRACHTbahn, die drei deutschen Unternehmen Helrom, Holzlogistik und Güterbahn sowie Raildox, RM Lines aus Tschechien, Siemens Mobility Austria und die schweizerische Widmer Rail Services. Zusätzlich hat das österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen twentyone aus Wien nach mehreren Jahren eine Sicherheitsbescheinigung für den Güter- und Personenverkehr erlangt. Der deutschen Retrack wurde hingegen die Sicherheitsbescheinigung wieder entzogen, weil sie nachweislich keine Eisenbahnverkehre in Österreich geführt hat. Außerdem sind die österreichischen Sicherheitsbescheinigungen der Rail Cargo Hungaria sowie der Trenitalia nicht mehr aktiv.

Nachfolgend werden die einzelnen Eisenbahnunternehmen in alphabetischer Reihenfolge angeführt und kurz beschrieben.

Eisenbahnunternehmen auf den nächsten Seiten.


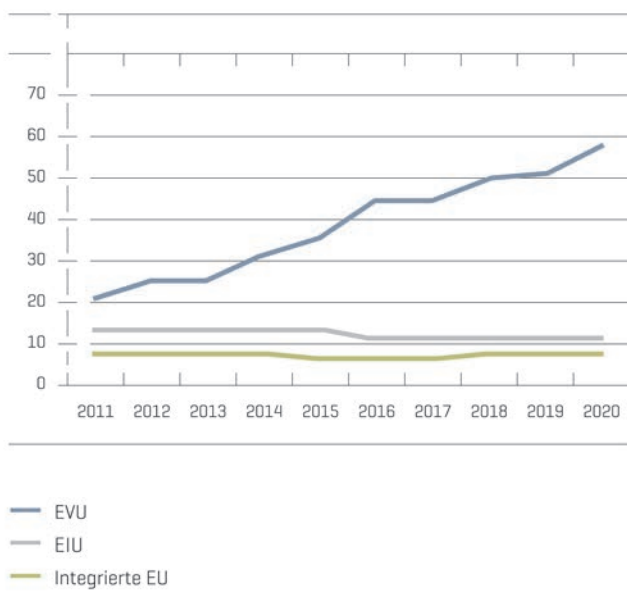



Abb. 1: Entwicklung der Anzahl der Eisenbahnunternehmen in Österreich im Zeitraum 2011–2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Achenseebahn AG, IntEU

Die Achenseebahn steht mehrheitlich in Privatbesitz und betreibt die schmalspurige Zahnradbahn von Jenbach zum Achensee, die ausschließlich touristischen Zwecken in den Sommermonaten dient. Zuletzt hatte das Unternehmen vermehrt mit wirtschaftlichen Herausforderungen zu kämpfen. So wurde 2020 zwischenzeitlich Insolvenz beantragt und ein Fahrbetrieb kam nicht zustande. Ende 2020 hat sich allerdings das Land Tirol zum Fortbestand und zur Wiederinbetriebnahme der Bahn als Kulturgut bekannt. Das Bundesland soll in einer neu konzipierten Gesellschaft neben der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG und einigen umliegenden Gemeinden Hauptgesellschafter sein.

Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB), EVU

Das Unternehmen mit Sitz nahe München ist ein Tochterunternehmen der Transdev GmbH, die wiederum zu 100 Prozent dem privaten französischen Bahnkonzern Transdev Group S.A. zuzurechnen ist. Dieser ist europaweit im Personenverkehr tätig. In Österreich bietet die Bayerische Oberlandbahn seit 2013 Regionalverkehre auf den Strecken München-Rosenheim-Kufstein und München-Rosenheim-Salzburg an. Bis zum Sommer 2020 erfolgte der Betrieb unter dem Markennamen Meridian, seitdem verkehren diese Züge einheitlich als Bayerische Regiobahn (BRB). Der Fahrplan ist mit dem Angebot der WESTbahn in Salzburg Hauptbahnhof abgestimmt.

Captrain Italia S.r.l., EVU

Seit 2020 hat das zur französischen SNCF-Gruppe gehörende Unternehmen eine Sicherheitsbescheinigung in Österreich. Im Herbst hat Captrain mit der Führung von Mineralöltransporten aus Italien über Tarvis nach Villach begonnen.

Cargo Service GmbH (CargoServ), EVU

Die CargoServ ist eine Tochter der 2001 gegründeten Logistik Service GmbH (LogServ), die zu 100 Prozent im Eigentum der voestalpine Stahl GmbH steht. Seit 2013 ist die CargoServ für den Güterverkehr im ÖBB-Netz zuständig, die LogServ betreibt mit der Werkbahn im Stahlwerk Linz die größte Anschlussbahn Österreichs. Seitens der CargoServ wird einerseits die Anlieferung von Erz, Kohle und Schrott, aber auch der Abtransport von Stahlblech für die voestalpine Stahl GmbH durchgeführt. Andererseits werden zusätzlich Gütertransporte (Mineralöl, Kombinierte Verkehre) für andere Unternehmen bewerkstelligt. Angesichts der wirtschaftlichen Umstände wurden 2020 weniger Rohmaterial und Stahlerzeugungsprodukte nachgefragt bzw. befördert.

ČD Cargo a.s., EVU

Seit Ende 2017 ist die 100-prozentige Tochter des tschechischen Incumbents Česke dráhy in Österreich im Güterverkehr tätig. 2020 wurde die Offensive aus dem Vorjahr mit zahlreichen Ad-hoc-Verkehren fortgesetzt, wobei der Schwerpunkt auf dem grenzüberschreitenden Güterzugverkehr nach Tschechien (über die Grenzübergänge Břeclav/Hohenau und Summerau) bzw. dem Transitverkehr auf der Donauachse liegt. Durch die Abschaltung des letzten aktiven Kohlekraftwerkes Österreichs (Mellach bei Graz) im Frühjahr 2020 sind im Gegenzug Kohletransporte weggefallen.

CER Hungary Zrt., EVU

Die CER (Central European Railway) ist ein seit 2005 im Güterverkehr tätiges Unternehmen, das bisher vor allem in seinem Herkunftsland Ungarn und in dessen Nachbarländern Kroatien, Rumänien und in der Slowakei aktiv war. Seit Sommer 2020 besitzt es zudem auch für Österreich eine Sicherheitsbescheinigung samt Infrastruktur-Nutzungsvertrag. In Kooperation mit österreichischen und deutschen Eisenbahnunternehmen wurde seither hauptsächlich Gefahrgut entlang der Donauachse befördert.

City Air Terminal BetriebsgmbH (CAT), EVU

Das Unternehmen gehört zu 49,9 Prozent der ÖBB-Personenverkehr und zu 50,1 Prozent der teilweise in öffentlichem Eigentum stehenden Flughafen Wien AG. Daher wird die City Air Terminal Betriebsgesellschaft als mehrheitlich öffentlich qualifiziert. Seit 2003 betreibt das Unternehmen den City Airport Train im Halbstundentakt zwischen dem Bahnhof Wien Mitte und dem Flughafen Wien. Im Rahmen der

COVID-19-Pandemie und der damit einhergehenden umfangreichen Reduktion des Flugverkehrs wurden die Verkehre ab März 2020 temporär ausgesetzt.

DB Cargo AG, EVU

Seit 2015 ist die 100-prozentige Tochter der Deutschen Bahn in Österreich im Güterverkehr tätig, wobei das Unternehmen im März 2016 von DB Schenker Rail in DB Cargo umbenannt wurde. Der Schwerpunkt liegt auf dem grenzüberschreitenden Güterzugverkehr nach Salzburg und Linz. Seit 2019 wird verstärkt mit der CargoServ kooperiert, welche die Züge von der deutschen Grenze zur voestalpine Linz führt. Eine intensivere Zusammenarbeit gibt es auch mit der Lokomotion: So werden fast alle Transitzüge über den Brenner, die bisher in Kooperation mit der Rail Cargo Austria durchgeführt wurden, seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 gemeinsam mit der Lokomotion abgewickelt. Die Triebfahrzeuge verkehren dabei über die gesamte Strecke von Deutschland bis zum Brenner.

