

Jahresbericht 2025 Ihr Recht am Zug. Schienen- Control.

Schienen | Control

Inhaltsverzeichnis

Vorworte	6
Zusammenfassung	
Das Jahr 2025 im Überblick	10
Rolle der Regulierungsbehörde	
Schienen-Control Kommission	18
Schienen-Control GmbH	24
Marktentwicklung	
Marktentwicklung 2025	28
Preisentwicklung Bahnen – Überblick	56
Marktzugang	
Neuerungen im österreichischen Eisenbahnnetz	64
Kapazitäten von Abstellgleisen	68
Pünktlichkeit im Bahnverkehr	74
Neuerungen bei Serviceeinrichtungen und Anschlussbahnen	82
Rechtsgrundlagen	
Rechtliche Neuerungen im Eisenbahnbereich (AT/EU)	89
Arbeit der Schienen-Control Kommission	
Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission	92
Bahnstrom	94
Zugang	95
Serviceeinrichtungen	99
IBE	100
Entscheidungen des BVwG, VwGH und VfGH	102
Internationale Zusammenarbeit	
Europäische Zusammenarbeit	112
Zahlen und Fakten	
Schienen-Control GmbH als Unternehmen	124
Ertrags- und Vermögenslage	126
Quellenangabe	128
Glossar	130

01

Vorworte

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

Der Jahresbericht der Schienen-Control für das Jahr 2025 liefert eine Vielzahl wertvoller Daten und informiert umfassend über die Entwicklung im Schienenverkehr. Gemessen an der Zahl der Unternehmen fand die Belebung des österreichischen Schienenverkehrsmarktes 2025 eine Fortsetzung. Während der Personenverkehr das hohe Niveau wie beabsichtigt hielt und auch der Güterverkehr positive Leistungsdaten verzeichnete, sah sich dieser gleichzeitig großen Herausforderungen gegenüber.

Das angebotene Leistungsvolumen lag gemessen in Personenzugkilometern wieder auf Rekordwert und die durchschnittliche Reiseweite pro Fahrgast nahm abermals zu, während das Allzeithoch an zurückgelegten Personenkilometern 2024 im Berichtszeitraum knapp verfehlt wurde. Der Schienengüterverkehr verzeichnete 2025 positive Zuwächse bei Aufkommen und Leistung. Gleichzeitig stellten Baustellen und die damit verbundenen Umleitungen die Unternehmen vor erhebliche Herausforderungen, sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene, die sich auch in den kommenden Jahren fortsetzen werden.

Die Schienen-Control sorgt im Rahmen ihrer regulatorischen Tätigkeit für den gleichberechtigten Zugang aller Eisenbahnunternehmen zum Schienennetz, damit der Wettbewerb auf der Schiene weiterhin fair und diskriminierungsfrei bleibt. Mit fundierter Expertise und verlässlichen Informationen – wie dem vorliegenden Marktbericht – unterstützt sie den Sektor zusätzlich.

Mein ausdrücklicher Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Schienen-Control sowie den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission. Ihr Engagement für faire und transparente Verfahren ist die Grundlage dafür, dass alle Marktteilnehmer gleichberechtigt Zugang zum Netz erhalten und der Wettbewerb auf der Schiene diskriminierungsfrei bleibt. Darüber hinaus bringt sich die Schienen-Control aktiv in die Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) und weitere internationale Gremien ein und leistet damit einen wertvollen Beitrag zu einem einheitlichen, wettbewerbsfähigen und nachhaltigen europäischen Eisenbahnmarkt. Ein starkes Europa auf der Schiene beginnt mit starken nationalen Institutionen.



Peter Hanke

Bundesminister für Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

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

Der Jahresbericht der Schienen-Control informiert umfassend über die maßgeblichen Entwicklungen in den österreichischen Personen- und Güterverkehrsmärkten und beleuchtet Neuerungen im Bereich der Bahninfrastruktur. Zusätzlich behandelt dieser Bericht die von der Schienen-Control Kommission geführten Verfahren.

Weiterhin ist Wachstum am österreichischen Eisenbahnmarkt zu beobachten. Mittlerweile sind 98 Eisenbahnunternehmen aktiv und sorgen für eine Zunahme des Wettbewerbs. Der Personenverkehr verzeichnete 2025 einen leichten Rückgang bei den Fahrgästen – während das Leistungsvolumen angebotsseitig weiter ausgebaut wurde. Im Schienengüterverkehr stiegen die Leistungen bei den Netto- und Bruttotonnenkilometern 2025 um knapp fünf Prozent. Nach einem deutlichen Rückgang im Jahr 2023 verzeichneten die beförderten Nettotonnen mit 117,6 Millionen das zweite Jahr in Folge einen leichten Anstieg.

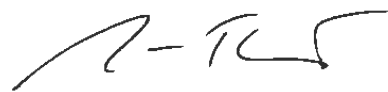
Der österreichische Fernverkehrsmarkt war 2025 weiterhin von intensivem Wettbewerb zwischen ÖBB-Personenverkehr, Westbahn und RegioJet geprägt. Grundsätzlich galt erneut: Je früher Tickets gekauft werden, desto günstiger fallen die Preise aus – mit Ersparnissen von über 70 Prozent gegenüber dem Standardtarif bei frühem Buchungszeitpunkt – dies ergab die diesjährige Auswertung der Preisentwicklung.

Die Pünktlichkeit im Bahnverkehr nahm weiter ab und betrug 94,1 Prozent über das gesamte Jahr und die insgesamt 22,1 Millionen Ankünfte aller Personenzüge in Verkehrsstationen der ÖBB-Infrastruktur betrachtet.

Als „Hüterin“ des Wettbewerbs des Eisenbahnverkehrsmarktes in Österreich überwachte die Schienen-Control GmbH und die Schienen-Control Kommission auch 2025 den freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen. 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 2025 mit einer Reihe wettbewerbsrechtlicher Fragen und führte beispielsweise Verfahren zu Trassenablehnungen, zu Regelungen bezüglich Instandhaltungsfenstern, ETCS-Only Strecken oder Fahrkartenverkaufslökalen.

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



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



Dr. Robert Streller
Vorsitzender der Schienen-Control Kommission

02

Zusammenfassung

Das Jahr 2025 im Überblick

ENTWICKLUNG DES ÖSTERREICHISCHEN EISENBAHNMARKTES

PERSONENVERKEHR

Im Jahr 2025 entwickelte sich der österreichische Schienenpersonenverkehr erneut positiv, wenngleich mit einer veränderten Dynamik im Vergleich zum Vorjahr. Während das angebotene Leistungsvolumen mit 138,9 Millionen Personenzugkilometern erneut einen Rekordwert erzielte (minimal höher als 2024), ging die Anzahl der Fahrgäste leicht zurück.

Mit insgesamt 347,5 Millionen Reisenden lag der Wert knapp unter dem Niveau von 2024 (Rückgang um etwa 0,3 Prozent bzw. zwei Prozent bei der ÖBB-Personenverkehr). Dies ist primär auf einen Rückgang im Nahverkehr zurückzuführen, beeinflusst durch eine zweimonatige Sommersperre der Wiener S-Bahn-Stammstrecke und dem gesellschaftlichen Trend zur verstärkten Nutzung von Homeoffice. Im Fernverkehr hingegen stiegen die Fahrgastzahlen erneut an (+1 %). Im Personenverkehr konnten die Mitbewerber ihre Anteile ausbauen und beförderten insgesamt knapp 16 Prozent der Reisenden.

Trotz des leichten Rückgangs bei der Anzahl an Reisenden erhöhte sich die insgesamt zurückgelegte Distanz um 0,7 Prozent auf 15,1 Milliarden Personenkilometer. Die durchschnittliche Fahrtweite je Fahrgast stieg somit auf 43,4 Kilometer an.

Das Marktangebot wurde 2025 erneut leicht ausgedehnt. Im Fokus stand die Stabilisierung des Fahrplans. Dennoch wurden wichtige neue Verbindungen eingeführt und Kapazitäten erweitert: der Einsatz neuer IC-Doppelstockzüge (von der DB übernommen) sowie ganzjährige neue Verkehre von Prag über Wien nach Budapest durch RegioJet. Ein bedeutendes Infrastruktureignis war die vollständige Inbetriebnahme des Koralmtunnels im Dezember 2025, dessen volle Auswirkung auf die Passagierzahlen jedoch erst ab 2026 zu erwarten ist.

GÜTERVERKEHR

Im Schienengüterverkehr stiegen die Leistungen bei den Netto- und Bruttotonnenkilometern 2025 um knapp fünf Prozent. Nach einem deutlichen Rückgang im Jahr 2023 verzeichneten die beförderten Nettotonnen mit 117,6 Millionen das zweite Jahr in Folge einen leichten Anstieg. Diese positive Entwicklung ist u. a. auf umleitungsbedingt längere Fahrten in Österreich zurückzuführen.

Der Marktanteil der Rail Cargo Austria belief sich 2025 auf rund 52 Prozent an den Nettotonnenkilometern – ein neuerlicher Rückgang gegenüber Vorjahren. Auf Rang zwei folgten private Bahnunternehmen (u.a. CargoServ, ecco-rail, Lokomotion) mit insgesamt rund 29 Prozent. Der Gesamtmarktanteil aller Mitbewerber näherte sich damit bereits der 50-Prozent-Marke und lag bei etwa 48 Prozent.

Auf den Haupttransitachsen dominierten die Mitbewerber den Schienengüterverkehr deutlich: Auf der Brenner- und Westachse erzielten sie jeweils über 60 Prozent Marktanteil bei den Bruttotonnenkilometern.

Einerseits belebte der wachsende Wettbewerb den Markt, andererseits konnte die Leistungsfähigkeit des SGV im mehrjährigen Vergleich nicht wesentlich gesteigert werden.

Neben der konjunkturell angespannten Situation haben auch baustellenbedingte Streckensperren den Güterverkehr ausgebremst. Umfassende Bauarbeiten auf internationalen Korridoren, insbesondere die Generalsanierungen im deutschen Netz und die Sperrung der Tauernbahn führten für Güterverkehre zu weitläufigen Umleitungen mit wesentlich längeren Laufwegen. Die daraus resultierenden höheren Kosten mindern dessen Wettbewerbsfähigkeit und verschärfen den Verlagerungsdruck hin zur Straße – besonders bei Einzelwagen- und Kombinierten Verkehren, die im direkten Wettbewerb zum Lkw stehen.

Mehr als ein Viertel der gesamten Güterverkehrsleistung wurde 2025 über kurzfristig bestellte Ad-hoc-Trassen erbracht – bei privaten Mitbewerbern sogar über 40 Prozent. Die Volatilität des Schienengüterverkehrs sowie dessen Bedarf nach Trassen außerhalb des Jahresfahrplans nimmt weiter zu. Es zeigt sich, dass der Schienengüterverkehr dringend bessere Planbarkeit der Trassenführung benötigt, insbesondere im Zusammenhang mit Baustellen-Koordination.

ENTWICKLUNGEN AM SCHIENENVERKEHRSMARKT

Ende 2025 waren in Österreich 98 Eisenbahnunternehmen tätig – Elf sind im Vergleich zum Vorjahr neu hinzugekommen:

- Altmann Rail Traction
(Güterverkehr – überwiegend Automotive-Bereich, DE)
- CER Austria Cargo GmbH
(Güterverkehr, AT)
- Compagnia Ferroviaria Italiana
(Güterverkehr, IT)
- CO Schweissttechnik
(Gleisbau und Schienenbearbeitung, DE)
- dispo-Tf Rail Austria
(überwiegend Personaldienstleister, AT)
- Medway Italia
(Güterverkehr, Teil der Logistikgruppe MSC, IT)
- Pro-Lok
(GV/PV, Unternehmensberatung/Vermietung von Schienenfahrzeugen, AT)
- Rail Traction Company
(Güterverkehr, IT)
- Smart Rail
(Güterverkehr, DE)
- StB Cargo Germany
(Güterverkehr, DE)
- Steiermärkische Landesbahnen
(Güterverkehre im eigenen Netz, AT)

Insgesamt waren 74 Unternehmen im Berichtsjahr berechtigt, das ÖBB-Netz zu nutzen. Davon gehören vier zum ÖBB-Konzern, neun stehen mehrheitlich unter Kontrolle ausländischer Marktführer, 13 in öffentlichem Eigentum und 48 befinden sich in Privateigentum.

PREISENTWICKLUNG DER BAHNEN

Der österreichische Fernverkehrsmarkt war 2025 weiterhin von intensivem Wettbewerb zwischen ÖBB-Personenverkehr, Westbahn und RegioJet geprägt. Grundsätzlich galt erneut: Je früher Tickets gekauft werden, desto günstiger fallen die Preise aus – mit Ersparnissen von über 70 Prozent gegenüber dem Standardtarif bei frühem Buchungszeitpunkt. Am stärksten profitierten Fahrgäste auf der ÖBB-Strecke Wien-Prag (durchschnittlich 70,4 Prozent Ersparnis) sowie bei der Westbahn auf der Verbindung Wien-München (56,5 Prozent). Gegenüber dem Vorjahr waren die Ticketpreise jedoch mehrheitlich gestiegen – bei der Westbahn in 93,3 Prozent, bei RegioJet in 90 Prozent und bei der ÖBB in 80 Prozent der untersuchten Kaufzeitpunkte. Im direkten Streckenvergleich blieb RegioJet auf den Relationen Wien-Prag und Wien-Budapest durchgehend günstiger als die ÖBB; auf der Westachse (Wien-Linz, Wien-Salzburg, Wien-München) boten ÖBB-PV und Westbahn jeweils in etwa der Hälfte der Fälle den günstigeren Preis.

Bei den Nachtzügen der ÖBB setzte sich der Trend zu kontingentiertem, auslastungsgesteuertem Pricing fort. Zwölf Wochen vor Abfahrt waren die Preise über alle Komfortkategorien hinweg am günstigsten. Im Jahresvergleich sanken die Preise an 58 Prozent der untersuchten Kaufzeitpunkte, stiegen jedoch an 40 Prozent.

Das KlimaTicket Österreich erfreute sich weiterhin großer Beliebtheit, erlebte jedoch 2025 zwei Preiserhöhungen innerhalb weniger Monate: Von 1.179,30 Euro (März 2025) auf 1.400 Euro ab Jänner 2026 – ein Anstieg von 19 Prozent. Auch die meisten regionalen KlimaTickets wurden zum Jahresbeginn 2026 angepasst, mit Steigerungen von bis zu 28 Prozent (Jahreskarte Wien). Die Wiener Erhöhung fiel mit 28 Prozent zwar empfindlich aus, stellte jedoch die erste Anpassung seit 2012 dar. Für grenzüberschreitende Reisen gilt das KlimaTicket Österreich nur an bestimmten Grenzbahnhöfen – etwa nach Deutschland, Italien und in die Schweiz –, während zu tschechischen, slowakischen und slowenischen Grenzstationen keine Gültigkeit besteht.

ZUGANG ZUM ÖSTERREICHISCHEN EISENBAHNMARKT

NEUERUNGEN IM EISENBAHN-NETZ 2025

Im Jahr 2025 wuchs das österreichische Schienennetz um 17 Kilometer auf insgesamt 5.638 Kilometer, ein Anstieg, der maßgeblich auf die vollständige Inbetriebnahme der Koralmstrecke zwischen Graz und Klagenfurt zurückzuführen ist. Mit diesem Lückenschluss steht nun eine durchgehend zweigleisige Verbindung zur Verfügung, deren volles Wirkungspotenzial für den Fern- und Nahverkehr jedoch erst ab 2026 vollständig in den Fahrgastzahlen sichtbar werden wird.

Weitere Infrastrukturprojekte umfassten die Elektrifizierung von Zubringerstrecken zum Cargo Center Graz sowie die Strecke Wettsmannstätten–Wies-Eibiswald. Der Gesamtanteil elektrifizierter Strecken lag in Österreich bei rund 76 Prozent; zudem wurden bereits Anfang 2025 mit der Mattersburgbahn und der Traisentalbahn weitere Projekte initiiert. Parallel dazu kam es zu einer Streckeneinstellung: Die Verbindung Bruck an der Leitha–Petronell–Carnuntum wurde Ende 2025 stillgelegt.

Die Netzbelastung durch Bauarbeiten erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr: Es gab 126 mehrtägige Baustellen, die zu Kapazitätseinschränkungen von über 30 Prozent führten (im Vergleich zu 115 im Jahr 2024), wobei die durchschnittliche Sperrdauer bei 126 Stunden lag. Längere Sperren von mehr als drei Wochen haben sich fast verdoppelt.

Im Rahmen des Modernisierungsprogramms der ÖBB-Infrastruktur AG wurden zahlreiche Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut (u. a. Dorfgastein, Bad Gastein, Bludenz) und neue Haltepunkte eröffnet oder verlegt, während einige wenige alte Stationen aufgelassen wurden. Auch grenzüberschreitend gab es Fortschritte im Eisenbahnnetz, insbesondere durch die vollständige Inbetriebnahme der elektrifizierten Verbindung zwischen Marchegg und Devínska Nová Ves in der Slowakei.

PÜNKTLICHKEIT IM BAHNVERKEHR 2025

Die Pünktlichkeit im österreichischen Personenverkehr verbesserte sich im Jahr 2025 auf ein durchschnittliches Niveau von 94,1 Prozent (gemessen ab einer Verspätung von 5 Minuten und 29 Sekunden). Grundlage für die Pünktlichkeits-

statistik bilden die insgesamt 22,1 Millionen Ankünfte aller Personenzüge in allen Verkehrsstationen der ÖBB-Infrastruktur. Der Nahverkehr lag mit 94,8 Prozent Pünktlichkeit weiterhin deutlich vor dem Fernverkehr, der trotz einer leichten Verbesserung auf 81,4 Prozent aufgrund internationaler Vernetzung und Baustellen Verbesserungspotenzial aufweist. Besonders kritisch waren die Grenzüberschreitenden Züge aus Deutschland, Italien und Ungarn; so erreichte etwa weniger als jeder dritte Zug von Nürnberg pünktlich den Grenzbahnhof Passau. Die Westbahn schnitt im Fernverkehr mit 85,7 Prozent relativ gut ab.

Als Hauptursachen für Verspätungen im Personenverkehr zeigten sich Probleme der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) selbst (29 %, z.B. Fahrzeugdefekte) sowie Infrastrukturausfälle (24 %). Im Fernverkehr dominierten hingegen Störungen durch Nachbarbahnen (34 %) als Verursacher von Verspätungen.

NEUERUNGEN BEI SERVICEEINRICHTUNGEN UND ANSCHLUSSBAHNEN

Die Zahl der Verkehrsstationen im österreichischen Schienennetz belief sich im Berichtsjahr auf insgesamt 1.435, wovon 1.053 von der ÖBB-Infrastruktur betrieben wurden. Der Ausbau digitaler Infrastruktur setzte sich fort: 125 Bahnhöfe verfügen mittlerweile über Public-WLAN (plus sieben zum Vorjahr), während die Zahl der Zuglauf-Checkpoint-Standorte auf 199 anstieg. Dies bedeutet einen wichtigen Schritt zur Verbesserung der betrieblichen Sicherheitsüberwachung. Gleichzeitig bestätigten sich einige langjährige Trends: Die Anzahl der Vorheizanlagen sank weiter auf 40, während Wasch- und Reinigungsanlagen von elf auf 15 stiegen, darunter auch jene mit neuen Graffiti-Behandlungsmöglichkeiten.

Bei den Anschlussbahnen ergab sich ein leicht rückläufiges Bild: Von den 930 erreichbaren Gleisanschlüssen wurden lediglich 488 tatsächlich bedient (minus sechs gegenüber 2024). Mit 1,16 Millionen beigestellten Güterwagen sank das Gesamtaufkommen um 1,2 Prozent. Dennoch entfällt die Hälfte des gesamten Umschlags auf nur 16 Unternehmen – angeführt von voestalpine Linz mit über 180.000 Wagen, gefolgt von voestalpine Donawitz, Linz Service GmbH und dem Enns-hafen. Der Stadthafen Linz bleibt mit 20 Anschlussbahnen der am dichtesten vernetzte Bahnhof Österreichs.

SCHWERPUNKTE DER ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

Die Schienen-Control Kommission eröffnete im Berichtsjahr 2025 Verfahren aus den Bereichen Bahnstrom, Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen sowie Entgelte und Wegeentgelte.

VERFAHREN GEMÄSS § 68A EISBG [STROM, STATIONEN, IBE]

Die Schienen-Control Kommission prüfte über mehrere Jahre hinweg die Rechtmäßigkeit der Entgelte eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens für den Zugang zur Infrastruktur, der Nutzung von Stationen und Bahnstrom. Nachdem das Unternehmen 2024 Verhandlungen nach § 68a EISBG anstrebte, wurden unter behördlicher Aufsicht Einigungen erzielt, die Rechtsfrieden zwischen den Beteiligten herstellten.

Aufgrund der daraufhin vorgelegten geänderten Nutzungsbedingungen leitete die Schienen-Control Kommission eigene Wettbewerbsüberwachungsverfahren ein und erließ Bescheide, die beträchtliche Tarifsenkungen zur Folge hatten. So wurden insgesamt rund 164,7 Mio. Euro an die Eisenbahnverkehrsunternehmen rückvergütet. Die anhängigen Altverfahren wurden in weiterer Folge eingestellt und mehrere frühere Bescheide rechtskräftig.

BAHNSTROM

Die Betreiberin des Bahnstromnetzes in Österreich hatte die Tarife für die Benutzung des Bahnstromnetzes mit neuen Entwürfen ihrer Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Stand: November 2024) aktualisiert. Die Schienen-Control Kommission prüfte diese aktualisierten Tarife im Rahmen von amtsweilig eingeleiteten Wettbewerbsüberwachungsverfahren. Die Schienen-Control Kommission erließ Bescheide in diesen Verfahren in denen festgestellt wurde, dass die geänderten Tarife rechtskonform sind.

ZUGANG TRASSENABLEHNUNG

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde an die Schienen-Control Kommission, da das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine von ihm bestellte Ad-hoc-Trasse abgelehnt hatte. Das Infrastrukturunternehmen wies darauf hin, dass der Antrag nicht vollständig eingebracht und daher nicht bearbeitet worden sei. Die Schienen-Control Kommission ersuchte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, künftig über alle Trassenbegehren, die in der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen angeführten Form eingebracht werden, zu entscheiden. Das Infrastrukturunternehmen beabsichtigte in weiterer Folge sein Personal entsprechend zu schulen.

INSTANDHALTUNGSFENSTER

Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen führt Instandhaltungsarbeiten auf einigen eingleisigen Strecken seit der Netzfahrplanperiode 2026 nicht mehr in Zugpausen, sondern in reservierten Zeitfenstern durch. Die Schienen-Control Kommission leitete ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren ein und befragte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu den Gründen für diese Umstellung sowie zur Berücksichtigung der Interessen des Personenverkehrs. Die Schienen-Control Kommission beobachtet die Umsetzung der Instandhaltungsfenster sowie die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen angekündigte Evaluierung.

SERVICEEINRICHTUNGEN ÖRTLICHKEITEN FÜR DEN FAHRSCHEINVERKAUF

Ein EVU wandte sich an die Schienen-Control Kommission (SCK) und begehrte Zugang zu Örtlichkeiten für den Fahr-scheinverkauf in Wien Hbf., Wien Meidling und Graz Hbf. Im Zuge einer mündlichen Verhandlung konnte hinsichtlich sämtlicher Standorte eine Lösung gefunden und in der Folge Zugang zu begehrten Verkaufsortlichkeiten gewährt werden.

IBE ELEKTRONISCHER BEFEHL

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen brachte bei der Schie-nen-Control Kommission Beschwerde zu einer Softwareap-plikation einer Infrastrukturbetreiberin für die Darstellung und Quittierung des elektronischen Befehls ein. Die Be-schwerdeführerin argumentierte unter anderem, dass die Softwareapplikation Teil des Mindestzugangspakets und daher den Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Zusatz-kosten zur Verfügung zu stellen sei. Die Schienen-Control Kommission wies die Beschwerde ab. Sie begründete dies damit, dass die von der Infrastrukturbetreiberin bereitge-stellte ZFM-Schnittstelle (= elektronisches Zugfahrtmanage-ment) die grundsätzliche „Quelle“ der bereitzustellenden Informationen ist. Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahr-wegkapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind, gehören zum Mindestzugangspaket.

INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

Die Schienen-Control ist intensiv in europäische Zusammen-arbeit der Eisenbahnregulierungsbehörden eingebunden und wirkt insbesondere in Netzwerken wie IRG-Rail, ENRRB und SERAF mit, um regulatorische Fragen zu koordinieren und den EU-Gesetzgebungsprozess mitzugestalten. Im Zentrum steht IRG-Rail als wichtigstes Kooperationsforum der Regu-lierungsbehörden (31 Mitglieder), das durch Arbeitsgruppen, Berichte und regelmäßige Plenarsitzungen den Austausch von Best Practices fördert und gemeinsame Positionen ge-genüber EU-Institutionen entwickelt.

2025 lag ein Schwerpunkt auf der Vorbereitung der neuen EU-Kapazitätsverordnung, der Stärkung der Zusammenar-beit sowie der Einbindung von Stakeholdern. Inhaltlich be-schäftigten sich die Arbeitsgruppen u. a. mit Netzzugang, Entgeltsystemen, Marktbeobachtung, Serviceeinrichtungen und neuen Gesetzesinitiativen, wobei Themen wie Kapazi-tätsmanagement, Wettbewerbsbedingungen, Datenverfü-gbarkeit und Effizienz der Infrastruktur im Fokus standen.

Ergänzend dazu dienen ENRRB und SERAF als Plattformen für Koordination, Informationsaustausch und Einbindung von Marktakteuren, etwa bei der Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens, digitalen Mobilitätslösungen und Infrastrukturentgelten.

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. Ein Mitglied und das für dieses Mitglied bestellte Ersatzmitglied haben dem Richterstand anzugehören.

Die weiteren Mitglieder haben Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens oder für andere netzgebundene Bereiche zu sein.

Die Bestellung der Mitglieder erfolgt durch die Bundesregierung auf Vorschlag der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI), 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-Spitz

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.

INFO

Eine vollständige Aufzählung der Aufgaben der Schienen-Control Kommission ist unter <https://www.schienencontrol.gv.at/schienen-control-kommission/einsehbar>.

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 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 aller oder bestimmter Vorschriften der Durchführungsverordnung (DVO) (EU) 2017/2177 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 Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträge oder Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären (§ 74 Abs 1 Z 5 EisbG).

WEGEENTGELTE

Der Schienen-Control Kommission obliegt die Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, 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 zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderen unerwünschten Entwicklungen in diesen Märkten über hierfür geeignete Maßnahmen zu entscheiden. Insbesondere hat sie einer entgelterhebenden Stelle hinsichtlich der Entscheidung über die Höhe eines zu entrichtenden Wegeentgeltes, der Gewährung von Wegeentgelt-nachlässen 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). Darüber hinaus hat sie 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), die Berufung hierauf zu untersagen (§ 74 Abs 1 Z 6 EisbG) oder Ergänzungen aufzutragen (§ 74 Abs 1 Z 7 EisbG). Schließlich hat sie auch festzustellen, ob in Entwurfsform vorliegende Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechen würden (§ 74 Abs 1 Z 8 EisbG).

FAHRGASTRECHTE

Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen, gänzlich oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn sie gegen bundesrechtliche, unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften verstoßen (§ 78b Abs 1 EisbG). Die Schienen-Control Kommission hat bei der Unwirksamkeitserklärung gleichzeitig auszusprechen, ab welchem Zeitpunkt welche Bestimmungen neu zu regeln sind. Zugleich mit der gänzlichen oder teilweisen Unwirksamkeitserklärung hat die Schienen-Control Kommission dem Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer oder dem Verkehrsverbund zu untersagen, die für unwirksam erklärten Bestimmungen zu verwenden und sich auf sie zu berufen.

Die Schienen-Control Kommission kann bei einer Beschwerde eines Fahrgasts über die Fahrpreisentzündung, Erstattung sowie Hilfeleistung bei Verspätungen oder Zugausfällen, über den erhöhten Fahrpreis oder sonstige Nebengebühren sowie über den Ausschluss von der Beförderung aussprechen, dass die Empfehlung der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte wegen eines behaupteten Verstoßes gegen anzuwendende Bestimmungen der Verordnung (EU) 2021/782, des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtesgesetzes oder der Beilage 1 der Verordnung über die Einführung des Klimatickets, in einem Schlichtungsverfahren, in dem es zu keiner einvernehmlichen Lösung gekommen ist (§ 78a Abs 6 EisbG), für verbindlich erklären.

ENTFLECHTUNG

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

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

PRÜFUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN GLEICHGEWICHTS/BEDIENUNGSVERBOTS BEI PERSONENVERKEHRSDIENSTEN

Die Schienen-Control Kommission nimmt die im Durchführungsakt gemäß Art 11 Abs 4 der RL 2012/34/EU 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 die Entwürfe der Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Infrastrukturbetreiber unverzüglich nach deren Vorlage durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (§ 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).

DIE ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION IN DER PRAXIS

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.

Im Jahr 2025 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 EisebG 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.

HAUPTAUFGABE REGULIERUNG

Als Geschäftsstelle der Schienen-Control Kommission unterstützt die Schienen-Control bei der Überwachung des Wettbewerbs und spielt eine Schlüsselrolle bei der rechtskonformen Klärung formeller Konflikte. 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)¹ 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 Marktkenntnis und hervorragenden Kontakten zu Bahnunternehmen, Institutionen sowie dem Netzwerk internationaler Regulierungsbehörden verbessert die Schienen-Control kontinuierlich die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb. Sie bringt sich mit ihrem Fachwissen bei eisenbahnspezifischen Fragestellungen aktiv ein, um Probleme zu lösen. Das kommt letztlich allen Marktteilnehmern zugute.

¹ Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen, BGBl 60/1957.

AUFGABE ALS UNABHÄNGIGE SCHLICHTUNGS- UND DURCHSETZUNGSSTELLE

Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) ist als Abteilung ohne eigene Rechtspersönlichkeit bei der Schienen-Control GmbH eingerichtet. Die apf ist die gesetzliche Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für den Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr. Im Rahmen ihrer Schlichtungstätigkeit ist die apf dafür verantwortlich, Beschwerden von Fahr- und Fluggästen mittels außergerichtlicher Streitbeilegung zu klären. Sie verhilft Reisenden im Streitfall mit dem Unternehmen zu ihrem Recht. In ihrer Funktion als Durchsetzungsstelle informiert die apf Fahr- und Fluggäste der vier Verkehrsträger über ihre Rechte. Sie prüft die Einhaltung der in EU-Verordnungen verankerten Fahr- und Fluggastrechte und ergreift bei Bedarf weitere Maßnahmen, 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). Sie ist damit eine von acht AS-Stellen, die in Österreich tätig sind.

Detaillierte Informationen zur apf unter www.passagier.at oder in den apf-Jahresberichten.

04

Marktentwicklung

Marktentwicklung 2025

Die Schienen-Control führte die umfassende, alljährliche Markterhebung für 2025 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 Austria hat sich die österreichische Wirtschaftsleistung 2025 gegenüber 2024 erholt und real um 0,6 Prozent zugelegt¹. Nach den wirtschaftlich herausfordernden Jahren rund um die COVID-19-Pandemie, den russisch-ukrainischen Krieg und anderen geopolitischen Krisen befand sich die österreichische Wirtschaft nach mehreren Rezessionsjahren hintereinander also wieder in einer Phase des leichten Aufschwungs. Während die Importe um 4,1 Prozent gestiegen sind, haben sich die Exporte im selben Zeitraum um 0,5 Prozent verringert. Daraus resultierte ein Handelsbilanzdefizit.

¹ Vorläufige Berechnungen, Stand: März 2026.

WETTBEWERB IM ÖSTERREICHISCHEN SCHIENENVERKEHR

Während im Güterverkehrsbereich in Österreich reger Wettbewerb herrscht, fand dieser im Rahmen des eigenwirtschaftlichen Personenverkehrs 2025 de facto nur auf einzelnen 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. Es folgten sukzessive Erweiterungen im Streckennetz mit Verkehren nach Bregenz, via München nach Stuttgart sowie seit dem Fahrplan 2026 auch nach Saalfelden.

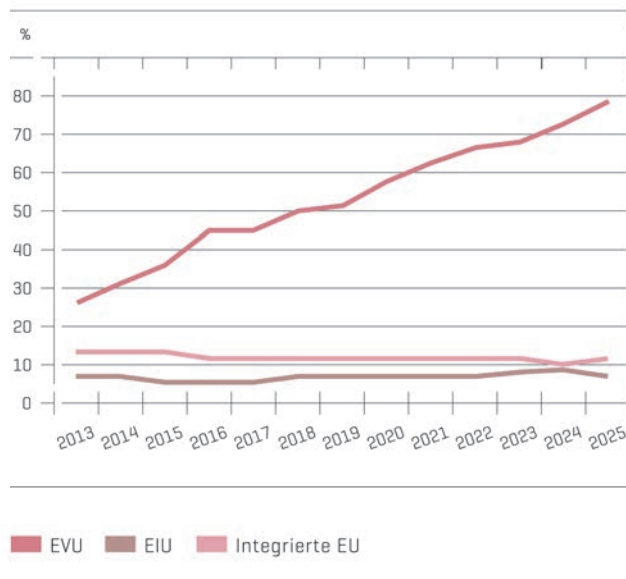


Abb. 1: Entwicklung der Gesamtanzahl von Eisenbahnunternehmen in Österreich zum Ende des jeweiligen Jahres [inklusive nicht vernetzter Bahnen]. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Seit Dezember 2017 verkehren des Weiteren Züge des tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmens RegioJet zwischen Prag und Wien, ab Sommer 2020 vermehrt auch weiter nach Budapest.

Auch im Nahverkehr gibt es auf dem Abschnitt Wien Mitte-Flughafen Wien mit der ÖBB-Personenverkehr und dem City Airport Train (CAT) zwei Anbieter.

Der gemeinwirtschaftliche Personenverkehr folgt dem Prinzip der Direktvergabe. Diese erfolgt an verschiedene, zumeist im regionalen Nahverkehr tätige Eisenbahnunternehmen, die untereinander nicht im Wettbewerb um Verkehrsdiensleistungsverträge (VDV, siehe Info) stehen. Abgerundet wird das Angebot im Schienenpersonenverkehr durch saisonale Ausflugs-, Charter- und Nostalgiefahrten kleineren Umfangs, die 2025 von DPB Rail Infra Service, der NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges. m. b. H.), Pro-Lok, der tenforty2-Rail und den WLB (Wiener Lokalbahnen) durchgeführt wurden.

INFO

Gemeinwirtschaftliche Leistungen

Nachdem der Personennahverkehr und Teile des Personenfernverkehrs rein mit Erlösen aus Ticketverkäufen nicht kostendeckend betrieben werden können, bestellen der Bund (vorwiegend) und weitere Gebietskörperschaften (ergänzend) im Rahmen von VDV Transportleistungen bei den Eisenbahnunternehmen. Laut vorläufigen Werten des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) wurden 2025 so 122,2 Mio. Zugkilometer für in Summe 1,76 Mrd. Euro bereitgestellt. 73 Prozent dieses Betrags flossen in Nahverkehrsleistungen der ÖBB-Personenverkehr, 15 Prozent in Fernverkehrsleistungen der ÖBB-Personenverkehr sowie die übrigen zwölf Prozent an weitere, ausschließlich im Nahverkehr tätige Privatbahnen.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen (gemäß Eisenbahngesetz wird zwischen Eisenbahnverkehrs-, Eisenbahninfrastruktur- und integrierten Eisenbahnunternehmen unterschieden) in Österreich lag Ende 2025 bei 98. Eine vollständige Auflistung der Unternehmen inklusive Tätigkeitsbeschreibung und Zuordnung befindet sich auf der Website der Schienen-Control unter <https://schienencontrol.gv.at/de/eisenbahnunternehmen.html>.

