

Jahresbericht 2017

Ihr Recht am Zug. Schienen- Control.

Schienen || Control

Inhaltsverzeichnis

Vorworte	3
Zusammenfassung/Summary	5
Das Jahr 2017 im Überblick	7
Summary of the year 2017	10
Rolle der Regulierungsbehörde	13
Schienen-Control Kommission	15
Schienen-Control GmbH	19
Marktentwicklung	21
Marktentwicklung 2017	23
Qualitative Marktbeurteilung 2017	41
Personal, Fahrzeuge und Erlöse	45
Preisentwicklung Bahnen	51
Entwicklungen im europäischen Markt	62
Marktzugang	69
Österreichisches Eisenbahnnetz	71
Pünktlichkeit im Bahnverkehr	78
Darstellung und Vergleich der Trassenpreissysteme in ausgewählten EU-Ländern	83
Der liberalisierte Bahnstrommarkt 2017	90
Neues von den Güterkorridoren	96
Serviceeinrichtungen und Anschlussbahnen	99
Arbeit der Schienen-Control Kommission	105
Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission	107
Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts betreffend	
Aufschläge zum Wegeentgelt	110
Symposium 2017: Trassenpreise nach dem Recast –	
Wegeentgelt als Wettbewerbsfaktor	112
Internationale Zusammenarbeit	115
Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)	117
Regulatoren in Europa	119
Zahlen und Fakten	121
Schienen-Control GmbH als Unternehmen	123
Ertrags- und Vermögenslage	125
Marktteilnehmer	127
Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich	137
Quellenangabe	139
Glossar	142

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

Bahnfahrerland Nummer eins in der EU – diesen Titel darf sich Österreich schon seit einigen Jahren auf die Fahnen heften. Es ist gelungen, diese Position nicht nur zu halten, sondern auch weiter auszubauen. Laut dem Marktbericht der IRG-Rail für das Jahr 2016, der nun vorliegt, legte jede Österreicherin und jeder Österreicher 1.434 Kilometer per Bahn zurück. Damit hängt Österreich Frankreich (1.294 Kilometer) und Schweden (1.281 Kilometer) weiterhin deutlich ab.

290,6 Millionen Fahrgäste bedeuten darüber hinaus einen neuen Höchstwert bei der Zahl der Bahnreisenden insgesamt – eine beeindruckende Zahl! Für mich als Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist das Bestätigung und Auftrag zugleich: Wir sind weiterhin gefordert, das Bahnnetz in Österreich noch attraktiver zu machen, sowohl in der Infrastruktur als auch im Service. Diesen Platz eins im europäischen Vergleich wollen wir nicht mehr hergeben.

Gerade im Hinblick auf die Klimaziele der Bundesregierung beschäftigt uns natürlich das Thema Güterverkehr. Auch hier gibt es Erfreuliches zu berichten: Im Schienengüterverkehr nahmen die beförderten Nettotonnen um 3,4 Prozent zu, die Nettotonnenkilometer konnten um 3 Prozent gesteigert werden. Hier gilt ebenso wie beim Personenverkehr: Auf diesem hohen Niveau wollen wir uns nicht ausruhen, im Gegenteil. Bis 2023 werden insgesamt 13,9 Milliarden Euro in das heimische Schienennetz investiert.

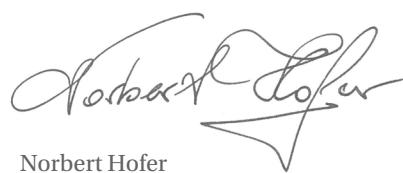
Die Infrastruktur steht im Fokus der Arbeit des bmvit und seiner Tochterunternehmen; ein weiterer Fokus liegt auf dem gesetzlichen Rahmen für den Bahnverkehr und dessen Überprüfung sowohl in Österreich als auch in einem europäischen Kontext. Hier kommt der Schienen-Control eine ganz entscheidende Aufgabe zu. Das Jahr 2017 war etwa geprägt von der Absicherung eines funktionierenden Bahnstrommarktes. Durch ihre Prüfung stellte die Schienen-Control Fairness sicher und erwirkte schließlich wieder eine Tarifsenkung. Diese Wahrnehmung der regulatorischen Aufgaben kommt allen Bahnkundinnen und -kunden zu Gute.

So wie die Arbeit der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte, die ich hier nicht unerwähnt lassen möchte. Denn zum gelungenen Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln braucht es auch die Möglichkeit, seine Rechte durchzusetzen, wenn einmal etwas nicht klappt.

Die Schienen-Control nimmt diese Aufgabe für alle Verkehrsbeziehe – Bahn, Bus, Schiff und Flug – nun schon seit 2015 umfassend, rasch und kompetent wahr.

Mein herzlicher Dank gilt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Schienen-Control, die einen wesentlichen Beitrag zu besseren Rahmenbedingungen für die heimische Verkehrsinfrastruktur leisten – sowohl im Sinne der Reisenden als auch der heimischen Wirtschaft.

Ihnen wünsche ich nun eine interessante Lektüre des vorliegenden Jahresberichtes!



Norbert Hofer

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

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

Die Schienen-Control sorgt als Regulierungsbehörde im Sinne aller Eisenbahnunternehmen für einen fairen Zugang zur Schiene. Wir stellen sicher, dass die rechtlichen Vorgaben eingehalten und angemessene Preise verlangt werden. Mit unserem Know-how und im Austausch mit nationalen sowie internationalen Organisationen verbessern wir stetig die Rahmenbedingungen für einen chancengleichen Wettbewerb, als Beitrag zu einer leistungsstarken Bahn für die Gegenwart und Zukunft.

Im Jahr 2017 verzeichnete der Schienengüterverkehr eine deutliche Aufwärtsentwicklung und der Schienenpersonenverkehr zumindest einen leichten Zuwachs. 118,8 Millionen Tonnen Güter wurden in Summe auf der Schiene transportiert (3,4 Prozent Steigerung) und insgesamt 290,6 Millionen Fahrgäste von den Bahnunternehmen befördert (0,6 Prozent mehr). Der Marktanteil der Mitbewerber beim Aufkommen (Nettotonnen) erhöhte sich von 29,1 auf 30,2 Prozent. Seit Mitte 2017 gibt es auch ein neues Güterverkehrsunternehmen aus Tschechien.

Der sechste Marktbericht der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) wurde im März 2018 veröffentlicht und beinhaltet Entwicklungen im Schienenverkehr im Jahr 2016. Der Bericht befasst sich vor allem mit Themen wie Wettbewerbsentwicklung und dem Nutzen für die Fahrgäste.

Diesmal wurde außerdem erstmals erhoben, welche Länder Daten zu Indikatoren der Qualitätskontrolle, beispielsweise Pünktlichkeit, erfassen. Während Reisende im Jahr 2016 in Europa durchschnittlich 907 Kilometer mit der Bahn gefahren sind, waren es in Österreich beachtliche 1.434 Kilometer.

Im Bahnstrombereich schloss die Schienen-Control Kommission mit den Teilbescheiden des Jahres 2017 zum Durchleitungsmodell die Prüfung des 2016 eingeführten Bahnstrommarktmödells ab. Die Kostenprüfung der Bahnstromtarife für das Jahr 2017 brachte sodann nochmals eine Weiterentwicklung der den Tarifen zugrundeliegenden Kostenpositionen.

Die Schienen-Control Kommission prüfte des Weiteren das Infrastruktur-Benützungsentgelt (IBE) für die Fahrplanjahre 2011 bis 2017 umfassend im Rahmen eines Verfahrens. Die Entgelthöhe war rechtmäßig, obwohl Positionen eingeflossen waren, die nicht als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallende Kosten zu beurteilen sind. Das Entgelt lag nämlich dennoch unter der zulässigen Höhe. Die Schienen-Control Kommission wies daher die auf Aufhebung des IBE gerichteten Anträge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens ab und stellte das Verfahren ein. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen er hob gegen den Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht.

Wir bedanken uns bei allen Partnern für die produktive Zusammenarbeit, insbesondere beim bmvit, bei den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission und bei den Unternehmen.

Unser Dank gilt gleichermaßen den fachkundigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und ihrer tatkräftigen Mitwirkung bei den vielfältigen Aufgaben.

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

Dr. Robert Streller
Vorsitzender der Schienen-Control Kommission

02

Zusammenfassung/ Summary

- Die Steigerungen im Eisenbahnsektor betragen 2017 im Schienengüterverkehr 3,4 Prozent bei den Nettotonnen und 3 Prozent bei den Nettotonnenkilometern sowie im Personenverkehr 0,6 Prozent. • Österreich bleibt das Bahnland Nummer eins innerhalb der Europäischen Union, vor Frankreich und Schweden. • Das Netzentgeltmodell im Bahnstrombereich wird weiterentwickelt, eine genauere Kostenzuweisung bei der Ermittlung der Netzentgelte soll ermöglicht werden. • Zwei der Verfahren der Schienen-Control Kommission befassen sich mit Infrastruktur-Benützungsentgelten und Aufschlägen zum Wegeentgelt für 2018.

Das Jahr 2017 im Überblick

Im Jahr 2017 gab es wieder durchaus relevante Steigerungen im Eisenbahnsektor in Österreich. Im Schienengüterverkehr nahmen die beförderten Nettotonnen um 3,4 Prozent zu, die Nettotonnenkilometer wuchsen um 3 Prozent. Die Mitbewerber konnten ihren Marktanteil weiter steigern. Im Personenverkehr ergaben sich Zuwächse um 0,6 Prozent.