DB Cargo Czechia s.r.o., EVU

Das zu 100 Prozent im Besitz der DB Cargo stehende tschechische Tochterunternehmen hat seit November 2020 einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag und bereits erste Züge in Österreich geführt.

DB Fernverkehr AG, EVU

Das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn hat 2016 eine Sicherheitsbescheinigung für Österreich erhalten. Bisher wurde diese nur im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr nach Salzburg genutzt. Allerdings stellt die DB Fernverkehr der ÖBB-Personenverkehr im grenzüberschreitenden Verkehr nach Wien und Innsbruck ICE-Garnituren zur Verfügung. Während der Einschränkungen im Bahnverkehr rund um die COVID-19-Pandemie blieb der gesamte Fernverkehr zwischen Österreich und Deutschland (mit Ausnahme des Brennertransits) aufrecht.

DB Regio AG, EVU

Das Unternehmen gehört zu 100 Prozent der Deutschen Bahn und betreibt Regionalverkehr auf den Strecken Mühlendorf–Freilassing–Salzburg sowie Ehrwald–Reutte–Pfronten–Steinach. Mit der Elektrifizierung des Abschnitts Reutte–Vils werden seit Mitte Dezember 2020 die Züge direkt ab Garmisch-Partenkirchen elektrisch geführt. Hinzu kommen vereinzelte Züge von und nach Seefeld in Tirol.

DPB Rail Infra Service GmbH, EVU

Die DPB Rail Infra Service aus Österreich ist ein im Güterverkehr tätiges Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Steiermark. 2018 hat das Unternehmen die Verkehrsgenehmigung erhalten, im August 2019 eine Sicherheitsbescheinigung und für das Jahr 2020 liegt ein Infrastruktur-Nutzungsvertrag vor. Hauptgeschäftsfeld ist die Baustellenlogistik auf der Schiene.

ecco-rail GmbH, EVU

Das in Privatbesitz stehende Unternehmen ist seit 2012 als Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz zugelassen und im Güterverkehr tätig. Der Schwerpunkt der Aktivität liegt auf dem internationalen Container- und Ganzzugverkehr entlang der Donauachse, darunter befinden sich Güter wie Getreide, Magnesit, Mineralöl und Pkw (Personenkraftwagen). Seit Dezember 2020 ist das Unternehmen auch auf der Tauernachse im Trailerverkehr (kranbare Sattelanhänger) zwischen Triest und Deutschland tätig.

Floyd Szolgáltató Zrt., EVU

Das Unternehmen mit Sitz in Ungarn befindet sich mehrheitlich im Eigentum der Eurogate Intermodal, die u. a. Terminals in deutschen Nordseehäfen betreibt und kombinierten Transport von Seecontainern anbietet. Floyd ist seit 2012 in Österreich tätig und fährt primär Containerzüge sowie Getreide- und Mineralöltransporte zwischen Ungarn und Deutschland über die österreichische Donauachse.

FOXrail Zrt., EVU

2013 wurde die ungarische Privatbahn durch den Gründer bzw. ehemaligen Eigentümer der Floyd errichtet. 2016 erhielt es die Sicherheitsbescheinigung in Österreich und fährt seit 2017 Ganzzüge im Transitverkehr auf der Donauachse, oft in Kooperation mit österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

FRACHTbahn Traktion GmbH, EVU

Das Schwesterunternehmen der WESTbahn ist ein Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen und besitzt seit Juni 2020 eine Verkehrsgenehmigung. Da bis Jahresende 2020 noch keine Sicherheitsbescheinigung erteilt wurde, fuhren die Züge unter der Lizenz der WESTbahn, die zu diesem Zweck im Juni 2020 eine neue Sicherheitsbescheinigung (erweitert um den Bereich Güterbeförderung) erhielt. Über einen Dienstleistungsvertrag sollen zudem Synergien (vor allem hinsichtlich der Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer und IT-Dienstleistungen) genutzt werden. Der Schwerpunkt der FRACHTbahn wird im Ganzzugverkehr auf der Donauachse liegen.

Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft mbH, EVU

Das Unternehmen wurde 2013 gegründet und gehört zur österreichischen Plasser & Theurer-Gruppe. Der Fokus des Unternehmens liegt auf Probe-, Überstell- und Zulassungsfahrten für den Mutterkonzern Franz Plasser, der Weltmarktführer bei Bahnbaumaschinen ist (neuerdings wurden hybrid-angetriebene Bahnbaumaschinen entwickelt). Das Stammwerk befindet sich in Linz, eine Werkstatt in Purkersdorf.

GEVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrsdienstleistungen mbH, EVU

Das Unternehmen ist seit 2013 eine Tochter der Nürnberger Wach- und Schließgesellschaft und erhielt 2014 sowohl die Verkehrsgenehmigung als auch die Sicherheitsbescheinigung. Die ursprünglich 2017 abgelaufene Sicherheitsbescheinigung wurde mittlerweile bis 2023 verlängert. 2020 wurden allerdings lediglich minimale Baustellenverkehre geführt.

GHS Logistik GmbH, EVU

Das Unternehmen gehört zum österreichischen Baukonzern Hinteregger. 2016 erhielt es die Verkehrsgenehmigung, eine Sicherheitsbescheinigung hat das Unternehmen bisher allerdings noch nicht.

Grampetcargo Austria GmbH, EVU

Als Tochter der rumänischen Grampet Group wurde das Unternehmen 2012 mit dem Ziel gegründet, den Einflussbereich nach Zentral- und Westeuropa hin zu erweitern. Die Grampet Group ist auch an Eisenbahnverkehrsunternehmen in Rumänien, Bulgarien und Ungarn beteiligt. Seit 2016 führt Grampetcargo Austria Schlackezüge von Moosbierbaum nach Mistelbach bzw. Neunkirchen und ist zusätzlich am

Spotmarkt aktiv. In Kooperation mit ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden 2020 außerdem verschiedene Ganzzüge entlang der Donauachse geführt.

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB), IntEU

Das integrierte Eisenbahnunternehmen steht zu 100 Prozent im Eigentum der Republik Österreich und erbringt vorwiegend Verkehrsleistungen auf dem eigenen Streckennetz (Graz-Köflach und Graz-Wies-Eibiswald), das bis 2025 zur Gänze elektrifiziert werden soll. Ende 2010 übernahm die Graz-Köflacher Bahn auch den Personennahverkehr Graz-Werndorf-Wies-Eibiswald über den Abschnitt Werndorf-Wettmannstätten auf der Koralmbahn. Bis Mitte Dezember 2019 war sie zudem durchführendes Eisenbahnverkehrsunternehmen für den österreichischen Teil der Verkehre Prag-Wien des tschechischen Unternehmens RegioJet. Die Graz-Köflacher Bahn ist zu je 50 Prozent an der LTE Logistik und Transport sowie der slowenischen Adria Transport beteiligt. Während der ersten COVID-19-bedingten Beschränkungen im Frühjahr 2020 wurde das Angebot unter Berücksichtigung des Berufspendlerverkehrs etwa halbiert.

Helrom GmbH, EVU

Das deutsche Unternehmen aus Frankfurt am Main ist eine Tochter der britischen Helrom Limited und hat im Kombinierten Verkehr spezielle Transportwaggons für die Beförderung von Lkw (Lastkraftwagen) entwickelt, für deren Verwendung keine Kran- oder Verladeeinrichtung bzw. kein Terminal benötigt wird. Erste diesbezügliche Züge gibt es in Österreich seit Sommer 2020 auf der Donauachse als Teil der Verbindung Duisburg-Wien.

Holzlogistik und Güterbahn GmbH, EVU

Das deutsche Unternehmen aus Hessen, dessen Hauptgeschäftsfeld vor allem der Transport von Rund- bzw. Schnittholz und Kalilauge ist, hat im Herbst 2020 erstmals eine Sicherheitsbescheinigung und einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag erhalten. Es hat bereits erste Güterzüge geführt, in Zukunft werden vor allem Züge zu den großen Sägewerksbetrieben in Oberösterreich erwartet.