Mit für Österreich gültiger Sicherheitsbescheinigung und/oder Infrastrukturnutzungsvertrag (INV) neu hinzugekommen sind gegenüber 2024 einerseits (alphabetisch aufgelistet):

- Altmann Rail Traction
(Güterverkehr, DE)
- CER Austria Cargo
(Güterverkehr, AT)
- Compagnia Ferroviaria Italiana
(Güterverkehr, IT)
- CO Schweißtechnik
(Gleisbau und Schienenbearbeitung, DE)
- dispo-Tf Rail Austria
(überwiegend Personaldienstleister, AT)
- Medway Italia
(Güterverkehr, IT)
- Pro-Lok
(Unternehmensberatung/Vermietung von Schienenfahrzeugen, AT)
- Rail Traction Company
(Güterverkehr, IT)
- Smart Rail
(Güterverkehr, DE)
- StB Cargo Germany
(Güterverkehr, DE)
- Steiermärkische Landesbahnen
(Bauzüge/Überstellfahrten im eigenen Netz, AT)

Im Lauf des Jahres aus dem österreichischen Markt ausgeschieden sind andererseits:

- Europe Express
(Personenverkehr, FR)
- HSL Logistik Austria
(Güterverkehr, AT)
- Lokomotion Austria
(Güterverkehr, AT)
- Retrack Germany
(Güterverkehr, AT)
- twentyone
(Güterverkehr, AT)

Die HSL Logistik Austria wurde analog zu ihren Auslandsschwestern nach der Übernahme ihrer Muttergesellschaft Exploris durch die TX Logistik in Zweitere integriert. Die Unternehmen Europe Express, Lokomotion Austria und Retrack Germany haben zudem seit dem Fahrplanwechsel Ende 2025 keinen gültigen Infrastrukturnutzungsvertrag (INV) mehr mit der ÖBB-Infrastruktur. Die twentyone wurde aus dem Firmenbuch gelöscht. Darüber hinaus wurde im Dezember 2025 die Übernahme der Wiener Lokalbahnen Cargo durch den ungarischen Güterverkehrskonzern CER Cargo Group abgeschlossen und diese damit in CER Cargo Traction umbenannt (die tatsächliche Umfirmierung und die Erteilung der Zugangsrechte fanden allerdings erst Anfang 2026 statt).

Die 98 Unternehmen gliederten sich mit Stand 31. Dezember 2025 in 79 Eisenbahnverkehrsunternehmen, acht Eisenbahninfrastrukturunternehmen und elf integrierte Eisenbahnunternehmen (siehe Abbildung 1). Das heißt: Insgesamt betrieben 19 Unternehmen Infrastruktur (Eisenbahninfrastrukturunternehmen und integrierte Eisenbahnunternehmen zusammengerechnet). Unter diesen befanden sich neun Unternehmen mit nicht vernetzter Infrastruktur, manche davon sind rein touristische Bahnen. Von den 79 Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügten zu Jahresende 2025 drei über keine Sicherheitsbescheinigung, neun davon hatten keinen Infrastrukturnutzungsvertrag. Gemeinsam mit den integrierten Unternehmen waren in Summe 74 Eisenbahnunternehmen dazu berechtigt, Züge im ÖBB-Netz zu führen. 30 davon hatten außerdem zusätzlich noch einen Infrastrukturnutzungsvertrag mit der Raaberbahn.

Die 74 Unternehmen lassen sich wie in Abbildung 2 dargestellt kategorisieren:

- Vier gehören zum ÖBB-Konzern und sind damit dem Incumbent zuzurechnen (ÖBB-Personenverkehr, ÖBB-Produktion, ÖBB-Technische Services und Rail Cargo Austria).
- Neun sind ausländische Incumbents oder mehrheitlich (> 50 Prozent) direkt bzw. indirekt in deren Eigentum (z. B. ČD Cargo, DB Cargo, PKP Cargo, SŽ Cargo oder TX Logistik Transalpine).
- 48 Unternehmen stehen (zu 50 Prozent oder mehr) in Privateigentum (z. B. CargoServ, ecco-rail, Lokomotion, RegioJet oder Westbahn).
- 13 Unternehmen befinden sich (zu mehr als 50 Prozent) im Eigentum öffentlicher Institutionen bzw. von Gebietskörperschaften (z. B. Graz-Köflacher Bahn, Montafonerbahn, Raaberbahn Cargo, Steiermarkbahn und Bus, Wiener Lokalbahnen).

Acht Unternehmen hatten zum Stichtag die Berechtigung ausschließlich für Personenverkehre, 46 hingegen nur für Güterverkehre und wiederum 20 weitere für beide Verkehrsarten.

63 der insgesamt 98 in Österreich zugelassenen Unternehmen haben ihren Sitz im Inland, 16 davon jedoch mit mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) ausländischen Eigentümern. Damit bleiben insgesamt 47 Unternehmen mit mehrheitlich (50 Prozent oder mehr) inländischen Eigentümern, das ist in etwa die Hälfte. 34 Unternehmen sind dagegen zur Gänze im Ausland angesiedelt. In dieser Aufzählung implizit enthalten ist die NÖVOG, die eine Doppelrolle als Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen hat.

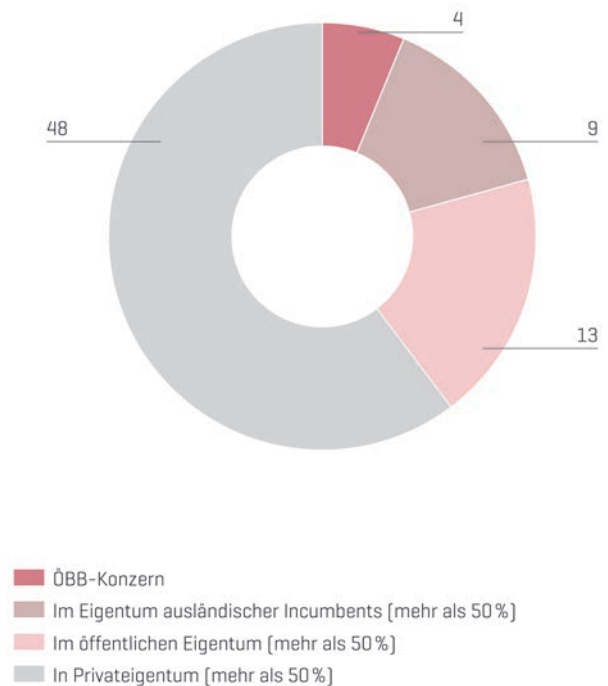


Abb. 2: Mehrheitseigentümerschaft der 74 Eisenbahnunternehmen im Netz der ÖBB-Infrastruktur 2025. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

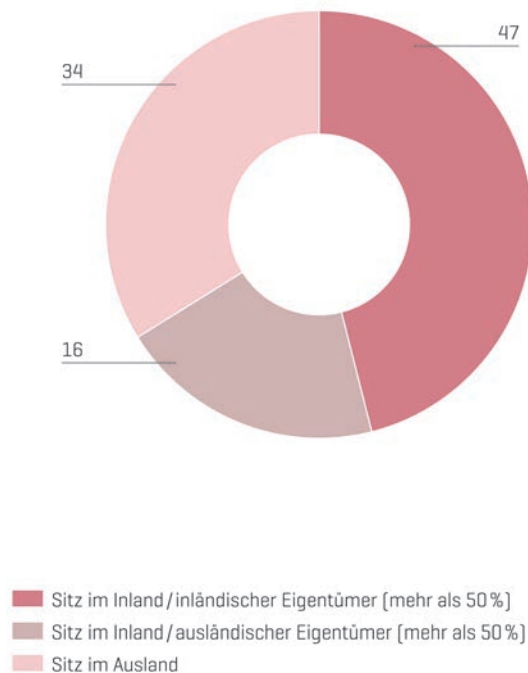


Abb. 3: Herkunft der Eisenbahnunternehmen in Österreich 2025.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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 immer mehr ausländische Unternehmen in Österreich tätig, während gleichzeitig die österreichischen Unternehmen ihre Aktivitäten auf ausländische Märkte ausweiteten. Sie erwarben entweder ausländische Sicherheitsbescheinigungen oder agieren mit entsprechenden Verkehrsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen von Tochter- bzw. Schwesterunternehmen vor Ort (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 lediglich national tätig, kann dies weiterhin durch die Nationale Sicherheitsbehörde erfolgen, wobei der Gültigkeitsbereich gegebenenfalls auch Grenzbahnhöfe im benachbarten Ausland umfassen kann). Zu guter Letzt weiten immer mehr große europäische Reedereien oder Logistikunternehmen ihre Aktivitäten kontinuierlich auf den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt aus, um so die gesamte Gütertransportkette aus einer Hand anbieten bzw. organisieren zu können.

Diese Zunahme lässt sich auch an dem Indikator „Kooperationen mit ausländischen Partnern“ ablesen. Trotz des Trends zur durchgängigen Eigenproduktion übergeben Eisenbahnverkehrsunternehmen an der Grenze nach wie vor vielfach Züge an Kooperationspartner bzw. verbundene Unternehmen. Aufgrund der steigenden Anzahl aktiver Unternehmen erhöht sich auch jene der Kooperationspartner im grenzüberschreitenden Verkehr, wobei die meisten Übergaben an der deutschen Grenze zu Österreich stattfinden (gefolgt von Tschechien, Italien, Ungarn, der Slowakei, der Schweiz und Slowenien). Dadurch entstehen jedoch zunehmend Kapazitätsengpässe in den Grenzbahnhöfen, da diese bei seit Jahren gleichbleibender Gleisanzahl von immer mehr Unternehmen befahren werden.

Unter <https://schienencontrol.gv.at/de/eisenbahnunternehmen.html> befindet sich eine Übersicht jener österreichischen Eisenbahnunternehmen, die im europäischen Ausland in Eigenregie (d. h. mit eigener Sicherheitsbescheinigung) tätig sind.

VERKEHRSENTWICKLUNG IM NETZ DER ÖBB-INFRASTRUKTUR

GESAMTBETRACHTUNG

Im Allgemeinen haben sich die Leistungsindikatoren des Eisenbahnmarktes positiv entwickelt. So zeigte sich am Ende des Jahres 2025 bei der Verkehrsleistung (gemessen in Bruttotonnenkilometern) über alle Zuggattungen ein Plus von 1,9 Prozent. Die Zugkilometer nahmen im Ausmaß von 3,6 Prozent zu. Beide Parameter befanden sich damit auf dem historisch höchsten Niveau der bis 2006 zurückgehenden Datenreihe (Abbildung 4).

Diese Zuwächse sind dem Güterverkehr und dem Personenverkehr zuzuschreiben, die hier jeweils im gleichen Ausmaß zugelegt haben. Die Summe der vom Netzbetreiber ÖBB-Infrastruktur eingehobenen Wegeentgelte (Infrastruktur-Benützungsentgelt, IBE)² hat sich kräftig erhöht und belief sich auf rund 518 Millionen Euro.

Jahr	Zug-km	BT-km	Wegeentgelt
	in Mio.	in Mrd.	in Mio. €
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
2024	171,3	83,5	476,9
2025	177,4	85,0	518,4

Tabelle 1: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz in absoluten Zahlen 2019 – 2025. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.



Abb. 4: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2008–2025; Basis [2006] = 100 Prozent.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control

² Die hier verwendete Kennzahl umfasst die Summe der Entgelte aus den Bereichen Zugtrasse, Zughalte, Vershub und Anlagenbenutzung.

Abbildung 5 zeigt, dass der Güterverkehr jene Zuggattung mit dem größten Anteil an den Gesamtbruttotonnenkilometern im ÖBB-Netz ist – weit über die Hälfte ist auf die in der Regel wesentlich schwereren Güterzüge zurückzuführen. Trotz oftmaliger Zuwächse beim Personenverkehr (Reisezüge) ist dieses Kräfteverhältnis über die letzten Jahre annähernd gleich geblieben. Die Gattung der Dienstzüge (z. B. Lok- und Leerpersonenzüge) ist dagegen mengenmäßig unbedeutend.

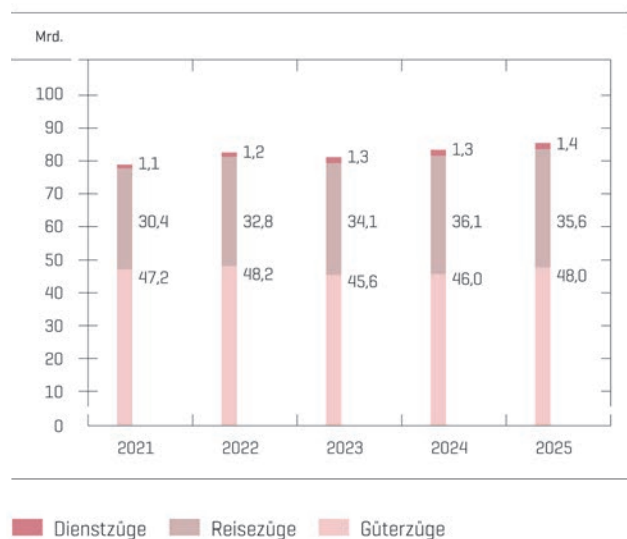


Abb. 5: Netznutzung [Bruttotonnenkilometer] im ÖBB-Netz 2021–2025.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Anders lässt sich die Situation bei der Auswertung der Netznutzung nach Zugkilometern (Abbildung 6) beschreiben: Hier stellt der Personenverkehr anteilig die mit Abstand größte Zuggattung dar und war in den letzten Jahren immer hauptverantwortlich für die Gesamtzuwächse. Daneben sind sowohl die von Dienstzügen als auch die von Güterzügen erbrachten Zugkilometer gegenüber 2024 gestiegen.

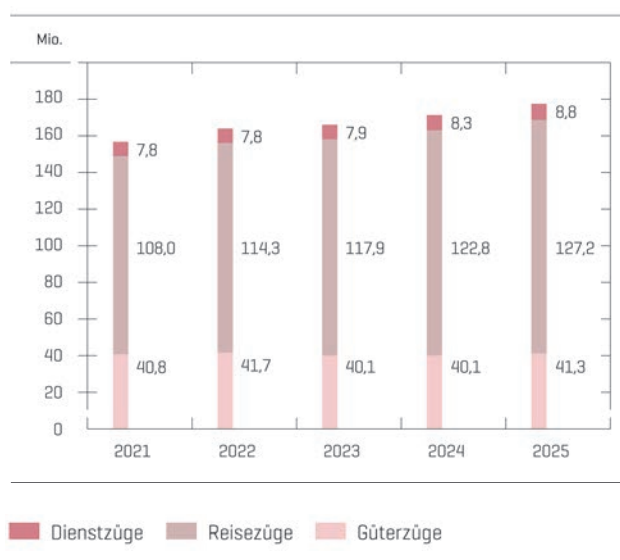


Abb. 6: Netznutzung [Zugkilometer] im ÖBB-Netz 2021–2025.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

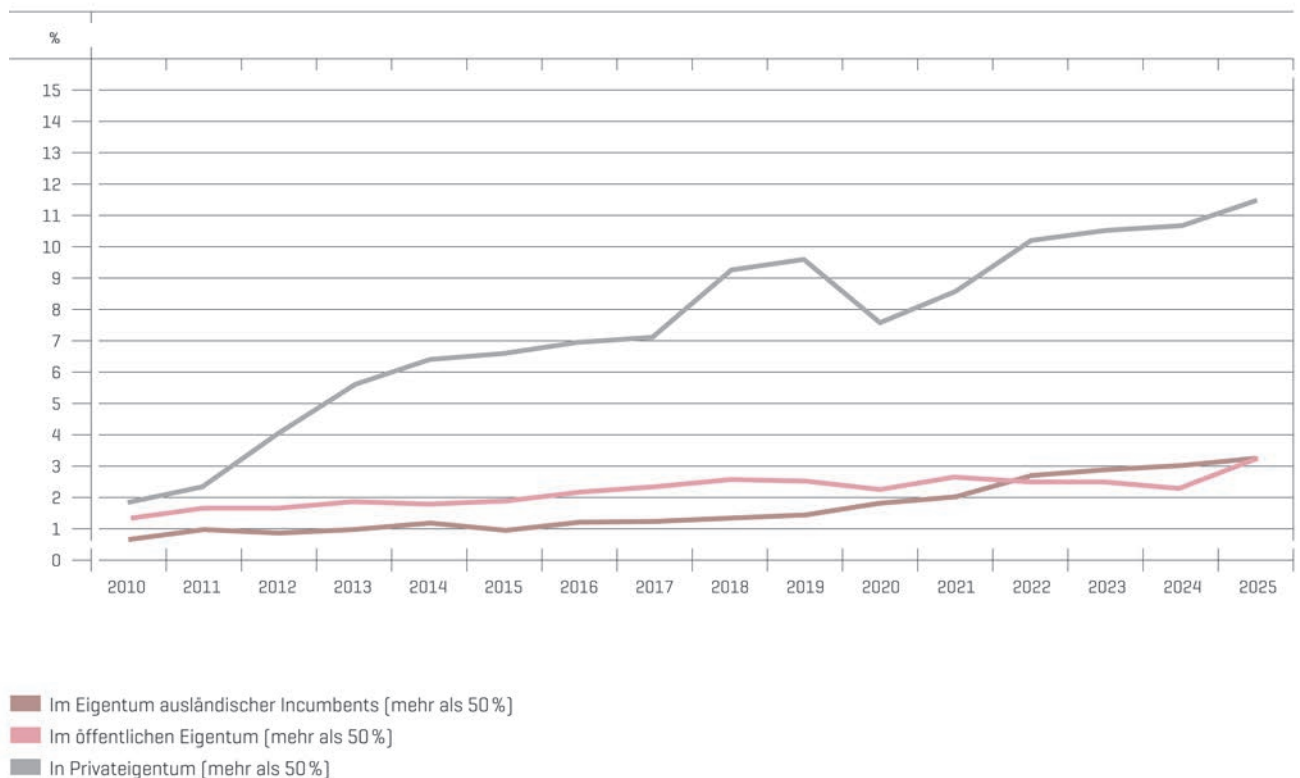


Abb. 7: Zugkilometeranteile nach Unternehmensgruppen im ÖBB-Netz 2010–2025 (exklusive ÖBB-Konzern).

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die Anteile der Zugkilometer im ÖBB-Netz haben sich bei den einzelnen Unternehmensgruppen außerhalb des ÖBB-Konzerns in den vergangenen Jahren unterschiedlich entwickelt (Abbildung 7). 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 verlaufen. Hauptverantwortlich dafür sind der Markteintritt der Westbahn Ende 2011 sowie die großen privaten Mitbewerber im Güterverkehr (darunter CargoServ, ecco-rail, Lokomotion und LTE Austria).

Insgesamt entfielen 2025 bereits fast zwölf Prozent auf diese Gruppe. Die Zugkilometer bei den Bahnen in mehrheitlich öffentlichem Eigentum, deren größte Vertreter die Wiener Lokalbahnen Cargo (WLC) und die Raaberbahn Cargo (RBC) sind, machten rund drei Prozent der Gesamtmenge aus.

Jahr	Zug-km	BT-km	Wegeentgelt
	in %	in %	in %
2021	13,3	24,6	10,0
2022	15,3	26,8	11,6
2023	16,0	27,6	12,9
2024	16,1	27,8	13,4
2025	17,8	30,5	16,3

Tabelle 2: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (Güter- und Personenverkehr) im ÖBB-Netz 2021–2025.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

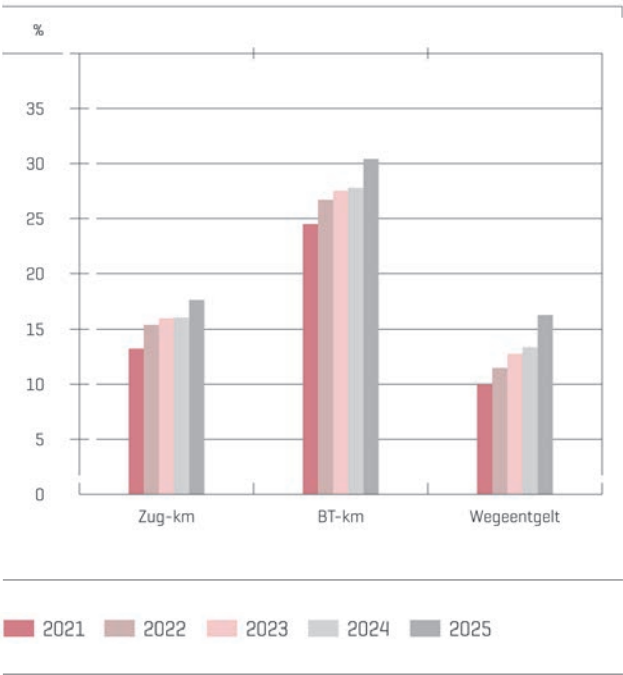


Abb. 8: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (Güter- und Personenverkehr) im ÖBB-Netz 2021–2025.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Tabelle 2 und Abbildung 8 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. Diese sind bei allen Indikatoren stetig gewachsen, insbesondere bei der Kenngröße Bruttotonnenkilometer und Infrastruktur-Benutzungsentgelt. Die überwiegend im Güterverkehr tätigen Mitbewerber der ÖBB erbrachten im Vorjahr beispielsweise fast ein Drittel der Verkehrsleistung. Durch diesen Fokus lagen ihre Anteile am Gesamtverkehr deutlich unter jenen am Güterverkehr.

Im ÖBB-Netz

werden folgende fünf 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 2025 im Vergleich zu 2024 nur geringfügig. Wie in Abbildung 9 zu erkennen ist, weist die Brennerachse mit knapp 34 Prozent den höchsten Güterverkehrsanteil auf. Die Westachse als weitere Hauptverkehrsader liegt diesbezüglich auf Platz zwei, dahinter kommen die sonstigen internationalen Achsen (Pyhrn, Semmering und Tauern) als das vom Güterverkehr anteilig am drittstärksten 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 bei der Mehrheit der genannten Abschnitte verringert.

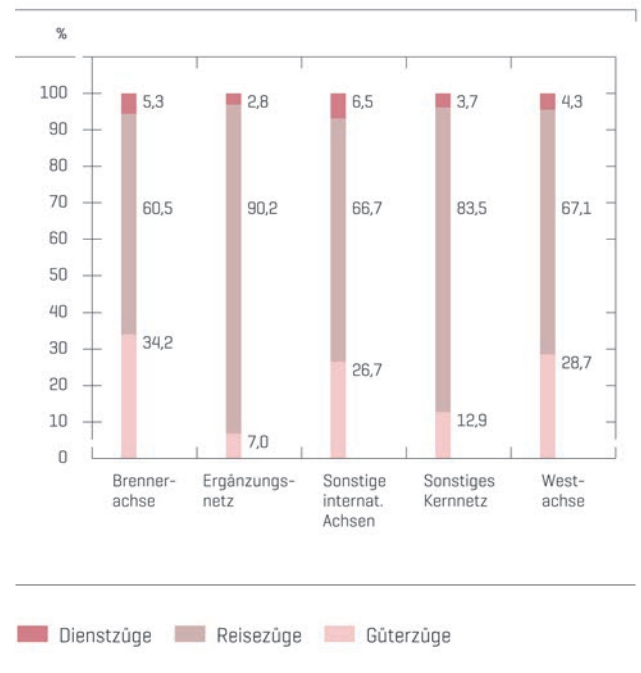


Abb. 9: Netznutzung nach Streckenkategorien und Zuggattungen (Anteile an den gesamten Zugkilometern) 2025; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der vergleichsweise hohe Anteil von Dienstzügen 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 IM ÖBB-NETZ

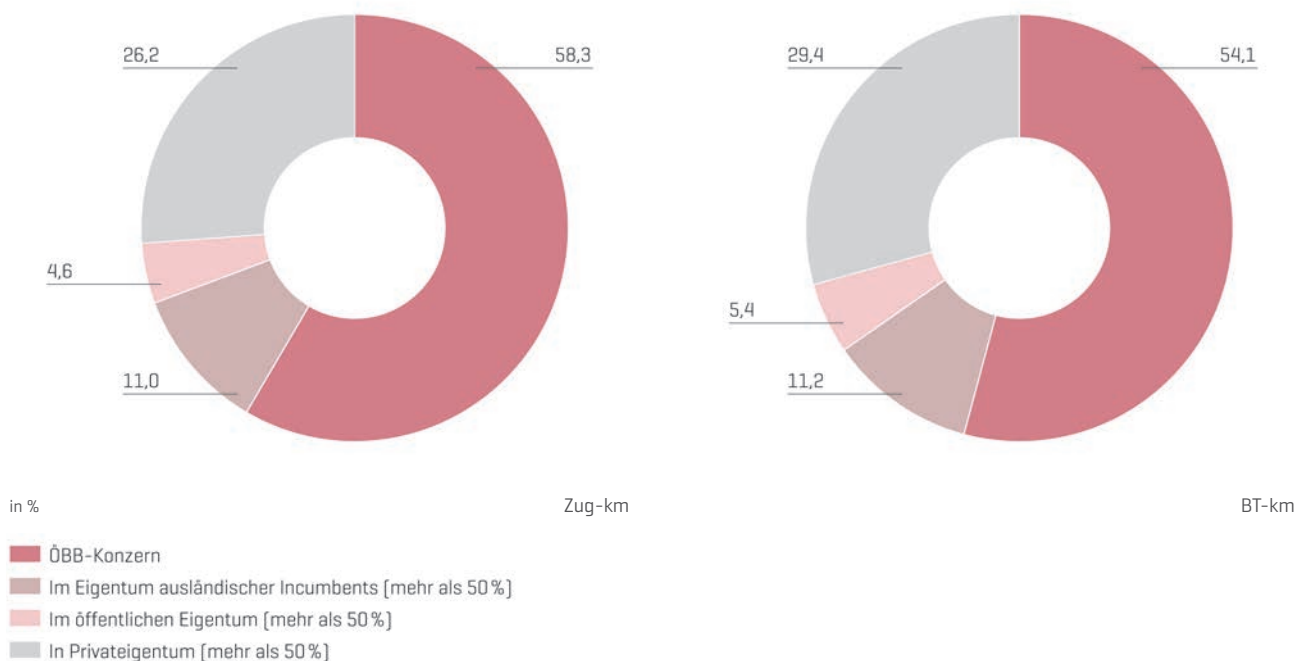


Abb. 10: Anteile an den Bruttotonnenkilometern und den Zugkilometern (Güterverkehr) nach Art der Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2025; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Güterverkehr im ÖBB-Netz lässt sich zunächst anhand der Indikatoren Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer analysieren. 58 Prozent aller Güterzugkilometer wurden im Jahr 2025 vom ÖBB-Konzern (Rail Cargo Austria) erbracht, weitere elf Prozent von ausländischen Incumbents oder etwaigen Tochterunternehmen. Auf sonstige Mitbewerber im öffentlichen Eigentum entfielen 4,6 Prozent, auf jene in Privateigentum 26,2 Prozent.

2025 hatte der ÖBB-Konzern bei den Bruttotonnenkilometern 54 Prozent Marktanteil, ausländische Incumbents hatten 11,2 Prozent. 5,4 Prozent entfielen auf die Gruppe jener Mitbewerber, die mehrheitlich im öffentlichen Eigentum stehen. Mit 29,4 Prozent aller Bruttotonnenkilometer wurde bereits fast ein Drittel von Mitbewerbern mit (überwiegend) privaten Eigentümern erbracht.

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

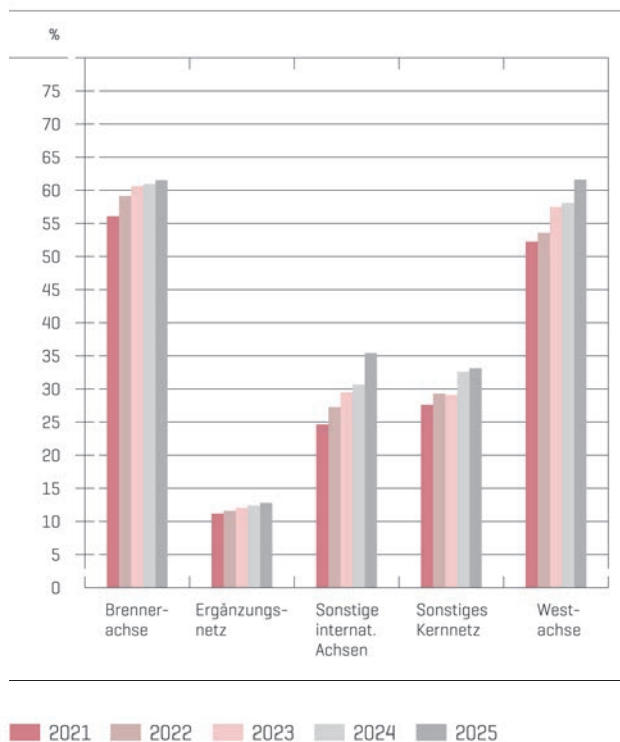


Abb. 11: Anteile der Mitbewerber an den Bruttotonnenkilometern im Güterverkehr nach Streckenkategorie 2020–2025.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Nach Streckenkategorien und Verkehrsleistung betrachtet vergrößerten sich 2025 die Marktanteile der Mitbewerber auf allen Abschnitten des ÖBB-Netzes. Mit knapp fünf Prozentpunkten waren die Anteilsgewinne auf den sonstigen internationalen Achsen am stärksten. Hervorzuheben sind in dem Zusammenhang außerdem die bemerkenswert hohen Marktanteile von jeweils über 60 Prozent auf der Brenner- und der Westachse (über den Grenzübergang Passau wird beispielsweise ein Fünftel des gesamten österreichischen Schienengüteraufkommens geführt). Es wird also mittlerweile auf zwei der drei österreichischen Haupttransitachsen (Nord-Süd und Ost-West) 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 bei den Marktanteilen um über zehn Prozentpunkte zugelegt.

Die Güterverkehrsleistung hat sich je nach Streckenkategorie unterschiedlich entwickelt. Auf der Brennerachse ist die Gesamtverkehrsleistung der Schiene beispielsweise um knapp drei Prozent höher gewesen als 2024, während gleichzeitig Zahlen des Autobahnbetreibers ASFINAG auf der Brennerautobahn (Hauptmautstelle Schönberg) im Jahr 2025 trotz Sanierung der Luegbrücke eine Zunahme des Schwer- bzw. Transitverkehrs um 2,4 Prozent zeigen. Auf dem sonstigen Kernnetz ist die Verkehrsleistung sogar um über 15 Prozent gestiegen, wobei darauf lediglich ein Zehntel des gesamten österreichischen Güterverkehrs abgewickelt wird. Die Westachse stagnierte trotz der Aufhebung der dreimonatigen hochwasserbedingten Teilsperre der „Neuen Westbahn“ im Tullnerfeld Ende 2024. Gleichzeitig fanden auf den restlichen Segmenten Mengenzugewinne statt, im Ergänzungsnetz (umfasst alle Nebenbahnen des ÖBB-Netzes) weniger stark als auf den sonstigen internationalen Achsen. Über Letztere wurden 44 Prozent des österreichischen Schienengüterverkehrs abgewickelt.

Interessanterweise ist die Brennerachse jenes Streckensegment im ÖBB-Netz, auf dem im Vergleich zu den anderen Abschnitten die wenigsten Mitbewerber Verkehre führten (18 Güterverkehrsunternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns; davon hatten allerdings bloß zwei Unternehmen Mengen in ähnlicher Dimension wie die ÖBB). Auf den sonstigen internationalen Achsen waren dagegen die meisten Unternehmen aktiv (53 exklusive ÖBB), auf der Westachse waren es 44 – insbesondere auf diesen beiden betätigten sich laufend neue Marktteilnehmer und daraus resultiert verstärkter Wettbewerb.

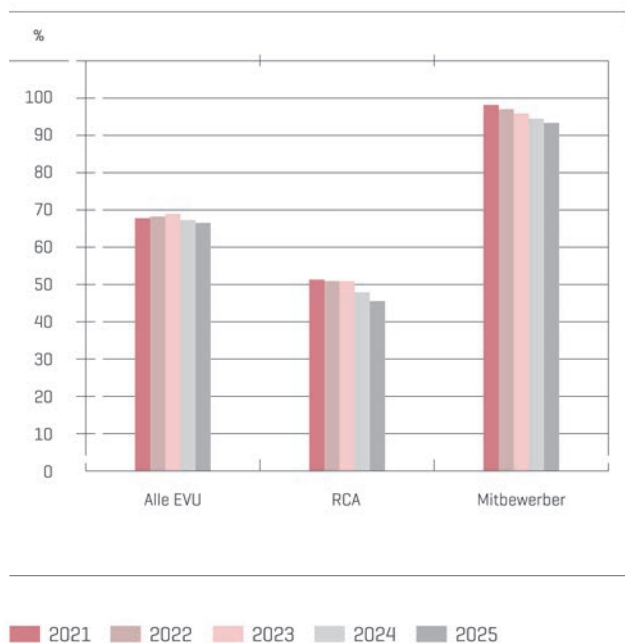


Abb. 12: Anteile des Ganzzugverkehrs (Bruttotonnenkilometer) am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2021–2025.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der **Ganzzugverkehr** (gemeint sind an dieser Stelle alle Zugklassen der „klassischen“ Ganzzüge sowie der Kombinierte Verkehr) ist im Jahr 2025 bei den Mitbewerbern in absoluten Zahlen gestiegen und beim ÖBB-Konzern zurückgegangen. Letztlich entfielen bei allen Unternehmen zusammen etwas mehr als zwei Drittel des Gesamtverkehrs in Bruttotonnenkilometern darauf (siehe Abbildung 12, „Alle EVU“). Relativ betrachtet ist der Anteil jedoch leicht zurückgegangen, da auch im Einzelwagenverkehr Mengen hinzugekommen sind. Das liegt daran, dass größere Wettbewerber mehr derartige Verkehre als noch in der Vergangenheit gefahren sind. Zu guter Letzt sind außerdem die finanziellen Zuwendungen für Einzelwagenverkehre seitens der öffentlichen Hand, vor allem in Gestalt der Wegeentgeltförderung von 2024 auf 2025, erneut gestiegen.

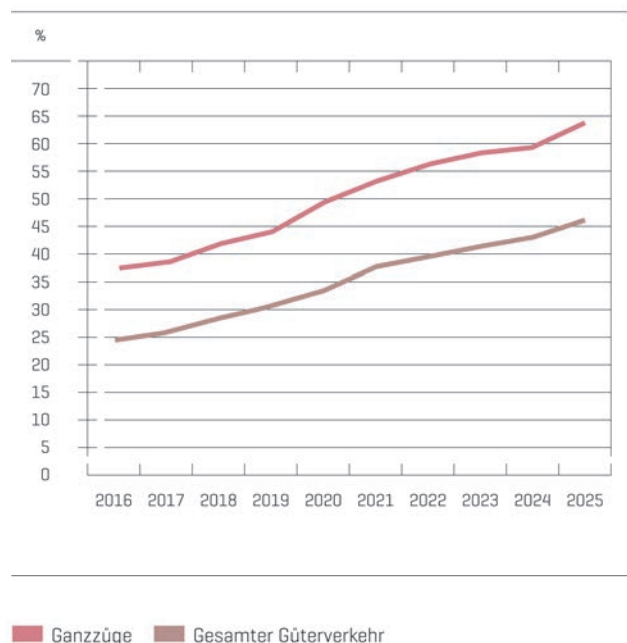


Abb. 13: Marktanteile der Mitbewerber (Bruttotonnenkilometer) im Ganzzugsegment und im Gesamtgüterverkehr 2016–2025.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im Segment der Ganzzüge erreichten die Mitbewerber im Jahr 2025, bezogen auf die Bruttotonnenkilometer, bereits einen Marktanteil von deutlich über der Hälfte (63,5 Prozent). Im gesamten Güterverkehr auf dem ÖBB-Netz lag der Wert hingegen bei 46 Prozent. Dieser Unterschied resultiert daraus, dass der Einzelwagenverkehr bis auf wenige Ausnahmen (siehe oben) fast ausschließlich von der Rail Cargo Austria erbracht wird, während sich die Mitbewerber auf die Führung von Ganzzügen spezialisiert haben. Vor allem der Teilbereich der kombinierten Ladungsverkehre befand sich fest in ihrer Hand, sie konnten hier 2025 ihre Vormachtstellung auf 79 Prozent der Verkehrsleistung ausbauen. Im Vergleich dazu lag der Marktanteil der Wettbewerber im Einzelwagenverkehr bei vier Prozent.

