

Jahresbericht 2023

Ihr Recht am Zug. Schienen- Control.

Schienen | Control

Inhaltsverzeichnis

Vorworte	6
Zusammenfassung	
Das Jahr 2023 im Überblick	10
Rolle der Regulierungsbehörde	
Schienen-Control Kommission	16
Schienen-Control GmbH	22
Marktentwicklung	
Marktentwicklung 2023	26
Qualitative Marktbeurteilung 2023	46
Preisentwicklung Bahnen	50
Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen	64
Entwicklungen im europäischen Markt	70
Marktzugang	
Österreichisches Eisenbahnnetz	84
Entgeltvergleich im grenzüberschreitenden Güterverkehr	90
Pünktlichkeit im Bahnverkehr	94
Serviceeinrichtungen und Anschlussbahnen	100
Rechtsgrundlagen	
Rechtliche Neuerungen	108
Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich	109
Urteile des Europäischen Gerichtshofs in Vorabentscheidungsverfahren	112
Arbeit der Schienen-Control Kommission	
Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission	120
Entscheidungen des BVwG, des VwGH und des VfGH	126
Internationales	
Independent Regulators' Group-Rail [IRG-Rail]	132
Europäische Angelegenheiten	142
Zahlen und Fakten	
Schienen-Control GmbH als Unternehmen	148
Ertrags- und Vermögenslage	150
Quellenangabe	152
Glossar	154

01

Vorworte

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

Der Ihnen vorliegende Jahresbericht der Schienen-Control für das Jahr 2023 zeigt eine erfreuliche Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs. Die Leistungsindikatoren sind erneut angestiegen und der Wachstumstrend von vor 2020 wurde fortgesetzt. Trotz massiver Bemühungen verzeichneten wir dagegen im Schienengüterverkehr bei den beförderten Nettotonnen als auch bei der Verkehrsleistung Einbußen und damit einen vorerst gegenläufigen Trend.

Erneute Fahrgastzuwächse führten zu einem Allzeithoch an zurückgelegten Personenkilometern und auch die im Schnitt von jedem Fahrgast zurückgelegte Entfernung erreichte einen Höchstwert. Ausschlaggebend dafür waren Erweiterungen im Angebot des Fernverkehrs. Hier gab es 2023 neue Verkehre sowie eine Verstärkung der Verbindungen zwischen den Ballungszentren Österreichs. Auch im Nahverkehr gab es viele Verbesserungen quer durch Österreich durch dichtere Zugintervalle, längere Betriebszeiten und zusätzliche Verkehre an Wochenenden. Dieses Rekordangebot von über 132 Millionen Personenzugkilometern wurde von den Menschen entsprechend positiv angenommen. Dazu haben flankierende Maßnahmen wie die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in den Ballungszentren sowie das günstige KlimaTicket beigetragen. Der Güterverkehr litt unter der angespannten internationalen wirtschaftlichen Lage, daher wollen wir in diesem Bereich unsere Bemühungen auch verstärken.

Geht es um die Erreichung der Klimaziele und die Stärkung des österreichischen Wirtschaftsstandortes, ist die Förderung von Personen- und Güterverkehr von zentraler Bedeutung. Umso erfreulicher, dass die Marktteilnehmer:innen in einer von der Schienen-Control durchgeführten Befragung den Eisenbahnverkehrsmarkt in Österreich insgesamt positiv bewerteten. Die Branche sieht noch Nachholbedarf bei der Konkurrenz durch andere Verkehrsträger. Damit wird deutlich, dass wir uns konsequent für faire und gleiche

Rahmenbedingungen zwischen allen Verkehrsträgern einsetzen müssen. Diese Bemühungen werden letztlich allen Menschen und auch unserer Umwelt zugutekommen.

Damit auf der Schiene jedenfalls faire Wettbewerbsbedingungen herrschen, sorgt die Schienen-Control als Bahnregulator in Verhandlungen und Verfahren für einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz für alle in Österreich vertretenen Eisenbahnunternehmen. Darüber hinaus unterstützt die Schienen-Control den Sektor mit ihrer Expertise und wertvollen Informationen, wie beispielsweise dem vorliegenden Marktbericht.

Ich danke den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Schienen-Control, sowie den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission für ihren Einsatz in der Regulierungsarbeit und den Beitrag zur Förderung des Bahnverkehrs in Österreich und in Europa, den sie damit leisten: auf österreichischer Ebene durch Verfahren, die den fairen Zugang zum Schienennetz für alle Eisenbahnunternehmen garantieren; auf europäischer Ebene durch die engagierte Mitarbeit in der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) mit dem Ziel eines einheitlichen, wettbewerbsfähigen, effizienten und nachhaltigen Schienenverkehrs in Europa.

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!

Vor sich sehen Sie den aktuellen Jahresbericht der Schienen-Control. Wir informieren umfassend über die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrsmarkts, die Bedingungen für den Zugang zum Markt, die rechtlichen Rahmenbedingungen und informieren über Verfahren, die von der Schienen-Control Kommission geführt wurden.

Der österreichische Schienenpersonenverkehrsmarkt zeigte sich im Jahr 2023 erneut von einer sehr positiven Seite. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen verzeichneten eine beachtliche Steigerung von 12 Prozent bei den zurückgelegten Personenkilometern und erreichten damit einen neuen Rekordwert.

Das Zugangebot wurde im letzten Jahr durch zusätzliche Verbindungen im Fernverkehr und Verdichtungen im Nahverkehr weiter verbessert. Daraus resultierte neuerlich ein Rekord an zurückgelegten Personenzugkilometern. Durchschnittlich war ein Fahrgast im Jahr 2023 in Österreich rund 44,3 Kilometer mit der Bahn unterwegs, was Österreich europaweit einen Spitzenplatz bei der Nutzung der Bahn einbringt.

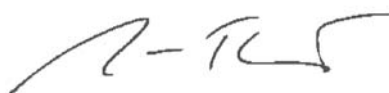
Während sich der Personenverkehr sehr positiv entwickelte, litt der Schienengüterverkehr unter der schwierigen wirtschaftlichen Lage, den hohen Energiepreisen und baustellenbedingten Streckensperren. Dies führte zu Rückgängen bei den Leistungsindikatoren um etwa fünf Prozent für das Jahr 2023.

Trotz der Herausforderungen am Markt bewerteten die Marktteilnehmer den Eisenbahnverkehrsmarkt in einer Umfrage der Schienen-Control durchwegs positiv. Besonders hervorzuheben ist dabei die Qualität der Schulungseinrichtungen, die von den Marktteilnehmern als besonders hoch eingeschätzt wird.

Als „Hüterin“ des Wettbewerbs des Eisenbahnverkehrsmarktes in Österreich überwachte die Schienen-Control GmbH und die Schienen-Control Kommission auch 2023 den freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen. Die Bahn ist – gemessen am CO₂-Ausstoß – das nachhaltigste nachhaltigste Transportmittel für Güter und Personen über größere Distanzen. Nur ein geregelter Wettbewerb und die Chancengleichheit beim Zugang zu Infrastruktur stellen ein zukunftsfitte „System Bahn“ sicher.

In diesem Zusammenhang befasste sich die Schienen-Control 2023 mit einer Reihe wettbewerbsrechtlicher Fragen und führte beispielsweise Verfahren zur Übermittlung von Zug- und Wagendaten, zur Genehmigung von Aufschlägen zu den Wegeentgelten und vermittelte erfolgreich bei Trassenkonflikten.

Wir danken den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission sowie dem engagierten Team der Schienen-Control GmbH für ihren Einsatz im Sinne der Wettbewerbsförderung des Schienenverkehrsmarktes.



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



Dr. Robert Streller
Vorsitzender der Schienen-Control Kommission

02

Zusammenfassung

Das Jahr 2023 im Überblick

ENTWICKLUNG DES ÖSTERREICHISCHEN EISENBAHNMARKTES

Im Jahr 2023 verzeichnete der Schienenpersonenverkehr erneut einen Anstieg der Leistungsindikatoren, der positive Wachstumstrend setzte sich also fort. Im Gegensatz dazu sanken im Schienengüterverkehr die beförderten Nettotonnen um sechs Prozent, während die Verkehrsleistung (Brutto- bzw. Nettotonnenkilometer) um jeweils etwa fünf Prozent zurückging.

Die Zunahme der Fahrgastzahlen führte zu einem neuen Allzeithoch bei den zurückgelegten Personenkilometern. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl der Fahrgäste um mehr als 12 Prozent an. Im Durchschnitt legte jeder Fahrgast 44,3 Kilometer zurück, das ist ebenfalls ein Rekordwert. Dieser Anstieg wurde unter anderem durch hohe Treibstoffpreise, erweiterte Parkraumbewirtschaftung in den Ballungszentren und die Einführung des KlimaTickets begünstigt.

Diese Entwicklung wurde maßgeblich durch Erweiterungen im Fernverkehrsangebot beeinflusst, darunter die Ausweitungen im Angebot der Westbahn zwischen Wien und Tirol (einschließlich der Verlängerung nach Bregenz ab Dezember 2023). Auch die ÖBB-Personenverkehr verstärkte ihre Fernverkehrsverbindungen zwischen den österreichischen Ballungszentren. Im Nahverkehr wurden in fast allen Bundesländern Verbesserungen umgesetzt, vor allem durch dichtere Zugintervalle, längere Betriebszeiten und zusätzliche Verbindungen an Wochenenden. Insgesamt führten diese Maßnahmen zu einem Rekordangebot von über 132 Millionen Personenzugkilometern österreichweit.

Im Schienengüterverkehr zeigen die Marktdaten einen Rückgang sowohl bei den gefahrenen Netto- als auch Bruttotonnenkilometern (um 5,2 bzw. 5,0 Prozent). Die beförderten Nettotonnen verringerten sich ebenfalls um 6,7 Prozent. Das war hauptsächlich auf die schwierige wirtschaftliche Lage, die gesunkene Industrieproduktion, hohe Energiepreise und Streckensperrungen aufgrund von Baustellen zurückzuführen. Den größten Marktanteil bei den Nettotonnenkilometern nach Unternehmensgruppen hielt 2023 der ÖBB-Konzern (Rail Cargo Austria) mit 57,6 Prozent, was einem Rückgang von 3,2 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Die zweitgrößte Gruppe bildeten Bahnen in Privateigentum (z.B. Lokomotion, Ecco-Rail, CargoServ) mit einem Marktanteil von 25,8 Prozent.

Die Anzahl der Eisenbahnunternehmen in Österreich belief sich Ende 2023 auf 88. Neu hinzugekommen sind im Vergleich zu 2022 die Güterverkehrsunternehmen BUDAMAR West (DE), Retrack (DE), Smart Rail Traction (DE), Trainlog (DE) sowie Graf Railservice (AT). Mit der Schiene Oberösterreich (AT) kam zudem ein neuer Infrastrukturbetreiber hinzu. Insgesamt waren im Berichtsjahr 66 Unternehmen berechtigt, Züge im ÖBB-Netz zu führen. Vier davon gehören zum ÖBB-Konzern, zehn weitere sind aufgrund von direkten oder indirekten Beteiligungen überwiegend in der Hand ausländischer Incumbents (marktbeherrschender Unternehmen). 41 Unternehmen befinden sich in Privateigentum (mit 50 Prozent oder mehr Anteilen), während die restlichen elf mehrheitlich öffentlichen Institutionen gehören.

Die Marktteilnehmer bewerteten den Eisenbahnverkehrsmarkt in Österreich insgesamt positiv in einer Umfrage, die von der Schienen-Control durchgeführt wurde. Besonders gut bewertet wurden Schulungseinrichtungen, Trassenvergabe und Sprachkompetenz des Eisenbahnpersonals. Nachholbedarf besteht jedoch weiterhin bei der Konkurrenz durch andere Verkehrsträger, uneinheitlichen EU-Regelungen zur Sicherheitsbescheinigung und behördlichen Auflagen im Personalbereich. Insgesamt schnitt der Inlandsmarkt besser ab als der Markt im Ausland. Besonders verbessert hat sich der Bereich der betrieblichen Normen, während die Verfügbarkeit und die Kosten von Dienstleistungen schlechter bewertet wurden als noch im Vorjahr.

GESETZESNOVELLEN

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat auf Basis des Eisenbahngesetzes 1957 im Berichtsjahr zwei Verordnungen erlassen. Zum einen die SchiCKomm-Sitzungsgeldverordnung 2023, die die Sitzungsgelder der Schienen-Control Kommission regelt und eine notwendig gewordene Anpassung festlegt. Zum anderen wurde die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 umfassend geändert. Diese Verordnung betrifft die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten von Verkehrsteilnehmern. Die Änderungen legen fest, wie Eisenbahnübergänge entsprechend dem Stand der Technik und den Bedürfnissen des Verkehrs zu sichern sind. Zudem regeln sie das Verhalten bei Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnübergängen sowie die Beachtung der entsprechenden Verkehrszeichen.

SCHWERPUNKTE DER ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

ÜBERMITTLUNG VON ZUG- UND WAGENDATEN

Im November 2023 informierte die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin die Eisenbahnverkehrsunternehmen über Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) für 2024, unter anderem betreffend die obligatorische Einmeldung von Zugdaten. Die Änderung hätte bewirkt, dass die manuelle Erfassung von Zugdaten im EDV-System (Übermittlung Zugdaten per E-Mail) im Güterverkehr nurmehr bis Ende März 2024 verfügbar gewesen wäre, während sie im Personenverkehr die gesamte Netzfahrplanperiode angeboten werden sollte. Diesbezügliche Beschwerden von fünf Güterverkehrsunternehmen an die Schienen-Control Kommission bemängelten die späte, unvollständige Kommunikation und den kurzen Vorlauf. Kritisiert wurde zudem eine erhöhte Personalbelastung und die Etablierung eines Systems, das von TAF TSI-Standards abweiche. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen forderten die Beibehaltung der E-Mail-Einmeldung. Nach Intervention der Schienen-Control Kommission erklärte sich die Betreiberin bereit, die E-Mail-Einmeldung für den Güterverkehr bis zum Fahrplanwechsel 2024 aufrechtzuerhalten, was zur Einstellung der Beschwerdeverfahren führte.

BAHNSTROM-NETZENTGELTE

Die Schienen-Control Kommission hat Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend die veröffentlichten Netzentgelte für die Durchleitung von Bahnstrom für die Jahre 2021, 2022 und 2023 und 2024 eingeleitet. Im Rahmen dieser Verfahren überprüft sie die durch den Infrastrukturbetreiber festgesetzten Tarife.

GENEHMIGUNG VON AUFSCHLÄGEN ZUM WEGEENTGELT

Die Schienen-Control Kommission führt mehrere Verfahren zur Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt bzw. zur Prüfung von Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. 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. In den laufenden Verfahren prüft die Schienen-Control Kommission die Relevanz der Aufschläge für

bestimmte Marktsegmente, die Höhe der Vollkosten und der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden 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.

TRASSENKONFLIKTE

Im Berichtsjahr befasste sich die Schienen-Control Kommission mit einer Beschwerde eines EVU, welches für den Sommer 2023 Zugtrassen anstatt auf der von ihm sonst befahrenen Strecke über eine Umleitungsstrecke bestellt hatte. Auf beiden Strecken waren für den relevanten Zeitraum Bauarbeiten geplant. Nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung vor der Schienen-Control Kommission und nachfolgenden Gesprächen konnten für das beschwerdeführende EVU Zugtrassen konstruiert werden, welche es akzeptierte.

ANMELDUNG NEUER VERKEHRE

2023 haben mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen die Schienen-Control Kommission über geplante neue Personenverkehrsdienste informiert. Die der Schienen-Control Kommission im Jahr 2023 übermittelten Meldungen umfassten Verkehre auf folgenden Strecken:

- Wien-Innsbruck
- Wien-București/Timișoara
- Budapest-Nürnberg
- Innsbruck-München
- Wien-Bregenz
- Wien-Stuttgart
- München-Bologna
- Wien-Brno
- Hegyeshalom-Passau
- Wien-Hegyeshalom

WEITERE VERFAHREN

Die weiteren Verfahren umfassten u.a. Beschwerden zum Produkt infra DOAS, die Bereitstellungsgebühr eines Terminals, Information von Reisenden an Personenbahnhöfen, einer Streitfallregelung in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie zu Vorrangregelungen.

ENTSCHEIDUNGEN DES BVwG UND DES VwGH

Im Jahr 2023 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) zu zwei Verfahren der Schienen-Control Kommission entschieden, der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) zu einem.

Die Schienen-Control Kommission führte ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren zu den Stationsentgelten des größten Stationsbetreibers aufgrund eines Antrags eines Eisenbahnverkehrsunternehmens. Mit Teilbescheid vom 12. Jänner 2021 wies sie Anträge auf Unwirksamklärung des sogenannten Bahnsteigkantenfaktors und der Stationsentgelte gemäß § 74 EisbG betreffend die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 bis 2015 (bis 26. November 2015) ab. Gegen den Teilbescheid wurde seitens des antragstellenden Eisenbahnverkehrsunternehmens Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) erhoben. Am 3. März 2021 legte die Schienen-Control Kommission als belangte Behörde dem BVwG im Zuge dieser Beschwerde die Akten des Verwaltungsverfahrens vor. Nach einem Fristsetzungsantrag der Schienen-Control Kommission erging dessen Erkenntnis am 28. August 2023. Das BVwG hob einzelne Spruchpunkte des Teilbescheides vom 12. Jänner 2021 auf und verwies die Angelegenheit – in Form der aufgehobenen Spruchpunkte und unter Bindung an die Rechtsansicht des BVwG – zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Schienen-Control Kommission zurück. Gegen den in Beschlussform ergangenen Spruchpunkt der Entscheidung des BVwG vom 28. August 2023 hat die Schienen-Control Kommission mit Schreiben vom 10. Oktober 2023 eine außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof gerichtet. Die Stationsbetreiberin hat ebenfalls eine außerordentliche Revision eingebracht. Eine Entscheidung war mit 31. Dezember 2023 noch ausständig.

Mit Erkenntnis vom 4. Oktober 2023 hat der VwGH in einem Verfahren betreffend ein Fahrkartenverkaufslokal in einem Personenbahnhof entschieden. Die Schienen-Control Kommission hatte einem Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund dessen Beschwerde die Nutzung des Verkaufslokals mit vertragsersetzendem Bescheid eingeräumt. Streitpunkt zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnhofsbetreiber war unter anderem das Zugangsrecht. Der VwGH sprach aus, dass die Schienen-Control Kommission in einem vertragsersetzenden Bescheid auch Regelungen vorsehen kann, die auf zukünftige Entwicklungen wie eine Nutzung

von Verkaufslokalen durch andere bzw. mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen abstellen.

Mit Erkenntnis vom 17. Mai 2023 entschied das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) in einem Verfahren wegen der Bedingungen für die Nutzung von Fahrkartenverkaufslokalen in Personenbahnhöfen. Die Schienen-Control Kommission hatte Regelungen dieser Nutzungsbedingungen gemäß § 74 Abs 1 Z 5 EisbG für unwirksam erklärt, da sie gegen Vorschriften des EisbG und/oder des ABGB verstießen. Das BVwG bejahte die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission, im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung auch zivilrechtliche Bestimmungen zu überprüfen. Es bejahte weiters, dass die Überwälzung der Erhaltungspflichten und der Haftungsausschluss des betroffenen Vertrages gegen zivilrechtliche Bestimmungen verstoßen. Sowohl die Schienen-Control Kommission als auch der Bahnhofsbetreiber erhoben gegen das Erkenntnis Revision an den VwGH. Die Schienen-Control Kommission begründet ihre Revision im Wesentlichen damit, dass das BVwG § 74 Abs 1 Z 5 EisbG in einer Weise auslegt, welche dieser Rechtsnorm jeglichen Anwendungsbereich entzieht. Unter Zugrundelegung dieser Rechtsauffassung des BVwG wären nämlich rechtswidrige Inhalte von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträgen und Urkunden infolge ihrer zivilrechtlichen Nichtigkeit nicht für unwirksam zu erklären.

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, wobei eine Funktionsperiode fünf Jahre beträgt. Die Mitglieder sind in Ausübung ihres Amtes unabhängig und weisungsfrei.

Die Schienen-Control Kommission setzt sich für die Funktionsperiode ab 5. Oktober 2022 aus den folgenden Mitgliedern und Ersatzmitgliedern zusammen:

Vorsitzender

Dr. Robert Streller

Stellvertreter des Vorsitzenden

Dr. Andreas Huber

Mitglied

MinR i. R. Dr. Karl-Johann Hartig

Mitglied

Mag.a Sylvia Leodolter

Ersatzmitglied

Mag. Norbert Fürst

Ersatzmitglied

Mag. Nicola Gattertnig-Spitzy

AUFGABEN UND FUNKTIONSWEISE

Die Aufgaben der Schienen-Control Kommission ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz 1957 (EisbG). Zu ihren wesentlichen Aufgaben 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.

Die Aufgaben der Schienen-Control Kommission im Detail:

NETZFABRPLANERSTELLUNG

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 von Fahrwegkapazitätsberechtigten gegen die Zuweisungsstelle bei Ablehnung eines Begehrens auf Zuweisung von Fahrwegkapazität und/oder auf Gewährung des Mindestzugangspaketes (§ 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 anderen unerwünschten 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 Schienen-netz-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, die zu erteilen ist, wenn die Voraussetzungen des § 67d Abs 1 vorliegen (§ 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 anderen unerwünschten 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 oder einem Verkehrsverbund 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 Abs 1 EisbG).

Die Schienen-Control Kommission kann eine Empfehlung der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte in einem Schlichtungsverfahren, in dem es zu keiner einvernehmlichen Lösung gekommen ist (§ 78a Abs 5 EisbG), für verbindlich erklären. Die Empfehlung der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte bezieht sich dabei auf eine fehlende oder unzureichende Fahrpreischädigung bei Zugverspätungen und Zugausfällen.

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 gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach der Verordnung (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/BE-
DIENUNGSVERBOTS BEI PERSONENVERKEHRSDIENSTEN

Die Schienen-Control Kommission nimmt die im Durchführungsakt gemäß Art 11 Abs 4 der RL 2012/34/EU 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).

Die Schienen-Control Kommission muss ihre Entscheidung begründen. Innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung der Entscheidung auf der Internetseite der Schienen-Control Kommission hat sie den Betroffenen mitzuteilen, welche Änderungen sie vornehmen müssen, um eine neuerliche Prüfung zu beantragen. Zu informieren sind als Betroffene: 1. die Vertragsparteien des öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder der öffentlichen Dienstleistungsaufträge; 2. das vom begehrten Zugang betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen; 3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder die öffentlichen Dienstleistungsaufträge erfüllen; 4. das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Zugang begehrt (§ 57c Abs 5 EisbG).

ANSCHLUSSBAHNEN

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

SCHIENENNNetz-
NUTZUNGSBEDINGUNGEN

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

Die Schienen-Control Kommission prüft die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Infrastrukturbetreiber, 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.

Prüfung und Überwachung (§ 55i EisbG): Die Schienen-Control Kommission prüft und überwacht Kooperationsvereinbarungen (insbesondere im Hinblick auf deren Durchführung) zwischen einem Eisenbahninfrastrukturbetreiber und einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den Kundinnen und Kunden der Eisenbahnverkehrsunternehmen Vorteile (niedrigere Kosten oder eine höhere Leistungsfähigkeit) bringen sollen.

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 EisbG: 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.
- § 74 Abs 1 Z 16: Feststellung, ob die Bestimmungen des § 55g über die Auslagerung von Funktionen und Arbeiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingehalten werden. Falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55g aufzutragen oder, falls dies dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus rechtlichen Gründen nicht möglich ist, sind die zugrunde liegenden Verträge für unwirksam zu erklären.
- § 74 Abs 1 Z 17: Feststellung, ob die Bestimmungen des § 55h über die Wahrnehmung von Funktionen durch verschiedene Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingehalten werden. Falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55h aufzutragen oder sind die zugrunde liegenden Kooperationsverträge für unwirksam zu erklären.
- § 74 Abs 1 Z 18: Unwirksamklärung von Kooperationsvereinbarungen zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 55i), wenn sie nicht in diskriminierungsfreier Weise abgeschlossen wurden.

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 werden der Bedarf an Fahrwegkapazität, Inhalt und Umsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie die Qualität der Dienstleistungen des Haupteisenbahninfrastrukturunternehmens behandelt (§ 55j 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 anderen unerwünschten 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 Falle 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 Schienenverkehrsmarktes 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 2023 hielt die Schienen-Control Kommission elf Sitzungen und eine zweitägige Klausur ab. Auf den Tagesordnungen der Sitzungen der Schienen-Control Kommission standen vornehmlich die aufgrund von Beschwerden 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 und durch Kontakte 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 Geschäftsstelle 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)¹ in Kraft. Infolgedessen 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 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 bei der Kontrolle des Wettbewerbs und trägt wesentlich dazu bei, dass es zu 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 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)² mittels Verordnung ermächtigt, bestimmte Aufgaben, darunter etwa die Marktbeobachtung, im Namen der Schienen-Control Kommission wahrzunehmen. Damit erfüllt sie gemeinsam mit der Schienen-Control Kommission deren Hauptaufgabe, nämlich die Sicherstellung eines funktionierenden und lebendigen Schienenverkehrsmarktes.

Mit umfassender Marktkennntnis 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 Marktteilnehmern 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 Fahr- und Fluggäste 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 Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte, BGBl I 61/2015.

² Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen, BGBl 60/1957.

³ Bundesgesetz über alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten, BGBl I 105/2015.

04

Marktentwicklung

Marktentwicklung 2023

Die Schienen-Control führte die umfassende, alljährliche Markterhebung für 2023 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 Statistik Austria¹ hat sich die österreichische Wirtschaftsleistung 2023 gegenüber 2022 real um 0,8 Prozent verringert. Nach dem auf die wirtschaftlich herausfordernden Jahre rund um die COVID-19 Pandemie gefolgt zwischenzeitlichen Aufschwung 2022 sind 2023 zum einen die Importe stark zurückgegangen, zum anderen die Exporte – allerdings im kleineren Ausmaß – gestiegen (minus 6,3 bzw. plus drei Prozent). Diese Entwicklungen spiegelten sich teilweise auch in den Kennzahlen des österreichischen Schienenverkehrs wider.

WETTBEWERB

IM ÖSTERREICHISCHEN SCHIENENVERKEHR

Während im Güterverkehrsbereich in Österreich reger Wettbewerb herrscht, findet dieser im Rahmen des eigenwirtschaftlichen Personenverkehrs de facto nur auf vereinzelt Strecken (Wien–Salzburg, Wien–Břeclav und Brennerkorridor) statt. Neben der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) ist die WESTbahn seit Ende 2011 im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr auf der Strecke Wien–Salzburg tätig (2023 im Halbstundentakt mit selektiven Verlängerungen nach Innsbruck bzw. München [Ende des Jahres mit jeweils fünf Zugpaaren] sowie ab Dezember mit einem weiteren Zugpaar nach Bregenz). Somit ist dieser Streckenabschnitt mittlerweile der im Fernverkehr mit Abstand meistbefahrene.

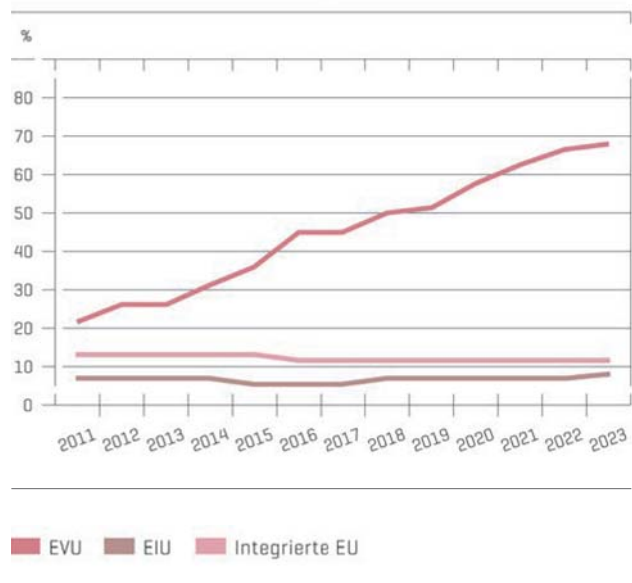


Abb. 1: Gesamtanzahl der Eisenbahnunternehmen in Österreich zum Ende des jeweiligen Jahres (inklusive nicht vernetzter Bahnen);

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Seit Dezember 2017 verkehren des Weiteren im Regelfahrplan pro Tag vier Zugpaare des tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmens RegioJet zwischen Prag und Wien, ab Sommer 2020 zwei davon weiter nach Budapest. Anfangs wurden diese auf österreichischem Gebiet unter der Betriebsführung der Graz–Köflacher Bahn gefahren, danach hat die WESTbahn deren operativen Betrieb übernommen. Seit dem Frühjahr 2022 wickelt RegioJet die Verkehre mittels österreichischen Tochterunternehmens selbst ab.

Auch im Nahverkehr gibt es auf dem Abschnitt Wien Mitte – Flughafen Wien mit der ÖBB-Personenverkehr und dem City Airport Train (CAT) prinzipiell zwei Anbieter. Letzterer hat nach längerer, pandemiebedingter Pause den Betrieb 2022 wieder aufgenommen.

¹ Vorläufige Berechnungen, Stand: Februar / März 2024.

Der gemeinwirtschaftliche Personenverkehr folgt dem Prinzip der Direktvergabe. Diese erfolgt an verschiedene, zumeist im regionalen Nahverkehr tätige Eisenbahnunternehmen, die untereinander nicht im Wettbewerb um Verkehrsdiensteverträge stehen (Näheres dazu im Kapitel „Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen“). Abgerundet wird das Angebot im Schienenpersonenverkehr durch Ausflugs-, Charter- und Nostalgiefahrten kleineren Umfangs, die 2023 von der NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.), der tenforty2-Rail und der WLB (Wiener Lokalbahnen GmbH) durchgeführt wurden.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen (gemäß Eisenbahngesetz wird zwischen Eisenbahnverkehrs-, Eisenbahninfrastruktur- und integrierten Eisenbahnunternehmen unterschieden) in Österreich lag Ende 2023 bei 88 (eine Auflistung der Unternehmen inklusive Tätigkeitsbeschreibung und Zuordnung befindet sich auf der Website der Schienen-Control unter <https://schienencontrol.gv.at/de/eisenbahnunternehmen.html>). Neu hinzugekommen sind gegenüber 2022 einerseits die deutschen Güterverkehrsunternehmen BUDAMAR West, Retrack und smart rail traction sowie das österreichische Unternehmen Graf Railservice, die alle jeweils einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag mit der ÖBB-Infrastruktur besitzen. Zudem hat die deutsche TrainLog eine Sicherheitsbescheinigung für Güterverkehre in Österreich erhalten. Schließlich gibt es mit der Schiene Oberösterreich nach längerer Zeit wieder einen neuen, zusätzlichen Infrastrukturbetreiber. Andererseits haben der belgische Incumbent (Bezeichnung für marktbeherrschendes Unternehmen) Lineas und das österreichische Unternehmen twentyone seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 keinen gültigen Infrastruktur-Nutzungsvertrag mehr in Österreich. Außerdem wurde über die Grampetcargo Austria ein Insolvenzverfahren eröffnet und die schweizerische Transalpin Eisenbahn liquidiert.

Die 88 Unternehmen gliederten sich mit Stand 31. Dezember 2023 in 68 Eisenbahnverkehrsunternehmen, neun Eisenbahninfrastrukturunternehmen und elf integrierte Eisenbahnunternehmen (siehe Abbildungen eins und zwei). Das heißt: Insgesamt betrieben 20 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 68 Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügten zu Jahresende 2023

vier über keine Sicherheitsbescheinigung, sieben hatten keinen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Gemeinsam mit den integrierten Unternehmen waren in Summe 66 Eisenbahnunternehmen dazu berechtigt, Züge im ÖBB-Netz zu führen.

Diese 66 Unternehmen lassen sich wie folgt kategorisieren: Vier gehören zum ÖBB-Konzern, sind also österreichische Incumbents. Zehn weitere sind ausländische Incumbents oder mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) direkt bzw. indirekt in deren Eigentum. In Privateigentum (50 Prozent oder mehr) stehen 41 Unternehmen, die übrigen elf befinden sich (zu mehr als 50 Prozent) im Eigentum öffentlicher Institutionen. Sieben Unternehmen hatten die Berechtigung ausschließlich für Personenverkehre, 44 hingegen nur für Güterverkehre und wiederum fünfzehn weitere für beide Marktsegmente.

60 der insgesamt 88 in Österreich zugelassenen Unternehmen haben ihren Sitz im Inland, 14 davon jedoch mit mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) ausländischen Eigentümern. Damit bleiben insgesamt 46 Unternehmen mit mehrheitlich (50 Prozent oder mehr) inländischen Eigentümern, das ist etwas mehr als die Hälfte (52 Prozent). 28 Unternehmen sind dagegen zur Gänze im Ausland angesiedelt.

Der Eisenbahnbereich hat sich in den vergangenen Jahren zunehmend internationalisiert. Das liegt zum einen daran, dass die Incumbents europaweit versuchen, ihre im Inland verlorenen Marktanteile auf ausländischen Märkten zurückzugewinnen. Zum anderen setzt sich der Trend fort, mehrere Länder durchquerende Züge durchgehend selbst zu führen (anstelle von Kooperationen mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen). Folglich sind etliche ausländische Unternehmen in Österreich tätig, gleichzeitig weiteten die österreichischen Unternehmen ihre Aktivitäten auf ausländische Märkte aus. Sie erwarben entweder ausländische Sicherheitsbescheinigungen oder agierten dort mit entsprechenden Verkehrsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen von Tochter- bzw. Schwesterunternehmen (seit Inkrafttreten des vierten Eisenbahnpakets werden sämtliche sicherheitsrelevante Dokumente für den internationalen Eisenbahnverkehr einheitlich von der Europäischen Eisenbahnbehörde [European Railway Agency, ERA] ausgestellt und vergeben; ist ein Unternehmen ausschließlich national tätig kann dies weiterhin durch die Nationale Sicherheitsbehörde erfolgen). Zu guter Letzt weiten große europäische Reedereien oder Logistikunternehmen ihre Aktivitäten kontinuierlich

auf den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt aus, um so die gesamte Gütertransportkette aus einer Hand anbieten zu können. 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, RS, 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 2024].

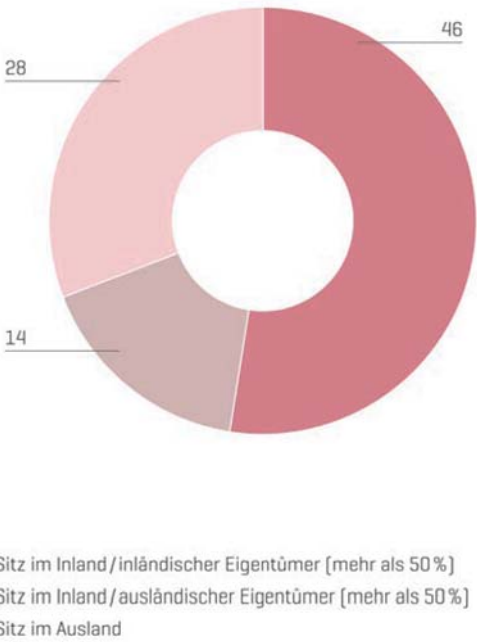


Abb. 3: Herkunft der Eisenbahnunternehmen in Österreich 2023. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

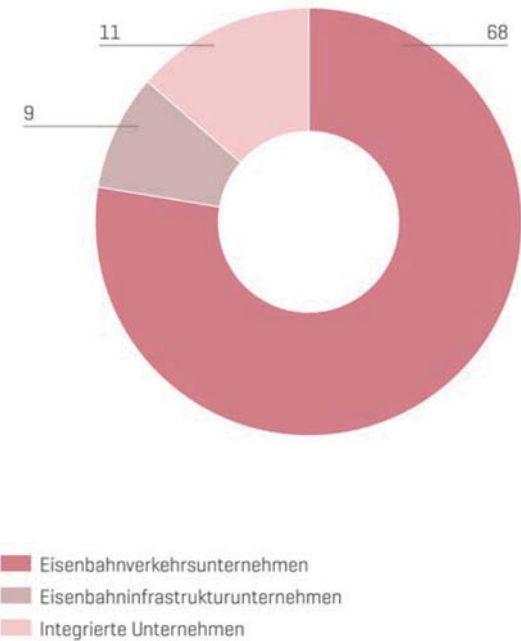


Abb. 2: Status der Eisenbahnunternehmen in Österreich 2023. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

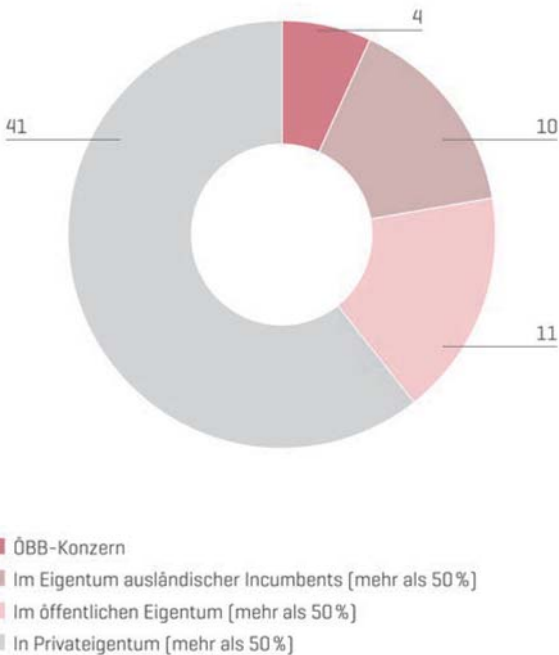


Abb. 4: Mehrheitseigentümerschaft der 66 Eisenbahnunternehmen im ÖBB-Netz 2023. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

VERKEHRSENTWICKLUNG IM ÖBB-NETZ

GESAMTBETRACHTUNG

Im Allgemeinen haben sich die Leistungsindikatoren des Eisenbahnmarktes gegenläufig entwickelt. So zeigte sich am Ende des Jahres 2023 bei der Verkehrsleistung aller Zuggattungen (gemessen in Bruttotonnenkilometern) ein Minus von 1,5 Prozent. Die Zugkilometer nahmen hingegen im Jahr 2023 in etwa im selben Ausmaß zu. Anders als die Bruttotonnenkilometer befanden sich die Zugkilometer mit beinahe 166 Millionen auf dem höchsten Niveau der bis 2006 zurückgehenden Datenreihe (Abbildung 5).

Während der Personenverkehr sowohl bei den Bruttotonnenkilometern als auch bei den Zugkilometern Zuwächse verzeichnete, ist der Güterverkehr bei beiden Parametern zurückgegangen. Die Summe der vom Netzbetreiber ÖBB-Infrastruktur eingehobenen Wegeentgelte (Infrastruktur-Benützungsentgelt, IBE)² hat sich stark verringert und belief sich auf rund 474 Millionen Euro. Das ist im Wesentlichen auf den Entfall der Marktaufschläge zum IBE 2023 bzw. deren geänderte Verrechnungssystematik gegenüber 2022 zurückzuführen.

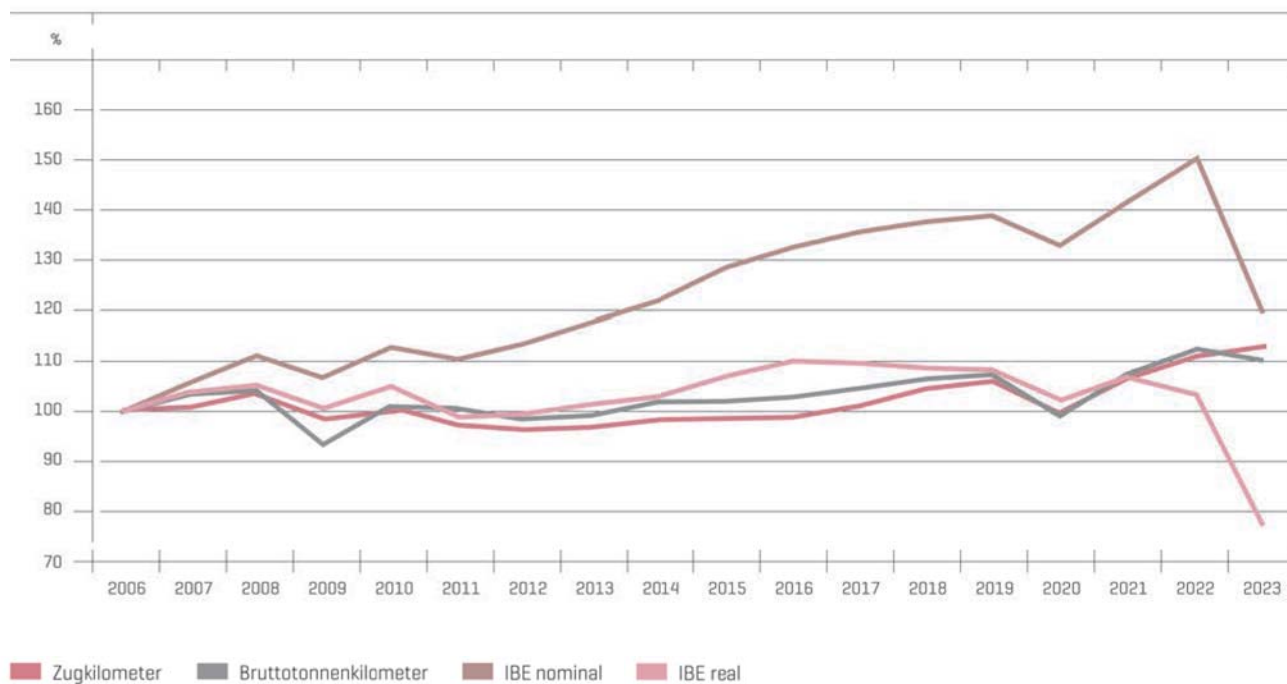


Abb. 5: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2023; Basis [2006] = 100 Prozent.

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
2021	156,6	78,7	559,5
2022	163,7	82,2	592,7
2023	165,9	81,0	474,1

Tabelle 2: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2023.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abbildung 6 zeigt, dass der Güterverkehr jene Zuggattung mit dem größten Anteil an den Gesamtbruttotonnenkilometern im ÖBB-Netz ist – weit über die Hälfte aller Bruttotonnenkilometer sind auf Güterzüge zurückzuführen. Trotz der Zuwächse beim Personenverkehr (Reisezüge) ist dieses Kräfteverhältnis über die letzten Jahre annähernd gleichgeblieben. Die Gattung der Dienstzüge (z. B. Lok- und Leerpersonenzüge) ist dagegen mengenmäßig unbedeutend.

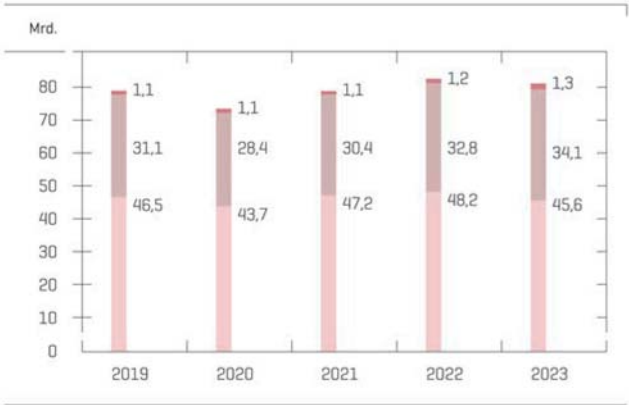


Abb. 6: Netznutzung [Bruttotonnenkilometer] im ÖBB-Netz 2019–2023.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Anders lässt sich die Situation bei der Auswertung der Netznutzung nach Zugkilometern (Abbildung 7) beschreiben: Hier stellt der Personenverkehr anteilig die mit Abstand größte Zuggattung dar und war mit Ausnahme des Jahres 2020 in den letzten Jahren immer hauptverantwortlich für die Gesamtzuwächse. Sowohl Dienstzüge als auch Reisezüge wiesen mehr Zugkilometer aus als im Jahr 2022, die von Güterzügen erbrachten Zugkilometer sind hingegen um knapp vier Prozent zurückgegangen.

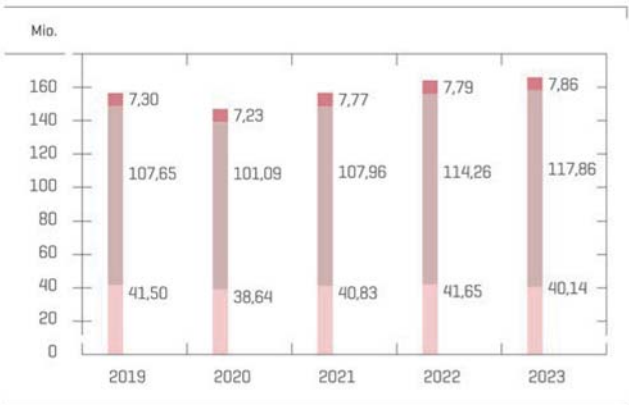


Abb. 7: Netznutzung [Zugkilometer] im ÖBB-Netz 2019–2023.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Aufgrund eines geänderten Entgeltmodells gibt es seit dem Fahrplanjahr 2018 die Möglichkeit, den Eisenbahnverkehr auf dem ÖBB-Netz in Marktsegmente zu unterteilen³. So können die Leistungsindikatoren zusätzlich zu den Zuggattungen auch nach Marktsegmenten analysiert werden. Für die Zugkilometer ergibt sich im Jahr 2023 die in Abbildung 8 dargestellte und gegenüber 2022 leicht veränderte Verteilung.

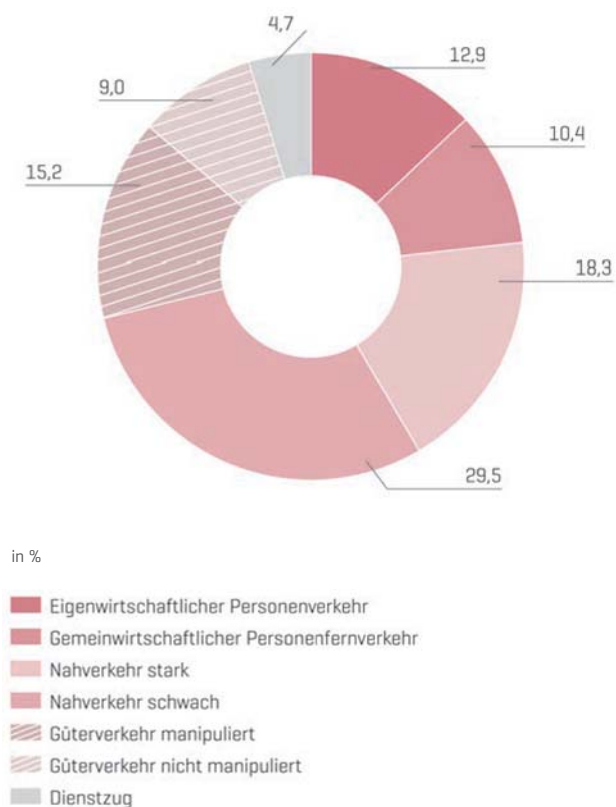


Abb. 8: Anteile der Marktsegmente an den gesamten Zugkilometern im ÖBB-Netz 2023. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Güterverkehr erbrachte gleichbleibend rund ein Viertel aller gefahrenen Zugkilometer, wobei der manipulierte [umfasst Einzelwagenverkehre, Kombinierte Verkehre und Vershubgüterzüge] den sichtbar größeren Anteil daran hatte als der nicht-manipulierte Güterverkehr [klassische Ganzzugverkehre]. Innerhalb des Personenverkehrs (insgesamt 71 Prozent) stellte der „Nahverkehr schwach“ (weniger als 200 Sitzplätze) gefolgt vom „Nahverkehr stark“ das stärkste Marktsegment dar, wobei ersterer um zwei Prozentpunkte geschrumpft und zweiterer im selben Ausmaß gewachsen ist. Der eigenwirtschaftliche Personenverkehr hat hingegen um einen Prozentpunkt zugelegt, während der gemeinwirtschaftliche Personenfernverkehr anteilig gleich hoch geblieben ist. Das ist im Wesentlichen auf die beiden Anbieter ÖBB-PV und WESTbahn zurückzuführen, die ihr Fernverkehrsangebot dahingehend ausgeweitet haben. Dienstzüge machten knapp fünf Prozent aller Zugkilometer aus und werden der Vollständigkeit halber angeführt, obwohl sie kein eigenes Marktsegment darstellen.

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

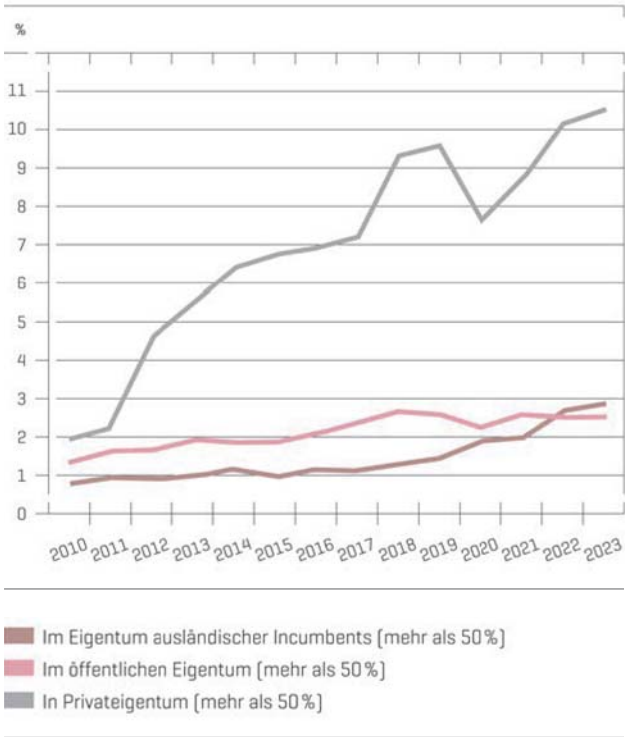


Abb. 9: Zugkilometer nach Unternehmensgruppen im ÖBB-Netz 2010–2023 (exklusive ÖBB-Konzern). Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die Anteile der Zugkilometer im ÖBB-Netz haben sich bei den einzelnen Unternehmensgruppen außerhalb des ÖBB-Konzerns unterschiedlich entwickelt (Abbildung 9). Leicht, aber kontinuierlich zugenommen haben sie bei der Gruppe der ausländischen Incumbents, wo vor allem die ČD Cargo und die TX Logistik Transalpine (Trenitalia) eine zentrale Rolle spielen. Die übrigen ausländischen Incumbents hatten wesentlich kleinere Anteile innerhalb dieser Kategorie. Die mehrheitlich in Privateigentum stehenden Unternehmen haben signifikant zugelegt, hier ist die Entwicklung seit 2010 allgemein wesentlich dynamischer gewesen. Hauptverantwortlich dafür sind der Markteintritt der WESTbahn im Jahr 2011 sowie die großen privaten Mitbewerber im Güterverkehr (darunter CargoServ, ecco-rail, Lokomotion und LTE Austria). Insgesamt entfielen 2023 bereits elf Prozent auf diese Gruppe. Mehr oder weniger konstant geblieben sind die Zugkilometer bei den Bahnen in mehrheitlich öffentlichem Eigentum, deren größte Vertreter die Wiener Lokalbahnen Cargo (WLC) und die Raaberbahn Cargo (RBC) sind.

Jahr	Zug-km	BT-km	Wegeentgelt
	in %	in %	in %
2019	13,6	21,6	11,5
2020	11,8	22,1	8,8
2021	13,3	24,6	10,0
2022	15,3	26,8	11,6
2023	16,0	27,6	12,9

Tabelle 3: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (Güter- und Personenverkehr) im ÖBB-Netz 2019–2023. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.