HSL Netherlands B.V., EVU

Das niederländische Unternehmen, das überwiegend im Mineralöltransport tätig ist, hat im Dezember 2019 erstmals eine Sicherheitsbescheinigung erhalten. Seit März 2020 hat das in der Vergangenheit mit der MMV Rail Austria kooperierende

Unternehmen auch einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Dieser wurde bereits für Transitverkehre auf der Donauachse zwischen Deutschland und der Slowakei verwendet.

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB), IntEU

Das Unternehmen ist zu einem überwiegenden Teil im Eigentum der Stadt Innsbruck. Es betreibt neben dem Innsbrucker Straßenbahnnetz die rund 18 Kilometer lange Stubaitalbahn von Innsbruck nach Fulpmes. Diese Netze sind miteinander verbunden und in der Spurweite von 1.000 Millimetern ausgeführt, aufgrund der abweichenden Spurweite hängen diese allerdings nicht mit dem Netz der ÖBB-Infrastruktur zusammen. Dem Tram-Train-Konzept entsprechend verkehren die Züge im Gebiet zwischen dem Hauptbahnhof Innsbruck und dem Stubaitalbahnhof im Stadtgebiet auf den Straßenbahngleisen.

LINEAS Group SA, EVU

Die LINEAS ist aus der Transport- und Logistiksparte des belgischen Incumbents SNCB hervorgegangen. Sie führt Güter- und Chemietransporte in Belgien sowie grenzüberschreitend nach Frankreich und mit Partnern nach Deutschland, in die Niederlande, nach Österreich, Schweden, in die Schweiz und nach Tschechien durch. Seit dem Frühjahr 2018 hat das Unternehmen auch eine Sicherheitsbescheinigung für Österreich, bis dato wickelte es allerdings hierzulande noch keine nennenswerten Güterverkehre selbst ab.

Linzer Lokalbahn AG (LILO), EIU

Die LILO ist Eigentümerin der elektrischen Lokalbahn von Linz über Eferding nach Waizenkirchen. 1998 wurde sie mit der Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach verschmolzen und hat deren Strecken übernommen. Sie steht mehrheitlich im Eigentum der Stadt Linz, neben Stern & Hafferl (zu knapp einem Drittel) halten weitere Anrainergemeinden Anteile. Das Angebot im Rahmen der S-Bahn Oberösterreich sieht werktags einen Halbstundentakt zwischen Linz Hauptbahnhof und Eferding vor, wobei die Betriebsführung Stern & Hafferl obliegt.

Logistik Service GmbH (LogServ), EVU

Als Tochter der voestalpine Stahl GmbH in Linz ist das Unternehmen für die gesamte Transportlogistik des Konzerns verantwortlich. Der Verkehr im ÖBB-Netz wurde 2013 an die Tochtergesellschaft Cargo Service (CargoServ) ausgelagert,

seither ist die LogServ nur noch für das Werkbahnnetz der voestalpine an den Standorten Linz und Leoben-Donawitz zuständig. Außerdem betreibt sie eine Verkehrsakademie und bietet umfangreiche Schulungen an.

Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf AG, EIU

Das Unternehmen ist eine 100-Prozent-Tochter von Stern & Hafferl. Es besitzt die elektrifizierte Schmalspurbahn von Vorchdorf nach Gmunden, während die Betriebsführung der Muttergesellschaft obliegt. Die Strecke wurde 2018 vom Klosterplatz mit der Straßenbahn Gmunden als sogenannte Stadt.Regio.Tram bzw. Traunseetram vernetzt. Seitdem gibt es ein deutlich dichteres Angebot mit bis zu vier Fahrten stündlich.

Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG, EIU

Die elektrifizierte Lokalbahnstrecke Lambach-Vorchdorf-Eggenberg wurde 1903 eröffnet und steht mehrheitlich im Besitz der Republik Österreich. Die Gemeinden Lambach und Vorchdorf sowie das Land Oberösterreich halten weitere Anteile. Seit 1931 wird der Betrieb von Stern & Hafferl bzw. deren Vorgängergesellschaften geführt. Bis Stadl-Paura wird die Strecke durch die ÖBB-Infrastruktur betrieben.

Lokalbahn Mixnitz-St. Erhard AG, EIU

Das Unternehmen gehört zum RHI-Konzern, einem börsennotierten Hersteller von Feuerfesterzeugnissen. Es betreibt die elektrische Schmalspurbahn von Mixnitz nach Breitenau, die vorwiegend dem Magnesittransport dient. Den Betrieb auf der Schmalspurbahn sowie auf den normalspurigen Anschlussgleisen in Mixnitz besorgen die Steiermärkischen Landesbahnen. Werktags werden zwei bis drei Güterzüge geführt.

Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee AG, EIU

Die Gesellschaft steht mehrheitlich im Eigentum von Stern & Hafferl, ihr gehört die elektrische Schmalspurbahn von Vöcklamarkt nach Attersee, die auch unter dem Namen Attergau-bahn bekannt ist. Die Betriebsführung erfolgt mit Niederflurfahrzeugen durch Stern & Hafferl, wobei der Fahrplan mit der Weststrecke und der Attersee-Schiffahrt abgestimmt ist.

Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraction mbH, EVU

Als 100-prozentige Tochter der deutschen Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH hat das mittlerweile in Schwechat angesiedelte Unternehmen seit 2016 eine Verkehrsgenehmigung und seit Sommer 2018 eine Sicherheitsbescheinigung. Seit dem Fahrplanwechsel Ende 2018 werden Verkehre, welche die Muttergesellschaft nicht selbst abwickelt (wie beispielsweise jene auf der Donauachse), von der Österreich-Tochter durchgeführt.

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, EVU

Das Unternehmen mit Fokus auf Kombinierten Verkehr und Ganzzüge steht zu je 30 Prozent im Besitz des privaten italienischen Eisenbahnverkehrsunternehmens Rail Traction Company und der DB Cargo. Die restlichen 40 Prozent werden je zur Hälfte von der Brenner Schienentransport AG (öffentlich, Italien) bzw. der Kombiverkehr GmbH gehalten. Allerdings haben weder die deutsche noch die italienische öffentliche Hand Durchgriff auf das Unternehmen. Die Lokomotion hat ihre beiden großen Drehkreuze in München und Verona und befährt daher vorwiegend die Transitstrecken über den Brenner und den Tauern. Die anderen Verkehre in Österreich werden primär von der Tochtergesellschaft Lokomotion Austria (siehe oben) durchgeführt. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird ein Großteil der bisherigen Transitzüge der Rail Cargo Austria über den Brenner von der Lokomotion in Kooperation mit der DB Cargo durchgeführt.

LTE Austria GmbH, EVU

2017 wurde das 100-prozentige Tochterunternehmen der LTE Logistik und Transport speziell für die Aktivitäten in Österreich gegründet. Eine Sicherheitsbescheinigung wurde erstmals im Sommer 2019 ausgestellt. Kerngeschäft des Unternehmens sind Ganzzugverkehre (u. a. im Bereich Automotive und Gefahrgut) und Kombiniertes Verkehr auf der Donauachse sowie über den Semmering, aber auch Anschlussbahnen (erste und letzte Meile) werden bedient.

LTE Logistik- und Transport GmbH, EVU

Das Unternehmen ist eine 50-prozentige Tochter der Grazer-Köflacher Bahn, die andere Hälfte der Anteile wird seit 2015 von der Rhenus Beteiligungen International GmbH aus Deutschland gehalten. Es agiert seit 2017 als Holding und ist mit Tochterfirmen auch in der Slowakei, in Ungarn, Deutschland, Rumänien, in den Niederlanden und der Tschechischen Republik vertreten. Die LTE fuhr vor allem auf der Donauachse, aber auch über den Semmering in die Steiermark sowie nach Italien und Slowenien. Mit der Bekanntgabe, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sicherheitsbescheinigung zurücklegen wird, entzog das Ministerium diese im Dezember 2019. Sämtliche Leistungen werden seitdem vom Tochterunternehmen LTE Austria (siehe oben) erbracht.