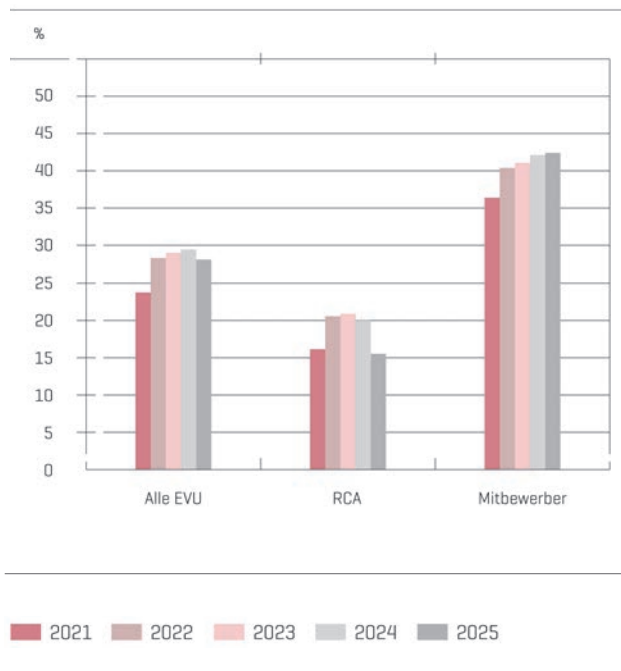


Abb. 14: Anteile der Ad-hoc-Verkehre [Bruttotonnenkilometer] am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2021–2025.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abgenommen hat im Jahr 2025 bei der Summe aller Eisenbahnverkehrsunternehmen der Anteil kurzfristig bestellter oder abgeänderter Zugtrassen (Ad-hoc-Verkehre) – dieser lag bei beinahe einem Viertel der gesamten Güterverkehrsleistung im ÖBB-Netz. Bei den Mitbewerbern ist er erneut leicht gestiegen und diese Form der Trassenbestellung machte bereits über 40 Prozent der Verkehrsmenge aus. Die Rail Cargo Austria hatte mit 15 Prozent hingegen anteilig wesentlich weniger Spotverkehre, zudem war dieser Wert stark rückläufig.

Diese Zahlen spiegeln die zunehmende Volatilität des Schienengüterverkehrs sowie dessen Bedarf nach Trassen außerhalb des Jahresfahrplans wider. Dieser Entwicklung soll die angestrebte rechtliche Neukonzeption der Kapazitätsvergabe auf europäischer Ebene Rechnung tragen. Sie basiert auf dem Redesign of the International Timetabling Process (TTR) und steht aktuell noch in Verhandlung. Die kurzfristige und relativ späte Bestellung und Zuweisung von Kapazität ist eines der Hauptziele dieser Reform, die mittels der EU-Verordnung „über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum“ (der sogenannten Kapazitätsverordnung Neu) umgesetzt werden soll. Darin geht es unter anderem darum zu gewährleisten, dass dem Schienengüterverkehr selbst für späte Bestellungen noch hochwertige Trassen zur Verfügung stehen. Die „Kapazitätsverordnung Neu“ wird die Richtlinie 2012/34/EU so abändern, dass das reine Bestellerprinzip bei der Trassenvergabe einer Systematik weicht, die auch Elemente der Planung vorsieht. Damit soll die Kapazitätsvergabe im europäischen Schienennetz verbessert, dessen Nutzung optimiert und so letztlich das Aufkommen des Schienenverkehrs erhöht werden.

VERKEHRENTWICKLUNG IM GESAMTNETZ³

GÜTERVERKEHR IM GESAMTNETZ

Wie eingangs erwähnt blieb die wirtschaftliche Lage in Österreich im Jahr 2025 angespannt, dennoch gab es wieder geringes Wirtschaftswachstum. Die Hauptindikatoren des Schienengüterverkehrs – Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer, Bruttotonnenkilometer) und Aufkommen (beförderte Nettotonnen) – konnten jeweils im mittleren einstelligen Prozentbereich zulegen. Ähnlich verhält es sich bei den Güterzugkilometern, die Güterzugzahlen waren dagegen rückläufig. Diese Zuggewinne resultieren allerdings zu einem geringeren Teil aus einer allgemeinen Erholung des Schienengüterverkehrs. Vielmehr waren zahlreiche Baustellen der Hauptgrund für die Steigerung der Leistungskennzahlen, da diese weiträumige Umleitungen und somit wesentlich längere Transportwege (je nach Laufweg das Zwei- bis Dreifache der Normalstrecke) verursachten.

Die seit Jahren schwierige Situation des europäischen Schienengüterverkehrs lässt sich auch im eigentlichen Musterland Schweiz beobachten, vor allem bei alpenquerenden Verkehren. So wurde beispielsweise die Rollende Landstraße zwischen Freiburg (DE) und Novara (IT) trotz hoher Auslastung und sichergestellter Förderungen bis 2028 aufgrund zahlreicher operativer Einschränkungen und Zugausfälle eingestellt. Seit 2022 geht dort das Volumen des alpenquerenden Kombinierten Verkehrs bei gleichzeitiger Zunahme des Straßentransports zurück, wodurch die Schiene beim Modal Split nur noch knapp 69 Prozent erreichte. Zum Vergleich: Laut aktuellem Bericht von Eurostat ist der Modal Split des Schienengüterverkehrs in der gesamten EU 2023 auf unter 17 Prozent zurückgegangen. In Österreich lag dieser Wert 2025 bei rund 26 Prozent.

Der Schienengüterverkehr in Österreich und insbesondere auf europäischer Ebene kämpft mit einer Menge an Problemen, viele davon struktureller Natur. Grob lassen sich diese in mehrere Themenbereiche aufteilen:

Das seit Jahren schwierige **konjunkturelle Umfeld** (Rezession, sinkende Industrieproduktion, hohes Preisniveau [insbesondere bei Energie]) wirkt sich auf die Transportnachfrage aus. Die Produktion von Gütern ist allgemein wesentlich volatiler als früher und Transportketten werden dadurch schwerer planbar. Viele bahnaffine Güter (beispielsweise Kohle oder Mineralöl) verlieren zudem an Bedeutung und die Masse des Transportsubstrats nimmt folglich ab.

In den letzten Jahren häufen sich **infrastrukturelle Hemmnisse**. Umfassende **aktuelle Bauarbeiten** und dadurch bedingte Umleitungen auf internationalen Korridoren bzw. im benachbarten Ausland wirken sich auf die Planung und Durchführung von Verkehren aus. Insbesondere die Generalsanierungen von insgesamt 42 Korridoren des deutschen Schienennetzes sowie kleinere Baustellen der DB Infra GO (z. B. am Deutschen Eck) treffen die Bahnunternehmen im österreichischen bzw. europäischen Transit spürbar und werden dies auch in den kommenden Jahren tun. Das gilt vor allem für Arbeiten an den Abschnitten München-Salzburg und Obertraubling-Passau, die beide direkt an das heimische Schienennetz anschließen und damit einen integralen Bestandteil der Haupttransitstrecken darstellen. Auch in Österreich selbst war die für Nord-Süd-Verkehre wichtige Tauernbahn für die erste von zwei Sanierungsetappen des Tauerntunnels bis Mitte Juli 2025 für acht Monate gesperrt und der Güterverkehr musste in diesem Zeitraum großräumig ausweichen. 2027 wird es zu einer weiteren, fünfmonatigen Bauphase auf der Kärntner Seite des Tunnels kommen. Außerdem gab es unter den traditionellen Sommer- oder Herbstsperrungen von Nebenstrecken wegen Sanierungs-/Instandhaltungsarbeiten auch einige mit Bedeutung für den überregionalen Verkehr, darunter die Arlbergbahnstrecke, die Pyhrnstrecke, die Summerauer Bahn oder die neue Westbahnstrecke. Planmäßige Güterzüge mussten jeweils umgeleitet werden und Ad-hoc-Züge konnten nur nachts verkehren. Allgemein stellen die Unternehmen vielerorts in Europa **mangelnde betriebliche Qualität** fest.

³ Leistungsdaten von Eisenbahnunternehmen, die ihre Daten nicht fristgerecht eingereicht haben, wurden an dieser Stelle mithilfe der Vorjahreswerte und der aktuellen Daten der Infrastrukturbetreiber geschätzt

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
2024	113,3	22,788	44,833
2025	117,6	24,066	46,866

Tabelle 3: Hauptindikatoren des Schienengüterverkehrsmarktes 2019–2025. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

In den kommenden Jahren stehen weitreichende Erneuerungen des europäischen Eisenbahnnetzes samt **künftiger Baustellen/Sperren** an. Störanfällige Infrastruktur wird damit zunehmend auch auf Ausweichstrecken zum Thema, wo durch dichteren Verkehr Rückstaus und Überlastungen bzw. im schlimmsten Fall Ausfälle drohen. Damit wird auch die internationale Baustellenkoordination für den europäischen Schienenverkehr an zusätzlicher Bedeutung gewinnen. Daneben werden auch die Terminals als wichtiger Bestandteil der Schienengüterverkehrskette vermehrt in den Fokus rücken. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Industrieunternehmen und Speditionen betreiben diese zunehmend selbst, um eine bessere Abstimmung zwischen Umschlag und Transport gewährleisten zu können.

Aufgrund der bei Umleitungen zusätzlich eingesetzten Produktionsmittel (Energie, Fahrzeuge, Infrastruktur-Benutzungsentgelt, Personal) erhöht sich der finanzielle Aufwand für die Unternehmen, die Kosten für Transporte gehen in die Höhe und wirken sich so auf die **Wettbewerbsfähigkeit** aus, was den Verlagerungsdruck hin zur Straße verschärft. Besonders schwierig ist die Lage bei Einzelwagenverkehren und Kombinierten Verkehren, die im direkten Wettbewerb mit dem Lkw stehen.

Daneben gibt es im internationalen Verkehr allgemein große Probleme bei der **Interoperabilität** der Bahnsysteme und folglich beim Grenzübertritt. Unverändert prägen **Personalengpässe** sowie ein europaweiter Mangel an einsatzfähigem und verfügbarem **Rollmaterial** (Triebfahrzeuge und Güterwagen) die Gesamtsituation.

Jahr	NT	NT-km	BT-km
	in %	in %	in %
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
2024	44,5	42,7	42,9
2025	47,3	47,7	45,9

Tabelle 4: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2020–2025. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Für die in diesem Abschnitt dargestellten Zahlen wurden von den Unternehmen die Betriebsdaten, also die tatsächlich gefahrenen Tonnenkilometer in Österreich, erhoben. Diese sind oft 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 zudem 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.

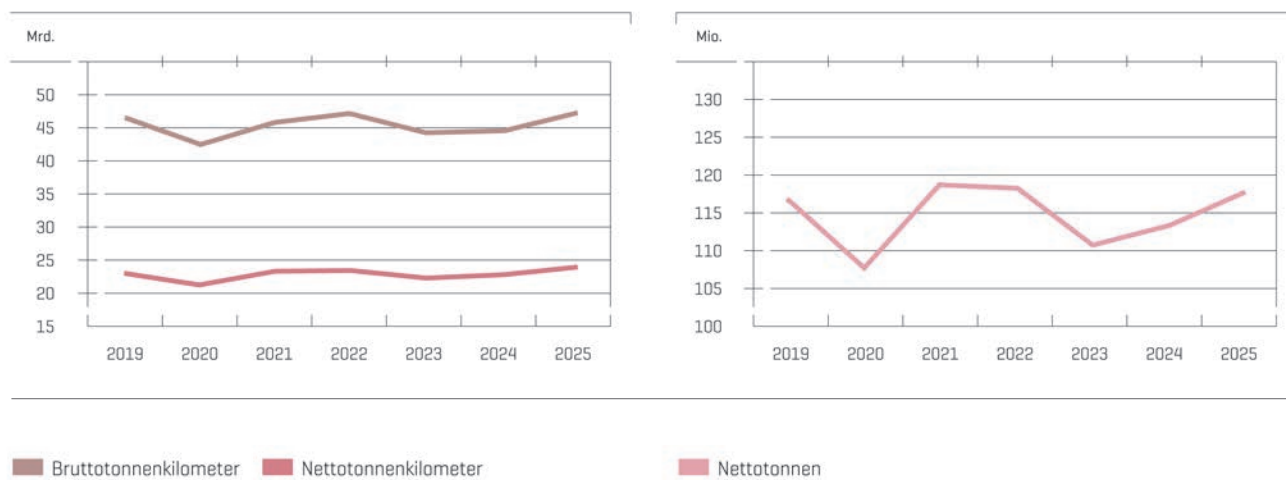


Abb. 15: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2019–2025.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Tabelle 3 und Abbildung 15 stellen die Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes über die letzten Jahre dar. Dabei wird deutlich, dass Verkehrsaufkommen und -leistung in etwa auf dem Level von 2022 (bzw. leicht darunter) lagen. Die Rail Cargo Austria meldete gegenüber dem Vorjahr niedrigere Werte für alle drei Kennzahlen ein, während die Gruppe der Mitbewerber bei allen drei Parametern Zuwächse erzielen konnte. Dadurch bauten Letztere ihre Marktanteile bei allen Indikatoren aus und näherten sich so weiter der 50-Prozent-Marke an. Inzwischen hatten bereits 14 im Güterverkehr tätige Unternehmen Marktanteile von einem Prozent oder darüber (zum Vergleich: 2019 waren es noch neun Unternehmen gewesen). Abbildung 17 listet die Unternehmen sortiert nach der Größe ihres Marktanteils bei den Nettotonnenkilometern auf, wobei nur jene mit einem Marktanteil von zumindest 0,1 Prozent berücksichtigt wurden. Die Anzahl der Unternehmen, die diesen Wert übersteigen, nimmt seit Jahren zu.

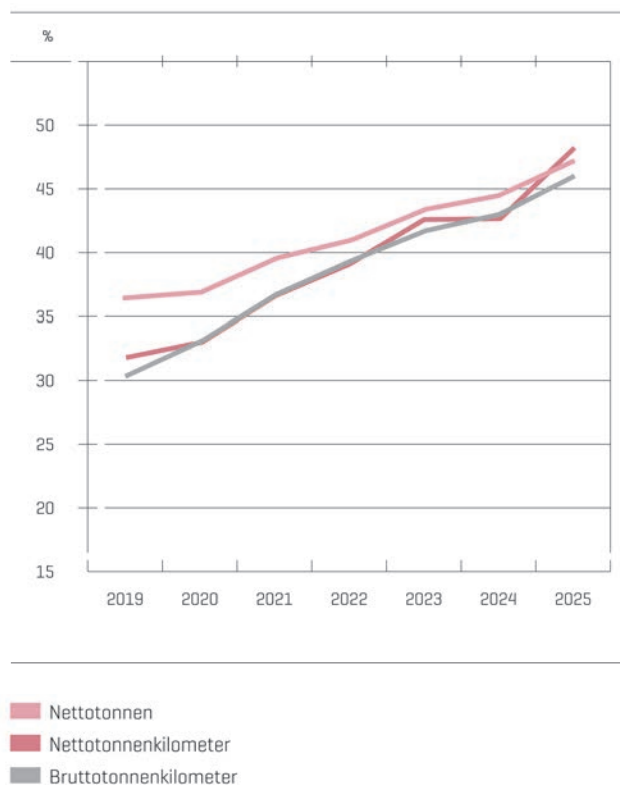
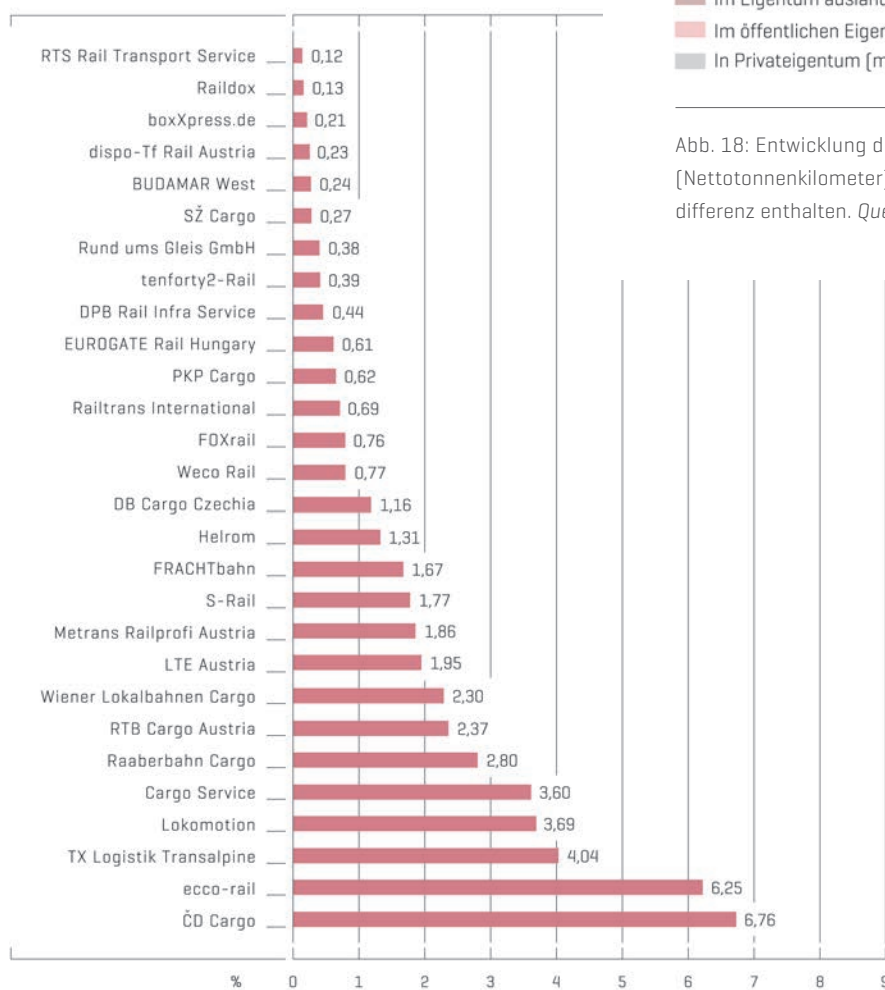


Abb. 16: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2019–2025.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Bezugnehmend auf die Eigentümerschaft der Eisenbahnverkehrsunternehmen ergeben sich die Marktanteile (Nettotonnenkilometer) wie in Abbildung 18 dargestellt. Der Marktanteil der im öffentlichen Eigentum stehenden Unternehmen vergrößerte sich minimal und betrug für das vergangene Jahr fünf Prozent. Die in Privateigentum stehenden Unternehmen weisen eine eindeutige Tendenz auf, hier ist der Anteil in den letzten fünf Jahren stetig bzw. stark gewachsen und lag 2025 bei bereits 30 Prozent. Der Anteil der ausländischen Incumbents bzw. deren Tochterunternehmen hat sich wieder vergrößert und machte 2025 13 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. 18: Entwicklung der Marktanteile nach Unternehmensgruppe (Nettotonnenkilometer) im Güterverkehr 2021–2025; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abb. 17: Marktanteile der Mitbewerber (zumindest 0,1 Prozent der gesamten Nettotonnenkilometer) im Güterverkehr 2025. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

PERSONENVERKEHR IM GESAMTNETZ



Abb. 19: Langfristige Entwicklung der Leistungsparameter im Personenverkehr 2010–2025 (2010 = 100 %).

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der österreichische Schienenpersonenverkehrsmarkt entwickelt sich seit 2010 überwiegend sehr gut. Die Phase konstanten Wachstums zu Beginn dieses Abschnitts und die dynamische Entwicklung in den vergangenen Jahren sind in Abbildung 19 jeweils deutlich erkennbar.

Ab dem Fahrplan 2012 sorgte der Markteintritt der Westbahn in den Fernverkehrssektor für einen Anstieg der Leistungsparameter, bis es als Folge der Corona-Pandemie 2020 zu einem starken Einbruch gekommen ist. Der wesentlich geringere zwischenzeitliche Rückgang bei den angebotenen Zugkilometern erklärt sich dadurch, dass zu dieser Zeit seitens der öffentlichen Hand durchgehend ein Grundangebot an Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger bereitgestellt wurde. Allerdings sank die Nachfrage damals massiv, was sich gut am Rückgang der Fahrgäste bzw. der Personenkilometer ablesen lässt. Seither haben sich jedenfalls alle Indikatoren durchwegs positiv entwickelt, wobei sie zwischen 2021 und 2022 besonders stark gewachsen sind. Nachdem die Rekordwerte aller Indikatoren von 2019 im Jahr 2023 übertroffen wurden, bilanzierte der Personenverkehr 2025 abermals erfreulich (Tabelle 5).

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
2024	348,7	15,0	138,5	42,9
2025	347,5	15,1	138,9	43,4

Tabelle 5: Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2016–2025.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im Gegensatz zu den Fahrplänen 2023 und 2024 wurde das **Angebot** im Jahresfahrplan 2025 nicht mehr so umfangreich ausgedehnt. Im Vordergrund stand vielmehr die Stabilisierung des Fahrplans.

Im Nahverkehr gab es daher lediglich kleine Verbesserungen im Sinne von Taktverdichtungen oder Verlängerungen bestehender Verbindungen. Bei der ÖBB-Personenverkehr betrifft das beispielsweise die Ostregion (Wochenendausweitungen bei der Wiener S-Bahn, zusätzliche Verbindungen zwischen Wien und Bratislava nach abgeschlossener Elektrifizierung der Marchegger Ostbahn), Tirol (ganztägige Verlängerung Wörgl-Hochfilzen bis nach Zell/See, Halbstundentakt Innsbruck-Ötztal) oder Kärnten (mehr Angebot zu Randzeiten für Schichtdienst-Pendlerinnen und -Pendlern). Parallel dazu hat auch der Großteil der Regionalbahnen sein Angebot punktuell verbessert.

Im Fernverkehr ermöglichte die Freigabe der Weststrecke zwischen Wien und St. Pölten nach dreimonatiger hochwasserbedingter Sperre ab Ende 2024 wieder deutlich mehr Zugverbindungen und die ÖBB-Personenverkehr konnte durch den Einsatz der von der DB übernommenen IC-Doppelstockzüge ab Oktober deutliche Zusatzkapazitäten schaffen. Zudem wurden neue Verkehre eingeführt (z. B. Graz-Mari-bor). Daneben weitete einerseits die Westbahn manche ihrer

nationalen Verkehre aus, beispielsweise mittels eines zusätzlichen Zugpaares Wien–Bregenz/Lindau oder der Verlängerung eines Zugpaares nach Schwarzach-St. Veit. Andererseits führte RegioJet ab 2025 ganzjährig drei durchgängige Zugpaare von Prag über Wien nach Budapest. Schließlich konnte Mitte Dezember 2025 mit Eröffnung des Koralmbahntunnels die Koralmstrecke zwischen Graz und Klagenfurt zur Gänze in Betrieb genommen werden. Die daraus resultierenden weitreichenden Verbesserungen (Fernverkehr Wien–Villach, inneralpiner Fernverkehr Graz–Linz/Innsbruck und Nahverkehr Kärnten/Steiermark) werden sich allerdings erst 2026 vollumfänglich in den Zahlen niederschlagen.

In Summe ergibt sich aus all diesen Maßnahmen ein neuerliches Rekordangebot von 138,9 Millionen Personenzugkilometern österreichweit (geringfügig höher als 2024).

	Summe	ÖBB-PV	Mitbewerber	Anteil Mitbewerber
Mio. Reisende	347,5	292,4	55,1	15,9 %
Mrd. Personenkilometer	15,1	12,7	2,4	15,7 %
Mio. Personenzugkilometer	138,9	118,3	20,6	14,8 %

Tabelle 6: Personenverkehrsmarkt nach Unternehmensgruppen 2025; 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
2024	14,5	14,8	14,2
2025	15,9	15,7	14,8

Tabelle 7: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2016–2025.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Auch die **Nachfrage** hat sich weiterhin gut entwickelt, wenn- gleich die Anzahl an Reisenden minimal zurückgegangen ist und damit leicht unter dem Niveau von 2024 lag.

Das lässt sich durch eine Abnahme von Fahrgästen im Nah- verkehr erklären, die durch verstärktes Homeoffice und die zweimonatige Sommersperre der Wiener S-Bahn-Stammstre- cke hervorgerufen wurde. Die Fahrgastzahlen im Fernverkehr und bei touristischen Bahnfahrten nahmen hingegen zu. Das im Oktober 2021 eingeführte KlimaTicket erfreute sich zwar nach wie vor großer Beliebtheit, allerdings bewirkten die ers- ten Preissteigerungen nach Jahren einen Rückgang bei den Benutzerinnen und Benutzern. So sank die Zahl der aktiven österreichweit gültigen Tickets im Zeitraum Ende 2024 bis Ende November 2025 um rund zwei Prozent. Dennoch gab es Ende November 2025 laut Klimaschutzministerium beinahe

320.000 Besitzerinnen und Besitzer der bundesweit gültigen Variante dieses Tickets (KlimaTicket Österreich).

Das erweiterte Angebot führte trotz Fahrgastabnahme dazu, dass die zurückgelegten Personenkilometer erneut leicht ge- stiegen sind (plus 0,7 Prozent). In diesem Bereich übertraf der Personenverkehr das Vorkrisenniveau von 2019 mittler- weile um bemerkenswerte 13 Prozent. Die durchschnittliche Fahrtweite je Fahrgast hat sich auf 43,4 Kilometer erhöht.

Tabelle 7 sowie die darauf basierende Abbildung 20 veran- schaulichen, dass die Mitbewerber ihre Marktanteile gegen- über 2024 bei allen Leistungsindikatoren ausbauen konnten. Das betrifft insbesondere die Anzahl der Reisenden und die Personenkilometer. Bei den Personenzugkilometern waren ihre Marktanteilsgewinne hingegen geringer.

ÖBB-PERSONENVERKEHR

Im Jahr 2025 beförderte die ÖBB-Personenverkehr insgesamt rund 292,4 Millionen Personen und verzeichnete damit einen Rückgang bei der Gesamtanzahl beförderter Fahrgäste⁴ (Abbildung 21). Gegenüber 2024 verringerte sich die Zahl der Fahrgäste um etwa zwei Prozent, die zurückgelegten Personenkilometer (Abbildung 22) sind im selben Zeitraum minimal zurückgegangen. Die durchschnittliche Fahrtweite je Fahrgast hat sich zwischen den beiden Jahren erhöht und betrug 43,5 Kilometer.

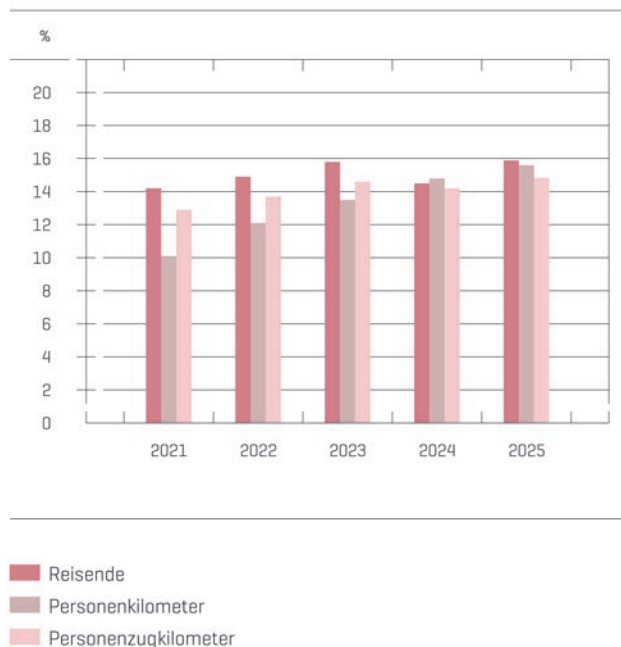


Abb. 20: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2021–2025.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

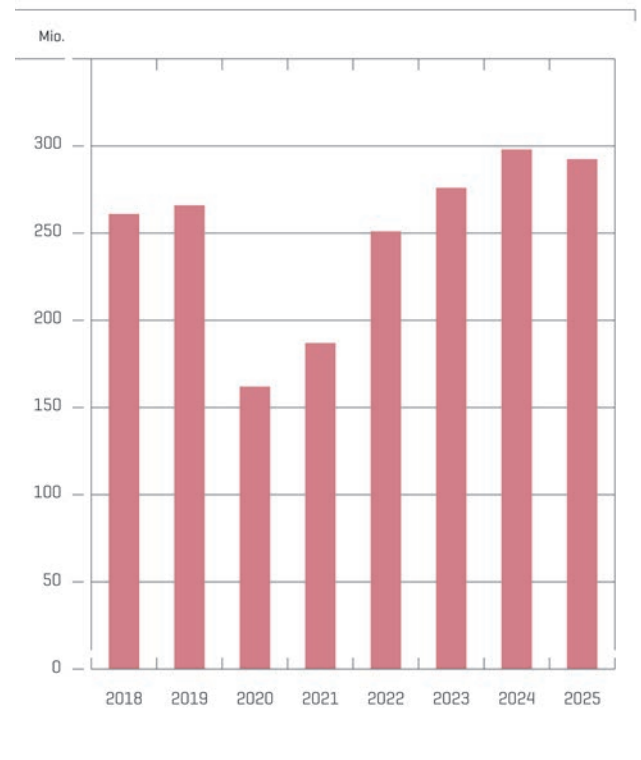


Abb. 21: Anzahl der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen 2018–2025. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

⁴ Nicht mitinbegriffen sind Leistungen der ÖBB-Auslandstochter Arverio Deutschland, die für das Jahr 2025 rund 55 Mio. Fahrgäste bzw. ein deutliches Plus von über 30 Prozent vermeldete. Für die ÖBB ergibt sich unter Berücksichtigung dieser Zahlen ein konzernweiter Fahrgastrekor.

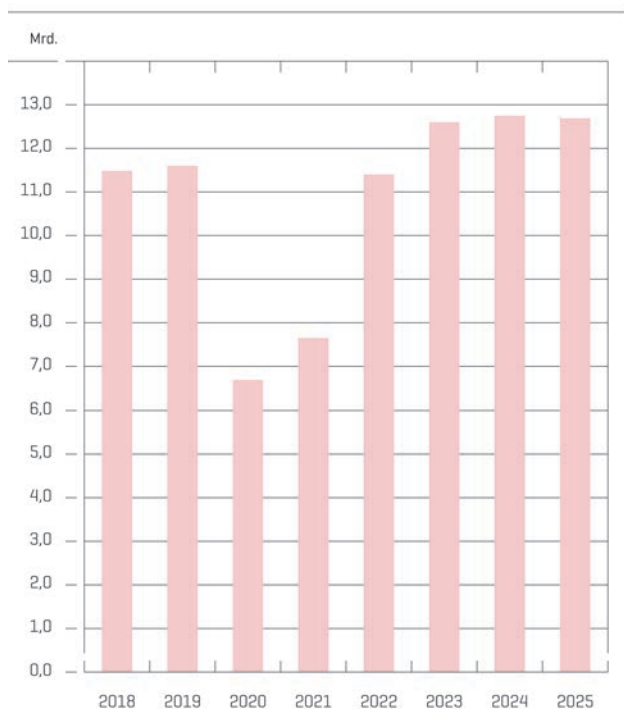


Abb. 22: Anzahl der von der ÖBB-Personenverkehr zurückgelegten Personenkilometer 2018–2025. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im inländischen Fernverkehr verzeichnete das Unternehmen mit 46,2 Millionen Reisenden etwas mehr Fahrgäste als die rund 45,6 Millionen des Jahres 2024. Das entspricht einer Zunahme von knapp einem Prozent. Der Gesamttrückgang bei den Fahrgästen ist somit ausschließlich auf den Nahverkehr zurückzuführen, der mit 246,1 Millionen Reisenden um knapp drei Prozent weniger transportiert hat (2024: 252,6 Millionen). Dadurch veränderte sich auch die Fahrgastverteilung zugunsten des Fernverkehrs, mit welchem knapp 16 Prozent aller Fahrgäste unterwegs waren (Abbildung 23).

Sieht man sich die Entwicklung seit dem Jahr 2016 an, fällt auf, dass die langfristigen Fahrgastzuwächse von insgesamt 20 Prozent vor allem dem Fernverkehr zuzurechnen sind: Während dieser im direkten Vergleich um 31 Prozent gewachsen ist, hat der Nah- bzw. Regionalverkehr um 18 Prozent zugelegt. In den Fernverkehrszahlen inbegriffen sind 2025 auch 1,9 Millionen Nachtzugreisende, das waren acht Prozent weniger als 2024.

Wie eingangs erwähnt wird sich die Aufwärtsentwicklung im Fernverkehr durch die Eröffnung der Koralmstrecke und deren Effekte auf andere Verbindungen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit .

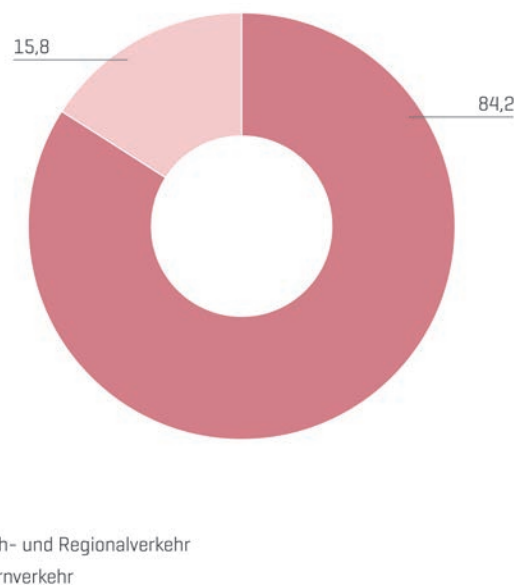


Abb. 23: Anteil der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen im Nah- und Regionalverkehr sowie im Fernverkehr 2025.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

WEITERE EISENBAHNUNTERNEHMEN

Die überwiegende Mehrheit der anderen im Personenverkehr tätigen Unternehmen verzeichnete Zuwächse bei den erhobenen Kennzahlen. Für die Summe der Privatbahnen ergaben sich jeweils deutliche Steigerungen bei der Anzahl der Reisenden (plus neun Prozent), den zurückgelegten Personenkilometern (plus sieben Prozent) und den angebotenen Zugkilometern (plus vier Prozent). Da die Summe ihrer Zuggewinne allerdings unter den Rückgängen bei der ÖBB-Personenverkehr lag, ergibt sich im Saldo ein leichtes Minus von 0,4 Prozent bei den Fahrgästen.

Bei den Personenkilometern und den Zugkilometern konnten die Verluste hingegen überkompensiert werden. Neben den Leistungsparametern vieler im Nahverkehr tätiger Regionalbahnen entwickelten sich auch jene von RegioJet und Westbahn (jeweils Fernverkehr) durchwegs positiv. Diese wurden zwar in den Gesamtberechnungen berücksichtigt, werden allerdings auf Unternehmenswunsch bzw. aus Wettbewerbsgründen nicht gesondert in Abbildung 24 dargestellt.