ENTWICKLUNG DES EISENBAHNMARKTES

Der Schienengüterverkehr verzeichnete 2017 eine deutliche Aufwärtsentwicklung, sowohl beim Aufkommen (Nettotonnen) als auch bei der Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer, Bruttotonnenkilometer). Die Anzahl der beförderten Nettotonnen stieg von 114,9 auf 118,8 Millionen Tonnen an. Bei den Nettonnenkilometern gab es eine Erhöhung von 22,812 auf 23,494 Milliarden, damit wurde der bisherige Rekordwert von 2010 übertroffen. Die Zuwächse wurden sowohl von den Mitbewerbern als auch von der Rail Cargo Austria (RCA) erzielt, wobei Erstere höhere Zuwachsraten erreichten. Dadurch stieg auch der Marktanteil der Mitbewerber auf 30,2 Prozent (Aufkommen) bzw. 26,9 Prozent (Verkehrsleistung).

Im Schienenpersonenverkehr zeigt sich nur ein leichtes Wachstum um jeweils 0,6 Prozent bei der Anzahl der Personen sowie bei den Personenkilometern. 2017 gab es nämlich keine markanten Änderungen im Verkehrsnetz oder beim Zugangebot. Mit 290,6 Millionen Fahrgästen wurde jedoch ein neuer Höchstwert erreicht und auch bei den Personenkilometern gab es mit 12,7 Milliarden im Jahr 2017 einen neuen Rekord.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen blieb im Jahr 2017 mit 63 gegenüber dem Vorjahr unverändert. Neu hinzugekommen ist die tschechische Güterbahn CD Cargo, dafür ist die ungarische Magyar MÁGÁNvasút (MMV) seit September 2017 nicht mehr in Österreich tätig. Deren Aktivitäten wurden von der in Österreich seit 2016 ansässigen MMV-Rail Austria übernommen. 43 Unternehmen hatten die Berechtigung, im ÖBB-Netz Züge zu führen. Dazu gehören vier Unternehmen des ÖBB-Konzerns sowie neun Unternehmen mit direkter oder indirekter Beteiligung ausländischer Incumbents.

ENTWICKLUNGEN IM EUROPÄISCHEN MARKT

Im März 2018 erschien der sechste Marktbericht der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), der sich mit den Entwicklungen im Schienengebäck 2016 befasst. Insgesamt 28 Länder stellten dafür statistische Auswertungen zur Verfügung. Die Schwerpunkte des aktuellen Berichtes liegen auf der Wettbewerbsentwicklung, den internationalen Tätigkeiten der Marktteilnehmer, der Nutzung der Schiene im europäischen Vergleich und dem Nutzen für die Fahrgäste. Zudem ist zum ersten Mal erhoben worden, welche Länder Daten zu Indikatoren der Qualitätskontrolle (wie etwa Pünktlichkeit oder Zugausfälle) sammeln.

Auch 2016 war Österreich wieder Bahnland Nummer eins innerhalb der Europäischen Union. Mit 1.434 Kilometern je Einwohner und Jahr liegt Österreich deutlich vor Frankreich (1.294 Kilometer) und Schweden (1.281 Kilometer).

DER LIBERALISIERTE BAHNSTROMMARKT 2017

Das Jahr 2017 war bedeutend für die Weiterentwicklung des Netzentgeltsmodells im Bahnstrombereich. Die ÖBB-Infrastruktur adaptierte und präzisierte das ursprüngliche Modell, um eine genauere Kostenzuweisung bei der Ermittlung der Netzentgelte zu ermöglichen.

Die durch die ÖBB-Infrastruktur festgesetzten Netzentgelte für das Jahr 2017 wurden durch die Schienen-Control Kommission im Rahmen eines Wettbewerbsüberwachungsverfahrens geprüft. Im Zuge der Überprüfung der Kostenpositionen stellte die Schienen-Control Kommission fest, dass Kosten teilweise mehrfach angesetzt waren und in einigen Fällen Kostenpositionen herangezogen wurden, deren Anerkennung aufgrund der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (EisbG) nicht möglich ist. Mit Bescheid vom 19. Februar 2018 wurde dem Infrastrukturbetreiber daher auferlegt, die Tarife zu senken. Die Schienen-Control Kommission war im Jahr 2017 auch mit der Prüfung der Ersatzwerte und Rückfalltarife, die einen Bestandteil des Netzentgeltsmodells bilden, befasst. Während die Ausgestaltung des Rückfalltarifs bei der Schienen-Control Kommission auf keine Bedenken stieß, wurde der ÖBB-Infrastruktur unter Gewährung einer Übergangsfrist die Neube-

rechnung eines verbrauchsorientierten und verursachungsgerechten Ersatzwertverfahrens bis zur Veröffentlichung der Entgelte für das Jahr 2019 auferlegt.

Auch traf die Schienen-Control Kommission mit 2. Teilbescheid vom 13. Juni 2017 eine grundsätzliche Systementscheidung über die Ausgestaltung des Abrechnungssystems bei Abweichungen von Entnahme und Verbrauch im Bahnstromnetz.

Schließlich traf die Schienen-Control Kommission mit 3. Teilbescheid vom 27. November 2017 auch eine Entscheidung über die der Bahnstrommarkttöffnung zugrundeliegenden Verträge. Die Schienen-Control Kommission konnte unter Aufhebung einzelner Bestimmungen die grundsätzliche vertragliche Konstruktion bestätigen und somit einen diskriminierungsfreien Zugang zum Bahnstromnetz sicherstellen.

BAHNSTROMTARIFE 2018

Die Bedingungen für den Zugang zum Bahnstromnetz sind ein Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) der ÖBB-Infrastruktur und werden jährlich gemäß § 59 Abs 8 EisbG veröffentlicht.

Ende November 2017 hatte die ÖBB-Infrastruktur die Bahnstromtarife für das Jahr 2018 kurzfristig, insbesondere den Tarif für die Umformung von 50 Hz-Strom, um knapp 45 Prozent angehoben, um einen erheblichen Anstieg der Systemnutzungsentgelte des vorgelagerten 50 Hz-Netzes an die Bahnstromkunden durchzureichen. Da eine solche kurzfristige Erhöhung veröffentlichter Tarife eine Verletzung der gesetzlichen Bestimmungen darstellt, reagierte die Schienen-Control Kommission umgehend darauf und trug der ÖBB-Infrastruktur mit Bescheid vom 16. Jänner 2018 auf, die Bahnstromtarife auf dem Niveau zum Zeitpunkt der gesetzlich zulässigen Erstveröffentlichung zu belassen.

Die für das Jahr 2018 gültigen Bedingungen und Tarife für den Zugang zum Bahnstromnetz wurden schließlich mit 9. Dezember 2016 in den SNNB 2018 veröffentlicht.

VERFAHREN DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION BETREFFEND IBE

2017 befasste sich die Schienen-Control Kommission in Verfahren eingehend mit unterschiedlichen Themen aus dem Bahnbereich. Auszugsweise sind nachfolgend zwei Verfahren dargestellt, in denen sich die Schienen-Control Kommission mit dem Infrastruktur-Benützungsentgelt (IBE) beschäftigt hat. Im Kapitel „Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission“ werden die Verfahren ab Seite 107 im Detail beschrieben.

PRÜFUNG VON INFRASTRUKTUR-BENÜTZUNGSENTGELTEN

Die Schienen-Control Kommission führte eine umfangreiche Prüfung des IBE für die Fahrplanjahre 2011 bis 2017 durch. Gemäß § 67 Abs 1 EisbG ist das IBE grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Den aus der RL 2001/14/EG stammenden Begriff der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) in mehreren Vertragsverletzungsverfahren ausgelegt, die wegen des Vorwurfs mangelhafter Umsetzung der RL 2001/14/EG geführt wurden.

Für die Prüfung des IBE durch die Schienen-Control Kommission war die Auslegung des Begriffs der unmittelbar auf-

grund des Zugbetriebs anfallenden Kosten durch den EuGH maßgeblich. Nicht maßgeblich war hingegen die Durchführungsverordnung (EU) 2015/909.

Zur Ermittlung der von der Schienen-Control Kommission zu prüfenden Entgelte hatte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Bereitschaftskosten und Beschäftigungskosten herangezogen. Die Schienen-Control Kommission sprach aus, dass Beschäftigungskosten insofern unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, als es sich um Kosten des Verschleißes durch den Zugbetrieb handelt. Die Bereitschaftskosten stehen ebenfalls in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zugbetrieb.

Der Infrastrukturbetreiber hatte bei der Ermittlung des IBE sowohl Kostenpositionen herangezogen, die als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallende Kosten zu beurteilen sind, als auch solche, die dies nicht sind. Dass in die Ermittlung der Entgelte auch Kostenpositionen eingeflossen waren, die nicht als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallende Kosten zu beurteilen sind, änderte nichts an der Rechtmäßigkeit der Entgelthöhe. Denn die Entgelte erreichten die zulässige Höhe dennoch nicht.

Aus diesem Grund wies die Schienen-Control Kommission die auf Aufhebung des IBE gerichteten Anträge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens ab und stellte das Verfahren ein. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erobt gegen den Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht.

VERSIONEN DER WEGEENTGELTE 2018

Nachdem ein Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission zur Genehmigung von Aufschlägen¹ zum Wegeentgelt für die Netzfahrplanperiode 2018 Beschwerde erhoben hatte, veröffentlichte der Infrastrukturbetreiber im März 2017 eine Version 2.0 des Produktkatalogs „Zugtrasse 2018“. Diese sah im Wesentlichen eine Fortschreibung des bis einschließlich 2017 gelgenden Infrastruktur-Benützungsentgelt-Modells vor und hätte für manche Eisenbahnverkehrsunternehmen ein niedrigeres, für die meisten jedoch ein höheres Entgelt im Vergleich zur Version 1.0 zur Folge gehabt.

Die im März 2017 veröffentlichten Entgelte waren jedenfalls nur soweit gültig, als sie für die Fahrwegkapazitätsberechtigten nicht ungünstiger waren als die im Dezember 2016 veröffentlichten.