Metrans Railprofi Austria GmbH (RPA), EVU

Das Unternehmen mit Firmensitz in Krems wurde 2006 als Rail Professionals Stütz gegründet und nahm Anfang 2011 den Betrieb im Güterverkehr auf. Neben Spotverkehren wickelt es im Auftrag der Metrans-Gruppe seit 2012 Containerverkehre aus der Slowakei und Tschechien zu österreichischen Terminals und im Transit ab. Primär fährt das Unternehmen Terminals an, die von Metrans betrieben werden (Deutschland, Tschechien und Slowakei). 2013 erwarb Metrans die Mehrheit des Unternehmens und änderte den Namen entsprechend. Metrans steht über die HHLA Intermodal GmbH mehrheitlich im Eigentum der börsennotierten Hamburger Hafen und Logistik AG aus Deutschland.

MEV Independent Railway Services GmbH, EVU

Das Unternehmen ist eine Schwestergesellschaft der deutschen MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft, die wiederum im Eigentum einer Schweizer Beteiligungsgesellschaft steht. Eigene Verkehrsleistungen erbringt das Unternehmen üblicherweise nur in sehr geringem Ausmaß, es ist vorwiegend als Personaldienstleister und Berater für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig. Zusätzlich werden für andere Marktteilnehmer Serviceleistungen wie beispielsweise Wagenmeisterleistungen angeboten.

MMV-Rail Austria GmbH, EVU

Das 2015 in Österreich gegründete Unternehmen arbeitet von Wiener Neudorf aus und steht zu 90 Prozent im Eigentum der ungarischen Bahnspedition Petrolsped, die ausschließlich von Privatpersonen gehalten wird. Es ist eine Schwestergesellschaft der MMV Magyar Magánvasút, die mit

eigener Sicherheitsbescheinigung bis September 2017 in Österreich tätig war. 2017 erhielt die MMV-Rail Austria die Sicherheitsbescheinigung in Österreich und übernahm sämtliche Aktivitäten im österreichischen Netz. Das Unternehmen fährt vor allem Ganzzüge auf der Donauachse wie beispielsweise Getreidetransporte ab Krems an der Donau.

Montafonerbahn AG, IntEU

Die Montafonerbahn gehört mehrheitlich dem Gemeindeverband des Montafonertals. Sie betreibt als integriertes Eisenbahnunternehmen auf eigener Infrastruktur überwiegend Personen- und in geringem Ausmaß auch Güterverkehr. Die Strecke verläuft von Schruns nach Bludenz, wo sie mit dem ÖBB-Netz verbunden ist. Zwar verfügt die Montafonerbahn über die Berechtigung, Züge im ÖBB-Netz verkehren zu lassen, nutzt diese aber vorwiegend für Fahrten im Bahnhofsbereich von Bludenz. Seit Mitte Dezember 2020 werden alle Züge direkt bzw. ohne Umstieg zwischen Schruns, Bregenz und Lindau in Kooperation mit der ÖBB-Personenverkehr angeboten.

Neusiedler Seebahn GmbH, EIU

Das Unternehmen entstand 2010 durch Aufteilung der früheren Neusiedler Seebahn AG, die sowohl den ungarischen als auch den österreichischen Streckenabschnitt bediente. Der ungarische Teil (Grenze bei Pamhagen bis Fertőszentmiklós) wurde mittlerweile von der Raaberbahn übernommen; der österreichische Teil (Grenze bei Pamhagen bis Neusiedl am See) verblieb bei der Neusiedler Seebahn. Eigentümer der Neusiedler Seebahn GmbH sind die Republik Österreich und das Land Burgenland (49,9 bzw. 50,1 Prozent). Seit dem letzten Fahrplanwechsel wird die Strecke stündlich mit direkten Zugverbindungen ab Wien bedient.

Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH, IntEU

Das Unternehmen wurde 1997 als Joint Venture zwischen den damaligen ÖBB und der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsges. m. b. H. (NÖVOG, siehe unten) mit jeweils 50 Prozent Geschäftsanteil gegründet. Es führte ab diesem Zeitpunkt den Betrieb als konzessioniertes Eisenbahnunternehmen. Die Infrastruktur verblieb vorerst bei der Infrastruktursparte der ÖBB, im Jahr 2010 erwarb die NÖVOG die Infrastruktur. Gleichzeitig wurde auch der Anteil der ÖBB-Infrastruktur an der Niederösterreichischen Schneebergbahn GmbH zur Gänze übernommen, sodass die Gesellschaft nunmehr eine 100-prozentige Tochter der

NÖVOG ist. Die Schneebergbahn stellt einen Sonderfall dar (kein integriertes Eisenbahnverkehrsunternehmen), weil sie ausschließlich auf nicht vernetzter Infrastruktur fährt.

Niederösterreichische

Verkehrsorganisationsges. m. b. H. (NÖVOG), IntEU

Das Unternehmen ist für den öffentlichen Verkehr des Landes Niederösterreich zuständig und das einzige Österreichs, das Bahnverkehre auf drei verschiedenen Spurweiten anbietet. 2010 verlagerte sich der Schwerpunkt durch die Übernahme zahlreicher Regionalbahnstrecken in Niederösterreich zu einem Infrastrukturunternehmen. Seither besitzt die NÖVOG die Konzession zum Betrieb der Strecken St. Pölten–Mariazell, Waidhofen/Ybbs–Gstadt, Gmünd–Groß Gerungs, Gmünd–Litschau und Puchberg–Hochschneeberg. Es handelt sich dabei ausschließlich um Schmalspurbahnen, wobei nur die beiden Erstgenannten einen Strecken-Ganzjahresbetrieb (Regelverkehr) aufweisen. Die normalspurigen Streckenabschnitte des Unternehmens wurden noch vor der Übergabe seitens der ÖBB-Infrastruktur als öffentliche Eisenbahnen eingestellt, einige werden nunmehr als Anschlussbahnen für den Ausflugsverkehr betrieben. Seit Sommer bzw. Ende 2019 verfügt die NÖVOG auch über eine Sicherheitsbescheinigung und einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag für das Netz der ÖBB, mit welchem sie ihre Ausflugsverkehre im Weinviertel und der Wachau führt.

ÖBB-Infrastruktur AG, EIU

Die ÖBB-Infrastruktur ist Teil der ÖBB-Holding und betreibt den Großteil des österreichischen Eisenbahnnetzes sowie das gesamte Netz in Liechtenstein. Sie entstand 2009 durch die Verschmelzung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Das Unternehmen ist auch für die Bahnstromversorgung verantwortlich und betreibt eigene Kraftwerke. Aufgrund der COVID-19-Pandemie mussten 2020 kurzfristig etliche Trassenänderungen bewältigt werden. Allerdings liefen während der Verkehrseinschränkungen die allermeisten Bautätigkeiten weiter und Instandhaltungsarbeiten konnten vorgezogen werden.

ÖBB-Personenverkehr AG, EVU

Die ÖBB-Personenverkehr ist eine 100-Prozent-Tochter der ÖBB-Holding und führt den Großteil des Personenverkehrs auf dem österreichischen Schienennetz durch. Ausländische Verkehre werden in der Regel mit Kooperationspartnern abgewickelt. Seit dem Fahrplan 2017 wird das größte europäische Nachtzugangebot betrieben, das Anfang 2020 um die Verbindung Wien–Brüssel erweitert wurde. Auf einigen Regionalstrecken fanden bereits erfolgreiche Probefahrten mit hybridbetriebenen Fahrzeugen statt. Des Weiteren ist das Unternehmen zu 49,9 Prozent am CAT beteiligt und hält 50 Prozent der Anteile der ÖBB-Produktion sowie 49 Prozent der Anteile der ÖBB-Technische Services. Um den öffentlichen Personenfernverkehr auf der Westbahnstrecke auf dem Abschnitt Wien–Salzburg während der Hochphasen der COVID-19-Beschränkungen aufrechterhalten zu können, wurde im April 2020 eine Notvergabe durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) in die Wege geleitet. Diese Notvergabe wurde in weiterer Folge mehrmals verlängert. Sie betrifft die Fernverkehre der ÖBB-Personenverkehr und jene der WESTbahn, die für jeweils mehrere Monate gemeinwirtschaftlich bestellt wurden. Zudem ist das Unternehmen in Kooperation mit der slowakischen ZSSK seit dem letzten Fahrplanwechsel für zwei Jahre neuer Betreiber der slowakischen Regionalbahnstrecke Bratislava–Komárno.