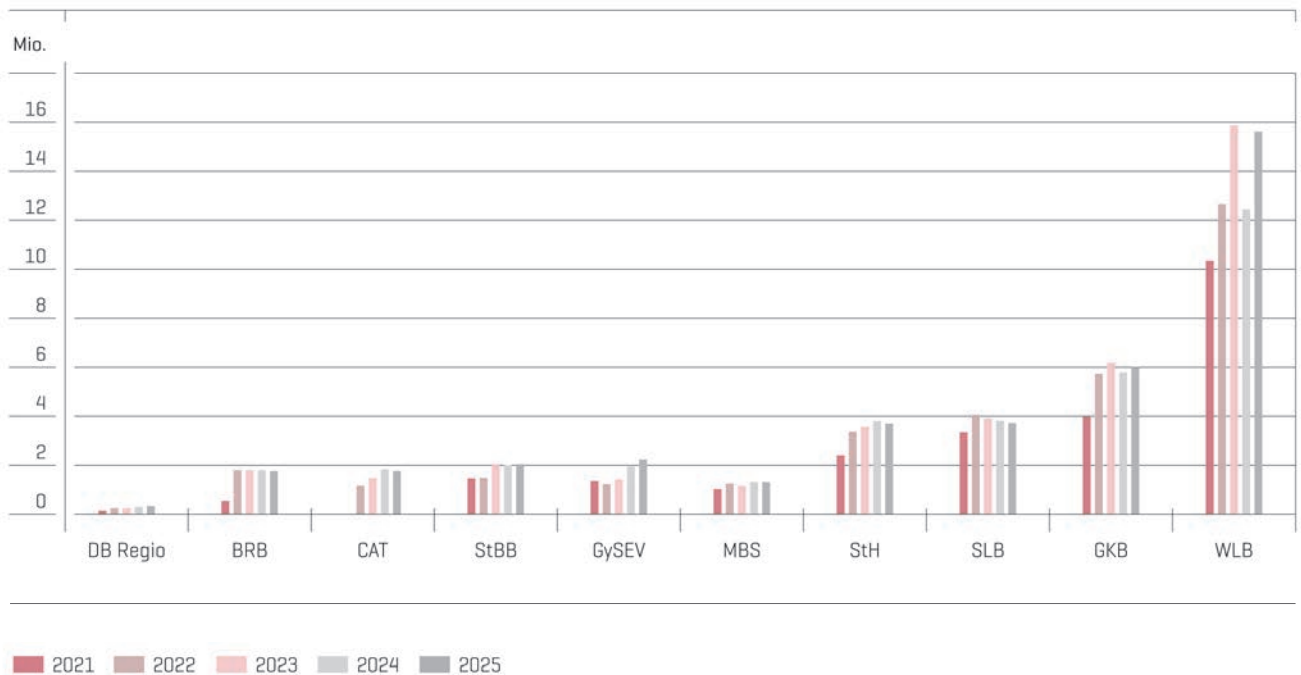


Abb. 24: Anzahl der von den vernetzten Personenverkehrsunternehmen DB Regio, BRB, CAT, StBB, GySEV, MBS, StH, SLB, GKB und WLB beförderten Personen 2021–2025. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

ENTWICKLUNGEN AM EUROPÄISCHEN MARKT

Im April 2026 veröffentlichte die Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)⁵ ihren 14. Marktbericht. Dieser bietet einen umfassenden Überblick über die Entwicklung zahlreicher Indikatoren des europäischen Schienenverkehrs und im Sektor vorherrschende wirtschaftliche Bedingungen des Jahres 2024. Das ermöglicht eine langfristige, kontinuierliche Beobachtung des europäischen Eisenbahnmarktes und dessen Wettbewerbsfähigkeit. Zu diesem Zweck haben insgesamt 31 IRG-Rail-Mitgliedstaaten Daten zum Jahr 2024 erhoben und zur Verfügung gestellt⁶.

Neben der Darstellung der Entwicklung von Parametern aus den Bereichen Eisenbahninfrastruktur, Infrastruktur-Benützungsentgelte, Marktteilnehmer sowie Güter- und Personenverkehrsmärkte analysiert der Bericht im Rahmen eines Schwerpunktes ein jährlich wechselndes Thema (z.B. Determinanten der Netznutzung, europäische Infrastrukturbetreiberlandschaft, etc.).

Prinzipiell ist der Marktbericht in zwei Teile gegliedert: Der „Main Report“ führt Ergebnisse auf europäischer Ebene zusammen und enthält die Schwerpunktanalyse. Das ergänzende „Working Document“ geht auf länderspezifische Details ein und listet die Hauptentscheidungen bzw. -verfahren aller nationalen Eisenbahnregulierungsbehörden im jeweiligen Berichtsjahr auf. Beide Dokumente sowie der den Berechnungen zugrunde liegende Datensatz können unter <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/> abgerufen werden.

⁵ Details zu IRG-Rail und ihren verschiedenen Arbeitsgruppen können im Kapitel „Internationale Zusammenarbeit“ nachgelesen werden.

⁶ Nicht alle Länder konnten vollständige Datensätze liefern, daher werden diese in manchen Darstellungen nicht angeführt.

EUROPAS EISENBAHNMARKT IM GESAMTÜBERBLICK

Personenverkehr 			
Zugkilometer +2% 31 Länder [2019–2024: +2%]	Personenkilometer +6% 31 Länder [2019–2024: +8%]	Wegeentgelte +6% 28 Länder [2019–2024: +18%]	Erlöse +8% 25 Länder [2019–2024: +22%]
Güterverkehr 			
Zugkilometer -3% 31 Länder [2019–2024: -8%]	Nettotonnenkilometer -2% 31 Länder [2019–2024: -9%]	Wegeentgelte +0,1% 28 Länder [2019–2024: -8%]	Erlöse +1% 22 Länder [2019–2024: +19%]

Abb. 25: Entwicklung wichtiger Indikatoren des europäischen Eisenbahnmarktes von 2023 auf 2024
[in Klammer der jeweilige Vergleich zwischen 2019 und 2024]. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Analog zu den Berichten vergangener Jahre wurde im Gesamtüberblick auch 2019 (also der Zustand vor den drastischen Einbrüchen infolge der COVID-19-Pandemie) als zusätzliches Referenzjahr für die Analyse des europäischen Eisenbahnsektors herangezogen. Daran lässt sich gut ablesen, wie sich die Indikatoren nach der Talsohle 2020 entwickelt haben (Abbildung 25).

Im **Personenverkehr** lag das Angebot (Personenzugkilometer) in den 31 untersuchten Ländern 2024 zwei Prozent über jenem aus dem Jahr 2023, im gleichen Ausmaß hat es sich gegenüber 2019 entwickelt. Die in Personenkilometern gemessene Nachfrage ist erneut signifikant gewachsen (plus sechs Prozent gegenüber 2023) und lag acht Prozent über dem Niveau des Jahres 2019. Während das Angebot in den vergangenen Jahren eher kleine (überwiegend positive) Veränderungsraten aufweist, entwickelte sich die Nachfrage im selben Zeitraum wesentlich dynamischer. Letzteres ist vor allem auf wechselnde Phasen mit Maßnahmen und deren Lockerung während der Corona-Pandemie, die flächendeckende Etablierung von Home-Office sowie den allgemeinen Bahnboom der letzten Jahre zurückzuführen, von dem sowohl Nah- als auch Fernverkehr profitiert haben.

Anders der europäische **Güterverkehr**: Hier waren die Auswirkungen der Pandemie zwar weniger spürbar, allerdings sieht sich dieser seit Jahren aufgrund schwieriger gesamtwirtschaftlicher Umstände, häufiger Lieferkettenunterbrechungen und infrastruktureller Herausforderungen beinahe überall mit stagnierenden Zahlen konfrontiert. Die Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) hat sich 2024 gegenüber 2023 um zwei Prozent verringert und lag damit auch sehr deutlich (neun Prozent) unter jener aus dem Jahr 2019. Die gefahrenen Zugkilometer waren im Jahresvergleich um drei Prozent niedriger und acht Prozent unter dem Wert von 2019. Vor allem der internationale Güterverkehr hat stark abgebaut (minus fünf Prozent Verkehrsleistung innerhalb eines Jahres) und befand sich damit auf dem niedrigsten Niveau seit Beginn der Erhebungen 2015.

Auch aufgrund der im Durchschnitt rückläufigen Inflation sind die europaweiten Ausgaben für Bahnstrom (je kWh) erstmals seit der Energiepreisexplosion im Zusammenhang mit dem Ukrainekrieg 2022 zurückgegangen. Gleichzeitig sind jene für Diesel 2024 erneut gestiegen, wobei sie dennoch unter dem einstigen Höchstwert von 2022 lagen. Mengen- bzw. preisbedingt konnten sowohl im Personen- als auch im Güterverkehrssektor höhere Umsätze erzielt werden.

EINORDNUNG ÖSTERREICHS

Österreich befindet sich mit seinem dicht ausgebauten **Eisenbahnnetz** hinsichtlich Infrastrukturkennzahlen im oberen Mittelfeld der IRG-Rail-Mitgliedstaaten. 2024 waren 75 Prozent des heimischen Netzes elektrifiziert und 15 Prozent mit ETCS ausgestattet. Unter anderem erklären sich die guten Kennzahlen aus den im Vergleich zum europäischen Mittel beinahe doppelt so hohen Ausgaben je Streckenkilometer für Instandhaltung bzw. Erneuerungen, Upgrades und gänzlich neue Infrastruktur. Österreichs Status als Transitland wird durch hohe Netznutzungszahlen unterstrichen. Das steigende Verkehrsaufkommen wirkt sich allerdings europaweit zunehmend zu Lasten der Pünktlichkeitsstatistiken der Züge aus.

Die in Europa von den Betreibern eingehobenen **Infrastruktur-Benützungsentgelte** für das Mindestzugangspaket waren 2024 gegenüber den Vorjahren in Summe spürbar höher. Der Personenverkehr, der für 91 Prozent aller Entgelte aufkam, sah sich mit einer Steigerung von über drei Prozent innerhalb der letzten fünf Jahre konfrontiert. Der Güterverkehr zahlte hingegen im Mittel lediglich 0,6 Prozent mehr als 2020 und dazwischen sogar weniger. In Österreich befanden sich beide Verkehrsarten bei den Entgeltsätzen je Zug-, Personen- und Tonnenkilometer jeweils unter dem Durchschnitt, oft deutlich. Allgemein zahlt der Personenverkehr für die Nutzung mehr als der Güterverkehr, allerdings gibt es nicht zuletzt aufgrund diverser Finanzierungssysteme, verschiedener verkehrspolitischer Motive (Gebührenbefreiung einzelner Güterverkehrsarten), zeitversetzter Umsetzungen europäischen Rechts und höherpreisiger Hochgeschwindigkeits- bzw. Schwergüterzüge in und zwischen etlichen Ländern beträchtliche Unterschiede. Entgeltsteigerungen sind zudem immer auch auf das gestiegene allgemeine Preisniveau zurückzuführen.

Insgesamt waren 2024 in Europa deutlich mehr Güterverkehrsunternehmen als Personenverkehrsunternehmen aktiv, was letztlich auch ein Beleg für den höheren Grad der Liberalisierung des Güterverkehrssektors ist. Alle Unternehmen zusammen legten 4,63 Milliarden Zugkilometer in den europäischen Bahnnetzen zurück, wovon 83 Prozent der Personenverkehr erbrachte und lediglich 17 Prozent auf den Güterverkehr entfielen. In Österreich (185 Millionen Zugkilometer, davon 87% mittels elektrischer Traktion) erreichte der Güterverkehr einen Anteil von 25 Prozent aller Zugkilometer, was seinen vergleichsweise hohen Stellenwert hervorhebt.

Der europäische **Güterverkehr** erbrachte mit rund 431 Milliarden Nettotonnenkilometern zwei Prozent weniger Verkehrsleistung als noch 2024. Deutschland hielt dabei vor Polen und Frankreich den größten Anteil am Gesamtvolumen, während Österreich mit knapp 23 Milliarden hinter Italien und vor Schweden den respektablen fünften Platz belegte. Im Schnitt wurden in Europa 42 Prozent der Verkehrsleistung von nationalen Incumbents („Staatsbahnen“) erbracht, wobei dieser Anteil seit Jahren sinkt. Die hingegen stetig wachsende Gruppe der Privatgüterbahnen hatte bereits einen Anteil von 33 Prozent, während weitere 16 Prozent stabil auf ausländische Incumbents oder deren Tochterunternehmen entfielen und sich der Rest auf Unternehmen in nicht-staatlichem, anderweitigem öffentlichen Besitz (Gebietskörperschaften) verteilte.

Auch in Österreich nahmen 2024 die Marktanteile der privaten Mitbewerber neuerlich zu und erreichten bereits 28 Prozent. Gleichzeitig wurden noch immer 67 Prozent von den Incumbents – 57 vom heimischen und zehn Prozent von der Gruppe der ausländischen – erbracht. Hierzulande entfielen lediglich fünf Prozent auf Bahnen im Besitz von Bundesländern und/oder Gemeinden. In drei Ländern (Irland, Luxemburg und Nordmazedonien) wurde der komplette Schienengüterverkehr vom jeweiligen nationalen Incumbent abgewickelt, während beispielsweise in Estland der gesamte Markt in der Hand der Mitbewerber stand.

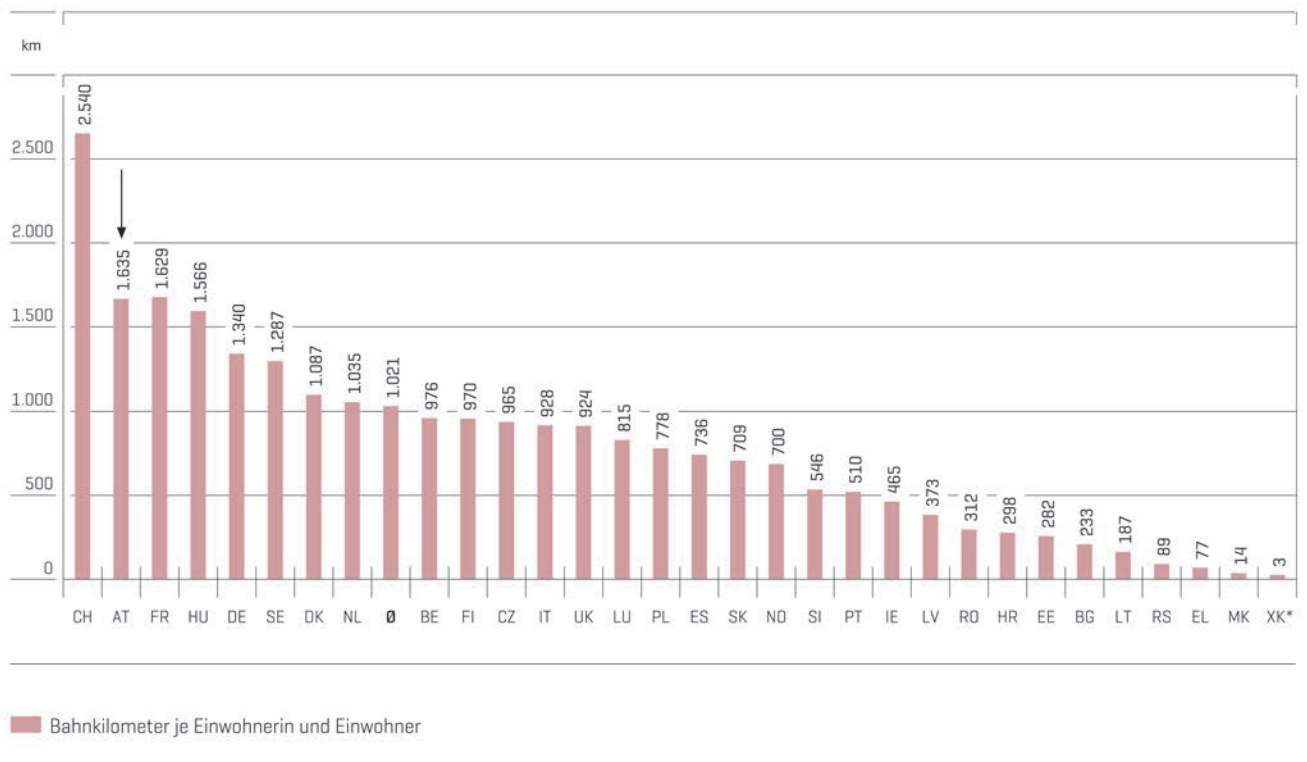


Abb. 26: Je Einwohnerin und Einwohner mit der Bahn zurückgelegte Entfernung im Jahr 2024.

Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Im deutlich gewachsenen **Personenverkehrs**sektor, in dem in Summe 551 Milliarden Personenkilometer nachgefragt wurden, sticht Österreich insbesondere durch einen hohen internationalen Verkehrsanteil hervor (21% aller Personenkilometer waren grenzüberschreitend; im europäischen Schnitt waren es lediglich sechs Prozent) und befand sich damit in Gesellschaft anderer kleiner Durchgangsländer wie Luxemburg, Slowenien oder Tschechien.

Generell ist der Personenverkehr in Österreich im europäischen Vergleich überaus gut entwickelt, was sich an einer Vielzahl von Parametern ablesen lässt: Einerseits gibt es einen hohen Anteil eigenwirtschaftlicher (Fern-)Verkehre, die eine gute Ergänzung zum ausfinanzierten, flächendeckenden Nahverkehrssystem darstellen; andererseits eine hohe Dichte von Verkehrsstationen (sowohl im Verhältnis zur Einwohnerzahl als auch zur Landesfläche und den Streckenkilometern).

Mit Ausnahme der Zeit rund um die Corona-Hochphasen verzeichnete Österreich einen permanenten Anstieg der Nachfrage und damit einhergehend stiegen auch die durchschnittlich pro Jahr und Einwohnerin bzw. Einwohner zurückgelegten Bahnkilometer. Regelmäßig befindet sich Österreich in der Rangliste der eifrigsten EU-Bahnfahr Länder auf Platz Eins (Abbildung 26). Jede in Österreich lebende Person hat demnach 2024 erneut gut 40 zusätzliche Bahnkilometer zurückgelegt (1.635 in Summe; bisheriger Bestwert [2023]: 1.597 Kilometer). Knapp dahinter folgten Frankreich sowie Ungarn, Deutschland und Schweden. Der europäische Schnitt lag mit 1.021 Kilometern jedenfalls weit darunter. Die Schweiz blieb nicht zuletzt aufgrund ihres umfassenden und gut funktionierenden Bahnsystems weiterhin deutlich an der Spitze dieser Wertung.

Preisentwicklung Bahnen

Der österreichische Personenfernverkehrsmarkt im Tages- und Nachtzugsegment war 2025 weiterhin durch einen intensiven Wettbewerb zwischen ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV), Westbahn und RegioJet geprägt.

Für die statistische Preiserhebung wurden ausschließlich online verfügbare, allgemein zugängliche Standard- und Aktionspreise ohne Ermäßigungskarten berücksichtigt.

Die Analyse stützt sich auf fünf Buchungszeitpunkte (zwischen vier Wochen und einen Tag vor Fahrtantritt) sowie auf eine Reihe nationaler und internationaler Relationen. Eine detaillierte Auswertung wird gesondert im Schienen-Control-Preisradar veröffentlicht.

PREISENTWICKLUNG 2025: JE FRÜHER, DESTO GÜNSTIGER

2025 galt wie im Vorjahr für alle verglichenen ÖBB- und Westbahn-Strecken: Je früher Tickets gekauft wurden, desto größer war grundsätzlich die Ersparnis. Den niedrigsten Preis im Online-Shop konnten Fahrgäste auf allen verglichenen Strecken jeweils vier Wochen vor Fahrtantritt erzielen. Das unterstreicht den Zeitpunkt des Ticketkaufs als zentrales Element der Preisgestaltung bei der Westbahn und der ÖBB-PV.

Nur bei RegioJet gab es keinen einheitlichen Trend für den Kaufzeitpunkt des günstigsten Tickets.

MEHR ALS 70 PROZENT ERSPARNIS BEI FRÜHEM KAUFZEITPUNKT MÖGLICH

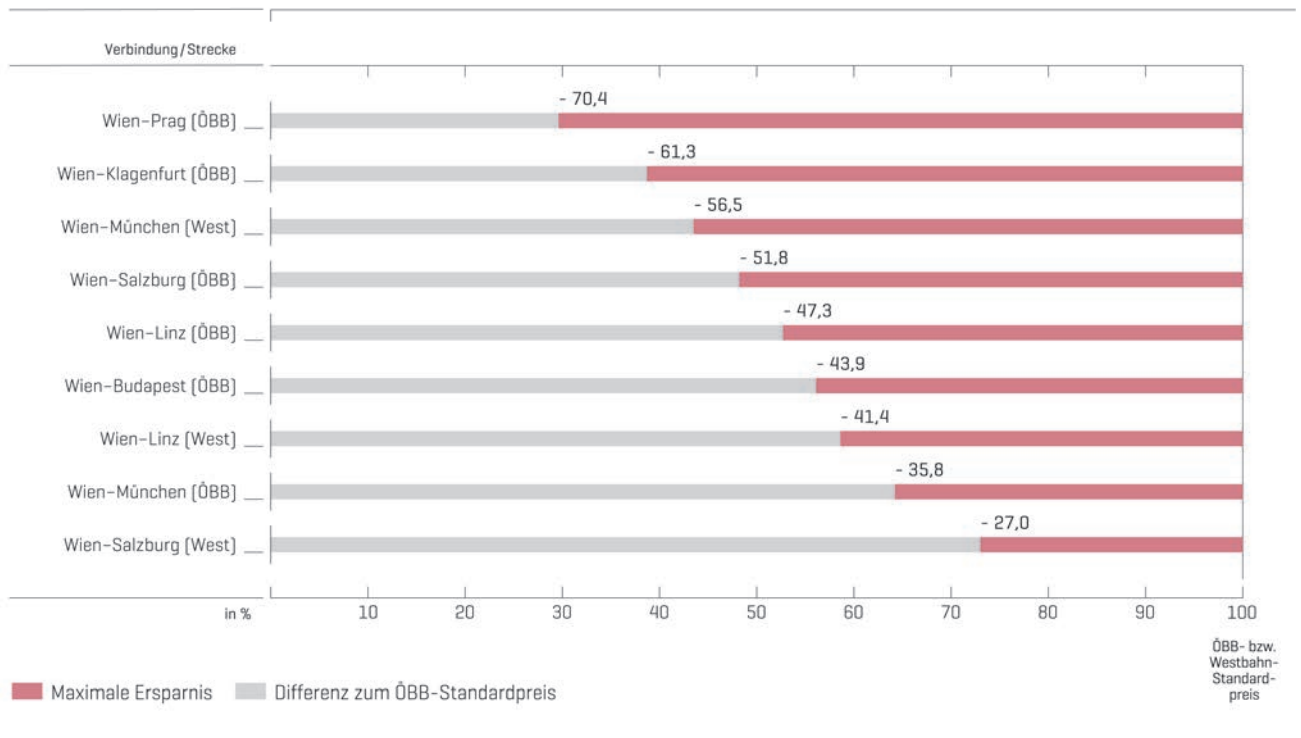


Abb. 1: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem ÖBB- bzw. Westbahn-Standard-Ticket (100 Prozent) für die im Preisvergleich untersuchten Strecken im Jahr 2025. Quelle: Ticketshops der ÖBB-PV und Westbahn.

Von den untersuchten Strecken wies erneut die ÖBB-Verbindung Wien-Prag mit durchschnittlich 70,4 Prozent (2024: 67,6 Prozent) Einsparung im Vergleich zum ÖBB-Standard-Ticket das höchste Einsparungspotenzial aller untersuchten Strecken auf.

Die Westbahn-Verbindung Wien-München mit durchschnittlich 56,5 Prozent (2024: 48,3 Prozent) Einsparung im Vergleich zum Westbahn-Standard-Ticket wies das höchste Einsparungspotenzial bei der Westbahn auf (Abb. 1). Im Jahr 2024 war die Ersparnis auf der Strecke Wien-Linz bei der Westbahn am höchsten.

PREISANSTIEG DEUTLICH HÄUFIGER ALS PREISSENKUNG

Im Vergleich zum Vorjahr waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2025 auf den untersuchten Strecken bei

- der Westbahn in 93,3 Prozent,
- RegioJet in 90 Prozent bzw.
- der ÖBB-PV in 80 Prozent

der Kaufzeitpunkte teurer. Die Inflationsentwicklung wurde nicht berücksichtigt.

ERGEBNISSE DER STRECKENAUSWERTUNGEN

Auf wichtigen innerösterreichischen und grenzüberschreitenden Fernverkehrsstrecken zeigten sich folgende Tendenzen, die im Detail im Schienen-Control-Preisradar nachzulesen sind.

REGIOJET GÜNSTIGER ALS ÖBB-PV, ÖBB-PV GÜNSTIGER ALS WESTBAHN

2025 waren auf den Strecken Wien – Linz, Wien – Salzburg und Wien – München die durchschnittlichen Ticketpreise bei

- der ÖBB-PV in 53,3 Prozent und bei
- der Westbahn in 46,6 Prozent

der Kaufzeitpunkte günstiger als beim jeweiligen Konkurrenten.

2025 waren auf den Strecken Wien – Prag und Wien – Budapest die durchschnittlichen Ticketpreise bei

- RegioJet in 100 Prozent

der Kaufzeitpunkte günstiger als beim Konkurrenten ÖBB-PV.

NACHTREISEZÜGE

Neben einigen anderen Unternehmen ist insbesondere die ÖBB-PV mittlerweile einer der größten Anbieter für Nachtreiseverkehre in Europa.

Die ÖBB-PV verwendet für die Nachtzüge ein auslastungs-gesteuertes bzw. kontingentiertes Preissystem. Verbindungen, die sehr gering ausgelastet sind, erhalten ein höheres Kontingent an Tickets in niedrigeren Preisstufen. Wenn das Kontingent der niedrigsten Preisstufe aufgebraucht ist, stehen nur mehr Tickets der nächsthöheren Preisstufe zur Verfügung. Dies wird fortgesetzt, bis das gesamte Kontingent für den betroffenen Zug aufgebraucht ist.

Die Analyse stützt sich auf drei Buchungszeitpunkte (vier, acht und zwölf Wochen vor Fahrtantritt) und vier Reisekategorien.

- Privatabteil (4–6 Personen, je nach Verfügbarkeit)
- Liegewagen-Abteil (4–6 Personen, je nach Verfügbarkeit)
- Schlafwagen-Abteil (2 Personen)
- Mini Cabin (1 Person, je nach Verfügbarkeit)

2025 waren die durchschnittlichen Ticketpreise bei allen vier verglichenen Komfortkategorien zwölf Wochen vor Fahrtantritt am günstigen.

Die Preise sanken im Vergleich zum Vorjahr an 58 Prozent und stiegen an 40 Prozent der untersuchten Kaufzeitpunkte.

NATIONALE NETZKARTEN, GRENZBAHNHÖFE UND RESERVIERUNG

Mit dem KlimaTicket nutzen Fahrgäste in einem Zeitraum von einem Jahr alle öffentlichen Verkehrsmittel in einem bestimmten Gebiet: regional (z. B. KlimaTicket Tirol), überregional (z. B. KlimaTicket Metropol für Wien, Niederösterreich und das Burgenland) und österreichweit (KlimaTicket Österreich).

Das Ticket ermöglicht die Nutzung aller öffentlichen und privaten Schienen- und Stadtverkehre sowie des regionalen Busverkehrs. Ausgenommen sind touristische Angebote wie beispielsweise die Schneebergbahn, die Wachaubahn oder die Vienna Airport Lines. Manche Unternehmen, wie etwa der City Airport Train, gewähren eine Ermäßigung für Personen in Besitz eines KlimaTickets.

Die Gültigkeit beträgt ein Jahr, der Beginn kann frei gewählt werden. Einige KlimaTickets sind auch übertragbar erhältlich und kosten entsprechend mehr. Ebenso unterscheiden sich die Preise bei monatlicher Zahlung. Bei einigen Gemeinden können zudem KlimaTickets zeitlich befristet ausborgt werden.

Region/Gültigkeitsbereich	März 2025	1.1.2026	Steigerung
KlimaTicket Österreich	1.179,30	1.400,00	19 %
VOR KlimaTicket Metropolregion	898,00	1.000,00	11 %
Jahreskarte Wien	365,00	467,00	28 %
VOR KlimaTicket Region (NÖ und Bgld.)	495,00	533,00	8 %
KlimaTicket ÖÖ Gesamt	592,00	703,00	19 %
KlimaTicket Tirol	561,60	590,00	5 %
KlimaTicket Steiermark	499,00	514,00	3 %
KlimaTicket Vmobil (Vorarlberg)	434,00	448,00	3 %
KlimaTicket Kärnten	430,00	430,00	0 %
KlimaTicket Salzburg	393,00	399,00	2 %

Tabelle 1: Preise KlimaTicket für Erwachsene bei jährlicher Vorauszahlung 2025 und 2026 in Euro.

Quelle: Verkehrsverbünde, ÖBB.

Die Tarife wurden zum Jahresbeginn 2026 mehrheitlich angepasst – der Preis des KlimaTickets Österreich wurde 2025 zweimal innerhalb weniger Monate erhöht. Für Seniorinnen und Senioren bzw. Jugendliche werden zumeist Ermäßigungen gewährt.

Neben Wien gibt es noch in anderen Landeshauptstädten Jahreskarten, die den gesamten öffentlichen Verkehr umfassen. Die Tarifierhöhung in Wien ist mit 28 Prozent empfindlich, stellt allerdings die erste Erhöhung seit 2012 dar.

NATIONALE NETZKARTEN – GRENZBAHNHÖFE

Vermehrt stehen Fahrgäste in Besitz von KlimaTickets vor der Frage nach dem Gültigkeitsbereich der Netzkarte zu Grenzbahnhöfen im Ausland. Das österreichische Eisenbahnnetz verzeichnet insgesamt 28 Grenzstationen. Die Gültigkeit des KlimaTickets ist abhängig vom Grenzübergang und ist nur dann gegeben, wenn der Grenzbahnhof gemeinsam von der ÖBB-Infrastruktur und der jeweiligen Nachbarbahn betrieben wird.

Nachbarland	Grenze/-n	Gültigkeit KlimaTicket Österreich
Liechtenstein	Tisis	ja
Schweiz	St. Margrethen	ja
Deutschland	Lindau	ja
	Pfronten-Steinach	nein
	Außerfern	nur Korridorverkehr nach Nordtirol
	Kufstein	ja
	Freilassing	ja
	Simbach	ja
	Passau	ja
Tschechien	alle	nein
Slowakei	alle	nein
Ungarn	Hegyeshalom	nein
	Sporon	ja
Slowenien	alle	nein
Italien	alle	ja, inklusive Korridorverkehr nach Osttirol

Tabelle 2: Gültigkeit des KlimaTickets Österreich im Grenzbereich 2026. Quelle: www.klimaticket.at, Verkehrsverbünde.

Abhängig vom Grenzübergang differieren die Preise – für Fernverkehre werden zumeist höhere Tarife verlangt.

Grenzüberschreitende Reisen mit einem regionalen KlimaTicket unterscheiden sich preislich vom KlimaTicket Österreich. Hier wird auch der Tarif zwischen letzter Verkehrstation und Staatsgrenze berechnet. Mit dem KlimaTicket Tirol oder dem KlimaTicket Vmobil (Vorarlberg) ist die grenzüberschreitende Reise jedoch gleich teuer wie mit dem KlimaTicket Österreich.

BAHN-RESERVIERUNGEN

Um im Fernverkehr eine Sitzplatzgarantie zu erhalten, empfiehlt es sich, eine Reservierung zu buchen. Diese ist mitunter – siehe untenstehende Tabelle – kostenpflichtig. Für Gruppen ab zehn Personen ist die Reservierung für Reisen innerhalb Österreichs bei den ÖBB kostenlos, ab 24 Personen verpflichtend. Ähnliche Vergünstigungen bieten auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Unternehmen	Preis für Reservierung
ÖBB-PV	3 € online, 3,5 € am Schalter
Westbahn	im Fahrpreis inkludiert
RegioJet	im Fahrpreis inkludiert
DB-Fernverkehr	5,50 €, 2. Klasse; 6,90 €, 1. Klasse

Tabelle 3: Preise einer Reservierung für Erwachsene 2026. Quelle: Eisenbahnverkehrsunternehmen

Besitzerinnen bzw. Besitzer eines KlimaTickets erhalten bei den ÖBB zusätzlich eine Ermäßigung auf Reservierungen. So kostet eine Reservierung für diese Personengruppe 1,50 Euro im Web-Ticketshop. Bei der Westbahn ist bei Buchung bis drei Stunden vor Abfahrt und bei Verfügbarkeit die Reservierung für KlimaTicket-Osterreich-Besitzerinnen und -Besitzer gratis.

05

Marktzugang

Neuerungen im 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 2025 eine Gesamtlänge von 5.638 Kilometern und wird von mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben. Dies stellt im Vergleich mit 2024 eine Ausweitung von 17 Kilometern dar, die hauptsächlich auf die Eröffnung der Koralmstrecke zurückzuführen ist.

Österreichisches Schienennetz	Länge in km (gerundet)
Betriebslänge gesamt	5.638
- davon elektrifiziert	4.301
- davon 15 kV Wechselstrom	3.905
- davon ETCS	689
Normalspur	5.331
Schmalspur	307
- davon 760 mm	264
Eingleisige Strecken	3.409
Zweigleisige Strecken	2.228

Tabelle 1: Übersicht Schienennetz 2025 in Österreich (ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen).
Quelle: Schienen-Control.

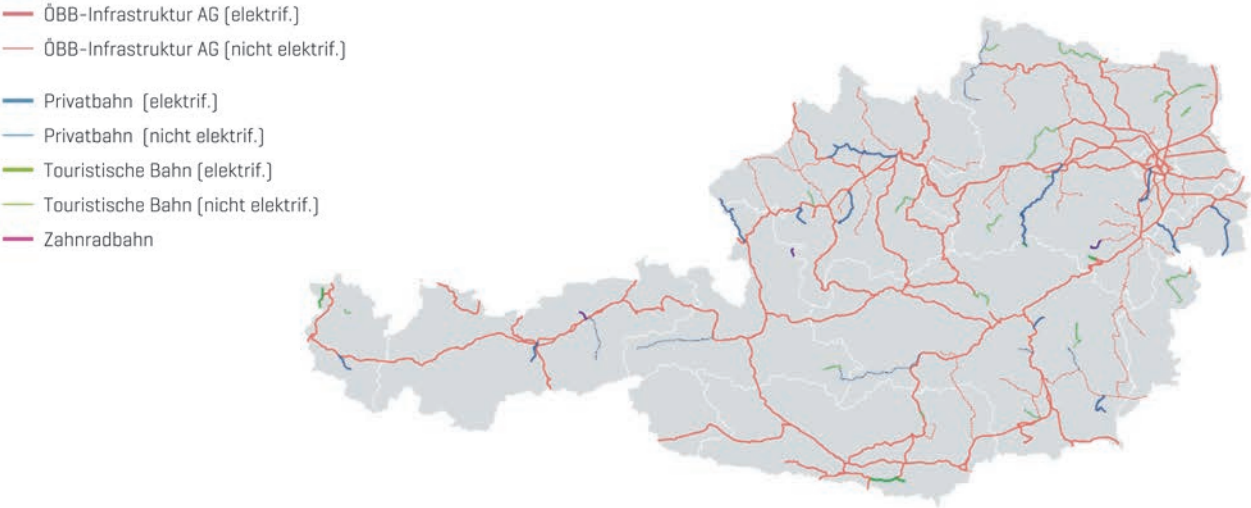


Abb. 1: Österreichische elektrifizierte [dicke Linie] und nicht elektrifizierte [dünne Linie] Strecken; Eisenbahnnetz Stand Jänner 2025.
Quelle: Schienen-Control eigene Darstellung.

Die Karte in Abbildung 1 zeigt das österreichische Eisenbahnnetz, bestehend aus elektrifizierten und nicht elektrifizierten Strecken. Abgebildet sind von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebene Strecken, Strecken der Privatbahnen sowie der touristischen Bahnen. Nicht inkludiert sind die Anschlussbahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen.

NEU- UND AUSBAUTEN 2025

2025 war durch die Fertigstellung der Koralmstrecke geprägt. Es erfolgte der Lückenschluss zwischen Wettnannstätten und St. Paul im Lavanttal, aber auch die vollständig zweigleisige Inbetriebnahme der Gesamtstrecke Graz Hbf.–Klagenfurt Hbf. Zusätzlich wurde das Terminal Cargo Center Graz erweitert, das nun auch über den neuen Bahnhof Wundschuh

erreichbar ist. Neben dem Ausbau der Südbahn mit dem Semmering-Basistunnel und des Brennerbasistunnels wird derzeit auch die Westbahnstrecke zur viergleisigen Hochleistungsstrecke zwischen Linz und Wels ausgebaut.

Streckenabschnitte	Bundesland	Streckenlänge in km	Anzahl Gleise
Graz Hbf.–Klagenfurt Hbf.	Steiermark/Kärnten	127 *	2
Groß St. Florian–Weststeiermark	Steiermark	3	1
Weststeiermark–Frauental Bad Gams	Steiermark	4	2
Wundschuh–Werndorf	Steiermark	2	1

Tabelle 2: Ausbauten österreichischer Eisenbahninfrastruktur 2025. Quelle: Schienen-Control.
* Gesamtlänge der neu eröffneten Koralmbahn – unterschiedliche Inbetriebnahmedaten.

ELEKTRIFIZIERUNGEN 2025

Im Jahr 2025 wurden weitere Streckenabschnitte der ÖBB-Infrastruktur mit 15 Kilovolt (kV)/16,7 Hertz (Hz) elektrifiziert und dem Betrieb übergeben. Neben der Koralmbahn wurden auch die Zubringerstrecken zum Cargo Center Graz elektrifiziert. Ebenso wurde die Elektrifizierung der Strecke Wettmannstätten–Wies-Eibiswald vorgenommen und ab 4. August 2025 in Betrieb genommen. Der Anteil der elektrifizierten Strecken aller Infrastrukturbetreiber betrug im Jahr 2025 rund 76 Prozent. Bereits 2025 begannen die Elektrifizierungsarbeiten der Mattersburgbahn von Wiener Neustadt nach Loipersbach-Schattendorf sowie der Traisentalbahn von St. Pölten nach Hainfeld bzw. Lilienfeld.