Abb. 10: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (Güter- und Personenverkehr) im ÖBB-Netz 2019–2023. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Tabelle 3 und Abbildung 10 veranschaulichen die Entwicklung der Anteile der Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (gemeint sind damit die Eisenbahnverkehrsunternehmen ÖBB-Personenverkehr, ÖBB-Produktion, ÖBB-Technische Services und die Rail Cargo Austria) am Verkehr innerhalb des ÖBB-Netzes in den vergangenen fünf Jahren. Mit Ausnahme von 2020 sind diese bei allen Indikatoren stetig gewachsen, insbesondere bei der Kenngröße Bruttotonnenkilometer. Die überwiegend im Güterverkehr tätigen Mitbewerber erbrachten im Vorjahr beispielsweise über ein Viertel der Verkehrsleistung. Durch ihren Fokus auf Güterverkehre lagen ihre Anteile am Gesamtverkehr jedoch 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 und Wels–Passau)

Die Struktur der Netznutzung (in Zugkilometern) nach Zuggattungen auf den einzelnen Streckenkategorien veränderte sich 2023 im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig. Wie in Abbildung 11 zu sehen ist, weist die Brennerachse mit knapp 35 Prozent den höchsten Güterverkehrsanteil auf. Die Westachse liegt diesbezüglich auf Platz zwei, dahinter kommen die sonstigen internationalen Achsen (Pyhrn, Semmering und Tauern) als das vom Güterverkehr anteilig am drittmeisten genutzte Streckensegment in Österreich. Im Wesentlichen findet der komplette Transitgüterverkehr auf diesen drei Streckenabschnitten statt. Gut zu erkennen ist auch, dass der Güterverkehr im Ergänzungsnetz im Gegensatz zu früher nur noch eine sehr untergeordnete Rolle spielt. Der Anteil des Personenverkehrs an der Netznutzung hat sich auf beinahe allen genannten Abschnitten erhöht.

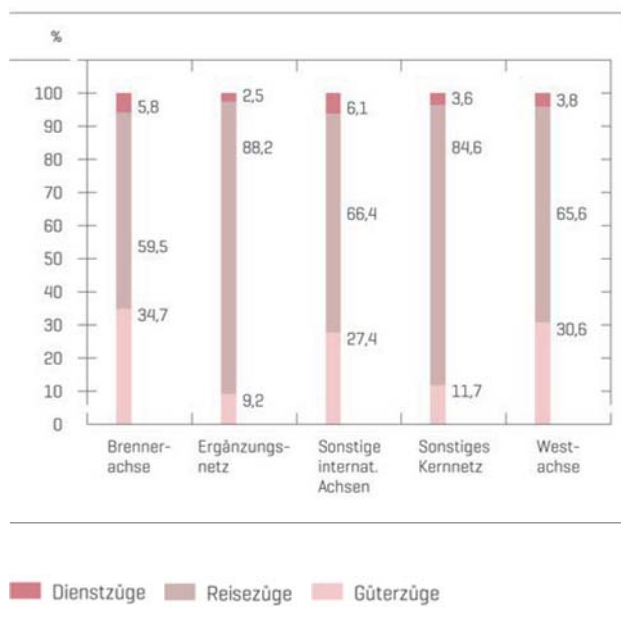
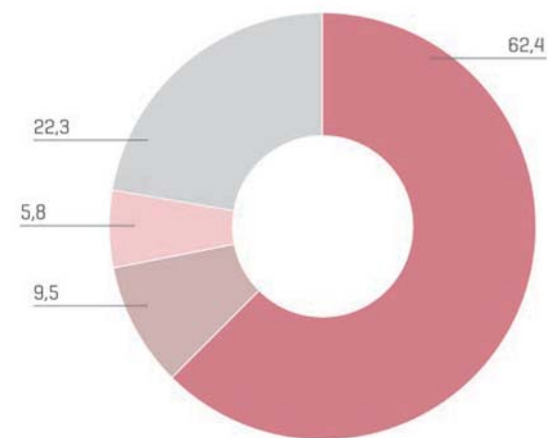


Abb. 11: Netznutzung nach Streckenkategorien und Zuggattungen [Anteile an den gesamten Zugkilometern] 2023; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der vergleichsweise hohe Anteil der Dienstzüge am Brenner und auf den sonstigen internationalen Achsen ist auf den häufigen Einsatz von Schiebe- oder Vorspannlokomotiven auf diesen überwiegend gebirgigen Strecken zurückzuführen. Auf den restlichen Streckenkategorien ist diese Betriebsform weniger relevant.

GÜTERVERKEHR

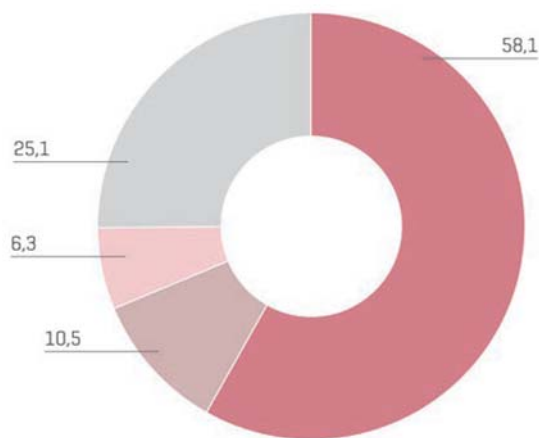


in %

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

Abb. 12: Anteile an den Güterzugkilometern nach Art der Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2023; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Güterverkehr im ÖBB-Netz lässt sich anhand der Indikatoren Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer analysieren. 62,4 Prozent aller Güterzugkilometer wurden im Jahr 2023 vom ÖBB-Konzern (Rail Cargo Austria) erbracht, weitere 9,5 Prozent von ausländischen Incumbents oder etwaigen Tochterunternehmen. Auf sonstige Mitbewerber im öffentlichen Eigentum entfielen 5,8 Prozent, auf jene in Privateigentum 22,3 Prozent.



in %

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

Abb. 13: Anteile an den Bruttotonnenkilometern (Güterverkehr) nach Art der Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2023; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

2023 hatte der ÖBB-Konzern bei den Bruttotonnenkilometern 58,1 Prozent Marktanteil, ausländische Incumbents hatten 10,5 Prozent. 6,3 Prozent entfielen auf die Gruppe jener Mitbewerber, die mehrheitlich im öffentlichen Eigentum stehen. Mit 25,1 Prozent aller Bruttotonnenkilometer wurde erstmals über ein Viertel von Mitbewerbern mit überwiegend privaten Eigentümern erbracht.

Nachdem die Rail Cargo Austria im Gegensatz zu den allermeisten Mitbewerbern immer noch viele Einzelwagenverkehre fährt, bringt ihr diese sogenannte Flächenbedienung zwar mehr Zugkilometer, aufgrund der meist kurzen Züge aber verhältnismäßig weniger Bruttotonnenkilometer.

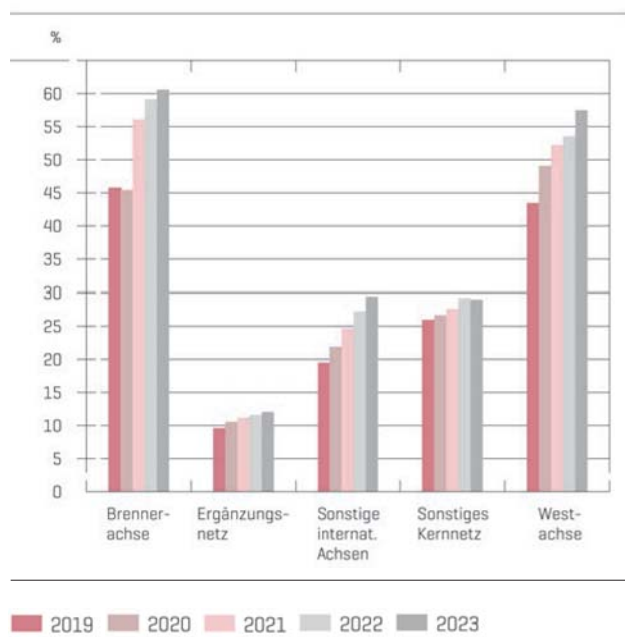


Abb. 14: Anteile der Mitbewerber an den Bruttotonnenkilometern im Güterverkehr nach Streckenkategorie 2019–2023.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Nach Streckenkategorien betrachtet vergrößerten sich 2023 die Marktanteile der Mitbewerber überall außer im wenig relevanten sonstigen Kernnetz. Hervorzuheben sind in dem Zusammenhang die bemerkenswert hohen Marktanteile von 60 Prozent auf der Brenner- und 57 Prozent auf der Westachse (über den Grenzübergang Passau werden beispielsweise zirka 20 Prozent des gesamten österreichischen Schienengüteraufkommens geführt). Mittlerweile wird auf zwei der drei österreichischen Haupttransitachsen deutlich mehr als die Hälfte aller Bruttotonnenkilometer von Eisenbahnunternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns abgewickelt. Auch auf den weiteren bedeutenden Transitstrecken wie Pyhrn, Semmering und Tauern als Teil der sonstigen internationalen Achsen haben die Mitbewerber in den letzten fünf Jahren kräftig zugelegt (um zehn Prozentpunkte).

Die gesamte Güterverkehrsleistung ist allerdings 2023 auf allen Streckenkategorien zurückgegangen: Die mit Abstand stärksten Rückgänge fanden auf der Brennerachse statt, hier wurden um 13 Prozent weniger Bruttotonnenkilometer registriert als 2022 (im selben Zeitraum gab es laut Zahlen des Autobahnbetreibers ASFINAG beim Transit- bzw. Schwerverkehr auf der Straße lediglich einen leichten Rückgang um 3,2 Prozent). Am zweitstärksten betroffen war das sonstige Kernnetz

mit knapp acht Prozent Mengenverlust, auch die Westachse hat gegenüber dem Vorjahr um sieben Prozent eingebüßt. Die Verluste in den beiden übrigen Segmenten Ergänzungsnetz (umfasst alle Nebenbahnen des ÖBB-Netzes) und sonstige internationale Achsen beliefen sich auf etwa zwei Prozent.

Interessanterweise ist die Brennerachse jenes Streckensegment im ÖBB-Netz, auf dem im Vergleich zu den anderen Abschnitten die wenigsten Mitbewerber Verkehre führten (16 Güterverkehrsunternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns). Auf den beiden anderen wichtigen Transitachsen, der Westachse und den sonstigen internationalen Achsen, waren dagegen die meisten Unternehmen aktiv – jeweils über 40. Insbesondere betätigen sich dort laufend neue Marktteilnehmer, woraus ein starker Wettbewerb resultiert. Dieser findet hauptsächlich auf den Haupttransitachsen statt.

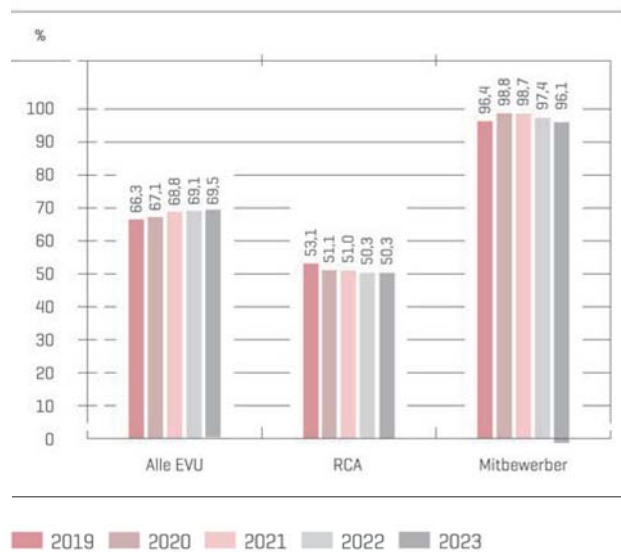


Abb. 15: Anteile des Ganzzugverkehrs (Bruttotonnenkilometer) am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2019–2023.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Ganzzugverkehr (gemeint sind an dieser Stelle alle Zugklassen der „klassischen“ Ganzzüge sowie der Kombinierte Verkehr) blieb im Jahr 2023 für alle Unternehmen anteilig konstant und es entfielen etwas mehr als zwei Drittel des Gesamtverkehrs in Bruttotonnenkilometern darauf (siehe Abbildung 15, „Alle EVU“). Sowohl der immer schon sehr hohe Anteil bei den Mitbewerbern als auch jener der Rail Cargo Austria bewegte sich in etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

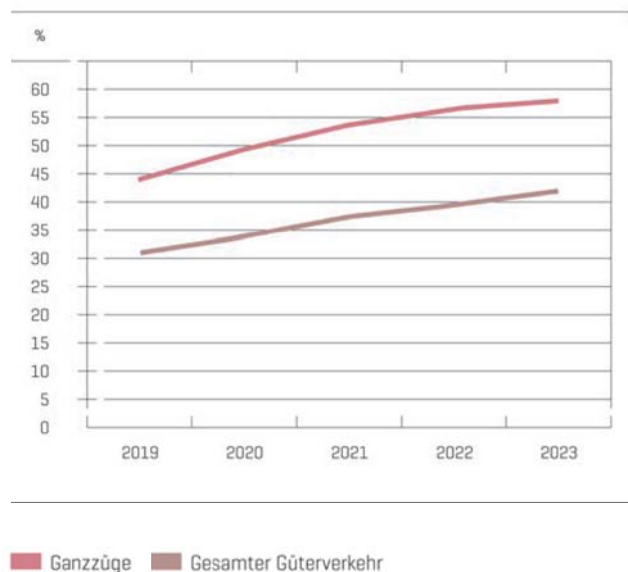


Abb. 16: Marktanteile der Mitbewerber (Bruttotonnenkilometer) im Güterverkehr 2019–2023. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im Segment der Ganzzüge erreichten die Mitbewerber im Jahr 2023, bezogen auf die Bruttotonnenkilometer, bereits einen Marktanteil von deutlich mehr als der Hälfte (58 Prozent). Im gesamten Güterverkehr auf dem ÖBB-Netz lag der Wert hingegen bei knapp 42 Prozent. Dieser Unterschied resultiert daraus, dass der Einzelwagenverkehr bis auf wenige Ausnahmen fast ausschließlich von der Rail Cargo Austria erbracht wird, während sich die Mitbewerber auf die Führung von Ganzzügen (davon überwiegend Containerverkehre) spezialisiert haben. Vor allem der Teilbereich der Kombinierten Verkehre befand sich fest in der Hand der Mitbewerber, sie konnten 2023 ihre ohnehin starke Position um weitere drei Prozentpunkte auf 74 Prozent der Verkehrsleistung in diesem Segment ausbauen.

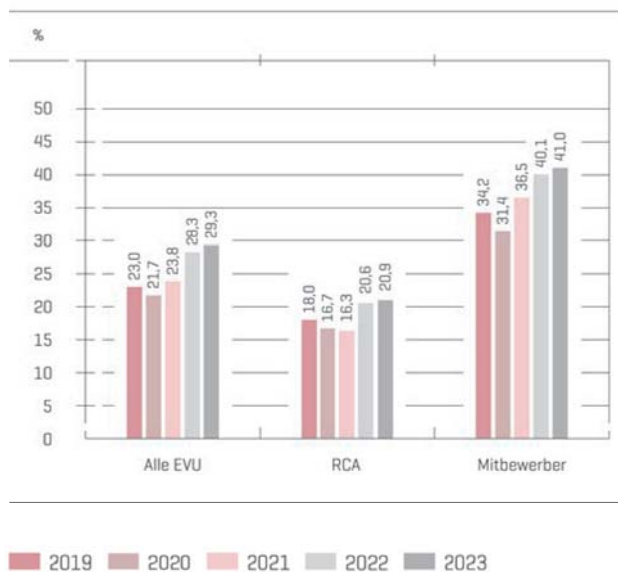


Abb. 17: Anteile der Ad-hoc-Verkehre (Bruttotonnenkilometer) am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2019–2023. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Zugenommen hat im Jahr 2023 bei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen der Anteil kurzfristig bestellter oder abgeänderter Zugtrassen (Ad-hoc-Verkehre) – dieser lag bei beinahe einem Drittel der gesamten Güterverkehrsleistung im ÖBB-Netz. Bei den Mitbewerbern macht diese Art der Trassenbestellung sogar mittlerweile über 40 Prozent der Verkehre aus, bei der Rail Cargo Austria gab es mit einem Fünftel hingegen noch wesentlich weniger Spotverkehre.

Diese Zahlen spiegeln die zunehmende Volatilität des Schienengüterverkehrs wider, die auch in der angestrebten Neukonzeption des Trassenbestellvorgangs Berücksichtigung finden soll. Der Bedarf nach kurzfristiger Kapazitätszuweisung wird auch in der sogenannten Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität berücksichtigt, die derzeit auf europäischer Ebene in Verhandlung steht und auf dem Redesign of the International Timetabling Process (TTR) basiert.

VERKEHRSENTWICKLUNG IM GESAMTNETZ⁴

GÜTERVERKEHR

Wie eingangs erwähnt hat sich die wirtschaftliche Lage 2023 verschlechtert, was sich in weiterer Folge auch auf die Hauptindikatoren des Schienengüterverkehrs ausgewirkt hat. Sowohl Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer, Bruttotonnenkilometer) als auch Aufkommen (beförderte Nettotonnen) sind mit minus fünf bzw. sechs Prozent jeweils im mittleren einstelligen Bereich zurückgegangen.

Im Gegensatz zu den Vorjahren gab es nur wenige Beschränkungen im internationalen Warenverkehr, allerdings machte dem Schienengüterverkehr eine Vielzahl an anderen Faktoren zu schaffen. So gab es einerseits aufgrund sinkender Industrieproduktion einen konjunkturbedingten Rückgang der Transportnachfrage in Europa. Andererseits setzten sich die 2022 vom Krieg in der Ukraine ausgelösten Verwerfungen auf den Energiemärkten (massive Steigerung der Bahnstrompreise bei gleichzeitig deutlich günstigerer Entwicklung der Mineralölpreise) fort und wirkten sich gemeinsam mit dem hohen allgemeinen Preisniveau auf die Traktionskosten und somit die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen aus. Nicht zuletzt beeinflussten umfassende Infrastrukturarbeiten und baustellenbedingte Umleitungen sowie die teils mangelnde Betriebsqualität im benachbarten Ausland (vor allem in Deutschland) die Planung und Durchführung von Verkehren. Letztlich herrschte weiterhin Mangel an qualifiziertem Personal und ein europaweiter Engpass beim verfügbaren Rollmaterial (Triebfahrzeuge und Güterwagen). Aufgrund all dieser Umstände verstärkte sich 2023 der Verlagerungsdruck hin zur Straße.

Für die in diesem Abschnitt dargestellten Zahlen wurden die Betriebsdaten, also die tatsächlich gefahrenen Tonnenkilometer in Österreich, erhoben. Diese sind tendenziell höher als die aus den Frachtbriefen ermittelten kommerziellen Tonnenkilometer, da die Züge nicht immer den kürzesten Weg nehmen und der Verkehr – vor allem im Einzelwagenverkehr – über Verschubknoten abgewickelt wird. 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 %
2019	36,4	31,8	30,2
2020	36,7	33,1	33,0
2021	39,6	36,6	36,7
2022	40,9	39,2	39,3
2023	43,5	42,4	41,7

Tabelle 5: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2019–2023.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
2019	116,8	23,189	46,256
2020	108,2	21,577	42,840
2021	118,9	23,456	45,843
2022	118,0	23,789	46,935
2023	110,8	22,562	44,587

Tabelle 4: Hauptindikatoren des Schienengüterverkehrsmarktes 2019–2023. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

⁴ Leistungsdaten von Eisenbahnunternehmen, die ihre Daten nicht fristgerecht eingereicht haben, wurden an dieser Stelle mithilfe der Vorjahreswerte und der aktuellen Daten der Infrastrukturbetreiber geschätzt.

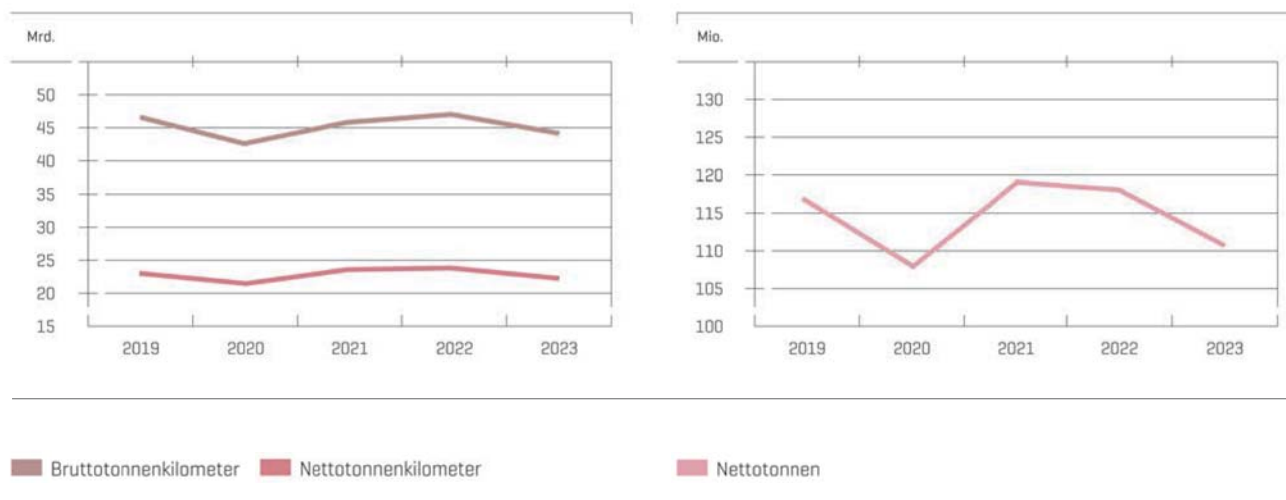


Abb. 18: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2019–2023.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Tabelle 4 und Abbildung 18 stellen die Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes über die letzten fünf Jahre dar. Während die Rail Cargo Austria gegenüber dem Vorjahr rückläufige Werte meldete, blieb die Gruppe der Mitbewerber stabil bzw. verzeichnete sogar kleine Zuwächse. Dadurch konnten sie ihre Marktanteile bei allen drei Indikatoren weiter ausbauen und jeweils die 40-Prozent-Marke übertreffen. Inzwischen hatten bereits dreizehn im Güterverkehr tätige Unternehmen im Jahr 2023 Marktanteile von einem Prozent oder darüber.

Abbildung 20 listet die Unternehmen sortiert nach der Größe ihres Marktanteils bei den Nettotonnenkilometern auf, wobei nur solche mit einem Marktanteil von zumindest 0,1 Prozent berücksichtigt wurden. Die Anzahl der Unternehmen, die diesen Wert übersteigen, nimmt jährlich konstant zu.

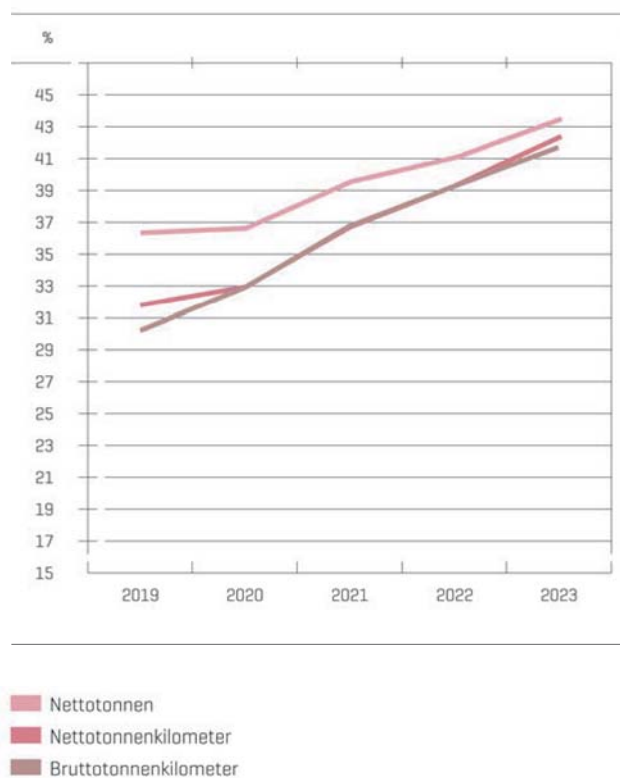
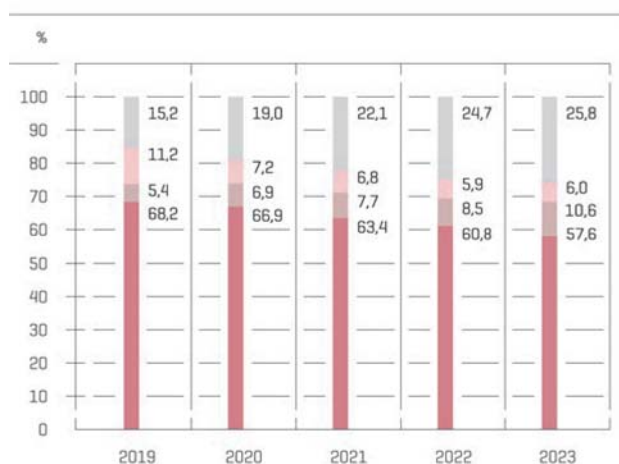


Abb. 19: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2019–2023.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Bezugnehmend auf die Eigentümerschaft der Eisenbahnverkehrsunternehmen ergeben sich die Marktanteile (Nettotonnenkilometer) wie in Abbildung 21 dargestellt. Der Marktanteil der im öffentlichen Eigentum stehenden Unternehmen vergrößerte sich wieder minimal und betrug für das vergangene Jahr sechs Prozent. Die in Privateigentum stehenden Unternehmen weisen eine eindeutige Tendenz auf. Hier ist der Anteil in den letzten fünf Jahren stetig gewachsen und lag 2023 bei bereits 25,8 Prozent. Auch der Anteil der ausländischen Incumbents bzw. deren Tochterunternehmen zeigt seit 2019 einen Aufwärtstrend und machte 2023 10,6 Prozent aller erbrachten Nettotonnenkilometer aus.



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

Abb. 21: Entwicklung der Marktanteile nach Unternehmensgruppen [Nettotonnenkilometer] im Güterverkehr 2019–2023; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abb. 20: Marktanteile der Mitbewerber [zumindest 0,1 Prozent der gesamten Nettotonnenkilometer] im Güterverkehr 2023.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

PERSONENVERKEHR

Der österreichische Schienenpersonenverkehrsmarkt war nach Jahren stetiger Aufwärtsentwicklung 2020 besonders stark von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie betroffen. Zwar wurde damals beinahe durchgehend ein Grundangebot an Mobilität bereitgestellt, allerdings sank die Nachfrage zwischenzeitlich massiv. Seitdem haben sich alle Leistungsindikatoren durchwegs positiv entwickelt, wobei sie zwischen 2021 und 2022 besonders stark gewachsen sind. 2023 bilanzierte der Personenverkehr abermals sehr erfreulich (Tabelle 6).

So wurde das **Angebot** durch Ausweitungen und Taktverdichtungen bei bestehenden Verbindungen bzw. die Einführung neuer Relationen neuerlich umfangreich verbessert. Im Fernverkehr erweiterte die WESTbahn ihre Ende 2022 aufgenommenen Verkehre zwischen Salzburg und Innsbruck, wodurch sie seit September 2023 fünf Züge pro Tag und Richtung zwischen Wien und Tirol anbietet (einer davon wurde im Dezember 2023 bis nach Bregenz verlängert). Auch die ÖBB-Personenverkehr verstärkte ihre Fernverkehrsverbindungen zwischen den österreichischen Ballungszentren, führte Züge ins benachbarte Ausland wieder ein (z.B. zwei tägliche Zugpaare auf der Franz-Josefs-Bahn zwischen Wien und Prag via Gmünd) und weitete bestehende Nachtzugverbindungen aus (darunter bspw. den Nightjet München/Salzburg bzw. Wien – Mailand nach Genua und La Spezia). Parallel dazu wurden verbesserte Anschlüsse zwischen Fern- und Regionalverkehr hergestellt und umsteigefreie Verbindungen in abgelegene Regionen geschaffen. Im Nahverkehr gab es ebenso etliche Verbesserungen in fast allen Bundesländern, wobei hauptsächlich dichtere Zugintervalle und längere Betriebszeiten sowie zusätzliche Verkehre an Wochenenden umgesetzt wurden. Insgesamt sorgten alle diese Änderungen für ein Rekordangebot von über 132 Millionen Personenzugkilometern österreichweit (rund drei Prozent mehr gegenüber 2022).

Gleichzeitig hat sich auch die **Nachfrage** sehr gut entwickelt und befand sich ebenfalls auf einem Allzeithoch, wobei der Zuwachs bei der Anzahl an Reisenden mehr als elf Prozent betrug. Das ist einerseits auf den wiederbelebten Fernverkehr und eine wesentliche Zunahme touristischer Bahnfahrten zurückzuführen, andererseits auf hohe Treibstoffpreise und die anhaltende Parkraumbewirtschaftung in Ballungsräumen. Verstärkt wurden diese Effekte durch das im Oktober 2021 eingeführte KlimaTicket, das sich nicht zuletzt aufgrund der oft deutlichen Preisdifferenz zu den regionalen Verbundtarifen entsprechender Beliebtheit erfreut. Ende 2023 waren laut Klimaschutzministerium bereits rund 272.000 Personen im Besitz einer bundesweit gültigen Variante dieses Tickets.

Das erweiterte Angebot führte in Kombination mit der aufgenommenen Inanspruchnahme dazu, dass auch die zurückgelegten Personenkilometer erneut stark gestiegen sind (plus zwölf Prozent). In diesem Bereich übertraf der Personenverkehr das Vorkrisenniveau von 2019 mittlerweile um gut neun Prozent. Vor allem aufgrund der Zuwächse im Fernverkehr erhöhte sich 2023 die durchschnittliche Fahrtweite je Fahrgast erneut leicht und betrug 44,3 Kilometer.

Tabelle 8 und Abbildung 22 veranschaulichen, dass die Mitbewerber ihre Marktanteile gegenüber 2022 bei allen drei Leistungsindikatoren (Reisende, Personenkilometer und Personenzugkilometer) ausbauen konnten – insbesondere bei den Personenkilometern, wo sie um gut eineinhalb Prozentpunkte gewachsen sind.

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer	Ø Fahrtweite
	in Mio.	in Mrd.	in Mio.	in km
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
2021	218,7	8,5	123,4	38,9
2022	295,2	13,0	127,8	43,9
2023	328,3	14,5	132,1	44,3

Tabelle 6: Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2016–2023.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

	Summe	ÖBB-PV	Mitbewerber	Anteil Mitbewerber
Mio. Reisende	328,3	276,6	51,7	15,8 %
Mrd. Personenkilometer	14,5	12,6	1,9	13,5 %
Mio. Personenzugkilometer	132,1	112,8	19,3	14,6 %

Tabelle 7: Personenverkehrsmarkt nach Unternehmensgruppen 2023; Rundungsdifferenz enthalten.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer
	in %	in %	in %
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
2021	14,2	10,1	12,9
2022	14,9	12,1	13,7
2023	15,8	13,5	14,6

Tabelle 8: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2016–2023.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

ÖBB-Personenverkehr

Im Jahr 2023 beförderte die ÖBB-Personenverkehr knapp 277 Millionen Fahrgäste, 2022 waren es noch rund 251 Millionen gewesen (Abbildung 23). Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl der Fahrgäste also um mehr als zehn Prozent, auch die zurückgelegten Personenkilometer (Abbildung 24) sind im selben Zeitraum um über zehn Prozent gestiegen. Die durchschnittliche Fahrtweite je Fahrgast ist gemäß dem Trend aller Bahnen von 2022 auf 2023 erneut leicht gestiegen und betrug 45,5 Kilometer.

Im Fernverkehr beförderte die ÖBB-Personenverkehr mit 46,2 Millionen Reisenden deutlich mehr Fahrgäste als die rund 41,6 Millionen im Jahr 2022, das entspricht einer Zunahme von mehr als elf Prozent. Mit zehn Prozent verzeichnete der Nahverkehr hingegen einen etwas geringeren Zuwachs. Dadurch veränderte sich die Fahrgastverteilung minimal zu Gunsten des Fernverkehrs (Abbildung 25), wobei sein Anteil mit beinahe 17 Prozent so hoch wie noch nie war. Eine Gegenüberstellung der Jahre 2019 und 2023 zeigt, dass die Fahrgastzuwächse von insgesamt vier Prozent bei der ÖBB-Personenverkehr fast ausschließlich auf den Fernverkehr zurückzuführen sind. Während dieser im direkten Vergleich um 22 Prozent gewachsen ist, hat der Nah- bzw. Regionalverkehr nur um rund ein Prozent zugelegt.

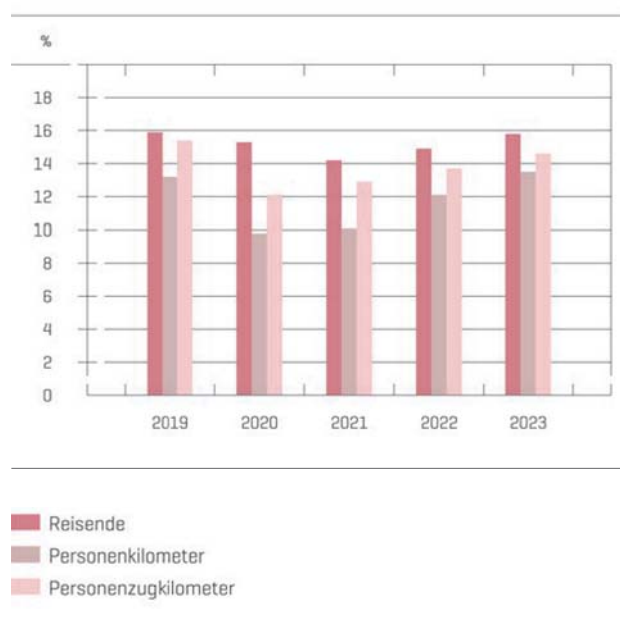


Abb. 22: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2019–2023.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

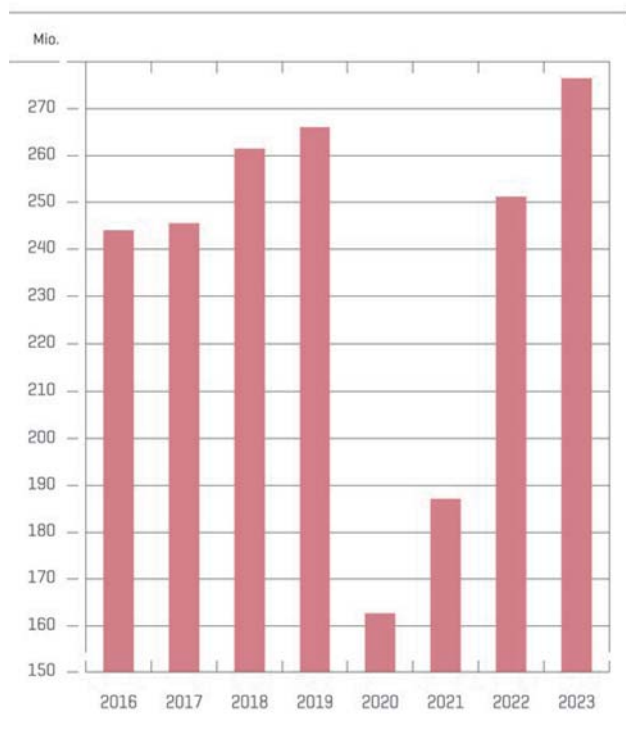


Abb. 23: Anzahl der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen 2016–2023. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

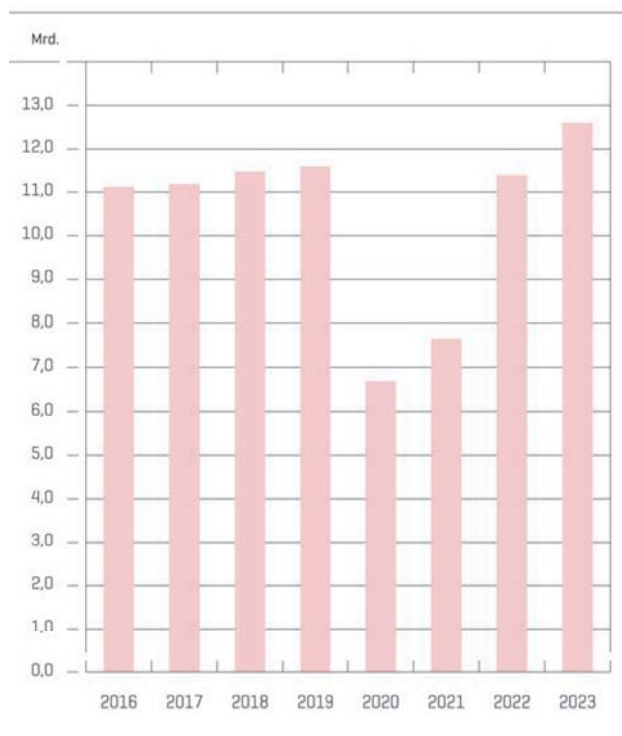


Abb. 24: Anzahl der von der ÖBB-Personenverkehr zurückgelegten Personenkilometer 2016–2023. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

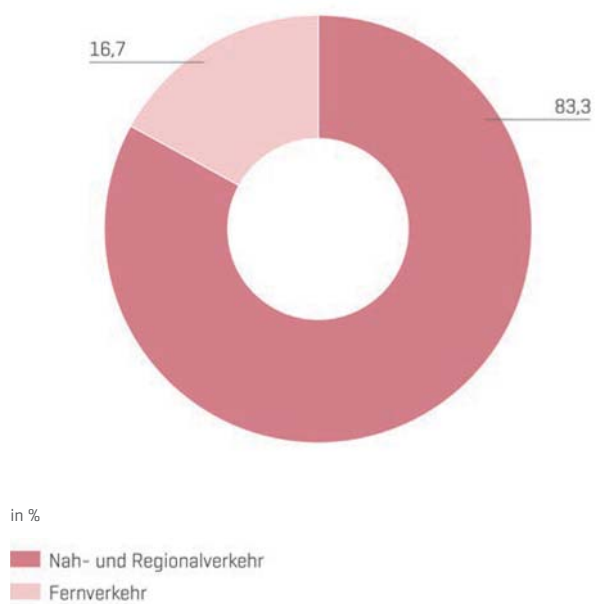


Abb. 25: Anteil der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen im Nah- und Regionalverkehr sowie im Fernverkehr 2023. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Weitere Eisenbahnunternehmen

Der überwiegende Teil der anderen im Personenverkehr tätigen Unternehmen verzeichnete große Anstiege bei den erhobenen Kennzahlen: So erlebte die Summe der Privatbahnen eine noch stärkere Zunahme bei der Anzahl der Reisenden (plus 18 Prozent) und den Personenkilometern (plus 25 Prozent) als die ÖBB-Personenverkehr. Zudem weisen sie angebotsseitig (Personenzugkilometer) mit knapp zehn Prozent ein höheres Wachstum auf.

Neben den Leistungsparametern zahlreicher im Nahverkehr tätiger Regionalbahnen entwickelten sich insbesondere jene von RegioJet und WESTbahn (jeweils Fernverkehr) äußerst positiv. Letztere wurden zwar in den Gesamtberechnungen berücksichtigt, werden allerdings auf Unternehmenswunsch bzw. aus Wettbewerbsgründen nicht gesondert dargestellt (Abbildung 26).

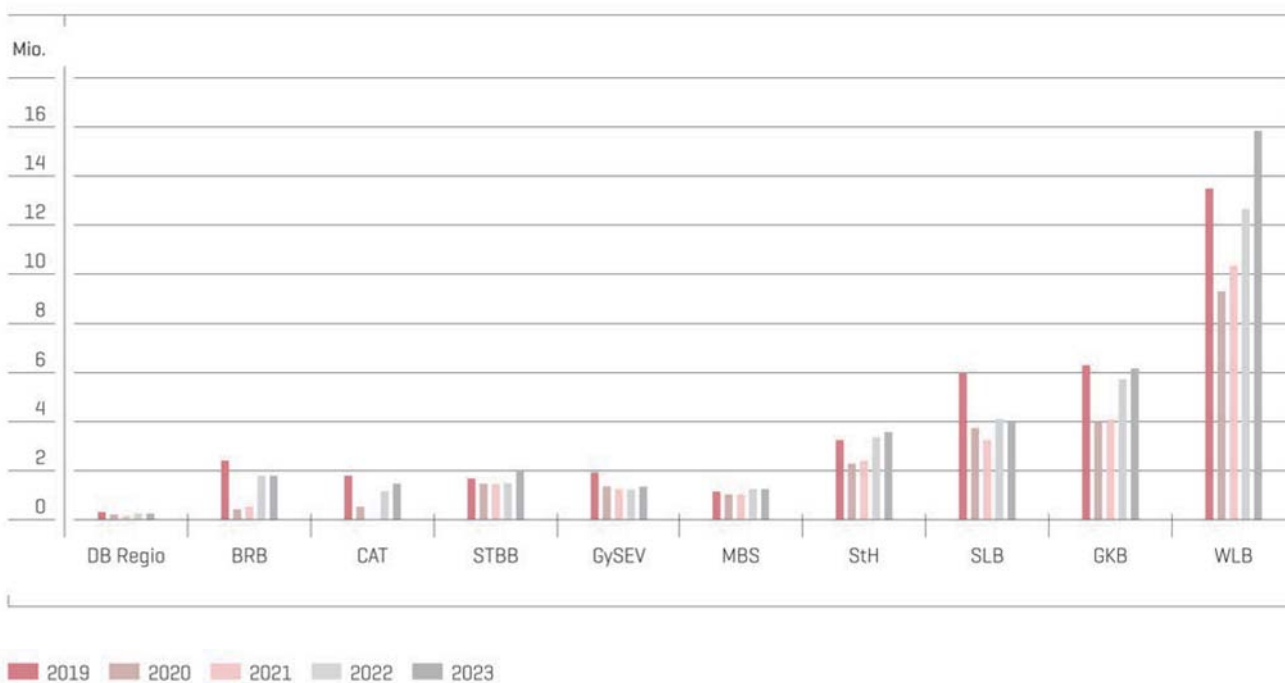


Abb. 26: Anzahl der von den vernetzten Personenverkehrsunternehmen DB Regio, BRB, CAT, STBB, GySEV, MBS, StH, SLB, GKB und WLB beförderten Personen 2019–2023. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

Im Gegensatz zu den Bahnen vieler Nachbarstaaten (wie Deutschland, der Slowakei oder Tschechien) beschränkt sich in Österreich das Platzangebot in der 1. Klasse im Wesentlichen auf den Fernverkehr und somit auf drei Anbieter. Hinzu kommt noch die Bayerische Regiobahn, die gemäß deutschem Verkehrsdienstvertrag ebenfalls derartige Plätze anbieten muss. Ausnahmen bilden der CAT (in dem es ausschließlich 1.-Klasse-Sitzplätze gibt) und die NÖVOG, die mit ihren Panoramawägen nach Mariazell auch Fahrgäste in der 1. Klasse befördert. Alle anderen vernetzten Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügen lediglich über Sitzplätze in der 2. Klasse.

Der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse der ÖBB-Personenverkehr lag 2023 bei 1,9 Prozent. Bei der WESTbahn reduzierte sich dieser auf 0,3 Prozent, wobei seit der Einführung des dreiteiligen Klassensystems nur noch die First Class als 1. Klasse gewertet wird und Comfort und Standard in der 2. Klasse zusammengefasst sind. In den Zügen von RegioJet fuhren elf Prozent der Fahrgäste in der 1. Klasse, die Bayerische Regiobahn beförderte 1,1 Prozent ihrer Fahrgäste darin.

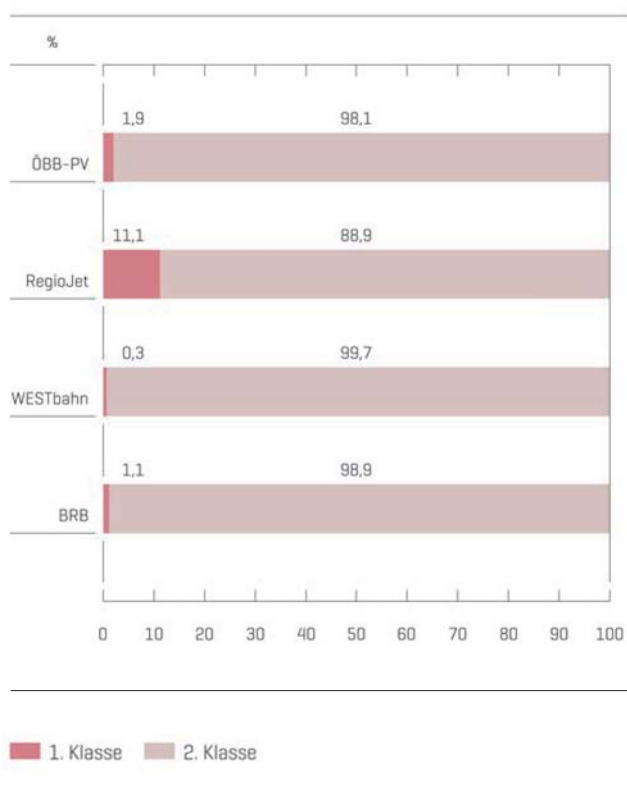


Abb. 27: Anteile der in Zügen der ÖBB-Personenverkehr, von RegioJet, der WESTbahn und der Bayerischen Regiobahn beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse im Jahr 2023.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Qualitative Marktbeurteilung 2023

Seit 2006 führt die Schienen-Control ausführliche Umfragen unter den in Österreich aktiven Eisenbahnunternehmen zu deren Einschätzung des Marktes durch. Die darin enthaltenen Fragen dienen dazu, mittels der subjektiven Sicht der Marktteilnehmer ein Gesamtbild über die Problemfelder zu erlangen. Im Berichtsjahr 2023 lag die Rücklaufquote dieser Erhebung bei etwa 80 Prozent. Der Fragebogen bestand wie in den Vorjahren aus 41 – in sieben Gruppen gegliederte – Einflussfaktoren. 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 der Einschätzungen zu ermöglichen, wurden die Fragestellungen der Vorjahre beibehalten. In Tabelle 1 werden die Ergebnisse ausgewählter Jahre gegenübergestellt. Die letzten beiden Spalten zeigen die durchschnittlichen Bewertungen der Faktoren im Jahr 2023, wobei sich die linke Spalte auf Österreich und die rechte explizit auf das europäische Ausland bezieht.

Netzzugang	2015	2017	2019	2020	2021	2022	2023 Inland	2023 Ausland
Trassenvergabe	1,88	1,72	1,86	1,86	1,93	1,88	1,94	2,41
Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahn)	2,70	2,96	2,56	2,66	2,83	2,80	2,63	2,48
Zugang zu Serviceeinrichtungen (Stationen, Tankstellen, Terminals etc.)	2,04	2,07	2,00	1,95	2,02	2,06	2,08	2,32
Engpass bei Trassen (Baustellen und Umleitungen)	2,36	2,19	2,42	2,61	2,66	2,63	2,75	3,45
Grenzübertritt	2,18	2,37	2,38	2,39	2,39	2,40	2,48	2,93
Betriebliche Auflagen (Vorschriften, Meldungen etc.)	2,56	2,52	2,71	2,69	2,56	2,60	2,65	2,96
Verschub	2,25	2,19	2,36	2,22	2,13	2,27	2,31	2,50
Unternehmensfaktoren	2015	2017	2019	2020	2021	2022	2023 Inland	2023 Ausland
Mangel an (Risiko-)Kapital	2,30	2,26	2,16	2,24	2,10	2,09	2,04	2,36
Konkurrenz durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen	2,83	2,58	2,82	2,98	2,91	2,74	2,76	2,90
Konkurrenz durch andere Verkehrsträger (Straße, Luft)	3,74	3,42	3,52	3,66	3,67	3,65	3,56	3,90
Unternehmensgründung (EIU / EVU)	2,00	2,00	2,37	2,74	2,37	2,37	2,29	2,24
Fahrplanqualität	2,13	1,78	2,03	2,02	2,05	1,98	2,10	2,90
Netzzustand	2015	2017	2019	2020	2021	2022	2023 Inland	2023 Ausland
Ausbau	2,15	1,89	2,03	2,15	2,16	2,00	2,02	3,21
Erhaltung	2,54	2,14	2,29	2,28	2,33	2,10	2,21	3,25
Umleitungen	2,83	2,50	2,58	2,64	2,78	2,38	2,34	3,50
Sicherungstechnik (ETCS, PZB90 etc.)	2,33	2,00	2,15	2,26	2,26	2,27	2,37	2,86
Betriebsqualität (Störungen etc.)	2,42	2,15	2,41	2,32	2,38	2,24	2,31	3,11

Die Inlandswerte schnitten im direkten Vergleich in beinahe allen Punkten besser ab, oft deutlich. Insbesondere betrifft das die gesamte Fragengruppe zur Infrastruktur, die den Netzzustand bezüglich Ausbau und Erhaltung, Umleitungen, Sicherungstechnik sowie Betriebsqualität umfasst. Bessere Bewertungen erhielt das europäische Ausland hingegen lediglich bei der Bedienung von Anschlussbahnen, der Unternehmensgründung, der Verfügbarkeit und den Kosten von Triebfahrzeugen, den behördlichen Auflagen hinsichtlich Personal und im Bereich Verkehrsgenehmigung/Konzession.

Personal	2015	2017	2019	2020	2021	2022	2023 Inland	2023 Ausland
Verfügbarkeit	2,92	2,96	2,91	2,60	2,82	2,81	2,75	3,00
Schulungseinrichtungen	1,76	1,85	2,18	2,05	1,88	1,98	1,92	2,14
Soziale Normen	2,44	2,04	2,29	2,15	2,14	2,17	2,16	2,21
Behördliche Auflagen	2,96	2,93	3,06	3,00	2,95	3,04	2,98	2,82
Sprache	1,88	1,96	2,09	1,90	1,89	1,96	1,98	2,56
Verfügbarkeit / Kosten der Betriebsmittel	2015	2017	2019	2020	2021	2022	2023 Inland	2023 Ausland
Triebfahrzeuge	3,08	2,92	2,65	2,52	2,58	2,94	2,92	2,90
Waggons	2,86	2,55	2,63	2,84	2,62	2,74	2,66	2,72
Dienstleistungen	2,40	2,46	2,47	2,59	2,73	2,67	2,48	2,62
Energie	2,13	1,75	1,82	1,90	2,17	2,78	2,68	3,24
Struktur der Trassengebühren	2,32	2,50	2,33	2,27	2,36	2,29	2,23	2,79
Höhe der Trassengebühren GV	2,68	2,60	2,61	2,46	2,53	2,45	2,45	2,86
Höhe der Trassengebühren PV	3,00	2,57	2,60	2,46	2,12	2,20	2,22	2,56
Behörden	2015	2017	2019	2020	2021	2022	2023 Inland	2023 Ausland
Zulassung Fahrzeuge	2,88	2,46	2,59	2,54	2,62	2,81	2,68	2,96
Technische Vorschriften	2,76	2,41	2,53	2,72	2,52	2,71	2,78	2,89
Betriebliche Normen	2,50	2,36	2,56	2,68	2,40	2,41	2,61	2,64
Verkehrsgenehmigung / Konzession	2,23	2,32	2,52	2,46	2,33	2,31	2,30	2,29
Sicherheitsbescheinigung	2,38	2,50	2,71	2,68	2,77	2,61	2,64	2,75
Unterschiede bei der Umsetzung in den EU-Ländern	3,64	3,31	3,39	3,41	3,38	3,44	3,36	3,57
Triebfahrzeugführerschein	2,48	2,15	2,15	2,02	1,98	2,17	2,08	2,11
Fahrzeugregister	2,04	2,00	1,94	1,88	1,78	2,16	2,06	2,22
Verpflichtende neue Technologien	2015	2017	2019	2020	2021	2022	2023 Inland	2023 Ausland
Kommunikation [z. B. GSMR]	2,20	2,14	2,00	2,00	1,84	2,02	2,08	2,11
Sicherungstechnik [ETCS]	3,33	2,65	2,76	2,53	2,38	2,57	2,73	3,18
Umsetzung TSI ¹	2,83	2,43	2,55	2,51	2,39	2,60	2,77	3,00
Landesspezifische Ausnahmen bei den TSI	2,86	2,50	2,63	2,74	2,55	2,77	2,92	3,32

Tabelle 1: Durchschnittliche Bewertungen der Einflussfaktoren aus Sicht der Eisenbahnunternehmen für ausgewählte Jahre.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

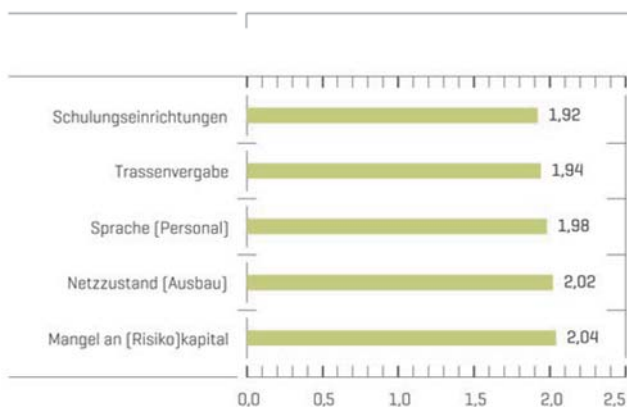


Abb. 1: Die fünf am besten bewerteten Einflussfaktoren 2023.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Abbildung 1 zeigt die fünf Einflussfaktoren mit den höchsten Bewertungen im Jahr 2023. Die beste Durchschnittsnote erzielten die Schulungseinrichtungen für eisenbahnspezifische Berufe bzw. Tätigkeiten. Diese gewinnen zunehmend an Bedeutung, was sich auch an der Tatsache zeigt, dass heimische Eisenbahnverkehrsunternehmen in der jüngeren Vergangenheit vermehrt eigene derartige Einrichtungen in Betrieb genommen haben. Die Trassenvergabe, die im Güterverkehr zunehmend ad hoc erfolgt, hat wie im Vorjahr erneut sehr gut abgeschnitten. Dahinter folgte die „Sprachkompetenz des Personals“ als einer der wichtigsten Faktoren im grenzüberschreitenden Bahnbetrieb auf Platz 3. Die ebenfalls gute Bewertung des Netzausbaus ist ein Beleg für die im europäischen Vergleich sehr hohen Investitionen in das österreichische Netz. Schließlich landete das (Risiko-)Kapital auf Platz 5.