Unter Teilnahme des Infrastrukturbetreibers und einiger Eisenbahnverkehrsunternehmen fand ein Gespräch statt, in dem dahingehend Einvernehmen erzielt wurde, dass die Version 1.0 interimistisch bis zur neuerlichen Entscheidung der Schienen-Control Kommission im Verfahren über die Genehmigung der Aufschläge gilt. Die Version 2.0 kommt nicht zur Anwendung.

¹ Siehe dazu das Kapitel „Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts betreffend Aufschläge zum Wegeentgelt“.

Summary of the year 2017

2017 again saw some quite significant growth in the Austrian railway sector. The net tonnage transported in the rail freight sector increased by 3.4 percent, while the net ton-kilometres travelled rose by 3 percent. The competitors continued to increase their market share. Growth in the passenger transport sector amounted to 0.6 percent.

DEVELOPMENTS ON THE RAILWAY MARKET

During 2017, rail freight transport showed a clear upward trend in terms of both volume (net tonnage) and transport performance (net ton-kilometres, gross ton-kilometres). The net tonnage transported rose from 114.9 million to 118.8 million tons. The net ton-kilometres travelled increased from 22,812 billion to 23,494 billion, thus breaking the previous record set in 2010. This growth was generated by both competitors and Rail Cargo Austria (RCA), with the former achieving higher growth rates. As result, the market share held by the competitors rose to 30.2 percent (volume) and 26.9 percent (transport performance).

The rail passenger transport sector experienced only slight growth amounting to 0.6 percent in both the number of passengers transported and the passenger-kilometres travelled. This is because there were no significant changes in the transport network or train services offered. However, the number of passengers reached a new high at 290.6 million, and a new record of 12.7 billion passenger-kilometres was also set. At 63, the number of railway undertakings in 2017 showed no change compared to the previous year. The Czech rail freight undertaking CD Cargo is a newcomer to the market, while the Hungarian rail transport company Magyar MÁGÁNvasút (MMV) ceased operations in Austria in September 2017. Its activities were taken over by MMV-Rail Austria, which commenced operations in Austria in 2016. 43 undertakings were authorised to run trains on ÖBB tracks. These include four companies in the ÖBB group and nine undertakings in which foreign incumbents have a direct or indirect holding.

DEVELOPMENTS ON THE EUROPEAN MARKET

March 2018 saw the publication of the sixth market report by Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), which focuses on developments in rail traffic in 2016. A total of 28 countries provided statistical analyses for this purpose. The current report focuses on the development of the competition, the international activities of market participants, a comparison of railway use in Europe, and the benefits for passengers. This report is also the first to publish information on which countries collect data relating to quality control indicators (such as punctuality and train cancellations).

In 2016, Austria again headed the list of EU member states in terms of railway use. With 1,434 kilometres per inhabitant and year, Austria is clearly ahead of France (1,294 kilometres) and Sweden (1,281 kilometres).

THE LIBERALISED TRACTION CURRENT MARKET IN 2017

2017 was a significant year for the further development of the charge model for traction current. ÖBB-Infrastruktur adapted and refined the original model in order to facilitate a more precise allocation of costs when calculating charges.

The charges set by ÖBB-Infrastruktur for 2017 were reviewed by the Schienen-Control Kommission as part of a procedure aimed at monitoring the competition. While reviewing the cost positions, the Schienen-Control Kommission found that costs had in some cases been booked several times, and that some of the cost positions included could not be recognised due to the provisions of the Railway Act. In a decision dated 19 February 2018, the infrastructure operator was accordingly enjoined to reduce the charges.

In 2017, the Schienen-Control Kommission was also involved in reviewing the substitute figures and fall-back tariffs that constitute part of the charge model. While the Schienen-Control Kommission raised no objections to the structure of the fall-back tariff, a transitional period was set during which ÖBB-Infrastruktur was instructed to develop a consumption-oriented, cause-based replacement value procedure, to be completed by the time the charges for 2019 were published. In a 2nd interim decision dated 13 June 2017, the Schienen-Control Kommission also made a fundamental system decision on the structure of the billing system in cases of discrepancy between draw and consumption in the traction current network.

Finally, in a 3rd interim decision dated 27 November 2017, the Schienen-Control Kommission made a ruling on the contracts underlying the opening of the traction current market. By revoking individual provisions, the Schienen-Control Kommission was able to confirm the basic contractual structure and thus ensure non-discriminatory access to the traction current network.

TRACTION CURRENT TARIFFS IN 2018

The conditions regulating access to the traction current network constitute part of ÖBB-Infrastruktur's Network Statement (NWS) and are published annually in accordance with section 59 par. 8 Railway Act (EisbG).

At the end of November 2017, ÖBB-Infrastruktur raised the traction current tariffs for 2018, particularly the tariff for converting 50 Hz current, at short notice; this increase of nearly 45 percent was implemented in order to pass on a marked rise in the system usage fees charged for the upstream 50 Hz network to traction current customers. Since such a last-minute increase in published tariffs constitutes a violation of legal provisions, the Schienen-Control Kommission reacted immediately and ordered ÖBB-Infrastruktur in a decision dated 16 January 2018 to keep the traction current tariffs as they were at the time of their legally admissible initial publication. The conditions and tariffs for traction current access valid for 2018 were then published on 9 December 2016 in the NWS for 2018.

SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION PROCEDURES RELATING TO INFRASTRUCTURE CHARGES

In 2017, the Schienen-Control Kommission was involved in various procedures relating to issues in the railway sector. The following comprises excerpts from two procedures in which the Schienen-Control Kommission engaged with the issue of infrastructure charges. These procedures are described in detail in the section "Focal areas of the Schienen-Control Kommission's work" from page 107.

REVIEW OF INFRASTRUCTURE CHARGES

The Schienen-Control Kommission carried out an extensive review of infrastructure charges for the timetable years from 2011 to 2017. According to section 67 par. 1 Railway Act (EisBG), infrastructure charges must in general be calculated at the cost that is directly incurred by operating the train service. The term "cost that is directly incurred by operating the train service" is taken from Directive 2001/14/EU and has been interpreted by the European Court of Justice (ECJ) over the course of several infringement procedures brought on the grounds of the improper implementation of Directive 2001/14/EC.

The ECJ's interpretation of the term "cost that is directly incurred by operating the train service" was a decisive factor during the Schienen-Control Kommission's review of infrastructure charges. In contrast, Commission Implementing Regulation (EU) 2015/909 was not decisive.

The railway infrastructure undertaking factored in stand-by costs and employment costs when calculating the charges to be reviewed by the Schienen-Control Kommission. The Schienen-Control Kommission ruled that the employment costs constitute costs directly incurred by operating the train service as they relate to the costs of wear and tear caused by running the trains. The stand-by costs are also directly incurred through the operation of the train service.

When calculating the infrastructure charges, the infrastructure operator had factored in not only cost positions classified as costs directly incurred by operating the train service, but also cost positions that did not fall into this category. The fact that the calculation of the charges also factored in cost positions that were not directly incurred by operating the train service did not change the lawfulness of the charges levied, as they still fell below the maximum amount admissible.

For this reason, the Schienen-Control Kommission rejected the application made by one railway undertaking to revoke the infrastructure charges, and closed the procedure. The railway undertaking appealed to the Federal Administrative Court to overturn this ruling.

VERSIONS OF TRACK ACCESS CHARGES 2018

Following an appeal by a railway undertaking against a decision by the Schienen-Control Kommission to approve supplements¹ on track access charges for the timetable period 2018, the infrastructure operator published version 2.0 of its product catalogue "Train Paths 2018" in March 2017.

This essentially provided for an update of the infrastructure charge model valid up to and including 2017, and would have resulted in a lower charge for some railway undertakings but for most a higher charge than that specified in version 1.0.

In any case, the charges published in March 2017 were only valid insofar as they were no less favourable to those entitled to train path capacity than those published in December 2016. A discussion involving the infrastructure operator and a number of railway undertakings took place during which it was agreed that version 1.0 would apply on an interim basis until the Schienen-Control Kommission reached a subsequent decision during the course of the procedure on approving supplements. Version 2.0 will not be applied.

¹ Cf. section "Federal Administrative Court ruling on track access charge supplements"

03

Rolle der Regulierungs- behörde

- Die Schienen-Control sorgt als unabhängige Regulierungsbehörde für einen diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur und zu Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen.
- Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte ist als Abteilung bei der Schienen-Control angesiedelt. Sie hilft Fahr- und Fluggästen kostenlos und provisionsfrei, wenn es keine Lösung mit einem Bahn-, Bus-, Schiffs- oder Flugunternehmen gibt.
- Die Schienen-Control Kommission prüft die Einhaltung der Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes.

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, welches bei Verhinderung des Mitglieds an dessen Stelle tritt. Das den Vorsitz führende Mitglied und sein Ersatzmitglied müssen dem Richterstand angehören. Die weiteren Mitglieder sind Expertinnen und Experten des Eisenbahnwesens oder anderer netzgebundener Bereiche. Die Bestellung der Mitglieder erfolgt durch die Bundesregierung auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Mitglieder sind in Ausübung ihres Amtes unabhängig und weisungsfrei.