ÖBB-Produktion GmbH, EVU

Die ÖBB-Produktion erbringt sämtliche Traktionsleistungen für die Rail Cargo Austria und die ÖBB-Personenverkehr. Für Erstgenannte wurden 2020 zahlreiche neue Triebfahrzeuge des Typs Vectron beschafft, die vorwiegend international in Deutschland, Italien, der Slowakei und Tschechien eingesetzt werden. Eine weitere Dienstleistung neben dem Betrieb von Tankstellen ist die Bereitstellung mobiler und stationärer Wagenmeisterleistungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ebenso werden für die ÖBB-Technische Services Personal und Triebfahrzeuge für Hilfszugeinsätze zur Verfügung gestellt.

ÖBB-Technische Services GmbH, EVU

Das Unternehmen beschäftigt sich an 22 Standorten in Österreich mit der Wartung und Instandhaltung des gesamten Fuhrparks des ÖBB-Konzerns. Darüber hinaus erbringt es auch Serviceleistungen für Fremdkunden. Es verfügt über eine eigene Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit der hauptsächlich Probefahrten nach schweren Reparaturen im ÖBB-Netz durchgeführt werden. Überdies betreibt die ÖBB-Technische Services Hilfszüge. 2020 wurde im Werk Wien-Simmering damit begonnen, eine zweigleisige Wartungshalle für die neuen Nachtzugarnituren zu errichten. Eine Wartungshalle wurde in Bludenz für neue Nahverkehrs-triebwagen fertiggestellt.

PKP Cargo S.A., EVU

Die polnische Güterbahn PKP Cargo wurde 2001 als eigenständige Gesellschaft innerhalb der PKP-Holding gegründet. Nach einer zwischenzeitlichen Unterbrechung nahm das Unternehmen wieder Kombinierte Verkehre von Polen über Österreich nach Italien auf.

Porr Austriarail GmbH, EVU

Das Unternehmen wurde im April 1994 als MMU Gleisbauvermietung gegründet und viele Jahre unter dem Namen Porr-Alpine Austriarail geführt. Bereits damals war die im Baugeschäft tätige Porr an dem Unternehmen beteiligt. Nach der Insolvenz des Alpine-Konzerns übernahm die Porr im Jahr 2014 dessen Anteile und ist nunmehr Alleineigentümer. Seither trägt das Unternehmen den Namen Porr Austriarail. Es ist im Bahnbau tätig, führt primär Bauzüge und verfügt über einen entsprechenden Maschinenpark. 2015 erhielt das Unternehmen die Verkehrsgenehmigung für den Güterverkehr in Österreich, seit 2017 hat es auch eine Sicherheitsbescheinigung.

Raaberbahn**(Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt., GySEV), IntEU**

Die Raaberbahn hat als Aktiengesellschaft ihren Sitz in Ungarn, verfügt jedoch über eine Zweigniederlassung in Österreich und ist auch im österreichischen Handelsregister eingetragen. Sie besitzt in Österreich eine Konzession als Infrastrukturbetreiber und eine Verkehrsgenehmigung – insofern wird sie auch als österreichisches Unternehmen angesehen. Mehrheitseigentümer ist (mit rund 66 Prozent) der ungarische Staat. In Österreich betreibt das Unternehmen Personenverkehr auf eigener Infrastruktur (Sopron–Ebenfurth)

und auf der Strecke der Neusiedler Seebahn (Pamhagen-Neusiedl am See). Für den Güterverkehr wurde mit der Raaberbahn Cargo (siehe unten) ein eigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen gegründet. Seit Dezember 2020 wird im Rahmen eines Verkehrsdienstvertrages eigenverantwortlich ein täglicher Stundentakt zwischen Wien und Deutschkreuz angeboten.

Raaberbahn Cargo GmbH, EVU

Das Unternehmen wurde 2009 als Tochter der ungarischen GySEV Cargo gegründet und führt als Eisenbahnverkehrsunternehmen Güterverkehre im ÖBB-Netz durch. Seit Jänner 2011 ist das Unternehmen operativ tätig. Neben Güterzügen zwischen Sopron und Wien betreibt es Ganzzüge des kombinierten Verkehrs auf der Donauachse Richtung Passau und nach Lambach. Seit Ende 2012 wird auch der Güterverkehr Sopron-Deutschkreuz von der Raaberbahn Cargo betrieben.

Rail Cargo Austria AG (RCA), EVU

Innerhalb des ÖBB-Konzerns ist die Rail Cargo Austria mit verschiedenen Standorten in Österreich für den Güterverkehr zuständig. Neben dem Verkehr auf dem konzerneigenen Infrastrukturnetz werden Züge auf den Netzen von Privatbahnen einerseits mit eigenem Fuhrpark und andererseits in Kooperation gefahren. Auch erbringt das Unternehmen beispielsweise für zahlreiche andere Eisenbahnverkehrsunternehmen Last Mile Services.

Die Rail Cargo Austria besitzt spezialisierte Tochtergesellschaften und verfügt durch internationale Beteiligungen über ein dichtes Netzwerk an diversen Auslandstöchtern (in Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Deutschland, Griechenland, Italien, Kroatien, Polen, Rumänien, Russland, der Slowakei, Slowenien, Tschechien, der Türkei und Ungarn). Dadurch können in diesen Ländern auch Züge in eigener Verantwortung produziert bzw. geführt werden. Außerdem hält das Unternehmen 50 Prozent der ÖBB-Produktion und 51 Prozent der ÖBB-Technische Services.

Raildox GmbH & Co. KG, EVU

Das ursprünglich als Personaldienstleister im Eisenbahnbereich tätige deutsche Güterverkehrsunternehmen aus Erfurt hat seit Anfang 2020 eine Sicherheitsbescheinigung und befördert überwiegend chemische Produkte und Holz. Der ab Februar 2020 gültige Infrastruktur-Nutzungsvertrag wird seit dem zweiten Quartal auf österreichischem Gebiet für Transporte zwischen Passau und Koper genutzt.

Railtrans International a.s., EVU

Die slowakische Güterbahn wurde 2011 gegründet und hat sich auf den Transport von Biokraftstoff, Chemikalien und Rohstoffen für die chemische Industrie in der Slowakei, in Tschechien und Polen spezialisiert. Im Frühjahr 2018 erhielt das Unternehmen auch die Sicherheitsbescheinigung für das ÖBB-Netz, im Jahr 2020 gab es regelmäßige Verkehre entlang der Donauachse.

Rhomberg Bahntechnik GmbH, EVU

Die Rhomberg Bahntechnik mit Sitz in Vorarlberg gehört zur Rhomberg Sersa Rail Holding GmbH und nahm den Betrieb 2011 auf. Sie ist im Bahnbau (insbesondere in der Baustellenlogistik) tätig.

RM LINES a.s., EVU

Das tschechische Unternehmen ist vor allem in seinem Herkunftsland aktiv und befördert schwerpunktmäßig Spotverkehre. Ihm wurde im Oktober 2020 eine Sicherheitsbescheinigung für Österreich verliehen, ein Infrastruktur-Nutzungsvertrag stand zum Stichtag noch aus.

RTB Cargo Austria GmbH, EVU

Das Unternehmen wurde 2015 gegründet und ist eine Schwestergesellschaft der deutschen Rurtalbahn Cargo GmbH. Weitere Schwestergesellschaften bestehen in Belgien und in den Niederlanden. Seit Erhalt der Sicherheitsbescheinigung im Herbst 2018 ist das Unternehmen eigenverantwortlich im Güterverkehr tätig. Der Schwerpunkt liegt auf Verkehren in Kooperation mit der oben genannten deutschen Schwester (und somit im grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland), u. a. werden so Neuwagen entlang der Donauachse transportiert.