Im Gegensatz dazu sind in Abbildung 2 die fünf im Jahr 2023 am schlechtesten bewerteten Einflussfaktoren dargestellt. Der Konkurrenz durch andere Verkehrsträger (Straße, Luftfahrt) wurde – trotz Verbesserung – wie schon in den Vorjahren ein besonders negativer Einfluss attestiert. Hintergrund sind die vor allem seitens der Eisenbahnbranche kritisierte zu niedrige Bepreisung von Straßen- und Flugverkehren, deren geringere Personalkosten sowie steuerliche Begünstigungen. Eine der schlechtesten Bewertungen erhielt außerdem der Faktor „Unterschiede bei der Umsetzung rechtlicher Vorgaben in den einzelnen EU-Ländern“. Gemeint sind damit vor allem im grenzüberschreitenden Bahnverkehr geltende nationale Regelungen, die die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes behindern. Die behördlichen Auflagen betreffend Personal (umfasst Verschub, Triebfahrzeugführerinnen und -führer, Disposition etc.) haben sich zwar aus Sicht der Unternehmen wieder leicht verbessert, sie finden sich allerdings zum wiederholten Mal unter den negativen Spitzenreitern. Die niedrige Bewertung des Unternehmensfaktors „Verfügbarkeit und Kosten von Triebfahrzeugen“ ist ein Resultat der seit 2022 generell sehr angespannten Fahrzeugsituation einerseits und der unterschiedlichen nationalen Anforderungen in Europa (bzw. daraus entstehender Mehrkosten) für Unternehmen andererseits. Unter anderem sahen sich diese mit Problemen bei der Zulassung und Inbetriebnahme von Fahrzeugen in Österreich konfrontiert, darunter auch bei solchen, die bereits in Deutschland im Einsatz waren. Allgemein schlechter Einfluss wurde zudem auch den landesspezifischen Ausnahmen bei den TSI zugeschrieben.

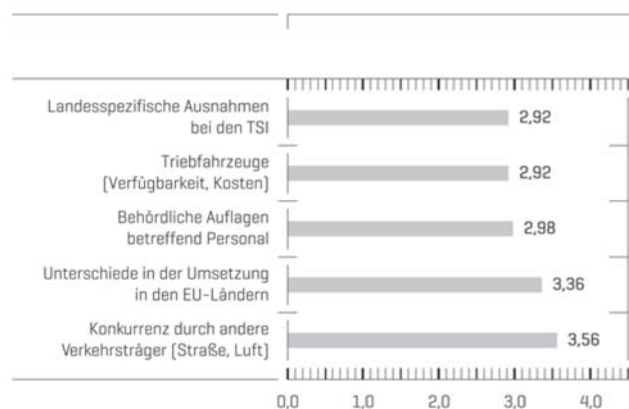


Abb. 2: Die fünf am schlechtesten bewerteten Einflussfaktoren 2023.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die knappe Mehrheit (21) der abgefragten Einflussfaktoren hat sich nach Meinung der Eisenbahnunternehmen gegenüber 2022 verschlechtert, während sich 20 Faktoren hingegen verbessert haben.

Auffällig ist dabei zum einen, dass sich sämtliche Faktoren im Fragenblock „Verpflichtende neue Technologien“ sowie beinahe alle Faktoren in den Bereichen „Netzzugang“ und „Netzzustand“ verschlechtert haben. Ein Unternehmen bezeichnete stellvertretend für das Thema Kommunikation (z. B. GSMR) die geplante Einführung des digitalen Befehls als sehr problematisch, da dieser hohe Kosten verursache und eine rein österreichische Lösung sei. Durch die Anpassung der Sicherungstechnik (z. B. ETCS Level 3) müssen die Unternehmen in den kommenden Jahren zudem mit erheblichen Mehrkosten wegen der entsprechenden Aufrüstung von Triebfahrzeugen mit On-Board-Einheiten rechnen. Unterschiedliche ETCS-Levels würden vor allem im internationalen Kontext zu keinem Gewinn in puncto Interoperabilität, sondern lediglich zu komplexeren Schnittstellen führen. Auf geplanten ETCS-only-Strecken wird beispielsweise die Baulogistik oder die Bedienung von Anschlussbahnen stark erschwert und verteuert, weil (die zumeist verwendeten) Diesellokomotiven in der Regel nicht mit einem solchen Zugsicherungssystem ausgestattet sind.

Zum anderen sind fast alle Bewertungen aus dem Bereich „Verfügbarkeit/Kosten der Betriebsmittel“ und „Personal“ wieder besser ausgefallen als im Vorjahr. Nichtsdestotrotz erinnerten mehrere Unternehmen an langfristige personelle Engpässe beim Vershubpersonal (insbesondere jenem der ÖBB-Infrastruktur) und bemängelten einen allgemeinen branchenweiten Engpass bei Triebfahrzeugführerinnen und -führern bzw. erwähnten Nachwuchsprobleme innerhalb des gesamten Sektors.

Generell sind sowohl die Verbesserungen der Werte als auch deren Verschlechterungen gegenüber den Vorjahren stärker geworden. Bei den stärksten Veränderungen in der Benotung (Abbildung 3) ist zu erkennen, dass sich der Faktor „Verfügbarkeit/Kosten von Dienstleistungen“ wieder spürbar verbessert hat. Auch die Bedienung von Anschlussbahnen sowie die Fahrzeugzulassung und das -register haben sich erholt. Der Faktor Energie wurde 2022 noch als eines der größten Problemfelder identifiziert (trotz fallender Energiepreise an den Märkten sinken die Strompreise für

die Unternehmen meist nur zeitversetzt bzw. werden die Senkungen durch stark ansteigende Netzentgelte oft wieder zunichte gemacht), hat sich jedoch scheinbar wieder etwas entspannt. Abschließend wurden betriebliche Auflagen (wie Vorschriften, OSS-Meldungen etc.) kritisiert, da oft zu wenig Zeit zwischen dem Datum der Gültigkeit und dem Datum der Umsetzung der Änderungen in Infrastruktur-Regelwerken bestehe.

Positiv bewerteten einige Unternehmen dagegen die Situation in Österreich betreffend Wegeentgelte: Durch den Verzicht auf Aufschläge und die Wegeentgeltförderung des Bundes waren die Rahmenbedingungen im Vergleich zum internationalen Umfeld (teils erhebliche Preisanstiege und drohende Zusatzkosten durch hohe Trassen-Stornokosten) wesentlich freundlicher.

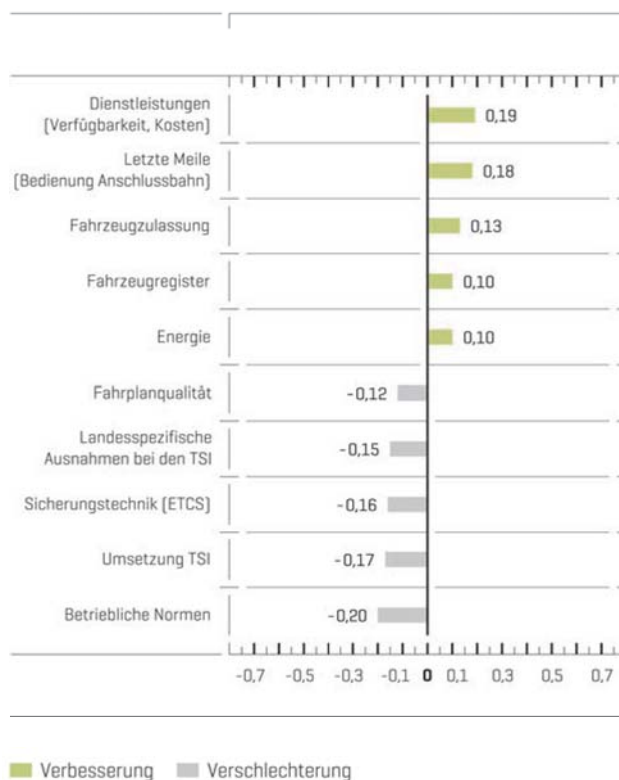


Abb. 3: Stärkste Veränderung der Bewertung von Einflussfaktoren im Jahresvergleich 2022/2023. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Preisentwicklung Bahnen

Der österreichische Fernverkehrsmarkt im Personenverkehr umfasst neben der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) und der WESTbahn seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 auch den tschechischen Anbieter RegioJet. Dazu kommen im Nahverkehr sieben Verkehrsverbünde¹ sowie die sonstigen vernetzten und nicht vernetzten Bahnunternehmen. Zu den vernetzten Bahnen zählen DB Regio, die Bayerische Oberlandbahn (BOB), die Steiermarkbahn (STB), die Raaberbahn (GySEV), die Montafonerbahn (MBS), Stern & Hafferl (StH), die Salzburger Lokalbahn (SLB), die Graz-Köflacher Bahn (GKB), die Wiener Lokalbahnen (WLB) und der 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-PV, der WESTbahn und des RegioJets herangezogen, da diese Unternehmen im direkten Wettbewerb zueinander stehen und neben Standardpreis-Tickets teilweise auch Aktionspreis-Tickets (z. B. Sparschiene Österreich oder WESTsuperpreis-Tickets) verkaufen.

Personen im Besitz von Ermäßigungskarten (z. B. ÖBB-Vorteilscard, ÖBB-Businesscard oder bei Anerkennung diverser Mitgliedskarten bei der WESTbahn) erhalten beim Ticketkauf Preisnachlässe. Zusätzlich bieten die Unternehmen sowohl Vergünstigungen für Personengruppen, wie etwa Jugendliche, Studierende oder Reisegruppen, als auch für die Nutzung von Freizeitangeboten, wie Museums-, Tierpark- oder Thermenbesuche, an.

Die ÖBB-PV unterscheidet zwischen 1. und 2. Klasse (First Class und Economy Class) und verfügt zusätzlich über eine Business Class. Bei RegioJet sind vier Klassen buchbar (Low cost, Standard, Relax und Business), wobei die Business Class als 1. Klasse gilt. Bei der WESTbahn wird neben der

2. Klasse (Standard Class bzw. mit Upgrade Comfort Class) unter dem Begriff First Class eine gehobene Klasse angeboten. Der CAT fährt mit einer Klasse, die am ehesten der gängigen 1. Klasse entspricht; alle anderen Bahnunternehmen bieten Fahrten in der 2. Klasse an.

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-PV ist in allen österreichischen Verkehrsverbünden vertreten, die WESTbahn im Oberösterreichischen Verkehrsverbund (OÖVV), Salzburger Verkehrsverbund (SVV), Verkehrsverbund Ost-Region (VOR), Verkehrsverbund Tirol (VVT) und Verkehrsverbund Vorarlberg (VTV). Alle anderen Bahnunternehmen sind Mitglied in jenen Verkehrsverbünden, in deren Gebiet sie ihre Verkehrsleistungen anbieten. Einzig der CAT und der RegioJet sind in keinem Verkehrsverbund.

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

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

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

Die Schienen-Control informiert seit jeher in den Jahresberichten über die Preisentwicklung bei den Bahnunternehmen und Verkehrsverbünden. Anfänglich wurde die Entwicklung der ÖBB-Kilometertarife dargestellt, seit 2014 untersucht die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) an bestimmten Stichtagen³ die konkret angebotenen Preise auf ausgesuchten Strecken der ÖBB-PV, der WESTbahn und 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-Ticket), sofern 2023 angeboten. Bei RegioJet wurde die Klasse Low cost (bzw. Standard oder Relax, sofern Low cost/Standard nicht mehr verfügbar waren) herangezogen, da diese direkt mit der 2. Klasse der beiden anderen Bahnunternehmen vergleichbar ist.

Die Preise folgender Fernverkehrsstrecken wurden für den Preisvergleich erhoben:

ÖBB-PV und WESTbahn

Wien – Linz, 190 Kilometer

Wien – Salzburg, 317 Kilometer

Wien – München, 470 Kilometer

ÖBB-PV und RegioJet

Wien – Budapest, 272 Kilometer

Wien – Prag, 404 Kilometer

ÖBB-PV

Wien – Klagenfurt, 330 Kilometer

Die ÖBB-Strecken Wien–Graz und Wien–Innsbruck werden seit 2020, die Strecke Linz–Salzburg wird seit 2022 nicht mehr untersucht. Neu hinzugekommen sind seit 2022 die Strecken Wien–München und Wien–Budapest.

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 in den jeweiligen Online-Shops erhoben. Bei der ÖBB-PV und der WESTbahn werden unterschiedliche Preise je nach gewähltem Vertriebskanal (Bahnschalter, Fahrscheinautomat, Online-Shop, Zug) angeboten. Berücksichtigt wurden alle am jeweiligen Tag angebotenen Direktzüge bzw. auch Umsteigeverbindungen mit ähnlicher Fahrtdauer. Nicht berücksichtigt wurden hingegen Verbindungen mit wesentlich längerer Fahrtdauer, Nacht- und Reisezüge der ÖBB-PV und der ÖBB Intercitybus auf der Verbindung nach Klagenfurt.

INFO

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

³ Im Jahr 2023: Freitag, 13.1., Montag, 13.2., Dienstag, 14.3., Freitag, 14.4., Mittwoch, 17.5., Donnerstag, 15.6., Donnerstag, 6.7., Mittwoch, 9.8., Dienstag, 12.9., Donnerstag, 12.10., Dienstag, 14.11., und Dienstag, 12.12.

ERGEBNISSE DER PREISERHEBUNG 2023

PREISE DER ÖBB-PV

Variierende Preise je nach Kaufzeitpunkt

Die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV variierten im Jahr 2023 auf den untersuchten Strecken erneut stark. Die maximale Preisdifferenz lag bei 42,80 Euro für die Strecke Wien–Prag bzw. zwischen 18 und über 30 Euro für die restlichen Verbindungen. Im Vergleich dazu lag die maximale Preisdifferenz im Jahr 2022 bei 50,30 Euro für die Strecke Wien–Prag bzw. zwischen fast 17 und über 30 Euro für die restlichen Verbindungen. Das bedeutet, dass der Zeitpunkt des Ticketkaufs bei der ÖBB-PV im Jahr 2023 weiterhin eine große Rolle spielte, sowohl bei Strecken mit als auch ohne Mitbewerber.

Fast 57 Prozent Ersparnis bei frühem Kaufzeitpunkt möglich

2023 galt wie in den Vorjahren für alle verglichenen Strecken: Je früher Tickets gekauft wurden, desto größer war grundsätzlich die Ersparnis. Die maximale Preisreduktion konnten Fahrgäste auf allen verglichenen Strecken jeweils vier Wochen vor Fahrtantritt im Online-Ticketshop erzielen. Auf fünf der verglichenen sechs Strecken war der Preis drei Tage vor Fahrtantritt geringfügig höher als einen Tag vor Fahrtantritt.

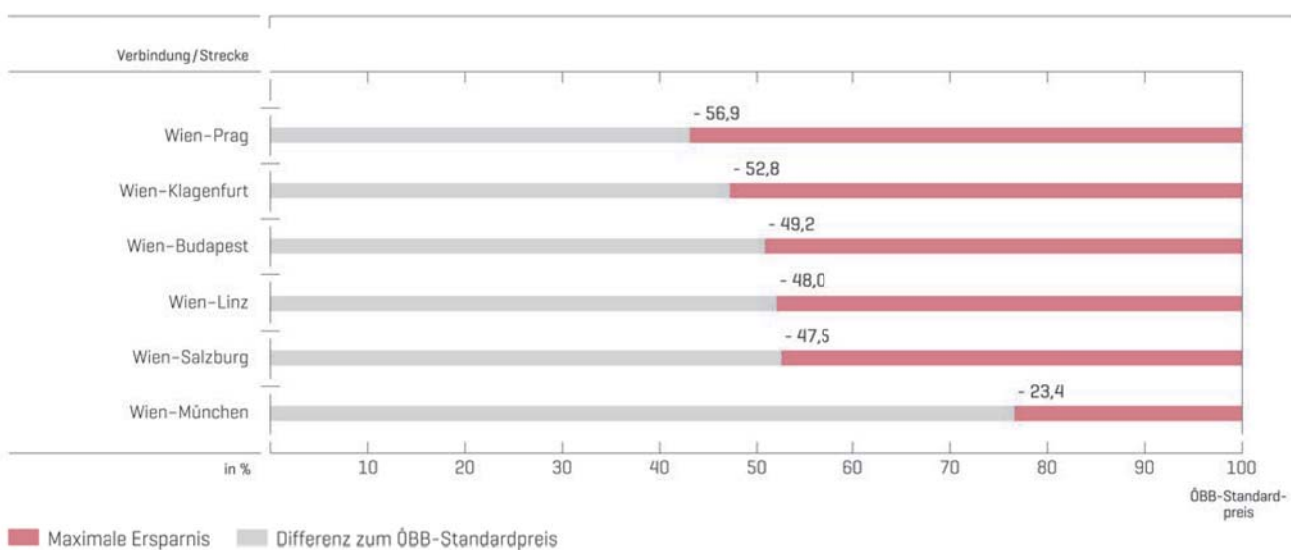


Abb. 1: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem ÖBB-Standard-Ticket (100 Prozent) für die im Preisvergleich untersuchten Strecken im Jahr 2023. Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

Von den untersuchten Strecken wies die Verbindung Wien–Prag mit durchschnittlich 56,9 Prozent Einsparung im Vergleich zum ÖBB-Standard-Ticket das höchste Einsparungspotenzial auf (2022: 69,4 Prozent). Auf Platz zwei befand sich die Strecke Wien–Klagenfurt mit 52,8 Prozent Einsparungspotenzial (2022: 51,8 Prozent).

Auf den anderen ausgewerteten Strecken konnte durch einen frühen Ticketkauf eine durchschnittliche Preisersparnis zwischen 23,4 und 49,2 Prozent (2022: zwischen 27,6 und 61,7 Prozent) erzielt werden (Abb. 1).

Die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV waren im Jahr 2023 auf den sechs überprüften Strecken zu den Abfragezeitpunkten insgesamt vier Mal günstiger und 26 Mal teurer als 2022.

PREISE DER WESTBAHN

Fast 60 Prozent Ersparnis möglich

Die durchschnittlichen Preise der WESTbahn variierten je nach Buchungszeitpunkt auf allen untersuchten Strecken. Die Preise für die beiden nationalen Destinationen von Wien nach Linz bzw. Salzburg, die von ÖBB-PV und WESTbahn bedient werden, unterschieden sich im Jahr 2023 zwischen den beiden Bahnunternehmen weniger stark. Bei der Strecke von Wien nach München hingegen sind deutlich größere Preisunterschiede zwischen den beiden Bahnunternehmen zugunsten der WESTbahn festzustellen. Die WESTbahn bot bei frühem Ticketkauf günstigere Fahrscheine an, wodurch die maximale Preisersparnis auf den untersuchten Strecken mittlerweile mit der ÖBB-PV meistens vergleichbar ist.

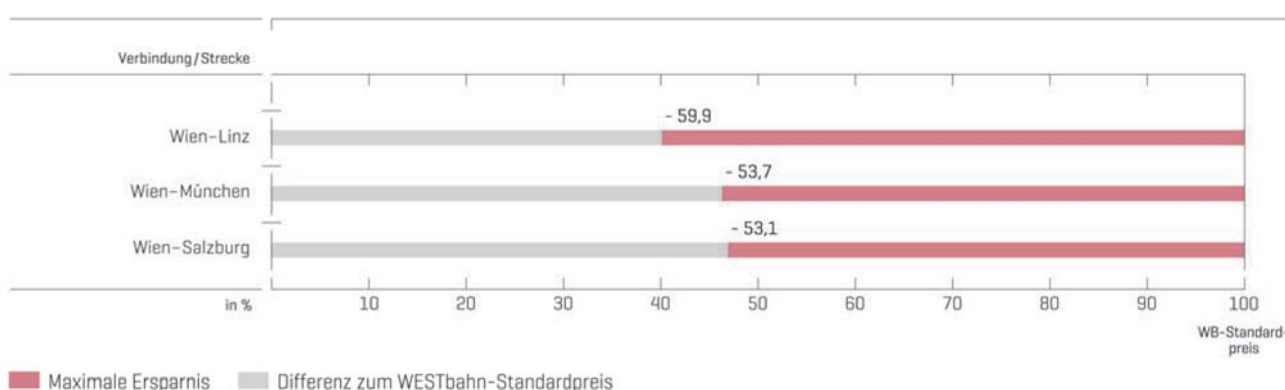


Abb. 2: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem WESTbahn-Standard-Ticket [100 Prozent] für unterschiedliche Strecken im Jahr 2023. Quelle: Ticketshop der WESTbahn.

Das unterstreicht den Zeitpunkt des Ticketkaufs als zentrales Element der Preisgestaltung bei der WESTbahn und der ÖBB-PV. Im Jahr 2023 waren die durchschnittlichen Preise bei der WESTbahn auf den untersuchten Strecken erneut vier Wochen vor Fahrtantritt am günstigsten.

Die durchschnittlichen Preise der WESTbahn waren im Jahr 2023 auf den drei überprüften Strecken an den jeweils fünf Abfragezeitpunkten im Vergleich zum Vorjahr 15 Mal teurer, lagen aber weiterhin teils deutlich unter den Standardpreisen des Mitbewerbers.

So reduzierte sich bei der WESTbahn im Jahr 2023 auf der Strecke Wien-Linz der durchschnittliche Preis mit fast 60 Prozent (2022: 68 Prozent) im Vergleich zu einem WESTbahn-Standard-Ticket am stärksten, gefolgt von der Strecke Wien-München mit 53,7 Prozent (2022: 50,5 Prozent) und der Strecke Wien-Salzburg mit 53,1 Prozent (Abb. 2).

PREISE DES REGIOJETS

RegioJet bot im Jahr 2023 an den untersuchten Tagen weiterhin die vier Klassen (Low cost, Standard, Relax und Business) an. Diese werden jedoch – je nach Auslastung und Kaufzeitpunkt – zu sehr unterschiedlichen Preisstufen angeboten.

Die durchschnittlichen Preise von RegioJet waren im Jahr 2023 auf den zwei überprüften Strecken an den jeweils fünf Abfragezeitpunkten im Vergleich zum Vorjahr zehn Mal höher, lagen aber weiterhin deutlich unter den Standardpreisen des Mitbewerbers.

Die durchschnittlich erhobenen Preise waren auf der Strecke Wien–Prag zwischen rund 44 und 60 Prozent (2022: zwischen 33 und 63 Prozent) und auf der Strecke Wien–Budapest zwischen rund 43 und 54 Prozent (2022: zwischen 35 und 68 Prozent) günstiger im Vergleich zum Mitbewerber.

Bei RegioJet war die maximale Preisreduktion auf beiden Strecken vier Wochen vor Fahrtantritt zu erzielen, genauso wie bei allen anderen Strecken, welche von der ÖBB-PV und der WESTbahn bedient wurden. Auf beiden untersuchten Strecken war der Preis drei Tage vor Fahrtantritt erneut geringfügig höher als einen Tag vor Fahrtantritt.

Im Unterschied zu den anderen beiden Bahnunternehmen fällt der durchschnittliche Preisunterschied mit drei bis sieben Euro zwischen den verschiedenen Abfragezeitpunkten jedoch geringer aus.

Die bei den beiden Mitbewerbern ausgewiesene maximale Ersparnis zu einem Standard-Ticket kann mangels veröffentlichter (Standard-)Preise nicht erhoben werden.

ÖBB-VORTEILSCARD: PREISE BEI
ÖBB-PV UND WESTBAHN WEITER ANGEGLICHEN

Personen im Besitz einer ÖBB-Vorteilscard (Kosten zwischen 19 und 99 Euro pro Jahr) erhalten 50 Prozent Ermäßigung auf Standard-Einzeltickets der ÖBB-PV. Bei Verbundtickets weichen die Ermäßigungen ab. Die zusätzlichen Kosten pro Jahr für die Ermäßigungskarte sind beim Preisvergleich nicht berücksichtigt. Bei Inanspruchnahme der Ermäßigung nähern sich die Ticketpreise der Bahnunternehmen ÖBB-PV und WESTbahn auf innerösterreichischen Strecken weiterhin an.

Die Preise mit Vorteilscard lagen bei der ÖBB-PV im Jahr 2023 zwischen 66 Prozent unter und fast 17 Prozent über den Preisen der WESTbahn (2022: zwischen 31 Prozent unter und 44,7 Prozent über den Preisen der WESTbahn). Nicht berücksichtigt wurde der speziell ermäßigte Tarif WESTvorteilspreis-Ticket, welchen die WESTbahn für Fahrgäste mit einer ÖBB-Vorteilscard anbietet. Bei Berücksichtigung dieses speziellen Tarifs verringert sich der Preisvorteil mit der ÖBB-Vorteilscard bei der ÖBB-PV im Vergleich zur Nutzung der ÖBB-Vorteilscard bei der WESTbahn.

Auf den Strecken Wien–Linz und Wien–Salzburg waren die Preise mit ÖBB-Vorteilscard bei der ÖBB-PV an je vier von fünf Abfragezeitpunkten (2022: an je zwei) niedriger als der vergleichbare durchschnittliche Preis bei der WESTbahn.

Mit ÖBB-Sparschiene-Österreich-Tickets sind Preise deutlich unter jenen der ÖBB-Standard-Fahrkarten bzw. teilweise auch unter jenen von ÖBB-Vorteilscard-Tickets möglich. Seit Dezember 2016 sind Erstere bis eine Minute vor der geplanten Abfahrt online oder via App erhältlich (zuvor nur bis längstens drei Tage vor Zugabfahrt).

Auf den verglichenen Strecken in das Ausland (nach Prag, München bzw. Budapest) bietet die ÖBB-PV mittlerweile mehrere Standardpreise an, was dazu führt, dass gleichzeitig auch mehrere Preise mit Vorteilscard angeboten werden. Dazu kommt, dass für den Streckenanteil im Ausland 15 Prozent Ermäßigung (statt 50 Prozent für den Streckenanteil innerhalb Österreichs) bis zum 9.12.2023 gewährt wurden. Aufgrund der damit zusammenhängenden Komplexität wurden die Preise mit Vorteilscard auf diesen Strecken nicht mehr erhoben.

STRECKENAUSWERTUNGEN

VON ÖBB-PV, WESTBAHN UND REGIOJET IM VERGLEICH

In den Abbildungen 3 bis 8 sind die durchschnittlichen Preise aller am jeweiligen Tag online angebotenen Tickets für Tagesreisezüge dargestellt. Nachtreisezüge der ÖBB-PV wurden nicht berücksichtigt, da die Mitbewerber WESTbahn und RegioJet keine solchen Zugkategorien betreiben. Generell sind die Ticketpreise der ÖBB-Nachtreisezüge teils niedriger und teils höher als jene für ÖBB-Tagesreisezüge auf derselben Relation.

Im Juni 2023 hat die ÖBB-PV ihre Preise angepasst. Im Jänner, April und Juni 2023 kam es zu Preisveränderungen bei der WESTbahn. Bei RegioJet wurden ebenfalls unterjährig die Preise angepasst. Die Feststellung der Preisunterschiede war jedoch nicht möglich.⁴ Zusätzlich konnten weitere unterjährige Preisanpassungen, geänderte Aktionspreise oder neue Preisstufen festgestellt werden.

STRECKE WIEN-LINZ

Auf der Strecke Wien-Linz waren die durchschnittlichen Ticketpreise der WESTbahn 2023 je nach Kaufzeitpunkt zwischen 4,00 Euro und 9,30 Euro (2022: 9,90 Euro bis 11,40 Euro) günstiger als die Tickets der ÖBB-PV. Die Tickets der WESTbahn waren somit weiterhin durchwegs günstiger, der Abstand zum Mitbewerber verringerte sich jedoch bei allen verglichenen Kaufzeitpunkten (Abb. 3). Bei der ÖBB-PV und bei der WESTbahn waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2023 – bis auf eine Ausnahme bei der ÖBB-PV – umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand.

Für Personen mit einer ÖBB-Vorteilscard wurden die Preise stark angeglichen. Der Preisunterschied lag zwischen minus 11,50 Euro (2022: minus 5,70 Euro) und maximal plus 3,20 Euro (2022: 8,30 Euro).⁵ Vier von fünf Mal (2022: zwei von fünf Mal) ist das Ticket bei der ÖBB-PV mit ÖBB-Vorteilscard günstiger als der durchschnittliche Ticketpreis der WESTbahn ohne Berücksichtigung der Vorteilscard (vgl. untere Linie „ÖBB-Vorteilscardpreis“ in der Abb. 3).

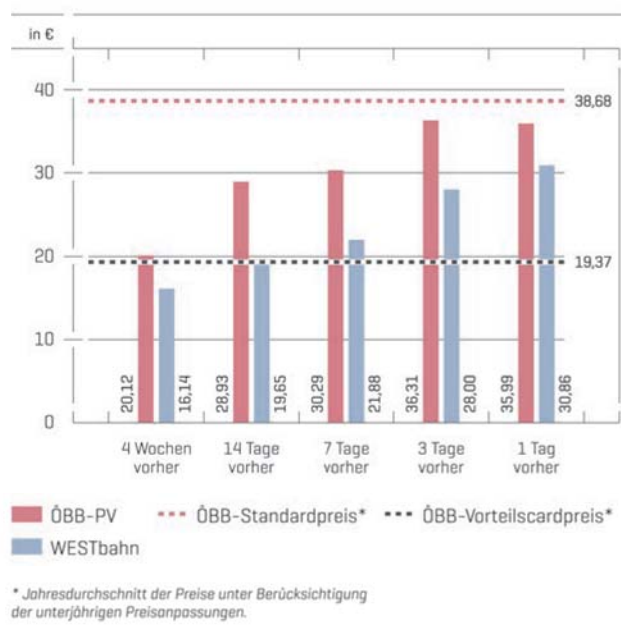


Abb. 3: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-Linz** im Jahr 2023.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 18,60 Euro bzw. 48,0 Prozent (2022: 45,6 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei der WESTbahn betrug diese Ersparnis 24,10 Euro bzw. 59,9 Prozent auf den WESTbahn-Standardpreis (2022: 68,5 Prozent). Die maximale prozentuale Preisersparnis im Vergleich zum Vorjahr wurde somit bei der ÖBB-PV höher, bei der WESTbahn geringer.

Im Vergleich zum Jahr 2022 sanken die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV ein Mal um 0,1 Euro (vier Wochen vor Fahrtantritt) und stiegen vier Mal um maximal 4,30 Euro (am stärksten 14 Tage vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn stiegen fünf Mal um maximal 6,60 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt). Die Preise der WESTbahn stiegen somit stärker als die des Mitbewerbers.

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

⁵ Nicht berücksichtigt wurde der speziell ermäßigte Tarif WESTvorteilscardpreis.

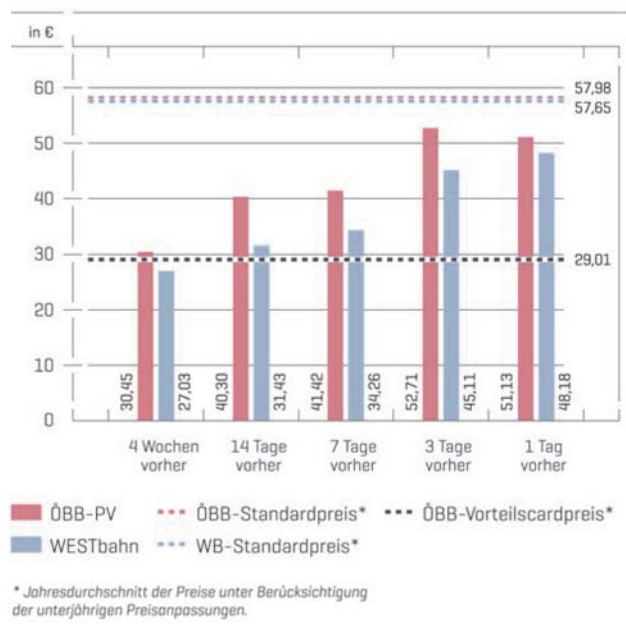


Abb. 4: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-PV und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-Salzburg** im Jahr 2023.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

STRECKE WIEN-SALZBURG

Auf der Strecke Wien-Salzburg war die WESTbahn im Jahr 2023 zwischen 3,00 Euro und 8,90 Euro (2022: zwischen 11,00 Euro und 16,30 Euro) günstiger als die ÖBB-PV. Die Tickets der WESTbahn waren somit weiterhin durchwegs günstiger, der Abstand zum Mitbewerber verringerte sich jedoch teils deutlich bei allen verglichenen Kaufzeitpunkten (Abb. 4). Bei der ÖBB-PV und bei der WESTbahn waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2023 – bis auf eine Ausnahme bei der ÖBB-PV – umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand.

Für Personen mit einer ÖBB-Vorteilscard lag der Preisunterschied zwischen minus 19,20 Euro (2022: minus 7,10 Euro) und maximal plus 2,00 Euro (2022: 8,10 Euro).⁶ Vier von fünf Mal (2022: zwei von fünf Mal) war das Ticket bei der ÖBB-PV mit ÖBB-Vorteilscard günstiger als der durchschnittliche Ticketpreis der WESTbahn (vgl. orange Linie „ÖBB-Vorteilscardpreis“ in der Abb. 4).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 27,50 Euro bzw. 47,50 Prozent (2022: 44,60 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei der WESTbahn betrug diese 30,60 Euro bzw. 53,10 Prozent auf den WESTbahn-Standardpreis (2022: 55,70 Prozent).

Im Vergleich zum Jahr 2022 stiegen die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs um maximal 4,30 Euro (am stärksten 14 Tage vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn stiegen ebenfalls zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs um maximal 13,70 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt). Die Preise der WESTbahn stiegen somit stärker als jene des Mitbewerbers.

⁶ Nicht berücksichtigt wurde der speziell ermäßigte Tarif WESTvorteilspreis.

STRECKE WIEN-MÜNCHEN

Auf der im Jahr 2022 erstmals untersuchten Strecke von Wien in die bayrische Landeshauptstadt München war im Jahr 2023 die WESTbahn zwischen 22,90 und 36,60 Euro (2022: zwischen 38,20 Euro und 46,70 Euro) günstiger als die ÖBB-PV. Die Tickets der WESTbahn waren somit weiterhin durchwegs deutlich günstiger, der Abstand zum Mitbewerber verringerte sich jedoch bei allen verglichenen Kaufzeitpunkten (Abb. 5). Bei der ÖBB-PV und bei der WESTbahn waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2023 umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug bei der ÖBB-PV 24,26 Euro bzw. 23,4 Prozent (2022: 27,6 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei der WESTbahn betrug diese 54,08 Euro bzw. 53,70 Prozent (2022: 50,5 Prozent) auf den WESTbahn-Standardpreis.

Im Vergleich zum Jahr 2022 sanken die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV drei Mal um maximal 1,90 Euro (am stärksten drei Tage vor Fahrtantritt) und stiegen zwei Mal um maximal 8,90 Euro (am stärksten 14 Tage vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn stiegen zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs um maximal 20,80 Euro (am stärksten drei Tage vor Fahrtantritt). Die Preise der WESTbahn stiegen somit mehr als die des Mitbewerbers.

Zwischen Wien und München standen die Bahnunternehmen in Konkurrenz zu Fernbusunternehmen.

STRECKE WIEN-KLAGENFURT

Die durchschnittlichen Preise für die Strecke Wien-Klagenfurt erhöhten sich 2023 im Vergleich zum Vorjahr zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 0,90 Euro bis maximal 9,00 Euro (2022: zwischen 1,10 Euro und 4,20 Euro), am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt (Abb. 6). Die durchschnittlichen Preise waren im Jahr 2023 bis auf eine Ausnahme umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand. Die Nutzung der Ermäßigungskarte ÖBB-Vorteilscard zahlte sich durchschnittlich erneut ab 14 Tagen (2022: ab 14 Tagen) vor Fahrtantritt aus.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 30,40 Euro bzw. 52,80 Prozent (2022: 51,80 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis.

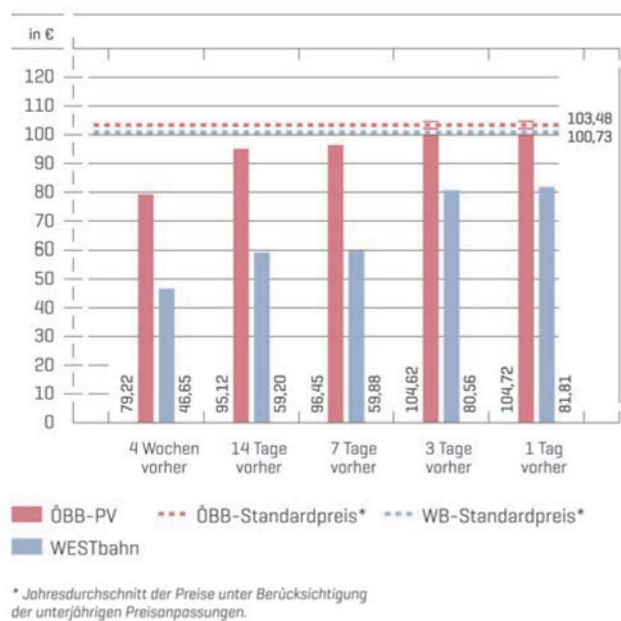


Abb. 5: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-München** im Jahr 2023.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

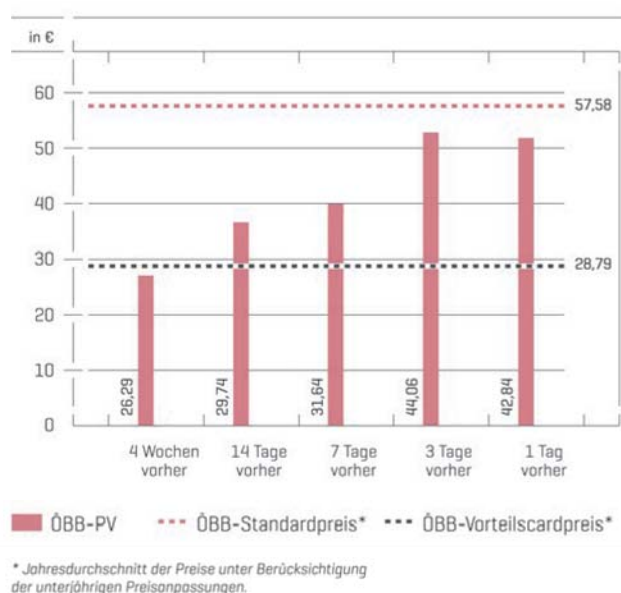


Abb. 6: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-Klagenfurt** im Jahr 2023.

Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

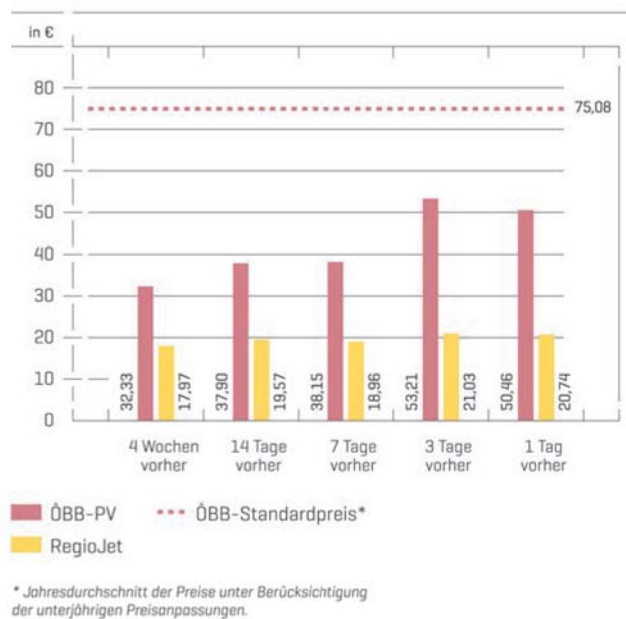


Abb. 7: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und des RegioJets zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-Prag** im Jahr 2023.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

STRECKE WIEN-PRAG

Auf der Strecke von Wien in die tschechische Hauptstadt Prag war RegioJet auch im Jahr 2023 zwischen 14,40 Euro und 32,20 Euro (2022: 7,20 Euro und 27,70 Euro) günstiger als die ÖBB-PV. Die Tickets von RegioJet waren somit weiterhin durchwegs deutlich günstiger, der Abstand zum Mitbewerber erhöhte sich bei allen verglichenen Kaufzeitpunkten (Abb. 7).

Bei der ÖBB-PV und bei RegioJet waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2023 bis auf eine Ausnahme durchwegs günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand. Drei Tage vor Fahrtantritt lagen bei beiden Bahnunternehmen die durchschnittlich abgefragten Preise etwas über jenen einen Tag vor Fahrtantritt.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 42,75 Euro bzw. 56,90 Prozent (2022: 69,4 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei RegioJet hingegen blieben die Preise erneut zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs weitgehend konstant. Erneut maximal drei Euro betrug der Unterschied zwischen den durchschnittlich niedrigsten und höchsten Preisen.

Im Vergleich zum Jahr 2022 stiegen die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs um maximal 10,30 Euro (am stärksten drei Tage vor Fahrtantritt). Jene von RegioJet stiegen zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs um maximal 4,10 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt). Die Preise der ÖBB-PV stiegen somit stärker als die des Mitbewerbers.

Zwischen Wien und Prag standen die Bahnunternehmen in Konkurrenz zu Fernbusunternehmen.

STRECKE WIEN-BUDAPEST

Auf der im Jahr 2022 erstmals untersuchten Strecke von Wien in die ungarische Hauptstadt Budapest war RegioJet im Jahr 2023 zwischen 10,95 Euro und 24,86 Euro (2022: zwischen 6,70 Euro und 29,60 Euro) günstiger als die ÖBB-PV. Die Tickets von RegioJet waren somit weiterhin durchwegs deutlich günstiger, der Abstand zum Mitbewerber verringerte sich jedoch bei drei der verglichenen Kaufzeitpunkte (Abb. 8).

Bei der ÖBB-PV und bei RegioJet waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2023 bis auf eine Ausnahme umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand (drei Tage vor Fahrtantritt lagen die durchschnittlich abgefragten Preise bei beiden Bahnunternehmen etwas über jenen einen Tag vor Fahrtantritt).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis bei der ÖBB-PV auf dieser Strecke betrug 24,80 Euro bzw. 49,2 Prozent (2022: 61,7 Prozent). Bei RegioJet hingegen waren die Preise zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs weniger unterschiedlich (maximal 7,00 Euro Unterschied zwischen den durchschnittlich niedrigsten und höchsten Preisen).

Im Vergleich zum Jahr 2022 stiegen die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs um maximal 7,90 Euro (am stärksten 14 Tage vor Fahrtantritt). Jene von RegioJet stiegen ebenfalls zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs um maximal 8,00 Euro (am stärksten drei Tage vor Fahrtantritt).

Zwischen Wien und Budapest standen die Bahnunternehmen in Konkurrenz zu Fernbusunternehmen.

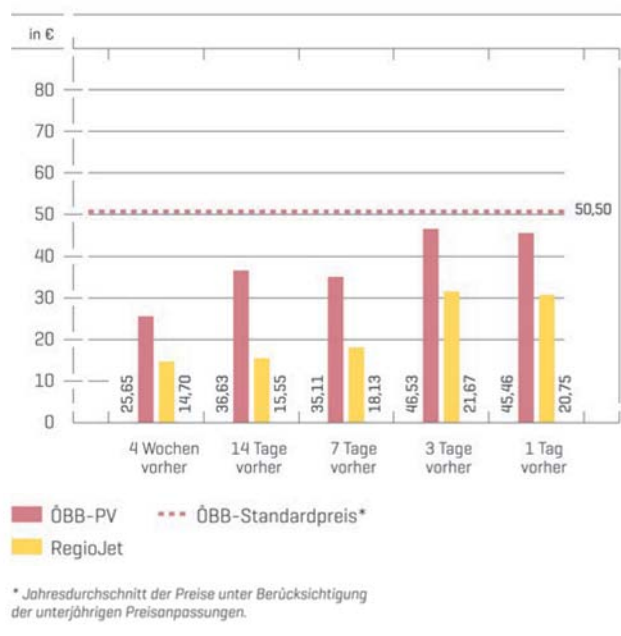


Abb. 8: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und des RegioJets zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-Budapest** im Jahr 2023.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

TARIFE DER RAIL CARGO AUSTRIA (RCA)

Das Gütertransportunternehmen RCA veröffentlicht seine Tarife als PDF-Dokument mit dem Titel Österreichischer Gütertarif (ÖGT). Der ÖGT wird bei Tarifanpassungen neu erstellt und auf der Internetpräsenz des Unternehmens veröffentlicht. Der Gütertarif findet Anwendung im Verkehr zwischen den von der RCA bedienten Bahnhöfen und innerhalb dieser Bahnhöfe. Darüber hinaus gilt der Tarif auch für den Verkehr auf ausgewählter ausländischer Eisenbahninfrastruktur, etwa über die deutsche Korridorstrecke zwischen Salzburg und Kufstein.

Für den Verkehr im Netz anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wie etwa der Montafoner Bahn Aktiengesellschaft (MBS) oder der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn (ROeEE), werden pro Wagen Zuschläge verrechnet. Insgesamt umfasst das Bedienungsgebiet rund 400 Abfertigungsstellen in Österreich sowie rund 350 in Ungarn. Die RCA leistet die Abholung, Beförderung und Zustellung von Gütern zwischen Ausgangs- und Zieldestination. Ebenso werden europaweite Logistiklösungen angeboten. Die Basisfracht, ein Tarif, der die Bereitstellung von Wagen, den Transport

und die Beistellung am Übernahmeort beinhaltet, variiert abhängig vom eingesetzten Wagenmaterial und der Entfernung. Bei Bereitstellung von Wagenmaterial durch das Besteller-Unternehmen verringert sich der Tarif um 15 Prozent. Wird hingegen der Wagen überladen, wird ein Frachtzuschlag verrechnet. Für die Beförderung von „außergewöhnlichen Sendungen“, wie etwa großen Transformatoren, wird die Frachtberechnung gesondert vereinbart. Die Tarife enthalten keine Umsatzsteuer. Zusatzleistungen wie etwa Vor- und Nachlauf per Lkw, Zollabfertigung oder Versicherung der Fracht werden ebenso angeboten.

Die durchschnittliche Preiserhöhung von 2022 auf 2023 betrug in den erhobenen Distanzen zwischen 100 und 850 Kilometern circa 35 Prozent. Die Tarife der Basisfracht steigen nicht proportional zu zunehmender Entfernung. Weiter entfernte Destinationen sind relativ gesehen preiswerter als Kurzstrecken.

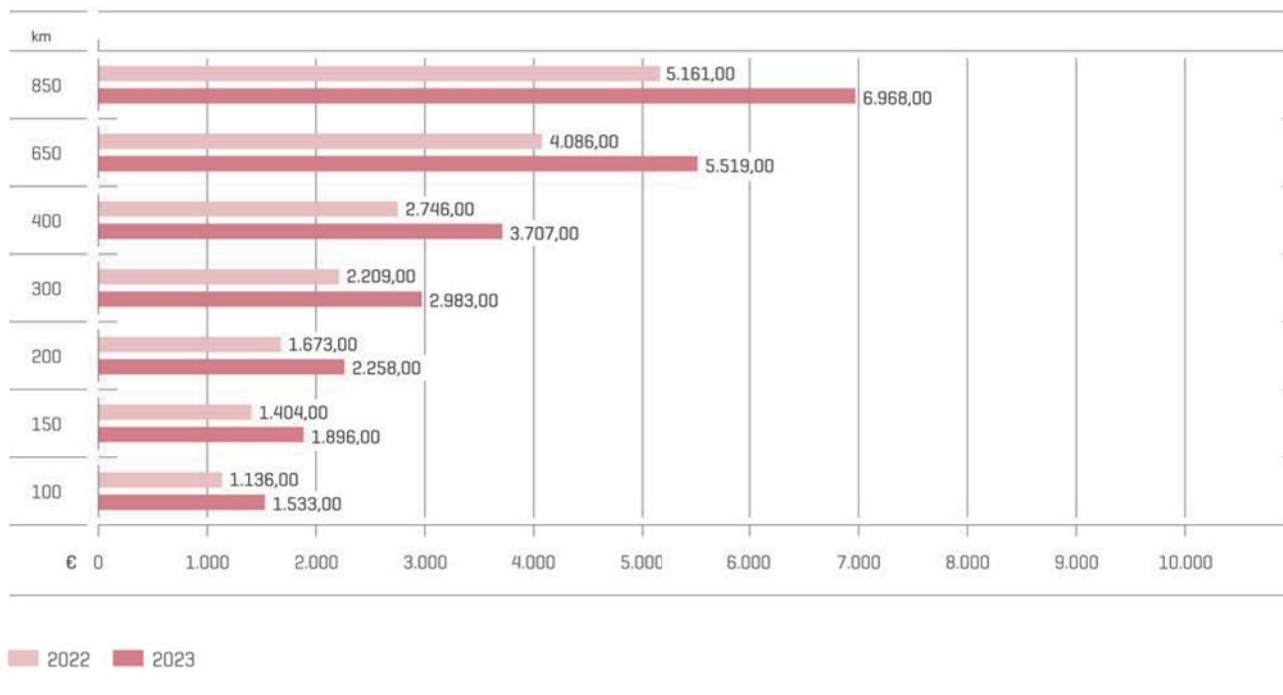


Abb. 9: Basisfrachttarife vom 1.1.2022 und 1.1.2023 der Rail Cargo Austria [in Euro] für einen Wagen von bis zu vier Achsen nach Entfernung [in km]. Quelle: Rail Cargo Austria.

FAHRKARTENPREISE NACH BUCHUNGSKANAL IM PERSONENVERKEHR

Fahrkarten können für den Fernverkehr über vier Buchungskanäle erworben werden. Online über die Websites der Bahnunternehmen bzw. mobile Applikationen, über Schalterpersonal, Fahrkartenautomaten oder im Zug beim Zugpersonal. Je nach Buchungskanal differieren die Tarife innerhalb der Bahnunternehmen. Zudem werden die Fahrscheine nach den Kategorien Erwachsener, Kind und Gruppe unterschieden. Eisenbahnverkehrsunternehmen gewähren bei Vorweis von Bahnermäßigungskarten, wie etwa der ÖBB-Vorteils-card, Preisnachlässe.