Die Funktionsperiode von 1. Jänner 2012 bis ursprünglich 31. Dezember 2016 verlängerte sich bis zur Bestellung der neuen Kommission im Mai 2017. Sie setzte sich wie folgt zusammen:

Vorsitzender

Dr. Robert Streller

Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Gerhard Pohnert

Mitglied

Ass.-Prof. Dkfm. Mag. Dr. Brigitta Riebesmeier

Ersatzmitglied

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Norbert Ostermann
| bis November 2015

Ersatzmitglied

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Peter Veit
| bis November 2015

Ersatzmitglied

MinR i. R. Dr. Karl-Johann Hartig | seit April 2016

Ersatzmitglied

MMag. Dr. Clemens Kaupa, LL.M. (Harvard)
| seit April 2016

Mit 3. Mai 2017 wurden für die neue Funktionsperiode bis 31. Dezember 2021 die folgenden Mitglieder und Ersatzmitglieder bestellt:

Vorsitzender

Dr. Robert Streller

Stellvertreterin des Vorsitzenden

Mag. Romana Wieser

Mitglied

MinR i. R. Dr. Karl-Johann Hartig

Mitglied

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

Ersatzmitglied

Mag. Norbert Fürst

Ersatzmitglied

Mag. Mario Matzer

AUFGABEN UND FUNKTIONSWEISE

Die Schienen-Control Kommission hat folgende, im Eisenbahngesetz (EisbG) geregelte Aufgaben:

Entscheidung

über Beschwerden wegen des Nichtzustandekommens von Verträgen betreffend den Anschluss an oder die Mitbenützung von Eisenbahninfrastruktur (§ 53c EisbG), die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Gewährung des Mindestzugangspakets (§ 72 EisbG), den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Gewährung von Serviceleistungen (§ 73 EisbG), die Schulung von Eisenbahnbediensteten (§ 75e EisbG) sowie von Triebfahrzeugführern (§ 154 EisbG).

Wettbewerbsaufsicht und Wettbewerbsüberwachung (§§ 53f und 74 EisbG).

Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen zu prüfen, ob Anschluss und Mitbenützung, Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, Mindestzugangspaket, Zugang zu Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen in einer den regulierungsrechtlichen Vorschriften entsprechenden Weise gewährt werden.

Genehmigung

von Aufschlägen zum Wegeentgelt eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (§ 67d Abs 6 EisbG).

Überprüfung

der getrennten Rechnungsführung der integrierten Eisenbahnunternehmen für die Funktionen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Eisenbahnverkehrsunternehmen für Güterverkehr und Personenverkehr sowie für öffentliche Zuwendungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach der Verordnung (EG) 1370/2007 (§ 55 Abs 5 EisbG).

Überprüfung

der getrennten Rechnungsführung der Betreiber von Serviceeinrichtungen, die von einem Rechtsträger kontrolliert werden, der in den nationalen Schienenverkehrsmärkten, für die die Serviceeinrichtung genutzt wird, eine beherrschende Stellung hat (§ 62a Abs 4 EisbG).

Empfehlungen

der Schienen-Control Kommission an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. von diesem an die Schienen-Control Kommission. Sind Entscheidungen der Schienen-Control Kommission geeignet, die Sicherheit zu beeinträchtigen, hat sie dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Gelegenheit zu geben, Empfehlungen zu unterbreiten. Umgekehrt hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Schienen-Control Kommission die Gelegenheit zu geben, Empfehlungen zu unterbreiten, wenn eine Entscheidung geeignet ist, den Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt zu beeinträchtigen (§ 13 Abs 5 und 6 EisbG).

Prüfung

des Hauptzwecks eines neuen grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdiestes und der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags für Schienenverkehrsleistungen (Durchführungsverordnung [EU] 869/2014).

Vollstreckung

von Bescheiden aus dem Bereich der Regulierung (§ 84 Abs 9 EisbG).

Verhängung

von Verwaltungsstrafen bei bestimmten Verstößen gegen regulierungsrechtliche Bestimmungen (§ 164 EisbG).

Ermächtigung

der Schienen-Control GmbH, bestimmte Aufgaben im Namen der Schienen-Control Kommission wahrzunehmen, wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist (§ 81 Abs 4 EisbG); etwa Marktbeobachtung, grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsstellen, Beobachterstellung im Koordinierungsverfahren sowie bei der Anhörung der Fahrwegkapazitätsberechtigten zum Netzfahrplanentwurf.

Genehmigung

von Rahmenregelungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität an einen Fahrwegkapazitätsberechtigten mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren (§ 64 Abs 5 EisbG).

Genehmigung

von Engpasszuschlägen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Benützung überlasteter Strecken einhebt (§ 65e Abs 4 EisbG).

Entscheidungen

über die Gewährung von Erleichterungen hinsichtlich jener Verpflichtungen, die sich aus den Bestimmungen über die Regulierung des Schienengüterverkehrsmarktes ergeben. Dazu zählt etwa eine Ausnahme von der Pflicht, Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) zu erstellen (§ 75a Abs 3 EisbG). Diese Erleichterungen können Eisenbahnunternehmen gewährt werden, deren Eisenbahninfrastruktur für die Erreichung von Güterterminals, Häfen, sonstigen Serviceeinrichtungen oder Anschlussbahnen benötigt wird. Die Erleichterungen sind insbesondere dann zu gewähren, wenn kein Dritter den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur begeht.

Schlichtungsstelle

bei Streitigkeiten betreffend einen freiwillig eingeräumten Zugang gemäß § 75b EisbG. Gewährt ein Eisenbahnunternehmen einem anderen den Zugang zu seinen Eisenbahnanlagen freiwillig, ohne dass eine entsprechende Verpflichtung besteht, so muss über diesen Zugang ein schriftlicher Vertrag abgeschlossen werden. In diesem Vertrag kann vereinbart werden, dass das zugangsberechtigte Eisenbahnunternehmen im Fall einer Beschwerde die Schienen-Control Kommission als Schlichtungsstelle anrufen kann.

Gänzliche oder teilweise Unwirksamkeitserklärung

von Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Fahrgästen gegenüber anwendet. Beförderungsbedingungen können für unwirksam erklärt werden, wenn sie gegen bundesrechtliche, unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften verstößen (§ 78b EisbG).

Verbindlicherklärung

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

Die Schienen-Control Kommission folgt in ihren Verfahren einer Geschäftsordnung, die sie sich gemäß EisbG selbst gibt. Darüber hinaus wendet sie im behördlichen Verfahren das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG), im Strafverfahren das Verwaltungsstrafgesetz und im Vollstreckungsverfahren das Verwaltungsvollstreckungsgesetz an (§ 84 Abs 1 EisbG). In der Praxis nehmen an den Sitzungen neben den Mitgliedern zumeist auch die Ersatzmitglieder teil, um einen optimalen Informationsstand und damit Kontinuität für den Vertretungsfall sicherzustellen.

DIE ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION IN DER PRAXIS

Im Jahr 2017 hielt die Schienen-Control Kommission zehn Sitzungen sowie eine zweitägige Klausur ab. Auf der Tagesordnung der Sitzungen der Schienen-Control Kommission standen primär die aufgrund einer Beschwerde oder von Amts wegen geführten Verfahren. Darüber hinaus wurden aber auch alle jene Unterlagen behandelt, welche die Schienen-Control GmbH von den Bahnen im Rahmen der sogenannten Meldepflichten erhielt. Das waren insbesondere SNNB und Infrastruktur-Nutzungsverträge. Im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung gemäß § 74 EisbG wurden diese Unterlagen seitens der Schienen-Control Kommission von Amts wegen auf Diskriminierungspotenziale oder sonstige aus regulierungsrechtlicher Sicht unzulässige Komponenten geprüft.

Ferner brachte die Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH in ihrem Bericht wettbewerbsrelevante und insbesondere diskriminierende Sachverhalte vor, die sich aus der Marktbeobachtung oder aus informellen Kontakten der Schienen-Control GmbH mit Marktteilnehmern ergaben. Je nach Sachverhalt entschied die Schienen-Control Kommission darüber, ob ein Anlass für die Einleitung eines Wettbewerbsüberwachungsverfahrens bestand. In der Praxis beginnt die Schienen-Control Kommission ihr Ermittlungsverfahren meist mit einem einfachen Schreiben an das betroffene Unternehmen. Häufig reagieren die Unternehmen kooperativ, etwa indem sie beanstandete Bestimmungen aus den SNNB entfernen, sodass es nicht nötig ist, mittels Bescheid vorzugehen.

Schienen-Control GmbH

Die Schienen-Control GmbH 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, und andererseits ist sie gesetzliche Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle. Am 28. Mai 2015 trat das Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz (PFAG)¹ in Kraft. Damit löste die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte – kurz apf genannt – die Schlichtungsstelle der Schienen-Control, die bis dahin Beschwerden im Bahnbereich behandelte, ab. Die apf wurde als Abteilung bei der Schienen-Control angesiedelt und um den Bus-, Schiffs- und Flugverkehr erweitert. Durch die Zentralisierung aller vier Verkehrsbereiche unter einem Dach werden die vorhandenen Ressourcen und Erfahrungen effizient genutzt und Synergien erzielt.

HAUPTAUFGABE REGULIERUNG

Als Geschäftsstelle der Schienen-Control Kommission unterstützt die Schienen-Control GmbH die Regulierungsbehörde bei der Kontrolle des Wettbewerbs und trägt wesentlich dazu bei, dass es zu raschen und fairen Entscheidungen bei formellen Konflikten kommt. Sie sorgt dafür, dass alle Eisenbahnunternehmen freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen haben, indem sie die laufenden Entwicklungen überwacht. Damit erfüllt sie ihre Hauptaufgabe, gemeinsam mit der Schienen-Control Kommission, einen funktionierenden, lebendigen und liberalisierten Schienenverkehrsmarkt sicherzustellen.

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

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

¹ Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte erlassen wird und das Eisenbahngesetz 1957, das Kraftfahrliniengesetz, das Luftfahrtgesetz, das Schiffahrtsgesetz und das Verbraucherbehörden-Kooperationsgesetz geändert werden (Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz – PFAG), BGBl I 2015/61.

AUFGABE ALS UNABHÄNGIGE SCHLICHTUNGS- UND DURCHSETZUNGSSTELLE

Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) ist die gesetzliche Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für den Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr.

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

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

Mit 9. Jänner 2016 wurde die apf notifizierte Stelle zur alternativen Streitbeilegung (AS-Stelle) gemäß Alternative-Streitbeilegung-Gesetz (AStG)². Sie ist damit eine von acht AS-Stellen, die in Österreich tätig sind.