RTS Rail Transport Service GmbH, EVU

Das zum Baukonzern Swietelsky gehörende Unternehmen ist im Bereich Güterverkehrsleistungen einschließlich Sondertransporte in Österreich sowie in den Nachbarländern tätig. Nebenbei gibt es mit der RTS Germany eine Tochtergesellschaft in Deutschland, in Ungarn arbeitet das Unternehmen mit der Schwestergesellschaft MÁV Épcell zusammen. Es verfügt außerdem über Sicherheitsbescheinigungen in Deutschland, den Niederlanden, der Slowakei, Tschechien und Ungarn. Der Schwerpunkt des Unternehmens liegt in der Baustellenlogistik, seit Dezember 2020 fährt es aber auch Containerzüge von Deutschland nach Österreich (Wolfurt).

Safety4you Baustellenlogistik GmbH, EVU

Das in Privatbesitz befindliche Unternehmen mit Firmensitz in Wels erhielt Ende 2011 die Sicherheitsbescheinigung für den Güterverkehr im ÖBB-Netz. Die Verkehrsgenehmigung war bereits Ende 2010 erteilt worden. Das Unternehmen arbeitete bisher vor allem im Bereich Baustellensicherheit auf Gleisbaustellen, darüber hinaus stellt es auch Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer für Arbeitszüge bereit. Der seit 2019 bestehende umfangreichere eigene Verkehr von Ganzzügen (Aluminium) zwischen Wels und Ranshofen wurde 2020 verstärkt.

Salzburg AG für Energie, Verkehr**und Telekommunikation – Salzburger Lokalbahn, IntEU**

Die Salzburg AG betreibt mit dem Geschäftsfeld Salzburger Lokalbahn auf der eigenen Infrastruktur Güter- und Personenverkehr zwischen Salzburg und Lamprechtshausen bzw. Ostermiething. Das Unternehmen steht im Besitz der Länder Salzburg und Oberösterreich sowie der Stadt Salzburg. Es hat auch eine Zulassung im ÖBB-Netz. In diesem Rahmen war das Unternehmen mit der Bedienung von Anschlussbahnen im Raum Salzburg und Umgebung beauftragt und hat den Zwischenwerksverkehr von Salzburg-Liefering nach Hüttau abgewickelt. Während des Jahres 2020 wurden diese Aufträge allerdings an andere Unternehmen abgegeben und der geplante Ausstieg aus dem Güterverkehr im ÖBB-Netz finalisiert. In der Wintersaison führte die Salzburg AG in Zusammenarbeit mit deutschen Eisenbahnunternehmen Reisebüro-Turnuszüge im Raum Salzburg/Tirol/Vorarlberg. Seit 2008 betreibt die Salzburg AG unter dem Namen Pinzgauer Lokalbahn auch die nicht vernetzte Schmalspurbahn von Zell am See nach Krimml.

Salzkammergutbahn GmbH (Schafbergbahn), IntEU

Die Schafbergbahn gehört der Salzburg AG. Diese hat 2006 die schmalspurige Zahnradbahn von St. Wolfgang auf den Schafberg von der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau übernommen und 2020 ihren Fuhrpark um zwei dieselelektrische Triebfahrzeuge erweitert. Die Bahn dient ausschließlich touristischen Zwecken, weswegen es 2020 aufgrund von COVID-19 zu einer zeitweiligen Einstellung des Verkehrs kam.

Siemens Mobility Austria GmbH, EVU

Die Siemens Mobility Austria erhielt im Herbst 2020 sowohl eine Sicherheitsbescheinigung als auch einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Hauptzweck der Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen sind Probefahrten mit den von Siemens in Wien-Simmering hergestellten Eisenbahnfahrzeugen sowie Überstellfahrten dieser Fahrzeuge.

S-Rail GmbH Österreich, EVU

Im Jahr 2019 hat das auf Holzverkehre spezialisierte Unternehmen sowohl die Verkehrsgenehmigung als auch die Sicherheitsbescheinigung erhalten. Es handelt sich um eine Tochtergesellschaft der deutschen S-Rail GmbH, die wiederum eine Schwestergesellschaft der Salzburger Eisenbahn TransportLogistik GmbH ist. Seit Dezember 2019 ist das Unternehmen operativ tätig, wobei hauptsächlich Holzpro-

dukte entlang der Tauernachse befördert werden. Mit Ende 2020 hat das private Unternehmen die Betriebsführung der Stieglbahn (einer Anschlussbahn im Stadtgebiet Salzburgs) von der Salzburger Lokalbahn übernommen.

Steiermarkbahn und Bus GmbH, EVU

Die Steiermarkbahn und Bus steht zu 100 Prozent im Besitz des Landes Steiermark und ist seit der Umstrukturierung des ehemaligen integrierten Eisenbahnunternehmens Steiermärkische Landesbahnen im Sommer 2018 für die Abwicklung des Personenverkehrs im Rahmen öffentlicher Verkehrs-dienstverträge im Bahn- und Busbereich zuständig. Sie be-treibt im Großraum Graz den Verkehr nach Bad Gleichenberg, Weiz und Übelbach. Mit Mitte Dezember 2020 wurde der Per-sonenverkehr zwischen Feldbach und Bad Gleichenberg auf einen Wochenend- und Feiertagsverkehr reduziert.

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH, EVU

Die Steiermarkbahn Transport und Logistik ist eine 100-pro-zentige Tochtergesellschaft der Steiermarkbahn und Bus. Der Geschäftsschwerpunkt liegt in der Abwicklung von Güter- und Logistikdienstleistungen, insbesondere auf Ganz-zugtransporten ab steirischen Industriestandorten. Außer-dem betreibt das Unternehmen (Spot-)Verkehre (z. B. Kreide-schlammtransporte) auf der Donauachse und der Tauern-bahn mit Kooperationspartnern aus Deutschland, Slowenien und Ungarn.

Steiermärkische Landesbahnen, EIU

Die Steiermärkischen Landesbahnen stehen zu 100 Prozent im Besitz des Landes Steiermark. Das eigene Streckennetz umfasst die Bahnlinien Feldbach–Bad Gleichenberg, Gleis-dorf–Weiz und Peggau–Übelbach sowie die nicht vernetzte Schmalspurbahn Unzmarkt–Mauterndorf. 2018 wurde das Streckennetz um die Stadtstrecke Weiz Bahnhof–Weiz Nord erweitert. Das Unternehmen ist zusätzlich Betreiber der nicht vernetzten Schmalspurbahn Mixnitz–St. Erhard und des Terminals Graz Süd (Cargo Center Graz). Verkehre im ÖBB-Netz werden von den beiden Tochterunternehmen Steiermarkbahn und Bus bzw. Steiermarkbahn Transport und Logistik abgewickelt.

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H., EVU

Stern & Hafferl ist ein österreichisches Privatunternehmen aus Gmunden mit Schwerpunkt im oberösterreichischen Personennahverkehr. Das Unternehmen ist Betriebsführer

auf den vernetzten Strecken Linz–Eferding–Peuerbach/Neu-markt–Kallham und Lambach–Vorchdorf sowie der nicht vernetzten Schmalspurbahnen Gmunden–Vorchdorf, Vöck-lamarkt–Attersee und der Straßenbahn Gmunden. Das Un-ternehmen ist auch im ÖBB-Netz tätig, wobei vorwiegend regionale Güterzüge in den Bezirken Wels-Land und Efer-ding sowie auf der Bahnlinie Attnang–Puchheim–Bad Aussee im Auftrag der Rail Cargo Austria gefahren werden. 2020 bestellte das Unternehmen Hybridlokomotiven, wodurch künftig auch nicht elektrifizierte Anschlussbahnen effizient bedient werden können.

SŽ Tovorni promet d.o.o., EVU

Die slowenische Güterbahn SŽ Tovorni promet entstand 2012 als Teil der Slowenischen Bahnholding SŽ. Nach der Er-langung der Sicherheitsbescheinigung in Österreich hat das Unternehmen im Februar 2015 mit Transitzügen von Slowe-nien nach Tschechien den Verkehr aufgenommen, mittler-weile sind (oftmals in Kooperation mit österreichischen Eisenbahnunternehmen) auch Ganzzüge auf der Tauern-bahn hinzugekommen.