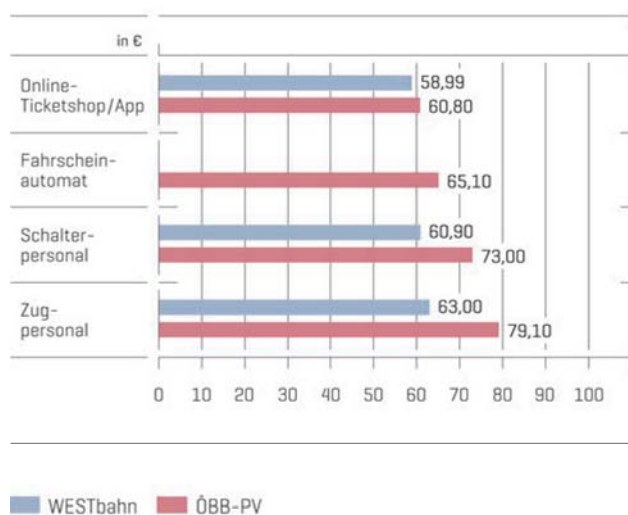


Abb. 10: Preise in Euro für die Verbindung zwischen Wien und Salzburg bei Fahrscheinkauf am Reisetag nach Vertriebskanal im Dezember 2023;
Quelle: ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) und WESTbahn

Beim Erwerb eines Fahrscheines im Zug wurde bei der WESTbahn im Dezember 2023 für ein Vollpreis-Ticket für Erwachsene am Reisetag ein Aufpreis von 3,10 Euro im Vergleich zum Online-Ticketshop des Bahnunternehmens verrechnet. Die WESTbahn betreibt auch Fahrkartenschalter, die bei den oben genannten Bedingungen einen Zuschlag von einem Euro je Fahrkarte einheben. Ebenso können Fahrscheine über Trafiken zu einem Aufschlag von zwei Euro erworben werden. Aufgrund der Verbundexklusivität im Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) sind Relationen innerhalb von Niederösterreich sowie nach Wien nicht am Service-schalter der WESTbahn erhältlich.

Die Fahrscheinpreise im Zug gestalteten sich um 6,8 Prozent (WESTbahn) bzw. 30,1 Prozent (ÖBB-Personenverkehr) höher als online am Reisetag gekaufte Fahrscheine.

Bei der Graz-Köflacher Bahn (GKB) wurden 2023 beim Zugpersonal neben Vollpreistickets bzw. ermäßigten Fahrscheinen an Einzelreisende auch Verbund-Fahrausweise und Gruppenfahrausweise ausgegeben. Auch bei anderen regional tätigen Bahnunternehmen, wie etwa der Salzburger Lokalbahn oder Stern & Hafferl, wurden Fahrausweise ohne Zuschlag im Zug verkauft.

Fahrkarten im Nahverkehr der ÖBB-Personenverkehr müssen grundsätzlich vor Fahrtantritt erworben werden. Die einzige Ausnahme bildet der Zustieg in Stationen ohne Fahrkarten-automaten. In diesem Fall muss die Fahrkarte unmittelbar nach dem Einstieg erworben werden.

NETZKARTEN FÜR INTERNATIONALE REISEN

Interrail Pass ist der Sammelbegriff für den „Interrail Global Pass“ und den „Interrail One Country Pass“. Es handelt sich dabei um Fahrscheine, die Reisende abhängig von der gewählten Kategorie und dem Geltungsbereich dazu berechtigt, alle Strecken eines oder mehrerer Länder zu nutzen.

Sitzplatzreservierungen oder Zuschläge sind nicht im Interrail Pass inkludiert und müssen zusätzlich erworben werden. Die Pässe berechtigen Reisende darüber hinaus auf den Strecken des Wohnsitzlandes zur einmaligen An- und Abreise.

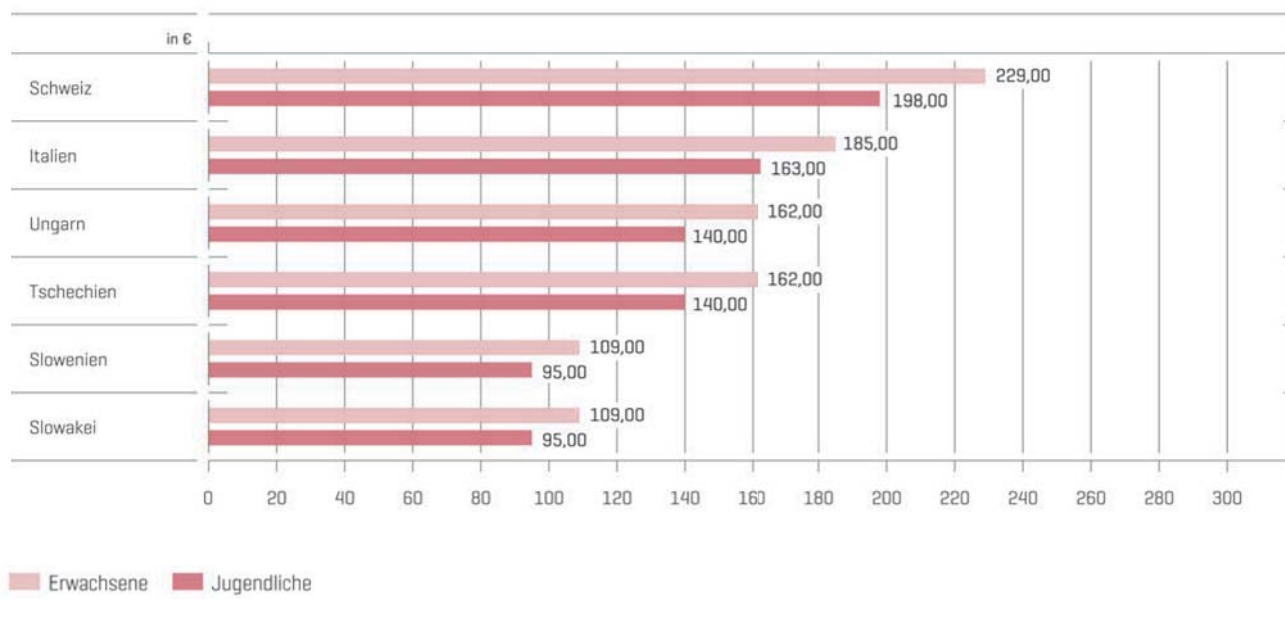


Abb. 11: Preise in Euro für einen Interrail Pass 2. Klasse für ausgewählte Länder für sechs frei wählbare Tage innerhalb von 30 Tagen im Dezember 2023 nach Kategorie. Quelle: ÖBB-Personenverkehr.

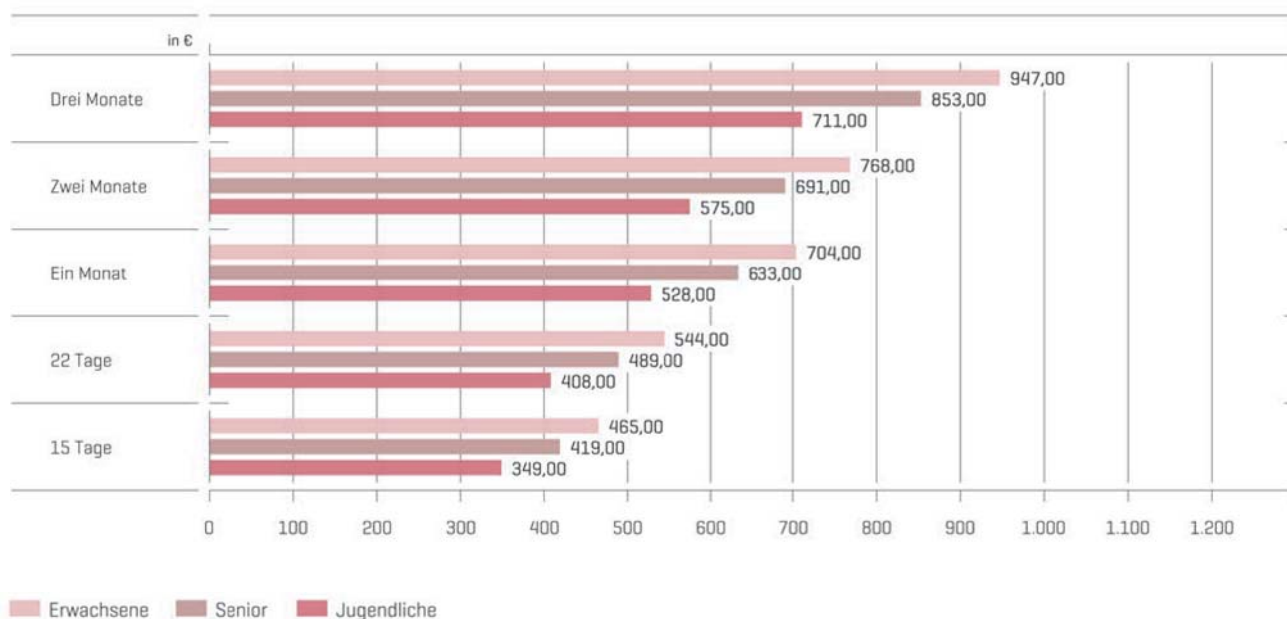


Abb. 12: Preise in Euro für einen Interrail Global Pass nach Geltungsdauer für die 2. Klasse im Dezember 2023.

Quelle: ÖBB-Personenverkehr.

Global-Pässe gelten in 33 europäischen Staaten und variieren anhand der Geltungsdauer (15 Tage bis drei Monate) oder berechtigen zu einer bestimmten Anzahl an Reisetagen innerhalb einer festgelegten Geltungsdauer. Zudem ist der Preis abhängig vom Alter der Reisenden und der gebuchten Wagenklasse.

Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen

UMSATZERLÖSE 2022

Umsatzerlöse in Mio. €					
EVU	2018	2019	2020	2021	2022
Personenverkehr	1.038	1.006	643	475	814
Güterverkehr	983	995	874	941	969
Summe	2.021	2.001	1.517	1.416	1.783

Tabelle 1: Umsatzerlöse österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen abzüglich Zahlungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Personenverkehr bzw. Förderungen des Güterverkehrs 2018–2022. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im Herbst 2023 führte die Schienen-Control eine Erhebung der Umsatzzahlen österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2022 durch (Zahlen zum Jahr 2023 lagen zu Redaktionsschluss noch nicht vor).

Die Umsatzzahlen wurden getrennt nach Personen- und Güterverkehr abgefragt. Umsätze aus den dem Schienenverkehr nicht zuzurechnenden Leistungen (Busbetrieb, Werkstätten usw.) wurden dabei – ebenso wie Umsätze aus dem Infrastrukturbereich – nicht berücksichtigt. Außerdem wurden Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen (GWL) sowie Mittel aus der Schienengüterverkehrsförderung 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 2022 ab. Diese lagen zwar zum dritten Mal in Folge unter jenen von 2019, näherten sich allerdings wieder dem Vorkrisenniveau an. Die Umsätze stiegen beim Großteil der Unternehmen – darunter auch bei der ÖBB-Personenverkehr und der Rail Cargo Austria – gegenüber 2021 an, während gleichzeitig Zahlungen der öffentlichen Hand sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr geringer ausfielen. Die Summe der um die jeweiligen Förderungen bereinigten Umsätze aller Unternehmen lag 26 Prozent über dem Vergleichswert von 2021. Die Umsätze des Güterverkehrs befanden sich mit drei Prozent nur leicht über dem Vorjahresniveau, die Personenverkehrserlöse legten mit 71 Prozent hingegen beträchtlich zu. Insgesamt betrugen die Umsätze aller Bahnen im Personen- und Güterverkehr 2022 1,78 Milliarden Euro.

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN

Mit Erlösen aus dem Ticketverkauf allein können der Personennahverkehr und Teile des Personenfernverkehrs nicht kostendeckend betrieben werden. Es sind daher Abgeltungen der Gebietskörperschaften nötig, die auf Basis der sogenannten Verkehrsdiensteverträge (VDV) erfolgen. In diesen VDV wird vereinbart, welche Leistungen die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Fahrgäste zu erbringen haben. Rechtliche Grundlage für die Verträge ist die VO (EG) 1370/2007 (Verordnung) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007.

Sie beinhalten,

- welche Zugfahrten auf welcher Strecke bestellt werden (Fahrplan),
 - welche Qualität die bestellten Zugfahrten und Dienstleistungen haben müssen (Fahrzeuge, Zugart, Zuglänge, Qualität der Waggons, Sauberkeit, Pünktlichkeit etc.) und
 - welches Entgelt die Eisenbahnverkehrsunternehmen dafür erhalten.
-

Sie gelten für Zeiträume von zumeist zehn Jahren, damit für beide Vertragsparteien – den Besteller (Bund, Länder, Gemeinden) und den Dienstleister (Eisenbahnverkehrsunternehmen) gleichermaßen – Planungssicherheit gegeben ist. Falls die Vorgaben der Verträge nicht eingehalten werden, beispielsweise bei Zugausfällen oder beim Einsatz kürzerer Zuglängen als den vereinbarten, tritt ein Malus-System in Kraft, das die Zahlungen verringert. Werden die Ziele umgekehrt übererfüllt, gibt es Bonuszahlungen.

Die nachstehenden Ausführungen über Unterstützungen des Bundes für den Personen- und Güterverkehr basieren auf Angaben des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) bzw. der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG). Sie bilden die voraussichtlichen Werte für das Jahr 2023 ab, da der abschließende gemeinwirtschaftliche Leistungsbericht des Bundes bzw. die Jahresendabrechnung zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts noch nicht vorlag. In Summe wurden mit 1,91 Milliarden Euro jedenfalls weitaus mehr Mittel zur Verfügung gestellt als im Jahr 2022 (1,56 Milliarden Euro); gleichzeitig stellt dies auch eine Steigerung von zehn Prozent gegenüber dem bisherigen Höchstwert, jenem des Jahres 2021 (1,73 Milliarden Euro), dar. In diesem Vergleich mitinbegriffen sind neben den herkömmlichen Fördermaßnahmen auch die 2021 vorübergehend zur Verfügung gestellten zusätzlichen Sondermittel für Fernverkehrsbestellungen auf der Weststrecke bei der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn sowie 2021–2023 für den Güterverkehr gewährte Beihilfen in Form von Wegentgeltabsenkungen bzw. -aussetzungen.

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN IM PERSONENVERKEHR

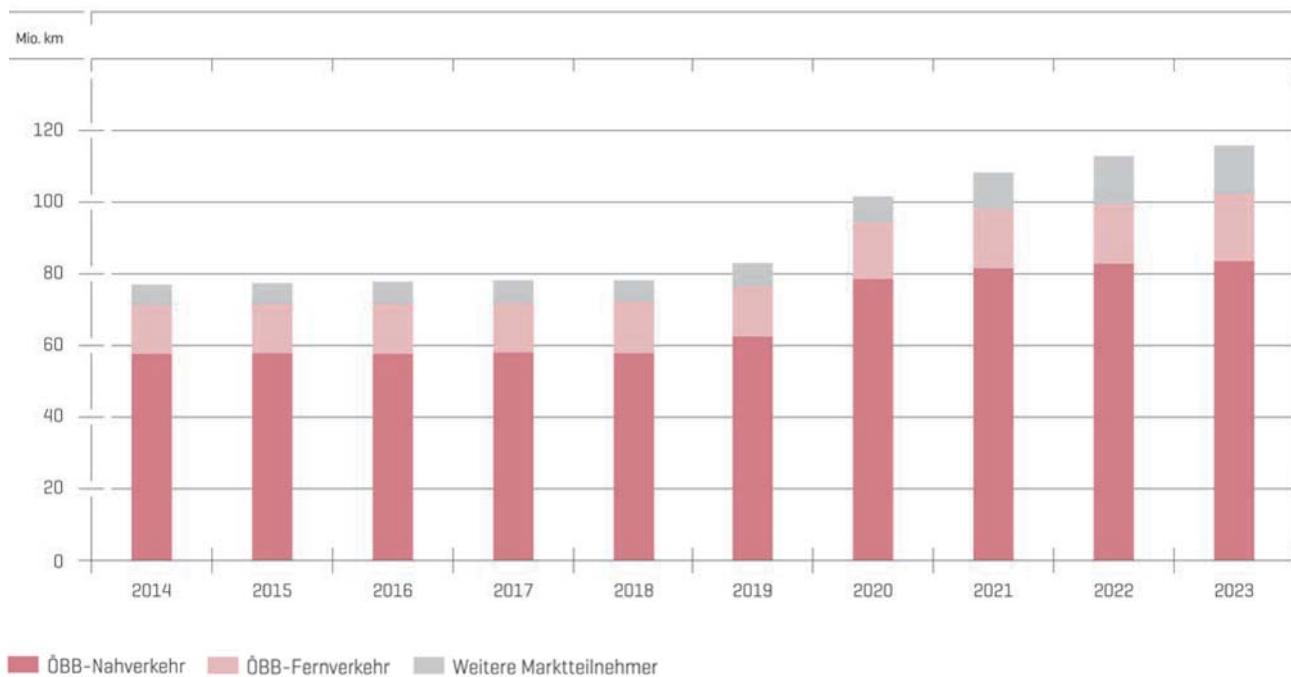


Abb. 1: Bei der ÖBB-Personenverkehr und weiteren Marktteilnehmern im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen bestellte Fahrplankilometer 2014–2023 (ohne die Notvergaben 2020/2021). Quelle: Gemeinwirtschaftliche Leistungsberichte BMK, SCHIG; eigene Darstellung.

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, alle anderen folgten Ende Dezember 2019. Der Bund bestellte 2023 im Personenverkehr mit insgesamt 115 Millionen Zugkilometern erneut mehr Leistung als im Jahr zuvor (112,8 Millionen Zugkilometer). Im Detail ist die Bestellmenge bei der ÖBB-Personenverkehr für Fernverkehre um drei Prozent auf 17,8 Millionen Zugkilometer gestiegen, gleichzeitig ist sie auch im gesamten Nahverkehr um zwei Prozent auf 97,2 Millionen Zugkilometer angewachsen. Vom Gesamtvolumen der Bestellung des Bundes entfiel mit 84,2 Millionen Zugkilometern (bzw. 73 Prozent) der weitaus größte Teil auf Leistungen der ÖBB-Personenverkehr für Pendlerinnen und Pendler. Das Angebot im Nah- und Regionalverkehr wurde durch zusätzliche 13 Millionen bei weiteren Marktteilnehmern bestellte Zugkilometer ergänzt.

Als Verbesserungen im Fernverkehr sind vorrangig Angebotsverdichtungen bzw. -erneuerungen zwischen den Landeshauptstädten (z. B. eine neue Verbindung Linz-Innsbruck

morgens, je eine Nachtverbindung Salzburg-Wien und Linz-Wien, ein neues Zugpaar Linz-Graz, zwei neue zusätzliche Verbindungen Villach-Wien oder zwei neue Zugpaare auf der Franz-Josefs-Bahn zwischen Wien und Prag) zu nennen. Daneben gab es etliche Erweiterungen wie dichtere Intervalle oder selektive Ausweitungen der Betriebszeiten im Nahverkehr. Unter anderem wurde mit einem Zwei-Stunden-Takt wieder eine attraktive Verbindung zwischen Bischofs-hofen und Schladming eingerichtet, ein Zehn-Minuten-Takt der Wiener Vorortelinie am Wochenende eingeführt sowie eine Aufwertung der inneren Aspangbahn zwischen Wien, Maria Lanzendorf und Wiener Neustadt erreicht. Außerdem wurden beispielsweise die Betriebszeiten zwischen Retz und Wien, Laa an der Thaya und Wien und im Salzkammergut nach Bad Aussee erweitert. Neben dem ÖBB-Personenverkehr gab es auch bei fast allen Regionalbahnen wie beispielsweise der Graz-Köflacher Bahn oder der Salzburger Lokalbahn Verbesserungen. Mit den zahlreichen Maßnahmen österreichweit wurden über zwei Millionen zusätzliche Fahrplankilometer und damit diesbezüglich das bis dato größte Angebot geschaffen.

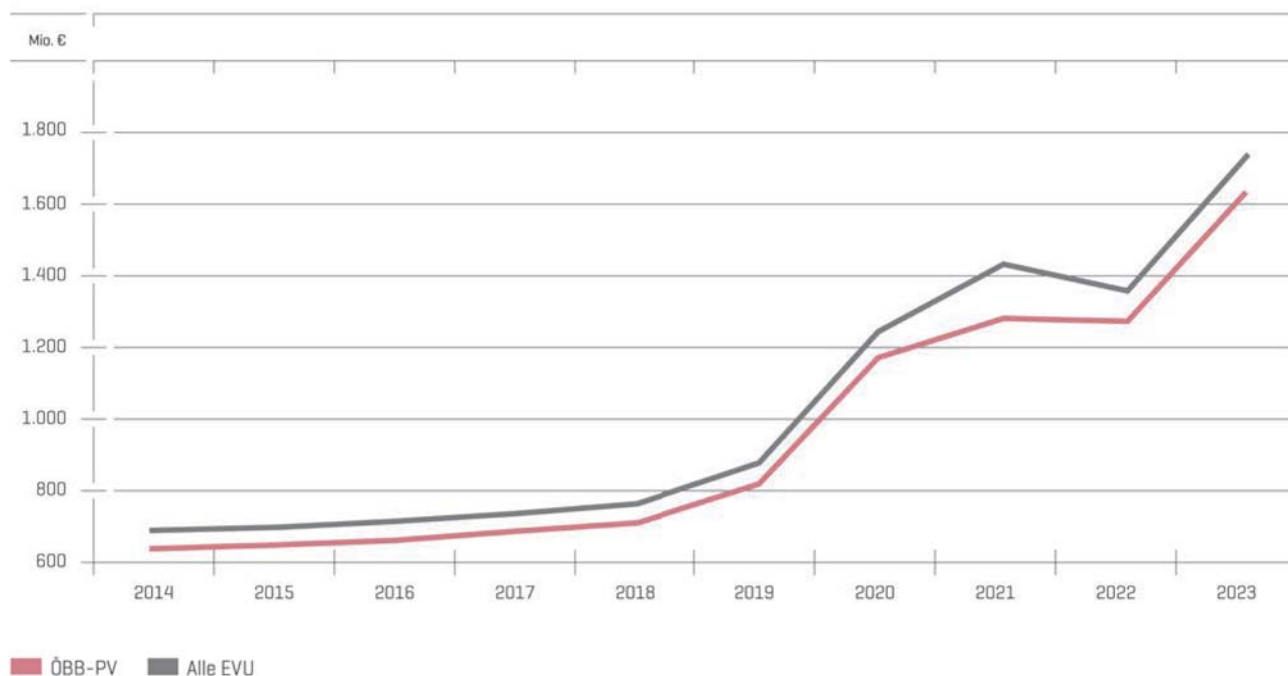


Abb. 2: Zahlungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen an die ÖBB-Personenverkehr und weitere Marktteilnehmer im Zeitraum 2014–2023.
Quelle: Gemeinwirtschaftliche Leistungsberichte BMK, SCHIG; eigene Darstellung.

Für alle oben genannten bestellten Zugfahrten im Personenverkehr wandte der Bund 2023 in Summe etwa 1,73 Milliarden Euro auf. Verglichen mit den 2022 bereitgestellten rund 1,37 Milliarden Euro entspricht das einer deutlichen Steigerung von 27 Prozent; allerdings enthalten die Zahlungen für 2023 (konkret die Abgeltungen von Nahverkehrsleistungen der ÖBB-Personenverkehr) auch einen einmaligen Kostenbeitrag in Höhe von rund 160 Millionen Euro für Umbauarbeiten von Doppelstockgarnituren, dessen Abwicklung als Einmalzahlung für den Bund bei den gegebenen Verhältnissen am Finanzmarkt in dieser Variante günstiger war. Der Großteil des Gesamtbetrages (90 Prozent) ist dem Nahverkehr zugutegekommen, wobei die Mitbewerber insgesamt rund sieben Prozent der für den Nahverkehr in Summe gezahlten Mittel erhielten (102,4 Millionen Euro).

Allgemein übernimmt die SCHIG die Abrechnung und die Kontrolle der Verträge zwischen Bund und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zusätzlich gibt es mitunter ergänzend Verträge mit anderen Gebietskörperschaften, die beispielsweise abends oder am Wochenende dichtere Intervalle oder

Zusatzverkehre für ihre Bürgerinnen und Bürger bestellen. Auch gibt es im Fernverkehr Streckenabschnitte, auf denen keine Zugbestellungen erfolgen, weil diese Verbindungen eigenwirtschaftlich geführt werden können. Dort reichen Ticket- und Verbunderlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus, um den Zugverkehr wirtschaftlich zu betreiben. Das gilt insbesondere für Fernverkehrszüge zwischen Wien und Salzburg auf der Weststrecke, aber auch zum Teil für andere Streckenabschnitte wie Wien–Břeclav oder die Brennerstrecke.

BEIHILFEN IM GÜTERVERKEHR

Um den verkehrspolitisch erwünschten hohen Anteil des Schienengüterverkehrs (SGV) am Gesamtverkehrsaufkommen in Österreich sicherzustellen, werden unter der Bezeichnung SGV-Plus (Beihilfe des Bundes für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen; setzt sich seit 2023 aus den zwei Säulen **Betriebskostenförderung** und **Wegeentgeltförderung** zusammen) unterschiedliche Produktionsformen des Güterverkehrs finanziell unterstützt. Diese Verkehre haben gegenüber dem Straßengüterverkehr teils wesentlich höhere systemimmanente Kosten zu tragen und können daher ohne öffentliche Unterstützung nicht in ausreichendem Ausmaß zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden. Beim Segment der „klassischen“ Ganzzüge geht man hingegen davon aus, dass es ohne Subventionen profitabel bewirtschaftet werden kann.

Beihilfen in Form einer klassischen „Betriebskostenförderung“ werden für die folgenden drei Produktionsformen gewährt:

-
- den Einzelwagenverkehr (EWV),
 - den nationalen und internationalen Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) und
 - die nationale und internationale Rollende Landstraße (RoLa).
-

Beim Einzelwagenverkehr inkludiert das beispielsweise die erste bzw. die letzte Meile und die Förderhöhe bemisst sich an den in Österreich beförderten Nettotonnenkilometern. Beim Unbegleiteten Kombinierten Verkehr wird die Beihilfe je Sendung (z. B. Container, Wechsellaufbauten oder Sattelaufleger) 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. Auch kann zusätzlich ein Bergzuschlag gewährt werden. Die **Rollende Landstraße**, bei der Lastwagen bzw. Sattelzüge Teilstrecken ihrer Route mit der Bahn zurücklegen, wird je Lkw und für verschiedene Streckenabschnitte sowie zudem abhängig von der Tageszeit gefördert. Darüber hinaus gibt es vereinzelt auch noch regionale Förderungen von Einzelwagenverkehren auf Bundesländerebene (aktuell in Kärnten, Niederösterreich und Salzburg).

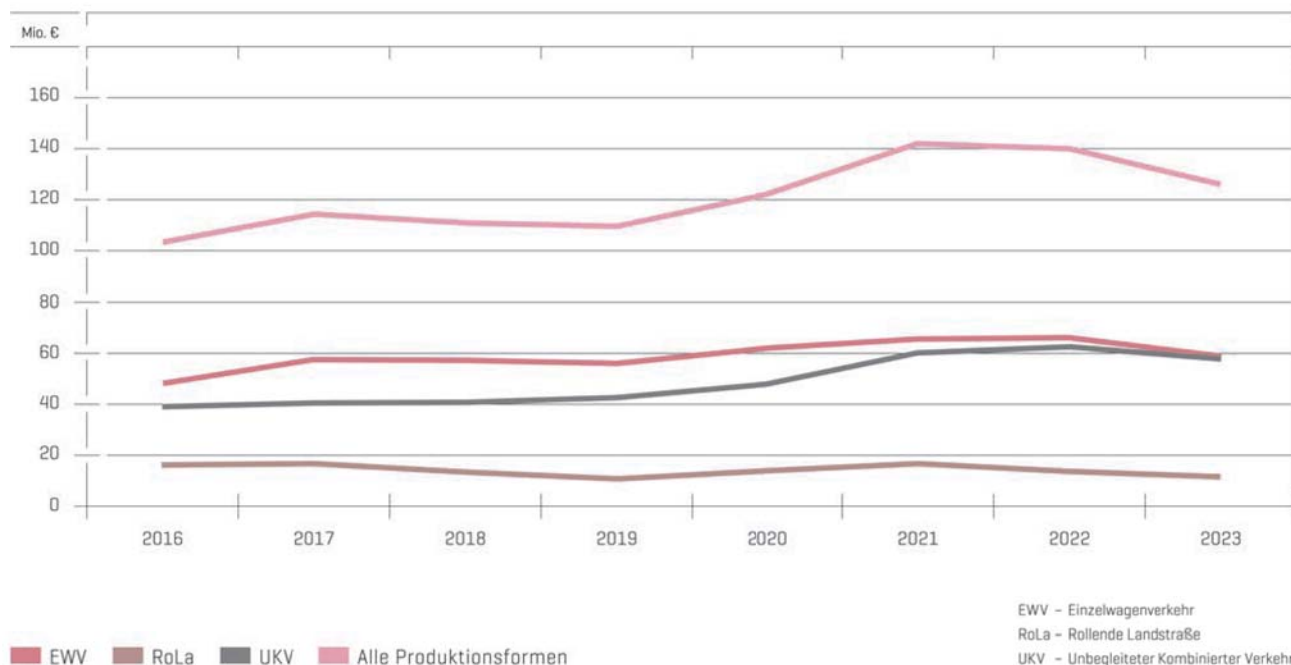


Abb. 3: Zahlungen des Bundes für Beihilfen im Güterverkehr (Betriebskostenförderung exklusive Wegeentgeltförderung) an alle Marktteilnehmer 2016–2023, gesamt und aufgeteilt nach Produktionsform. Quelle: BMK; eigene Darstellung.

Betrachtet man rein die Beträge aus der klassischen SGV-Förderung, so hat der Bund 2023 mit 125,9 Millionen Euro im Güterverkehr zehn Prozent weniger Mittel ausbezahlt als noch im Jahr davor (139,8 Millionen Euro). An der Verteilung der Gelder auf die Produktionsformen hat sich wenig geändert: Mit 46 Prozent bzw. 57,8 Millionen Euro ging knapp die Hälfte aller Beihilfen an den Einzelwagenverkehr, der lediglich zu einem minimalen Teil auch von anderen Fördernehmern als der Rail Cargo Austria angeboten wird. Von den insgesamt für den Unbegleiteten Kombierten Verkehr zur Verfügung gestellten 57,3 Millionen Euro gingen 31 Prozent an die Rail Cargo Austria und 69 Prozent an konkurrierende Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der mit rund 10,8 Millionen Euro (bzw. zehn Prozent) kleinste Teil des Fördertopfes kam der Rollenden Landstraße zugute, die ausschließlich von der Rail Cargo Austria betrieben wird.

Zusätzlich zu den eben genannten Beihilfen wird das gesamte Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ (umfasst Einzelwagenverkehre sowie Kombierte Verkehre) seit 2020 unter dem Begriff „Wegeentgeltförderung“ (WEF) in Form einer Absenkung bzw. Aussetzung der Infrastruktur-Benutzungsentgelte finanziell unterstützt. Im Gegensatz zu 2022, als für die Eisenbahnverkehrsunternehmen im ersten Halbjahr keine und im zweiten Halbjahr nur die Hälfte der Entgelte für die Schienennutzung zu zahlen waren, fielen diese Gebühren 2023 lediglich im ersten Quartal an und wurden in den restlichen drei Quartalen ausgesetzt. Die Mittel für die WEF sind 2023 gegenüber 2022 jedenfalls um fünf Prozent gestiegen und betrugen zuletzt 52,1 Millionen Euro. Davon gingen 61 Prozent an die Rail Cargo Austria und die restlichen 39 Prozent an deren Mitbewerber.

Entwicklungen im europäischen Markt

Im März 2024 veröffentlichte die Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)¹ ihren zwölften Marktbericht. Dieser bietet einen umfassenden Überblick über die Entwicklung zahlreicher Indikatoren des europäischen Schienenverkehrs und die im Sektor vorherrschenden wirtschaftlichen Bedingungen. Das ermöglicht die kontinuierliche Beobachtung des europäischen Eisenbahnmarktes und liefert Hinweise auf dessen Wettbewerbsfähigkeit. Zu diesem Zweck haben insgesamt 31 IRG-Rail-Mitgliedstaaten Daten zum Jahr 2022 erhoben und zur Verfügung gestellt².

Neben der Darstellung der Entwicklung von Parametern aus den Bereichen Eisenbahninfrastruktur, Infrastruktur-Benützungsentgelte, Marktteilnehmer sowie Güter- und Personenverkehrsmärkte behandelt der Bericht im Rahmen einer Schwerpunktanalyse mögliche Ursachen für die unterschiedliche Netznutzung in den Mitgliedstaaten.

Der Marktbericht ist prinzipiell in zwei Teile gegliedert: Es gibt einen „Main Report“, der Ergebnisse auf europäischer Ebene zusammengeführt veranschaulicht und zudem die Schwerpunktanalyse enthält. In Ergänzung dazu geht das „Working Document“ auf länderspezifische Details ein und listet die Hauptentscheidungen bzw. -verfahren aller nationalen Eisenbahnregulierungsbehörden im jeweiligen Jahr auf.

In diesem Kapitel wird ein Überblick über die aus österreichischer Sicht interessantesten Ergebnisse dieses internationalen Marktberichts gegeben.

DER EUROPÄISCHE EISENBAHNMARKT IM VERGLEICH 2019/2022

Analog zu den Schwerpunktanalysen der letzten beiden Berichte wurde zumeist 2019 (also der Zustand vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie) als Referenzjahr für die Analyse der Tendenzen des europäischen Eisenbahnsektors herangezogen. Daran lässt sich gut ablesen, wie sich die Indikatoren nach der Talsohle 2020 schrittweise entwickelt haben (Abbildung 1).

Im Personenverkehr lag das Angebot (Personenzugkilometer) in den 31 untersuchten Ländern 2022 vier Prozent über jenem aus dem Jahr 2021, gleichzeitig allerdings zwei Prozent unter jenem des Jahres 2019. Die in Personenkilometern gemessene Nachfrage befand sich trotz signifikanter Erholung (plus 52 Prozent gegenüber 2021) hingegen immer noch zehn Prozent unter dem Niveau des Jahres 2019. Während das Angebot in den vergangenen Jahren beinahe durchgehend aufrechterhalten wurde, nähert sich die Nachfrage nach einem massiven Einbruch 2020 also erst allmählich wieder dem Vorkrisenlevel an. Das ist überwiegend auf auslaufende Maßnahmen gegen die Corona-Pandemie (größtenteils Rückkehr zur Präsenz am Arbeitsplatz bzw. in Schulen, Ende von Reisebeschränkungen) zurückzuführen. Insbesondere der Fernverkehr hat davon profitiert.

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

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



Abb. 1: Entwicklung wichtiger Indikatoren des europäischen Eisenbahnmarktes von 2019 bis 2022 [in Klammer der jeweilige Vergleich zwischen 2021 und 2022]. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Ganz anders der europäische Schienengüterverkehr: Hier waren die Auswirkungen der Pandemie grundsätzlich weniger spürbar. Die Güterverkehrsleistung (Nettotonnenkilometer), die 2022 gegenüber 2021 um ein Prozent gesunken ist, lag lediglich 0,2 Prozent unter jener aus dem Jahr 2019. Die gefahrenen Zugkilometer waren dagegen 2022 sowohl gegenüber 2019 als auch gegenüber 2021 um ein Prozent höher. Durchschnittlich abgebaut hat im Jahresvergleich der internationale Güterverkehr.

Die in Europa herrschenden hohen Inflationsraten führten 2022 in Kombination mit gegenüber 2020/2021 gesunkenen Subventionen für den Schienengüterverkehr dazu, dass die Summe der entrichteten Infrastruktur-Benutzungsentgelte deutlich stärker gestiegen ist als die erbrachten Zugkilometer (im Personenverkehr durchschnittlich um 15 Prozent, im Güterverkehr um 36 Prozent). Der Ukraine-Krieg und seine Folgen trieben zudem die Ausgaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen für Energie in die Höhe: Beim Bahnstrom sind diese (je kWh) um in Summe 34 Prozent angestiegen, Diesel hat sich sogar um 42 Prozent (je Liter) verteuert.

EUROPÄISCHE INFRASTRUKTUR UND NETZNUTZUNG

Insgesamt hat sich das europäische Eisenbahnnetz im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr erneut geringfügig verringert und erreichte eine Gesamtlänge von ungefähr 233.000 Kilometern. Langfristig konstant gewachsen ist hingegen jener Teil des Gesamtnetzes, dessen wichtigste Abschnitte mit 250 km/h oder mehr befahren werden können (Ende 2022 waren das rund 8.800 Kilometer).

Gleichgeblieben ist der durchschnittliche Elektrifizierungsgrad des Eisenbahnnetzes in Europa (56 Prozent), wobei Österreich mit 72 Prozent elektrifizierten Streckenkilometern im oberen Mittelfeld der IRG-Rail-Mitgliedstaaten rangierte. Deutlicher Verbesserungsbedarf besteht allgemein bei der Implementierung einheitlicher Zugsicherungstechnik (ERTMS/ETCS), womit im Schnitt nur acht Prozent des europäischen Netzes ausgestattet waren (hierzulande waren es mit elf Prozent zumindest geringfügig mehr). Die verkehrstechnisch gute Erschließung Österreichs durch ein dichtes und gut funktionierendes Bahnnetz lässt sich letztlich auch aus den nationalen Ausgaben für die Schieneninfrastruktur ableiten: In Österreich wurden nach Luxemburg, den Niederlanden, der Schweiz und Norwegen die meisten Mittel je Streckenkilometer für Instandhaltung bzw. Erneuerungen, Upgrades und gänzlich neue Infrastruktur zur Verfügung gestellt – in Summe mehr als doppelt so viel wie im europäischen Durchschnitt.

Abbildung 2 zeigt, dass in Europa 2022 durchschnittlich 54 Züge (davon 44 Personen- und zehn Güterzüge) pro Tag und Streckenkilometer verkehrten (das gegenüber den Vorjahren höhere Verkehrsaufkommen hatte allerdings negative Auswirkungen auf die Pünktlichkeitsstatistiken der Züge im Netz). Mit 134 Zügen standen die Niederlande an der Spitze dieser Statistik, auch Österreich lag mit 87 Zügen (davon 62 Personenzüge) weit über dem Durchschnittswert aller untersuchten Länder. Das verdeutlicht die generell starke Auslastung des heimischen Bahnnetzes und spiegelt gleichzeitig die vorherrschende Dominanz des Personenverkehrs auf der Schieneninfrastruktur wider. Bemerkenswert ist in dem Zusammenhang, dass Österreich (25 Güterzüge pro Tag und Streckenkilometer) nach Slowenien (26) einen europäischen Spitzenwert erreichte – ein Umstand, der wohl vor allem auf den Transitstatus beider Länder zurückzuführen ist.

Hierzulande (wie in beinahe allen anderen Ländern) waren 2022 wesentlich mehr Güterverkehrsunternehmen als Personenverkehrsunternehmen aktiv. Die europäische Gesamtanzahl zurückgelegter Zugkilometer betrug zuletzt 4,31 Milliarden und befand sich damit in etwa auf dem Niveau des Jahres 2018.

81 Prozent dieser Zugkilometer erbrachte der Personenverkehr, 19 Prozent entfielen auf den Güterverkehr. Auch in Österreich (180 Millionen Zugkilometer) übertraf der Anteil des Personenverkehrs an der Netznutzung mit 71 Prozent deutlich jenen des Güterverkehrs. Allerdings hatte Letzterer mit einem Anteil von 29 Prozent im europäischen Vergleich betrachtet höhere Bedeutung. Das beruht vor allem darauf, dass der Transitgüterverkehr entlang der Brenner-, der Donau- und der Tauernachse eine wichtige Rolle spielt. Außerdem hat der kilometerintensivere Einzelwagenverkehr³ noch immer Relevanz für die Bedienung der Fläche, während der Fokus in vielen anderen Ländern mittlerweile ausschließlich auf Ganzzug- bzw. Kombinierten Verkehren liegt.

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.

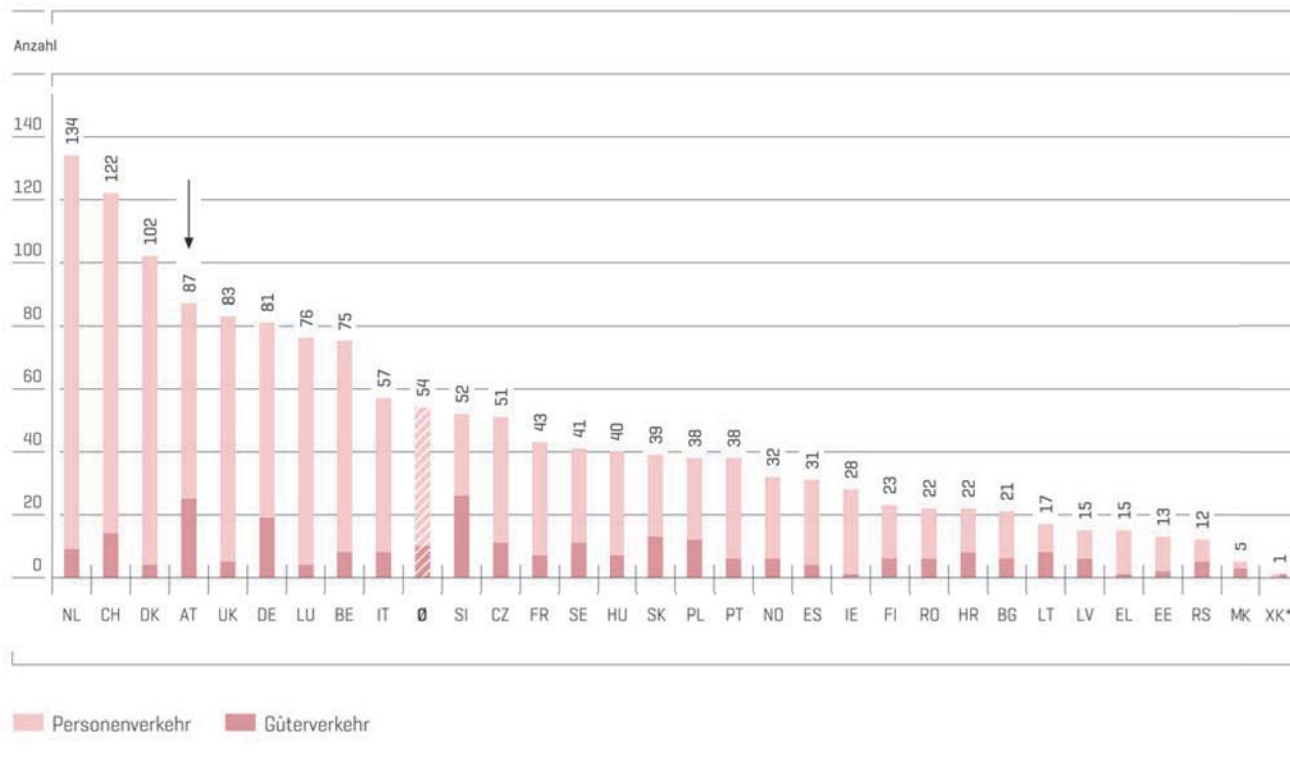


Abb. 2: Anzahl der Züge pro Tag und Streckenkilometer 2022. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

WEGEENTGELTE FÜR GÜTER- UND PERSONENVERKEHRE⁴

Der Vergleich der evaluierten Länder zeigt die durchschnittlichen Einnahmen der Infrastrukturbetreiber für eine Zugfahrt von „A nach B“ je Zugkilometer⁵ (Abbildung 3). Zum einen enthält diese Gegenüberstellung den Anteil der Zahlungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zum anderen kommt jener Anteil hinzu, der den Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund von EU-Verordnungen zur direkten Unterstützung durch die Mitgliedstaaten erlassen bzw. – um Verluste der Infrastrukturbetreiber zu verhindern – von den nationalen EU-Mitgliedstaaten übernommen wurde. Allgemein kommt es seit Jahren sowohl zwischen als auch in den einzelnen Ländern zu Spreizungen, da für verschiedene Strecken- und Zugkategorien unterschiedliche Entgelte verrechnet werden können. Zudem wurde die EU-Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums hinsichtlich der Festsetzung der Entgelte noch nicht in allen Mitgliedstaaten im selben Ausmaß umgesetzt.

Die oben beschriebenen Gesamteinnahmen aller Infrastrukturbetreiber sind gegenüber 2021 um 17 Prozent gewachsen, wobei das insbesondere auf die in dem Zeitraum stark gestiegenen Preise zurückzuführen ist. Gleichzeitig sind die Beträge aus staatlichen Zuschüssen um 18 Prozent gesunken, da viele Unterstützungsmaßnahmen 2022 entweder bereits komplett ausgelaufen waren oder zumindest stark reduziert wurden.

Österreich rangierte bei den Trassenpreisen je Zugkilometer sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr unter dem Durchschnittswert aller untersuchten Länder, allerdings waren die staatlichen Zuschüsse im Mittel höher. Insgesamt steuerte der Personenverkehrssektor europaweit 91 Prozent der Gesamterlöse bei.

Im Personenverkehr reichte die Bandbreite von 0,46 Euro (Finnland, Litauen) bis 16,07 Euro (Frankreich) je Zugkilometer. In den besonders hochpreisigen Ländern Frankreich und Spanien ist das hohe Benützungsentgelt vor allem auf die vorherrschenden Aufschläge, insbesondere jene für das Hochgeschwindigkeitsnetz, zurückzuführen – für dessen Erhaltung bekommt der Infrastrukturbetreiber in der Regel keine Zuschüsse. Auch in Deutschland waren die Entgelte im Personenverkehr mit 5,80 Euro deutlich höher als in Österreich (2,22 Euro je Zugkilometer). In einigen Ländern werden die Wegeentgelte aus verkehrspolitischen Motiven bewusst niedrig gehalten.

Im Güterverkehr reichten die Entgelte von 0,07 Euro (Estland) bis 18,44 Euro (Litauen) je Zugkilometer. Die teils sehr hohen Gebühren in baltischen Ländern sind darauf zurückzuführen, dass der Güterverkehr dort mit seinem hohen Nutzungsanteil und höheren Zuggewichten aufgrund größerer Spurweiten wesentlich zur Abnutzung des Schienennetzes beiträgt. Auffällig ist, dass die Trassengebühren für Güterverkehre in Österreich, Frankreich und Griechenland 2022 zu einem überwiegenden Teil aus staatlichen Mitteln beglichen wurden. Mit 2,07 Euro je Zugkilometer hat sich das Entgelt in Österreich gegenüber jenem aus dem Jahr 2021 (2,09 Euro) minimal verringert.

⁴ Entgelt, das die Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Infrastrukturbetreiber für die Nutzung der Schieneninfrastruktur 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.

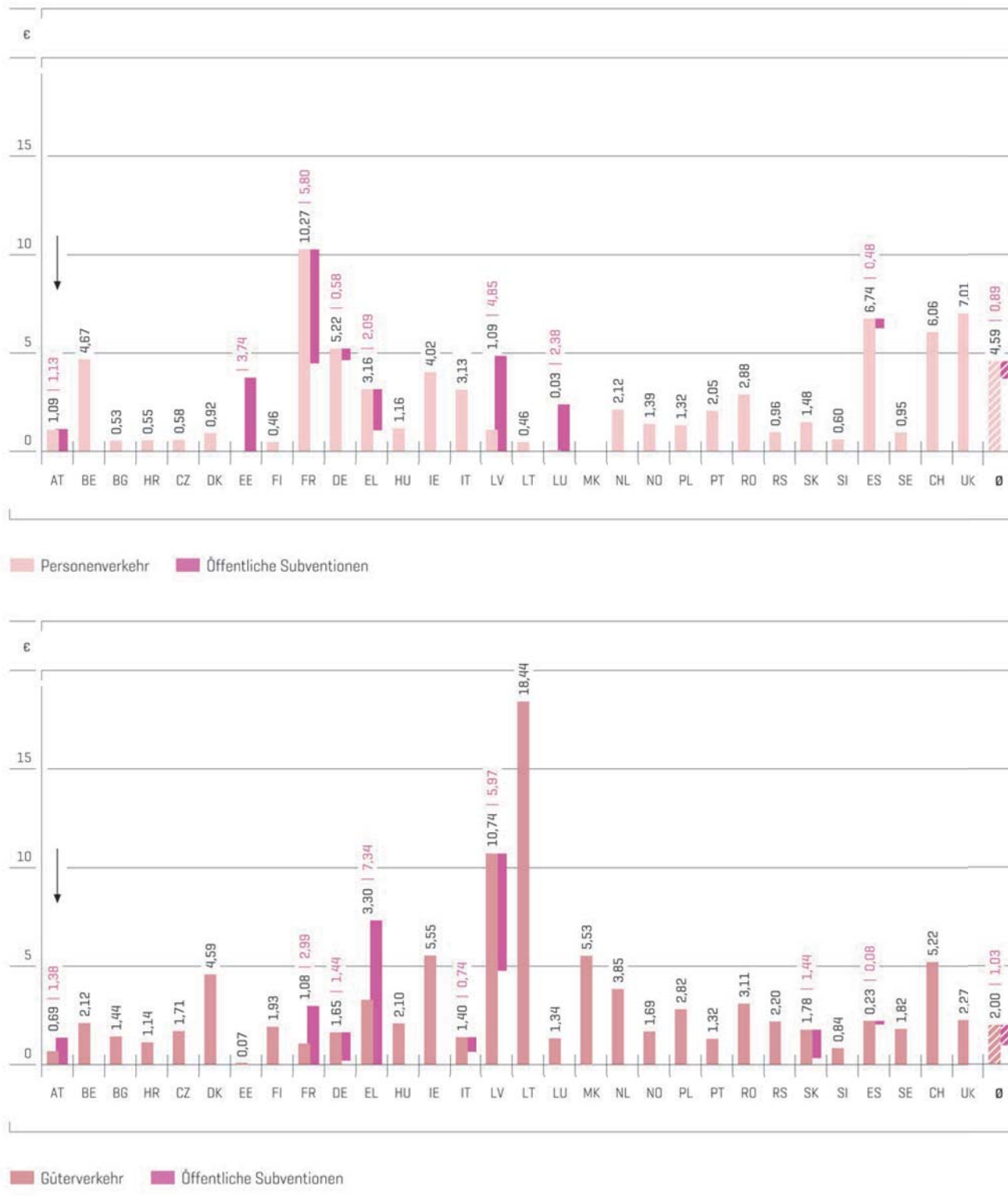


Abb. 3: Erlöse der Infrastrukturbetreiber aus Zahlungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und öffentlichen Subventionen je Zugkilometer im Personen- und im Güterverkehr 2022. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

ERLÖSE IM GÜTERVERKEHR

Für den Güterverkehr wurden in Abbildung 4 die Erlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen je Nettotonnenkilometer und Land gegenübergestellt. Gesamteuropäisch waren diese 2022 um neun Prozent höher als im Jahr 2019. Österreich lag zwar im europäischen Vergleich nach wie vor über dem Durchschnittswert und die hier tätigen Güterverkehrsunternehmen konnten somit auf eine vergleichsweise erfreuliche Erlössituation zurückblicken; allerdings war Österreich gleichzeitig das einzige Land, in dem sich die durchschnittlichen Erlöse gegenüber 2019 verringert haben (und zwar um drei Prozent).