Ein kompetentes Team an Expertinnen und Experten nimmt die umfangreichen Aufgaben effizient wahr. Zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrags gliedert sich die Schienen-Control in folgende acht Fachbereiche:

- Marktbeobachtung
- Netzzugang
- Recht
- Entgeltkontrolle
- Internationale Angelegenheiten
- Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte:
 - Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für den Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr
- Unternehmenskommunikation und Public Affairs
- Finanzen und Controlling

² Gemäß § 4 Abs 1 iVm § 25 AStG.

Marktentwicklung

- Die Marktentwicklung zeigt beim Schienengüterverkehr eine deutliche Aufwärtsentwicklung und beim Schienenpersonenverkehr zumindest einen leichten Zuwachs.
- Bei der Sicherungstechnik, in der Fahrplanqualität und bei Trassenengpässen erkennen die Unternehmen im Rahmen der Umfrage der Schienen-Control die größten Verbesserungen.
- Die Erhebung der Umsatzzahlen bei den österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen ergibt: Die Erlöse im Personenverkehr steigen weiter an, jene im Güterverkehr sind leicht rückläufig.
- Bei der ÖBB-PV erzielen Fahrgäste vier Wochen vor Fahrtantritt beim Ticketkauf die größte Ersparnis; die WESTbahn-Preise sind zu allen Abfragezeitpunkten der Preiserhebung im Vorjahresvergleich günstiger.
- Das dichte Bahnnetz in Österreich ist für die Bevölkerung und für den Wirtschaftsstandort von Vorteil.

Marktentwicklung 2017

Wie in den vergangenen Jahren führte die Schienen-Control die jährliche Markterhebung erneut in Zusammenarbeit mit der Statistik Austria durch. Die nachstehenden Ausführungen beruhen auf dieser Erhebung sowie auf ergänzenden Unterlagen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Die positive Konjunkturentwicklung des Jahres 2016 hat sich 2017 fortgesetzt und weiter verstärkt. Das Bruttoinlandsprodukt wuchs real um 2,9 Prozent (2016: 1,5 Prozent). Dazu trugen vor allem die Exporte (+ 5,7 Prozent) und die Importe (+ 5,4 Prozent) bei, wobei sich das Wachstum im 4. Quartal noch beschleunigte. Die Zuwächse im Außenhandel unterstützten ein Wachstum im Schienengüterverkehr, neben dem Import und Export war auch der Transitverkehr daran beteiligt.

WETTBEWERBSENTWICKLUNG

Der Güterverkehrsmarkt in Österreich ist vollständig liberalisiert. Im Personenverkehrsmarkt herrscht im eigenwirtschaftlichen Bereich auf einigen Strecken Wettbewerb. Dieser umfasst den Fernverkehr auf den Strecken Wien Praterstern bzw. Wien Westbf.-Salzburg und Wien Hbf.-Breclav sowie den City Airport Train (CAT) zwischen Wien Mitte und dem Flughafen Wien. Neben der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) und dem CAT ist vor allem die WESTbahn im eigenwirtschaftlichen Personenverkehr tätig (Halbstundentakt Wien-Salzburg). Seit Dezember 2017 verkehren außerdem viermal pro Tag Fernzüge des tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmens Regiojet zwischen Prag und Wien. Diese werden in Österreich unter der Betriebsführung der Graz-Köflacher Bahn gefahren. Dazu kommen noch Charter- und Nostalgiefahrten, die von den Wiener Lokalbahnen (WLB), der Salzburger Lokalbahn (SLB) und in geringem Maß auch von der Metrans Railprofi Austria (RPA) und der Walser Eisenbahn (WEG) abgewickelt werden. Der gemeinwirtschaftliche Personenverkehr folgt dem Prinzip der Direktvergabe. Diese erfolgt an verschiedene Unternehmen, die untereinander nicht im Wettbewerb um Verkehrsdienstverträge stehen.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen in Österreich lag Ende 2017 wie im Vorjahr bei 63. Neu hinzugekommen ist die CD Cargo (tschechisches Güterverkehrsunternehmen), die seit Juni 2017 über eine Sicherheitsbescheinigung in Österreich verfügt. Andererseits lief die Sicherheitsbescheinigung der Magyar Magánvasút Zrt. (MMV) im September 2017 ab, sodass die Zahl der Unternehmen gleich geblieben ist. Die Unternehmen gliederten sich mit Stand 31. Dezember 2017 in 45 Eisenbahnverkehrsunternehmen, sieben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und elf integrierte Eisenbahnunternehmen. Unter den 18 Unternehmen, die Infrastruktur betreiben, befinden sich acht Unternehmen mit nicht vernetzter Infrastruktur, einige davon sind rein touristische Bahnen. Bei den 45 Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügten vier zu Jahresende 2017 über keine Sicherheitsbescheinigung, zwei weitere Unternehmen hatten keinen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Zu den verbleibenden 39 Eisenbahnverkehrsunternehmen kommen noch drei integrierte Unternehmen, die Zugang zum ÖBB-Netz hatten. Insgesamt waren Ende 2017 somit 42 Unternehmen berechtigt, Züge im ÖBB-Netz zu führen.

Diese 42 Unternehmen gliedern sich wie folgt: Vier Unternehmen gehören zum ÖBB-Konzern, sind also österreichische Incumbents. Neun weitere sind entweder ausländische Incumbents oder mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) direkt oder indirekt in deren Eigentum. Im Privateigentum (50 Prozent oder mehr) stehen 19 Unternehmen, die restlichen zehn befinden sich im öffentlichen Eigentum (mehr als 50 Prozent). Sechs Unternehmen betreiben ausschließlich Personenverkehr, 27 nur Güterverkehr und neun sind in beiden Marktsegmenten tätig.

Von den insgesamt 63 Unternehmen in Österreich haben 49 ihren Sitz im Inland. Acht davon haben jedoch mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) ausländische Eigentümer. 14 Unternehmen sind im Ausland angesiedelt, wobei jedoch eines (Rail Cargo Hungaria) im Eigentum des österreichischen Incumbents Rail Cargo Austria (RCA) steht. Somit haben insgesamt

42 Unternehmen mehrheitlich (50 Prozent oder mehr) inländische Eigentümer (unabhängig vom Sitz des Unternehmens), das sind zwei Drittel.

Etliche ausländische Unternehmen sind in Österreich tätig, aber auch sieben österreichische Unternehmen weiteten ihre Aktivitäten in ausländische Märkte aus. Sie erwarben entweder ausländische Sicherheitsbescheinigungen oder agierten mit entsprechenden Verkehrsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen von Tochter- bzw. Schwesterunternehmen. Die RCA ist solcherart in zehn EU-Mitgliedsstaaten tätig, die LTE Logistik und Transport (LTE) in sieben und die RTS Rail Transport Service (RTS) in fünf. Vier weitere Unternehmen sind in Deutschland aktiv (siehe Tabelle 1).

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

Tabelle 1: Tätigkeit von österreichischen Unternehmen in ausländischen Märkten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Eine detaillierte Auflistung der Marktteilnehmer inklusive Beschreibung und Zuordnung findet sich am Ende des Jahresberichts.

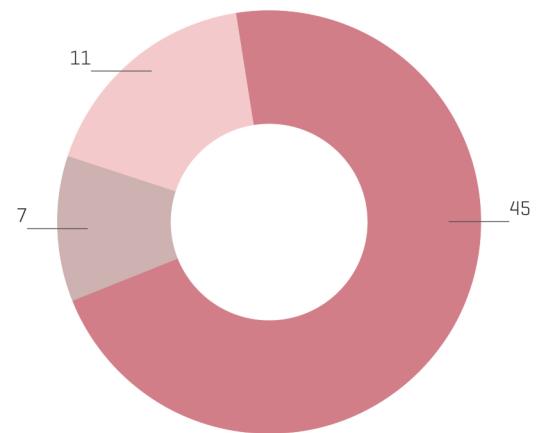


Abb. 1: Eisenbahnunternehmen in Österreich. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

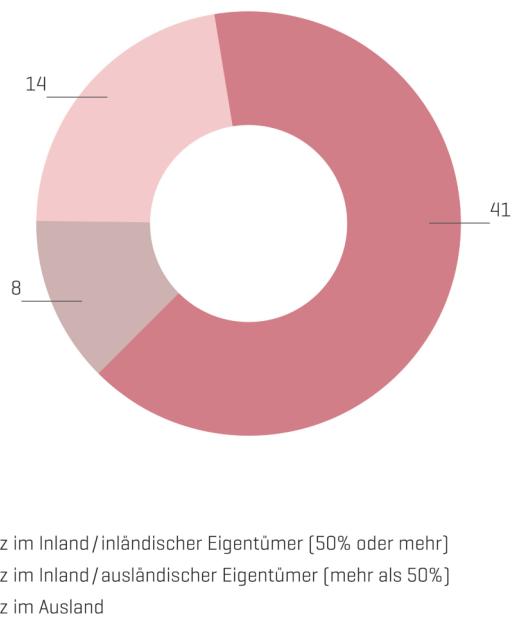


Abb. 2: Herkunft der Eisenbahnunternehmen in Österreich.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