STRECKENEINSTELLUNGEN 2025

In Niederösterreich ist seit Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2025 die ehemalige Strecke Bruck an der Leitha–Petronell-Carnuntum vollständig eingestellt. Zuletzt war noch ein 1,5 km langer Streckenabschnitt im Stadtgebiet von Bruck an der Leitha in Betrieb.

NEUERUNGEN BEI GRENZÜBERSCHREITENDEN STRECKEN

Durch die Elektrifizierung und den Ausbau der Strecke Marchegg–Devínska Nová Ves konnte der Gesamtverkehr ab dem Sommer 2024 zwischen Österreich und der Slowakei in Betrieb genommen werden. Während der Bauarbeiten stand nur der Grenzübergang Kittsee zur Verfügung.

NEUERUNGEN IN DEN NETZEN DER PRIVATBAHNEN

Eine Darstellung des gesamten Privatbahnnetzes in Österreich ist auf der Website der Schienen-Control unter <https://www.schienencontrol.gv.at/eisenbahnnetz-oesterreich> einsehbar. Das Netz der Privatbahnen in Österreich umfasst insgesamt 589 Kilometer. Davon sind elf Strecken mit dem Netz der ÖBB-Infrastruktur vernetzt, fünf Eisenbahnunternehmen sind integriert und betreiben sowohl Infrastruktur als auch den Eisenbahnbetrieb. Mit der Achenseebahn, der Schafbergbahn sowie der Schneebergbahn werden drei Strecken ausschließlich touristisch als Zahnradbahn verwendet.

BAUSTELLEN 2025

Das österreichische Schienennetz wird laufend modernisiert. Die zahlreichen Instandsetzungsarbeiten führen zu Bausperren, sodass es im Personenverkehr vermehrt zu Schienenersatzverkehren gekommen ist. Im Güterverkehr mussten teils weiträumige Umleitungsstrecken genutzt werden. Im Jahr 2025 gab es 126 mehrtägige Baustellen, die zu einer Kapazitätseinschränkung von mehr als 30 Prozent führten (2024 gab es 115 baubedingte Sperren). Die durchschnittliche Bausperre betrug 126 Stunden. Die Anzahl der Sperren, die zwischen 25 und 48 Stunden betrug, stiegen von 15 im Jahr 2024 auf 18 im Jahr 2025. Baustellen, die zwischen 21 und 30 Tagen dauerten, verdoppelten sich von acht auf 17.

ENTWICKLUNGEN BEI DEN VERKEHRSSTATIONEN 2025

Im österreichischen Eisenbahnnetz wurden im Jahr 2025 insgesamt 1.422 Verkehrsstationen bedient. Die meisten betriebenen Stationen (1.053) 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 2025 weitergeführt und Stationen im Hinblick auf Barrierefreiheit ausgebaut. So wurde beispielsweise der Bahnhof Weststeiermark neu in Betrieb genommen. Mit barrierefreiem Zugang ausgebaut wurden die Bahnhöfe Dorfgastein, Bad Gastein und Bludenz. Aber auch kleinere Haltestellen wie Rosenburg und Kamegg im Kamptal wurden modernisiert. Modernisierungen gingen jedoch vereinzelt mit der Abtragung von Ladegleisen, wie in Fritzens-Wattens, einher. Außerdem wurden Park-and-Ride-Bereiche, wie jener in Wiener Neustadt oder Kaindorf, ausgeweitet. Ebenso wurden Stationen von Privatbahnen, wie der Badner Bahn, modernisiert in Betrieb genommen.

Neu errichtet steht neben den von der Graz-Köflacher Bahn übertragenen Stationen im ÖBB-Netz die Station Seekirchen Nord in Salzburg zur Verfügung. In Ortsnähe verlegt wurde die Haltestelle Hütttau neu errichtet. Seit Mitte Dezember 2024 werden die Stationen Gerling im Pinzgau in Salzburg, Steyrling in Oberösterreich und Stallegg in Niederösterreich nicht mehr bedient.

Kapazitäten von Abstellgleisen

ABSTELGLEISE IN EUROPA: ZUGANG, ENTGELTE UND HANDLUNGSBEDARF

Im Jahr 2025 untersuchte IRG-Rail die Zugangsbedingungen und Entgeltsysteme für Abstellgleise. Abstellgleise sind gemäß Artikel 3 Absatz 29 der Richtlinie 2012/34/EU Gleise, die speziell für das zeitweilige Parken von Schienenfahrzeugen zwischen zwei Zuweisungen bestimmt sind, und werden nach Anhang II der Richtlinie als Serviceeinrichtungen eingestuft. Darüber hinausgehende Begriffsbestimmungen auf Mitgliedstaaten-Ebene bestehen in Österreich nicht.

Die Richtlinie bestimmt nicht, welche Dauer unter zeitweiligem Parken zu verstehen ist. Der Verweis auf die Nutzung zwischen zwei Zuweisungen legt jedoch nahe, dass Abstellgleise für Fahrzeuge im regulären Einsatz vorgesehen sind.

In der Praxis weisen die meisten Infrastrukturbetreiberinnen spezifische Gleise für diesen Zweck aus. Gleichzeitig ist es in vielen Mitgliedstaaten möglich, Schienenfahrzeuge auch auf nicht ausdrücklich als Abstellgleise gewidmeten Gleisen vorübergehend abzustellen. Dies kann zu einer flexibleren Nutzung der Infrastruktur beitragen.

ZUGANGSBEDINGUNGEN ZU ABSTELLGLEISEN IN EUROPA

Etwa die Hälfte der Regulierungsbehörden berichtet von einer eher entspannten Kapazitätssituation, während die andere Hälfte die Situation als angespannt einstuft; die Niederlande bewerten sie sogar als sehr angespannt. Qualitative Rückmeldungen der Regulierungsbehörden deuten darauf hin, dass neben physischer Knappheit auch Ineffizienzen im Kapazitätsmanagement eine Rolle spielen. In einigen Mitgliedstaaten werden gebuchte Abstellkapazitäten beispielsweise nicht vollständig genutzt.

Vor diesem Hintergrund sind geeignete Zugangsbedingungen, einschließlich einer sachgerechten Entgeltgestaltung und der Überwachung der tatsächlichen Belegung, von Bedeutung für eine effiziente Nutzung der Eisenbahninfrastruktur. Für einen diskriminierungsfreien Zugang zu Abstellgleisen ist darüber hinaus Transparenz über vorhandene und verfügbare Kapazitäten zentral.

Eine besondere Herausforderung besteht darin, dass Informationen über Abstellgleise häufig nicht oder nur eingeschränkt verfügbar sind. Gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Durchführungsverordnung 2017/2177 sind Betreiberinnen von Serviceeinrichtungen verpflichtet, antragstellenden Parteien auf Anfrage Informationen über die verfügbare Kapazität mitzuteilen. Darüber hinaus haben Betreiberinnen von Serviceeinrichtungen gemäß Artikel 6 Absatz 3 diese Informationen sowie Angaben über Änderungen der technischen Merkmale und vorübergehende Kapazitätsbeschränkungen der Serviceeinrichtung gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe I in Echtzeit über ein gemeinsames Webportal bereitzustellen, soweit dies technisch und wirtschaftlich vertretbar ist.

Ein weiteres Problem betrifft die Modalitäten der Kapazitätsvergabe für Abstellgleise. Anders als bei der Zuweisung von Zugtrassen sieht der derzeitige Rechtsrahmen kein verpflichtendes jährliches Vergabeverfahren im Hinblick auf den kommenden Fahrplan vor. Mehrjährige Verträge sind für Serviceeinrichtungen rechtlich weder ausdrücklich vorgesehen noch ausgeschlossen. In der Praxis wird die Kapazität auf Abstellgleisen jedoch nur in wenigen IRG-Rail-Mitgliedstaaten für mehr als eine Fahrplanperiode vergeben. In Deutschland wurde die Vertragsdauer in einigen Fällen aufgrund knapper Kapazitäten auf maximal eine Fahrplanperiode begrenzt.

Mehrjährige Verträge werden insbesondere von Marktteilnehmern befürwortet, die für ihre Geschäftstätigkeit langfristig gesicherte Kapazitäten benötigen. Gleichzeitig besteht das Risiko, dass eine übermäßige langfristige Bindung von Kapazitäten den Zugang für neue Marktteilnehmer erschwert.

Darüber hinaus zeigen die Ergebnisse, dass die Möglichkeit, gebuchte Kapazitäten zu stornieren und freigewordene Kapazitäten auf digitalen Plattformen sichtbar zu machen, für eine effiziente Kapazitätsnutzung von Bedeutung ist. Auch die Absicht und Fähigkeit zur tatsächlichen Nutzung der beantragten Kapazität kann im Rahmen der Zuweisung berücksichtigt werden und zu sachgerechteren Vergabeentscheidungen beitragen.

ENTGELTE FÜR ABSTELLANLAGEN IM EUROPÄISCHEN VERGLEICH

Neben den Zugangsfragen unterscheiden sich die Entgelte für Abstellgleise bereits in ihrer grundlegenden Ausgestaltung. Sechs der 25 befragten IRG-Rail-Mitgliedstaaten – Tschechien, Dänemark, Finnland, Griechenland, Lettland und Serbien – erheben derzeit keine separaten Gebühren für die Nutzung von Abstellgleisen; die Kosten werden in diesen Staaten über Trassenentgelte oder staatliche Budgets gedeckt. In Tschechien trat am 1. Jänner 2026 eine Neuregelung zur Bepreisung von Langzeitabstellungen in Kraft. In den übrigen IRG-Rail-Mitgliedstaaten werden Gebühren vonseiten der Infrastrukturbetreiberin hinsichtlich der Nutzung von Abstellgleisen eingehoben.

Diese unterschiedlichen Entgeltmodelle erschweren einen unmittelbaren Vergleich der Rahmenbedingungen zwischen den Mitgliedstaaten. Unterschiedliche Entgeltmodelle können Standort- und Nutzungsentscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen allenfalls mitbeeinflussen, ohne dass daraus unmittelbare Verlagerungseffekte abgeleitet werden können.

Gemäß dem europäischen Rechtsrahmen dürfen Entgelte für Serviceeinrichtungen die Bereitstellungskosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns nicht übersteigen. Die Umsetzung dieses Prinzips variiert jedoch erheblich: Zwar sehen viele Länder rechtlich einen Gewinn vor, in der Praxis wird dieser oft nicht ausgeschöpft. Zudem differieren die Berechnungsmethoden für den Gewinn stark – von WACC-Ansätzen bis hin zu festen Obergrenzen für die Eigenkapitalrendite. Auch bei der Kostendeckung und der Gewinnkomponente ergibt sich somit ein uneinheitliches Bild.

Die Abrechnungseinheiten für Abstellgleise variieren in Europa erheblich. Am weitesten verbreitet sind Modelle, die Zuglänge und Nutzungsdauer kombinieren, gefolgt von Entgelten basierend auf der Gleislänge. Rein zeitbezogene Abrechnungen, Wagenzahlen, Pauschalen oder Rangierleistungen spielen hingegen eine untergeordnete Rolle; in einigen Ländern werden gar keine gesonderten Gebühren erhoben. Insgesamt dominieren längen- und zeitbasierte Modelle, während andere Ansätze eher die Ausnahme darstellen.

Abrechnungseinheit	Einordnung	Beispiele und Hinweise
Zug- bzw. Fahrzeuglängen in Verbindung mit Zeit	häufig	u. a. Kroatien, Luxemburg, Norwegen und Schweiz; bildet Raum- und Zeitbelegung gemeinsam ab
Länge des genutzten Gleises oder Abstellbereichs in Verbindung mit Zeit	verbreitet	u. a. Bulgarien, Deutschland, Niederlande, Spanien (Typ 1) und Schweden; knüpft an die belegte Infrastruktur an
Zeitbezogene Einheiten (Minute, Stunde, Tag)	verbreitet, häufig kombiniert	z. B. Italien, Polen, Belgien, Spanien (Typ 2); vielfach Bestandteil hybrider Modelle
Anzahl der Wagen	selten	vor allem Rumänien und Slowakei
Pauschale Nutzung, Vorgang oder Rangierleistung	Ausnahme	z. B. Slowenien und Griechenland; eher Sonderfälle als Standardmodell
Keine gesonderten Entgelte für Abstellgleise	in einzelnen Ländern	u. a. Dänemark, Finnland, Griechenland, Lettland und Serbien

Tabelle 1: Überblick über Abrechnungseinheiten für Abstellgleise; Quelle: IRG-Rail.

Das Preisniveau bestätigt diese Unterschiede deutlich. Wie Abbildung 1 zeigt, reicht das Entgelt für die Abstellung eines Güterzuges über eine Woche von 47 Euro in Schweden Zone B bis 3.468 Euro in den Niederlanden. Besonders auffällig ist der Abstand der Niederlande zu den übrigen Ländern; auch die Schweiz Kat. A und Slowenien liegen mit jeweils mehr als 1.700 Euro im oberen Bereich. Österreich liegt mit 805 Euro für die geplante Abstellung im Mittelfeld und damit in der Nähe von Deutschland Abstellung I und Schweden Zone A. Die Werte verdeutlichen, dass das Entgelt nicht nur von der Nutzungsdauer abhängt, sondern stark von nationalen Tariffsystemen, Standortkategorien und der jeweiligen Kapazitätssituation geprägt ist.

Von besonderer Bedeutung ist die Frage, ob Entgelte lediglich der Kostendeckung dienen oder auch als Steuerungsinstrument eingesetzt werden. Bisher wurden effizienzsteigernde Entgeltinstrumente nur zurückhaltend genutzt. Denkbar sind etwa höhere Entgelte in besonders stark nachgefragten Bereichen, eine Staffelung nach Parkdauer, unterschiedliche Tarife für Kurz- und Langzeitabstellungen sowie Stornogebühren oder Sanktionen bei nicht genutzter, aber reservierter Kapazität. Solche Instrumente können dazu beitragen, Überbuchungen zu vermeiden, langfristige Blockierungen zu reduzieren und nicht benötigte Kapazitäten schneller wieder dem Markt zur Verfügung zu stellen.

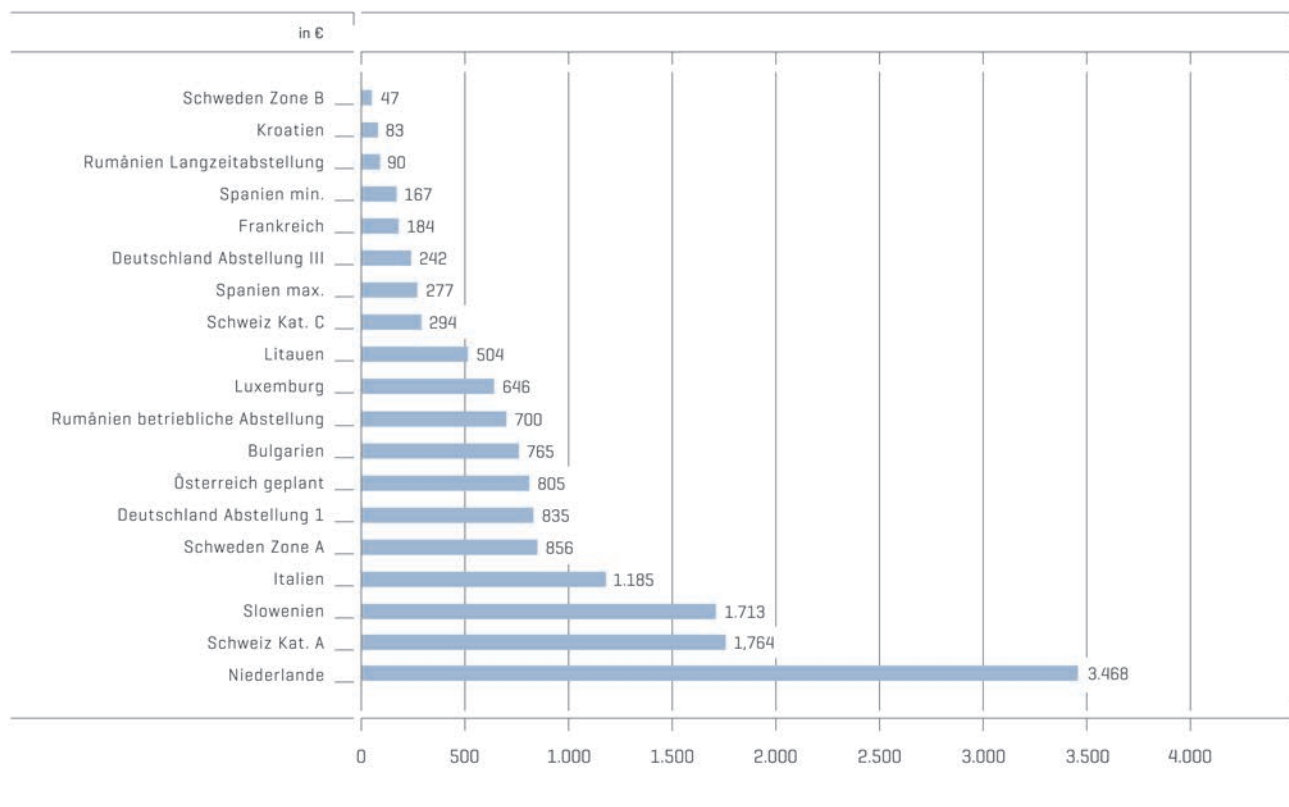


Abb. 1: Entgelte für die Abstellung eines Güterzuges für eine Woche in Euro.

Quelle: eigene Darstellung auf Basis IRG-Rail [2025].

EMPFEHLUNGEN

Die Empfehlungen des IRG-Rail-Berichts verdeutlichen, dass ein effizienter und diskriminierungsfreier Zugang zu Abstellgleisen vor allem durch mehr Transparenz, klarere Zugangsregeln und eine aktivere Kapazitätssteuerung erreicht werden kann. Betreiberinnen von Serviceeinrichtungen sollten Abstellgleise eindeutig als solche kennzeichnen und zentrale Informationen – etwa zu Lage, technischer Ausstattung, verfügbaren Kapazitäten, Zugangsvoraussetzungen, Prioritätskriterien und Entgelten – vollständig, verständlich und idealerweise digital bereitstellen.

Darüber hinaus erscheint es erforderlich, die Vergabe von Abstellkapazitäten stärker mit der Trassenplanung zu verzahnen, Ablehnungen nachvollziehbar schriftlich zu begründen und die tatsächliche Nutzung der Kapazitäten systematisch zu überwachen. Auf diese Weise lassen sich Überbuchungen, langfristige Blockierungen und ineffiziente Nutzungen reduzieren. Digitale Anwendungen, die Stornierungen ermöglichen und freigewordene Kapazitäten sichtbar machen, können diesen Prozess unterstützen und insbesondere in angespannten Märkten zu einer besseren Auslastung beitragen.

Auch die Entgeltgestaltung sollte stärker als Bestandteil des Kapazitätsmanagements verstanden werden. Entgelte müssen transparent, nachvollziehbar und kostenorientiert ausgestaltet sein; zugleich sollten sie dort, wo Kapazitäten knapp sind, sachgerechte Anreize für eine effiziente Nutzung setzen. Dazu zählen insbesondere einfache und vergleichbare Abrechnungseinheiten, eine angemessene Differenzierung nach Nutzungsdauer, Standort oder Knappheit sowie Regelungen für nicht genutzte, aber reservierte Kapazitäten. Staffelungen bei längerer Abstellung, Stornogebühren oder Sanktionen bei Nichtnutzung können dazu beitragen, vorsorgliche Buchungen zu begrenzen und Kapazitäten schneller wieder dem Markt verfügbar zu machen.

Der IRG-Rail-Bericht verdeutlicht, dass Abstellgleise nicht isoliert als Nebenleistung betrachtet werden sollten. Sie sind eng mit Trassenplanung, Marktzugang, Kapazitätsmanagement und Entgeltregulierung verknüpft. Ein wirksamer Regulierungsansatz sollte daher transparente Informationen, nachvollziehbare Vergabeverfahren, digitales Monitoring und anreizgerechte Entgelte zusammenführen. Gerade in angespannten Infrastrukturbereichen können solche Maßnahmen dazu beitragen, vorhandene Kapazitäten besser auszulasten und den Zugang für bestehende sowie neue Marktteilnehmer zu sichern, ohne die Entgeltsysteme unnötig komplex zu machen.

Pünktlichkeit im Bahnverkehr 2025

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 2025

Die Grundlage für die Pünktlichkeitsstatistik des Kalenderjahres 2025 bilden die 22,1 Millionen Ankünfte aller Personenzüge in allen Verkehrsstationen der ÖBB-Infrastruktur in Österreich. 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.

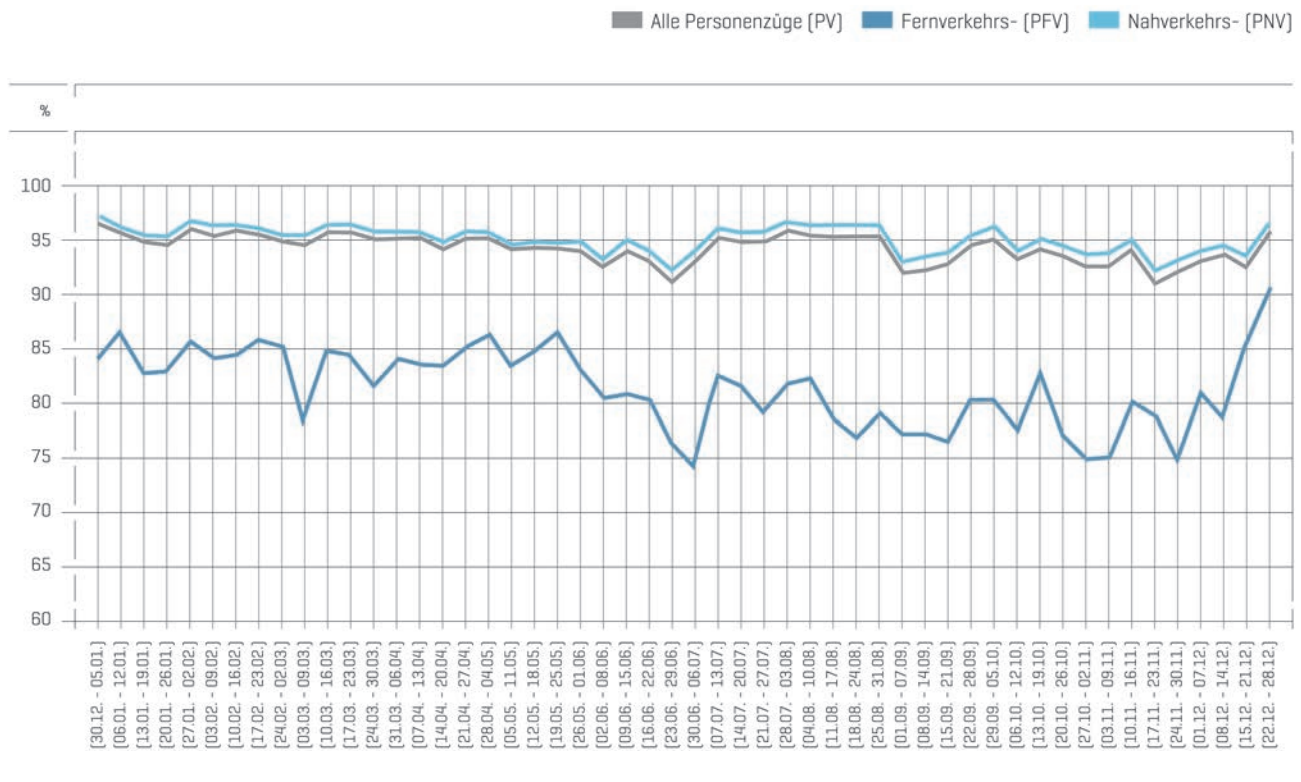


Abb. 1: Vergleich der Pünktlichkeit in Prozent des Nahverkehrs (PNV), Fernverkehrs (PFV) und aller Personenzüge (PV) im ÖBB-Netz 2025 [Messung der Verspätungen ab fünf Minuten 29 Sekunden] nach Kalenderwochen. Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG.

PÜNKTLICHKEIT IM PERSONENNAHVERKEHR

Im gesamten schienengebundenen Personenverkehr im Netz der ÖBB-Infrastruktur lag die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2025 im Durchschnitt mit 94,1 Prozent über dem Wert aus dem Vorjahr (93,5 Prozent).

Die Statistik wird durch die mittlerweile bis zu 6.400 täglich verkehrenden Nahverkehrszüge wesentlich stärker beeinflusst als durch die etwa 450 Fernverkehrszüge. Der Nahverkehr verzeichnete 2025 im Durchschnitt eine Pünktlichkeit von 94,8 Prozent, wobei insgesamt 21,1 Millionen Ankünfte diverser EVU in den Stationen der ÖBB-Infrastruktur gemessen

wurden. Unter Berücksichtigung von spontan ausgefallenen Zügen, etwa durch Lokscha den während einer Zugfahrt, ergab sich eine durchschnittliche Pünktlichkeit von 93,7 Prozent im Nahverkehr. Die Monate mit den pünktlichsten Personennahverkehrszügen 2025 waren Jänner bis März sowie der August mit jeweils mehr als 93,5 Prozent Pünktlichkeit; der Monat mit den geringsten Pünktlichkeitswerten war der Juni mit 91,7 Prozent Pünktlichkeit inklusive spontaner Zugausfälle. 28.000 der insgesamt 248.000 Zugausfälle (2024: 386.000) des Jahres 2025 wurden im Juni verzeichnet (ca. elf Prozent).

PÜNKTLICHKEIT IM PERSONENFERNVERKEHR

Im Personenfernverkehr fiel die Pünktlichkeit durch die internationale Vernetzung deutlich geringer aus als im Nahverkehr. In Österreich verkehren neben der ÖBB-Personenverkehr auch die Westbahn sowie RegioJet im Fernverkehr. 2025 waren verspätete Grenzübergaben aus Deutschland, Italien und Ungarn sowie Baumaßnahmen hauptsächlich dafür verantwortlich. Im Jahr 2025 verbesserte sich die Pünktlichkeit im Fernverkehr des ÖBB-Netzes im Durchschnitt auf 81,4 Prozent (2024: 79,3 Prozent) gegenüber dem Vorjahr.

Nach Strecken aufgeschlüsselt verzeichneten die Fernverkehrszüge der ÖBB-Personenverkehr 2025 als einziges im Personenfernverkehr tätiges Unternehmen auf der Tauernstrecke eine Pünktlichkeit von 88,2 Prozent, gefolgt von der inneralpinen Achse über den Schoberpass mit 82,7 Prozent und der Südbahnstrecke mit 81,6 Prozent. Diese Werte gelten bis zur Fahrplanumstellung am 13. Dezember 2025. Auf der Weststrecke waren im Vorjahr täglich bis zu 150 ÖBB-Züge mit einer durchschnittlichen Pünktlichkeit von 79,7 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 61,1 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 73,4 Prozent erreichten.

■ Ennstal, Schober, Pyhrn (PFV) ■ Weststrecke (PFV)
■ Brennerstrecke (PFV) ■ Südstrecke (PFV) ■ Tauernstrecke (PFV)

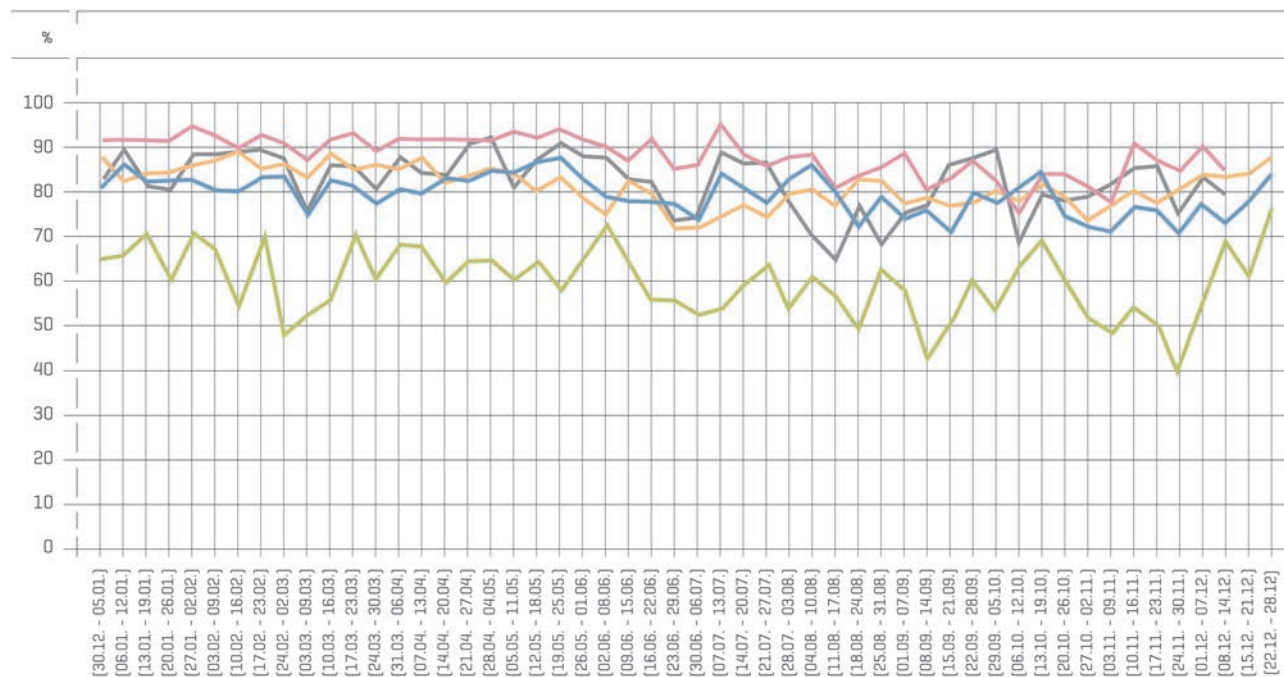


Abb. 2: Pünktlichkeit im ÖBB-Fernverkehr (nach Strecken) 2025. Messung ab fünf Minuten 29 Sekunden.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG.

Auf der Weststrecke bietet neben der ÖBB-Personenverkehr AG seit 2011 auch die Westbahn Fernverkehrszüge an. Die von Wien Westbahnhof nach Stuttgart, Saalfelden und Lindau verkehrenden Züge erreichten im Jahr 2025 einen Pünktlichkeitsgrad von 85,7 Prozent (2024: 84,5 Prozent). Die häufigste Verspätungsursache war dabei die mangelhafte Betriebsabwicklung in Deutschland im „Deutschen Eck“ zwischen Kufstein und Salzburg.

Seit Mitte Dezember 2019 verkehrt das tschechische Bahnunternehmen RegioJet in Österreich. Die Fernverkehrszüge von Prag nach Wien bzw. weiter nach Budapest erreichten 2025 im Vergleich zum Vorjahr eine deutlich schlechtere Pünktlichkeit von 44,4 Prozent (2024: 56,3 Prozent). Hauptverspätungsursache war 2025 vor allem neben der rechtzeitigen Bereitstellung der Züge die ungenügende Betriebsabwicklung der Züge in Ungarn und Tschechien.

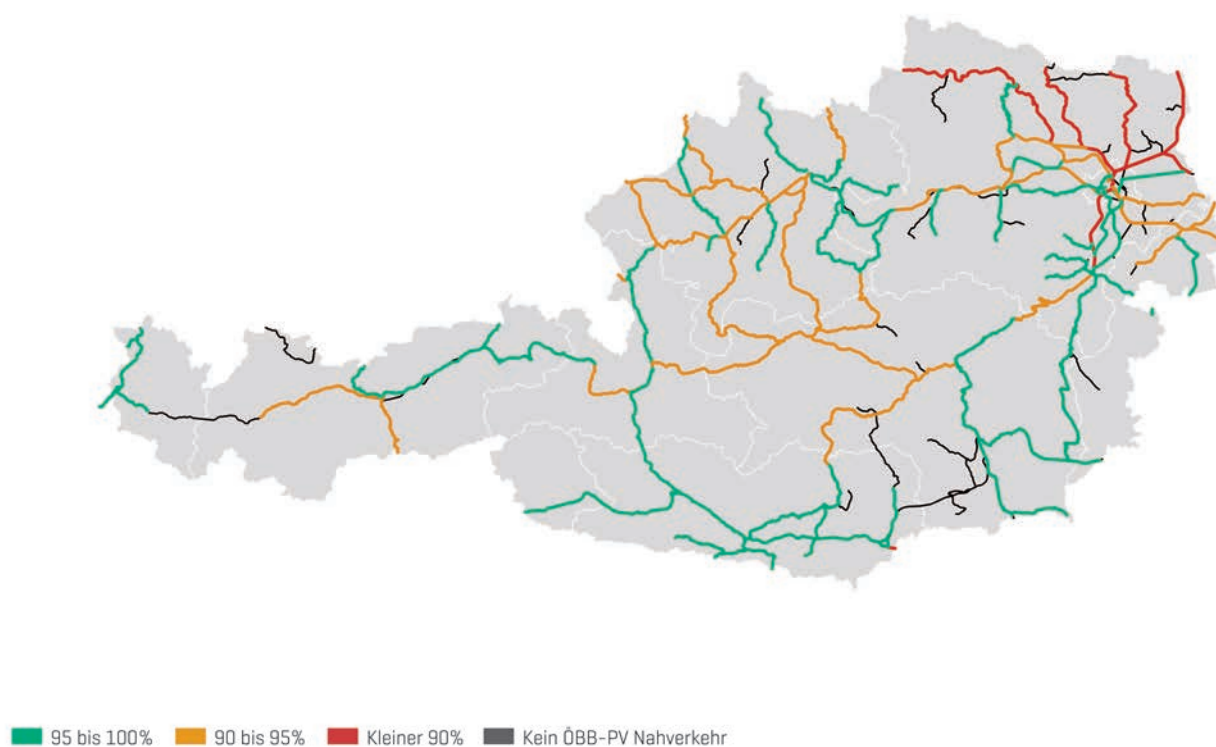


Abb. 3: Pünktlichkeit im ÖBB-Nahverkehr (nach Strecken) 2025 unter Berücksichtigung der ausgefallenen Halte sowie der ungeplanten Schienenersatzverkehre. Messung ab fünf Minuten 29 Sekunden. Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG.

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 2025 bei 69,5 Prozent (2024: 69,5 Prozent). Als Grenzwert, ab dem ein Zug als verspätet gilt, wurden 30 Minuten festgelegt.

Die Rail Cargo Austria (RCA), der Marktführer im Schienen-güterverkehrssektor in Österreich, war 2025 mit ihren planmäßigen Einzelwagenverkehren zwischen den Vershub-knoten (Wien, Linz, Wels, Salzburg, Hall in Tirol, Graz, Bruck an der Mur und Villach) und bei den Ganzzugverkehren mit durchschnittlich insgesamt 77,1 Prozent pünktlicher als ihre Mitbewerber. Diese führten deutlich mehr Ad-hoc-Verkehre durch. Differenziert nach Zugarten waren die Einzelwagen-verkehre der RCA mit 82,0 Prozent pünktlicher als die Ganz-zugverkehre (wie Kohle-, Koks- oder Erzzüge) mit einer Pünktlichkeit von 53,8 Prozent. Innerhalb der Kategorie der Ganzzugverkehre schnitten die Kohle- oder Erzzüge mit 54,6 Prozent und der kombinierte Wagenladungsverkehr mit 50,5 Prozent Pünktlichkeit ab.