Insgesamt wurden 2022 im europäischen Schienengüterverkehr in 30 Ländern rund 463 Milliarden Nettotonnenkilometer erbracht, wobei die Mehrheit der Länder leichte Verluste gegenüber 2021 meldete. Mit 140 Milliarden Nettotonnenkilometern hielt unangefochten Deutschland, gefolgt von Polen und Frankreich, den größten Anteil am Gesamtvolumen. Österreich lag mit 23,8 Milliarden Nettotonnenkilometern hinter Italien auf dem respektablen fünften Platz.

Im Schnitt wurden in Europa 48 Prozent der Verkehrsleistung bzw. der Nettotonnenkilometer von nationalen Incumbents („Staatsbahnen“) erbracht, wobei dieser Anteil seit Jahren sinkt. Die stetig wachsende Gruppe der „Privatgüterbahnen“ hatte hingegen bereits einen Anteil von 37 Prozent, während die restlichen 15 Prozent auf ausländische Incumbents oder deren Tochterunternehmen entfielen. Österreich ist hier erneut vom Durchschnitt abgewichen: Obwohl auch hierzulande die Marktanteile der privaten Mitbewerber neuerlich zugenommen und beträchtliche 31 Prozent erreicht haben, wurden noch immer 69 Prozent von den Incumbents – 61 Prozent vom heimischen, acht Prozent von der Gruppe der ausländischen – erbracht. In vier Ländern (Irland, Kosovo, Luxemburg und Mazedonien) wurde der komplette Schienengüterverkehr vom jeweiligen nationalen Incumbent abgewickelt, während der Markt in Estland und Portugal zur Gänze in der Hand der Wettbewerber bzw. Privatbahnen lag.

Allgemein ist die Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes in vielen Ländern schon sehr weit fortgeschritten, während in einigen wenigen Ländern de facto immer noch Monopolstellungen der Incumbents vorherrschen. Neben den steigenden Marktanteilen der Privatgüterbahnen lässt sich das auch gut an der in etlichen Staaten wachsenden Anzahl der im Güterverkehr aktiven Eisenbahnunternehmen ablesen.

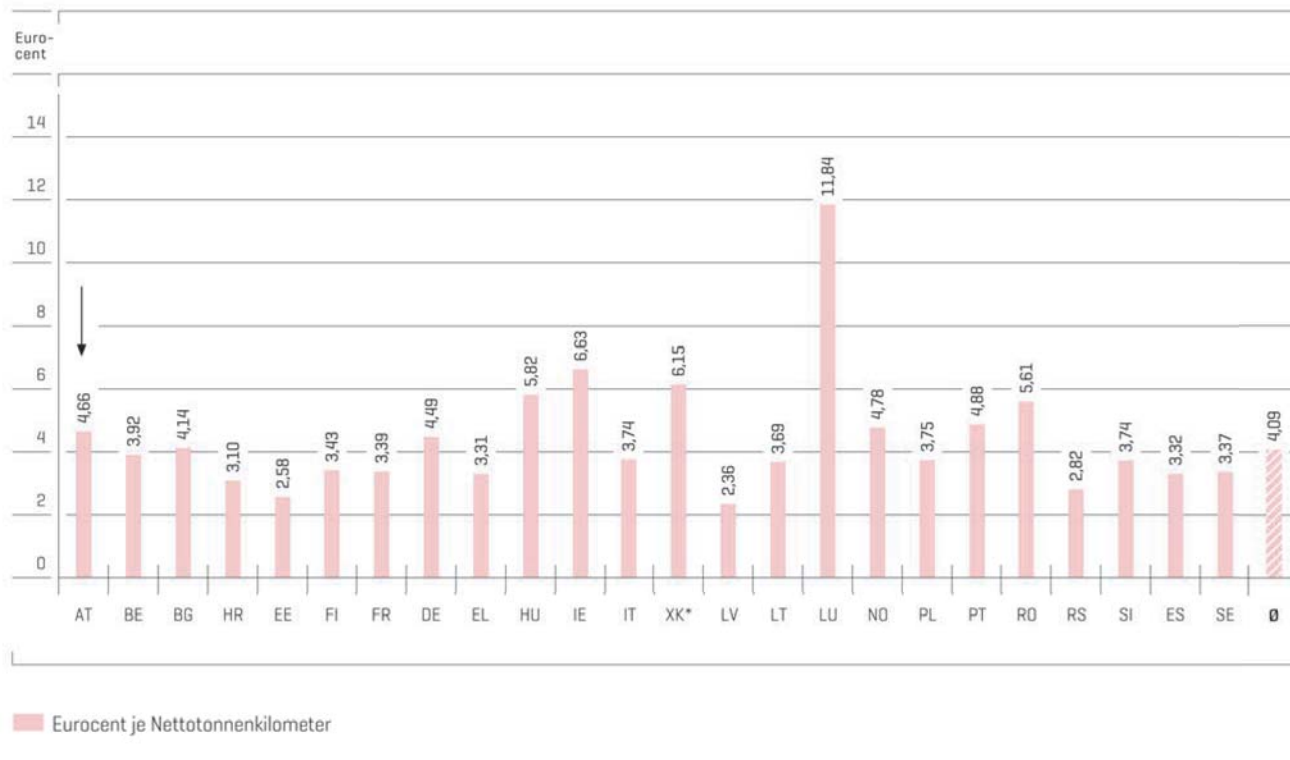


Abb. 4: Erlöse je Nettotonnenkilometer 2022. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

PERSONENVERKEHR UND GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN⁶

Auch bei den 2022 gegenüber 2021 deutlich erholten Personenverkehrsmärkten, auf denen in Summe 459 Milliarden Personenkilometer 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.

Im europäischen Durchschnitt wurden 16 Prozent aller Zugkilometer eigenwirtschaftlich angeboten. In Österreich bewegte sich dieser Wert bis inklusive 2019 lange konstant um die 30-Prozent-Marke und verringerte sich im Jahr 2020 abrupt auf nur noch fünf Prozent. Nach Auslaufen der 2020 und 2021 erfolgten Notvergaben, bei denen zur Sicherstellung des Angebots ursprünglich eigenwirtschaftliche Fernverkehre vorübergehend gemeinwirtschaftlich bestellt wurden, hat der eigenwirtschaftliche und kilometerintensive Fernverkehr 2022 wieder spürbar angezogen, sodass er sich mit 15 Prozent erneut dem europäischen Mittel annäherte.

Generell fällt der Fernverkehr in den meisten Ländern in den eigenwirtschaftlichen Bereich, während der Nahverkehr üblicherweise im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen abgewickelt wird. Allerdings gibt es auch Länder (wie beispielsweise Slowenien oder Litauen), die aufgrund ihrer geografischen Beschaffenheit nicht zwischen Fern- und Nah- bzw. Regionalverkehr unterscheiden. Österreich verzeichnete nachfrageseitig (Personenkilometer) über viele Jahre eine ähnliche Struktur wie angebotsseitig, bis sich dieses Verhältnis 2020 kurzfristig verschoben hat. Nachdem der eigenwirtschaftliche Anteil bei Angebot und Nachfrage 2021 dann wieder annähernd gleich war, war er bei Letzterer 2022 mit 34 Prozent hingegen wieder erheblich höher als beim Angebot.

In vielen Ländern zeigten sich diesbezüglich beträchtliche Unterschiede zwischen Angebot und Nachfrage. In Frankreich wurden beispielsweise mehr als zwei Drittel aller Zugkilometer im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen angeboten, hingegen entfielen nur 36 Prozent aller Personenkilometer auf diesen Bereich. Eine mögliche Erklärung ist, dass der Fernverkehr üblicherweise wesentlich höhere Kapazitäten als der Nahverkehr aufweist und durch die größeren Entfernungen viele Personenkilometer zusammenkommen. Für Deutschland und Italien (beide mit gut ausgebautem Fernverkehrsangebot) zeigt sich ein ähnliches Bild: 81 bzw. 73 Prozent der Zugkilometer wurden im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen erbracht, während dieser Anteil bei den Personenkilometern nur 55 bzw. 52 Prozent betrug. In diesen beiden Ländern wird allerdings der gesamte Fernverkehr eigenwirtschaftlich geführt.

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

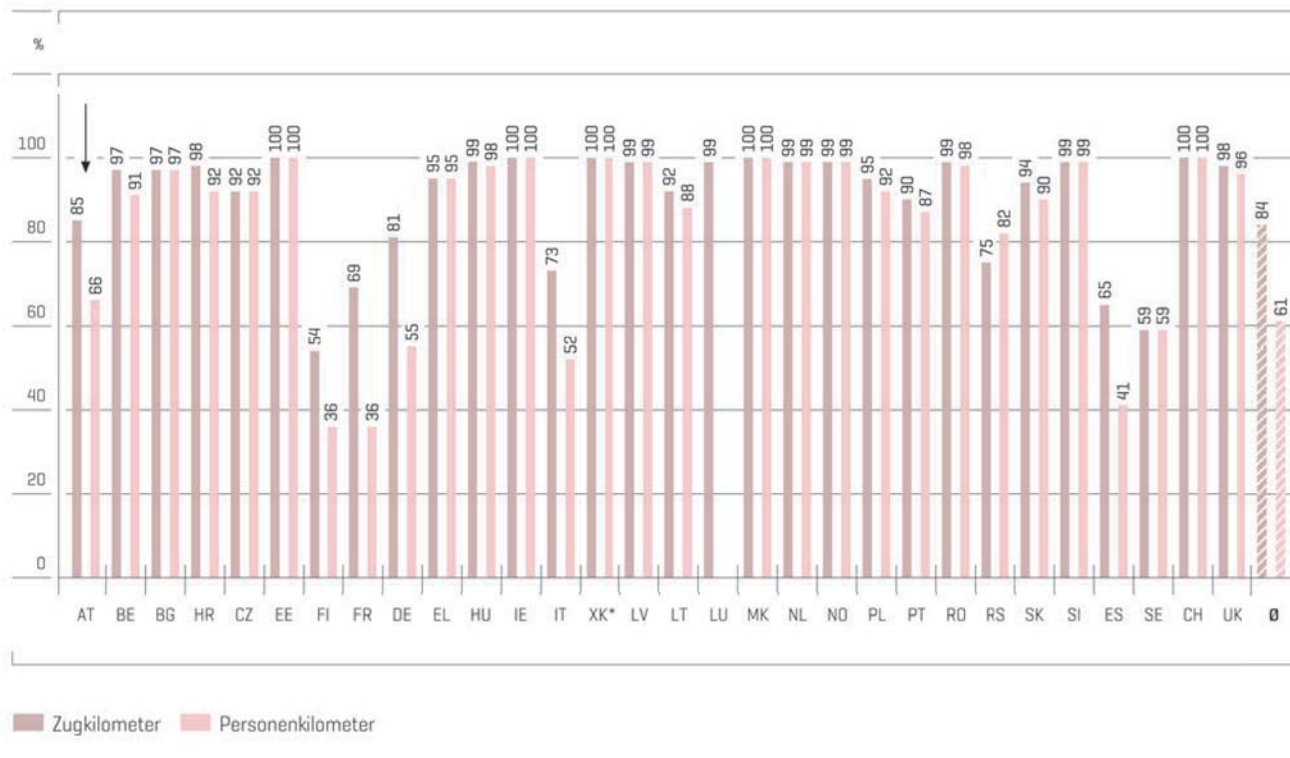


Abb. 5: Gemeinwirtschaftliche Anteile an Angebot [Zugkilometer] und Nachfrage [Personenkilometer] im Personenverkehr 2022.

Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

ÖSTERREICH HINTER FRANKREICH BAHNLAND NUMMER ZWEI INNERHALB DER EU

Ab Beginn der Auswertungen im Jahr 2010 verzeichnete Österreich einen permanenten Anstieg der durchschnittlich pro Jahr und Einwohnerin bzw. Einwohner zurückgelegten Bahnkilometer, bis 2019 mit 1.507 Kilometern der bisherige Bestwert erreicht wurde. Durch die plötzliche Ausnahme-situation des Personenverkehrs aufgrund des Ausbruchs der Corona-Pandemie 2020 wurde dieser Trend dann zwar zwischenzeitlich unterbrochen, mittlerweile ist man aber wieder auf den Wachstumspfad zurückgekehrt.

Abbildung 6 stellt einen Vergleich der zurückgelegten Personenkilometer je Einwohnerin und Einwohner aller europäischen Länder für das Jahr 2022 dar. Sämtliche Nationen meldeten gegenüber 2021 einen deutlichen Anstieg des Personenverkehrs, auch jede in Österreich lebende Person hat 2022 erfreulicherweise wieder gut fünfhundert zusätzliche Bahnkilometer zurückgelegt (1.444 in Summe). Nachdem dieser Wert in Frankreich minimal höher war, nahm Österreich, das diesbezüglich jahrelang an der Spitze lag, in der Rangliste der eifrigsten EU-Bahnfahrlander Platz zwei ein. Dahinter folgten mit einigem Abstand Schweden und Deutschland (1.232 bzw. 1.127 Kilometer pro Person) auf den Plätzen drei und vier. Der europäische Durchschnitt lag mit 585 Kilometern weit unter dem österreichischen Wert. Die Schweiz blieb nicht zuletzt aufgrund ihres umfassenden und gut funktionierenden Bahnangebots weiterhin einsam an der Spitze aller Bahnländer Europas.

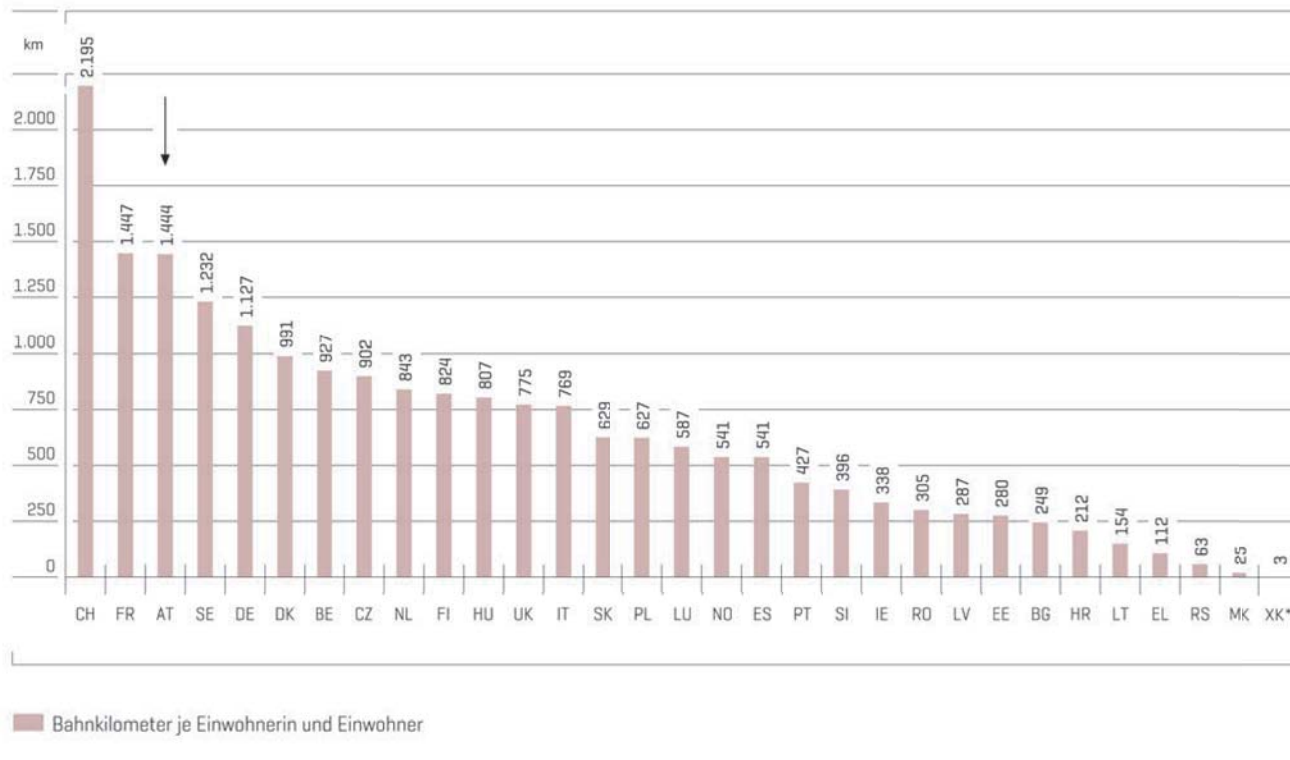


Abb. 6: Je Person mit der Bahn zurückgelegte Entfernung im Jahr 2022. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

05

Marktzugang

Österreichisches Eisenbahnnetz

Eisenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes gliedern sich in öffentliche und nicht öffentliche Eisenbahnen. Zu den öffentlichen Eisenbahnen gehören Hauptbahnen, Nebenbahnen, touristisch genutzte Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen. Anschlussbahnen und Materialbahnen zählen hingegen zu den nicht öffentlichen Eisenbahnen. Eine weitere Unterscheidung erfolgt nach der Spurweite, wobei normalspurige Bahnen eine Spurweite von 1.435 Millimetern aufweisen, während Schmalspurbahnen in Österreich eine Spurweite von 760 oder 1.000 Millimetern haben.

Das gesamte österreichische Schienennetz hatte mit 31. Dezember 2023 eine Gesamtlänge von 5.636 Kilometern und wird von mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben. Dies stellt im Vergleich mit 2022 eine Erhöhung von sieben Kilometern dar. Fünf Prozent des Streckennetzes werden schmalspurig geführt, wobei die Mariazellerbahn mit 83 Kilometern die längste eingleisige Schmalspurbahn ist.

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

Österreichisches Schienennetz	Länge in km [gerundet]
Betriebslänge	5.636
- davon elektrifiziert	4.195
- davon 15 kV Wechselstrom	3.820
Normalspur	5.329
Schmalspur	307
- davon 760 mm	264
Eingleisige Strecken	3.430
Zweigleisige Strecken	2.207

Tabelle 1: Übersicht Schienennetz 2023 in Österreich [ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen]. Quelle: Schienen-Control.

Die längsten Streckenabschnitte finden sich in Niederösterreich mit 1.737 Kilometern, gefolgt von Oberösterreich mit 1.039 Kilometern und der Steiermark mit 919 Kilometern. Vorarlberg hat mit 121 Kilometern das kleinste Netz aller Bundesländer.

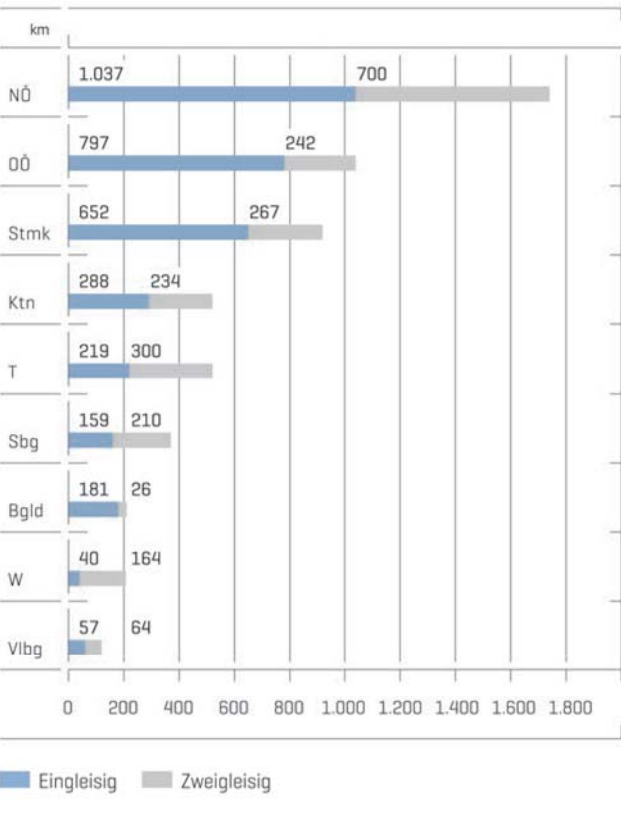


Abb. 1: Streckenlänge im Jahr 2023 nach Anzahl der Streckengleise und Bundesland [ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen]. Quelle: Schienen-Control.

ELEKTRIFIZIERUNGEN

2023 wurden weitere Streckenabschnitte der ÖBB-Infrastruktur mit 15 Kilovolt (kV)/16,7 Hertz (Hz) elektrifiziert und dem Betrieb übergeben. So konnte der Kärntner Abschnitt der Koralmbahn zwischen Grafenstein und St. Paul im Lavanttal in Betrieb genommen werden. Diese Strecke stellt den Vorgriff für den Betrieb der gesamten Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt dar. Die Fertigstellung der Elektrifizierung des steirischen Abschnittes ist bei Berichterstellung noch ausständig. Zudem wurden in diesem Zusammenhang die Zulaufstrecken nach Bleiburg sowie nach Wolfsberg in den elektrischen Betrieb überführt. Der Anteil der elektrifizierten Strecken aller Infrastrukturbetreiber betrug im Jahr 2023 rund 75 Prozent.

Elektrifizierter Streckenabschnitt	Bundesland	Streckenlänge in km
Grafenstein – St. Paul im Lavanttal – Wolfsberg	Kärnten	76
Mittlern – Bleiburg – Wiedernsdorf – Aich	Kärnten	10

Tabelle 2: Elektrifizierungen österreichischer Eisenbahninfrastruktur 2023.
Quelle: Schienen-Control.

Das österreichische Bahnnetz ist überwiegend mit 15 kV bei 16,7 Hz elektrifiziert. Die Strecken der Raaberbahn und der Neusiedler Seebahn werden mit 25 kV bei 50 Hz betrieben. Weiters wird die auf Schmalspur laufende Mariazellerbahn mit Wechselstrom (6,5 kV bei 25 Hz) betrieben. Ergänzt werden die elektrifizierten Strecken durch unterschiedliche mit Gleichstrom betriebene Abschnitte: Erwähnenswert sind die dicht befahrene Wiener Lokalbahn nach Baden (750 bzw. 850 Volt), die Linzer Lokalbahn nach Peuerbach (750 Volt) und die Salzburger Lokalbahn nach Ostermiething (1.000 Volt). Hinzu kommen zahlreiche elektrifizierte Schmalspurbahnen wie die Atterseebahn (750 Volt) oder die Stubaitalbahn (900 Volt).

Das Eisenbahnnetz in Vorarlberg ist vollständig elektrifiziert. Zum größten Teil elektrifiziert betrieben werden zudem die Bahnstrecken in Wien (98 Prozent) sowie in Tirol und Kärnten (jeweils mehr als 90 Prozent). Rund zwei Drittel der

Strecken in Niederösterreich und Oberösterreich sind elektrifiziert. Die Steiermark weist mit knapp 60 Prozent den geringsten Anteil an Strecken im elektrischen Betrieb aus.

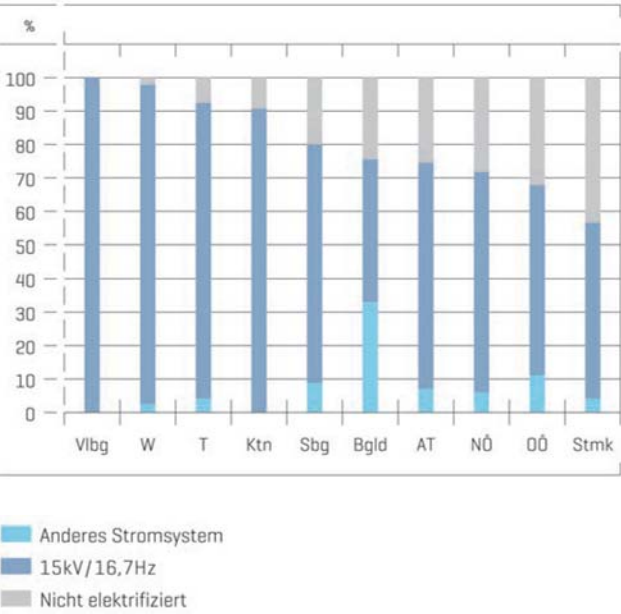


Abb. 2: Anteil der Bahnstromsysteme im Jahr 2023 nach Bundesländern [ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen].
Quelle: Schienen-Control.

30 – zumeist kurze – Strecken dienen ausschließlich dem Güterverkehr, beispielsweise die oberösterreichische Strecke Haiding-Aschach an der Donau. Die einzige verbliebene Schmalspurbahn mit Güterverkehr ist jene von Mixnitz nach Sankt Erhart. Im Personenverkehr wiederum dienen z. B. drei Viertel aller 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.

Bereits 2022 begannen die Elektrifizierungsarbeiten der Graz-Köflacher Bahn, wobei der erste Abschnitt 2025 eröffnet werden soll. Vorerst soll der Abschnitt zwischen Wettnannstätten und Wies-Eibiswald elektrifiziert werden.

NEUBAU UND AUSBAU

2023 war durch den weiteren Ausbau des Hochleistungsnetzes gekennzeichnet. Neben dem Ausbau der Südbahn mit dem Semmering-Basistunnel und der Koralmbahn samt gleichnamigem Tunnel wird derzeit auch die Westbahnstrecke zur viergleisigen Hochleistungsstrecke zwischen Linz und Wels ausgebaut. Durch die Errichtung der Koralmbahn konnte der Abschnitt zwischen Klagenfurt und Wiederdorf-Aich 2023 zweigleisig in Betrieb genommen werden.

Auch der zweigleisige Ausbau des Marchegger Astes inklusive Elektrifizierung bis Marchegg wurde 2023 abgeschlossen. Die Strecke verbindet Wien mit der slowakischen Hauptstadt Bratislava. Ebenso konnte die Pottendorfer Linie von Wien Meidling bis Wampersdorf zweigleisig fertiggestellt werden.

Zweigleisige Streckenabschnitte	Bundesland	Streckenlänge in km
Schönfeld-Lassees – Marchegg	Niederösterreich	8,5
Aspern Nord – Siebenbrunn – Leopoldsdorf	Wien, NÖ	15,0
Münchendorf – Wampersdorf	Niederösterreich	11,8
Wien Meidling – Wien Altmannsdorf	Wien	1,3
Grafenstein – Wiederdorf-Aich	Kärnten	12,5

Tabelle 3: Zweigleisige Ausbauten österreichischer Eisenbahninfrastruktur 2023. Quelle: Schienen-Control.

In der Steiermark soll künftig die Graz-Köflacher Bahn ausgebaut werden¹. So gibt es den Beschluss, ausgehend von Graz die Strecken zu elektrifizieren. Hinzu kommt eine sich im Bau befindende Schleife vom Bahnhof Deutschlandsberg zum Bahnhof Weststeiermark, wodurch die Strecke an die Koralmbahn angebunden wird.

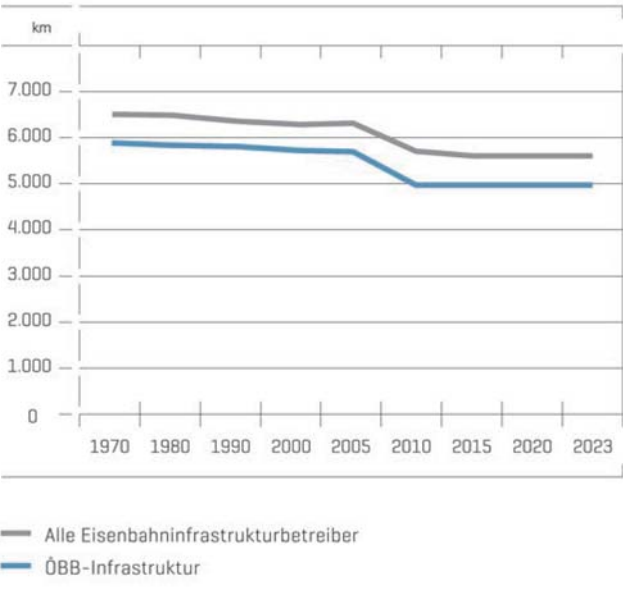


Abb. 3: Entwicklung des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur und aller Infrastrukturbetreiber (ÖBB und Privatbahnen) Österreichs (ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen) in Kilometer. Quelle: BMK – Verkehr in Zahlen für die Werte bis 2010; Schienen-Control 2010–2023.

STRECKEN-EINSTELLUNGEN

In Kärnten ist seit Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2022 die Jauntalbahn nächst Bleiburg Stadt und dem Anschluss zur neuen Koralmbahn nächst St. Andrä im Lavanttal im Zuge des Ausbaus der Koralmbahn nicht mehr befahrbar. Dies hat zur Folge, dass Teile des Güterverkehrs (z. B. Hackschnitzzüge) in den Bezirk Wolfsberg weiterhin über Zeltweg und den Obdacher Sattel verkehren. Mitte Dezember 2023 wurde der erste Teil der Koralmbahn zwischen Klagenfurt und Wolfsberg in Betrieb genommen. Aufgrund von Unweterschäden ist seit 2021 die Strecke der Pinzgaubahn zwischen Niedersnill und Krimml nicht befahrbar – der Teilabschnitt bis Mittersnill soll bis zum Sommer 2024 reaktiviert werden.

¹ Seit Mitte 2023 ÖBB-Infrastruktur.

ENTWICKLUNGEN BEI DEN VERKEHRSSTATIONEN

Im österreichischen Eisenbahnnetz wurden im Jahr 2023 insgesamt 1.415 Verkehrsstationen bedient. Die meisten betriebenen Stationen (1.026) stehen im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur, gefolgt von den Steiermärkischen Landesbahnen mit 71 und der Salzburger Lokalbahn mit 69. Hinzu kommen noch Verkehrsstationen weiterer Privatbahnen sowie touristischer Bahnen, wie jener auf den Schafberg oder den Schneeberg.

Das Bahn-Programm zur Modernisierung wurde 2023 weitergeführt und Stationen wurden barrierefrei ausgebaut. So wurde beispielsweise der Bahnhof Ebreichsdorf im Zusammenhang mit dem Ausbau der Pottendorfer Linie als Neubau in Betrieb genommen. Ebenso ausgebaut wurden die Bahnhöfe Freistadt, Summerau, Hadersdorf am Kamp und Wien Franz-Josefs-Bahnhof mit barrierefreiem Zugang. Modernisierungen gingen jedoch vereinzelt mit der Abtragung von Ladegleisen, wie in Kremsmünster oder Traunkirchen, einher. Außerdem wurden Park-and-ride-Bereiche, wie jener in Tullnerbach-Pressbaum, ausgeweitet. Ebenso wurden Stationen von Privatbahnen, wie jene in Wies-Eibiswald der Graz-Köflacher Bahn, oder Alkoven der Linzer Lokalbahn modernisiert in Betrieb genommen.

Seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2022 werden Verkehrsstationen entlang der Jauntalbahn, wie die Stationen Granitztal und Aich im Jauntal, nicht mehr bedient. Mit der Eröffnung der Koralmbahn Mitte Dezember 2023 wurden die Stationen St. Andrä, St. Stefan im Lavanttal, St. Paul im Lavanttal, Wolfsberg Jeding und Wolfsberg wieder in Betrieb genommen. Neu errichtet stehen die Stationen Wiederndorf-Aich im Jauntal und Köttmannsdorf-Lambichl bei Klagenfurt zur Verfügung. Seit Mitte Dezember 2023 werden die Stationen Unter Oberndorf und Hofstatt in Niederösterreich sowie Langkampfen in Tirol nicht mehr bedient.

GRENZÜBERSCHREITENDE STRECKEN

Land	Anzahl Grenzübergänge	davon elektrifiziert	davon mehrgleisig elektrifiziert	mit Personenfern- verkehr	mit Güter- verkehr
Deutschland	8	6	4	5	7
Ungarn	6	5	1	1	4
Tschechien	4	3	1	3	4
Italien	3	3	2	2	2
Slowenien	3	2	0	2	2
Slowakei	2	1	0	2	2
Liechtenstein	1	1	0	1	1
Schweiz	1	1	0	1	1

Tabelle 4: Anzahl der Grenzübergänge zu den Nachbarländern. Quelle: Schienen-Control.

Allgemein ist das österreichische Eisenbahnnetz gut in das europäische Schienennetz eingebunden. Von den 28 existierenden Grenzübergängen sind 23 (also knapp 80 Prozent) elektrifiziert. Mit 26 Grenzübergängen betreibt beinahe alle die ÖBB-Infrastruktur, jeweils ein Übergang liegt im Netz der Raaberbahn (Baumgarten/Sopron) und der Neusiedler Seebahn (Pamhagen/Fertőszentmiklós). Über alle Grenzübergänge 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. Nur einen Grenzübergang gibt es hingegen nach Liechtenstein und in die Schweiz. 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. Über Gmünd wurde mit zwei Zugpaaren 2022 wieder ein Personenfernverkehr zwischen Wien und Prag angeboten, der 2023 ausgeweitet wurde.

Die ÖBB-Infrastruktur betreibt ebenso die gesamte Strecke in Liechtenstein (8,9 Kilometer). Eine vollständige Auflistung aller Grenzübergänge befindet sich auf der Website der Schienen-Control.

PRIVATBAHNEN

In Tabelle 5 ist das gesamte Privatbahnnetz Österreichs ohne Anschlussbahnen dargestellt. Rein touristische Bahnen, wie die Schneebergbahn in Niederösterreich oder die Achenseebahn in Tirol, scheinen ebenfalls auf.

Anfang Juli 2023 erfolgte die Integration des Infrastrukturteils der Graz-Köflacher Bahn und Busbetriebs GmbH (GKB) in die ÖBB-Infrastruktur AG – das Eisenbahnverkehrsunternehmen bleibt erhalten. Die meisten nicht vernetzten Bahnen teilen sich mit der ÖBB-Infrastruktur einen Gemeinschaftsbahnhof, der das Umsteigen für die Reisenden ermöglicht. In Gmunden mündet die Lokalbahn in die städtische Straßenbahnstrecke ein. Analog münden die Wiener Lokalbahn von Baden kommend und die Stubaitalbahn in die städtischen Straßenbahnbetriebe ein. In Jenbach treffen sich mit der ÖBB-Infrastruktur, der Zillertalbahn und der Achenseebahn gleich drei Infrastrukturunternehmen mit unterschiedlichen Spurweiten.

Unternehmen	Typ	„Verknüpfung“ in	elektrifiziert	Zuweisungsstelle	Länge in km
AB	Schmalspur-Zahnradbahn	Jenbach	nein	nicht vernetzt	7
CCG	integriert, Betrieb StB	Kalsdorf	nur Übergabebhf.	SCHIG	1
GKB	integriert bis Juli 2023	Graz Hbf., Wettmannstätten	nein	nicht erforderlich*	98
GV	Schmalspur-Straßenbahn	Vorchdorf-Eggenberg, Gmunden	ja	nicht vernetzt	15
IVB	Schmalspur-Straßenbahn	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	11
MBS	integriert	Bludenz	ja	ÖBB-Infrastruktur	13
MStE	Schmalspur, Betrieb STB	Mixnitz-Bärenschützklamm	ja	nicht vernetzt	10
NÖSBB	Schmalspur-Zahnradbahn	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 (österreich.-ungarisch)	Ebenfurth, Wulkaprodersdorf, Deutschkreutz	ja	ÖBB-Infrastruktur	26
SKGB/SLB	Schmalspur-Zahnradbahn	–	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-Deutschfeistritz	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 2 EisebG).

Tabelle 5: Österreichische Privatbahnen mit eigener Infrastruktur. Quelle: Schienen-Control.

Entgeltvergleich im grenzüberschreitenden Güterverkehr

Aufgrund seiner zentralen Lage an den europäischen Verkehrskorridoren ist Österreich in Bezug auf den Schienengüterverkehr ein bedeutendes Transitland für den internationalen Warenverkehr. Im Berichtsjahr hat sich die Arbeitsgruppe „Charges“ der Independent Regulators Group (IRG-Rail) dieses Themas besonders angenommen. Im Jahr 2023 wurde ein Bericht über die Entgelte der IRG-Rail-Mitgliedstaaten im grenzüberschreitenden Güterverkehr erstellt und im Mai 2024 veröffentlicht.

Der Bericht behandelt einerseits die Entgelte im Güterverkehr im Vergleich und thematisiert andererseits Hemmnisse, insbesondere bei grenzüberschreitenden Relationen. Dazu zählen unterschiedliche Zugsicherungs- und Stromsysteme in den verschiedenen Eisenbahnnetzen, diverse Regelungen für den Zugang zur Schieneninfrastruktur sowie zeitaufwendige technische Überprüfungen bei Grenzübergängen. Diese Hemmnisse führen zu Wettbewerbsnachteilen des Schienengüterverkehrs, insbesondere im Vergleich mit dem Straßenverkehr. Diese können in der Folge durch niedrigere Entgelte für die Benützung der Schieneninfrastruktur abgefedert, aber nicht ausgeglichen werden.

Der Anteil des Güterverkehrs an den gesamten Zugkilometern in Europa betrug für das Jahr 2022 in etwa 20 Prozent, wobei dieser Wert stark zwischen den Ländern variiert. Etwa die Hälfte des Güterverkehrs in Europa wird grenzüberschreitend geführt, wobei und auch hier die Werte zwischen den einzelnen Ländern stark schwanken. Während etwa in Estland der Anteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs am gesamten Güterverkehr fast 100 Prozent beträgt, ist der Güterverkehr in Irland ausschließlich national. Alle Daten wurden für das Fahrplanjahr 2022 erhoben. In Österreich beträgt der Anteil am grenzüberschreitenden Güterverkehr rund 79 Prozent des gesamten Güterverkehrs¹.

INFO

Entgeltgrundsätze

Die Grundsätze für die Entgelte sind in Art 31 bis 33 der RL 2012/34/EU festgelegt, die in Österreich in §§ 67 ff Eisenbahngesetz (EisbG) umgesetzt wurde. Die zwei bedeutendsten Bestimmungen betreffen die Entgelte auf Basis der Kosten, die direkt aufgrund des Zugbetriebs anfallen, und die Aufschläge. Die Entgelte, die auf den direkten Kosten basieren, stellen den Basisfall dar. In der DVO 2015/909 ist die Berechnungsmethode der direkten Kosten geregelt. Es besteht die Möglichkeit, die direkten Kosten entweder nach der Abzugsmethode (Vollkosten abzüglich der Fixkosten) oder durch ökonometrische bzw. ingenieurwissenschaftliche Methoden zu ermitteln. In Österreich wird vom Infrastrukturbetreiber eine Abzugsmethode verwendet, die um ingenieurwissenschaftliche Ansätze ergänzt wurde.

Da diese Entgelte lediglich einen geringen Teil der Kosten des Infrastrukturbetreibers abdecken, besteht die Möglichkeit der Verrechnung von Aufschlägen zur weiteren Kostendeckung. Die Aufschläge können nur getrennt für Marktsegmente eingehoben werden und müssen die jeweilige Wettbewerbsfähigkeit berücksichtigen. Dadurch soll verhindert werden, dass ganze Marktsegmente von der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ausgeschlossen werden.

¹ IRG-Rail Overview Paper on International Freight Services, 11 ff.

DIREKTE KOSTEN UND AUFSCHLÄGE IN EUROPA

Zunächst wurde im Bericht untersucht, ob in den einzelnen Ländern nur Entgelte auf Basis der direkten Kosten oder zusätzlich Aufschläge verrechnet wurden. Wie in Abbildung 1 ersichtlich ist, werden für den Güterverkehr in zehn Ländern die Entgelte ausschließlich auf Basis der direkten Kosten eingehoben – darunter auch Österreich. In neun Ländern wurden sowohl Entgelte auf Basis der direkten Kosten als auch Aufschläge verrechnet. Eine Sonderstellung nimmt dabei Frankreich ein, wo für den Güterverkehr keine Aufschläge verrechnet werden, obwohl diese für den Personenverkehr zur Anwendung kommen².

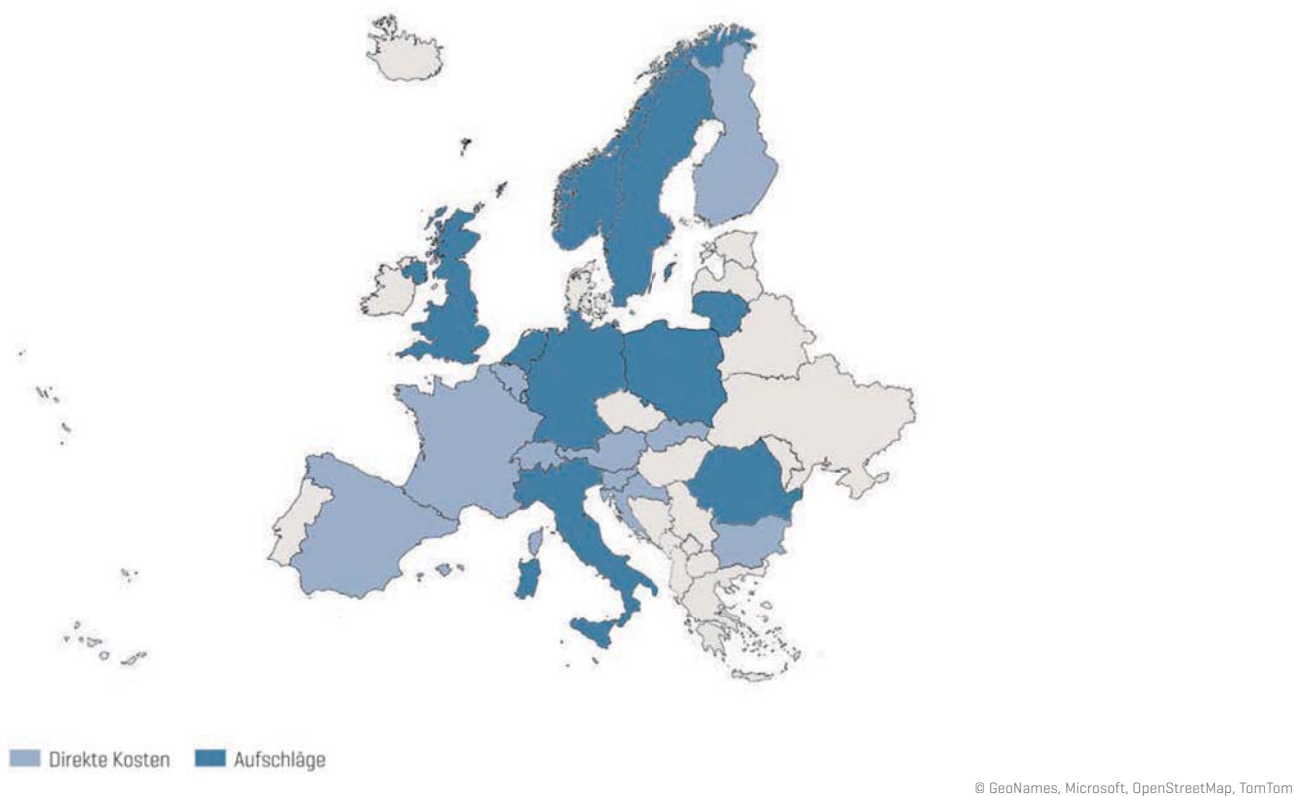


Abb. 1: Darstellung der Entgeltsysteme in unterschiedlichen Ländern.

Quelle: IRG-Rail Overview Paper on International Freight Services.

² IRG-Rail Overview Paper on International Freight Services, 17 f.

Relevant ist in diesem Zusammenhang, ob vonseiten der Infrastrukturbetreiber zwischen nationalen und grenzüberschreitenden Güterverkehren unterschieden wird. Eine solche Unterscheidung kann nur vorgenommen werden, wenn auch unterschiedliche Kosten von nationalen bzw. grenzüberschreitenden Zügen verursacht werden. Da sich die grenzüberschreitenden Güterzüge jedoch nur hinsichtlich der Destination von den nationalen Güterzügen unterscheiden, wird keine Unterscheidung vorgenommen. Anders stellt sich die Situation bei den Aufschlägen dar, da sich diese nach der jeweiligen Wettbewerbsfähigkeit des Marktsegmentes richten. Voraussetzungen für die Einhebung von unterschiedlichen Aufschlägen sind die Unterteilung des Güterverkehrs in zumindest nationalen und internationalen Güterverkehr als Marktsegmente wie auch die Bestimmung der Elastizität³ für diese Marktsegmente. In lediglich drei Ländern wird bei den Marktsegmenten und Aufschlägen zwischen nationalem und internationalem Güterverkehr unterschieden: Dies sind neben Großbritannien Italien und Estland. Die Gründe, warum diese Unterscheidung selten angewandt wird, liegen in der aufwendigen Marktsegmentabgrenzung und den Herausforderungen bei der Ermittlung der notwendigen Preiselastizitäten⁴.

Ein weiterer Aspekt im Bericht betrifft die verwendeten Abrechnungseinheiten. Hierunter fallen die Parameter, nach denen die Preisbildung erfolgt. Üblicherweise erfolgt die Abrechnung nach der zurückgelegten Entfernung (Zugkilometer). In vielen Fällen wird diese Entfernungskomponente um eine Gewichtungskomponente (Bruttotonnenkilometer) ergänzt, die sich aus der zurückgelegten Entfernung multipliziert mit dem Gewicht des Zuges ergibt. Da Güterzüge wesentlich schwerer sind als Personenverkehrszüge, hat die Anwendung einer derartigen Abrechnungseinheit entsprechend starke Auswirkungen. Diese Überlegungen spiegeln sich auch in den Entgeltsystemen wider: In fünf der untersuchten Länder (Belgien, Norwegen, Portugal, Slowenien und Spanien) erfolgte die Abrechnung ausschließlich nach Zugkilometern, während in 17 Ländern zusätzlich auch nach dem Gewicht (Bruttotonnenkilometer) abgerechnet wurde⁵.

Aufgrund der Verwendung oder Kombination verschiedener Verrechnungseinheiten ist es in den meisten Fällen nicht möglich, die Entgelte direkt miteinander zu vergleichen. Aus diesem Grund wird der Vergleich mit einem Zug mit 1.000 Tonnen (Bruttotonnen) und der Vergleich der Entgelte in Euro pro Zugkilometer vorgenommen. In Abbildung 2 wird ein Vergleich der Gebühren in Euro pro Zugkilometer dargestellt:

³ Unter Preiselastizität wird eine relative Änderung der Nachfrage bei einer relativen Veränderung des Preises verstanden.

⁴ IRG-Rail Overview Paper on International Freight Services, 17 f.

⁵ IRG-Rail Overview Paper on International Freight Services, 18.

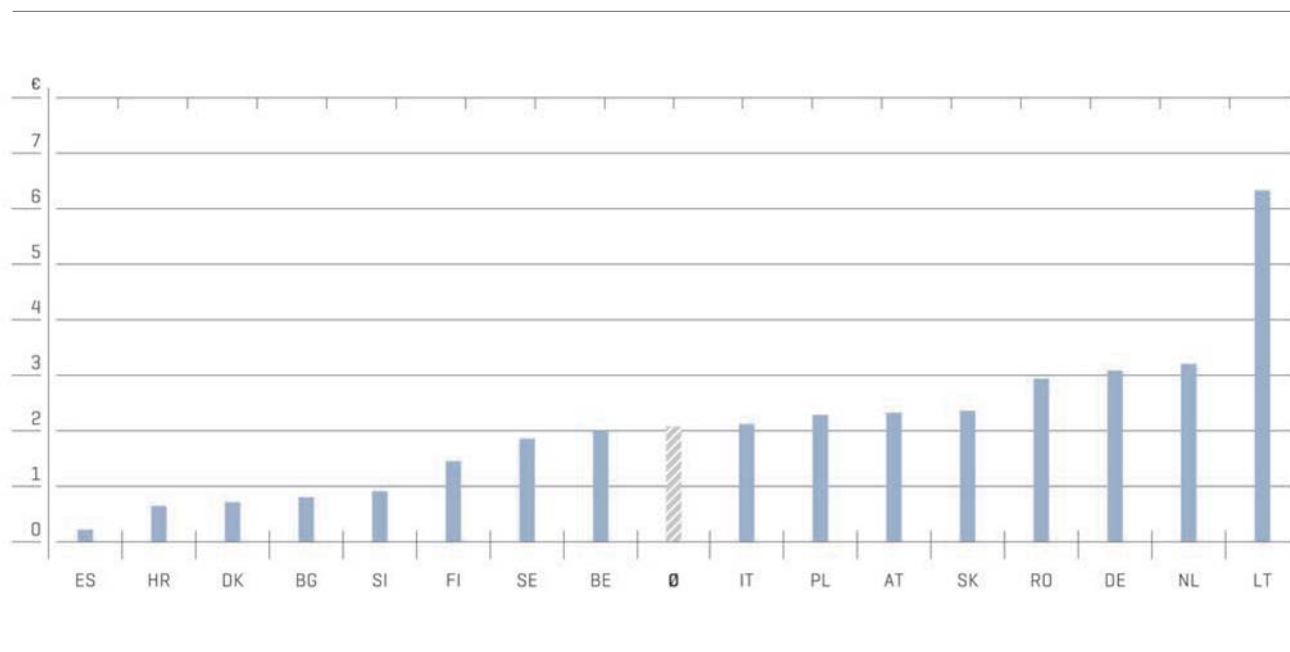


Abb. 2: Darstellung der Entgelte in Euro je Zug-km für einen 1.000-t-Güterzug.

Quelle: IRG-Rail Overview Paper on International Freight Services.

Abbildung 2 zeigt das Spektrum der Entgelte in Europa: Während in einigen Ländern die Entgelte unter einem Euro je Zug-kilometer für einen 1.000-Tonnen-Güterzug liegen, betragen diese in manchen Ländern über drei Euro. Im Mittel liegen die Entgelte in den untersuchten Ländern bei etwas über zwei Euro. Die Werte aus Spanien mit 0,20 Euro und Litauen mit 6,36 Euro stellen im statistischen Vergleich Ausreißer dar⁶.

Die Entgelte für den Güterverkehr schwanken zwischen den einzelnen Mitgliedsstaaten erheblich – trotz gemeingültiger Vorschriften zur Entgeltermittlung. Die Entwicklung der Entgeltsysteme vor dem Hintergrund einer geplanten Stärkung des Güterverkehrs und die Ausgestaltung konkreter Maßnahmen zur Beseitigung von Hemmnissen bleiben abzuwarten.

⁶ IRG-Rail Overview Paper on International Freight Services, 20 ff.

Pünktlichkeit im Bahnverkehr 2023

Pünktlichkeit ist im Schienenverkehr ein wichtiges Thema und gekennzeichnet durch das Einhalten festgelegter Ankunftszeiten in den Verkehrsstationen. Sie stellt eine zentrale Kennzahl für die Zuverlässigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Attraktivität für den Personen- bzw. Gütertransport dar. Die Pünktlichkeit der Bahn ist für Lieferketten von transportierten Gütern, den täglichen Arbeitsweg von Pendlerinnen und Pendlern sowie für den Tourismus zentral, um als Transportmittel attraktiv zu bleiben. Insbesondere aufgrund des großteils umgesetzten integrierten Taktfahrplans ist ein hoher Pünktlichkeitsgrad entscheidend, damit benötigte Umsteigeverbindungen wahrgenommen werden können. Beeinträchtigungen auf einzelnen Streckenabschnitten eines engmaschigen und vertakteten Bahnnetzes können sich auf das gesamte Netz auswirken. Unpünktliche

Züge verursachen zusätzliche Belastungen und Kosten für Unternehmen durch betriebliche Mehraufwendungen, wie etwa erhöhte Stromkosten aufgrund höherer Geschwindigkeiten, wenn Züge die Verspätungen wieder aufholen müssen, und wegen Entschädigungszahlungen an Fahrgäste.

PÜNKTLICHKEITSSTATISTIK IM PERSONENVERKEHR 2023

Die Grundlage für die Pünktlichkeitsstatistik 2023 bilden die Ankünfte aller Personenzüge in allen Verkehrsstationen in Österreich (ca. 1.040). Pünktlichkeit wird als Schwellenwert definiert, der im Fall der ÖBB-Infrastruktur für den Personenverkehr die geplante Ankunft in einer Verkehrsstation um fünf Minuten und 29 Sekunden nicht übersteigen darf.