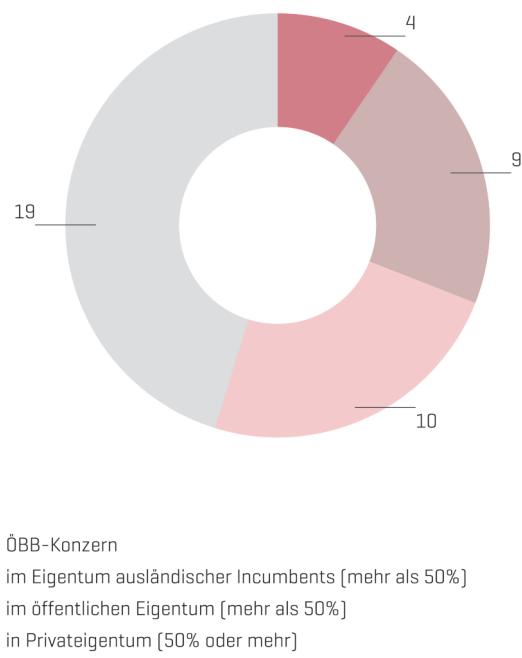


Abb. 3: Eigentümerschaft der 42 Eisenbahnunternehmen im ÖBB-Netz. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

VERKEHRSENTWICKLUNG IM ÖBB-NETZ

GESAMTBETRACHTUNG

Die gute wirtschaftliche Entwicklung fand auch in den Leistungsindikatoren des Eisenbahnverkehrs ihren Niederschlag. Bei den Bruttonnenkilometern wurde sogar der Wert des Jahres 2008 (bester Wert in den letzten zehn Jahren) übertroffen, bei den Zugkilometern wurde das Niveau von 2007 erreicht, nur 2008 wies einen höheren Wert auf. Gegenüber 2016 nahmen die Zugkilometer um 1,7 Prozent zu, die Bruttotonnenkilometer wuchsen um 2 Prozent. Das Infrastruktur-Benützungsentgelt (IBE) erhöhte sich absolut um 1,8 Prozent, inflationsbereinigt bezogen auf den „Harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI¹)“ sank es sogar um 0,5 Prozent.

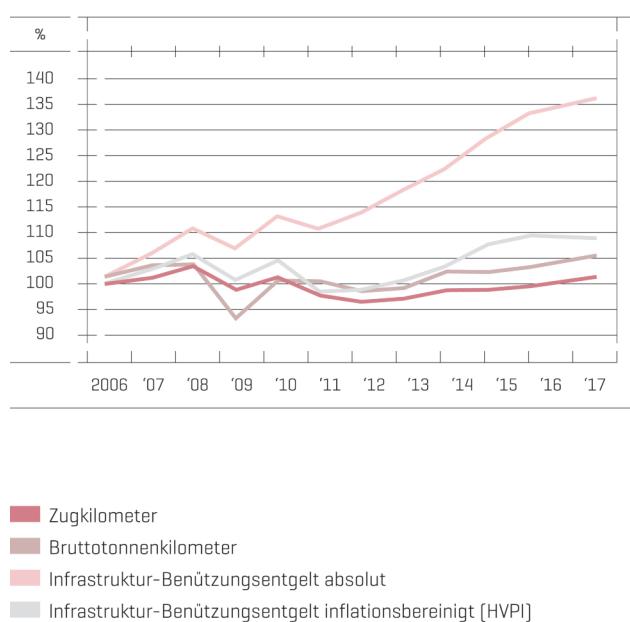


Abb. 4: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2017, Basis = 100 Prozent. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Jahr	IBE		
	in Mio.	in Mrd.	in Mio. €
2006	147,0	73,4	394,50
2007	148,6	75,9	417,80
2008	152,2	76,3	438,00
2009	145,4	68,8	421,80
2010	148,2	73,9	446,60
2011	143,5	73,9	436,50
2012	142,0	72,4	449,80
2013	142,8	73,0	467,00
2014	145,1	75,2	483,30
2015	145,4	75,1	508,60
2016	146,1	75,6	526,00
2017	148,6	77,1	535,60

Tabelle 2: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

¹ Der HVPI wurde gewählt, um auch eine internationale Vergleichbarkeit herstellen zu können.

Bezogen auf die Zuggattungen ist in Abbildung 5 zu erkennen, dass der Zuwachs bei den Bruttotonnenkilometern überwiegend dem Güterverkehr zuzuschreiben ist, bei den Personenzügen gab es nur geringfügige Zunahmen, die Dienstzüge blieben konstant.

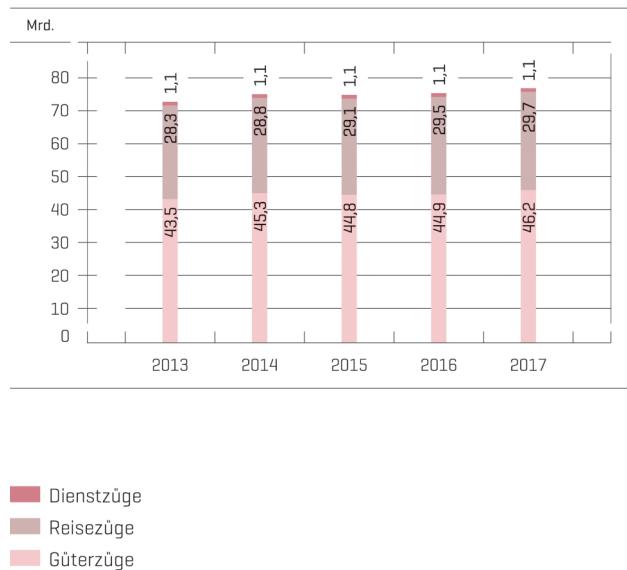


Abb. 5: Netznutzung [Bruttotonnenkilometer] im ÖBB-Netz 2013–2017.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Folgendes Bild ergibt sich bei der Auswertung der Zugkilometer (Abbildung 6): Zunahmen gab es vor allem im Personenverkehr; bei den Güter- und Dienstzügen waren die Zunahmen vergleichsweise gering.

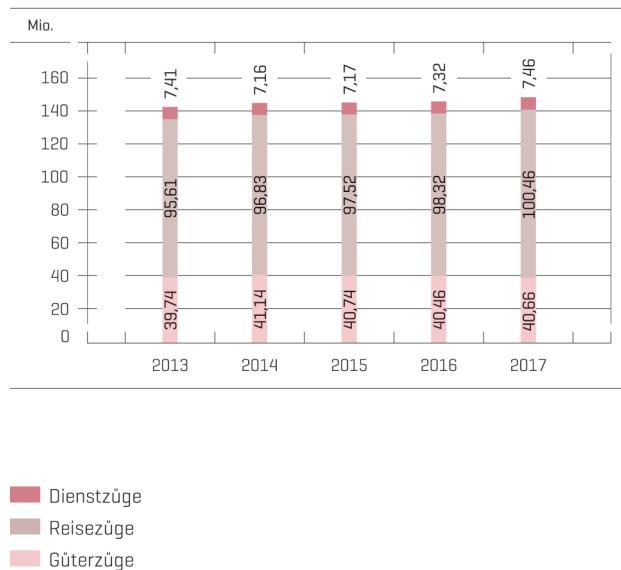


Abb. 6: Netznutzung [Zugkilometer] im ÖBB-Netz 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

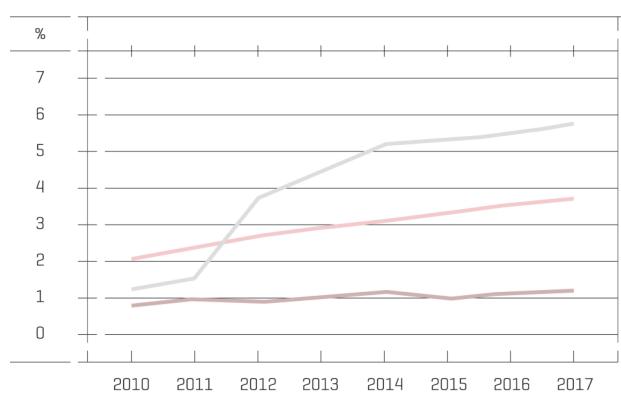
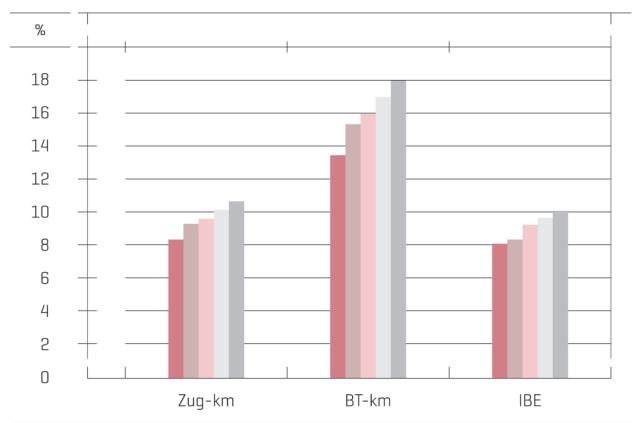


Abb. 7: Zugkilometer im ÖBB-Netz nach Art des EVU 2010–2017 (ohne ÖBB-Konzern). Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die Zugkilometer im ÖBB-Netz haben sich bei den einzelnen Unternehmensgruppen unterschiedlich entwickelt. Bei den ausländischen Incumbents blieb der Anteil nahezu konstant, wobei hier nur TX-Logistik (Trenitalia) eine größere Rolle spielt, die übrigen ausländischen Incumbents haben nur geringe Anteile. Die Bahnen im mehrheitlich öffentlichen Eigentum wie Lokomotion, Wiener Lokalbahnen Cargo (WLC), LTE und andere haben ihren Marktanteil seit 2010 stetig erhöht. Bei den mehrheitlich in Privateigentum stehenden Unternehmen ist die Entwicklung seit 2011 aber deutlich dynamischer gewesen. Hier ist vor allem der Markteintritt der WESTbahn für den starken Anstieg zwischen 2011 und 2012 verantwortlich.



Jahr	Zug-km	BT-km	IBE
	in %	in %	in %
2013	8,4	13,5	8,1
2014	9,4	15,4	8,4
2015	9,6	16,0	9,3
2016	10,2	17,1	9,7
2017	10,7	18,0	10,1

Tabelle 3: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns im ÖBB-Netz 2013–2017 [Güter- und Personenverkehr].