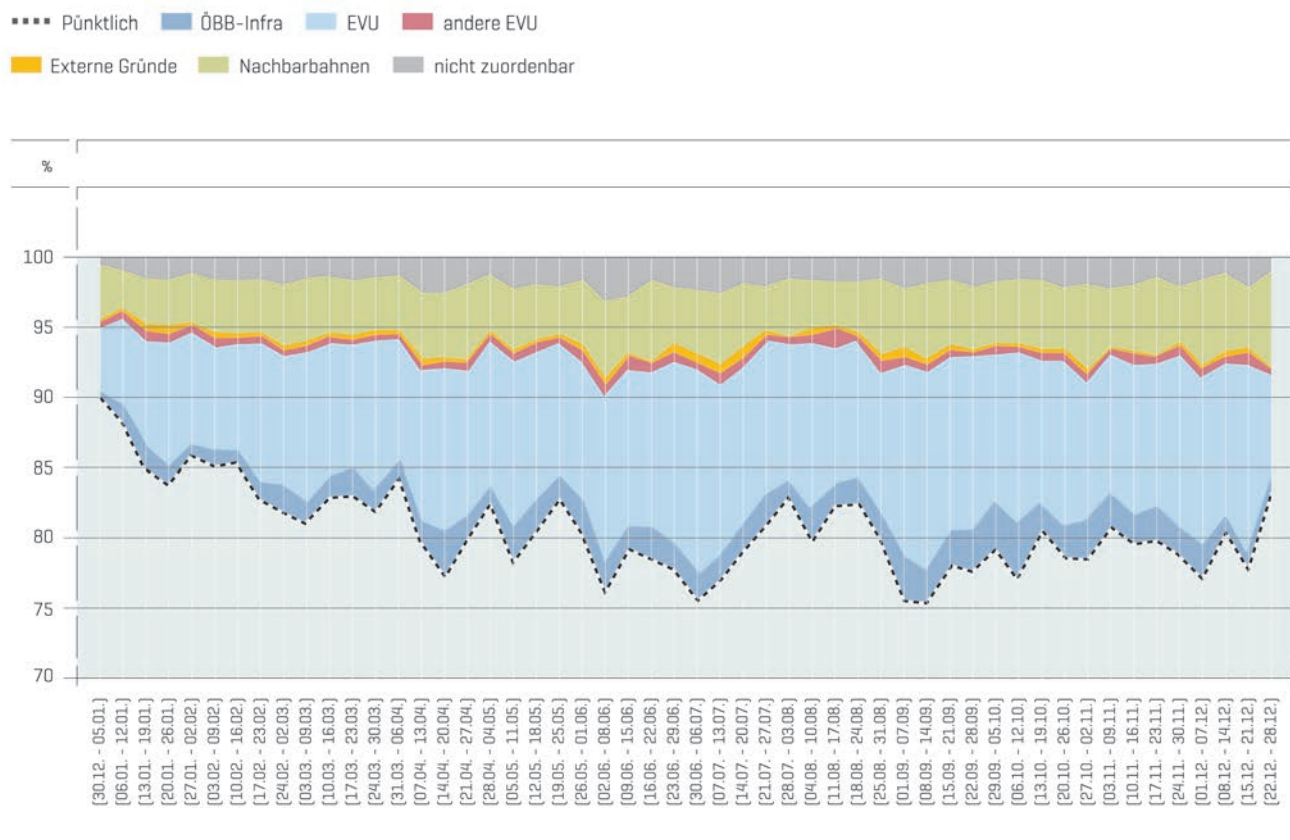


Abb. 4: Pünktlichkeit und Verspätungsursachen im Güterverkehr der RCA 2025 im Einzelwagenverkehr
[Messung der Verspätungen ab 30 Minuten]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG.

VERSPÄTUNGSURSACHEN

Im gesamten Personenverkehr gingen im Berichtsjahr 29 Prozent (2024: 31 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 24 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.

Nachbarbahnen verursachten weitere 17 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 2025 bei zehn Prozent. Schlussendlich wurden zehn Prozent der Verspätungen durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen verursacht – weitere zehn Prozent der Verspätungen waren nicht eindeutig zuordenbar.

Im Personenfernverkehr waren 2025 Verspätungen bei den Nachbarbahnen im Ausland die Hauptursache (34 Prozent) für Verspätungen, gefolgt von selbst verursachten Verspätungen mit 30 Prozent und Verspätungen durch Infrastrukturabweichungen mit 16 Prozent. Die weiteren Verspätungsgründe beinhalten Verspätungen durch andere EVU und Gründe, die nicht eindeutig zuordenbar sind. Als Beispiel dienen in der Grafik die Züge des ÖBB-Fernverkehrs.

Im Güterverkehr waren die Eisenbahnverkehrsunternehmen 2025 für 41 Prozent aller Verspätungen selbst verantwortlich, weitere 38 Prozent entstanden durch europäische Nachbarbahnen. Acht Prozent aller letztjährigen Verspätungen im Güterverkehr verursachte der Infrastrukturbetreiber. Die externen Ursachen bewegten sich im minimalen Bereich.

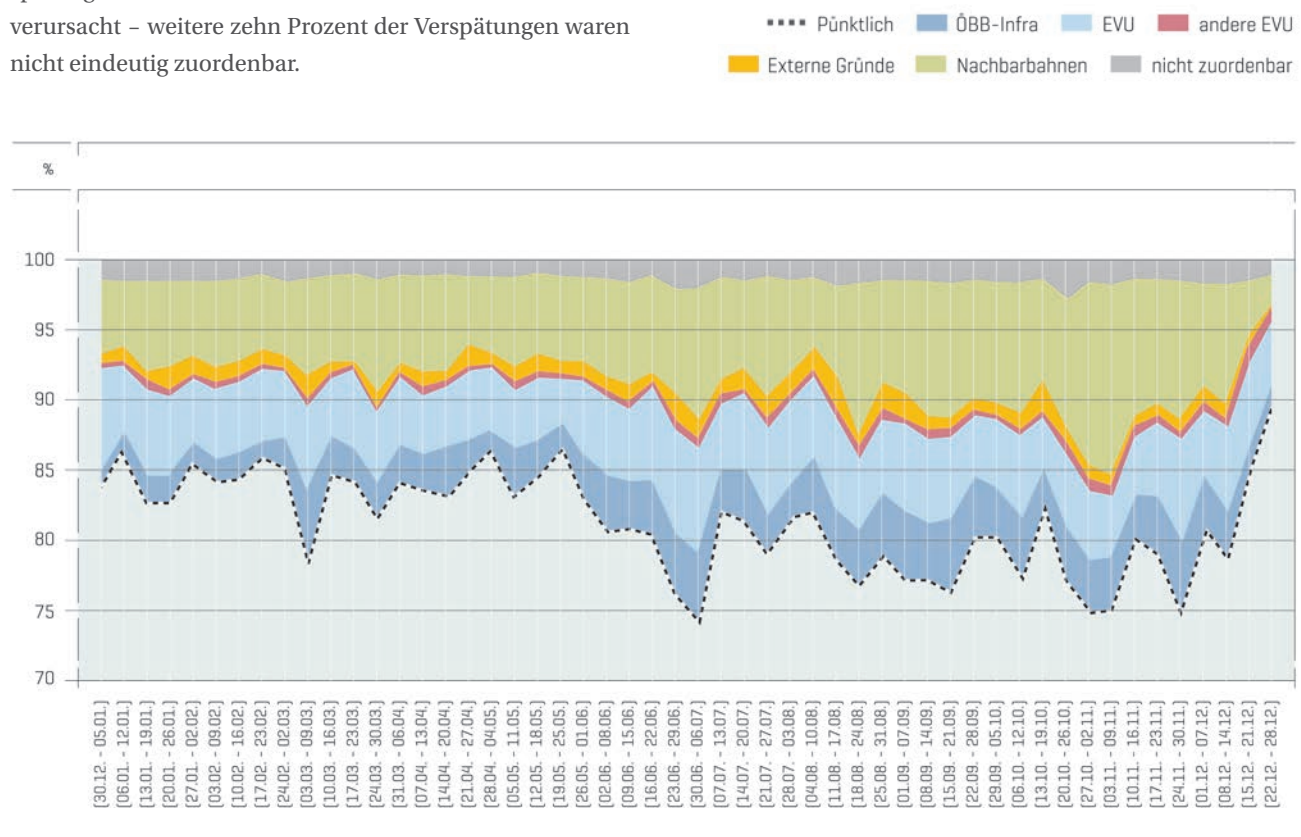


Abb. 5: Pünktlichkeit und Verspätungsursachen im ÖBB-Fernverkehr 2025 [Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden im Personenverkehr und 30 Minuten im Güterverkehr]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG.

HERAUSFORDERUNGEN IM GRENZVERKEHR

Über insgesamt 13 Grenzübergänge werden internationale Fernverkehre von und nach Österreich geführt. 2025 zeigte sich eine Stagnation bei der Pünktlichkeit der vom Ausland übergebenen Züge. So erreichte beispielsweise nicht einmal jeder dritte aus Nürnberg kommende Personenzug (30,9 Prozent) pünktlich den Grenzübergang Passau. Der Grenzübergang Lindau wies von München aus eine Pünktlichkeit von 47,8 Prozent auf. Kein einziger Grenzübergang von Deutschland aus erreichte 2025 eine Pünktlichkeit über 58 Prozent im Fernverkehr.

Des Weiteren verzeichneten die Grenzübergänge Spielfeld-Straß (Slowenien), Brenner, Tarvis (beide Italien) und Hegyeshalom (Ungarn) bei der Einreise eine Pünktlichkeit von weniger als 46 Prozent. Einmal mehr waren 2025 die pünktlichsten Grenzübergänge mit einer Pünktlichkeit von mehr als 86 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 2025 beispielsweise die Fernverkehrszüge von Vorarlberg nach Wien bei Kufstein die Grenze nach Deutschland noch mit einer Pünktlichkeit von 85,1 Prozent. Nach einer Fahrzeit von rund 65 Minuten durch Bayern wurden diese Züge in Salzburg allerdings nur mehr mit einer Pünktlichkeit von 61,5 Prozent nach Österreich übergeben.

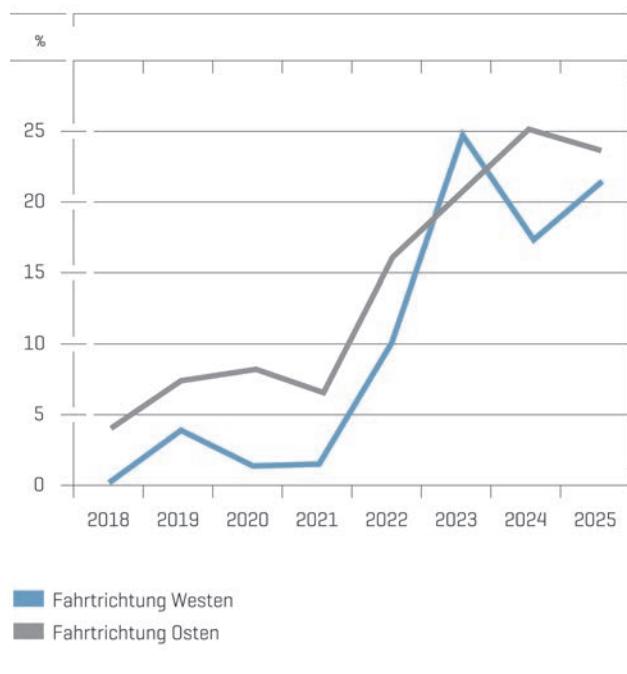


Abb. 6: Abnahme der Pünktlichkeit zwischen 2018 und 2025 des Korridorverkehrs Ost-West-Österreich zwischen der Grenzübergabe nach Deutschland und dem Übergang nach Österreich 2025 [Messung der österreichischen Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden].
Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG.

Im Gegensatz dazu konnte der österreichische Infrastrukturbetreiber die Pünktlichkeit der Fernverkehrszüge von Italien nach München verbessern. So passierten aus Italien kommende Züge im Jahr 2025 die Grenze am Brenner mit einer Pünktlichkeit von 41,7 Prozent (2024: 40,0 Prozent) und erreichten rund 80 Minuten später die deutsche Grenze bei Kufstein mit einer Pünktlichkeit von 67,7 Prozent (2024: 57,5 Prozent).

PERFORMANCE REGIME

Das Performance Regime ist ein leistungsabhängiger Entgeltbestandteil i. S. v. § 67h EisbG (Eisenbahngesetz), der Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Eisenbahninfrastruktur bietet. Um den im Performance Regime angeführten Anreizen gerecht zu werden, werden die Verspätungen aller Zugläufe 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 Zuschreibung der Verspätungsursache erfolgt durch den Infrastrukturbetreiber. Dadurch ergeben sich je nach den Verspätungsgründen Zahlungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. das Infrastrukturunternehmen – dargestellt in Abbildung 8. Im Jahr 2025 verursachten die EVU mehr Verspätungsminuten als das Infrastrukturunternehmen, womit eine Zahlungsdifferenz von 86.000 Euro hin zum Infrastrukturbetreiber erfolgte.

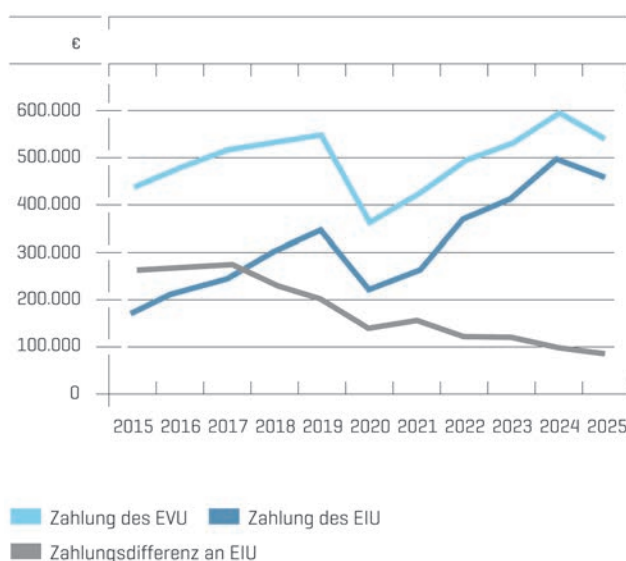


Abb. 7: Zahlungen aus dem Performance Regime für die Jahre 2015–2025.
Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG.

Im Jahr 2025 verursachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit 736.224 Minuten (rund 12.300 Stunden) mehr Verspätungen als der Infrastrukturbetreiber mit 619.541 Minuten (rund 10.300 Stunden).

Gegenüber dem Vorjahr sanken die Verspätungsminuten beim Infrastrukturbetreiber um zehn Prozent. Ebenso gab es mit elf Prozent geringerer Verspätungsminuten seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen eine spürbare Reduzierung. Das Entgelt betrug im Berichtsjahr 73,46 Cent je Verspätungsminute.

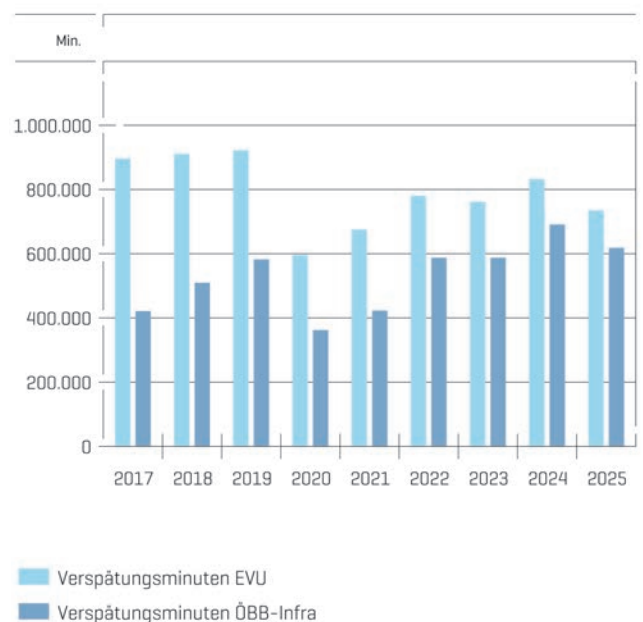


Abb. 8: Abgerechnete Verspätungsminuten aus dem Performance Regime für die ausgewählten Jahre 2017–2025. Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG.

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

Neuerungen bei Serviceeinrichtungen und Anschlussbahnen

SERVICEEINRICHTUNGEN 2025

In Anhang II der Richtlinie (EU) 2012/34 sind unter Punkt 2–4 die Bestimmungen des Zuganges zu den Serviceeinrichtungen für die Eisenbahnunternehmen festgelegt, die in der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 noch näher ausgeführt sind.

Diese Pflichten betreffen den Zugang, die Entgelte und die Veröffentlichung von Informationen über Serviceeinrichtungen und die darin erbrachten Leistungen.

Daher wird in der jährlichen Erhebung der Schienen-Control auch die Anzahl wesentlicher Serviceeinrichtungen abgefragt, um dahingehend eine Marktübersicht zu erhalten.

Weiters wird die Einhaltung der Bestimmungen geprüft.

Art der Serviceeinrichtung	Anzahl 2025	davon ÖBB-Konzern
Verkehrsstationen	1.435	1.051
Ladestellen	425	382
- davon mobilertauglich	189	185
- davon ACTS-tauglich	116	112
Zuglauf-Checkpoint-Standorte	199	199
Zugbildungseinrichtungen	139	139
Verkehrsstationen mit Public-WLAN	125	125
Mattengleise	114	114
Verschubbahnhöfe	105	93
Instandhaltungseinrichtungen	49	24
Vorheizanlagen	40	40
Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme	39	27
Güterterminals	17	7
Wasch- und Reinigungsanlagen	15	8
Entsorgungsstandorte	11	11
Fahrzeug-Fingerprint-Anlagen	7	7
Autoreisezuganlagen	5	5
Häfen	5	0
Eisschutzanlagen	1	1

Tabelle 1: Art und Anzahl der Serviceeinrichtungen (insgesamt und ÖBB-Konzern) 2025. *Quelle: Schienen-Control.*

1.051 Personenbahnhöfe und -haltestellen betrieb die ÖBB-Infrastruktur im Jahr 2025, der Rest entfiel auf sonstige Infrastrukturbetreiber.

Insgesamt waren die Änderungen marginal und folgten den üblichen Trends:

So ging z. B. die Anzahl der Vorheizanlagen von 43 auf 40 zurück und bestätigt eine langjährige Entwicklung. Die Vorheizung des Zuges geschieht mehr und mehr durch das Triebfahrzeug selbst, was unabhängig von der vorhandenen Serviceeinrichtung möglich ist.

Im Gegenzug ist die Anzahl der Wasch- und Reinigungsanlagen von elf auf 15 gestiegen, wobei erste Anlagen auch Graffiti-Schäden an Personenzügen beheben können. Weiterhin ist beobachtbar, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen konsequent auch außen saubere Garnituren anbieten.

Eine weitere Entwicklung ist der Ausbau der Bahnhöfe mit Public-WLAN. Immerhin sind schon 125 Bahnhöfe damit ausgestattet (Vorjahr: 118).

Die Zahl der Ladestellen im Netz der ÖBB-Infrastruktur ist rückläufig. So sank die Zahl der Ladestellen von 394 im Jahr 2025 auf 382.

Die 199 Standorte (Vorjahr: 192) von Zuglauf-Checkpoints mit insgesamt 518 Messeinrichtungen im Netz der ÖBB zeigen einen weiteren Trend. Der Koralmtunnel trug mit zwei Standorten und insgesamt zwölf Messeinrichtungen zur weiteren Vermehrung der Standorte von Serviceeinrichtungen der Bahn bei. Auch für die Jahre 2026 und die Folgejahre sind weitere Serviceeinrichtungen geplant. Damit wird stetig wachsend für eine erhöhte Überwachung der Züge in Bezug auf betriebliche Sicherheit gesorgt.

ANSCHLUSSBAHNEN 2025

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.

2025 konnten vom Netz der ÖBB-Infrastruktur aus 934 Anschlussbahnen erreicht werden, 270 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. 2025 waren zwölf Anschlussbahnen gesperrt, 20 weniger als im Vorjahr. Vom Bahnhof Linz Stadthafen ausgehend gab es im Vorjahr 20 bediente Anschlussbahnen – kein anderer Bahnhof in Österreich hat eine derart große Anzahl an Anschlüssen. Linz Wegscheid verfügte 2025 über 18 und Laxenburg-Biedermannsdorf über 16 Anschlussbahnanschlüsse.

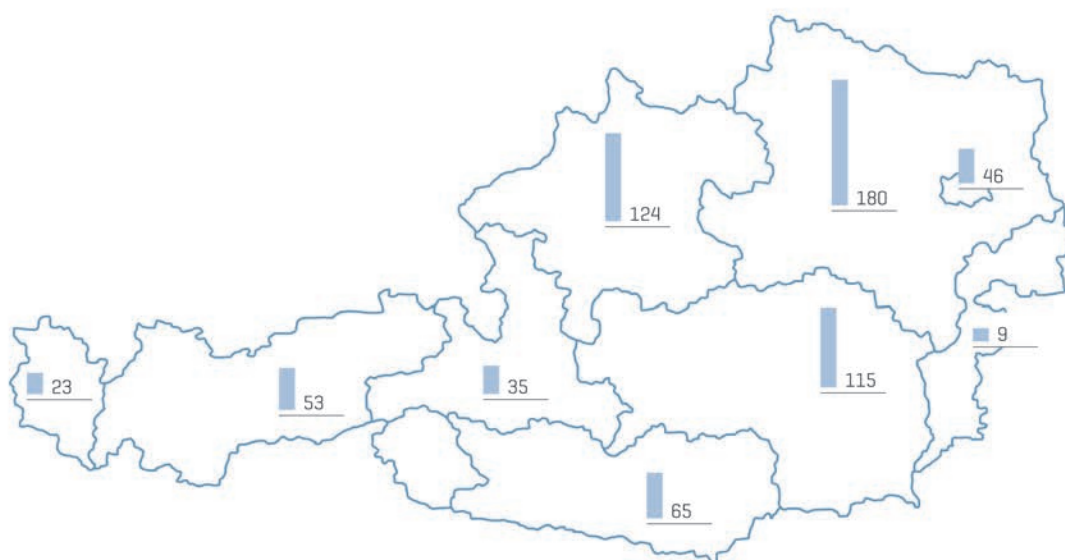


Abb. 1: 2025 in Betrieb befindliche Hauptanschlussbahnen in Österreich.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.



Abb. 2: Gesamtaufkommen [beigestellte Wagen] in den österreichischen Anschlussbahnen 2009–2025.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.

Mit 1,2 Millionen (2024: 1,17 Millionen) Wagen wurden 2025 im Vergleich zum Vorjahr um rund vier Prozent mehr Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt.

Anschlussbahn	ÖBB-Bahnhof	Beigestellte Wagen 2025
voestalpine Linz	Linz	über 180.000
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 40.000
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 2025. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.

16 Anschlussbahnen, darunter u. a. die voestalpine (Linz bzw. Donawitz), der Ennshafen, die Linz Service GmbH und Sappi Austria, sorgten im Jahr 2025 für die Hälfte des gesamten österreichischen Anschlussbahnaufkommens.

Aufkommensstärkste Anschlussbahn war wie in den Jahren zuvor die voestalpine Linz, gefolgt von der voestalpine Donawitz, der Linz Service GmbH und dem Ennshafen. Aufkommensstärkster Nebenanschießer war die EVN-Abfallverwertung Niederösterreich in Moosbierbaum. 2025 wurden Verträge zu Anschlussbahnen in Linz Wegscheid, St. Pölten Kaiserwald, Mistelbach Lokalbahn, Inzersdorf Ort, Wien Erdbergerlande und Trumau neu abgeschlossen. Aufgelöst wurde ein Vertrag in Bärndorf-Büschendorf.

Im Jahr 2025 nahm die Anzahl der tatsächlich bedienten Anschlussbahnen erneut leicht ab. Insgesamt wurden 488 Anschlussbahnen (2024: 494) im gesamten österreichischen Eisenbahnnetz bedient, davon 472 von der ÖBB-Infrastruktur aus.

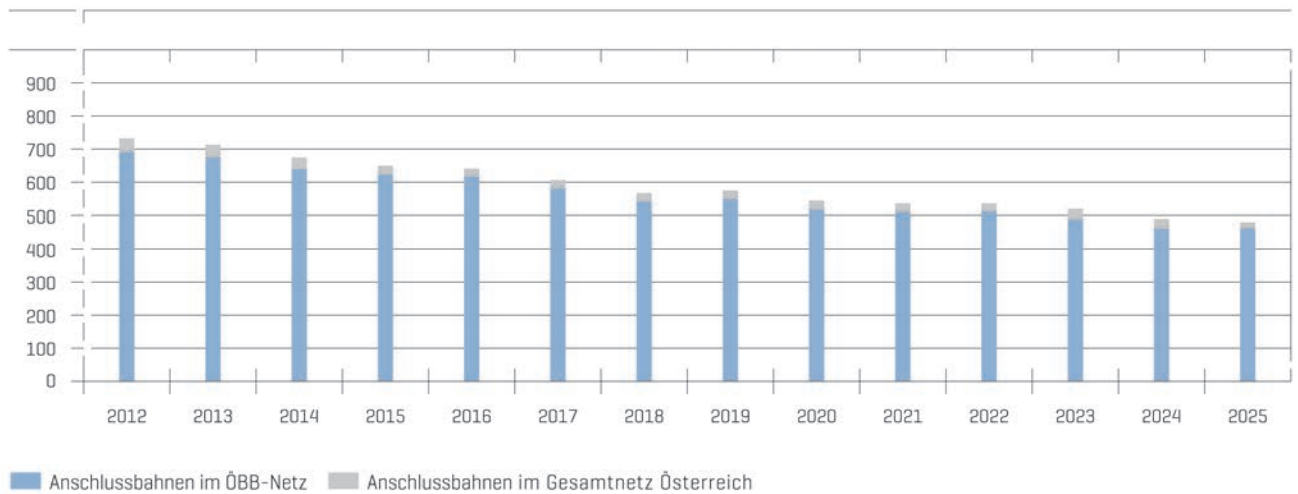


Abb. 3: Bediente Anschlussbahnen im ÖBB-Netz und insgesamt in Österreich 2012–2025.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.

461 Anschlussbahnen, die an die ÖBB-Infrastruktur anschließen, hatten im Jahr 2025 keinen Wagenumschlag – dies sind sechs mehr als im Vorjahr. Weitere 39 Anschlussbahnen hatten ein Aufkommen von jeweils zehn oder weniger Wagen und weitere 21 Anschlussbahnen verzeichneten lediglich einen Umschlag von jeweils maximal 20 Wagen.

ZUGANGSRECHT AUF ANSCHLUSSBAHNEN

Eisenbahnunternehmen haben gemäß § 75a Abs 1 EisbG 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 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.

Rechtsgrundlagen

06

Rechtliche Neuerungen im Eisenbahnbereich [AT/EU]

NOVELLE DES EISENBAHNGESETZES

Mit 1. September 2025 trat das Informationsfreiheitsgesetz (IFG, BGBl. I Nr. 5/2024) in Kraft.

Begleitend hierzu wurde unter anderem auch das Eisenbahngesetz 1957 mit dem Informationsfreiheits-Anpassungsgesetz (BGBl. I Nr. 50/2025) novelliert.

Verpflichtungen betreffend das Amtsgeheimnis sind entfallen. Stattdessen sind nunmehr die Organe und die Bediensteten der Schienen-Control GmbH sowie die Mitglieder und die Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission zur Geheimhaltung über alle ihnen ausschließlich aus ihrer Tätigkeit bekannt gewordenen Tatsachen verpflichtet, soweit und solange dies aus den in § 6 Abs 1 des Informationsfreiheitsgesetzes genannten Gründen erforderlich und verhältnismäßig ist.

07

Arbeit der Schienen-Control Kommission

Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

Die Schienen-Control Kommission eröffnete im Berichtsjahr 2025 Verfahren aus den Bereichen Bahnstrom, Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen sowie Entgelte und Wegeentgelte.

VERFAHREN GEMÄSS § 68A EISBG [STROM, STATIONEN, IBE]

Die Schienen-Control Kommission prüfte seit mehreren Jahren Entgeltfragen betreffend den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, Serviceeinrichtungen bzw. Serviceleistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, das auch Betreiberin von Serviceeinrichtungen ist. Wesentlicher Verfahrensgegenstand war die Prüfung, ob die Höhe der Kosten, auf denen die Entgelte basieren, dem gesetzlichen Kostenmaßstab entsprechen. Neben den umfassenden Ermittlungsverfahren, unzähligen Anträgen, Stellungnahmen und Gutachten gab es auch Rechtsmittel gegen die Bescheide der Schienen-Control Kommission und Entscheidungen der nachprüfenden Verwaltungsgerichte bzw. des Europäischen Gerichtshofes.

Anfang 2024 teilte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Schienen-Control Kommission mit, dass es beabsichtige, mit Fahrwegkapazitätsberechtigten Verhandlungen gemäß § 68a EisbG über die Höhe der Entgelte führen zu wollen. Gegenstand dieser Verhandlungen waren vor allem die Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für die Netzfahrplanperioden 2011 bis 2017, die Stationsentgelte für den Zugang zur Serviceeinrichtung Personenbahnhof für die Netzfahrplanperioden 2012 bis 2020 und die Tarife für die Nutzung des Bahnstromnetzes für die Jahre 2016 bis 2018 und 2021 bis 2023.

In der Folge wurden die Verhandlungen unter Aufsicht der Behörde mit dem Ziel geführt, in der Angelegenheit Rechtsfrieden zwischen den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erreichen. Die Schienen-Control Kommission bestand darauf, dass bereits feststehende Ermittlungsergebnisse in den Verhandlungen ausreichend Berücksichtigung finden und dass durch die Verhandlungen keinerlei Rückzahlungsverpflichtungen seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die betreffenden Jahre entstehen.

Da bei den Verhandlungen keine Verstöße gegen die Bestimmungen über die Festsetzung der Höhe der Entgelte drohten, stellte die Behörde das § 68a-EisbG-Verfahren schließlich ein. Als Ergebnis dieser Verhandlungen wurde ein Ausgleich mit den öffentlichen Interessen und den Interessen der Parteien erreicht.

In der Folge legte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Schienen-Control Kommission Entwürfe geänderter Schienennetz-Nutzungsbedingungen vor, in denen aktualisierte Entgelttarife festgelegt wurden. Die Schienen-Control Kommission leitete von Amts wegen über diese neuen Entgelttarife eigene Wettbewerbsüberwachungsverfahren ein. In diese Verfahren wurden alle Parteien eingebunden.

Die daraufhin erlassenen Bescheide der Schienen-Control Kommission betrafen das Wegeentgelt für die Netzfahrplanperioden 2011 bis 2017 (SCK-25-009), die Stationsentgelte für die Netzfahrplanperioden 2012 bis 2020 (SCK-25-010) und die Bahnstrom-Netznutzungsentgelte für die Jahre 2016 (SCK-25-003), 2017 (SCK-25-004), 2018 (SCK-25-005), 2021 (SCK-25-006), 2022 (SCK-25-007) und 2023 (SCK-25-008).

Die Bescheide führten zu beträchtlichen Senkungen der Tarife. Diese Tarifsenkungen bewirkten Rückerstattungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens an die Eisenbahnverkehrsunternehmen, und zwar in folgender – gerundeter – Höhe:

Als weitere Folge stellte die Schienen-Control Kommission die anhängigen Verfahren zu den ursprünglichen Tarifen ein.

Im Zuge dieser Verhandlungen einigten sich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auch über andere bereits im Rechtsmittelweg anhängige Verfahren, sodass die zugrundeliegenden Bescheide der Schienen-Control Kommission – etwa infolge der Zurückziehung von Rechtsmittel – rechtskräftig werden konnten: Rechtskräftig wurden so der Bescheid der Schienen-Control Kommission zu den direkten Kosten 2018 und 2019 (SCK-18-010), die Bescheide zu den Bahnstrom-Netznutzungsentgelte für die Jahre 2019 (SCK-18-005) und 2020 (SCK-20-004), der 2.Teilbescheid 2016 zu SCK-WA-12-006 (Ersatzwertverfahren) und der 3.Teilbescheid 2016 zu SCK-WA-12-006 (Vertragsbestimmungen zur Bahnstromnetznutzung).

	Rückerstattungsbeträge
Wegeentgelte	EUR 96,7 Mio.
Bahnstrom-Netznutzungsentgelte	EUR 60,1 Mio.
Stationsentgelte	EUR 7,9 Mio.
	EUR 164,7 Mio.

Bahnstrom

ÜBERPRÜFUNG DER BAHNSTROM-NETZENTGELTE

Die Betreiberin des Bahnstromnetzes in Österreich hatte die Tarife für die Benutzung des Bahnstromnetzes mit neuen Entwürfen ihrer Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Stand: November 2024) aktualisiert. Die Schienen-Control Kommission prüfte diese aktualisierten Tarife im Rahmen von amtswegig eingeleiteten Wettbewerbsüberwachungsverfahren; diese Verfahren betrafen die Tarife für die Jahre 2016 (GZ: SCK-25-003), 2017 (SCK-25-004), 2018 (SCK-25-005), 2021 (SCK-25-006), 2022 (SCK-25-007), 2023 (SCK-25-008).

Am 19.05.2025 erließ die Schienen-Control Kommission Bescheide in diesen Verfahren: Darin wurde festgestellt, dass die geänderten Tarife rechtskonform sind.

In der Folge stellte die Schienen-Control Kommission die Verfahren, die zu den ursprünglichen – höheren – Tarifen geführt wurden (2016: GZ: SCK-WA-12-006, 2017: SCK-WA-16-017, 2018: SCK-WA-18-004, 2021: SCK-21-004, 2022: SCK-21-025 und 2023: SCK-23-002) ein. Da die Tarife der geänderten Schienennetz-Nutzungsbedingungen keinen eigenen „Tarif Nutzung Umformung“ mehr enthalten, stellte die Schienen-Control Kommission auch das Wettbewerbsüberwachungsverfahren zum Umformertarif (GZ: SCK-20-009) ein.

Derzeit anhängig sind amtswegig eingeleitete Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur Überprüfung der Bahnstromnetzentgelte 2024 (GZ: SCK-24-006) und 2025 (GZ: SCK-25-013).

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

BESCHWERDE EINES EISENBahnVERKEHRS- UNTERNEHMENS WEGEN TRASSENABLEHNUNG

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde an die Schienen-Control Kommission, da das Eisenbahninfrastrukturunternehmen einige Wochen zuvor eine von ihm bestellte Ad-hoc-Trasse abgelehnt habe. Die Schienen-Control Kommission forderte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu einer Stellungnahme auf. Dieses vertrat den Standpunkt, es habe die Trasse nicht abgelehnt, sondern über das Zuweisungsbegehren nicht entschieden, da es nicht vollständig eingebracht worden sei und daher gemäß § 71 Abs 4 Satz 2 EisbG als nicht eingelangt gelte. Die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen angegebene Zugklasse sei falsch gewesen. Außerdem habe das Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Vereinbarung über Abstellkapazitäten nachweisen können.

Die Schienen-Control Kommission stellte das Verfahren ein, hielt jedoch fest, dass das Trassenbegehren in der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen angeführten Form (§ 71 Abs 1 EisbG) eingebracht worden war und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen daher darüber zu entscheiden gehabt hätte; weiters, dass das Trassenbegehren auch alle erforderlichen Inhalte aufgewiesen hatte: Den vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen geforderten Nachweis einer Vereinbarung über Abstellkapazität sehen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht als notwendigen Inhalt eines Trassenbegehrens vor. Zur Zugklasse lag eine (wenn auch aus Sicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens falsche) Angabe vor. Die Schienen-Control Kommission ersuchte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, künftig über alle Trassenbegehren, die in der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen angeführten Form eingebracht werden, zu entscheiden. Die in der Stellungnahme des Eisenbahninfrastrukturunternehmens angeführte Absicht, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hinsichtlich einer sorgfältigeren Kommunikation zu sensibilisieren, begrüßte die Schienen-Control Kommission ausdrücklich.

ENTWURF DER SCHIENENNNetz-NUTZUNGSBEDINGUNGEN 2027

Die Schienen-Control Kommission leitete ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren zum Entwurf der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) 2027 ein. Sie ersuchte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen um eine Klarstellung der Regelungen zu infrastrukturseitigen Zugsicherungssystemen, konkret zur Verfügbarkeit von Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB) zum Räumen von mit ETCS Level 2 ausgestatteten Strecken. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ersetzte die beanstandeten Textpassagen durch klare Formulierungen. Die Schienen-Control Kommission stellte das Verfahren daraufhin ein.