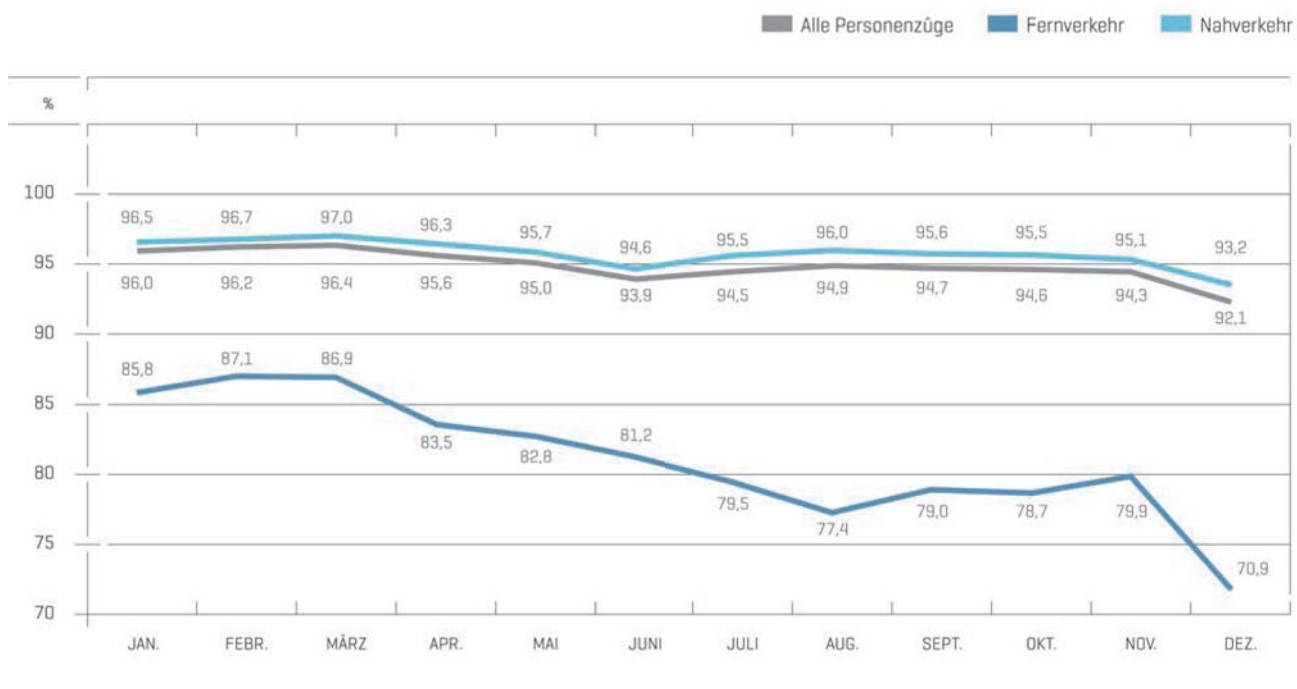


Abb. 1: Vergleich der Pünktlichkeit in Prozent des Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und aller Personenzüge im ÖBB-Netz 2023 [Messung der Verspätungen ab fünf Minuten 29 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG.

PERSONENNAHVERKEHR PÜNKTLICHER ALS PERSONENFERNVERKEHR

Im gesamten schienengebundenen Personenverkehr im Netz der ÖBB-Infrastruktur lag die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2023 im Durchschnitt mit 94,9 Prozent unter dem Wert aus dem Vorjahr (95,4 Prozent).

Die Statistik wird durch die mittlerweile bis zu 5.800 täglich verkehrenden Nahverkehrszüge wesentlich stärker beeinflusst als durch die etwa 400 Fernverkehrszüge. Der Nahverkehr verzeichnete 2023 im Durchschnitt eine Pünktlichkeit von 95,6 Prozent, wobei insgesamt 20,4 Millionen Ankünfte gemessen wurden. Unter Berücksichtigung von spontan ausgefallenen Zügen, etwa durch Lokschaaden während einer Zugfahrt, ergab sich eine durchschnittliche Pünktlichkeit von 94,2 Prozent im Nahverkehr. Die Monate mit den pünktlichsten Personennahverkehrszügen 2023 waren Jänner bis April mit jeweils mehr als 95 Prozent Pünktlichkeit; der Monat mit den geringsten Pünktlichkeitswerten war durch den Wintereinbruch der Dezember mit 90,6 Prozent Pünktlichkeit inklusive spontaner Zugausfälle. 37.000 der insgesamt 244.000 Zugausfälle des Jahres 2023 wurden im Dezember verzeichnet (ca. 16 Prozent).

Im Personenfernverkehr fiel die Pünktlichkeit durch die internationale Vernetzung deutlich geringer aus als im Nahverkehr. 2023 waren verspätete Grenzübergaben aus Deutschland, Italien und Slowenien sowie Baumaßnahmen hauptsächlich dafür verantwortlich. Anfang Dezember 2023 beeinträchtigten die starken Schneefälle nördlich des Alpenhauptkammes massiv den Fernverkehr der Westbahnstrecke nach Innsbruck, München und Nürnberg. Im Jahr 2023 betrug die Pünktlichkeit im Fernverkehr des ÖBB-Netzes im Durchschnitt 81,0 Prozent (2022: 81,4 Prozent). Dies stellt zudem den niedrigsten durchschnittlichen Pünktlichkeitswert der letzten Jahre dar.

Nach Strecken aufgeschlüsselt verzeichneten die Züge der ÖBB-Personenverkehr 2023, als einziges im Personenfernverkehr tätiges Unternehmen auf der Südbahnstrecke, eine Pünktlichkeit von 83,7 Prozent, gefolgt von der inneralpinen Achse über den Schoberpass mit 83,0 Prozent und der Tauernstrecke mit 82,9 Prozent. Auf der Weststrecke waren im Vorjahr täglich bis zu 150 ÖBB-Züge mit einer durchschnittlichen Pünktlichkeit von 77,5 Prozent unterwegs. Das Schlusslicht der Pünktlichkeitswertung war dabei der aus Bayern

über Passau kommende ICE-Verkehr (in Kooperation mit der Deutschen Bahn) mit einer Pünktlichkeit von 64,3 Prozent. Im nationalen und grenzüberschreitenden Nachtzugverkehr waren innerhalb Österreichs mehr als zwei Dutzend ÖBB-Züge täglich geplant, die im ÖBB-Netz eine Pünktlichkeit von durchschnittlich 66,6 Prozent erreichten.

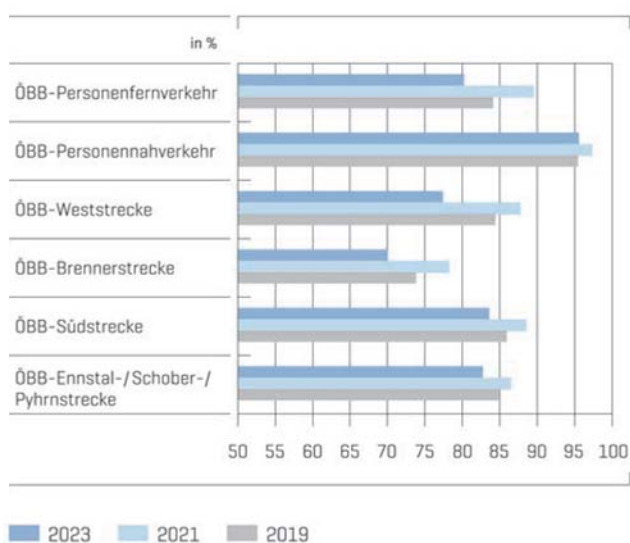


Abb. 2: Pünktlichkeit im ÖBB-Fern- und -Nahverkehr (nach Strecken und Gesamt) der Jahre 2019, 2021 und 2023. Messung ab fünf Minuten 29 Sekunden. Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG.

PÜNKTLICHKEIT IM WETTBEWERB

Auf der Weststrecke bietet neben der ÖBB-Personenverkehr seit 2011 auch die WESTbahn Fernverkehrszüge an. Die von Wien Westbahnhof in Richtung München und Innsbruck verkehrenden Züge erreichten im Jahr 2023 einen Pünktlichkeitsgrad von 83,7 Prozent (2022: 88,0 Prozent). Die häufigste Verspätungsursache war dabei die mangelhafte Betriebsabwicklung in Deutschland.

Seit Mitte Dezember 2019 verkehrt das tschechische Bahnunternehmen RegioJet in Österreich. Die Fernverkehrszüge von Prag nach Wien bzw. weiter nach Budapest erreichten 2023 eine leicht verbesserte Pünktlichkeit von 64,4 Prozent (2022: 53,7 Prozent). Hauptverspätungsursache war 2023 vor allem die hohe Dichte an Zügen östlich von Prag.

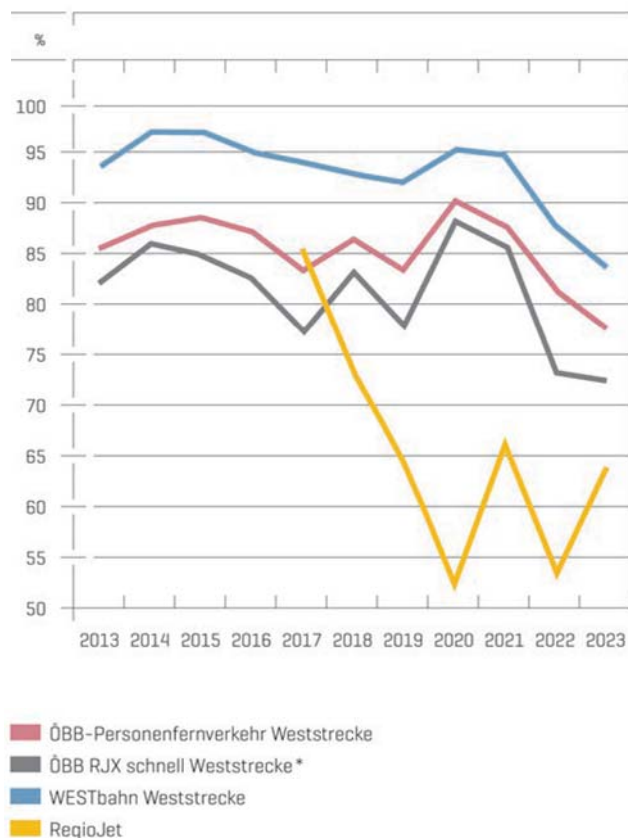


Abb. 3: Vergleich der Pünktlichkeit der Bahnunternehmen auf der Weststrecke von 2013 bis 2023 bzw. des RegioJets [Messung der Verspätungen ab fünf Minuten 29 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG.

* 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 ihre Fracht warten, wenn diese per Frachtschiff angeliefert wird. Im Güterverkehr lag die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2023 bei 72,2 Prozent. Als Grenzwert, ab dem ein Zug als verspätet gilt, wurden 30 Minuten festgelegt.

Die Rail Cargo Austria (RCA), der Marktführer im Schienengüterverkehrssektor in Österreich, war 2023 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 durchschnittlich insgesamt 78,4 Prozent pünktlicher als ihre Mitbewerber. Diese führten deutlich mehr Ad-hoc-Verkehre durch. Differenziert nach Zugarten waren die Einzelwagenverkehre der RCA mit 84,0 Prozent pünktlicher als die Ganzzugverkehre (wie Kohle-, Koks- oder Erzzüge) mit einer Pünktlichkeit von 56,5 Prozent. Innerhalb der Kategorie der Ganzzugverkehre schnitten die Rollende Landstraße (RoLa) mit 66,5 Prozent und der kombinierte Wagenladungsverkehr mit 46,8 Prozent Pünktlichkeit ab.

VERSPÄTUNGSURSACHEN

Im gesamten Personenverkehr gingen im Berichtsjahr 32 Prozent (2022: 27 Prozent) aller Verspätungen auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) selbst zurück, etwa durch Defekte an Fahrzeugen, wie Traktionsstörungen, Probleme bei der Bereitstellung von Garnituren und erhöhten Fahrgastwechsel. Der Infrastrukturbetreiber verursachte mit 22 Prozent die zweitmeisten Verspätungen. Ursachen dafür können Weichen- und Signalstörungen oder Stellwerksprobleme sein. Zu diesen Anlagenstörungen kamen noch Verspätungen aufgrund von Wartungs-, Inspektions- oder Erneuerungsarbeiten an Infrastrukturanlagen hinzu. Insgesamt gingen die vom Infrastrukturbetreiber verursachten Verspätungen im Jahr 2023 abermals zurück (2022: 25 Prozent).

Nachbarbahnen verursachten weitere 19 Prozent der Verspätungen im Personenverkehr. Unpünktlichkeit kann aber auch

durch externe Einflüsse wie betriebsfremde Personen im Gleisbereich, Unwetter oder Rettungseinsätze hervorgerufen werden – dieser Faktor lag im Personenverkehr 2023 bei zwölf Prozent. Schlussendlich waren 15 Prozent der Verspätungen nicht eindeutig zuordenbar.

Im Personenfernverkehr waren 2023 Verspätungen bei den Nachbarbahnen im Ausland die Hauptursache (36 Prozent) für Verspätungen, gefolgt von selbst verursachten Verspätungen mit 30 Prozent und Verspätungen durch Infrastrukturabweichungen mit 16 Prozent.

Im Güterverkehr waren die Eisenbahnverkehrsunternehmen 2023 für 40 Prozent aller Verspätungen selbst verantwortlich, weitere 40 Prozent entstanden durch europäische Nachbarbahnen. Sieben Prozent aller letztjährigen Verspätungen im Güterverkehr verursachte der Infrastrukturbetreiber. Die externen Ursachen bewegten sich im minimalen Bereich.

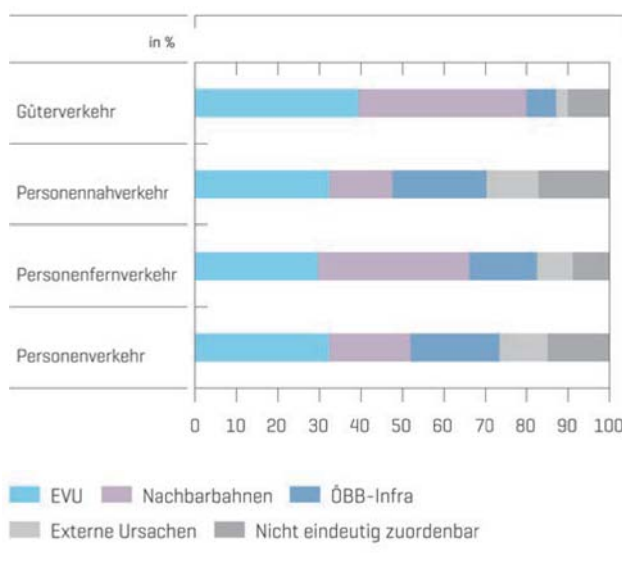


Abb. 4: Verspätungsursachen nach Verkehrsart 2023 [Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden im Personenverkehr und 30 Minuten im Güterverkehr]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG.

HERAUSFORDERUNGEN IM GRENZVERKEHR

Über insgesamt 13 Grenzübergänge werden internationale Fernverkehre von und nach Österreich geführt. 2023 zeigte sich abermals eine Verschlechterung bei der Pünktlichkeit der vom Ausland übergebenen Züge. So erreichte beispielsweise nicht einmal jeder zweite aus Nürnberg kommende Personenzug (40,9 Prozent) pünktlich den Grenzübergang Passau. Der Grenzübergang Lindau wies von München aus eine Pünktlichkeit von 42,8 Prozent auf. Die durchschnittliche Verspätung dieser Züge betrug rund zehn bis 19 Minuten. Kein einziger Grenzübergang von Deutschland aus erreichte 2023 eine Pünktlichkeit über 71 Prozent.

Des Weiteren verzeichneten die Grenzübergänge Spielfeld-Straß, Jesenice (beide Slowenien) und Bratislava-Petržalka (Slowakei) bei der Einreise eine Pünktlichkeit von weniger als 46 Prozent. Einmal mehr waren 2023 die pünktlichsten Grenzübergänge mit einer Pünktlichkeit von mehr als 85 Prozent jene von der Schweiz (Buchs und St. Margrethen) nach Österreich.

Auffallend ist abermals, dass sich die Pünktlichkeit bei der Ausreise aus Österreich überwiegend besser darstellt als bei der Einreise. Eine sichtbare Ausnahme bildet der Grenzübergang über Liechtenstein in die Schweiz, dort waren die einreisenden Züge wesentlich pünktlicher. Die Grenzübergänge Salzburg und Kufstein (jeweils Deutschland) haben zweierlei

Bedeutung – einerseits im Fernverkehr Richtung 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 möglich.

Die Auswertungen zeigen für den Korridor in Kufstein eine geringere Pünktlichkeit bezüglich der an der Grenze nach Österreich übergebenen Korridorzüge. So erreichten 2023 beispielsweise die Fernverkehrszüge von Vorarlberg nach Wien bei Kufstein die Grenze nach Deutschland noch mit einer Pünktlichkeit von 83,1 Prozent. Nach einer Fahrzeit von rund 70 Minuten durch Bayern wurden diese Züge in Salzburg allerdings nur mehr mit einer Pünktlichkeit von 62,1 Prozent nach Österreich übergeben. Im Jahr 2022 betrug dieser Wert noch 65,7 Prozent.

Im Gegensatz dazu konnte der österreichische Infrastrukturbetreiber die Pünktlichkeit der Fernverkehrszüge von Italien nach München verbessern. So passierten aus Italien kommende Züge im Jahr 2023 die Grenze am Brenner mit einer Pünktlichkeit von 54,7 Prozent (2022: 55,3 Prozent) und erreichten rund 80 Minuten später die deutsche Grenze bei Kufstein mit einer Pünktlichkeit von 71,4 Prozent (2021: 71,3 Prozent).

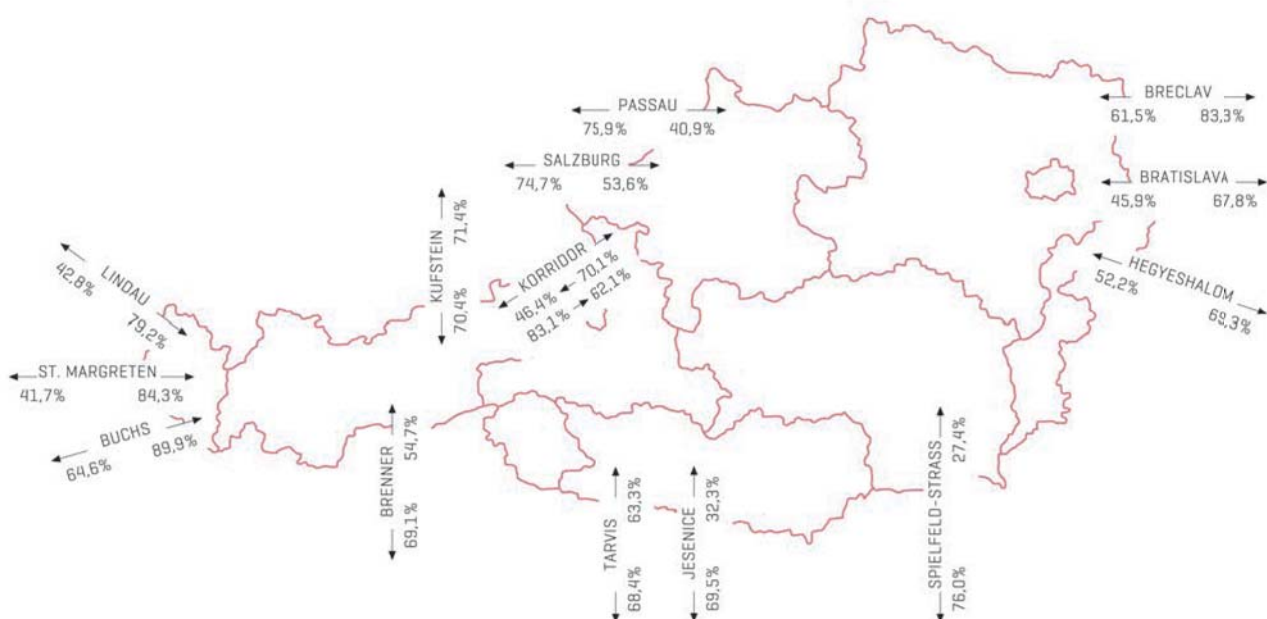


Abb. 5: Pünktlichkeit des gesamten Personenfernverkehrs bei der Grenzübergabe 2023 [Messung der österreichischen Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG.

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 vom Infrastrukturbetreiber erhoben und den jeweiligen Verspätungsursachen zugewiesen.

Berücksichtigt werden dabei Verspätungen von mehr als zehn Minuten im Personenverkehr und mehr als 60 Minuten im Güterverkehr. Diese Abweichungen werden auf Basis der technischen Norm UIC 450-2¹ kodiert, wodurch die jeweilige Verspätung dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem Infrastrukturbetreiber oder als neutrale Ursache zugeordnet werden kann. Die Zusecheidung der Verspätungsursache erfolgt allerdings einseitig durch den Infrastrukturbetreiber.

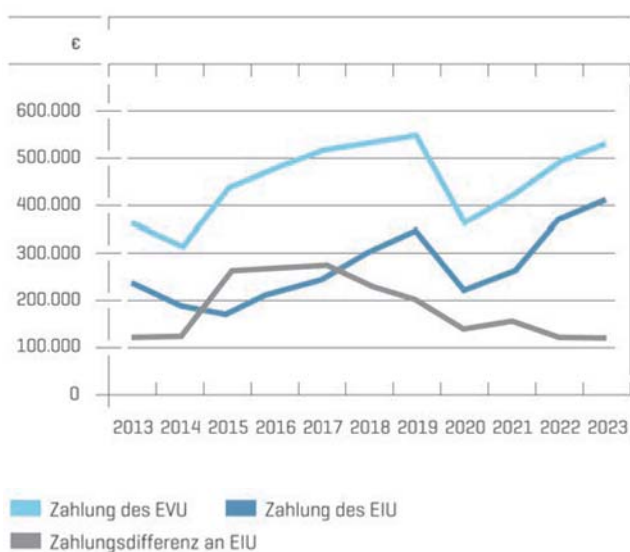


Abb. 6: Zahlungen aus dem Performance Regime für die Jahre 2013–2023. Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG.

Im Jahr 2023 verursachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit 765.928 Minuten (rund 12.800 Stunden) mehr Verspätungen als der Infrastrukturbetreiber mit 592.899 Minuten (rund 9.900 Stunden).

Durch das Verkehrsaufkommen sanken gegenüber dem Vorjahr die Verspätungsminuten beim Infrastrukturbetreiber um zwei Prozent. Hingegen gab es mit einem Prozent zusätzlicher Verspätungsminuten seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen eine marginale Steigerung. Das Entgelt betrug im Berichtsjahr 68,72 Cent je Verspätungsminute und spiegelt die Betriebserschwerungskosten nur minimal wider.

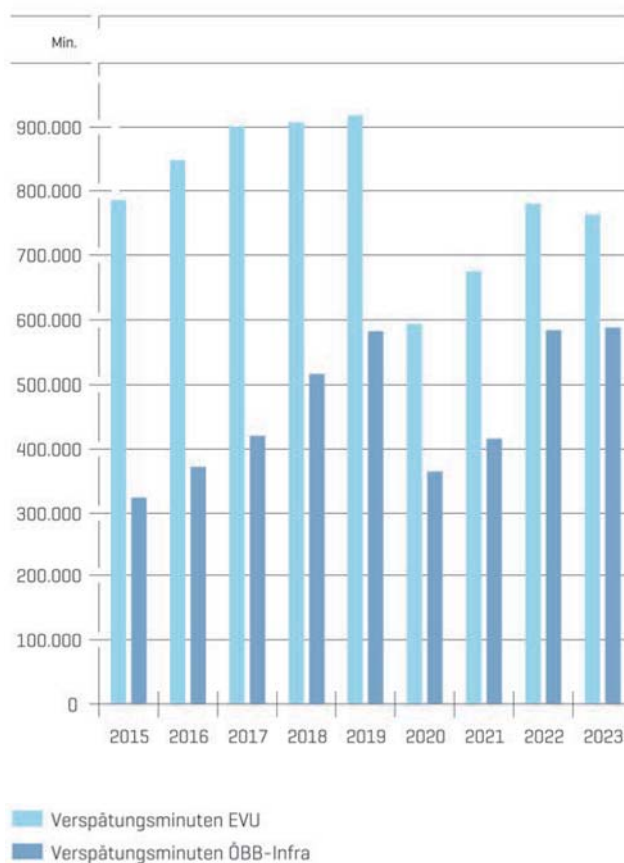


Abb. 7: Abgerechnete Verspätungsminuten aus dem Performance Regime für die ausgewählten Jahre 2015–2023. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

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

Serviceeinrichtungen und Anschlussbahnen

SERVICEEINRICHTUNGEN

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

Art der Serviceeinrichtung	Anzahl	davon ÖBB-Konzern
Verkehrsstationen	1.415	1.026
Vorheizanlagen	43	43
Wasch- und Reinigungsanlagen	11	7
Entsorgungsstandorte	38	38
Eisschutzanlagen	1	1
Autoreisezuganlagen	5	5
Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme	34	27
Ladestellen	433	394
Mattengleise	111	111
Verschubbahnhöfe	100	96
Güterterminals	15	7
Instandhaltungseinrichtungen	49	24
Häfen	5	0

Tabelle 1: Art und Anzahl der Serviceeinrichtungen (insgesamt und ÖBB-Konzern) 2023. Quelle: Schienen-Control.

Beinahe alle in Tabelle 1 angeführten Serviceeinrichtungen wurden 2023 von Eisenbahnunternehmen betrieben, acht Güterterminals von anderen Unternehmen. Die ÖBB-Infrastruktur war im Vorjahr Betreiberin von sieben Güterterminals mit den Standorten Wien Süd, St. Michael, Villach, Wels,

Wörgl, Wolfurt und Brennersee. Davon sind vier Terminals für die Be- und Entladung der Rollenden Landstraße geeignet. Im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Strecke Linz-Wels soll das Terminal Wels ausgebaut werden. Die von den sonstigen Unternehmen bewirtschafteten Güterterminals befinden sich in Graz (Cargo Center Graz), Enns, Salzburg Liefering, Krems an der Donau, Linz Stadthafen, Hafen Freudenau, Bludenz, Hall in Tirol und Kapfenberg.

1.038 Personenbahnhöfe und -haltestellen betrieb die ÖBB-Infrastruktur im Jahr 2023, der Rest entfiel auf sonstige Infrastrukturbetreiber. Im Rahmen der Bahnhofsoffensive sowie des kontinuierlichen Ausbaus der Infrastruktur wurden u. a. die Verkehrsstationen Tullnerbach-Pressbaum, Summerau, Baumgarten-berg und Wien Franz-Josefs-Bahnhof modernisiert. Zwischen Klagenfurt und Wolfsberg wurden im Zuge der neuen Koralmbahn die Verkehrsstationen Kühnsdorf-Klopeinersee, Wiederndorf-Aich und St. Paul im Lavanttal neu errichtet. Die Verkehrsstationen Tainach-Stein, Völkermarkt-Kühnsdorf, Aich im Jauntal, Granitztal und St. Paul Bad wurden hingegen 2023 im ÖBB-Netz nicht mehr bedient. Die Stationen Flugschanze Kulm und Spielberg bei Knittelfeld werden nur im Rahmen von Großveranstaltungen angeboten. In 65 Stationen der ÖBB-Infra ist die Bestellung eines Bedarfshaltes nicht möglich.

Die 43 vorhandenen Vorheizanlagen dienen der Heizung und Klimatisierung von Personenwagen, wobei jede Vorheizanlage mehrere Heizständer aufweist. Bei den Außenreinigungsanlagen – auch Wagenwaschanlagen genannt – werden in allen elf Standorten die Seiten-, Front- und Schürzenflächen sowie die Dachschrägen von Personenwagen gereinigt. In der Wagenwaschanlage Linz können ebenso wie in Villach und Graz Graffitiflächen entfernt werden. In Wien Hauptbahnhof stehen zwei baugleiche Waschanlagen nebeneinander. Die WESTbahn betreibt die Anlage am Wiener Westbahnhof, in der auch Fahrzeuge der ÖBB-Personenverkehr gereinigt werden.

Österreichweit sind fünf Autoreisezuganlagen zur Verladung von Autos und Motorrädern in Betrieb, wobei in Villach zwei getrennte Anlagen bestehen. Insgesamt stehen 15 Gleise mit einer Ladelänge zwischen 118 und 521 Metern zur Verfügung.

2023 waren in Summe 433 Ladestellen im Netz der ÖBB-Infrastruktur verfügbar. Dies stellt eine Reduktion um 72 Ladestellen im Vergleich zum Vorjahr dar. Nicht mehr zugänglich waren beispielsweise jene in Gaisbach-Wartberg, Wels Lokalbahn, St. Georgen an der Gusen und Wolkersdorf. Von den 106 Verschubbahnhöfen gehören 96 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. Als Sicherheitseinrichtung dienen 296 Heißläufermessanlagen im ÖBB-Netz, die zu heiße Räder detektieren, womit der Zug unverzüglich im nächsten Bahnhof angehalten werden kann. Durch eine übermäßige Erwärmung eines Radsatzlagers eines Wagens kann es zu einem Achsbruch kommen, der in weiterer Folge zu einer Entgleisung des Waggon führen kann.

LANGFRISTIGER RÜCKGANG DES TREIBSTOFFVERBRAUCHS

2023 betrieb die ÖBB-Produktion 27 Tankstellen. Eine Erhebung des Treibstoffverbrauchs zeigt für das letzte Jahr einen um neun Prozent geringeren Verbrauch, der wesentlich durch Elektrifizierungen erreicht wurde.

Wurden 2008 noch 51,5 Millionen Liter Dieselöl abgegeben, war die verbrauchte Menge 15 Jahre später um etwa 45 Prozent niedriger (28,6 Millionen Liter). Neben der ÖBB-Produktion betreiben auch noch die Graz-Köflacher Bahn und die Steiermärkischen Landesbahnen für ihre Streckennetze Tankstellen; auch einzelne Anschlussbahnen wie die voestalpine verfügen über solche.

24 der 49 Instandhaltungseinrichtungen (hier erfolgen die Wartung und die Ausbesserung von Schienenfahrzeugen) hatte im Berichtsjahr die ÖBB-Train Tech (vormals ÖBB-Technische Service) inne, der Rest entfiel auf andere Eisenbahnunternehmen. Leichte Instandsetzungsarbeiten werden bei der ÖBB-Technische Services an 19 Standorten, schwere Instandsetzungsarbeiten an fünf Standorten angeboten – teils rund um Uhr. Wieder in Betrieb genommen wurde die Werkstatt in Wien Franz-Josefs-Bahnhof, die Nahverkehrsfahrzeuge wartet. Neu errichtet und in Betrieb genommen wurde eine Werkstatt für die neuen Nightjet-Garnituren der ÖBB-PV in Wien Simmering. Circa 100 Mattengleise ermöglichen österreichweit Kraftfahrzeugen die Zufahrt auf Gleisanlagen, wodurch die Verkehrsflächen von beiden Verkehrsträgern, Schiene und Straße, genutzt werden können.

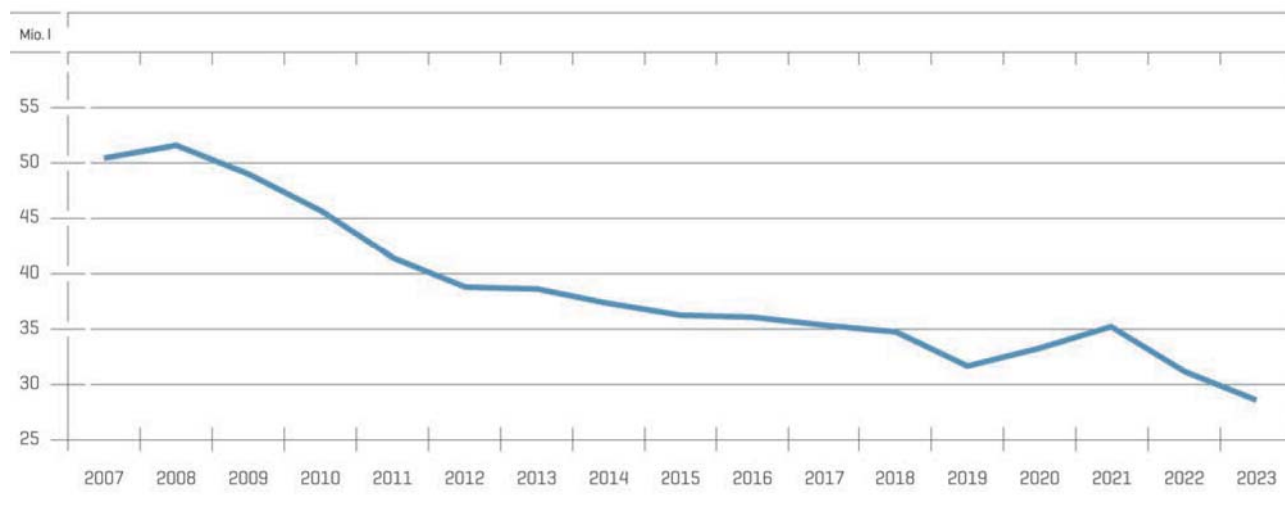


Abb. 1: An den Tankstellen der ÖBB-Produktion abgegebene Menge an Dieselöl 2007–2023 in Millionen Liter.

Quelle: ÖBB-Produktion, Schienen-Control.

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

Seit 1. Juni 2019 gilt die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177. Sie führt u. a. die Pflichten für die Betreiber von Serviceeinrichtungen näher aus, die in Anhang II Z 2–4 der Richtlinie 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 die Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen auf der Website der Schienen-Control. Per Bescheid wurden in weiterer Folge drei regional tätigen Betreibern von Serviceeinrichtungen Ausnahmen gewährt.

Im Rahmen der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), der Plattform der unabhängigen europäischen Eisenbahn-Regulierungsbehörden, befasste sich die Arbeitsgruppe „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ mit diesem Thema. Sie erfasste und kategorisierte alle in den Mitgliedsländern gestellten Anträge des Jahres 2023.

ANSCHLUSSBAHNEN

Das Ziel der österreichischen Verkehrspolitik ist es, Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Anschlussbahnen – Gleise, die direkt z. B. zu den Produktionshallen der Unternehmen führen – kommt dabei eine wesentliche Bedeutung zu.

Gemäß § 7 EisbG (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

2023 konnten vom Netz der ÖBB-Infrastruktur aus 941 (+15 im Vergleich zu 2022) Anschlussbahnen erreicht werden, 272 davon als Nebenanschlussbahnen. Dabei handelt es sich um Anschlussbahnen, die nicht direkt an die Gleise der ÖBB-Infrastruktur anschließen, sondern über eine andere Anschlussbahn („verästelte Anschlussbahn“) damit verbunden sind. 2023 waren mit 31 Anschlussbahnen um eine Anschlussbahn weniger als im Vorjahr gesperrt, alle anderen in Betrieb.

26 Prozent aller in Betrieb befindlichen Anschlussbahnen befanden sich 2023 in Niederösterreich, 22 Prozent in Oberösterreich und 15 Prozent in der Steiermark. Mit einem Prozent aller Anschlussbahnen hatte das Burgenland den niedrigsten Anteil aller Bundesländer. Die im Südburgenland befindliche Anschlussbahn Heiligenkreuz ist außerdem die einzige Anschlussbahn Österreichs, die nur aus dem Ausland (Ungarn) erreichbar ist.

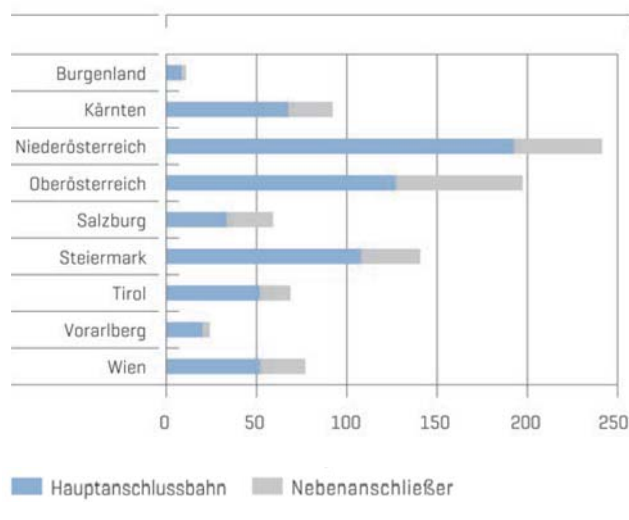


Abb. 2: 2023 in Betrieb befindliche Anschlussbahnen in Österreich nach Bundesland. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.

Vom Bahnhof Linz Stadthafen ausgehend gab es im Vorjahr bediente 20 Anschlussbahnen – kein anderer Bahnhof in Österreich hat eine derart große Anzahl an Anschlüssen. Linz Wegscheid verfügte 2023 über 18 und Laxenburg-Biedermannsdorf über 15 Anschlussbahnanschlüsse.

RÜCKGANG DES AUFKOMMENS

Mit 1,14 Millionen (2022: 1,29 Millionen) Wagen wurden 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund elf Prozent weniger Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt.

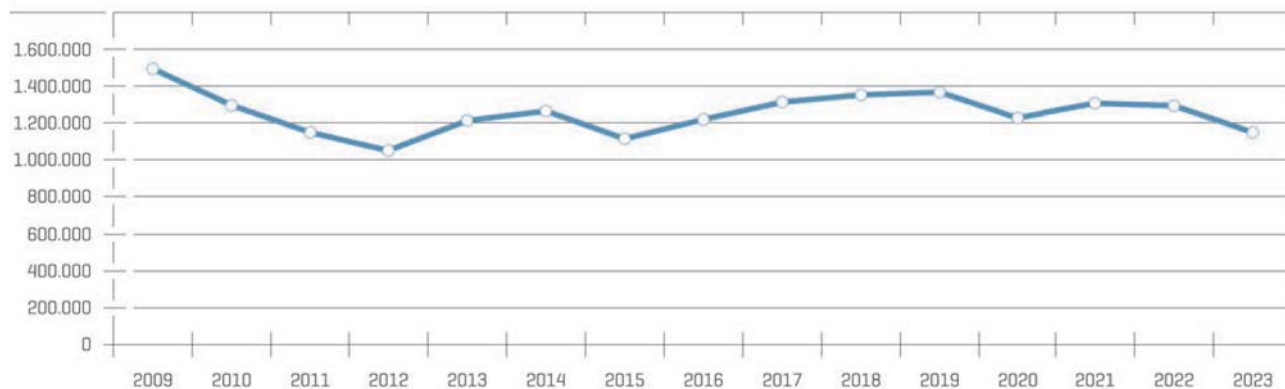


Abb. 3: Gesamtaufkommen [beigestellte Wagen] in den österreichischen Anschlussbahnen 2009–2023. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.

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

Anschlussbahn	ÖBB-Verkehrsstation	Beigestellte Wagen 2023
voestalpine Linz	Linz	über 150.000
voestalpine Stahl Donawitz GmbH	Leoben-Donawitz	bis 50.000
EHG Ennshafen Ges.m.b.H.	Enns	bis 50.000
Linz Service GmbH	Linz Stadthafen	bis 50.000
Sappi Austria Produktions-GmbH & Co. KG	Gratwein-Gratkorn	bis 40.000
OMV Refining & Marketing GmbH	Lobau	bis 40.000

Tabelle 2: Ausgewählte Anschlussbahnen mit starkem Aufkommen 2023. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.

18 Anschlussbahnen, darunter u. a. die voestalpine (Linz bzw. Donawitz), der Ennshafen, die Linz Service GmbH und Sappi Austria, sorgten im Jahr 2023 für die Hälfte des gesamten österreichischen Anschlussbahnaufkommens. Sieben Anschlussbahnen erbrachten ein Drittel des Gesamtaufkommens, wobei vier dieser Bahnen in Oberösterreich und weitere zwei in der Steiermark liegen.

Aufkommensstärkste Anschlussbahn war wie in den Jahren zuvor die voestalpine Linz, gefolgt von der Linz Service GmbH, der voestalpine Donawitz und dem Ennshafen. Aufkommensstärkster Nebenschließer war die EVN-Abfallverwertung Niederösterreich, die in Moosbierbaum anschleißt. 2023 wurden Verträge zu Anschlussbahnen in Feuerwerkanstalt, Wolfsberg, Spratzern, Vils, Linz Wegscheid, Haiding und Braunau am Inn neu abgeschlossen.

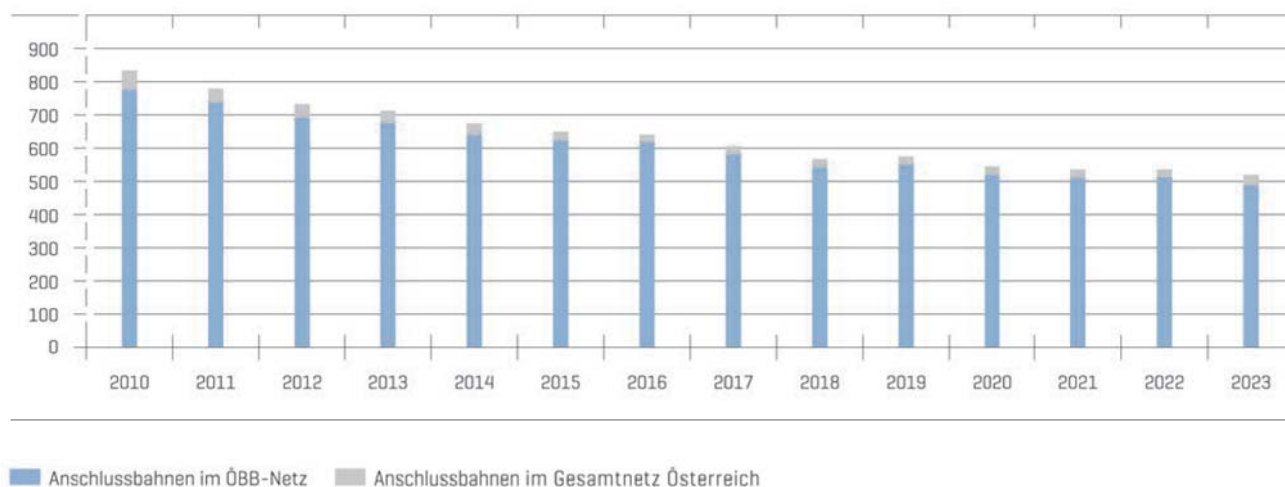


Abb. 4: Bediente Anschlussbahnen im ÖBB-Netz und insgesamt in Österreich 2010–2023.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.

ANZAHL DER BEDIENTEN ANSCHLUSSBAHNEN

Im Jahr 2023 stagnierte die Anzahl der tatsächlich bedienten Anschlussbahnen. Insgesamt wurden 524 Anschlussbahnen im gesamten österreichischen Eisenbahnnetz bedient, im Jahr 2020 waren es mit 547 noch einige mehr.

443 Anschlussbahnen, die an die ÖBB-Infrastruktur anschließen, hatten im Jahr 2023 keinen Wagenumschlag – dies sind 27 mehr als im Vorjahr. Weitere 39 Anschlussbahnen hatten ein Aufkommen von jeweils zehn oder weniger Wagen und weitere 35 Anschlussbahnen verzeichneten lediglich einen Umschlag von jeweils maximal 20 Wagen.

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

ÄNDERUNG DER VERORDNUNG DER BUNDESMINISTERIN FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, ENERGIE, MOBILITÄT, INNOVATION UND TECHNOLOGIE ÜBER DIE SITZUNGSGELDER DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

Auf Grundlage des § 85 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl I Nr. 231/2021, wurde im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Sitzungsgelder der Schienen-Control Kommission (SchiCKomm-Sitzungsgeldverordnung 2023), BGBl II Nr. 301/2023 per 9.10.2023 erlassen und trat mit selbem Datum die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sitzungsgelder der Schienen-Control Kommission (SchiCKomm-Sitzungsgeldverordnung 2012), BGBl II Nr. 108/2012 außer Kraft. Die Verordnung regelt die Sitzungsgelder der Mitglieder der Schienen-Control Kommission. Da die Sitzungsgelder seit 2012 nicht angepasst wurden, war die nunmehr erfolgte Erhöhung notwendig geworden.

ÄNDERUNG DER EISENBAHNKREUZUNGS-VERORDNUNG 2012 DURCH DIE BUNDESMINISTERIN FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, ENERGIE, MOBILITÄT, INNOVATION UND TECHNOLOGIE

Auf Grundlage des § 49 Abs 1 und 3 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl I Nr. 231/2021, änderte die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie umfassend die Verordnung über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV). Mit der Verordnung wurde festgelegt, in welcher Weise Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der Technik einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an weiterbelassen werden dürfen. Darüber hinaus wurde darin das Verhalten bei Annäherung an Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen geregelt.

Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich

Nachfolgend ein Überblick über wichtige europäische Richtlinien und Verordnungen. Eine umfangreiche Auflistung europäischer Rechtsvorschriften und weitere interessante Informationen zum europäischen Eisenbahnverkehr sind u. a. auf der folgenden Website der Europäischen Union verfügbar:

<https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/32.html?expand=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] 2016/797/EU IDF RL [EU] 2020/700

Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.

RL [EU] 2016/798/EU IDF RL [EU] 2020/700

Richtlinie über Eisenbahnsicherheit.

„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 [EU] 2022/2586

FÜR UMWELTFREUNDLICHEN VERKEHR

Verordnung über die Anwendung der Artikel 93, 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf bestimmte Gruppen staatlicher Beihilfen im Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr.

VO [EU] 1299/2014 IDF VO [EU] 2023/1694

Verordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Infrastruktur des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.

VO [EU] 1300/2014 IDF VO [EU] 2023/1694

Verordnung zu den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Europäischen Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

VO [EU] 1301/2014 IDF VO [EU] 2023/1694

Verordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union

VO [EU] 2021/782

Neufassung der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

VO [EU] 2020/1429 IDF VO [EU] 2022/1036

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

VO [EU] 2020/698

Verordnung zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen im Hinblick auf den COVID-19-Ausbruch hinsichtlich der Erneuerung oder Verlängerung bestimmter Bescheinigungen, Lizenzen und Genehmigungen und der Verschiebung bestimmter regelmäßiger Kontrollen und Weiterbildungen in bestimmten Bereichen des Verkehrsrechts.

VO [EU] 2018/643

Verordnung über die Statistik des Eisenbahnverkehrs.

VO [EU] 1305/2014 IDF VO [EU] 2021/541

Verordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 62/2006.

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

Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

VO [EU] 454/2011 IDF DVO [EU] 2019/775

Verordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems.

VO [EU] 321/2013 IDF DVO [EU] 2023/1694

Verordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Entscheidung 2006/861/EG der Kommission.

VO [EU] 1302/2014 IDF DVO [EU] 2023/1694

Verordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.

VO [EU] 1304/2014 IDF DVO [EU] 2023/1694

Verordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und der Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU.

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 2007/59/EG IDF VO (EU) 2019/554

Richtlinie über die Zertifizierung von Personal zur Führung von Triebfahrzeugen, das Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führt.

RL 2005/47/EG

Richtlinie über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr im Eisenbahnsektor.

DVO (EU) 2019/773 IDF DVO (EU) 2021/2238

Durchführungsverordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU.

DVO (EU) 2019/777 IDF DVO (EU) 2023/1694

Durchführungsverordnung zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister.

DVO (EU) 2019/250 IDF DVO (EU) 2020/779

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) 2018/1795

Durchführungsverordnung zur Festlegung des Verfahrens und der Kriterien für die Durchführung der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2012/34/EU.

DVO (EU) 2018/763 IDF DVO (EU) 2020/777

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

DVO (EU) 2017/2177 IDF BERICHTIGUNG, ABL L 065 VOM 25.02.2021, 87 (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 Schienenverkehrsmarktes.

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) 2015/171

Durchführungsverordnung über bestimmte Aspekte des Verfahrens der Genehmigung von Eisenbahnunternehmen.

Urteile des Europäischen Gerichtshofs in Vorabentscheidungsverfahren

AUFSCHLÄGE ZUM WEGEENTGELT

Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen beantragte bei der Schienen-Control Kommission, für die Fahrplanjahre 2018 und 2019 Aufschläge zum Entgelt gemäß Art 32 Abs 1 Richtlinie 2012/34/EU¹ bzw. § 67d Eisenbahngesetz (EisbG) 1957 erheben zu dürfen. Mit Bescheid vom 17. Dezember 2020 genehmigte die Schienen-Control Kommission den Antrag eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens für solche Aufschläge. Gegen den Bescheid erhoben sowohl das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Bescheidbeschwerde gemäß Art 130 Abs 1 Z 1, Art 131 Abs 2, Art 132 Abs 1 Z 1 B-VG iVm § 84 Abs 4 EisbG an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG).

Dieses legte dem Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) mit Beschluss vom 21. August 2023 folgende Fragen nach Artikel 267 AEUV vorab zur Entscheidung vor:²

1. Ist das Unionsrecht, insbesondere Art 32 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (kurz: RL 2012/34/EU) dahin auszulegen, dass eine Genehmigung der Marktaufschläge durch den Mitgliedstaat ex-ante vor Beginn (oder zumindest vor Ablauf) der betroffenen Netzfahrplanperiode, für welche die Marktaufschläge beantragt wurden, zu erfolgen hat; oder kann der Mitgliedstaat die Genehmigung der Marktaufschläge auch ex-post nach Ablauf der betroffenen Netzfahrplanperiode (gegebenenfalls Jahre später) genehmigen? Ist unter einer Genehmigung der Marktaufschläge durch den Mitgliedstaat im Sinne des Art 32 der Richtlinie 2012/34/EU eine rechtskräftige Genehmigung zu verstehen?

2. Ist das Unionsrecht, insbesondere Art 32 Abs 1 und Abs 6 in Verbindung mit Art 27 Abs 4 der Richtlinie 2012/34/EU dahin auszulegen, dass – in zeitlicher Abfolge – die Marktaufschläge (bei Änderung wesentlicher Bestandteile) zuerst in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (gegebenenfalls unter Genehmigungsvorbehalt) zu veröffentlichen und erst nach ihrer Veröffentlichung durch den Mitgliedstaat zu genehmigen sind? Liegt eine Änderung wesentlicher Bestandteile nach Art 32 Abs 6 der Richtlinie 2012/34/EU bereits vor, wenn „lediglich“ die Höhe der Marktaufschläge in Relation zur Netzfahrplanperiode des Vorjahres geändert wird?

3. (Bei Bejahung von Frage 2 erster Satz:) Ist das Unionsrecht, insbesondere Art 32 Abs 1 und Abs 6 in Verbindung mit Art 27 Abs 2 und Abs 4 der Richtlinie 2012/34/EU in Verbindung mit Anhang IV. Rz 2 der Richtlinie 2012/34/EU – gelesen im Lichte des Transparenzgebots und der Planungssicherheit des Erwägungsgrundes 34 der Richtlinie 2012/34/EU – dahin auszulegen, dass Marktaufschläge vom Mitgliedstaat nicht genehmigt werden dürfen, wenn die Höhe der Marktaufschläge selbst nicht in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen für die betroffene Netzfahrplanperiode (für die diese Marktaufschläge zur Genehmigung beantragt wurden) veröffentlicht wurden? Vielmehr in diesen Schienennetz-Nutzungsbedingungen nur ein Gesamtentgelt pro gefahrenen Zugkilometer (als Summe der Entgelte für die direkt durch den Zugbetrieb angefallenen Kosten nach Art 31 Abs 3 der Richtlinie 2012/34/EU und der Marktaufschläge nach Art 32 der Richtlinie 2012/34/EU) für jedes Marktsegment veröffentlicht wurde; die Eisenbahnunternehmen somit aus diesen Schienennetz-Nutzungsbedingungen weder die Entgelte für die „direkten Kosten“ (im Sinne des Art 31

¹ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

² Die Fragen werden wörtlich aus dem Beschluss des BVwG zitiert.

Abs 3 der Richtlinie 2012/34/EU in Verbindung mit Art 2 Ziffer 1 der Durchführungsverordnung [EU] 2015/909 der Kommission vom 12. Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen [kurz: Durchführungsverordnung 2015/909/EU]) noch die Marktaufschläge nach Art 32 der RL 2012/34/EU, je Marktsegment, in Erfahrung bringen konnten.