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abb. 8: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns im ÖBB-Netz 2013–2017 [Güter- und Personenverkehr].

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Aus Tabelle 3 und Abbildung 8 ist das stetige Wachstum der Anteile der Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns am Verkehr im ÖBB-Netz zu erkennen. Das spiegelt sich in allen drei Kenngrößen wider. Zu beachten ist, dass die Mitbewerber überwiegend im Güterverkehr tätig sind. Daher liegen deren Anteile am Gesamtverkehr deutlich unter deren Anteilen am Güterverkehr.

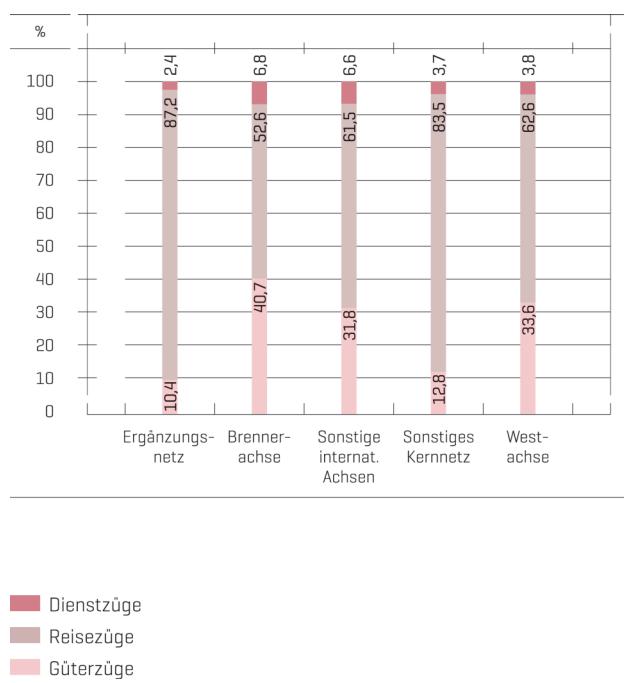


Abb. 9: Netznutzung nach Strecken- und Zugkategorien 2017 [Zugkilometer im ÖBB-Netz]; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Controll.

Im ÖBB-Netz werden folgende Streckenkategorien unterschieden:

Brennerachse

Kufstein-Innsbruck-Brenner

Westachse

Wien-Linz-Salzburg-Freilassing, Wels-Passau

Sonstige internationale Achsen

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

Sonstiges Kernnetz

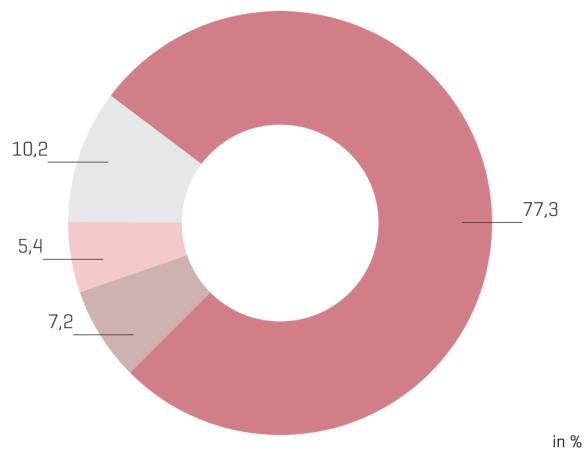
weitere Hauptstrecken

Ergänzungsnetz

Nebenbahnen

Die Netznutzung nach Zugkilometern, Zuggattungen und Streckenkategorien (Abbildung 9) zeigt, dass die Brennerachse den höchsten Güterverkehrsanteil hat. Dahinter folgen Westachse und Sonstige internationale Achsen. Der relativ hohe Anteil der Dienstzüge am Brenner und auf den Sonstigen internationalen Achsen erklärt sich durch den Einsatz von Schiebe- oder Vorspannlokomotiven auf den überwiegend gebirgigen Strecken. Diese kehren dann oft leer als Dienstzug zum Ausgangspunkt zurück. Auf der Westachse wird diese Betriebsform kaum angewendet.

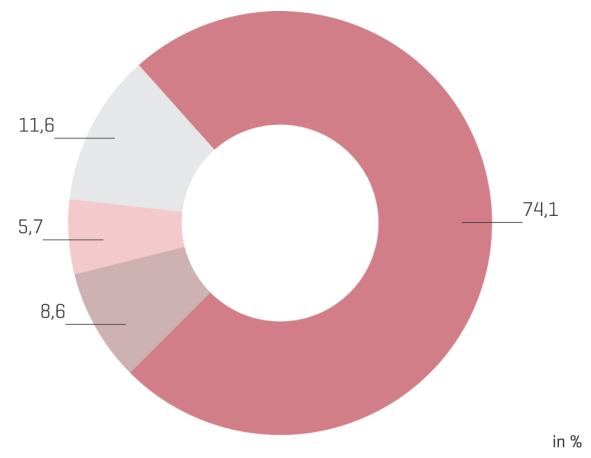
GÜTERVERKEHR



- ÖBB-Konzern
- im Eigentum ausländischer Incumbents [mehr als 50%]
- im öffentlichen Eigentum [mehr als 50%]
- in Privateigentum [50% oder mehr]

Abb. 10: Anteile an den Güterzugkilometern im ÖBB-Netz nach Art des EVU 2017, Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Güterverkehr im ÖBB-Netz lässt sich auf Basis der Indikatoren Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer analysieren. 77,3 Prozent der Zugkilometer werden vom ÖBB-Konzern (RCA) erbracht, weitere 7,2 Prozent von ausländischen Incumbents. Auf sonstige Mitbewerber im öffentlichen Eigentum entfallen 5,4 Prozent, auf solche im Privateigentum 10,2 Prozent.



- ÖBB-Konzern
- im Eigentum ausländischer Incumbents [mehr als 50%]
- im öffentlichen Eigentum [mehr als 50%]
- in Privateigentum [50% oder mehr]

Abb. 11: Anteile an den Bruttotonnenkilometern [Güterverkehr] im ÖBB-Netz nach Art des EVU 2017, Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Bei den Bruttotonnenkilometern hat der ÖBB-Konzern 74,1 Prozent Marktanteil, ausländische Incumbents immerhin 8,6 Prozent. 5,7 Prozent entfallen auf Mitbewerber, die mehrheitlich im öffentlichen Eigentum stehen. 11,6 Prozent der Bruttotonnenkilometer werden von Mitbewerbern mit überwiegend privaten Eigentümern erbracht. Die RCA fährt auch im Einzelwagenverkehr; die Flächenbedienung bringt zwar viele Zugkilometer, aber aufgrund der meist kurzen Züge verhältnismäßig weniger Bruttotonnenkilometer.

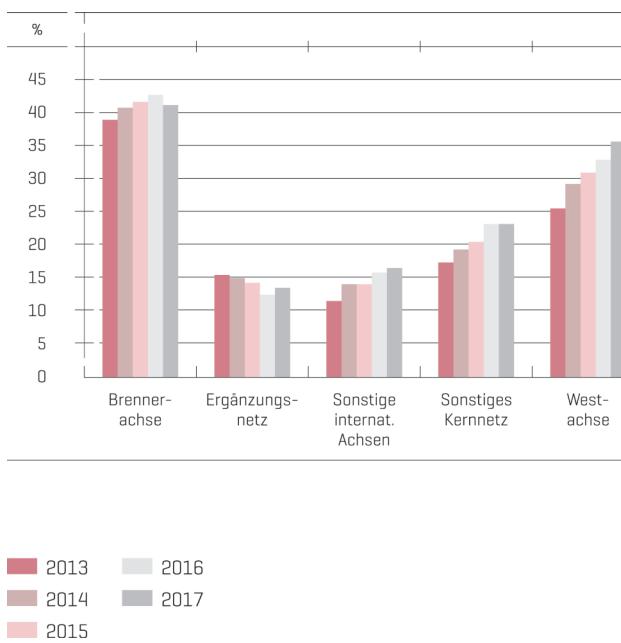


Abb. 12: Anteile der Mitbewerber an den Bruttotonnenkilometern im Güterverkehr nach Streckenkategorien 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Nach Streckenkategorien betrachtet, war die Entwicklung der Marktanteile der Mitbewerber unterschiedlich. Während fast alle Streckenkategorien Marktanteilszuwächse verzeichneten, waren die Marktanteile auf der Brennerachse rückläufig und im sonstigen Kernnetz gab es keine Veränderung. In absoluten Zahlen blieb das Aufkommen der Mitbewerber am Brenner zwischen 2016 und 2017 gleich. Die rückläufigen Marktanteile auf der Brennerachse sind möglicherweise auf die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels zurückzuführen, der Verkehr angezogen hat. Die Mitbewerber haben aber insgesamt auf der Brennerachse immer noch den höchsten Marktanteil, dahinter folgt die Westachse. Bei der RCA stieg das Aufkommen auf der Brennerachse hingegen an, Grund dafür ist die zeitweise Angebotssteigerung der Rollenden Landstraße im Frühjahr 2017.