SNNB-REGELUNGEN ZU INSTANDHALTUNGSFENSTERN

Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen führt Instandhaltungsarbeiten auf einigen eingleisigen Strecken seit der Netzfahrplanperiode 2026 nicht mehr in Zugpausen, sondern in reservierten Zeitfenstern durch. Die Schienen-Control Kommission leitete ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren ein und befragte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu den Gründen für diese Umstellung sowie zur Berücksichtigung der Interessen des Personenverkehrs. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen begründete die Umstellung mit dem immer dichter werdenden Zugverkehr, der die verfügbaren Zugpausen verringere und qualitativ hochwertige Instandhaltungsarbeiten in diesen kurzen Zeiträumen kaum mehr zulasse. Die Instandhaltungsfenster ermöglichten eine effizientere Durchführung der Arbeiten und würden kurzfristige, unplanbare Streckensperren reduzieren. Die Interessen des Personenverkehrs seien berücksichtigt worden, indem Hauptverkehrszeiten ausgespart wurden. Die Schienen-Control Kommission beobachtet die Umsetzung der Instandhaltungsfenster sowie die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen angekündigte Evaluierung.

BESCHWERDE EINES EISENBAHNVERKEHRS- UNTERNEHMENS WEGEN ZUGANG ZU ANSCHLUSSBAHN

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen beschwerte sich, weil es die gewünschten Bedienzeiten in einer Anschlussbahn nicht vereinbaren konnte. Diese Bedienzeiten hätten sich mit jenen eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens überschneiden. Der Betreiber der Anschlussbahn verwies darauf, dass die Anschlussbahn derzeit nur die Einfahrt eines Zuges und nicht jene mehrerer Züge gleichzeitig ermögliche. Organisatorische Voraussetzungen für einen geregelten Mehrzugbetrieb – insbesondere ein Vershub-Disponent – fehlten noch.

Im Auftrag der Schienen-Control Kommission führte die Schienen-Control GmbH Gespräche mit den Beteiligten, in denen die Möglichkeiten der kurzfristigen Umsetzung des Mehrzugbetriebs erörtert wurden. Anhand eines vom Anschlussbahnbetreiber entworfenen Zeitplans können die wesentlichen organisatorischen Voraussetzungen im ersten Halbjahr 2026 geschaffen werden.

REGELUNGEN DER SNNB ZU SONSTIGEN KOMPLEXEN BESTELLUNGEN UND PROGRAMMVERKEHREN

Die Schienen-Control Kommission leitete ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren zu den Regelungen der SNNB 2025 und 2026 über Fristen für sonstige komplexe Bestellungen und Programmverkehre ein. Beanstandet wurde sowohl die Unbestimmtheit der von der Regelung erfassten Verkehre als auch das Erfordernis, solche Verkehre spätestens zwei Wochen vor dem ersten Verkehrstag zu bestellen.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen legte eine überarbeitete Textfassung vor. Nach dieser betreffen sonstige komplexe Bestellungen Verkehre, welche aufgrund ihrer besonderen Charakteristika einen erhöhten Abstimmungsaufwand verursachen, wie Sonderreisezüge oder Nostalgiefahrten, für die kein vorgefertigter Musterfahrplan mit den erforderlichen Halten, Verkehrszeiten, Geschwindigkeiten usw. zur Verfügung steht und die daher mit einem eigenen Fahrplan in Listenform gemäß Regelwerk 30.04.23 verlautbart werden. Weiters zählen zu den sonstigen komplexen Bestellungen Programmverkehre wie z. B. Baustellenlogistik, Schotter-, Kohle-, Erz- und Rübenverkehr und Schulungsfahrten.

Wird ein Fahrwegkapazitätsbegehren für sonstige komplexe Bestellungen weniger als zwei Wochen vor dem 1. Verkehrstag eingebracht, wird es gemäß den Vorgaben für „Bestellungen im Ad-hoc-Verkehr“ behandelt. Nachdem das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die neue Formulierung in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgenommen hatte, stellte die Schienen-Control Kommission das Wettbewerbsüberwachungsverfahren ein.

BESCHWERDE EINES EISENBAHNVERKEHRS- UNTERNEHMENS WEGEN ETCS-ONLY-BETRIEB IM ABSCHNITT WIEN LEOPOLDAU-WIEN SÜSSENBRUNN

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen beschwerte sich über die Umstellung des Streckenabschnitts Wien Leopoldau – Wien Süßenbrunn auf ETCS-L2-only-Betrieb ab September 2026. Es habe Trassenbestellungen ändern müssen und befürchte, dass Triebfahrzeuge ohne ETCS oder mit gestörtem ETCS künftig weiträumig umgeleitet werden müssten.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen entgegnete, dass die betroffenen Züge des Eisenbahnverkehrsunternehmens bereits umbestellt worden seien und daher keine Umleitungen erforderlich wären. Eine Verschiebung der ETCS-only-Inbetriebnahme sei unverhältnismäßig, da dies die geplante Sommersperre 2026 gefährden und das Projekt verzögern würde. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen zog seine Beschwerde in der Folge zurück.

BESCHWERDE EINES EISENBAHNVERKEHRSUNTER- NEHMENS WEGEN AD-HOC-TRASSEN ZWISCHEN BRUCK/MUR UND GRAZ

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen beschwerte sich, nachdem es zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 per E-Mail von einem Betriebskoordinator des Eisenbahninfrastrukturunternehmens informiert worden war, dass zwischen Bruck/Mur und Graz von Montag bis Freitag zwischen 05:00 und 09:00 Uhr aufgrund des dichten Personenverkehrs (Zulauf Koralmbahn) keine Ad-hoc-Trassen mehr zugewiesen werden könnten. Diese Einschränkung war zuvor weder in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen noch anderweitig verlautbart worden. Die Schienen-Control Kommission wies das Eisenbahninfrastrukturunternehmen darauf hin, dass in dem vom Betriebskoordinator genannten Zeitraum freie Kapazitäten vorhanden sind und Ad-hoc-Trassen zugewiesen werden können.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen räumte ein, dass der Betriebskoordinator eine interne Dispositionsanweisung falsch verstanden und eine unrichtige Information versandt hatte. Die Schienen-Control Kommission trug dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf, die fehlerhafte Mitteilung gegenüber demselben Adressatenkreis unverzüglich zu widerrufen. Der Widerruf wurde noch am selben Tag übermittelt.

ANMELDUNG NEUER VERKEHRE

Im Berichtsjahr haben mehrere Fahrwegkapazitätsberechtigter die Schienen-Control Kommission über geplante neue Personenverkehrsdienste informiert. Beabsichtigt ein Fahrwegkapazitätsberechtigter (Eisenbahnverkehrsunternehmen oder anderes Unternehmen mit eigen- oder gemeinwirtschaftlichem Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität), einen neuen eigenwirtschaftlichen Personenverkehrsdienst zu erbringen, hat er darüber die Regulierungsstelle und den Infrastrukturbetreiber zu unterrichten.

Die Bekanntgabe muss mindestens 18 Monate vor dem Inkrafttreten des Fahrplanes, für den Trassen bestellt werden sollen, erfolgen. Die Regulierungsstelle veröffentlicht die Informationen über den beabsichtigten neuen Verkehrsdienst auf ihrer Internetseite. Innerhalb eines Monats können der Infrastrukturbetreiber, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag auf der Strecke erfüllt, sowie die Behörde, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat, die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts beantragen. Langt ein solcher Antrag ein, hat die Schienen-Control Kommission zu untersuchen, ob der neue Verkehrsdienst das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde.¹

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

- Wien–Przemysl
- Berlin–München–Milano–Roma–Napoli
- Wien–Maribor–Pragersko
- Warszawa–Wien–Rijeka
- München–Budapest
- Wien–Saalfelden
- Wien–Lienz
- Wien–Budapest
- Wien–Salzburg–Villach
- Praha–Bratislava
- Bratislava – Wien – Oostende
- Venezia–Villach–Berlin–Seebad Heringsdorf
- Venezia–Villach–Hamburg–Kiel

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

¹ 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

Serviceeinrichtungen

ZUGANG ZU ÖRTLICHKEITEN FÜR DEN FAHRSCHEIN-VERKAUF IN MEHREREN PERSONENBAHNHÖFEN

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wandte sich an die Schienen-Control Kommission (SCK) und begehrte Zugang zu Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf in Wien Hbf., Wien Meidling und Graz Hbf. Das EVU führte an, dass es bisher keine verbindlichen Aussagen über die Nutzung angefragter Flächen für den Fahrscheinverkauf mit geplantem Mietbeginn ab 1. Oktober 2025 von der Stationsbetreiberin erhalten habe. Auch die Höhe allfälliger Umbaukosten sei nicht genannt worden.

Im Juli 2025 eröffnete die SCK ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren. Das EVU beantragte Zugang zu einer konkret benannten Örtlichkeit für den Fahrscheinverkauf je Standort für die Exklusivnutzung der Fläche statt einer „Counterlösung“ (Mitbenutzung des Infopoints in Wien Meidling) mit Verweis auf die angestrebte Gleichwertigkeit der Lokalisationen mit jenen des Incumbents.

Am 9. August 2025 fand eine mündliche Verhandlung statt, in der die Angelegenheit ausführlich behandelt wurde. Bei dieser Gelegenheit wies die Schienen-Control Kommission darauf hin, dass sie von der Stationsbetreiberin ein zukunftsfähiges Konzept zum Umgang mit kommenden Zugangsbegehren von EVU hinsichtlich geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf erwarte und dessen Ausarbeitung einfordere. Definitionen und eine klare Abgrenzung zwischen der Serviceeinrichtung einerseits und dem gewerblichen Bereich andererseits seien dafür zweckmäßig.

Im Zuge der mündlichen Verhandlung konnte hinsichtlich sämtlicher Standorte eine Lösung gefunden und in der Folge Zugang zu begehrten Verkaufsortlichkeiten gewährt werden, sodass das Verfahren nach Zurückziehung der Anträge durch das EVU eingestellt werden konnte.

Infrastrukturbenützungsentgelt

WEGEENTGELTE

Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hatte die Tarife für die Wegeentgelte für die Fahrplanperioden 2011 bis 2017 mit neuen Entwürfen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Stand: November 2024) aktualisiert (siehe dazu die Information zum Verfahren gemäß §68a EisebG in Kapitel 07-1 auf Seite 92). Diese aktualisierten Tarife wurden von der Schienen-Control Kommission im Rahmen eines amtswegig eingeleiteten Wettbewerbsüberwachungsverfahrens geprüft (GZ: SCK-25-009). Mit Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 15. Mai 2025 wurde die Rechtskonformität der geänderten Tarife festgestellt. Der Bescheid ist rechtskräftig.

In der Folge stellte die Schienen-Control Kommission das Verfahren zu den ursprünglichen – höheren – Tarifen (GZ: SCK-WA-12-002) ein.

Zum Stichtag 31.12.2025 anhängig ist ein amtswegig eingeleitetes Wettbewerbsverfahren (GZ: SCK-21-010) zur Prüfung der direkten Kosten einer Eisenbahninfrastrukturbetreiberin in den Fahrplanperioden 2020 und 2021. Von dieser Eisenbahninfrastrukturbetreiberin wurde für die Fahrplanperioden 2020 und 2021 auch ein Antrag auf Genehmigung von Marktaufschlägen bei der Schienen-Control Kommission gestellt. Auch dieses Verfahren (GZ: SCK-18-025, SCK-19-024) ist zum Stichtag 31.12.2025 anhängig.

Ebenfalls anhängig ist ein amtswegig eingeleitetes Wettbewerbsüberwachungsverfahren zu den direkten Kosten einer Eisenbahninfrastrukturbetreiberin in den Fahrplanperioden 2022–2025 (GZ: SCK-21-023, SCK-24-003).

MARKTAUFSCHLÄGE

Eine Infrastrukturbetreiberin beantragte bei der Schienen-Control Kommission die Genehmigung für Aufschläge zum Wegeentgelt für die Netzfahrplanperiode 2027, und zwar für die Marktsegmente „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“, „Gemeinwirtschaftlicher Personenverkehr“ und „Güterverkehrsdienste“. Im Verfahren gingen keine Einwendungen oder Anträge von Beteiligten ein. Die Behörde genehmigte den Antrag mit Bescheid vom 18. August 2025 (GZ: SCK-25-024).

ELEKTRONISCHER BEFEHL

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen brachte bei der Schienen-Control Kommission Beschwerde zu einer Softwareapplikation einer Infrastrukturbetreiberin für die Darstellung und Quittierung des elektronischen Befehls ein. Die Beschwerdeführerin argumentierte unter anderem, dass die Softwareapplikation Teil des Mindestzugangspakets und daher den Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Zusatzkosten zur Verfügung zu stellen sei.

Die Schienen-Control Kommission wies die Beschwerde ab (GZ: SCK-25-034). Sie begründete dies damit, dass die von der Infrastrukturbetreiberin bereitgestellte ZFM-Schnittstelle (= elektronisches Zugfahrtmanagement) die grundsätzliche „Quelle“ der bereitzustellenden Informationen gemäß § 58 Abs 1 Z 4 EisbG ist. Gemäß § 58 Abs 1 Z 4 EisbG gehören die Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind, zum Mindestzugangspaket.

Für Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die Informationen – d. h. der Inhalt – aus technischer Sicht „ab ZFM-Schnittstelle“ mittels informationstechnischer Hilfsmittel abruf- bzw. verarbeitbar. Die ZFM-Schnittstelle selbst ist Teil des Mindestzugangspakets.

Die beschwerdegegenständliche Softwareapplikation dient der Anzeige und Nutzung des elektronischen Befehls und – in der Vollversion – etwa auch den elektronischen Fahrplanunterlagen sowie der AZL-Fahrempfehlung. Diese App bietet die Infrastrukturbetreiberin über die im Rahmen des Mindestzugangspakets bereitgestellte ZFM-Schnittstelle hinaus an. Sie dient der Anzeige der elektronischen Unterlagen, das heißt, die zugfahrtherelevanten Inhalte werden auf Basis der ZFM-Schnittstelle integriert, indem sie dort abgerufen und über die App dargestellt werden.

Die App selbst stellt keine Information im Sinne des § 58 Abs 1 Z 4 EisbG dar. Weder ergänzt noch verändert sie den Inhalt der über die Schnittstelle bereitgestellten Informationen, noch hat sie einen sonstigen, eigenen Informationsgehalt.

Vonseiten eines Eisenbahnverkehrsunternehmens können die Informationen über die ZFM-Schnittstelle mit wirtschaftlich und technisch üblichen und insofern angemessenen Hilfs- bzw. Betriebsmitteln abgerufen und verarbeitet werden. Sie sind somit für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zugänglich und verwendbar. Die App stellt für Eisenbahnverkehrsunternehmen dementsprechend kein notwendiges, sondern nur ein mögliches technisches Mittel dar, um die Informationen abzurufen und zu verarbeiten.

Die App zur Visualisierung fällt daher weder nach dem Wortsinne unter „Informationen“ im Sinne des § 58 Abs 1 Z 4 EisbG, noch ist sie für Eisenbahnverkehrsunternehmen „erforderlich“ im Sinne der genannten Bestimmung. Somit ist die gegenständliche Softwareapplikation nicht Teil des Mindestzugangspakets.

Gegen den Bescheid wurde kein Rechtsmittel erhoben.

Mit dem soeben ausgeführten Verfahren steht ein weiteres Verfahren der Schienen-Control Kommission in engem Zusammenhang: Gegenstand eines amtswegig eingeleiteten Wettbewerbsüberwachungsverfahrens bildete das Entgelt für die oben dargestellte Applikation (GZ: SCK-23-006). Die Schienen-Control Kommission stellte das amtswegig eingeleitete Wettbewerbsverfahren ein, begründete dies wie oben ausgeführt und informierte die Eisenbahnverkehrsunternehmen davon.

Entscheidungen des BVwG, des VwGH und des EuGH

WEGEENTGELTE

Die Schienen-Control Kommission hatte für die Netzfahrplanperioden 2018 und 2019 einen Bescheid zu den direkten Kosten und den Marktaufschlägen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens erlassen (GZ: SCK-16-012; SCK-17-009; SCK-18-010). Gegen diesen Bescheid erhoben zwei Parteien Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht (BVwG). Betreffend die Marktaufschläge hatte das BVwG ein Vorabentscheidungsersuchen an den Europäischen Gerichtshof (EuGH) gerichtet.

Am 22. Mai 2025 erging dazu die Entscheidung des EuGH (C-538/23). Der EuGH führte hierzu Folgendes aus: Ein Mitgliedstaat darf die Erhebung von Marktaufschlägen auf die von der Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur festgesetzten Wegeentgelte einem Genehmigungsverfahren unterwerfen. Zur Wahrung der Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Infrastrukturbetreiberin ist es dabei erforderlich, dass die Infrastrukturbetreiberin in dem von den Mitgliedstaaten definierten Rahmen der Entgelterhebung über einen Spielraum bei der Berechnung der Höhe der Entgelte verfügt, um hiervon als Geschäftsführungsinstrument Gebrauch machen zu können. Weiters darf das Verfahren nicht in die Befugnisse der beteiligten Akteure eingreifen, insbesondere darf die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin nicht daran gehindert werden, die in Art 27 Abs 4 der Richtlinie 2012/34/EU vorgesehene Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen einzuhalten. Ein Genehmigungsverfahren darf überdies die Regulierungsstelle nicht daran hindern, ihre Aufgaben gemäß Art 56 der Richtlinie 2012/34/EU wahrzunehmen.

Eine von der Regulierungsstelle im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens getroffene Entscheidung kann nur auf administrativer Ebene bestandskräftig sein und nicht von der gerichtlichen Kontrolle ausgenommen werden.

Die Regulierungsstelle kann die Unwirksamkeit der Entgelte gegebenenfalls mit Ex-tunc-Wirkung feststellen. Die Richtlinie 2012/34/EU sieht weder für Entgelte für die Nutzung der Fahrwege der Eisenbahn und von Serviceeinrichtungen noch für etwaige Aufschläge auf diese Entgelte ein Verfahren zur vorherigen Genehmigung vor.

Die Informationen über Entgeltaufschläge müssen nicht zwangsläufig vor deren Genehmigung durch die Regulierungsstelle in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht werden. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen müssen für jedes betroffene Marktsegment Informationen zu den Aufschlägen enthalten, die zu den Entgelten für die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten hinzukommen. Die bloße Änderung der Höhe der Aufschläge stellt keine Änderung eines wesentlichen Bestandteils der Entgeltregelung im Sinne von Art 32 Abs 6 der Richtlinie 2012/34/EU dar.

Die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Informationen über Aufschläge binden die Regulierungsstelle bei der Ausübung der ihr übertragenen Genehmigungsbefugnis in dem Sinne, dass die Änderungen, die sie von der Infrastrukturbetreiberin an deren Aufschlägen verlangt, sich darauf beschränken müssen, Unvereinbarkeiten mit der Richtlinie 2012/34/EU zu beseitigen und keine Zweckmäßigkeitserwägungen dieser Stelle enthalten dürfen.

Die Festsetzung eines Gesamterlöses durch einen Mitgliedstaat, zu dessen Erzielung die Infrastrukturbetreiberin verpflichtet ist, führt zu einer Einschränkung der Unabhängigkeit

der Geschäftsführung der Infrastrukturbetreiberin. Bei der Berechnung von Aufschlägen darf daher nicht ein der Infrastrukturbetreiberin durch den Mitgliedstaat vorgegebener zu erzielender Gesamterlös berücksichtigt werden. Schließlich führte der EuGH aus, dass bei der Berechnung der Gesamtkosten der Infrastrukturbetreiberin gegebenenfalls die staatlichen Zuschüsse zu berücksichtigen sind, die sie erhalten hat, um die mit der Bereitstellung der Infrastruktur verbundenen Kosten zu decken. Solche Zuschüsse sollen gerade die Kosten decken, die auch Gegenstand dieser Aufschläge sein können, wobei diese nicht der Erzielung von Gewinnen dienen dürfen. Etwaige Einnahmen der Infrastrukturbetreiberin, die nicht mit der Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur zusammenhängen, sind für die Berechnung der Gesamtkosten der Infrastrukturbetreiberin unerheblich.

Im fortgesetzten Verfahren vor dem BVwG wurden mit Teilbeschluss vom 12. September 2025 (W179 2239737-1/82Z) die direkten Kosten von den Marktaufschlägen getrennt. Die Trennbarkeit wurde damit begründet, dass es ursprünglich getrennte Administrativverfahren waren und dass die direkten Kosten zugleich eine Vorfrage bei der Entscheidung über die Marktaufschläge sind. Überdies waren sowohl im Bescheid für das Jahr 2018 als auch für 2019 die direkten Kosten je Zugkilometer und die Marktaufschläge pro Jahr und für jedes konkret bestimmte Marktsegment – einzeln – festgesetzt.

Da beide Beschwerdeführer aufgrund von abgeschlossenen Vergleichsverhandlungen (siehe dazu das Kapitel 07-1 auf Seite 92) angaben, nicht durch die im angefochtenen Bescheid jeweils festgesetzten Höhen der direkten Kosten beschwert zu sein, wurden die Beschwerden gegen die jeweils festgesetzten Höhen der direkten Kosten infolge mangelnder (aufrechter) Beschwer als unzulässig zurückgewiesen. Der Bescheid der Schienen-Control Kommission wurde zum Punkt der direkten Kosten 2018 und 2019 rechtskräftig.

FAHRSTROM

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hatte bei der Schienen-Control Kommission eine Beschwerde bezüglich des Fahrstroms eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens im Jahr 2024 eingebracht. Mit Bescheid vom 14. November 2024 (GZ: SCK-24-005) hatte die Schienen-Control Kommission die Anträge wegen Unzuständigkeit zurückgewiesen. Gegen diesen Bescheid erhob das Eisenbahnverkehrsunternehmen Beschwerde gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG.

Das BVwG wies die Beschwerde als unbegründet ab (8.10.2025, W179 2306084-1/18E): Eine staatliche Preisregulierung kommt grundsätzlich dann in Betracht, wenn es keinen liberalisierten Markt gibt und die jeweilige Infrastrukturbetreiberin zugleich Monopolistin des über die Infrastruktur angebotenen Gutes bzw. der über die Infrastruktur angebotenen Dienstleistung ist.

Würde die Zusatzleistung Fahrstrom nur von einem einzigen Dienstleister angeboten werden, käme der sog. Cost+fee-Kostenmaßstab zur Anwendung: Das bedeutet, dass die Infrastrukturbetreiberin nur die für die Leistung angefallenen Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns verlangen darf. In Österreich haben aber 2024 zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre elektrische Energie nicht von der Infrastrukturbetreiberin, sondern von einem Drittlieferanten bezogen.

Weiters hatte die Beschwerdeführerin nicht ins Treffen geführt, von der Infrastrukturbetreiberin durch den abgeschlossenen Energielieferungsvertrag in Relation zu anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminiert zu werden.

Zusammengefasst unterliege die Zusatzleistung Fahrstrom derzeit in Österreich nicht dem Cost+fee-Kostenmaßstab und – mangels konkret monierter Diskriminierung – auch nicht der Wettbewerbsüberwachung der Schienen-Control Kommission, so das BVwG.

Der Beschwerdeführer hat gegen die Erkenntnis des BVwG Revision beim Verwaltungsgerichtshof (VwGH) eingebracht.

VERTRAGSBESTIMMUNGEN ZUR BAHNSTROMNETZNUTZUNG

In einem Wettbewerbsüberwachungsverfahren hatte die Schienen-Control Kommission (3. Teilbescheid 2016 zu GZ: SCK-WA-12-006) gewisse Klauseln aus dem Bahnstromnetz-nutzungsvertrag und dem Durchleitungsvertrag der Bahn-stromnetzbetreiberin für unwirksam erklärt und der Betrei-berin die Berufung auf diese Bestimmungen untersagt.

Ein als Verfahrenspartei teilnehmendes Eisenbahnverkehrs-unternehmen hatte in diesem Verfahren diverse Anträge gestellt, unter anderem, dass die Schienen-Control Kom-mission der Bahnstromnetzbetreiberin auftrage, sämtliche technischen Bedingungen, welche der Hauptleistung „Zur-verfügungstellung des Bahnstromsystems“ zur Herbeifüh-rung einer zumindest bestimmbaren Leistung zugrunde zu legen sind, vollständig, transparent und nicht diskriminie-rend offenzulegen. Ein weiterer Antrag lautete, dass die Schienen-Control Kommission der Bahnstromnetzbetrei-berin auftrage, sämtliche Vertragsgegenstände, und zwar des Bahnstromnetz-nutzungsvertrages, des Durchleitungs-vertrages und des Energieliefervertrages, aufeinander ab-zustimmen, sodass keine Zweifel über deren Inhalt und Zusammenwirken bestehen und eine lückenlose und rechts-sichere Abwicklung der Energielieferung durch dritte Ener-gielieferanten gewährleistet werden kann.

Diese Anträge wurden abgewiesen. Dagegen erhob die Partei zunächst Beschwerde. Infolge abgeschlossener Vergleichs-verhandlungen zwischen der beschwerdeführenden Partei und der Bahnstromnetzbetreiberin (siehe dazu das Kapitel 07-1 auf Seite 92) zog die Partei ihre Beschwerde aber zu-rück, sodass das BVwG mit Beschluss vom 9. Jänner 2025 das Verfahren infolge der Beschwerdezurückziehung einstellte (W179 2246319-1/32E).

ERSATZWERTVERFAHREN

Der 2. Teilbescheid 2016 zu GZ: SCK-WA-12-006 hatte vor allem das rechnerische Verfahren zur Bestimmung der be-zogenen elektrischen Energie für die Triebfahrzeuge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, für die zum Abrech-nungszeitpunkt keine (verwertbaren) Messwerte vorliegen („Ersatzwertverfahren“), zum Inhalt. Der Infrastrukturbe-treiberin wurde darin von der Schienen-Control Kommis-sion aufgetragen, das Verfahren durch eine neue Berech-nungsmethode zu ersetzen, die geeignet ist, Ersatzwerte bei Fehlen der Messergebnisse nachvollziehbar und verbrauchs-gerecht zu ermitteln.

Diverse Anträge eines am Verfahren beteiligten Eisenbahn-verkehrsunternehmens, etwa der Antrag, die Infrastrukturbe-treiberin zur Offenlegung zu verpflichten, wie die Leistungs-mengen und Verrechnungspreise innerhalb ihres Konzerns bestimmt werden und in welcher Höhe diese internen Leis-tungsverrechnungen angefallen sind, wurden abgewiesen.

Gegen den Bescheid wurde Beschwerde an das BVwG erho-ben. Gegen die Entscheidung des BVwG vom 2. Februar 2023 (W179 2170673-1/22E) brachten sowohl die Infrastruktur-betreiberin als auch das Eisenbahnverkehrsunternehmen Revision ein. Da die beiden revisionswerbenden Parteien aufgrund abgeschlossener Vergleichsverhandlungen (siehe dazu das Kapitel 07-1 auf Seite 92) ihre Revisionen aber zurückzogen, stellte der VwGH das Revisionsverfahren am 4. Februar 2025 ein (Ra 2023/03/0082 bis 0083-11).

VERSPÄTUNGSENTSCHÄDIGUNG WEGEN VORZEITIGER ABFAHRT

Die Schienen-Control Kommission wurde von der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) gem. § 78a Abs 6 EisbG darüber informiert, dass es im Schlichtungsverfahren mit der GZ: BAHN-24-0666 zu keiner einvernehmlichen Lösung gekommen ist.

Die Schienen-Control Kommission hat einen Bescheid im Verfahren SCK-24-030 erlassen. Im Bescheid hatte die Schienen-Control Kommission dem Fahrgast eine Verspätungsentschädigung in Höhe von 25 Prozent des Ticketpreises zugesprochen. Die Schienen-Control Kommission entschied, dass eine ab 60 Minuten vorverlegte Abfahrt vor der planmäßigen Abfahrtszeit gemäß Beförderungsvertrag einem Zugsausfall gleichzusetzen ist und der Fahrgast Anspruch auf eine Entschädigung gemäß Art 19 Abs 1 der Verordnung (EU) 2021/872 besitzt, sofern keine Fahrpreiserstattung nach Art 18 der Verordnung (EU) 2021/872 erfolgt ist.

Gegen diesen Bescheid erhob das Eisenbahnverkehrsunternehmen Beschwerde an das BVwG. Der Bescheid der Schienen-Control wurde damit nicht rechtskräftig. Das BVwG entschied am 16. Oktober 2025 mit Beschluss, Fragen zur Vorabentscheidung dem EuGH vorzulegen.

Diese lauten gekürzt und vereinfacht wie folgt:

- Ist die Begriffsbestimmung der „Verspätung“ dahingehend auszulegen, dass dieser Begriff auch Reisezeitverlängerungen durch die Vorverlegung der Abfahrtszeit umfasst?
- Sind die Bestimmungen der Art. 3 Z 17 i.V.m. Art 17 u. Art 19 Abs 1 dahingehend auszulegen, dass Fahrgästen das Recht auf Entschädigung zukommt, wenn die Vorverlegung der Abfahrtszeit des Zuges mehr als 60 bzw. 120 Minuten beträgt?
- Ist die Bestimmung des Art 18 Abs 1 dahingehend auszulegen, dass eine Reisezeitverlängerung durch Vorverlegung der Abfahrtszeit eines Zuges von mehr als 60 Minuten als Zugsausfall anzusehen ist?
- Ist bei der Beurteilung des Vorliegens einer Verspätung bei einer Änderung der Abfahrtszeit innerhalb von 15 Minuten vor der Abfahrtszeit, die ursprüngliche Abfahrtszeit oder die tatsächliche Abfahrtszeit des Zuges heranzuziehen?
- Sind die Bestimmungen der Art 3 Z 17 u. Z 18 dahingehend auszulegen, dass ein Eisenbahnunternehmen, das die Türfreigabe, welche den Fahrgästen das Aussteigen gestattet, nicht genau nachweisen kann, im Zweifel bei der Beurteilung des Vorliegens einer Verspätung zu seinem Nachteil gelten lassen muss?

UNZULÄSSIGE MIETBEDINGUNGEN FÜR FAHRSCHEIN-VERKAUFSLOKALE

Im September 2019 erklärte die Schienen-Control Kommission mit Bescheid zu GZ: SCK-19-013 einzelne Regelungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 und 2020 betreffend die Nutzung von Fahrscheinverkaufslokalen in Personenbahnhöfen, die sie als gröblich benachteiligend gegenüber dem Mieter (Eisenbahnverkehrsunternehmen) einstufte, für unwirksam. Die für unwirksam erklärten Klauseln hatten insbesondere die Herstellung der Brauchbarkeit des Mietobjekts auf den Mieter überwälzt und eine zugunsten des Vermieters ausgestaltete Haftungsregelung normiert.

Gegen diesen Bescheid erhob die Betreiberin der Personenbahnhöfe Beschwerde an das BVwG. Dieses bejahte in seinem Erkenntnis vom 17. Mai 2023 zu GZ: W187 2225557-1 zwar grundsätzlich einen Verstoß gegen zivilrechtliche Bestimmungen und auch grundsätzlich die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission, solche im Rahmen des § 74 Abs 1 EisbG zu prüfen. Allerdings sprach es aus, dass die Voraussetzungen für eine Unwirksamklärung wegen Diskriminierung gemäß § 74 Abs 1 Z 5 EisbG nicht vorliegen würden, wenn die Unwirksamklärung der inkriminierten Vertragsklausel zu keiner Änderung der Rechtslage führt, weil die einschlägigen Bestimmungen des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches (ABGB) ohnedies dasselbe normieren. Dies habe zur Folge, dass die inkriminierte Vertragsklausel nichtig sei und daher keine rechtlichen Wirkungen entfalten könne.

Gegen diese Erkenntnis erhoben sowohl die Betreiberin der Personenbahnhöfe als auch die belangte Behörde Revision. Der VwGH wies die Revision der Betreiberin der Personenbahnhöfe mangels Rechtsfragen von grundsätzlicher Bedeutung zurück (Beschluss vom 10. April 2025, Ra 2023/03/0133). Aufgrund der Revision der belangten Behörde hob der VwGH das angefochtene Erkenntnis des BVwG teilweise auf (Erkenntnis vom 10. April 2025, Ra 2023/03/0134). Der VwGH sprach aus, dass die Unwirksamklärung der vom ABGB abweichenden Klausel sehr wohl zu einer Änderung der Rechtslage führe. Allgemein obliege es der Schienen-Control Kommission, zur Hintanhaltung von Diskriminierungen im Rahmen ihrer Zuständigkeit gemäß § 74 Abs 1 Z 5 EisbG Verträge eigenständig auch auf deren Vereinbarkeit mit zivilrechtlichen Rechtsvorschriften zu prüfen und gegebenenfalls deren Bereinigung von rechtswidrigen Inhalten anzuordnen.

Mit Erkenntnis vom 1. Oktober 2025 (GZ: W187 2225557-1) wies das BVwG den rechtlichen Beurteilungen des VwGH entsprechend die Beschwerde der Betreiberin der Serviceeinrichtungen ab.

AUSSCHLUSS VON TRIEBFAHRZEUG-MANIPULATIONEN UND AD-HOC-TRASSEN IM BAHNHOF SPIELFELD-STRASS

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen wandte sich im Dezember 2023 an die Schienen-Control Kommission: Der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehene Ausschluss von Triebfahrzeug-Manipulationen (Tfz-Manipulationen) und wagentechnischen Behandlungen (WTU) bei Ad-hoc-Zugtrassen an Werktagen im Bahnhof Spielfeld-Straß stelle eine klare Diskriminierung des Güterverkehrs dar.

Mit Bescheid vom 22. Mai 2024 zu GZ: SCK-24-002 erklärte die Schienen-Control Kommission die Regelung wegen Intransparenz, Unangemessenheit und Marktverzerrung für unwirksam, da die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegten Zeiträume für den Ausschluss zu weit bemessen seien, weil innerhalb dieser sehr wohl Kapazitäten für Tfz-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen vorhanden seien, welche dieses in der Praxis auch zuweise. Gegen diesen Bescheid erhob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Beschwerde an das BVwG. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen entfernte die für unwirksam erklärte Regelung zwar aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen, allerdings mit dem Zusatz, dass diese rückwirkend in Geltung bleibe, sollte der angefochtene Bescheid vom BVwG aufgehoben werden.

Mit Bescheid vom 9. September 2024 zu GZ: SCK-24-016 erklärte die Schienen-Control Kommission diesen Zusatz in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen für unwirksam und trug dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf, den Hinweis zu entfernen. Auch gegen diesen Bescheid erhob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Beschwerde an das BVwG.

Dieses entschied mit Erkenntnis vom 9. September 2025 zu GZ: W204 2296842-1, dass es angesichts vorhandener Ressourcen nicht ersichtlich sei, weshalb nicht auch bei Anfragen nach Ad-hoc-Zugtrassen mit erforderlicher Tfz-Manipulation und WTU eine individuelle Machbarkeitsprüfung vorgenommen werden könne und dass der gänzliche Ausschluss dem Grundsatz einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (§ 63 Abs 1 EisbG) widerspreche. Der Umstand, dass tatsächlich vorhandene Kapazitäten nur bereits registrierten Fahrwegkapazitätsberechtigten bekannt gegeben würden, sei insbesondere gegenüber neu in den Markt eintretenden Fahrwegkapazitätsberechtigten, welche die Schienennetz-Nutzungsbedingungen zurate ziehen, diskriminierend. Das BVwG wies die Beschwerde gegen den Bescheid zu GZ: SCK-24-002 als unbegründet ab. Die Beschwerde gegen den Bescheid zu GZ: SCK-24-016 erklärte das BVwG als gegenstandslos und stellte das Verfahren ein.

AUSNAHME EINER BETREIBERIN VON SERVICEEINRICHTUNGEN VON DER WETTBEWERBSREGULIERUNG

Mit Bescheid vom 26. August 2024 zur GZ: SCK-24-021 untersagte die Schienen-Control Kommission einer Betreiberin von Serviceeinrichtungen die Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen außerhalb der Fristen des § 58 Abs 4 EisbG und legte ihr auf, eine Serviceeinrichtung in den Fahrplanjahren 2024 und 2025 gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen weiterzubetreiben.

Das Eisenbahnunternehmen erhob gegen den Bescheid Beschwerde an das BVwG. Das Gericht folgte der Argumentation der Beschwerdeführerin und entschied im Wesentlichen, dass die Serviceeinrichtungsbetreiberin aufgrund einer aufrechten Ausnahme gemäß Art 2 Abs 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 von der Anwendung der Bestimmungen des § 74 EisbG ausgenommen und daher nicht verpflichtet sei, anderen Eisenbahnunternehmen Zugang zu ihren Serviceeinrichtungen zu gewähren. Verpflichtend bleiben lediglich bestimmte Transparenz- und Veröffentlichungspflichten, nicht jedoch die Pflicht zum diskriminierungs freien Zugang oder zum Weiterbetrieb der Serviceeinrichtung. Und schließlich sei eine Betreiberin von Serviceeinrichtungen zwar grundsätzlich zur Veröffentlichung von Informationen zu ihren Serviceeinrichtungen verpflichtet, nicht jedoch zur Veröffentlichung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, weswegen die Fristenregelungen zu Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht anwendbar seien.