Transalpin Eisenbahn AG, EVU

Die Transalpin Eisenbahn mit Sitz in der Schweiz ist eine Tochtergesellschaft der Captrain Deutschland, die als Holding mehrere Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen zentral vermarktet. Diese wiederum steht im Eigentum der staatlichen französischen Güterbahn SNCF Logistics. Seit 2015 hat das Unternehmen eine Sicherheitsbescheinigung für Österreich, die Verkehrsaufnahme ist im Dezember 2017 mit Ganzzügen auf der Donauachse erfolgt. Bis Dezember 2019 führte die Transalpin Eisenbahn Autozüge zwischen Lundenburg (Břeclav) und Passau, 2020 wurden lediglich geringe Verkehre am ÖBB-Netz gemeldet.

twentyone GmbH, EVU

Nach der Gründung erhielt das Unternehmen im Jahr 2016 die Verkehrsgenehmigung für Personen- und Güterverkehr in Österreich. Da es bis 2020 noch über keine Sicherheitsbescheinigung verfügt hat, wurden eigene Güterverkehre in der Vergangenheit als Bahnspedition über die ecco-rail abgewickelt. Im Mai 2020 erlangte das Unternehmen schließlich eine eigene Sicherheitsbescheinigung, ab Juni einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Ende des vierten Quartals 2020 wurden erste Güterverkehre gemeldet.

TX Logistik Transalpine GmbH, EVU

Das Unternehmen ist die österreichische Tochter des deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmens TX Logistik, das wiederum der Gütersparte des italienischen Incumbents (Mercitalia Rail) gehört. In Österreich werden vor allem Transitgüterzüge über die Brennerachse und die Tauernbahn nach Italien sowie Containerzüge aus Deutschland zum Terminal Wien-Freudenau gefahren.

Walser Eisenbahn GmbH, EVU

Die Walser Eisenbahn mit Sitz in Wien war ursprünglich im Jahr 2000 von der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft (PEG-Gruppe) aus Deutschland für die Abwicklung von Schienenpersonennahverkehr in Österreich gegründet worden. Eine operative Nutzung des Unternehmens erfolgte allerdings nicht. Nach Verkauf der PEG-Gruppe an Arriva sowie der Arriva Deutschland an Netinera gelangten sämtliche Gesellschaftsanteile im Oktober 2011 an österreichische Eigentümer. Neben Güterzügen im Bereich Kombierter Verkehr und Mineralöl bietet die Walser Eisenbahn auch vereinzelt Charterpersonenverkehre an. 2019 wurde das Unternehmen von der Spedition Wenzel Combi Cargo Transportlogistik aufgekauft, wodurch vorübergehend neue Güterzüge über die Pyhrn-achse hinzukamen.

WESTbahn Management GmbH, EVU

2008 wurde die WESTbahn als erste Tochter der RAIL Holding AG gegründet und steht mehrheitlich im Besitz privater Eigentümer, auch der französische Incumbent SNCF hält Unternehmensanteile. Ziel war die Einrichtung eines schnellen Personenfernverkehrs auf der Westbahnstrecke. Im Dezember 2011 erfolgte die Aufnahme des planmäßigen Verkehrs auf der Strecke Wien-Salzburg-Freilassing. 2013 wurde der Abschnitt Salzburg-Freilassing aufgegeben und in weiterer Folge der Fahrplan zwischen Wien und Salzburg verdichtet. Mit dem Inkrafttreten des Fahrplans 2020 übernahm die WESTbahn von der Graz-Köflacher Bahn die Betriebsführung des tschechischen Unternehmens RegioJet auf dem österreichischen Abschnitt der Strecke Prag-Wien, wobei ab August 2020 zwei Zugpaare Richtung Budapest verlängert wurden. Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurden die ursprünglich eigenwirtschaftlich verkehrenden Züge auf der Strecke Wien-Salzburg über mehrere Monate hinweg im Rahmen gemeinschaftlicher Verträge von der öffentlichen Hand bestellt. Zudem wurde die Sicherheitsbescheinigung der WESTbahn im Sommer um den Bereich Güterverkehr erweitert (und mit

ihr ab September 2020 erste Güterzüge geführt). Langfristig will das Unternehmen mit der bereits erfolgten Gründung der Schwester FRACHTbahn (siehe oben) auch in diesem Bereich Fuß fassen.

Widmer Rail Services AG, EVU

Das schweizerische Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein ehemaliges Schwesterunternehmen der Walser Eisenbahn und hatte in der Vergangenheit bereits eine Sicherheitsbescheinigung für das Netz der ÖBB-Infrastruktur in Liechtenstein. Diese wurde im Frühjahr 2020 auf das gesamte Netz ausgeweitet, seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 gibt es dafür auch einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. 2020 wurden allerdings noch keine Züge geführt. Schwerpunkt des Unternehmens sind grenzüberschreitende Transporte im Transit, auch Einzelwagenverkehre werden angeboten.

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH, EVU

Im Jahr 2007 wurde die Wiener Lokalbahnen Cargo gegründet, um das Güterzuggeschäft der Muttergesellschaft Wiener Lokalbahnen – sowohl in deren eigenem als auch im ÖBB-Netz – zu übernehmen. Das Unternehmen ist überwiegend im Container- und Ganzzugverkehr auf der Donauachse zwischen der Nordsee und Rumänien tätig. In Österreich werden vor allem die Terminals Enns und Wien-Freudenau bedient. Diese Aktivitäten werden durch zahlreiche Spotverkehre ergänzt, wobei einige davon (wie beispielsweise die Beförderung von Klein-Pkw im Transit über den Semmering) 2020 aufgrund der wirtschaftlichen Umstände ausgeblieben sind. Seit Ende 2020 ist die Wiener Lokalbahnen Cargo auch in Tschechien unter eigener Lizenz unterwegs, man erhofft sich dadurch den Ausbau der Zugverbindungen in das benachbarte Ausland (Ostdeutschland und Polen).

Wiener Lokalbahnen GmbH, IntEU

Die Wiener Lokalbahnen sind ein Unternehmen der Wiener Stadtwerke GmbH. 2018 wurde das zuvor als Aktiengesellschaft geführte Unternehmen in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt. Im Schienenverkehr sind sie hauptsächlich im Personenverkehr auf eigener Strecke tätig. Diese Strecke ist mit dem Netz der Wiener Linien verbunden, sodass der Personenverkehr durchgehend von Baden Josefsplatz bis Wien Oper bedient werden kann. Das Unternehmen erbringt auch Personenverkehrsleistungen im ÖBB-Netz – hauptsächlich Ausflugs- und Nostalgiefahrten, aber auch Reisebüro-Turnuszüge im Raum Oberösterreich/Salz-

burg/Tirol in Zusammenarbeit mit ausländischen Eisenbahnunternehmen. Beispielsweise fungierte die WLB in Österreich als betriebsführendes Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Alpen-Sylt-Nachtexpress, einem seit Juli 2020 verkehrenden Nachtzug zwischen der deutschen Nordseeinsel Sylt und Salzburg. Das Geschäftsfeld Schienengüterverkehr wurde 2007 in die Tochter Wiener Lokalbahnen Cargo ausgegliedert.