4. (Bei Bejahung von Frage 2 erster Satz:) Ist das Unionsrecht, insbesondere Art 32 Abs 1 und Abs 6 in Verbindung mit Art 27 Abs 4 der Richtlinie 2012/34/EU – gelesen im Lichte des Transparenzgebots und der Planungssicherheit des Erwägungsgrundes 34 der Richtlinie 2012/34/EU – dahin auszulegen, dass die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen für die betroffene Netzfahrplanperiode veröffentlichten Marktaufschläge Bindungswirkung für die Genehmigung durch den Mitgliedstaat entfalten? Resultiert aus dieser Bindungswirkung, dass der Mitgliedstaat keine höheren Marktaufschläge je Marktsegment genehmigen darf, als in den zugehörigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht wurden? Oder besteht nur insoweit eine Bindungswirkung, als die genehmigten Gesamtentgelte (das sind die Entgelte für die „direkten Kosten“ nach Art 31 Abs 3 der Richtlinie 2012/34/EU in Verbindung mit Art 2 Ziffer 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 zuzüglich Marktaufschläge nach Art 32 der Richtlinie 2012/34/EU) nicht höher als in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht sein dürfen, die Marktaufschläge selbst hingegen schon höher als in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht genehmigt werden dürfen? Ist auch eine höhenmäßige Bindungswirkung des an den Mitgliedstaat ursprünglich gestellten Genehmigungsantrages hinsichtlich der Marktaufschläge gegeben, falls ja, in welcher Richtung (keine Erhöhung, keine Senkung mehr zulässig)? Gibt es eine andere Form der Bindungswirkung?

5. Ist das Unionsrecht, insbesondere Art 32 Abs 1 der Richtlinie 2012/34/EU dahin auszulegen, dass zur Bestimmung der grundsätzlichen Zulässigkeit von Marktaufschlägen (abseits der zu prüfenden Marktragefähigkeit) – also zum Zwecke der vollen Deckung der Kosten des Infrastrukturbetreibers – nicht von einem dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber durch den Mitgliedstaat vorgegebenen zu erzielenden Gesamterlös („Erlösziel“), bestehend aus der

Summe der Entgelte für die direkt durch den Zugbetrieb angefallenen Kosten nach Art 31 Abs 3 der Richtlinie 2012/34/EU und der Marktaufschläge nach Art 32 Abs 1 der Richtlinie 2012/34/EU, auszugehen ist; sondern die Kosten zur vollen Deckung zu ermitteln und festzustellen sind, um auf deren Boden beurteilen zu können, ob und in welcher Höhe gegebenenfalls Marktaufschläge genehmigt werden können? Sind bei dieser Bestimmung der grundsätzlichen Zulässigkeit von Marktaufschlägen (abseits der zu prüfenden Marktragefähigkeit) auch staatliche Zuschüsse des Mitgliedstaates an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu berücksichtigen; falls ja, in welcher Form hat dies zu geschehen? Sind diese staatlichen Zuschüsse gegebenenfalls von den benötigten Kosten zur vollen Deckung (neben den Entgelten für die direkt durch den Zugbetrieb anfallenden Kosten) abzuziehen? Ist in diesem Zusammenhang das Unionsrecht, insbesondere Art 32 Abs 1 in Verbindung mit Artikel 8 Abs 4 der Richtlinie 2012/34/EU dahin auszulegen, dass der Mitgliedstaat neben den Entgelten für die direkt durch den Zugbetrieb anfallenden Kosten und allenfalls zu berücksichtigenden staatlichen Zuschüssen – alle weiteren Gewinne des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten und alle von diesem aus privater Quelle erhaltenen nicht rückzahlbaren Zuschüsse – zu bestimmen und in die Beurteilung der Frage der Zulässigkeit von Marktaufschlägen einzubeziehen hat; falls ja, in welcher Form hat dies zu geschehen, gegebenenfalls gleichermaßen durch deren Abzug von den benötigten Kosten zur vollen Deckung? Sind weitere vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingehobene Entgelte – wie Entgelte für die Nutzung von Personenbahnsteigen („Stationsentgelte“) und Entgelte für die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom – sowie weitere betriebswirtschaftliche Positionen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in diese Beurteilung miteinzubeziehen?

Das Vorabentscheidungsersuchen des BVwG, das beim EuGH unter der Nummer Rechtssache C-538/23 geführt wird, wurde von der Kanzlei des Gerichtshofes gemäß Art 23 der Satzung des EuGH den in Art 96 Abs 1 der Verfahrensordnung des Gerichtshofes genannten Beteiligten zugestellt, die binnen einer Frist von zwei Monaten Schriftsätze oder schriftliche Erklärungen abgeben konnten. Eine Entscheidung des Gerichtshofes war bei Redaktionsschluss noch ausständig.

ZUWEISUNG VON FAHRWEGKAPAZITÄT

Mit Urteil vom 28. September 2023 in der Rs C-671/21 hat der EuGH über ein Vorabentscheidungsersuchen des litauischen Obersten Verwaltungsgerichts entschieden. Dieses hatte dem EuGH Fragen zur Auslegung der Art 45, 46 und 47 der RL 2012/34/EU vorgelegt. Die Fragen stellten sich in einem Verfahren betreffend die Ablehnung von Trassenbegehren wegen mangelnder Kapazität. Zwei Güterverkehrsunternehmen hatten zum Teil identische Fahrwegkapazitäten bestellt, wobei im Raum stand, dass die Unternehmen dieselben Frachten befördern wollten, hinsichtlich derer sie im Wettbewerb standen. Der Infrastrukturbetreiber wandte bei seiner Entscheidung über die Trassenbegehren ein im nationalen Recht vorgesehenes Kriterium an, welches Verkehre mit intensiverer Nutzung des Schienennetzes priorisierte.

Art 45 der RL 2012/34/EU regelt die Netzfahrplanerstellung. Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich, so weit wie möglich allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, einschließlich Anträgen auf netzübergreifende Zugtrassen, stattzugeben und allen Sachzwängen, denen die Antragsteller unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihr Geschäft, so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Er darf lediglich in den in Art 47 (überlastete Infrastruktur) und Art 49 (besondere Fahrwege) der RL 2012/34/EU geregelten Fällen speziellen Verkehrsarten im Netzfahrplanerstellung- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen.

Art 46 der RL 2012/34/EU sieht die Durchführung eines Koordinierungsverfahrens vor. Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, bemüht sich der Infrastrukturbetreiber durch Koordinierung der Anträge um eine bestmögliche Erfüllung aller Erfordernisse. Er hat das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht.

Art 47 der RL 2012/34/EU ermöglicht es dem Infrastrukturbetreiber, auf überlasteten Fahrwegen Vorrangskriterien anzuwenden. Die Vorrangskriterien haben dem gesellschaftlichen Nutzen eines Verkehrsdienstes gegenüber anderen Verkehrsdiensten, die hierdurch von der Fahrwegnutzung ausgeschlossen werden, Rechnung zu tragen. Die Mitgliedstaaten können in diesem Rahmen zur Sicherstellung angemessener Verkehrsdienste, insbesondere um gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gerecht zu werden oder um die Entwicklung des inländischen und grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu fördern, unter nicht diskriminierenden Bedingungen die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass diese Dienste bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang erhalten. Die Bedeutung von Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist bei der Festlegung von Vorrangskriterien angemessen zu berücksichtigen.

Das Gericht legte dem EuGH die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vor:

1. Ist Art 47 Abs 4 Unterabs 1 und 2 der RL 2012/34/EU dahin auszulegen, dass er eindeutig die Schaffung einer nationalen gesetzlichen Regelung verbietet, die vorsieht, dass bei überlasteten Fahrwegen zum Zeitpunkt der Zuweisung von Fahrwegkapazität die Intensität der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigt werden kann? Ist es für diese Beurteilung von Bedeutung, ob der Nutzungsgrad der Eisenbahninfrastruktur an die tatsächliche Nutzung dieser Infrastruktur in der Vergangenheit oder an die geplante Nutzung während der Gültigkeitsdauer des betreffenden Fahrplans geknüpft ist? Sind die Bestimmungen der Art 45 und 46 der RL 2012/34/EU, die dem Betreiber der öffentlichen Infrastruktur oder der Stelle, die über die Fahrwegkapazität entscheidet, ein weites Ermessen bei der Koordinierung der beantragten Fahrwegkapazität einräumen, und die Umsetzung dieser Bestimmungen in nationales Recht für diese Beurteilung von Bedeutung? Ist der Umstand, dass Fahrwege in einem bestimmten Fall aufgrund der von zwei oder mehr Eisenbahnunternehmen für die Beförderung derselben Fracht beantragten Fahrwegkapazität als überlastet eingestuft werden, für diese Beurteilung von Bedeutung?
2. Bedeutet die Bestimmung von Art 45 Abs 2 der RL 2012/34/EU, wonach „[d]er Infrastrukturbetreiber ... lediglich in den in Artikel 47 und Artikel 49 geregelten Fällen speziellen Verkehrsarten im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen [darf]“, dass der Infrastrukturbetreiber eine nationale Vorrangregel auch in Fällen anwenden kann, in denen Fahrwege nicht als überlastet eingestuft werden? Inwieweit (anhand welcher Kriterien) muss der Infrastrukturbetreiber, bevor er Fahrwege als überlastet einstuft, auf der Grundlage von Art 47 Abs 1 Satz 1 der RL 2012/34/EU die beantragten Zugtrassen koordinieren und die Antragsteller konsultieren? Hat diese Konsultation der Antragsteller die Beurteilung der Frage zu umfassen, ob zwei oder mehr Antragsteller konkurrierende Anträge für Kapazitäten im Hinblick auf Beförderung derselben Fracht (Güter) gestellt haben?

Der EuGH sprach in seinem Urteil aus, dass die Art der Güter, welche ein Antragsteller zu befördern beabsichtigt, bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität nicht zu berücksichtigen ist. Daher ist der Infrastrukturbetreiber nicht verpflichtet, für die Zwecke der Zuweisung von Fahrwegkapazität zu prüfen, ob mehrere Antragsteller im Hinblick auf die Beförderung derselben Frachten konkurrierende Anträge gestellt haben. Auch für die Beurteilung der Überlastung der Fahrwege ist dieser Umstand unerheblich. Ein auf die geplante Nutzung der Fahrwegkapazität gestütztes Vorrangkriterium ist nur insoweit mit der RL 2012/34/EU vereinbar, als es mit Garantien verbunden wird, die gewährleisten, dass dieses Kriterium nicht zum Nachteil neuer Marktteilnehmer angewandt wird.

Der EuGH beantwortete die Fragen wie folgt:

1. Die Art 45 und 46 der RL 2012/34/EU sind dahin auszulegen, dass der Infrastrukturbetreiber im Rahmen der Netzfahrplanerstellung und des Koordinierungsverfahrens im Sinne dieser Artikel
 - nicht verpflichtet ist zu prüfen, ob mehrere Antragsteller im Hinblick auf die Beförderung derselben Frachten konkurrierende Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität gestellt haben;
 - bestimmte Kriterien, einschließlich solcher, die einen Priorisierungsaspekt beinhalten, heranziehen darf, sofern ihre Anwendung es ermöglicht, dass diese Fahrwegkapazität gerecht und nicht diskriminierend unter Einhaltung des Unionsrechts zugewiesen wird;
 - verpflichtet ist, sich um eine aktive Suche nach einer zufriedenstellenden Lösung zusammen mit den Antragstellern zu bemühen, wenn Unvereinbarkeiten auftreten.
2. Art 47 Abs 3 und 4 der RL 2012/34 ist dahin auszulegen, dass er einer nationalen Regelung entgegensteht, die für die Zwecke der Zuweisung von Fahrwegkapazität im Fall der Überlastung von Fahrwegen die Anwendung eines Vorrangkriteriums vorsieht, das sich auf die geplante Nutzung dieser Fahrwege stützt, es sei denn, dieses Kriterium wird mit Garantien verbunden, die gewährleisten, dass es nicht zum Nachteil neuer Marktteilnehmer angewandt wird.

PRÜFUNG VON ALTENTGELTEN

Mit Urteil vom 7. März 2024 in der Rs C-582/22 hat der EuGH über ein Vorabentscheidungsersuchen des Verwaltungsgerichts Köln entschieden. Dieses hatte dem EuGH Fragen zur Auslegung von Art 56 der RL 2012/34/EU vorgelegt, welche sich in einem Rechtsstreit zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB Netz AG über die Kontrolle der Rechtmäßigkeit von Wegeentgelten stellten.

Art 56 Abs 1, 6 und 9 der RL 2012/34/EU regelt das Recht der Antragsteller, die Regulierungsstelle zu befassen, die Entgeltkontrolle sowie das Treffen von Abhilfemaßnahmen durch die Regulierungsstelle.

Das Verwaltungsgericht Köln legte dem EuGH insbesondere die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vor:

1. Ist Art 56 Abs 1, 6 und 9 der RL 2012/34/EU dahin auszulegen, dass eine Entgeltregelung auch dann tauglicher Beschwerdegegenstand sein kann, wenn der Geltungszeitraum für das zu überprüfende Entgelt bereits abgelaufen ist (Beschwerde gegen ein sogenanntes Altentgelt)?
2. Wenn Frage 1 mit Ja beantwortet wird: Ist Art 56 Abs 1, 6 und 9 der RL 2012/34/EU dahin auszulegen, dass die Regulierungsstelle bei einer Ex-post-Kontrolle von Altentgelten diese mit Ex-tunc-Wirkung für unwirksam erklären kann?
3. Wenn Fragen 1 und 2 mit Ja beantwortet werden: Lässt die Auslegung des Art 56 Abs 1, 6 und 9 der RL 2012/34/EU eine nationale Regelung zu, die eine Möglichkeit der Ex-post-Kontrolle von Altentgelten mit Ex-tunc-Wirkung ausschließt?
4. Wenn Fragen 1 und 2 mit Ja beantwortet werden: Ist Art 56 Abs 9 der RL 2012/34/EU dahin auszulegen, dass die dort vorgesehenen Abhilfemaßnahmen der zuständigen Regulierungsstelle auf Rechtsfolgenseite dem Grunde nach auch die Anordnung der Rückzahlung von rechtswidrig erhobenen Entgelten durch den Infrastrukturbetreiber eröffnen, obwohl Rückzahlungsansprüche zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber auf dem Zivilrechtsweg eingefordert werden können?

Der EuGH sprach aus, dass die Regulierungsstelle befugt ist, die Rechtmäßigkeit der in der Vergangenheit erhobenen Wegeentgelte unabhängig davon zu überprüfen, ob ihre jeweiligen Geltungszeiträume bereits abgelaufen sind. Dies impliziert, dass die Regulierungsstelle die Unwirksamkeit der Entgelte mit ex-tunc-Wirkung feststellen kann. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten jedoch nicht, der Regulierungsstelle die Befugnis zu verleihen, selbst die Erstattung der Wegeentgelte anzuordnen. Die Mitgliedstaaten können beispielsweise vorsehen, dass die Zivilgerichte über Erstattungsansprüche entscheiden.

Der EuGH beantwortete die Fragen wie folgt:

1. Art 56 Abs 1, 6 und 9 der RL 2012/34/EU ist dahin auszulegen, dass er einer Regelung eines Mitgliedstaats entgegensteht, die für die mit einem Antrag gemäß Art 56 Abs 1 befassete Regulierungsstelle jede Zuständigkeit ausschließt, die Rechtmäßigkeit der Wegeentgelte, deren Geltungsdauer abgelaufen ist, zu überprüfen und ihre Unwirksamkeit mit Ex-tunc-Wirkung festzustellen.
2. Art 56 Abs 9 der RL 2012/34/EU ist dahin auszulegen, dass er nicht verlangt, dass die Regulierungsstelle die Erstattung von Wegeentgelten selbst anordnen kann, wenn das nationale Recht diese Zuständigkeit den Zivilgerichten zuweist, sofern dabei die Grundsätze der Äquivalenz und der Effektivität eingehalten werden.

07

Arbeit der Schienen-Control Kommission

Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

Die Schienen-Control Kommission eröffnete im Berichtsjahr 2023 Verfahren aus den Bereichen Entgelte, Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen, Wegeentgelte und Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

Entgelte

PRODUKT infraDOAS

Die Schienen-Control Kommission führte ein Verfahren zur Prüfung des Entgelts für das Produkt infraDOAS. Es handelt sich dabei um eine App, mit der elektronische zugbezogene Fahrplanunterlagen sowie der elektronische Befehl in einer Softwareapplikation angewendet werden können. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird dieses Produkt ab September 2024 anbieten. Vorgesehen sind zwei Lizenzvarianten, nämlich infraDOAS „light“ und infraDOAS „professional“. Die Variante infraDOAS „light“ dient nur zur Darstellung und Quittierung des elektronischen Befehls. In den Schienen-netz-Nutzungsbedingungen (SNNB) 2024 ist dafür ein Entgelt von 14,31 Euro pro Monat und Triebfahrzeugführerin bzw. Triebfahrzeugführer veröffentlicht worden. Mit infraDOAS „professional“ können sowohl elektronische zugbezogene Fahrplanunterlagen als auch der elektronische Befehl angezeigt werden. Diese Lizenzvariante wird nach den SNNB 2024 monatlich 82,48 Euro pro Triebfahrzeugführerin bzw. Triebfahrzeugführer kosten. Elektronische zugbezogene Fahrplanunterlagen wird das Eisenbahninfrastrukturunternehmen alternativ zur App weiterhin auch als PDF anbieten. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellt Schnittstellenspezifikationen zur Verfügung, sodass ein Programmieren einer App auch durch andere Anbieter bzw. die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) selbst möglich ist.

Bei den Leistungen des Produkts infraDOAS handelt es sich aus Sicht der Schienen-Control Kommission um solche des Mindestzugangspakets gemäß § 58 Abs 1 Z 2 und 4 EisbG, nämlich Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen sowie Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind. Das Verfahren der Schienen-Control Kommission ist mit Berichtserstellung noch nicht abgeschlossen.

BAHNSTROM-NETZENTGELTE

Die Schienen-Control Kommission hat Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend die veröffentlichten Netzentgelte für die Durchleitung von Bahnstrom für die Jahre 2023 und 2024 eingeleitet. Im Rahmen dieser Verfahren überprüft sie die durch den Infrastrukturbetreiber festgesetzten Tarife. Zudem sind aufgrund einer Zurückweisung des BVwG auch die Verfahren zur Überprüfung der Bahnstromnetzentgelte der Jahre 2016, 2017 und 2018 bei der Schienen-Control Kommission zur Überprüfung anhängig.

Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen

ÜBERMITTLUNG VON ZUG- UND WAGENDATEN

Im November 2023 wurden den EVU von der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin Änderungen der SNNB für 2024 bekanntgegeben, welche die obligatorische Einmeldung von Zugdaten betreffen. Zugdaten sind beispielsweise die Wagennummer, das Wagengewicht, der Ausgangs- und Endbahnhof, das RID¹ im Zug etc. Technische Merkmale des Fahrzeuges werden als Wagendaten (z. B. Anzahl der Achsen, Bremsgewicht etc.) bezeichnet.

Die Änderung der SNNB bewirkt, dass den EVU im Personenverkehr die Leistung „Ersterfassung von Zügen im EDV-System“ zur Verfügung steht, wohingegen dieselbe Leistung für die EVU im Güterverkehr nur bis 31. März 2024 bestellbar sein soll. Die Leistung besteht in der manuellen Erfassung der per E-Mail übermittelten Zugdaten in das Betriebssystem der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin durch deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die fristgerecht veröffentlichte Erstversion der SNNB 2024 enthielt zudem nicht die manuelle Ersterfassung von Zügen im EDV-System. Diese Leistung wurde erst im Sommer 2023 „wiedereingeführt“, um dann erneut zum Nachteil der EVU im Güterverkehr zeitlich limitiert angeboten zu werden.

Im Zuge der Bekanntgabe der Änderungen der SNNB 2024 (November 2023) erhielt die Schienen-Control Beschwerden von insgesamt fünf im Güterverkehr tätigen EVU. Sie bemängelten dabei die späte, unvollständige, letztlich unzureichende Kommunikation und die kurze Vorlaufzeit für die Änderungen seitens der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin. Die Verlagerung der Eingabe der Fahrzeugdaten zu den EVU führe zu einer massiven Erhöhung deren Personalbedarfs. Sie beklagten auch, dass mit der elektronischen Schnittstelle ein System etabliert werden solle, welches nicht dem TAF-TSI-Standard entspreche. Es würde zu Mehrkosten für EVU führen, wobei im Jahr 2026 eine weitere Adaptierung notwendig werden könnte. Die einhellige Forderung lautete dahin gehend, dass die Zugdateneinmeldung per E-Mail bestehen bleiben solle.

Weiters merkten die EVU an, dass die von der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin entwickelten Systeme in keinerlei Hinsicht eine Verbesserung oder Erleichterung (wie z. B. einen Wegfall von Wartezeiten bei Datenänderungen) für sie darstellen würden. Aufgrund der Tatsache, dass die EVU vor allem bei Ad-hoc-Änderungen der Zugdaten, wie etwa einer Lokänderung, auf den „Transiteur“ der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin angewiesen seien, sei in keiner Weise gewährleistet, dass Züge nicht mehr bis zu zwei Stunden auf die Erfassung von geänderten Daten warten müssen.

Die EVU ersuchten die Regulierungsstelle, derart einzuschreiten, dass die bisher bestehende Regelung bis Fahrplanwechsel 2024 erhalten bleibe. Die Schienen-Control Kommission hat daraufhin die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin aufgefordert, Stellung zu den Beschwerden zu beziehen und die Möglichkeit der Zugdateneinmeldung per E-Mail auch für den Güterverkehr bis einschließlich Netzfahrplanperiode 2024 weiteranzubieten. Diesem Ansuchen ist die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin nachgekommen, sodass die Verfahren eingestellt werden konnten.

¹ Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses [internationale Gefahrgutordnung].

BEREITSTELLUNGSGEBÜHR FÜR TERMINAL

Die Schienen-Control Kommission führt ein Verfahren wegen der Bereitstellungsgebühr in Höhe von 175 Euro, die ein Betreiber eines Terminals pro Zug und Richtung erhebt. Von der Gebühr umfasst sind Slotnutzung, betrieblich erforderliche Rangiertätigkeiten für Regelzüge sowie Verschubkoordination und Verschubleistungen für das Zurechtrücken von Zügen bei Verbremung. In diesem Verfahren ermittelt die Schienen-Control Kommission mit Redaktionsschluss die Art und das Ausmaß der Tätigkeiten des Verschubkoordinators in einem dem Terminal vorgelagerten Bahnhof, insbesondere welche konkreten Tätigkeiten mit welcher Dauer der Verschubkoordinator für welches Unternehmen erbringt.

INFORMATIONEN IN PERSONENBAHNHÖFEN

Eine Verkehrsverbundgesellschaft wandte sich im Berichtsjahr an die Schienen-Control Kommission und brachte vor, dass in zwei neu errichteten Verkehrsstationen keine Flächen für Kundmachungen der EVU bereitgestellt wurden. In einer der beiden Stationen komme hinzu, dass außer der Zug-einfahrtsansage keine Fahrgastinformation erfolge. Außerdem seien Angaben auf Informationstafeln an Bahnhofs-eingängen irreführend.

Die Schienen-Control Kommission forderte den Bahnhofsbetreiber zu einer Stellungnahme auf. Dieser brachte vor, die beiden Verkehrsstationen bereits überprüft und Maßnahmen zur Behebung diverser kleinerer Mängel, unter anderem einiger weniger fehlender Ausstattungsgegenstände, gesetzt zu haben. Aushänge mit Druckfehlern würden ersetzt. Die Schienen-Control Kommission hat in der Folge beschlossen, das Verfahren einzustellen.

Wegeentgelte

PRÜFUNG DER KOSTEN, DIE UNMITTELBAR AUFGRUND DES ZUGBETRIEBS ANFALLEN, UND GENEHMIGUNG VON AUFSCHLÄGEN ZUM WEGEENTGELT

Die Schienen-Control Kommission führte 2023 mehrere Verfahren zur Prüfung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, und 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.²

Ab dem Fahrplanjahr 2018 ist für diese Kosten die Durchführungsverordnung (EU) 2015/909³ einschlägig und regelt sie näher. Es wird dabei der Begriff der direkten Kosten verwendet.

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.⁴

Vor deren Festsetzung hat das Unternehmen zu prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind. Hierfür ist eine Unterteilung des Marktes in mehrere Segmente vorzunehmen, wobei jedenfalls die Marktsegmente Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und andere Personenverkehrsdienste enthalten sein müssen. Eine Unterteilung in weitere Segmente ist möglich, wobei geprüft werden muss, ob eine Unterteilung in Segmente (wie in Annex VI der Richtlinie 2012/34/EU vorgesehen) zweckmäßig ist. Die Aufschläge sind von der Schienen-Control Kommission zu genehmigen.

In den 2023 laufenden Verfahren prüfte die Schienen-Control Kommission die Höhe der Vollkosten und der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten. Hierzu ersuchte die Schienen-Control Kommission das Eisenbahninfrastrukturunternehmen um Auskunft und zog auch Amtssachverständige bei.

Darüber hinaus prüfte 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.

² § 67 Abs 1 EisbG. Seit der Novelle BGBl I 2015/137 wird im EisbG für die Entgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Begriff „Wegeentgelt“ verwendet.

³ Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 der Kommission vom 12.6.2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

⁴ § 67d EisbG.

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

BESCHWERDE WEGEN ZUGTRASSEN

Im Berichtsjahr befasste sich die Schienen-Control Kommission mit einer Beschwerde eines EVU, welches für den Sommer 2023 Zugtrassen anstatt auf der von ihm sonst befahrenen Strecke über eine Umleitungsstrecke bestellt hatte. Auf beiden Strecken waren für den relevanten Zeitraum Bauarbeiten geplant. Die Zuweisungsstelle wies die Zugtrassen dem EVU in Hinblick auf die geplanten Bauarbeiten und die erst zu konkretisierenden Fahrplanmaßnahmen zunächst weder zu noch lehnte sie die Bestellung ab. Das EVU erhob daraufhin Beschwerde an die Schienen-Control Kommission. Es vertrat den Standpunkt, dass die von ihm bestellten Zugtrassen zugleich mit den Zugtrassen für den Netzfahrplan zuzuweisen gewesen wären. Nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung vor der Schienen-Control Kommission und nachfolgenden Gesprächen konnten für das beschwerdeführende EVU Zugtrassen konstruiert werden, welche es akzeptierte. Die Schienen-Control Kommission beobachtete die Umsetzung dieser Zugtrassen während der Phase der Bauarbeiten. Nach Abschluss der Arbeiten zog das EVU seine Beschwerde zurück.

ANMELDUNG NEUER VERKEHRE

Im Berichtsjahr haben EVU die Schienen-Control Kommission über mehrere geplante neue Personenverkehrsdienste informiert. Beabsichtigt ein Fahrwegkapazitätsberechtigter (EVU oder anderes Unternehmen mit eigen- oder gemeinschaftlichem 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 EVU, 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.⁵

Die der Schienen-Control Kommission im Jahr 2023 übermittelten Meldungen umfassten Verkehre auf den folgenden Strecken:

- Wien – Innsbruck
- Wien – București/Timișoara
- Budapest – Nürnberg
- Innsbruck – München
- Wien – Bregenz
- Wien – Stuttgart
- München – Bologna
- Wien – Brno
- Hegyeshalom – Passau
- Wien – Hegyeshalom

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

⁵ Siehe Durchführungsverordnung [EU] 2018/1795 der Kommission vom 20. November 2018 zur Festlegung des Verfahrens und der Kriterien für die Durchführung der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemäß Art 11 der Richtlinie 2012/34/EU.

STREITFALLREGELUNG IN SCHIENENNNetz-NUTZUNGSBEDINGUNGEN

Die Schienen-Control Kommission führte im Berichtsjahr ein Verfahren wegen einer Streitfallregelung in den SNNB eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Diese sieht den Entfall eines Koordinierungsverfahrens vor, wenn eine Unvereinbarkeit von Zugtrassenbegehren dadurch verursacht wird, dass in den SNNB festgelegte Planungsparameter ohne Zustimmung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens vom Fahrwegkapazitätsberechtigten nicht vollständig eingehalten wurden und die Unvereinbarkeit durch Berücksichtigung dieser Planungsparameter beseitigt werden kann. Zu den Planungsparametern gehören beispielsweise Mindestaufenthaltszeiten, Höchstgeschwindigkeiten und Grenzlaster.

Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, so hat sich die Zuweisungsstelle gemäß § 65b Abs 1 EisbG durch Koordinierung dieser Begehren und durch Verhandlungen mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten um die Erzielung einer einvernehmlichen Lösung zu bemühen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen argumentierte, dass für ein rechtskonformes Fahrwegkapazitätsbegehren die Vorgaben der SNNB verpflichtend einzuhalten sind. Bei der für die Netzfahrplanerstellung notwendigen Konstruktion von Zugtrassen ist die Zuweisungsstelle ihrerseits an die Vorgaben der SNNB – zu denen die Planungsparameter gehören – gebunden. Die Schienen-Control Kommission hat beschlossen, das Verfahren einzustellen.

STRECKENSPEZIFISCHE VORRANGREGELUNG FÜR PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR

Die Schienen-Control Kommission prüfte eine in den SNNB festgelegte Vorrangregelung für Verkehre auf zwei parallel verlaufenden Strecken.

Auf der einen Strecke wird Güterverkehr mit einer Höchstgeschwindigkeit von ≥ 100 km/h priorisiert, auf der anderen der gesamte Personenverkehr, somit sowohl jener mit einer Höchstgeschwindigkeit ≥ 160 km/h als auch jener mit Höchstgeschwindigkeit < 160 km/h.

Die Schienen-Control Kommission stellte die Regelung in Hinblick auf den Personennahverkehr, der nicht auf die andere Strecke ausweichen kann, infrage.

Sind geeignete Alternativstrecken vorhanden, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 63a Abs 1 EisbG nach Konsultation der Beteiligten bestimmte Eisenbahninfrastrukturabschnitte seiner Eisenbahn für die Nutzung zugunsten bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsdiensten ausweisen. Wurde eine solche Nutzungsbeschränkung ausgesprochen, ist die Zuweisungsstelle berechtigt, Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten dieser Art vorrangig zu berücksichtigen. Ist Fahrwegkapazität auf den von der Nutzungsbeschränkung erfassten Eisenbahninfrastrukturabschnitten verfügbar, darf die Erbringung sonstiger anderer Arten von Eisenbahnverkehrsdiensten nicht ausgeschlossen werden.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen argumentierte, dass es bei der Zuweisung von Zugtrassen jedenfalls die Sachzwänge der Zugangsberechtigten berücksichtigen werde. Verkehrshalte auf der Strecke seien solche Sachzwänge. Auch bestünden keine Anhaltspunkte dafür, dass durch den Vorrang für Güterverkehr in absehbarer Zeit nicht genügend Fahrwegkapazität für Personennahverkehr zur Verfügung stehen werde. Die Schienen-Control Kommission hat das Verfahren in der Folge eingestellt.

STRECKENSPEZIFISCHE VORRANGREGELUNG HINSICHTLICH DER FAHRTRICHTUNG

Ein EVU beschwerte sich, da ihm die Zuweisungsstelle Zugtrassen für Ad-hoc-Züge nicht über die gewünschte Strecke in Nord-Süd-Richtung, sondern über eine parallel führende Strecke zuwies. Die gewünschte Strecke hätte das EVU mit einem höheren Wagenzuggewicht befahren können. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen berief sich auf eine Regelung in den SNNB, wonach Züge in Nord-Süd-Richtung vorrangig, jedoch nicht ausschließlich, über die eine Strecke, in Süd-Nord-Richtung dagegen über die andere Strecke geführt werden. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen sagte zu, dass es auch diesem Trassierungsgrundsatz nicht entsprechende und damit nachrangige Fahrwegkapazitätsbegehren jeweils im Einzelfall prüfen und bei verfügbarer Kapazität die Zugtrassen zuweisen werde.

Entscheidungen des BVwG, des VwGH und des VfGH

STATIONSENTGELTE

Die Schienen-Control Kommission führte ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren (GZ SCK-WA-15-003) zu den Stationsentgelten des größten Stationsbetreibers aufgrund eines Antrags eines Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Mit Teilbescheid vom 12. Jänner 2021 wies sie Anträge auf Unwirksamklärung des sogenannten Bahnsteigkantenfaktors und der Stationsentgelte gemäß § 74 EisbG betreffend die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 bis 2015 (bis 26. November 2015) ab. Die RL 2012/34/EU wurde in Österreich im Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) mit der Eisenbahngesetzes-Novelle BGBl I 137/2015 umgesetzt, welche mit 27. November 2015 in Kraft trat. Aus diesem Datum erschließt sich die in zeitlicher Hinsicht erfolgte Sprucheinschränkung. Mit dem Teilbescheid sollte nämlich „nur“ über die Stationsentgelte 2012 bis zum 26. November 2015 nach der „alten“ Rechtslage abgesprochen werden. Damit also bis zum letzten Tag, an dem die RL 2012/34/EU in Österreich noch nicht umgesetzt war. Art 64 der RL 2012/34/EU verlangte eine Umsetzung dieser Richtlinie in den Mitgliedstaaten bis inklusive 16. Juni 2015.

Gegen den Teilbescheid wurde seitens des antragstellenden Eisenbahnverkehrsunternehmens Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) erhoben. Am 3. März 2021 legte die Schienen-Control Kommission als belangte Behörde dem BVwG im Zuge dieser Beschwerde die Akten des Verwaltungsverfahrens vor.

Mit Schreiben vom 21. April 2023 stellte die Schienen-Control Kommission einen Fristsetzungsantrag (Art 133 Abs 1 Z 2 B-VG) an den Verwaltungsgerichtshof (VwGH) und führte begründend aus, dass im gegenständlichen Beschwerdeverfahren nach § 34 Abs 1 erster Satz Verwaltungsverfahrensgesetz (VwGVG) iVm § 84 Abs 7 EisbG über Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission ohne

unnötigen Aufschub, spätestens aber zwei Monate nach deren Einlangen zu entscheiden ist und seit dem Einlangen des Vorlageberichts beim BVwG mehr als zwei Jahre verstrichen sind. Dadurch dass die belangte Behörde jährlich im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens nach § 74 EisbG die Stationsentgelte der ÖBB-Infrastruktur AG zu prüfen hat, und in diesen jährlichen Verfahren gleichgelagerte Rechtsfragen zu lösen sind, ist für einen wirksamen Rechtsschutz eine rasche Verfahrensführung des BVwG essenziell.

Mit seiner Entscheidung vom 28. August 2023 hob das BVwG einzelne Spruchpunkte des Teilbescheides vom 12. Jänner 2021 auf und verwies die Angelegenheit – in Form der aufgehobenen Spruchpunkte und unter Bindung an die Rechtsansicht des BVwG – zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Schienen-Control Kommission zurück. Das BVwG sprach aus, dass die Revision gemäß Art 133 Abs 4 B-VG nicht zulässig sei.

Aus Sicht des BVwG seien die von der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) verlangten Voraussetzungen für eine unmittelbare Anwendbarkeit der RL 2012/34/EU im Zeitraum von inklusive 16. Juni 2015 bis inklusive 26. November 2015, bezogen auf die Zuordnung der Personenbahnsteige zum Mindestzugangspaket, gegeben¹. In diesem Zeitraum seien die Personenbahnsteige daher bereits zum Mindestzugangspaket zu zählen, woraus das individuelle Recht resultiere, „für Personenbahnsteige nicht Entgelte in der Höhe einer Serviceeinrichtung“ entrichten zu müssen. Die unmittelbare Wirkung der RL 2012/34/EU im oben genannten Zeitraum führe auch zu einer individuellen Betroffenheit hinsichtlich der zu leistenden Entgelthöhe für Personenbahnsteige. Zudem sei die Bestimmung unbedingt.

¹ Die Schienen-Control Kommission legte dem EuGH die Frage vor, ob die von Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen von Stationshalten genutzten Personenbahnsteige Bestandteil der Serviceeinrichtung Personenbahnhof (wie bisher vom Stationsbetreiber festgesetzt) oder des Mindestzugangspaketes sind. Der EuGH beantwortete die Vorlagefrage mit Urteil vom 10. Juni 2019 (C-210/18) und stellte klar, dass Bahnsteige nach der RL 2012/34/EU Teil des Mindestzugangspaketes sind.

Daraus folge, dass die Stationsentgelte für die Personenbahnsteige im untersuchten Zeitraum als Teil des Mindestzugangspaktes und nicht als Teil der Serviceeinrichtung zu ermitteln und zu berechnen seien. Zu diesen nun (erstmal) benötigten Ermittlungen zur Beurteilung der Höhe der Entgelte für die Personenbahnsteige als Teil des Mindestzugangspaketes fehle zum einen dem BVwG die Sachkunde, zum anderen seien von der belangten Behörde zu den neu festzusetzenden Entgelten – im Lichte des nun für diesen Zeitraum geänderten Kostenmaßstabs – wegen der bisher vertretenen Rechtsauffassung naturgemäß noch keine diesbezüglichen Ermittlungen und Berechnungen durchgeführt worden.

Vorliegend bilde § 28 Abs 3 zweiter Satz VwGVG die Rechtsgrundlage für eine kassatorische Entscheidung des Verwaltungsgerichtes. Der VwGH habe zu dieser Bestimmung ausgesprochen (vgl. VwGH 26. Juni 2014, Ro 2014/03/0063), dass eine Zurückverweisung der Sache an die Verwaltungsbehörde zur Durchführung notwendiger Ermittlungen insbesondere dann in Betracht komme, wenn *„das Verwaltungsgericht eine andere Rechtsauffassung als die Verwaltungsbehörde vertritt und sich daraus erst die Notwendigkeit zu Ermittlungen in eine andere Richtung oder sonstigen Maßnahmen ergibt“* (VwGH 19.12.2022, Ra 2022/03/0062-8 mHa VwGH 29. März. 2022, Ra 2021/05/0159).

Nach Ansicht des BVwG sei dieses „Kalkül“ im vorliegenden Fall aus den in der Folge dargestellten Umständen erfüllt: Zum einen hätte die Schienen-Control Kommission naturgemäß noch keine Ermittlungen zu den neu zu ermittelnden Entgelten als Teil des Mindestzugangspaketes durchführen können, diese seien somit nachzuholen. Hinzu trete, dass die Ermittlung der Entgelte für den genannten Zeitraum auf dem Boden des für das Mindestzugangspaket anzuwendenden Kostenmaßstab einen ökonomischen Sachverstand und einer auf diese ökonomischen Fragen zugeschnittenen kostenintensiven Software und zugehöriger Lizenzen bedürfe, den die Schienen-Control Kommission im Gegensatz zum BVwG vorweisen könne. Im Interesse der Raschheit und aus Gründen der erheblichen Kostenersparnis solle eine diesbezügliche Ermittlung direkt durch die Schienen-Control Kommission (und ihrem sachkundigen Hilfsapparat) indiziert sein.

Eine Revision sei gemäß Art 133 Abs 4 B-VG nicht zulässig, weil die Entscheidung nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukomme.

Gegen den in Beschlussform ergangenen Spruchpunkt der Entscheidung des BVwG vom 28. August 2023 hat die Schienen-Control Kommission mit Schreiben vom 10. Oktober 2023 eine außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof gerichtet. Nach der ständigen Rechtsprechung des VwGH zur Zulässigkeit einer Aufhebung und Zurückverweisung gemäß § 28 Abs 3 zweiter Satz VwGVG stellt die Zurückverweisungsmöglichkeit eine Ausnahme von der grundsätzlichen meritorischen Entscheidungszuständigkeit der Verwaltungsgerichte dar. Zur Annahme des BVwG, wonach für die Ermittlung der Kosten für Bahnsteige auf diese ökonomischen Fragen zugeschnittene kostenintensive Software und zugehörige Lizenzen zum Einsatz kommen würden, ist zunächst festzuhalten, dass dies schlicht nicht zutrifft. Der Argumentation des BVwG hinsichtlich der unmittelbaren Richtlinienwirkung folgend, ergibt sich lediglich der Bedarf nach Sachverhaltsfeststellungen hinsichtlich einer Zusatzinformation, nämlich der Kosten für Bahnsteige für das Jahr 2015. Diese wurden von der Schienen-Control Kommission bereits ermittelt. Die fallbezogene Anwendung des § 28 Abs 3 zweiter Satz VwGVG unter Berücksichtigung der vom VwGH vorgegebenen Auslegung dieser Bestimmung berührt somit eine grundsätzliche Rechtsfrage, weil das vom BVwG solcherart erzielte Ergebnis nicht innerhalb der durch die Judikatur des VwGH gezogenen Leitlinien liegt

Die Stationsbetreiberin hat ebenfalls eine außerordentliche Revision eingebracht. Eine Entscheidung war mit 31. Dezember 2023 noch ausständig.

NUTZUNG EINES FAHRKARTEN- VERKAUFSLOKALS

Mit Erkenntnis vom 4. Oktober 2023 zu Ro 2023/03/0001 hat der VwGH in einem Verfahren betreffend ein Fahrkartenverkaufslokal in einem Personenbahnhof entschieden. Die Schienen-Control Kommission hatte einem Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund dessen Beschwerde die Nutzung des Verkaufslokals mit vertragsersetzendem Bescheid eingeräumt. Streitpunkt zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnhofsbetreiber war unter anderem das Zugangsrecht. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat seinen Sitz in einem anderen Mitgliedstaat und ist in Österreich im Wege einer Kooperation mit einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig, welches die Zugfahrten durchführt. Der VwGH hielt fest, dass das Unternehmen auf diese Weise die Traktion sicherstellt. Daher erfüllt es die Anforderungen eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (§ 1b EisbG) und hat ein Zugangsrecht zum Personenbahnhof.

Außerdem sprach der VwGH aus, dass die Schienen-Control Kommission in einem vertragsersetzenden Bescheid auch Regelungen vorsehen kann, die auf zukünftige Entwicklungen wie eine Nutzung von Verkaufslokalen durch andere bzw. mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen abstellen. Die Schienen-Control Kommission hatte in die vertragsersetzende Anordnung Regelungen über die Duldung des Durchgangs zu einem benachbarten Geschäftslokal aufgenommen. Der VwGH erachtete diese Regelungen jedoch als im konkreten Fall nicht erforderlich, da dieses Geschäftslokal zwischenzeitig vom Eisenbahnverkehrsunternehmen angemietet worden war. Der VwGH hielt weiters fest, dass die Schienen-Control Kommission ebenso wie einen Vertrag über die Gewährung des Zugangs auch eine vertragsersetzende Anordnung nachträglich abändern kann, um Zugangsbegehren anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entsprechen.

BEDINGUNGEN FÜR DIE NUTZUNG VON FAHRKARTENVERKAUFSLOKALEN

Mit Erkenntnis vom 17. Mai 2023 zu W187 2225557-1 entschied das BVwG in einem Verfahren wegen der Bedingungen für die Nutzung von Fahrkartenverkaufslokalen in Personenbahnhöfen. Die Schienen-Control Kommission hatte

Regelungen dieser Nutzungsbedingungen gemäß § 74 Abs 1 Z 5 EisbG für unwirksam erklärt, da sie gegen Vorschriften des EisbG und/oder des ABGB verstießen. Die für unwirksam erklärten Regelungen umfassten eine Überwälzung von Erhaltungspflichten auf das Eisenbahnverkehrsunternehmen als Mieter, einen Haftungsausschluss für leichte Fahrlässigkeit und eine Bestimmung, nach der ein Fahrkartenverkaufslokal nur in einem Personenbahnhof zur Verfügung gestellt wurde, in welchem Züge des betreffenden Eisenbahnverkehrsunternehmens planmäßig halten.

Die Bindung der Nutzung des Fahrkartenverkaufslokals an einen planmäßigen Halt der Züge in der betreffenden Station erachtete das BVwG als Verstoß gegen die Pflicht zum entbündelten Anbieten von Leistungen gemäß § 58b Abs 4 EisbG. Das BVwG bejahte die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission, im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung auch zivilrechtliche Bestimmungen zu überprüfen. Es bejahte weiters, dass die Überwälzung der Erhaltungspflichten und der Haftungsausschluss gegen zivilrechtliche Bestimmungen verstoßen. Da die entsprechenden Klauseln dadurch aber als nichtig zu betrachten seien, werde durch deren Aufhebung im Bescheid keine Veränderung der Rechtslage bewirkt und die entsprechenden Spruchpunkte im Bescheid seien vom BVwG aufzuheben. Zugleich betonte das BVwG, dass auch die nichtigen Klauseln – obwohl die Schienen-Control Kommission sie nicht für unwirksam zu erklären hat – von der Internetseite des Bahnhofsbetreibers zu entfernen sind und nicht Grundlage eines Vertrages werden sollen.

Sowohl die Schienen-Control Kommission als auch der Bahnhofsbetreiber erhoben gegen das Erkenntnis Revision an den VwGH. Die Schienen-Control Kommission begründet ihre Revision im Wesentlichen damit, dass das BVwG § 74 Abs 1 Z 5 EisbG in einer Weise auslegt, welche dieser Rechtsnorm jeglichen Anwendungsbereich entzieht. Unter Zugrundelegung dieser Rechtsauffassung des BVwG wären nämlich rechtswidrige Inhalte von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträgen und Urkunden infolge ihrer zivilrechtlichen Nichtigkeit nicht für unwirksam zu erklären. Der Bahnhofsbetreiber argumentiert, das Zugangsrecht zum Personenbahnhof sei für Zwecke der Personenbeförderungsverkehrsleistung ausgestaltet. Ein Zugangsrecht zur Sicherstellung des Fahrkartenverkaufs gelte daher ausschließlich in den vom Eisenbahnverkehrsunternehmen bedienten Personenbahnhöfen.

BAHNSTROM-NETZENTGELTE

Die Schienen-Control Kommission hatte mit Bescheid ab dem Jahr 2016 (Bahnstromliberalisierung) im Rahmen von Wettbewerbsüberwachungsverfahren nach § 74 EisbG jährlich über die Bahnstromnetzentgelte des Infrastrukturbetreibers abgesprochen. Gegenstand des Verfahrens 2016 (Bescheid vom 10. Juni 2016) war die Bahnstrommarktliberalisierung, insbesondere die Überprüfung des Tarifmodells des Infrastrukturbetreibers für die Bahnstromnetznutzung sowie dessen Tariffhöhe (bzw. deren Komponenten „Umformung 16,7-Hz-Bahnstrom“ und „Verteilung 16,7-Hz-Bahnstrom“). Da sich die Schienen-Control Kommission im Spruchpunkt III. des Bescheides vom 10. Juni 2016 näher bestimmte Anträge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens zur gesonderten Entscheidung vorbehielt, wurden in Erledigung dieses Spruchpunktes der 2. Teilbescheid vom 13. Juni 2017 (GZ: SCK-WA-12-006) und der 3. Teilbescheid vom 27. November 2017 (GZ: SCK-WA-12-006) erlassen. Gegen diese Bescheide wurde Beschwerde an das BVwG erhoben.

In der Entscheidung zum 2. Teilbescheid vom 2. Februar 2023 wies das BVwG die Beschwerde gegen einzelne Spruchpunkte ab bzw. zurück und beschloss, einen Satzteil des Spruchpunkts aufzuheben und zur Erlassung eines neuen Bescheides an die belangte Behörde zurückzuverweisen. In der Entscheidung vom 3. Februar 2023 zum 3. Teilbescheid hob das BVwG den gesamten Spruchpunkt II. des Bescheides infolge fehlender Beschlussfassung zu dessen Begründung ersatzlos auf und sprach aus, dass die Revision gemäß Art 133 Abs 4 B-VG nicht zulässig sei.

Gegen dieses Erkenntnis zum 3. Teilbescheid des BVwG erhob die Schienen-Control Kommission außerordentliche Revision an den VwGH. Dieser entschied am 22. November 2023, dass das angefochtene Erkenntnis des BVwG wegen Rechtswidrigkeit infolge der Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben wird. Das BVwG hatte seiner Entscheidung zu Grunde gelegt, dass es dem Bescheid des Kollegialorgans Schienen-Control Kommission an einer Beschlussfassung über die wesentliche Begründung mangle. Der VwGH folgte dem Vorbringen der Schienen-Control Kommission und sprach aus, dass das BVwG den Anforderungen an eine ordnungsgemäße Begründung nicht entsprochen hat. Die Feststellungen des BVwG enthalten weder Ausführungen zu den hinsichtlich einer Beschlussfassung der Schienen-Control

Kommission vorgesehenen Beratungs- und Beschlussmodalitäten noch zu der im Revisionsfall diesbezüglich tatsächlich eingehaltenen Vorgangsweise; sie lassen daher eine nachprüfende Kontrolle, ob der Vorwurf des BVwG, die wesentlichen Elemente der Begründung des Bescheids seien keiner Beschlussfassung unterzogen worden, zutrifft, nicht zu. Zudem hält der VwGH fest, dass der Entscheidung des BVwG auch kein mängelfreies Verfahren zu Grunde liegt, als es unterlassen wurde die belangte Behörde zu den Zweifeln an einer gesetzmäßigen Beschlussfassung zu hören und nähere Ermittlungen zum Entscheidungsfindungsprozess der Schienen-Control Kommission durchzuführen.

Gegen den 2. Teilbescheid wurde von der Infrastrukturbetreiberin und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen außerordentliche Revision erhoben. Eine Entscheidung des VwGH zum 2. Teilbescheid steht mit 31. Dezember 2023 aus.

08

Internationales

Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

Die europäische und internationale Zusammenarbeit der Schienen-Control ist vor allem vom Austausch mit der Europäischen Kommission (DG MOVE) und den Eisenbahnregulierungsstellen der Mitgliedstaaten geprägt. Letzterer findet bi- und multilateral statt; einerseits in der täglichen Zusammenarbeit mit anderen Regulatoren, andererseits im Rahmen des Netzwerks der europäischen Regulierungsbehörden, IRG-Rail. Diese Zusammenarbeit wurde in den letzten Jahren weitervertieft und -ausgebaut.

Im Jahr 2023 wurde IRG-Rail von der deutschen Regulierungsbehörde Bundesnetzagentur (BNetzA), die den Vorsitz von der kroatischen HAKOM übernommen hat, geleitet. Konkret teilten sich Karsten Otte und Annegret Groebel den Vorsitz, womit IRG-Rail erstmals seit ihrer Gründung 2011 eine Doppelspitze hatte. In dieser Zeit wurden vier Berichte und drei Stellungnahmen erstellt und angenommen. Die Berichte und Stellungnahmen wurden auf der Website von IRG-Rail unter www.irg-rail.eu publiziert. Wie in den Vorjahren wurde auch 2023 der IRG-Rail-Marktbeobachtungsbericht in drei Dokumenten veröffentlicht (Hauptbericht, Arbeitsdokument und Datensatz).

Der deutsche Vorsitz setzte sich im Laufe des Jahres dafür ein, die Bedeutung der Zusammenarbeit zwischen den europäischen Regulierungsbehörden zu betonen, insbesondere im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Ziele des europäischen Green Deal und der Entwicklung eines einheitlichen Eisenbahnraums. Konkret bot der Prozess der Erstellung des Verordnungsvorschlags der Europäischen Kommission zur Kapazitätsnutzung neu¹ den Regulatoren die Möglichkeit, ihr Wissen und ihre Erfahrungen mit dem Ziel der Steigerung der Effizienz und Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsektors einzubringen.

Die erste Plenarsitzung des Jahres fand am 23. und 24. Mai 2023 in Bonn statt. Die Situation der Regulierungsbehörde in der Tschechischen Republik stand weit oben auf der Tagesordnung und war von IRG-Rail das ganze Jahr hindurch verfolgt worden. Tatsächlich hatte der bisherige Leiter, Pavel Kodym, im Jänner 2023 das Auswahlverfahren für eine zweite Amtszeit als Leiter der tschechischen Regulierungsbehörde UPDI gewonnen. Wenige Tage vor der offiziellen Ernennung kündigte der tschechische Verkehrsminister an, die Aufgaben der UPDI an die tschechische Wettbewerbsbehörde zu übertragen und den eigenständigen Schienenmarktregulator aufzulösen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der tschechischen Regulierungsbehörde erfuhren davon aus den Medien. Die interimistische Leitung der UPDI wurde 2023 dem bisherigen Vizepräsidenten überlassen, dessen Ernennung ohne öffentliches Auswahlverfahren erfolgte.