Gegen diese Entscheidung erhob die Schienen-Control Kommission außerordentliche Revision an den VwGH, um die durch das BVwG aufgeworfenen Rechtsfragen klären zu lassen. Die Entscheidung des VwGH ist noch ausständig.

ENTGELTE FÜR STATIONSHALTE

Der VwGH erklärte mit Beschluss vom 16. September 2025 (Ra 2023/03/0179-0180) die von der Schienen-Control Kommission (SCK) und der Stationsbetreiberin eingebrachte außerordentliche Revision für gegenstandslos geworden.

Ausgangspunkt der Revisionen war eine Entscheidung des BVwG. Die Schienen-Control Kommission hatte zu den Stationsentgelten für die Netzfahrplanperioden 2012 bis 2015 (GZ: SCK-15-003) der Stationsbetreiberin für die Jahre 2012 bis 2015 am 12. Jänner 2021 einen Bescheid erlassen. In diesem Bescheid hatte die Schienen-Control Kommission die Entgelte für den Stationshalt nach Prüfung der zugrunde liegenden Kosten bestätigt.

Mit seiner Entscheidung vom 28. August 2023 hob das BVwG einzelne Spruchpunkte des Bescheides auf und verwies die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Schienen-Control Kommission zurück, was letztlich zur Anrufung des Verwaltungsgerichtshofes durch die Schienen-Control Kommission und die Stationsbetreiberin führte. Das BVwG erklärte, dass einzelne Bestimmungen der EU-Richtlinie 2012/34/EU unmittelbare Wirkung haben. Die Personenbahnsteige seien schon ab dem 16. Juni 2015, also dem Ende der Umsetzungsfrist der Richtlinie, als Teil des Mindestzugangspakets zu betrachten und nicht erst ab dem 26. November 2015, dem Tag, an dem das österreichische Umsetzungsgesetz in Kraft trat. Da das BVwG fälschlicherweise davon ausging, dass es noch keine Ermittlungen zu den Kosten der Bahnsteige für diesen Zeitraum gebe und das BVwG diese Ermittlungen nicht selbst durchführen könne, wurde die Sache – gestützt auf § 28 Abs 3 VwGVG – an die Behörde zurückverwiesen.

Im Laufe des VwGH-Verfahrens legte die Stationsbetreiberin der Schienen-Control Kommission einen Entwurf geänderter Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) – einschließlich neuer Stationsentgelte für den Zeitraum 2012 bis 2015 – vor (siehe dazu das Kapitel 07-1 auf Seite 92). Diese geänderten SNNB wurden nach behördlicher Prüfung mit Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 23. Mai 2025 (GZ: SCK-25-010) für rechtskonform erklärt und am 19. August 2025 durch die Stationsbetreiberin veröffentlicht und damit wirksam.

Mit der Kundmachung der neuen SNNB entfiel das rechtliche Interesse der Schienen-Control Kommission und der Stationsbetreiberin an einer Entscheidung über die ursprünglichen Stationsentgelte. Damit lag ein Fall materieller Klaglosigkeit im Sinn des § 33 Abs 1 VwGG vor, wie ihn die ständige Rechtsprechung auch bei Wegfall des Rechtsschutzbedürfnisses anerkennt. Die Revisionen wurden daher in sinnvoller Anwendung des § 33 Abs 1 VwGG als gegenstandslos geworden erklärt und die Verfahren eingestellt.

08

Internationale Zusammenarbeit

Europäische Zusammenarbeit

Die Schienen-Control engagiert sich intensiv in verschiedenen internationalen und europäischen Netzwerken, die sich mit regulatorischen Fragen und dem europäischen Gesetzgebungsprozess befassen. Dazu zählen die aktive Mitarbeit im Netzwerk der europäischen Regulierungsbehörden IRG-Rail sowie die Teilnahme am „European Network of Rail Regulatory Bodies“ (ENRRB) der Europäischen Kommission. Darüber hinaus nimmt die Schienen-Control u. a. am „Single European Railway Area Forum“ (SERAF) teil. Auf den folgenden Seiten wird näher auf die internationalen Tätigkeiten der Schienen-Control im Jahr 2025 eingegangen.

INDEPENDENT REGULATORS' GROUP-RAIL [IRG-RAIL]

Die europäische Zusammenarbeit der Schienen-Control ist vor allem vom Austausch mit der Europäischen Kommission (DG MOVE) und den Eisenbahnregulierungsstellen anderer europäischer Staaten 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 immer weiter vertieft und ausgebaut.

Im Jahr 2025 wurde IRG-Rail von der spanischen Regulierungsbehörde CNMC („Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia“) geleitet. Der Vorsitz lag bei Cani Fernández, Präsidentin der spanischen Wettbewerbs- und Marktaufsichtsbehörde, sowie bei Patricia Cordovilla González, Direktorin für Verkehr und Postwesen.

Der spanische Vorsitz hatte insbesondere die Aufgabe, die Arbeitsabläufe von IRG-Rail sowie die inhaltlichen und organisatorischen Vorbereitungen im Zusammenhang mit dem Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum (COM [2023] 443)¹ (neue EU-Kapazitätsverordnung) zu koordinieren und voranzutreiben. In diesem Zeitraum wurden ein Projektteam

für Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit von IRG-Rail und ein Projektteam zur Leistungsüberprüfung gemäß neuer EU-Kapazitätsverordnung eingerichtet.

Darüber hinaus fanden die jährlichen Treffen des IRG-Rail-Vorsitzes mit Vertreterinnen und Vertretern des europäischen Eisenbahnsektors statt. Zu den beteiligten Interessenträgern zählten unter anderem CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), FTE (Forum Train Europe), UIRR (International Union for Road-Rail Combined Transport), RNE (Rail Net Europe), die Generaldirektion Mobilität und Verkehr (DG MOVE) der Europäischen Kommission sowie Abgeordnete des Europäischen Parlaments.

Die IRG-Rail-Plenarsitzungen fanden 2025 in Madrid und Barcelona statt. Zentrale Themen waren die anstehende Vorbereitung auf die neue EU-Kapazitätsverordnung, die Intensivierung der internen Zusammenarbeit innerhalb von IRG-Rail einschließlich der Beziehung zu ENRRB sowie die zunehmende Bedeutung der externen Kommunikation und des Austauschs mit relevanten Interessenträgern. Die Plenarversammlungen dienen auch der Präsentation der Ergebnisse der Arbeitsgruppen im Hinblick auf das Jahresarbeitsprogramm (siehe unten).

Die britische Regulierungsbehörde ORR fungierte 2025 als IRG-Rail-Vizevorsitzende und übernahm 2026 den Vorsitz von CNMC.

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/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52023PC0443>.

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 Vorgehensweisen (Best Practice) fördern. Ergänzend dazu besteht ein Ziel darin, die Interessen der Regulatoren gegenüber europäischen Institutionen einheitlich zu vertreten und so zu einem homogenen Regulierungsniveau in Europa beizutragen.

Zweimal im Jahr gibt es eine Vollversammlung (Plenum) der IRG-Rail-Mitglieder, bei der Entscheidungen getroffen und Dokumente verabschiedet werden. Sechs Arbeitsgruppen befassen sich laufend mit aktuellen eisenbahnbezogenen Themen, zu denen Berichte und Positionspapiere erarbeitet werden. In den Jahren 2011 bis 2025 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 der Schienen-Control sind die Regulatoren aus Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, dem Kosovo, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Nordmazedonien, den Niederlanden, Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, der Schweiz, Serbien, der Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn und dem Vereinigten Königreich vertreten. Damit sind zusätzlich zu den Regulierungsbehörden sämtlicher Mitgliedstaaten der EU mit Eisenbahnnetzen (von den EU-27-Staaten fehlen nur Malta und Zypern, dort gibt es keine Eisenbahnen) Regulatoren aus sechs Nicht-EU-Ländern Mitglied.

Die sechs Arbeitsgruppen von IRG-Rail widmen sich folgenden Themen:

- 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 sind folgende Projektgruppen tätig:

- Multimodalität (Multimodality)
- Kommunikation (Communication)
- Leistungsüberprüfung (Performance Review)

ARBEITSGRUPPE „NEUE GESETZESINITIATIVEN“ [EMERGING LEGISLATIVE PROPOSALS, ELP]

Die ELP-Arbeitsgruppe übernimmt eine koordinierende Rolle bei der Bewertung zentraler Gesetzesinitiativen, die die Zukunft des europäischen Eisenbahnsektors prägen werden. Im Mittelpunkt stand 2025 die neue EU-Kapazitätsverordnung, die darauf abzielt, ein koordinierteres und effizienteres System der Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität zu schaffen.

Im Rahmen des Arbeitsprogramms 2025 erstellte die Arbeitsgruppe eine interne schriftliche Bewertung zur Umsetzbarkeit der 18-Monats-Regel gemäß Artikel 11 und 38 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU im Zusammenhang mit dem wirtschaftlichen Gleichgewichtstest („Economic Equilibrium Test – EET“). Die Ergebnisse verdeutlichten erhebliche Unterschiede sowohl bei der fristgerechten Einreichung von Notifizierungen als auch bei der regulatorischen Behandlung verspäteter Anträge, was zu Fragen bzgl. der praktischen Tragfähigkeit der 18-Monats-Regel führte.

Parallel dazu verfolgte die Arbeitsgruppe die von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 63 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU durchgeführte Überprüfung des Rechtsrahmens. Der aus der Überprüfung resultierende Bericht der Europäischen Kommission² analysiert insbesondere die Umsetzung zentraler Bestimmungen der Richtlinie, darunter Aspekte des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, der Marktöffnung, der Rolle der Regulierungsbehörden sowie mögliche Wettbewerbsverzerrungen, insbesondere im Zusammenhang mit vertikal integrierten Unternehmen und der Anwendung des wirtschaftlichen Gleichgewichtstests.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Stärkung des Europäischen Netzwerks der Eisenbahnregulierungsstellen (ENRRB) im Rahmen der neuen EU-Kapazitätsverordnung, zu welcher Trilogverhandlungen im November 2025 abgeschlossen wurden. Vor diesem Hintergrund bereitete die Arbeitsgruppe frühzeitig Optionen zur künftigen Ausgestaltung der Struktur und der Geschäftsordnung des ENRRB vor und analysierte dabei auch die möglichen Auswirkungen auf die Aufgaben von IRG-Rail. Der Verordnungsentwurf sieht vor, dass der Vorsitz des ENRRB gemeinsam von der Europäischen Kommission und einer Regulierungsbehörde geführt wird. Zudem wurden Fragen zur Einrichtung eines Sekretariats, zur künftigen Arbeitsweise, Entscheidungs- und Fristenregelungen erörtert. Zur vertieften Auseinandersetzung mit den neuen Akteurskonstellationen und Entscheidungsmechanismen wurden bei einem Workshop in Brno eigens entwickelte Szenarien durchgespielt.

² Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU in der durch die Richtlinie [EU] 2016/2370 geänderten Fassung COM/2025/368 final: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM:2025:368:FIN>.

ARBEITSGRUPPE „NETZZUGANG“ [ACCESS]

Die Arbeitsgruppe begleitet seit mehreren Jahren die Entwicklung des TTR-Projekts („Timetabling Redesign for Smart Capacity Management“). TTR ist ein von Rail Net Europe und den Infrastrukturbetreibern initiiertes Reformprojekt zur Neugestaltung des europäischen Kapazitäts- und Fahrplanprozesses, das drei Phasen vorsieht: Kapazitätsstrategie, Kapazitätsmodell und Kapazitätsangebot. Eine vollständige Umsetzung von TTR ist aufgrund der erforderlichen legislativen Anpassungen erst für den Fahrplan 2029/30 vorgesehen. Inzwischen wurden jedoch bereits jene Elemente eingeführt, die im bestehenden Rechts- und IT-Rahmen umsetzbar sind. So wurden im Juni 2023 erste Kapazitätsmodelle für den Fahrplan 2025 veröffentlicht. Im Dezember 2025 folgte die Veröffentlichung der Kapazitätsstrategie für den Fahrplan 2029.

Die Kapazitätsstrategie, die Kapazitätsmodelle sowie das künftige Kapazitätsangebot stellen zentrale Dokumente dar, die im Rahmen des in der neuen EU-Kapazitätsverordnung vorgesehenen Kapazitätsmanagements veröffentlicht werden sollen. Vor diesem Hintergrund befasst sich die Arbeitsgruppe weiterhin mit den zu erwartenden Auswirkungen des Verordnungsvorschlags auf den Netzzugang. Im Fokus stehen insbesondere die strategische Kapazitätsplanung, Regelungen bei Überlastung, die mehrjährige Zuteilung durch Rahmenvereinbarungen, die rollierende Planung sowie temporäre Kapazitätsbeschränkungen.

Die Arbeitsgruppe veröffentlichte 2025 einen Bericht zur Beobachtung der Güterverkehrskorridore. Grundlage dafür war ein gemeinsamer Ansatz, bei dem die Regulierungsbehörden jährlich strukturierte Austausche mit relevanten Korridor-gremien (u. a. C-OSS, ExBo, MaBo, RAG/TAG) durchführen und zentrale Leistungskennzahlen (KPIs) auf Basis der IRG-Rail-KPI-Liste (2017) erheben und analysieren. Die Überwachung erfolgt im Einklang mit den Verpflichtungen aus der Verordnung (EU) Nr. 913/2010³, wonach die Regulierungsbehörden zur Zusammenarbeit entlang der Güterverkehrskorridore verpflichtet sind. Die Verwaltungsstruktur der Güterverkehrskorridore befindet sich derzeit im Wandel, da diese schrittweise in die neuen European Transport Corridors (ETC) überführt und dann aufgelöst werden.

³ VERORDNUNG (EU) 2024/1679 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679.

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

Die Arbeitsgruppe befasste sich 2025 schwerpunktmäßig mit regulatorischen Fragestellungen im Zusammenhang mit Datenanforderungen und Kapazitätsengpässen bei Serviceeinrichtungen und schienenbezogenen Serviceleistungen mit dem Ziel, einen diskriminierungsfreien, transparenten und fairen Zugang sicherzustellen. Ein Schwerpunkt war die laufende Beobachtung der Entwicklung des Rail Facilities Portal (RFP)⁴, das von Rail Net Europe betrieben wird, durch die Teilnahme der Co-Vorsitzenden als Beobachter an Treffen des RFP-Verwaltungsrats.

RFP dient als Plattform zur Veröffentlichung von Informationen über Serviceeinrichtungen. Die Nutzung des RFP ersetzt jedoch nicht die Verpflichtung der Betreiber von Serviceeinrichtungen zur Erstellung und Veröffentlichung von Beschreibungen von Serviceeinrichtungen (Service Facility Description, SFD) gemäß Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177. Die Arbeitsgruppe vertritt dabei die Auffassung, dass die Verantwortung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Übermittlung der Daten grundsätzlich beim jeweiligen Dateninhaber liegt.

Vor diesem Hintergrund analysierte die Arbeitsgruppe 2025 die Weiterentwicklung des Europäischen Registers für Eisenbahninfrastruktur (RINF) gemäß der überarbeiteten Verordnung (EU) 2019/777 sowie dessen Schnittstellen zur Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177. Im Fokus standen mögliche Überschneidungen bei Datenanforderungen, Fragen der Zuständigkeit für Datenerhebung und -pflege sowie die regulatorischen Auswirkungen auf Markttransparenz und Zugang zu Serviceeinrichtungen. Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) erarbeitete Vorschläge für die Europäische Kommission zur Integration von Daten zu Serviceeinrichtungen in das RINF. Die Ergebnisse der Analyse wurden in einem Bericht veröffentlicht.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Analyse der Marktstruktur, Zugangsbedingungen und Entgeltsysteme für Abstellgleise mit besonderem Fokus auf knappe Kapazitäten. Dieser Bericht aktualisiert frühere IRG-Rail-Arbeiten der Arbeitsgruppe „Benützungsentgelte für Serviceeinrichtungen“ zu Entgelten für Abstellgleise und erweitert diese um eine umfassendere Betrachtung zugangsrelevanter Fragen und regulatorischer Herausforderungen im Kontext begrenzter Kapazitäten.

⁴ Rail Facilities Portal [RFP]: <https://railfacilitiesportal.eu/>.

ARBEITSGRUPPE „MARKTBEOBACHTUNG“ [MARKET MONITORING]

Die Arbeitsgruppe erstellte ihren dreizehnten jährlich erscheinenden europäischen Marktbericht über das Jahr 2023. Der Bericht wurde im März 2025 veröffentlicht und ist auf der Website von IRG-Rail verfügbar. 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 erscheinende Bericht gibt einen Überblick über aktuelle Marktentwicklungen und die wirtschaftlichen (Rahmen-)Bedingungen der Branche. Zudem ermöglicht er die langfristige Entwicklung des Wettbewerbs am Eisenbahnmarkt. Im Wesentlichen besteht der Bericht aus zwei Teilen: Der Hauptbericht präsentiert Ergebnisse auf gesamteuropäischer Ebene, während das Arbeitsdokument länderspezifische Beobachtungen vergleicht. Zusätzlich beinhaltet der Hauptbericht ein jährlich wechselndes Schwerpunktthema.

Der Schwerpunkt des dreizehnten Marktberichts lag auf der Analyse der europäischen Infrastrukturbetreiberlandschaft. Dabei wurden die unterschiedlichen Betreibermodelle (vertikal integriert, strukturell getrennt) und deren organisatorische sowie wirtschaftliche Charakteristika verglichen. Grundlage dafür bildeten unter anderem Kennzahlen zur Nutzung der Infrastruktur, zur Beschäftigtenzahl im Verhältnis zur Netzgröße sowie ausgewählte finanzielle Indikatoren.

Ergänzend dazu entwickelte die Arbeitsgruppe einen Katalog der jährlich gesammelten Indikatoren und deren zeitliche und geografische Repräsentativität. Obwohl dieser Datenkatalog primär als internes Arbeitsinstrument konzipiert ist, kann er bei Bedarf auch Externen zur Verfügung gestellt werden, um die Nutzung vorhandener Daten zu erleichtern.

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

Die Arbeitsgruppe Entgelte befasst sich mit der Frage, wie sich Infrastrukturentgelte auf den Marktzugang und die Wettbewerbsfähigkeit im Schienenverkehr auswirken. Im Jahr 2025 lag der Schwerpunkt auf dem Vergleich der nationalen Umsetzungen von Leistungsregelungen (Performance Schemes) gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2012/34/EU. Diese setzen auf finanzielle Anreizmechanismen wie Strafzahlungen, Kompensationen und Boni, um Betriebsstörungen zu reduzieren und die Effizienz im Eisenbahnnetz zu erhöhen.

Trotz ihrer europaweiten Etablierung weisen Leistungsregelungen erhebliche Unterschiede hinsichtlich Schwellenwerten, Berechnungsmethoden, Strafhöhen, Kappingsregelungen und Streitbeilegungsverfahren auf. Ihre Wirkung auf Pünktlichkeit und Netzrobustheit lässt sich zudem nicht eindeutig nachweisen.

Parallel dazu setzte sich die Arbeitsgruppe mit den im Juli 2025 veröffentlichten Auslegungsleitlinien zu Trassenentgelten (Track Access Charges, TAC) (C/2025/2606)⁵ auseinander. Die Leitlinien dienen der Unterstützung nationaler Behörden und Infrastrukturbetreiber bei der Anwendung der Richtlinie 2012/34/EU; sie schaffen keine neuen rechtlichen Verbindlichkeiten. Inhaltlich konkretisieren die Leitlinien insbesondere die Voraussetzungen für die Erhebung von Aufschlägen gemäß Artikel 32 der Richtlinie 2012/34/EU sowie für weitere optionale Entgeltbestandteile wie Knappheitsentgelte und umweltbezogene Differenzierungen. Sie betonen das Leitprinzip einer möglichst effektiven Nutzung der Fahrwegkapazität, die Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern, die Anforderungen an Transparenz sowie die Bedeutung einer sachgerechten Marktsegmentierung und die Prüfung der Zahlungsfähigkeit.

ARBEITSGRUPPE „BENÜTZUNGSENTGELTE FÜR SERVICE-EINRICHTUNGEN“ [CHARGES FOR SERVICE FACILITIES]

Die Arbeitsgruppe verfolgte das Ziel, ein gemeinsames Verständnis der europäischen Grundsätze zur Entgeltgestaltung für Serviceeinrichtungen zu entwickeln, insbesondere zu Methoden der Kostenberechnung für den Zugang zu und die Erbringung von Leistungen.

Ein zentraler Schwerpunkt war 2025 die Aktualisierung und Erweiterung der Analyse zu Marktstruktur, Entgelten und Zugangsbedingungen bei Abstellgleisen im Kontext knapper Kapazitäten. Der gemeinsam mit der Unterarbeitsgruppe „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ erarbeitete Bericht knüpft an frühere IRG-Rail-Berichte aus dem Jahr 2018 an und untersucht regulatorische Fragestellungen, die Umsetzung unionsrechtlicher Vorgaben sowie mögliche Anreize zur effizienteren Nutzung vorhandener Abstellkapazitäten.

Weiters wurde ein Workshop abgehalten, in dem erörtert wurde, wie das Konzept des einzigen Anbieters nach Artikel 31 Absatz 8 der Richtlinie 2012/34/EU zu verstehen ist und welche Erfahrungen die einzelnen Regulierungsbehörden in diesem Zusammenhang gemacht haben. Dabei standen insbesondere die praktische Auslegung der unionsrechtlichen Vorgaben sowie nationale Umsetzungsansätze im Mittelpunkt.

⁵ MITTEILUNG DER KOMMISSION Auslegungsleitlinien bezüglich der Festsetzung von Entgelten für die Nutzung der Fahrwege der Eisenbahn [C/2025/2606] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:C_202502606

TASKFORCE „MULTIMODALITY“ [MULTIMODALITÄT IM VERKEHR]

Die Europäische Kommission beabsichtigt, zwei Verordnungsvorschläge vorzulegen: eine Verordnung über multimodale digitale Mobilitätsdienste (Multimodal Digital Mobility Services, MDMS) sowie eine Verordnung über einheitliche digitale Buchungs- und Ticketausstellungsdienste im Eisenbahnverkehr (Single Digital Booking and Ticketing Regulation, SDBTR). Ziel dieser Initiativen ist die Schaffung offener Buchungssysteme, die es Fahrgästen ermöglichen sollen, grenzüberschreitende Reisen mit mehreren Anbietern über integrierte digitale Plattformen zu buchen. Im Jahr 2025 wurden jedoch noch keine entsprechenden Legislativvorschläge veröffentlicht.

TASKFORCE „PERFORMANCE REVIEW“ [LEISTUNGSÜBERPRÜFUNG]

Ende 2025 wurde vor dem Hintergrund der neuen EU-Kapazitätsverordnung, die die allgemeinen Grundsätze für die Leistungsüberprüfung festlegt und ENIM mit der Entwicklung eines europäischen Rahmens für die Performance Review betraut, eine neue Taskforce zum Thema „Performance Review“ eingerichtet.

Leistungsüberwachung ist bereits im bestehenden Rechtsrahmen verankert, insbesondere durch das Performance Scheme gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2012/34/EU sowie durch nutzerorientierte Leistungsziele in den vertraglichen Vereinbarungen nach Artikel 30 und Anhang V. Die neue EU-Kapazitätsverordnung würde jedoch einen stärker strukturierten europäischen Rahmen schaffen. Die Taskforce macht es sich zur Aufgabe, die Entwicklung dieses Rahmens, einschließlich der Arbeitsabläufe der Europäischen Kommission und Rail Net Europe (RNE), zu verfolgen.

„SINGLE EUROPEAN RAILWAY AREA FORUM“ [SERAF]

Das Single European Railway Area Forum (SERAF) wurde von der Europäischen Kommission (DG MOVE) ins Leben gerufen, um zentrale Akteure des Eisenbahnsektors – insbesondere Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Bahnindustrie, Verbände und Behörden – in die Weiterentwicklung des europäischen Eisenbahnrechtsraums einzubinden. Das Forum besteht aus rund 150 Mitgliedern und arbeitet themenbezogen in laufzeitlich begrenzten Arbeitsgruppen, die jeweils für rund ein Jahr eingerichtet werden und Berichte veröffentlichen. Das Forum hält zweimal jährlich Plenarsitzungen ab, in denen die Europäische Kommission zentrale Entwicklungen und Arbeitsschwerpunkte vorstellt. Etwaige Rückmeldungen von Interessenträgern in diesem Forum haben vor allem beratenden Charakter für DG MOVE. In den Arbeitsgruppen sind jeweils rund fünf Regulierungsbehörden vertreten.

Die SERAF-Arbeitsgruppe „Report on the Implementation of Directive 2012/34/EU“ wurde im Jahr 2025 eingestellt. Die Europäische Kommission veröffentlichte jedoch einen eigenen Umsetzungsbericht zur Richtlinie⁶, der auf den im Rahmen der Arbeitsgruppe eingebrachten Beiträgen aufbaut.

Die SERAF-Arbeitsgruppe „Commercial Conditions and Infrastructure Charges“ befasste sich zunächst mit kommerziellen Bedingungen des Netzzugangs, insbesondere mit Reservierungs- und Stornierungsentgelten. Der im Jahr 2025 abgeschlossene Bericht stellt klar, dass diese nicht als Ersatz für erlittene Schäden zu verstehen sind, sondern als wirtschaftliche Anreize für Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Einhaltung ihrer Verpflichtungen. Die Arbeitsgruppe setzt ihre Tätigkeit fort und wird sich künftig vertieft mit Fragen der Infrastrukturbenutzungsentgelte befassen, insbesondere mit Marktsegmenten und der Tragfähigkeit von Aufschlägen. Die Schienen-Control war und ist in dieser Arbeitsgruppe vertreten.

Die SERAF-Arbeitsgruppe „Consultation of Stakeholders by Infrastructure Managers“ legte einen Bericht zur strukturierten Einbindung von Marktteilnehmern durch Infrastrukturbetreiber vor und schloss ihre Tätigkeit im Jahr 2025 ab. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe leisten insbesondere Beiträge zu Fragen der Konsultationsprozesse im Zusammenhang mit den in der künftigen EU-Kapazitätsverordnung vorgesehenen europäischen Rahmenwerken.

⁶ Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU in der durch die Richtlinie [EU] 2016/2370 geänderten Fassung COM/2025/368 final: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM:2025:368:FIN>.

ENRRB-TREFFEN 2025

Seit seiner Gründung im Jahr 2013 tauscht sich das Europäische Netzwerk der Eisenbahnregulierungsbehörden (ENRRB)⁷ regelmäßig aus, um die Zusammenarbeit zwischen nationalen Regulierungsstellen zu fördern. 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 Jahr 2025 fanden zwei Treffen statt. Im Laufe des Jahres wurde auf Herausforderungen im Schienengüterverkehr hingewiesen, der im Wettbewerb mit dem Personenverkehr und anderen Verkehrsträgern weiterhin strukturelle Schwierigkeiten aufweist. Genannt wurden unter anderem rückläufige Transportmengen, Personalknappheit, Investitionsbedarf bei teilweise veralteter Infrastruktur sowie Entwicklungen im kombinierten Verkehr. Die Schienen-Control beteiligte sich aktiv an beiden Sitzungen, unter anderem mit Beiträgen zur Anwendungspraxis des Gleichgewichtstests und zum Entgeltverfahren nach § 68a EisbG.

Die Europäische Kommission informierte über den Fortschritt mehrerer legislativer Initiativen, unter anderem zur Nutzung von Eisenbahninfrastrukturkapazität, digitalen Buchungs- und Ticketingsystemen, zum Hochgeschwindigkeitsverkehr und zu technischen Spezifikationen für die Telematik. Im Jahr 2025 veröffentlichte die Kommission zudem einen Bericht über die Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU sowie eine begleitende Studie zur vertikalen Integration im Eisenbahnsektor⁸.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die künftige Rolle des ENRRB im Rahmen der neuen EU-Kapazitätsverordnung. Nach Inkrafttreten der Verordnung wird das ENRRB erstmals eine Stellungnahme zu den Statuten der neu vorgesehenen European Railway Platform (ERP) sowie zu den von European Network of Infrastructure Managers (ENIM) zu entwickelnden europäischen Rahmenwerken abgeben. Das ENRRB wird künftig von einem Co-Vorsitz aus einer ständigen Vertreterin bzw. einem ständigen Vertreter der Europäischen Kommission und einer rotierenden Vertreterin bzw. einem rotierenden Vertreter aus einer Regulierungsbehörde geleitet. Zur Vorbereitung der neuen Organisationsstruktur wurde noch unter den bestehenden Regeln des ENRRB eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Sie stand unter dem Co-Vorsitz von Schienen-Control, Bundesnetzagentur (Deutschland) und ART (Frankreich) und war beauftragt, die neuen Statuten des Netzwerks zu erarbeiten, mit deren Geltung ab Spätsommer 2026 gerechnet wurde.

⁷ European Network of Rail Regulatory Bodies, ENRRB:

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

⁸ Input study on vertically integrated rail undertakings in the European Union [2025]:

<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/c503c1d2-5ba3-11f0-a9d0-01aa75ed71a1>.

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 Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) 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-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr. Damit nimmt die Schienen-Control neben dem Regulierungsbereich zusätzlich die Aufgaben der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte wahr.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat der Schienen-Control wird vom BMIMI 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

DIⁱⁿ Vera Hofbauer,
Bundesministerium für Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

Stv. Vorsitzende

Mag.^a Claudia Scholz, MBA,
Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen
und Tourismus

Dr. Erik Wolf,
Wirtschaftskammer Österreich

Mag.^a Christa Bock,
Bundesministerium für Finanzen

*Die Arbeitnehmerinnen- und
Arbeitnehmervertretung haben im Jahr 2025
Mag. Norman Schadler und Isabella Jambor
wahrgenommen.*

PERSONALSTAND

Im Geschäftsjahr 2025 waren durchschnittlich 44 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei der Schienen-Control beschäftigt.

FINANZIERUNG

Seit die apf mit Mai 2015 als Abteilung bei der Schienen-Control eingerichtet wurde, werden die beiden Geschäftsbereiche – Regulierungsbereich und Schlichtungsbereich – auch kostenrechnerisch getrennt voneinander geführt. Durch die Einführung der Kostenstellenrechnung ist die getrennte Erfassung der Kosten gewährleistet. Der Regulierungsbereich wird durch Beiträge der Eisenbahnverkehrsunternehmen (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 BMIMI finanziert.

Das veranschlagte Budget für das Geschäftsjahr 2025 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 296.318,69 Euro an die EVU rückvergütet werden. Der geplante Aufwand für die apf wurde vom BMIMI quartalsweise vorfinanziert. Am Ende des Jahres 2025 wurden an betroffene Unternehmen insgesamt Fallpauschalen für Schlichtungen in Höhe von 324.480 Euro verrechnet. Zusammen mit der Unterschreitung des Planaufwands der apf beträgt die aus dem Geschäftsjahr 2025 resultierende Rückvergütung an das BMIMI 544.673,88 Euro.

JAHRESABSCHLUSS DER SCHIENEN-CONTROL

Der Jahresabschluss der Schienen-Control für das Wirtschaftsjahr 2025 (1. Jänner bis 31. Dezember 2025) 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 2025 insgesamt 5.155.649,53 Euro beträgt. Die Schienen-Control weist einen Nullgewinn aus.

Ertrags- und Vermögenslage 2025

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG ZUM 31.12.2025

	2025	2024
1. Umsatzerlöse	5.155.649,53	4.524.629,41
2. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	4.997,45	9.527,10
b) übrige	20.430,85	11.135,75
	25.428,30	20.662,85
3. Personalaufwand		
a) Gehälter	-3.107.661,39	-2.591.919,01
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-46.054,97	-39.657,43
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-70.914,36	-62.314,74
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-759.637,75	-558.220,9
e) sonstige Sozialaufwendungen	-72.106,84	-72.126,48
	-4.056.375,31	-3.400.087,90
4. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagevermögens	-78.390,97	-96.689,24
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) übrige	-1.026.583,09	-1.045.082,12
6. Zwischensumme aus Z 1 bis 5 (Betriebsergebnis)	19.728,46	3.433,00
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	34.978,44	35.676,13
8. Zwischensumme aus Z 7 bis 7 (Finanzerfolg)	31.626,61	35.676,13
9. Ergebnis vor Steuern	51.355,07	39.109,13
10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-16.431,00	-7.228,00
11. Ergebnis nach Steuern	34.924,07	31.881,13
12. Jahresüberschuss	34.924,07	31.881,13
13. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	-34.924,07	31.881,13
14. Jahresgewinn/ Jahresverlust	0,00	0,00

BILANZ ZUM 31.12.2025

AKTIVA	2025	2024
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	42.605,50	42.341,60
II. Sachanlagen		
1. Einbauten in fremden Gebäuden	3.580,73	4.603,79
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	69.921,39	80.439,36
III. Finanzanlagen		
1. Sonstige Ausleihungen	750.000	750.000
	866.107,62	877.384,75
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	390.411,65	373.994,99
2. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	56.635,00	33.489,62
	447.046,65	407.484,61
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.441.694,35	1.331.649,18
	1.888.741,00	1.739.133,79
C. Rechnungsabgrenzungsposten	47.732,70	52.904,05
Bilanzsumme	2.802.581,32	2.669.422,59
PASSIVA	2025	2024
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]	377.908,60	342.984,53
	1.130.762,53	1.095.838,46
B. Investitionszuschüsse	0,00	5.864,08
C. Rückstellungen		
1. Steuerrückstellungen	0,00	3500,00
2. Sonstige Rückstellungen	482.300,00	244.200,00
		247.700,00
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	131.989,70	68.568,05
2. Sonstige Verbindlichkeiten	1.057.529,09	1.251.452,00
a) Steuern	66.313,46	27.640,88
b) soziale Sicherheit	90.469,66	80.891,22
c) übrige	900.745,97	1.142.919,90
	1.189.518,79	1.320.020,05
Bilanzsumme	2.802.581,32	2.669.422,59

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

Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (EisbBFG) in der geltenden Fassung

Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV 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.irg-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 Fahrwegka-
pazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die
Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbe-
scheinigung, 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 Schienen-
personenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbah-
ninfrastruktur, 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, Verkehrsver-
bünde und städtischer Verkehrsbetriebe

UIRR, International Union for Road-Rail combined trans-
port, diverse Publikationen

Verordnung über die Einführung des Klimatickets

VO (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des
Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenver-
kehrsdienste 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 Schie-
nennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, zu-
letzt geändert durch die VO (EU) 1316/2013 des Europäi-
schen 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) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des
Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der
Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. L 172

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 Schienen-
verkehr, ABl L 2022/55, 1

Verwaltungsgerichtshof (VwGH), diverse Urteile

Westbahn Management GmbH, Fahrpläne Österreich /
Preiserhebungen

WIFO, diverse Publikationen

Glossar

Bahnen	
BOB	Bayerische Oberlandbahn 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 Szolgálat 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 Eisenbahn- verkehrsunternehmen
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	
ABI	Amtsblatt
AS-Stelle	Stelle zur alternativen Streitbeilegung
AStG	Alternative-Streitbeilegung-Gesetz
AVG	Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz
BGBI	Bundesgesetzblatt
BMASGK	Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
BVwG	Bundesverwaltungsgericht
BT	Bruttotonnen
BT-km	Bruttotonnenkilometer
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
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GSM-R	Global System for Mobile Communications-Rail
GV	Güterverkehr
GZ	Geschäftszahl
HG	Handelsgericht
Hz	Hertz
IBE	Infrastruktur-Benützungsentgelt, seit Eisenbahngesetz-Novelle 2015: Wegeentgelt
IHS	Institut für Höhere Studien
IntEU	Integriertes Eisenbahnunternehmen
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail – Netzwerk der europäischen Eisenbahn-
	Marktregulierungsbehörden
kV	Kilovolt
MWh	Megawattstunde[n]
NT	Nettotonnen
NT-km	Nettotonnenkilometer
OENB	Oesterreichische Nationalbank AG
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
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SIBE	Sicherheitsbescheinigung
SNNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen

[illegible]

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 2026