Zillertaler Verkehrsbetriebe AG, IntEU

Das Unternehmen steht mehrheitlich im Eigentum der Zillertaler Anliegergemeinden. Es besitzt und betreibt die schmalspurige Zillertalbahn von Jenbach nach Mayrhofen. Aktuell konzentriert sich die Zillertalbahn auf den Personenverkehr, der Güterverkehr mit Rollwagen ist 2014 zum Erliegen gekommen. 2020 ist das Projekt der Einführung eines wasserstoffbetriebenen Schmalspurzuges in die Umsetzung

Quellenangabe

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (kurz: BMK)

Business-Handbuch Europäische Bahnen, 11. Auflage – Das Verzeichnis der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen

Business-Handbuch Güterbahnen/railfreight.eu, erste Auflage (2020)

DVO (EU) 2015/909 (Durchführungsverordnung) der Kommission vom 12. Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, ABL L 2015/148, 17

DVO (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen, ABL L 2017/307, 1

Eisenbahn Österreich, diverse Ausgaben

ERADIS-Datenbank – European Railway Agency Database of Interoperability and Safety

Geschäftsberichte sowie ergänzende Angaben österreichischer Eisenbahnunternehmen

Network Statements und Entgelte von: ÖBB-Infrastruktur AG (Österreich), DB Netz AG (Deutschland)

ÖBB-Fahrpläne Österreich

ÖBB-Infrastruktur AG, diverse Unterlagen

RL 2001/14/EG (Richtlinie) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, ABL L 2001/75, 29

RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2013 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung/Recast), ABL L 2012/343, 32

RL (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der RL 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur, ABL L 2016/352, 1

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG)

Statistik Austria, diverse Publikationen

Ticketshops diverser Eisenbahnunternehmen, Verkehrsverbünde und städtischer Verkehrsbetriebe

Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau, Jahresbericht 2019

VO (EU) 913/2010 (Verordnung) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr

VO (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Oktober 2020 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs

Delegierte VO (EU) 2020/2180 der Kommission vom 18. Dezember 2020 zur Verlängerung des Bezugszeitraums der VO (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs

WIFO, diverse Publikationen

www.irg-rail.eu

Glossar

Bahnen	
AB	Achenseebahn AG
BOB	Bayerische Oberlandbahn GmbH
CargoServ	Cargo Service GmbH
CAT	City Air Terminal BetriebsgmbH
ČDC	ČD Cargo – tschechisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
CER	CER Hungary Zrt. – ungarisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
CCG	Cargo Center Graz GmbH
CTI	Captrain Italia S.r.l. – italienisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
DB	Deutsche Bahn AG
DBC	DB Cargo AG
DB FV	DB Fernverkehr AG
DB Regio	DB Regio AG
ECCO	ecco-rail GmbH
Floyd	Floyd Szolgálató Zrt. – ungarisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
FOX	FOXrail Zrt. – ungarisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
FS/Trenitalia	Ferrovie dello Stato/Trenitalia S.p.A. – staatliche Eisenbahngesellschaft Italiens mit Personen-/Güterverkehrstochter
GATX	General American Transportation Corporation – Waggonvermieter
GCA	Grampetcargo Austria GmbH
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
GV	Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf AG
GySEV	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. (Raaberbahn)
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH
LILO	Linzer Lokalbahn AG
LogServ	Logistik Service GmbH
LOK	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH
LTE	LTE Logistik- und Transport GmbH
LVE	Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG

MBS	Montafonerbahn AG
MEV	MEV Independent Railway Services GmbH
MMV	Magyar Magánvasút Zrt. – ungarisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
MMV-AT	MMV-Rail Austria GmbH
MSTE	Lokalbahn Mixnitz–St. Erhard AG
NÖSBB	Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH
NÖVOG	Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H.
NSB	Neusiedler Seebahn GmbH
ÖBB-Infra	ÖBB-Infrastruktur AG – Infrastrukturbetreiber
ÖBB-Holding	ÖBB-Holding AG – Muttergesellschaft des Konzerns der Österreichischen Bundesbahnen
ÖBB-PR	ÖBB-Produktion GmbH
ÖBB-PV	ÖBB-Personenverkehr AG
ÖBB-TS	ÖBB-Technische Services GmbH
PKP-C	PKP Cargo S.A. – polnisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
RBC	Raaberbahn Cargo GmbH
RCA	Rail Cargo Austria AG
RCH	Rail Cargo Hungaria Zrt. – ungarisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
RegioJet	RegioJet a.s. – tschechisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
RHR	Rhomberg Bahntechnik GmbH
RPA	Metrans Railprofi Austria GmbH
RTB	RTB Cargo Austria GmbH
RTI	Railtrains International a.s. – slowakisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
RTS	Rail Transport Service GmbH
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
S4YOU	Safety4you Baustellenlogistik GmbH
SKGB	Salzkammergutbahn GmbH (Schafbergbahn)
SLB	Salzburger Lokalbahn
SNCB/NMBS	Société Nationale des Chemins de fer Belges/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen – belgisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français – französisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
STB	Steiermarkbahn und Bus GmbH
STB TL	Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
StH	Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H.

STLB	Steiermärkische Landesbahnen – Infrastrukturbetreiber
SŽ	Slovenske Železnice d.o.o. – slowenisches Eisenbahnunternehmen
SŽTP	SŽ Tovorni promet d.o.o. – slowenisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
TAE	Transalpin Eisenbahn AG – schweizerisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
TXL	TX Logistik Transalpine GmbH
VA	Lokalbahn Vöcklamarkt–Attersee AG
VTG	Vereinigte Tanklager und Transportmittel AG
WEG	Walser Eisenbahn GmbH
WESTbahn	WESTbahn Management GmbH
WLB	Wiener Lokalbahnen GmbH
WLC	Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH
ZB	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG
ŽSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. – slowakisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
Sonstige	
Abb.	Abbildung
ABI	Amtsblatt
Abs	Absatz
Art	Artikel
AS-Stelle	Stelle zur alternativen Streitbeilegung
AStG	Alternative-Streitbeilegung-Gesetz
AVG	Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz
BGBI	Bundesgesetzblatt
Bgld	Burgenland
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMASGK	Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz
BMVIT/BMK	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; seit 29. Jänner 2020: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz

BVwG	Bundesverwaltungsgericht
BT	Bruttotonnen
BT-km	Bruttotonnenkilometer
bzw.	beziehungsweise
DVO	Durchführungsverordnung
E-Control	Energie-Control Austria für die Regulierung der Elektrizitäts- und Erdgaswirtschaft
EisbBFG	Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte [Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz] – Fahrgastrechtegesetz
EisbG	Eisenbahngesetz
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
EU/EG	Europäische Union/Europäische Gemeinschaft
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
FlixBus	FlixBus GmbH – deutsches Busunternehmen
ggf.	gegebenenfalls
GmbH, GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GSM-R	Global System for Mobile Communications-Rail
GV	Güterverkehr
GZ	Geschäftszahl
Hbf.	Hauptbahnhof
HG	Handelsgericht
Hz	Hertz
IBE	Infrastruktur-Benützungsentgelt, seit Eisenbahngesetz-Novelle 2015: Wegeentgelt
ICE	Intercity Express
idF	in der Fassung

IHS	Institut für Höhere Studien
IntEU	Integriertes Eisenbahnunternehmen
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail – Netzwerk der europäischen Eisenbahn-Marktregulierungsbehörden
iSd	im Sinne der/des
iSv	im Sinne von
iVm	in Verbindung mit
km	Kilometer
Ktn	Kärnten
kV	Kilovolt
lit	Litera
Mio.	Million[en]
MWh	Megawattstunde[n]
NÖ	Niederösterreich
NT	Nettotonnen
NT-km	Nettotonnenkilometer
OENB	Oesterreichische Nationalbank AG
OÖ	Oberösterreich
OÖVV	Verkehrsverbund Oberösterreich
PFAG	Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz
PFV	Personenfernverkehr
PNV	Personennahverkehr
PPP	Public Private Partnership
PSO	Public Service Obligation[s], gemeinwirtschaftliche Leistung[en]
PV	Personenverkehr
RL	Richtlinie
Rs	Rechtssache
Sbg	Salzburg
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SIBE	Sicherheitsbescheinigung
SNNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
Stmk	Steiermark
StVG	Verkehrsverbund Steiermark, Verbundlinie
SVV	Verkehrsverbund Salzburg





Dieses Druckwerk wurde nach der Richtlinie
„Druckerzeugnisse“ des Österreichischen
Umweltzeichens bei der Druckerei Bösmüller Print
Management GesmbH & Co KG (UW-Nr. 779) gedruckt

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Redaktion: Schienen-Control GmbH, Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien, T: +43 1 5050707, office@schienencontrol.gv.at,
www.schienencontrol.gv.at | Gestaltung: Judith Mullan | Druck: Bösmüller Print Management GesmbH & Co. KG, www.boesmueller.at |
Text: Schienen-Control GmbH | @ Schienen-Control GmbH | Redaktionsschluss: Mai 2021

Schienen | Control

IRG-Rail Chair 2021
<https://www.irg-rail.eu/>

IRG-rail

Independent
Regulators' Group - Rail