Ein Verwaltungsgericht in Tschechien urteilte im November 2023, dass Pavel Kodym in seinen Rechten verletzt worden sei. Mit 2024 ging die Aufgabe der Schienenmarktregulierung vollständig auf die tschechische Wettbewerbsbehörde über und die UPDI wurde endgültig aufgelöst. Die Europäische Kommission untersucht den Fall.

¹ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung [EU] Nr. 913/2010: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:4f28dc75-20a3-11ee-94cb-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_1&format=PDF.

Neben der Diskussion über die Unabhängigkeit der UPDI wurden in der Plenarsitzung folgende Themen behandelt:

- Bahnstrom und Gebühren in Serviceeinrichtungen sowie die Diskussion des Entgeltgrundsatzes für die Festlegung dieser Gebühren
- Untersuchung der Entgelte im internationalen Güterverkehr und Leitlinien der Europäischen Kommission für Infrastrukturbenutzungsentgelte
- die Umsetzung des TTR-Projekts und die Überwachung der Güterverkehrskorridore
- die Veröffentlichung der Beschreibungen von Serviceeinrichtungen durch die Betreiber („Service Facility Description“, SFD)
- Initiative der Europäischen Kommission zum Kapazitäts- und Verkehrsmanagement im Schienenverkehr
- das erste „Single European Railway Area Forum“-(SERAF-) Treffen und die Rolle der Regulierungsbehörden im „European Network of Rail Regulatory Bodies“ (ENRRB)

Eine Änderung der Statuten, die es in Zukunft erlauben soll, dass zwei verschiedene Regulierungsbehörden den IRG-Rail-Vorsitz gemeinsam führen, wurde ebenfalls beschlossen. Durch diese Anpassung sollen auch kleinere Regulierungsbehörden ermutigt werden, sich dieser Aufgabe zu stellen.

Im Juli 2023 veröffentlichte die Europäische Kommission den lange erwarteten Verordnungsvorschlag² über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum. Die Schienen-Control hatte dessen Entstehung von Beginn an verfolgt und hatte sich bereits 2022 im Rahmen der öffentlichen Konsultation und der Folgenabschätzung der Europäischen Kommission hinsichtlich der Verbesserung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs eingebracht. Im Europäischen Parlament wurde der Vorschlag

dem TRAN-Ausschuss (Verkehr und Tourismus) und Tilly Metz (Grüne/EFA aus Luxemburg) als Berichterstatterin zugewiesen. Die vorgeschlagene Verordnung soll die rechtliche Grundlage für die Umsetzung von Kapazitätsmanagementprozessen im Schienenverkehr auf europäischer Ebene bilden und rekurriert dabei in seinem Kern auf das TTR-Projekt³.

Der Verordnungsvorschlag zur Kapazitätsnutzung neu wurde als Teil des sogenannten Greening Package⁴ zusammen mit einer Richtlinie zur Überarbeitung der Anforderungen an Gewichte und Abmessungen von schweren Nutzfahrzeugen – sowie einem Vorschlag für einen einheitlichen methodischen Ansatz zur Berechnung und Berichterstattung von Treibhausgasemissionen aus dem Betrieb von Transportketten – veröffentlicht. IRG-Rail verfasste ein kurzes Positionspapier zu diesem Thema, das im elektronischen Umlaufverfahren angenommen wurde und dann sowohl dem Europäischen Parlament übermittelt als auch beim „Have your say – Konsultationsverfahren“ der Europäischen Kommission eingebracht wurde. Die Schienen-Control und die Regulierungsbehörden sieben weiterer Länder (Frankreich, Italien, Lettland, die Niederlande, Norwegen, Schweden und Spanien) haben zusätzlich in jeweils eigenen Positionspapieren zum Verordnungsvorschlag Stellung genommen.

Die Stellungnahmen der Schienen-Control sowie der anderen Regulierungsbehörden stehen auf der offiziellen Website des „Have your say – Konsultationsverfahren“ der Europäischen Kommission zur Verfügung⁵, das IRG-Rail-Positionspapier findet sich auf der Website von IRG-Rail⁶.

² ebd.

³ <https://rne.eu/capacity-management/ttr/>. Wiewohl das Akronym „TTR“ beibehalten wurde, machte das Projekt mehrere Umbenennungen durch und steht aktuell für „Timetable Redesign for Smart Capacity Management“.

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_23_3767.

⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-Nutzung-der-Fahrwegkapazitat-der-Eisenbahn-im-einheitlichen-europaischen-Eisenbahnraum/feedback_de?p_id=32242623.

⁶ IRG-Rail [November 2023], General Remarks on EC proposal for a Regulation on the use of railway infrastructure capacity in the Single European railway area: <https://irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/374,2023.html>.

Nachdem die Europäische Kommission im SERAF im Mai 2023 ihre Absicht bekannt gegeben hatte, Leitlinien zu der Harmonisierung von Infrastrukturbenutzungsentgelte („Track Access Charges“, TAC) herauszugeben, verfasste die IRG-Rail-Arbeitsgruppe „Gemeinsame Ansätze in Fragen des Benützungsentgelts“ (Charges) ein Positionspapier zu diesem Thema⁷. IRG-Rail begrüßte die Gelegenheit, Wissen und Erfahrung mit der Europäischen Kommission zu teilen und die Arbeit an den Leitlinien zu unterstützen.

Die Schienen-Control nahm 2023 zusammen mit den Regulierungsbehörden aus Deutschland, Italien, Polen und dem Vereinigten Königreich an der „ERA Task Force on Data Quality“ teil. Das Thema wurde zudem in der Arbeitsgruppe „Marktbeobachtung“ („Market Monitoring“) von IRG-Rail behandelt.

IRG-Rail führte auch die sogenannten Stakeholder-Treffen mit Vertreterinnen und Vertretern des europäischen Eisenbahnsektors durch. Insgesamt fanden fünf Treffen des IRG-Rail-Vorsitzes mit Interessenträgern statt, darunter mit Vertreterinnen und Vertretern von CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), ERFA (European Rail Freight Association), FTE (Forum Train Europe), der Generaldirektion Verkehr (DG MOVE) der Europäischen Kommission und des Europäischen Parlaments. Unter den diskutierten Themen wurde dem Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission zur Kapazitätsnutzung ein besonderer Platz eingeräumt. Einige der genannten Vertreterinnen und Vertreter hielten den Zeitplan für die Implementierung für zu wenig ambitioniert (vollständige Implementierung laut Vorschlag erst 2030 vorgesehen), andere sahen einen Mangel an Kontrolle des European Network of Infrastructure Managers (ENIM), das vorgesehene Gremium der Infrastrukturbetreiber, durch die Regulierungsbehörden bzw. deren Netzwerk, ENRRB.

Die zweite IRG-Rail-Plenarsitzung des Jahres 2023 fand im November in Berlin statt. Sie diente neben der Verabschiedung von Dokumenten, die von den Arbeitsgruppen vorbereitet und zur Veröffentlichung oder zum internen Gebrauch bestimmt wurden, auch der Verabschiedung des Arbeitsprogramms für 2024. Außerdem wurde die spanische Regulierungsbehörde CNMC zur stellvertretenden Vorsitzenden 2024 und damit zum Vorsitzenden 2025 gewählt. Es wurde auch berichtet, dass mit 27. November 2023 der Eisenbahnmarkt in Nordmazedonien liberalisiert wurde.

An den beiden Plenarsitzungen des Jahres nahmen mehr als 60 Personen teil, nämlich 68 in Bonn und 64 in Berlin, wobei bei einer 31 und bei der anderen 30 Regulierungsbehörden vertreten waren.

Die schwedische Regulierungsbehörde Transportstyrelsen hat mit 2024 den Vorsitz von BNetzA übernommen.

⁷ IRG-Rail [Oktober 2023], Preliminary opinion on the European Commission's Track Access Charging Guidelines: <https://irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/374,2023.html>.

INFO

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

2011 gegründet

aktuell 31 Mitglieder

Aufgabe: Zusammenarbeit auf europäischer Ebene

Informationen auf www.irg-rail.eu

Generelles Ziel von IRG-Rail ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsbehörden weiterzustärken. 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 so ein homogenes Regulierungsniveau in Europa zu schaffen.

Zweimal im Jahr gibt es eine Vollversammlung (Plenum) der IRG-Rail-Mitglieder, bei der Entscheidungen getroffen werden. Sechs Arbeitsgruppen befassen sich laufend mit aktuellen eisenbahnbezogenen Themen, zu denen Berichte und Positionspapiere erarbeitet werden. Auf Basis dieser trifft die Vollversammlung dann ihre Entscheidungen. In den Jahren 2011 bis 2023 wurden insgesamt über 100 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, Nordmazedonien, 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 den Regulierungsbehörden sämtlicher Mitgliedstaaten der EU mit Eisenbahnnetzen (von den EU-27-Staaten fehlen nur Malta und Zypern, dort gibt es keine Eisenbahnen) sind zusätzlich Regulatoren aus sechs Nicht-EU-Ländern Mitglied.

Die sechs Arbeitsgruppen der IRG-Rail umfassen folgende Bereiche:

- Netzzugang (Access)
- Zugang zu Serviceeinrichtungen (Access to Service Facilities)
- Marktbeobachtung (Market Monitoring)
- Neue Gesetzesinitiativen (Emerging Legislative Proposals)
- Gemeinsame Ansätze in Fragen des Benützungsentgelts (Charges)
- Benützungsentgelte für Serviceeinrichtungen (Charges for Service Facilities)

Zusätzlich wurde vor einigen Jahren eine Taskforce für Multimodalität eingerichtet.

ARBEITSGRUPPE „NETZZUGANG“ [ACCESS]

Wie schon in den Jahren davor nahmen Vertreterinnen und Vertreter der Arbeitsgruppe „Netzzugang“ (Access) in beobachtender Funktion an Treffen verschiedener Gremien des TTR-Projekts teil. Die Arbeitsgruppe hat insbesondere an den Sitzungen des ehemaligen TTR Steering Committee, das 2022 in ein Advisory Board umgewandelt wurde, teilgenommen. Diese Treffen ermöglichen es, den Dialog mit den zuständigen Projektträgern, den Dienststellen der Europäischen Kommission und Interessenträgern wie RNE und FTE fortzusetzen. Der Schwerpunkt lag dabei auf dem Meinungsaustausch über die Umsetzung von Pilotprojekten und den Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission zur Kapazitätsnutzung neu. Darüber hinaus leistete die Arbeitsgruppe technische Unterstützung für die von der Arbeitsgruppe „Neue Gesetzesinitiativen“ (Emerging Legislative Proposals) koordinierte Taskforce, die sich mit dem Verordnungsvorschlag befasste.

Die Arbeitsgruppe erfuhr, dass einige Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Branche befürchten, dass das TTR-Projekt zunehmend auf die Interessen der etablierten Infrastrukturbetreiber ausgerichtet würde. Die Einbindung von Serviceeinrichtungen in die Kapazitätsvergabe und deren Planung, temporäre Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Bauarbeiten und faire Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind einige der Themen, die für die Eisenbahnverkehrsunternehmen wichtig sind.

Gemäß Artikel 20 der Verordnung 913/2010/EU zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr sind die Regulierungsbehörden für die Überwachung des Wettbewerbs auf den Güterverkehrskorridoren („Rail Freight Corridors“, RFC) zuständig.

Diese Aufgabe wurde auch 2023 von der Arbeitsgruppe „Netzzugang“ wahrgenommen. Einzelne Regulierungsbehörden nahmen dazu in beobachtender Funktion an den Sitzungen der Leitungsgremien der RFCs, dem „Network of Executive Boards“ (NExBo), teil. Die Schienen-Control hat unter den Regulatoren entlang des „Scan-Med Corridor“ (RFC3) eine koordinierende Rolle bei der Beobachtung. Insgesamt führen fünf Güterverkehrskorridore durch Österreich, nämlich:

- RFC3 – „Scan-Med Corridor“
- RFC5 – „Baltic-Adriatic Corridor“
- RFC7 – „Orient/East-Med Corridor“
- RFC9 – „Rhine-Danube Corridor“
- RFC10 – „Alpine-Western Balkan Corridor“

Aus der Beobachtung ergab sich, dass die RFC nicht intensiv genutzt werden, dass die Nachfrage nach vorab vereinbarten Trassen innerhalb der RFCs gering ist und dass die Antragsteller sich eher direkt an die Infrastrukturbetreiber auf nationaler Ebene wenden als an die Korridore und deren sogenannte Corridor-One-Stop-Shops (C-OSS). Derzeit wird die Leistung der RFCs anhand verschiedener Schlüsselindikatoren gemessen, die jeweils von RNE, IRG-Rail und NExBo festgelegt wurden. Diese verschiedenen Sets an Indikatoren zu harmonisieren ist seit Jahren Ziel des Sektors.

Im Jahr 2023 setzte die Arbeitsgruppe die Erstellung eines Berichts über ERTMS („European Rail Traffic Management System“) fort. Dieser konzentriert sich auf ERTMS als Hindernis für den Marktzugang, aber auch auf die Vorteile einer vollständigen Einführung von ERTMS-Systemen, wie z. B. verbesserte Sicherheit und Interoperabilität. 2023 berichteten Regulatoren über ihre Erfahrungen in diesem Bereich und die Ko-Vorsitzenden trafen sich mit Leasinggesellschaften, um mehr über die Kosten und die Einführung der Systeme zu erfahren. Der Bericht soll 2024 veröffentlicht werden.

Gustav Sjöblom (Transportstyrelsen, SE) trat als Ko-Vorsitzender der Arbeitsgruppe zurück, es wurden keine anderen Kandidatinnen und Kandidaten vorgeschlagen und die Arbeitsgruppe wird von Roberto Piazza (ART-IT, IT) als derzeit alleinigem Vorsitzenden geleitet.

ARBEITSGRUPPE „ZUGANG ZU SERVICEEINRICHTUNGEN“ [ACCESS TO SERVICE FACILITIES]

Die Arbeitsgruppe „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ (Access to Service Facilities) beobachtet seit 2017 die Entwicklung des Rail Facilities Portal (RFP)⁸. Dieses wurde vom Interessenverband der Europäischen Infrastrukturbetreiber (RNE) ins Leben gerufen und kann von den Betreibern von Serviceeinrichtungen genutzt werden, um Beschreibungen von Serviceeinrichtungen („Service Facility Description“, SFD) zu veröffentlichen. In diesem Zusammenhang hat die Arbeitsgruppe 2023 eine praxisorientierte Anleitung für die Erstellung von Beschreibungen von Serviceeinrichtungen publiziert⁹. Die Betreiber von Serviceeinrichtungen sind laut Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 gesetzlich verpflichtet, Beschreibungen von Serviceeinrichtungen zu veröffentlichen.

2023 hat die Schienen-Control eigene Leitlinien erstellt und auf ihrer Webseite veröffentlicht.¹⁰ Auch die Regulatoren aus Deutschland, Finnland, den Niederlanden, Rumänien und dem Vereinigten Königreich stellen ähnliche Leitlinien auf ihren Websites zur Verfügung.

Die Arbeitsgruppe aktualisierte zudem den Bericht von 2019 über die Fristen für die Beantwortung von Kapazitätsanfragen, da dies bei der Erstellung des oben erwähnten Leitliniendokuments notwendig wurde¹¹. Gemäß § 71a Abs 2 EisbG und der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 müssen Regulierungsbehörden Fristen für die Beantwortung von Kapazitätsanfragen durch Betreiber von Serviceeinrichtungen festlegen.

Die Arbeitsgruppe befasste sich mit der Bedeutung der Begriffe „Zwischenlager“ und „direkter Umschlag“ sowie mit den Kriterien für die Definition des Begriffs „schienenverkehrsbezogene“ Dienstleistungen. Das Ergebnis dieser Tätigkeit ist ein veröffentlichter Bericht über den Umfang der Eisenbahnregulierung in (Seehafen-)Terminals.¹² Das Papier basiert auf Informationen, die durch einen Fragebogen zu Beginn des Jahres und im Rahmen eines Workshops zum Thema gewonnen wurden. Es liefert einen Überblick darüber, welche Dienstleistungen in (Seehafen-)Terminals (rechtlich) als schienenbezogen zu betrachten sind und unter die Eisenbahnregulierung fallen.

Die Arbeitsgruppe „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ widmete sich 2023 auch der Einbeziehung von Serviceeinrichtungen in die Verordnung zur Kapazitätsnutzung neu bzw. der Beobachtung, ob und wie diese Einbeziehung im Rahmen des Gesetzwerdungsprozesses erfolgt. Diese Arbeit und eine konkretere Analyse des Artikels 29 der neuen Verordnung werden 2024 fortgesetzt.

Nach dem Rücktritt von Virginia Silvestri (ART-IT, IT) wurde Dragica Flam, vom kroatischen Regulator HAKOM, zur neuen Ko-Vorsitzenden der Arbeitsgruppe gewählt und leitet die Arbeitsgruppe zusammen mit Ulrike Weyers (BNetzA, DE).

⁸ <https://railfacilitiesportal.eu/>.

⁹ IRG-Rail [Mai 2023], Guidelines Service Facilities Description: <https://irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/374,2023.html>

¹⁰ GZ: SCK-23-021, Leitlinien für die Erstellung von Beschreibungen von Serviceeinrichtungen: <https://www.schienencontrol.gv.at/de/veroeffentlichungen.html>.

¹¹ IRG-Rail [Mai 2023], Update of the table on time limits set for answering capacity requests according to Article 9 [1] of the Implementing Regulation [EU] 2017/2177 on the access to service facilities and rail related services: <https://irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/374,2023.html>.

¹² IRG-Rail [November 2023], Railway market regulation in freight terminals: <https://irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/374,2023.html>.

ARBEITSGRUPPE „MARKTBEOBACHTUNG“ [MARKET MONITORING]

Die Arbeitsgruppe erstellte ihren elften jährlich erscheinenden europäischen Marktbericht über das Jahr 2021. Der Bericht wurde im April 2023 veröffentlicht und ist auf der Website von IRG-Rail verfügbar.¹³ Er beschreibt ausführlich und detailliert die Entwicklung wichtiger Indikatoren des europäischen Eisenbahnmarktes und verwendet dazu Daten von insgesamt 31 IRG-Rail-Mitgliedern bzw. den von ihnen regulierten Eisenbahnnetzen.

Der seit 2013 einmal jährlich erscheinende Bericht gibt einen Überblick über die Marktentwicklungen und die wirtschaftlichen (Rahmen-)Bedingungen der Branche. Er ermöglicht zudem einen zeitlichen Vergleich hinsichtlich der langfristigen Entwicklung des am Eisenbahnmarkt vorherrschenden Wettbewerbs. Im Wesentlichen besteht er aus zwei Teilen: Der Hauptbericht (Main Report) präsentiert Ergebnisse auf gesamteuropäischer Ebene, während das Arbeitsdokument (Working Document) länderspezifische Beobachtungen vergleicht. Zusätzlich beinhaltet der Hauptbericht ein alternierendes Schwerpunktthema (Focus Topic).

Der elfte Marktbericht stellt im Rahmen dieses Schwerpunktthemas die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den europäischen Eisenbahnsektor im Verlauf des Jahres 2021 dar und untersucht die Erholung des Eisenbahnmarktes nach der Pandemie. Er enthält auch neue Indikatoren betreffend die Ausgaben von Infrastrukturbetreibern für Instandhaltung, Erneuerung und Ertüchtigung von Infrastruktur sowie zusätzliche Analysen zur Pünktlichkeit.

Mitglieder der Arbeitsgruppe nahmen im Jahr 2023 an der Taskforce zum Thema Datenqualität teil, die 2022 von der Europäischen Agentur für Eisenbahnen (ERA) eingerichtet wurde. Diese umfasste vier Untergruppen (SG)¹⁴ mit über 60 Expertinnen und Experten aus 32 Organisationen, wobei sich jede Untergruppe zwischen Oktober 2022 und März 2023 dreimal austauschte. Die Arbeitsgruppe Marktbeobachtung war mit IRG-Rail-Mitgliedern aus Österreich, Deutschland, Italien, Polen und dem Vereinigten Königreich in der SG4 (Eisenbahnstatistik) vertreten.

Die SG4 wurde gegründet, um Qualitätsprobleme bei Eisenbahnstatistiken zu adressieren – insbesondere im Hinblick auf die Vergleichbarkeit von Datensätzen und daraus entstandene Berichte (unterschiedliche Definitionen, Umfänge und verwendete Quellen). Mitglieder dieser Untergruppe waren auch internationale Organisationen und Branchenverbände, die Eisenbahnstatistiken sammeln und danach veröffentlichen. An diesem Punkt wurden (trotz ähnlicher oder identer Datenerfassung) durch die Stakeholder oft große Diskrepanzen bei den Ergebnissen festgestellt. Die SG4 identifizierte schließlich eine Liste von 21 Indikatoren und gab Empfehlungen zur Verbesserung der Belastbarkeit der Daten und der Konsistenz jedes Indikators ab. Die ERA veröffentlichte im Mai 2023 den Abschlussbericht¹⁵ über die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe.

¹³ IRG-Rail [April 2023], Eleventh Annual Market Monitoring Report: <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/383,2023.html>.

¹⁴ Die vier Arbeitsbereiche waren: 1. Gemeinsame Sicherheitsindikatoren [CSI], 2. Infrastruktur-Register [RINF], 3. ERA-Datenbank für Interoperabilität und Sicherheit [ERADIS] und 4. Eisenbahnstatistik.

¹⁵ https://www.era.europa.eu/system/files/2023-05/ESG-TF-Data-Quality-Final-report_en.pdf?t=1704805854.

ARBEITSGRUPPE „NEUE GESETZESINITIATIVEN“ [EMERGING LEGISLATIVE PROPOSALS]

Die Arbeitsgruppe verfolgt die Gesetzwerdung neuer einschlägiger Rechtsakte und verfasst Beiträge (Positionspapiere) zu aktuellen – beispielsweise von der Europäischen Kommission gesetzten – Maßnahmen. Im Jahr 2023 widmete sich die Arbeitsgruppe dem Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum¹⁶ und verfasste diesbezüglich zwei Stellungnahmen.

Im Mai 2023 verfasste die Arbeitsgruppe ihre Reaktion auf die Initiative der Europäischen Kommission zur besseren Verwaltung und Koordinierung der europäischen Schienenkapazitäten und des Verkehrsmanagements und brachte ihre grundsätzliche Unterstützung für die Initiative zum Ausdruck. Diese wurde von IRG-Rail im Umlauf beschlossen und veröffentlicht.¹⁷

Die Arbeitsgruppe organisierte im September einen Workshop in Warschau. Dort berichteten Vertreterinnen und Vertreter der größeren Regulierungsbehörden innerhalb IRG-Rails (z. B. ORR [Vereinigtes Königreich], BNetzA [Deutschland], ART [Frankreich] und ART [Italien]) über den Aufbau und die Struktur ihrer Organisationen sowie das Verhältnis zu den jeweiligen Verkehrsministerien.

Die bevorstehende EU-Verordnung zur Reform des Kapazitätsmanagements, einschließlich der neuen Aufgaben für die Regulatoren und insbesondere einer neuen Rolle für das ENRRB, erfordert eine eingehende Analyse der Heterogenität unter den Regulatoren und wie diese mit der angestrebten Harmonisierung des Sektors vereinbart werden kann.

Wie schon in den Jahren davor unterstützte die Arbeitsgruppe „Neue Gesetzinitiativen“ alle Gremien und Arbeitsgruppen von IRG-Rail in Fragen, die den europäischen Rechtsrahmen betreffen. Das wird bei Bedarf auch 2024 der Fall sein.

¹⁶ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung [EU] Nr. 913/2010: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:4f28dc75-20a3-11ee-94cb-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_1&format=PDF.

¹⁷ IRG-Rail [Mai 2023], Views on the European Commission initiative to better manage and coordinate European rail capacity and traffic management: <https://irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/374,2023.html>.

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

Die Arbeitsgruppe „Gemeinsame Ansätze in Fragen des Benützungsentgelts“ (Charges) befasste sich im Berichtsjahr mit dem Austausch von Erfahrungen sowie der Sammlung und der Verarbeitung von Informationen zu Fragen der Entgelte. Der Schwerpunkt lag insbesondere auf einer Untersuchung von Entgelten für grenzüberschreitende Güterverkehre. Die gesammelten Informationen werden in einem Bericht 2024 veröffentlicht.

Dieses Dokument wird einen umfassenden Überblick über den internationalen Schienengüterverkehr in Europa liefern, der die Entwicklung des Marktes, die regulatorischen Rahmenbedingungen, die Entgeltsysteme und die verschiedenen Subventionsprogramme darstellt. Anhand von Beispielen aus verschiedenen europäischen Ländern werden Anreize zur Förderung des Schienengüterverkehrs und der Verkehrsverlagerung auf die Schiene vorgestellt. Der Bericht enthält auch Informationen zum „Charging Information System“ (CIS)¹⁸, das von Rail Net Europe (RNE) betrieben wird und als Instrument zur Einschätzung von Entgelten für die Nutzung der europäischen Eisenbahninfrastruktur dient, und über Bemühungen zur Überwindung von technischen Hindernissen, die die Interoperabilität behindern können.

Als Teil dieser Projektarbeit hat die Arbeitsgruppe 2023 einen Fragebogen erstellt und die Antworten der Regulatoren verarbeitet. Der Fragebogen umfasste verschiedene Parameter, die für die entsprechenden Systeme der Infrastrukturbenützungsentgelte (IBE) in den europäischen Ländern relevant sein können. Die Antworten zeigen, dass diese Parameter unterschiedlich berücksichtigt werden, wobei einige Parameter wie Zugmasse (94 %), Abnutzung der Oberleitung (67 %) und Streckeneigenschaften (47 %) in einer signifikanten Anzahl der IBE-Systemen der untersuchten Länder enthalten sind. Für den Bericht werden quantitative, qualitative und marktbezogene Daten analysiert und einbezogen.

Die Arbeitsgruppe wurde anlässlich eines Treffens des SERAF von der Absicht der Europäischen Kommission informiert, Leitlinien für die Ermittlung von Entgelten herauszugeben. Neun Regulatoren haben zu den Vorschlägen der Europäischen Kommission Stellung genommen. Außerdem wurde von der Arbeitsgruppe eine IRG-Rail-Stellungnahme zu diesem Thema vorbereitet und im Oktober 2023 veröffentlicht¹⁹.

IRG-Rail erkennt die bedeutenden zukünftigen Auswirkungen dieser Leitlinien auf die Regulierungskontrolle und bekundet sein Engagement, den Entwicklungsprozess zu unterstützen. Durch dieses Positionspapier teilt IRG-Rail Einblicke zur Verbesserung und Harmonisierung der Entgeltbedingungen in den europäischen Entgeltsystemen. Zu den wichtigsten Punkten gehören die Vermeidung von Marktverzerrungen, die Optimierung der Kapazitätsnutzung, ein fairer Umgang mit der Marktsegmentierung und die Förderung des grenzüberschreitenden Verkehrs. Ziel ist es, durch gemeinsame Anstrengungen ein faires, effizientes und nachhaltiges europäisches Eisenbahnsystem zu fördern.

¹⁸ <https://rne.eu/it/rne-applications/cis/>.

¹⁹ IRG-Rail [Oktober 2023], Preliminary opinion on the European Commission's Track Access Charging Guidelines: <https://irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/374,2023.html>.

ARBEITSGRUPPE „BENÜTZUNGSENTGELTE FÜR SERVICE-EINRICHTUNGEN“ (CHARGES FOR SERVICE FACILITIES)

Diese Arbeitsgruppe widmete sich 2023 vor allem der Erstellung des zweiten Berichts zum ökonomischen Grundsatz für Entgeltermittlung gemäß Artikel 31(7) und (8) der Richtlinie 2012/34/EU. Ein erster Bericht dieser Art wurde 2019 veröffentlicht²⁰. Die aktualisierte Version enthält neue Erfahrungen und Ansichten der Regulierungsbehörden. Der Bericht konzentriert sich auf die Entgeltregulierung in Eisenbahnserviceeinrichtungen und betont, dass die Entgelte für die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen dürfen. Der Begriff des angemessenen Gewinns wird als eine Eigenkapitalrendite unter Berücksichtigung der eingegangenen Risiken und des Branchendurchschnitts definiert.²¹

Der Bericht bietet einen Überblick über die der Regulierung unterliegenden schienenverkehrsbezogenen Leistungen, Kostenkategorien, Methoden der Entgeltberechnung und Erfahrungen aus der Regulierungspraxis mit mehrjährigen Entgelten sowie Fallbeispiele zu hybriden Modellansätzen, das heißt Single-Till und Dual-Till. Er erläutert auch die Beziehung des angemessenen Gewinns zur Definition des Eigenkapitals, zum „Weighted Average Cost of Capital“ (WACC) und dem „Capital Asset Pricing Model“ (CAPM). Abschließend betont der Text die Bedeutung der Festlegung erreichbarer Produktivitäts- und Leistungsziele, bei deren Durchsetzung und Einhaltung die Regulierungsbehörden eine entscheidende Rolle spielen. Konkrete Entscheidungen über Produktivitäts- und Leistungsziele wurden in Frankreich, dem Vereinigten Königreich und Italien getroffen.

Die Arbeitsgruppe stellte im Jahr 2022 einen Bericht über Entgelte für Bahnstrom zusammen, nämlich ein „Overview Paper on Charges for Traction Current“.²² Dieser Bericht unterstrich die Bedeutung des Energieverbrauchs für Eisenbahnunternehmen und die Unterschiede bei der Bereitstellung und Abrechnung dieser Dienstleistung. Die Diskussion zu diesem Thema wurde 2023 fortgesetzt. Für 2024 ist die Veröffentlichung einer aktualisierten Version des Berichts geplant.

TASKFORCE „MULTIMODALITÄT“ (MULTIMODALITY)

Sofia Pessoa e Costa (AMT, PT) wurde zur neuen Ko-Vorsitzenden der Taskforce gewählt und ersetzt Clara Guerra (AMT, PT). Die Taskforce wird von der italienischen und portugiesischen Regulierungsbehörde geleitet.

²⁰ IRG-Rail [November 2019], Initial report on the charging principle of Article 31 [7] of Directive 2012/34/EU: <https://irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/166,2019.html>

²¹ IRG-Rail [November 2023], Second report on the charging principle of Article 31 [7] of Directive 2012/34/EU: <https://irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/374,2023.html>

²² IRG-Rail [November 2022], Overview Paper on Charges for Traction Current: <https://www.irg-rail.eu/download/5/940/IRG-Rail20229-OverviewPaperonChargesforTractionCurrent.pdf>

Europäische Angelegenheiten

VERORDNUNGSVORSCHLAG ZUR KAPAZITÄTSNUTZUNG NEU

Im Juli 2023 veröffentlichte die Europäische Kommission den lange erwarteten Verordnungsvorschlag über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum¹ als Teil des „Greening Package“. Im Europäischen Parlament wurde der Vorschlag dem TRAN-Ausschuss (Verkehr und Tourismus) zugewiesen, wobei Tilly Metz (Grüne/EFA aus Luxemburg) als Berichterstellerin fungierte. Der Vorschlag sieht die engere Koordination der Infrastrukturmanager, die Einrichtung eines Sekretariats für die Zusammenarbeit der nationalen Regulierungsbehörden und die Finanzierung eines unabhängigen „Performance Review Body“ vor. Der legislative Entwurf wird zum Zeitpunkt der Fertigstellung des vorliegenden Berichts im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren behandelt und zwischen Europäischem Parlament und Europäischem Rat verhandelt.

Die Wahl einer Verordnung als Instrument für diesen Gesetzentwurf zielt darauf ab, einen harmonisierten und direkt anwendbaren Rahmen für die Verwaltung der Kapazitäten im Schienenverkehr zu schaffen. Dem Vorschlag war eine Evaluierung der Güterkorridorverordnung (Verordnung [EU] Nr. 913/2010) durch die Europäische Kommission vorangegangen, an der auch die Schienen-Control teilgenommen hatte. Das Ergebnis attestierte die begrenzte Nutzung von Güterverkehrskorridoren, ineffizientes Kapazitätsmanagement und mangelhafte Koordination zwischen den Infrastrukturmanagern. Zusätzlich führte die Europäische Kommission Konsultationen mit Interessenträgern des gesamten Schienenverkehrssektors durch. Auch hier hatte sich die Schienen-Control eingebracht. Basierend auf diesen Konsultationen wurde der oben erwähnte Verordnungsvorschlag erarbeitet, der die europaweite Harmonisierung und Verlagerung der Trassenkapazitätsplanung und -vergabe anstrebt, ohne dass diese Agenden von EU-Institutionen übernommen werden sollen.

Ein Schwerpunkt des Verordnungsvorschlages liegt auf der Planung, Zuweisung und Anpassung der Kapazität, um einen reibungslosen Betrieb von Eisenbahndiensten zu gewährleisten. Darüber hinaus wird die Bedeutung von Störungsmanagement und Krisenbewältigung für einen unterbrechungsfreien Schienenverkehrsbetrieb betont. Organisatorische Aspekte nehmen eine zentrale Rolle ein, da sie ein neu einzurichtendes Netzwerk für die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern („European Network of Infrastructure Managers“, ENIM) sowie gleichzeitig die behördliche Aufsicht durch erweiterte Verantwortlichkeiten für Regulierungsbehörden innerhalb des Europäischen Netzwerks der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr („European Network of Rail Regulatory Bodies“, ENRRB) vorsehen.

¹ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung [EU] Nr. 913/2010.

GRÜNDUNGSTREFFEN SERAF

2023 fand das Gründungstreffen des „Single European Railway Area Forum“ (SERAF), eines Forums für den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum unter der Leitung von DG MOVE, statt. SERAF wurde von der Europäischen Kommission ins Leben gerufen, um Interessengruppen zusammenzubringen und die Kommunikation innerhalb des Eisenbahnsektors zu verbessern, was insbesondere im Hinblick auf die ehrgeizigen Ziele des europäischen grünen Deals und die darin enthaltenen Zielvorgaben für den Eisenbahnsektor von Bedeutung ist. Im Laufe des Jahres fanden zwei SERAF-Treffen statt, eines im Mai und eines im Oktober. Die ca. 150 Mitglieder, die von der Europäischen Kommission zur Teilnahme eingeladen wurden, umfassen Vertreterinnen und Vertreter des gesamten europäischen Eisenbahnsektors inklusive Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Bahnindustrie, Verbände und Behörden. Aus Österreich nahmen behördlicherseits die Schienen-Control als Regulierungsbehörde und das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) an den Sitzungen teil. Es sind zwei Plenarsitzungen pro Jahr geplant; darüber hinaus sollen 2024 Arbeitsgruppen eingerichtet werden.

TTR-DAY IN WIEN

Im September 2023 fand in Wien der „TTR-Day“² statt. Die Veranstaltung war dem im Juli von der Europäischen Kommission vorgelegten und oben behandelten Verordnungsentwurf zur Kapazitätsnutzung neu gewidmet. Die Vortragenden zeigten sich durchwegs zufrieden damit, dass der Verordnungstext sich am TTR-Projekt orientiert und dessen wesentliche Elemente umsetzt. Die Infrastrukturbetreiber wurden auf ihre Verantwortung angesichts der ihnen durch die Verordnung zugewiesenen gestärkten Rolle hingewiesen.

Die Umsetzung des TTR-Projektes³ durch die Infrastrukturbetreiber wird weiterhin von den Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten überwacht. In Österreich wurden das „Kapazitätsmodell 2025“⁴ und die „Kapazitätsstrategie 2027“⁵ fristgerecht 18 Monate (X-18) bzw. 36 Monate vor dem Fahrplanwechsel (X-36) veröffentlicht. Das „Rail Facilities Portal“ (RFP)⁶ ist ein weiteres grenzüberschreitendes Projekt, das von „RailNetEurope“ (RNE) geleitet wird und mit dem sich die europäischen Regulierungsbehörden im Jahr 2023 befassen haben. Insbesondere nahmen Vertreterinnen und Vertreter von IRG-Rail in beobachtender Funktion an den Sitzungen des „RFP Governance Board“ teil.

² Aufzeichnungen der Veranstaltung sowie Präsentationen finden sich hier: <https://rne.eu/event/ttr-day-2023/#downloads>.

³ <https://ttr.rne.eu/general/general-introduction>.

⁴ https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schienenetz/trassenbestellung-und-fristen/ttr/ttr-elements/dokument?datei=Netzfahrplan+2025%2FKapazit%C3%A4tsmodell+2025%2FKapazit%C3%A4tsmodell+2025_Begleiddokument_V1.0.pdf.

⁵ <https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schienenetz/trassenbestellung-und-fristen/ttr/ttr-elements/dokument?datei=Netzfahrplan+2027%2FKapazit%C3%A4tsstrategie+2027%2FKapazit%C3%A4tsstrategie+2027.pdf>.

⁶ <https://railfacilitiesportal.eu/>.

ENRRB-TREFFEN 2023

Seit seiner Gründung im Jahr 2013 tauscht sich das Europäische Netzwerk der Eisenbahnregulierungsbehörden (ENRRB)⁷ regelmäßig aus, um die Zusammenarbeit zwischen nationalen Regulatoren zu fördern. 2023 fand ein Treffen statt. Gemäß der Richtlinie 2012/34/EU sind die Regulierungsbehörden im Rahmen von ENRRB ermächtigt, Informationen über ihre Tätigkeiten auszutauschen, Entscheidungen zu koordinieren, gemeinsame Prinzipien und Praktiken zu entwickeln sowie Berichte und Empfehlungen zu spezifischen Themen anzunehmen. Im oben genannten Verordnungsentwurf sind für das ENRRB eine neue Rolle und eine Fülle neuer Kompetenzen und Aufgaben vorgesehen.

FORTSCHRITTE BEI TEN-V

Im Zusammenhang mit der Verordnung über Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes „TEN-V“⁸ wurden auch 2023 Fortschritte erzielt. Nach intensiven Verhandlungen zwischen dem Vorsitz des Rates und dem Europäischen Parlament konnte eine vorläufige Einigung erzielt werden⁹. Diese Verordnung sieht die Schaffung eines zuverlässigen und nahtlosen transeuropäischen Verkehrsnetzes vor, das bis 2050 eine nachhaltige Konnektivität in ganz Europa gewährleisten soll. Dadurch werden klare Fristen für den Aufbau bzw. die Modernisierung des „TEN-V“-Netzes festgesetzt, wobei das Kernnetz bis 2030, das erweiterte Kernnetz bis 2040 und das Gesamtnetz bis 2050 fertiggestellt sein sollen. Eine finanzielle Absicherung wurde als Garantie für die Mitgliedstaaten eingeführt, um den Ausbau des „TEN-V“-Netzes zu unterstützen. Die Integration von Schienenstrecken, Straßen und Wasserstraßen schafft mit der neuen Verordnung neun europäische Verkehrskorridore, die das Rückgrat nachhaltiger und multimodaler Transportwege in Europa bilden sollen.

⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/market/regulatory-bodies/european-network-rail-regulatory-bodies-enrrb_en.

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM%3A2021%3A812%3AFIN>.

⁹ <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/12/18/trans-european-transport-network-ten-t-council-and-parliament-strike-a-deal-to-ensure-sustainable-connectivity-in-europe/>.

ÜBERWACHUNG DER RFC-KORRIDORE

Eine weitere Aktivität, an der die Regulierungsbehörden beteiligt sind, ist die Überwachung des Wettbewerbs auf den Güterverkehrskorridoren („Rail Freight Corridors“, RFC). Gemäß Artikel 13 Absatz 5 iVm Artikel 20 der Schienengüterverkehrsverordnung 913/2010¹⁰ sind die Regulierungsstellen für die Überwachung der Tätigkeiten der zentralen Anlaufstelle für den Korridor („Corridor-One-Stop-Shop“, C-OSS) zuständig und zur Zusammenarbeit bei der Überwachung des Wettbewerbs auf dem Korridor verpflichtet. Aus diesem Grund hat die Schienen-Control mit anderen Regulierungsbehörden Abkommen zur Zusammenarbeit bei der Überwachung der Güterkorridore RFC 3 („Scan-Med“), RFC 5 („Baltic-Adriatic“), RFC 7 („Orient/East-Med“), RFC 9 („Rhine-Danube“) und RFC 10 („Alpine-Western Balkan“) geschlossen.

Im Zuge dieser Verpflichtungen hat die Schienen-Control im Berichtsjahr an verschiedenen Treffen teilgenommen. Dabei handelte es sich um den Besuch der Regulierungsbehörden beim C-OSS des Güterverkehrskorridors RFC 3 in Frankfurt am Main sowie um die Teilnahme an den RAG/TAG-Treffen der Güterverkehrskorridore „RFC 7 – Rhein-Donau“ und „RFC 9 – Orient/Ost-Mittelmeer“. TAG(s) und RAG(s) sind beratende Gruppen für einen Korridor. Die TAG(s) setzen sich aus den Betreibern und Eigentümern der Terminals eines Schienengüterverkehrskorridors zusammen, während die RAG(s) aus Eisenbahnunternehmen bestehen, die an der Nutzung eines Schienengüterverkehrskorridors interessiert sind. Diese Treffen finden zweimal im Jahr für jeden Schienengüterverkehrskorridor statt.

Zu den diskutierten Themen gehörte die extrem lange Verweildauer an der ungarisch-rumänischen Grenze (Curtici), die ein anhaltendes Problem darstellt und den Zugang zum Hafen von Constanta und damit zum Schwarzen Meer beeinträchtigt. Der Schengen-Beitritt Rumäniens 2024 könnte diesbezüglich die Situation verbessern.

¹⁰ Artikel 20 der VO (EU) 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.9.2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, zuletzt geändert durch die VO (EU) 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.12.2013.

09

Zahlen und Fakten

Schienen-Control GmbH als Unternehmen

Die Schienen-Control wurde mit 26. August 1999 gemäß Art 30 der Richtlinie 2001/14/EG 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) 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 (apf) als Abteilung eingerichtet. Diese ist die gesetzliche Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für den Bahn-, Fernbus-, 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 eine Vertreterin bzw. ein Vertreter des Bundesministeriums für Finanzen dem Gremium anzugehören hat.

Die Kapitalvertreterinnen und -vertreter im Berichtsjahr waren:

Vorsitzende

DI.ⁱⁿ Vera Hofbauer,
BMK

Stv. Vorsitzende

Mag.^a Claudia Scholz, MBA,
BMK

Dr. Erik Wolf,

Wirtschaftskammer Österreich

Mag.^a Christa Bock,

Bundesministerium für Finanzen

Die Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmervertretung haben im Jahr 2023
Mag. Norman Schadler, Isabella Jambor
und Oguzhan Gökdas, BSc, MSc,
wahrgenommen.

PERSONALSTAND

Im Geschäftsjahr 2023 waren durchschnittlich 31 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 – Regulierung und apf – auch kostenrechnerisch getrennt voneinander geführt. Durch die Einführung der Kostenstellenrechnung ist die getrennte Erfassung der Kosten gewährleistet. Der Regulierungsbereich wird durch Beiträge der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) finanziert. Bemessungsgrundlage ist das in einem Jahr insgesamt geleistete Wegeentgelt (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 2023 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, unterschritten. Im Regulierungsbereich können dadurch insgesamt 383.742,17 Euro an die EVU rückvergütet werden. Der geplante Aufwand für die apf wurde vom BMK quartalsweise vorfinanziert. Am Ende des Jahres 2023 wurden an betroffene Unternehmen insgesamt Fallpauschalen für Schlichtungen in Höhe von 352.482 Euro verrechnet. Zusammen mit der Unterschreitung des Planaufwands der apf beträgt die aus dem Geschäftsjahr 2023 resultierende Rückvergütung an das BMK 380.586,35 Euro.

JAHRESABSCHLUSS DER SCHIENEN-CONTROL

Der Jahresabschluss der Schienen-Control für das Wirtschaftsjahr 2023 (1. Jänner bis 31. Dezember 2023) wurde nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) idGF erstellt. Die Grant Thornton Austria 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 2023 insgesamt 4.090.905,77 Euro beträgt. Die Schienen-Control weist einen Nullgewinn aus.

Ertrags- und Vermögenslage 2023

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG ZUM 31.12.2023

	2023	2022
1. Umsatzerlöse	4.090.905,77	3.247.101,05
2. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	12.061,30	6.859,70
b) übrige	16.948,65	17.691,44
	29.009,95	24.551,14
3. Personalaufwand		
a) Gehälter	-2.356.658,34	-1.817.167,34
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-35.082,54	-26.902,72
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-56.645,16	-43.716,09
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-597.615,18	-470.531,83
e) sonstige Sozialaufwendungen	-47.866,28	-31.908,54
	-3.093.867,49	-2.390.226,52
4. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagevermögens	-67.213,73	-59.682,55
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) übrige	-949.636,94	-811.933,48
6. Zwischensumme aus Z 1 bis 5 (Betriebsergebnis)	9.197,56	9.809,64
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.048,44	10,36
8. Zwischensumme aus Z 7 bis 7 (Finanzerfolg)	2.048,44	10,36
9. Ergebnis vor Steuern	11.246,00	9.820,00
10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-11.246,00	-9.820,00
11. Ergebnis nach Steuern	0,00	0,00
12. Jahresüberschuss	0,00	0,00
13. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	0,00	0,00
14. Jahresgewinn/ Jahresverlust	0,00	0,00

BILANZ ZUM 31.12.2023

AKTIVA	2023	2022
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	45.225,50	57.698,37
II. Sachanlagen		
1. Einbauten in fremden Gebäuden	5.626,85	6.649,91
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	60.741,50	79.796,92
	111.593,85	144.145,20
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	497.505,66	309.663,40
2. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	1.827,93	57.416,47
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.649.137,46	1.782.143,30
	2.148.471,05	2.149.223,17
C. Rechnungsabgrenzungsposten	61.092,10	45.108,82
Bilanzsumme	2.321.157,00	2.338.477,19
PASSIVA	2023	2022
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. Investitionszuschüsse	11.728,20	17.592,24
C. Rückstellungen		
1. Steuerrückstellungen	14.300,00	8.200,00
2. Sonstige Rückstellungen	182.850,00	161.300,00
	197.150,00	169.500,00
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	115.310,89	207.171,97
2. Sonstige Verbindlichkeiten		
a) Steuern	42.360,68	33.837,71
b) soziale Sicherheit	72.346,18	60.410,96
c) übrige	818.303,72	786.006,98
	1.048.321,47	1.087.427,62
Bilanzsumme	2.321.157,00	2.338.447,19

Quellenangabe

Bundesgesetz über alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten (in der geltenden Fassung)

Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (in der geltenden Fassung)

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), diverse Publikationen

Bundesverwaltungsgericht (BVwG), Fragen an den Gerichtshof der Europäischen Union / diverse Urteile

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

DVO (EU) 2015/909 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

DVO (EU) 2018/1795 der Kommission vom 20. November 2018 zur Festlegung des Verfahrens und der Kriterien für die Durchführung der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemäß Art 11 der Richtlinie 2012/34/EU, ABL L 2018/294, 5

Eisenbahngesetz (1957) in der geltenden Fassung

Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EiskrV in der geltenden Fassung

Europäische Kommission, diverse Stellungnahmen und Publikationen (DG Move)

European Union Agency for Railways; ERADIS-Datenbank – European Railway Agency Database of Interoperability and Safety

Gerichtshof der Europäischen Union, diverse Urteile des Jahres 2023

IRG-Rail (2024); Overview Paper on International Freight Services

IRG-Rail (2024); Twelfth Annual Market Monitoring Report March 2024

IRG-Rail; diverse Publikationen unter www.irk-rail.eu

Network Statements und Entgelte von: ÖBB-Infrastruktur AG (Österreich), DB Netz AG (Deutschland)

ÖBB-Infrastruktur AG, diverse Unterlagen

ÖBB-Personenverkehr AG, Fahrpläne Österreich / Preiserhebungen

ÖBB-Produktion, diverse Unterlagen

Österreichische Eisenbahnunternehmen (div.); Geschäftsberichte und ergänzende Angaben

Rail Facilities Portal

Rail Net Europe, diverse Publikationen

RegioJet AT GmbH, Fahrpläne / Preiserhebungen

Richter, Karl-Arne; Henke, Martin (Hg.) (2018); Business-Handbuch Europäische Bahnen, Ri:works Gesellschaft für Information und Kommunikation, 11. Auflage

Richter, Karl-Arne; Henke, Martin (Hg.) (2020); railfright.eu Das Business-Handbuch Güterbahnen; Ri:works Gesellschaft für Information und Kommunikation, 1. Auflage

RL 2001/14/EG 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 2012 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

SchiCKomm-Sitzungsgeldverordnung 2023 in der geltenden Fassung

Schienen-Control GmbH, diverse eigene Erhebungen

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG), diverse Publikationen

Statistik Austria, diverse Publikationen und Erhebungen

Ticketshops diverser Eisenbahnunternehmen, Verkehrsverbünde und städtischer Verkehrsbetriebe

UIRR, International Union for Road-Rail combined transport, diverse Publikationen

VO (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 des Rates, ABL L 2007/315, 1

VO (EU) 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.9.2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, zuletzt geändert durch die VO (EU) 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.12.2013.

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, ABL L 2020/333, 1

VO (EU) 2022/312 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) 2020/1429 hinsichtlich der Dauer des Bezugszeitraums für die Anwendung vorübergehend geltender Maßnahmen in Bezug auf die Erhebung von Wegeentgelten im Schienenverkehr, ABL L 2022/55, 1

Verwaltungsgerichtshof (VwGH), diverse Urteile

Westbahn Management GmbH, Fahrpläne Österreich / Preiserhebungen

WIFO, diverse Publikationen

Glossar

Bahnen	
BOB	Bayerische Oberlandbahn GmbH
boxXpress	boxXpress.de GmbH
CargoServ / CSERV	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 Szolgáltató Zrt. – ungarisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
FOX	FOXrail Zrt. – ungarisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
FS/Trenitalia	Ferrovie dello Stato/Trenitalia S.p.A. – staatliche Eisenbahngesellschaft Italiens mit Personen-/Güterverkehrstochter
GCA	Grampetcargo Austria GmbH
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
GySEV	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. [Raaberbahn]
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH
LILO	Linzer Lokalbahn AG
LogServ	Logistik Service GmbH
LOK	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH
LTE	LTE Logistik- und Transport GmbH
MBS	Montafonerbahn AG
MEV	MEV Independent Railway Services GmbH
Medway Italia	Medway Italia S.r.l.
MMV-AT	MMV-Rail Austria 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. bzw. RegioJet AT – tschechisches / österreichisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
Retrack	Retrack Germany GmbH
RHR	Rhomberg Bahntechnik GmbH
RM Lines	RM Lines a.s.
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
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
STRBL	STRABAG BahnLogistik
SŽTP	SŽ Tovorni promet d.o.o. – slowenisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
TAE	Transalpin Eisenbahn AG – schweizerisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
Tenforty2-Rail	Tenforty2-Rail GmbH
TXL	TX Logistik Transalpine GmbH
WEG	Walser Eisenbahn GmbH
WESTbahn	WESTbahn Management GmbH
WLB	Wiener Lokalbahnen GmbH
WLC	Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH
ZB	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Sonstige	
Abb.	Abbildung
ABl	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
BVG	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
EWK	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

T	Tirol
TEN	Transeuropäische Netze
TEN-V	Transeuropäische Verkehrsnetze
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
TTR	Timetabeling Redesign
u. a.	unter anderem
UAbs	Unterabsatz
usw.	und so weiter
Vbf.	Verschubbahnhof
VfGH	Verfassungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VIbg	Vorarlberg
VO	Verordnung
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
VVK	Verkehrsverbund Kärnten, Kärntner Linien
VVNB	Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland
VVT	Verkehrsverbund Tirol
VVV	Verkehrsverbund Vorarlberg, VMobil
VwGG	Verwaltungsgerichtshofgesetz
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Z	Ziffer
ZI	Zahl
z. B.	zum Beispiel

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 | Text: Schienen-Control GmbH
© Schienen-Control GmbH | Redaktionsschluss: Juni 2024