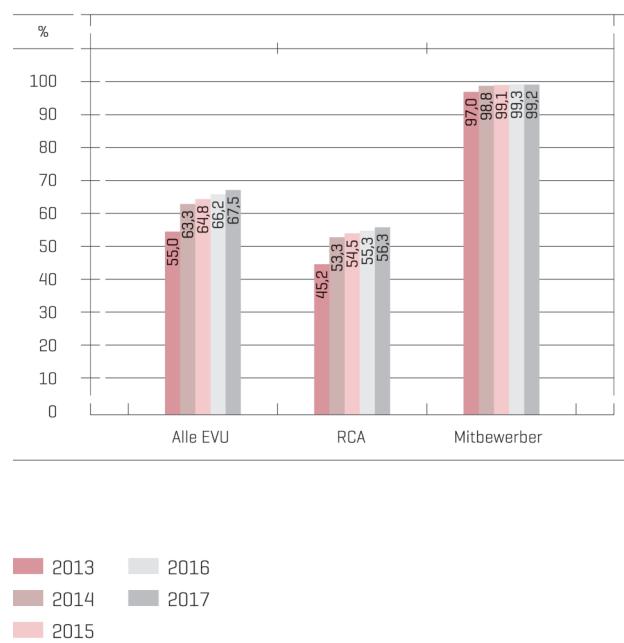


Abb. 13: Anteile des Ganzzugverkehrs in Bruttotonnenkilometern am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Trend zum Ganzzugverkehr war auch im Jahr 2017 ungebrochen, mehr als zwei Drittel des Gesamtverkehrs in Bruttotonnenkilometern entfiel 2017 auf Ganzzüge. Der sehr hohe Anteil bei den Mitbewerbern blieb nahezu konstant und die RCA steigerte den Anteil der Ganzzüge.

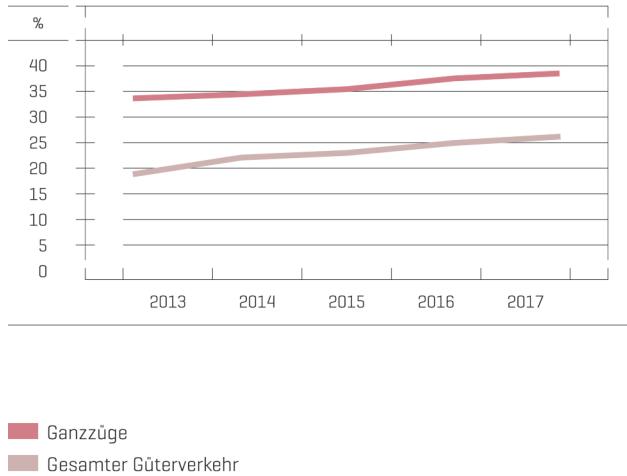


Abb. 14: Marktanteile der Mitbewerber [Bruttotonnenkilometer] im Güterverkehr 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Beim Marktsegment der Ganzzüge erreichten die Mitbewerber, bezogen auf Bruttotonnenkilometer, bereits rund 38 Prozent Marktanteil. Im gesamten Güterverkehr im ÖBB-Netz liegt der Wert hingegen nur bei rund 26 Prozent. Diese Unterschiede resultieren vor allem daraus, dass der Einzelwagenverkehr fast ausschließlich von der RCA erbracht wird, wogegen sich die Mitbewerber auf die Führung von Ganzzügen fokussieren.

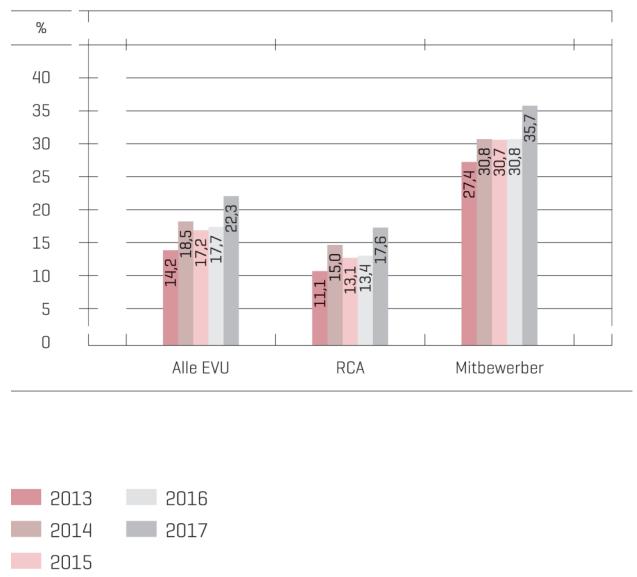


Abb. 15: Anteile des Ad-hoc-Verkehrs in Bruttotonnenkilometern am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Erheblich zugenommen hat der Anteil der kurzfristig bestellten oder abgeänderten Zugtrassen (Ad-hoc-Verkehre), der bereits knapp ein Viertel der gesamten Güterverkehrsleistung im ÖBB-Netz umfasst. Bei den Mitbewerbern macht dieses Segment gut ein Drittel der Verkehrsleistung aus, aber auch bei der RCA sind die Ad-hoc-Bestellungen deutlich mehr geworden. Es zeigt sich die zunehmende Volatilität des Schienengüterverkehrs, die auch in der geplanten Neukonzeption des Trassenbestellvorgangs Berücksichtigung finden soll.

VERKEHRSENTWICKLUNG IM GESAMTNETZ

GÜTERVERKEHR

Der Schienengüterverkehr verzeichnete 2017 eine deutliche Aufwärtsentwicklung, sowohl beim Aufkommen (Nettotonnen) als auch bei der Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer, Bruttotonnenkilometer).

Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
2013	111,1	21,157	42,462
2014	113,3	22,462	44,369
2015	112,8	22,564	43,997
2016	114,9	22,812	44,770
2017	118,8	23,494	45,973

Tabelle 4: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

Jahr	NT	NT-km	BT-km
	in %	in %	in %
2013	24,9	19,3	17,2
2014	26,2	21,4	20,4
2015	27,0	23,6	21,4
2016	29,1	26,1	24,6
2017	30,2	26,9	25,5

Tabelle 5: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

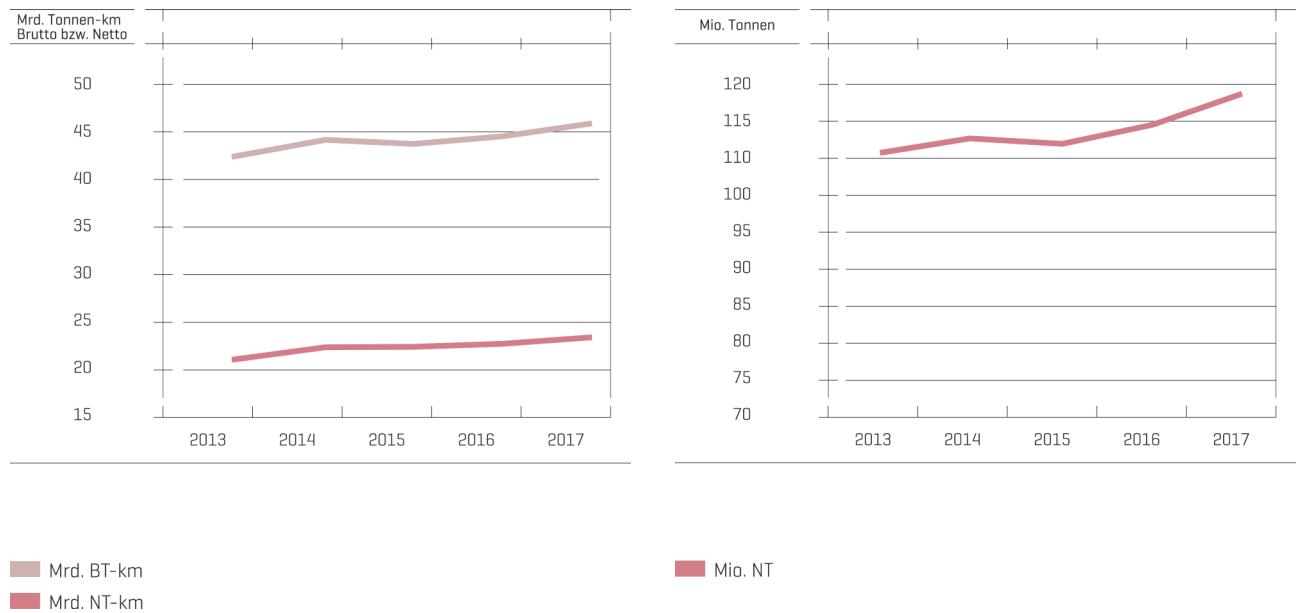


Abb. 16: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

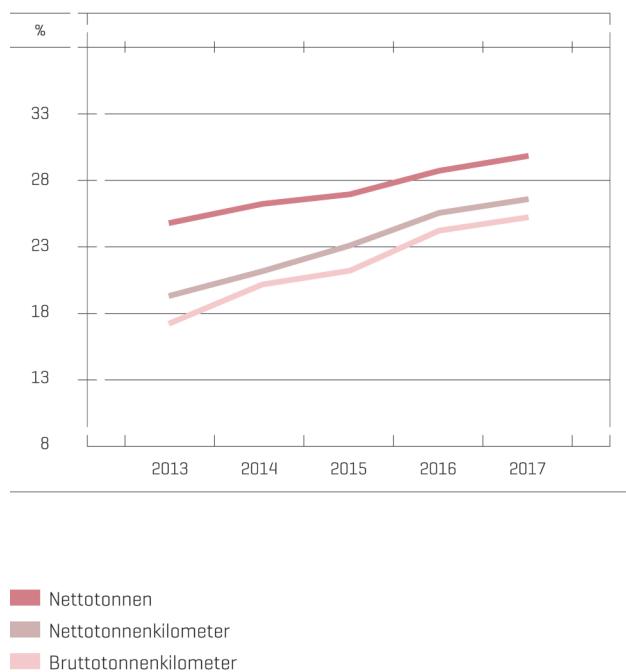


Abb. 17: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2013–2017.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die Mitbewerber konnten ihren Marktanteil bei allen drei Indikatoren (Nettotonnen, Nettotonnenkilometer und Bruttotonnenkilometer) weiter steigern. Fünf Unternehmen haben Marktanteile von 2,5 Prozent und mehr, die anderen Unternehmen liegen bei Anteilen von weniger als 1,6 Prozent. In Abbildung 18 sind nur Unternehmen mit mindestens 0,2 Prozent Marktanteil abgebildet. Die Werte für MMV und MMV-Rail Austria wurden zusammengefasst.

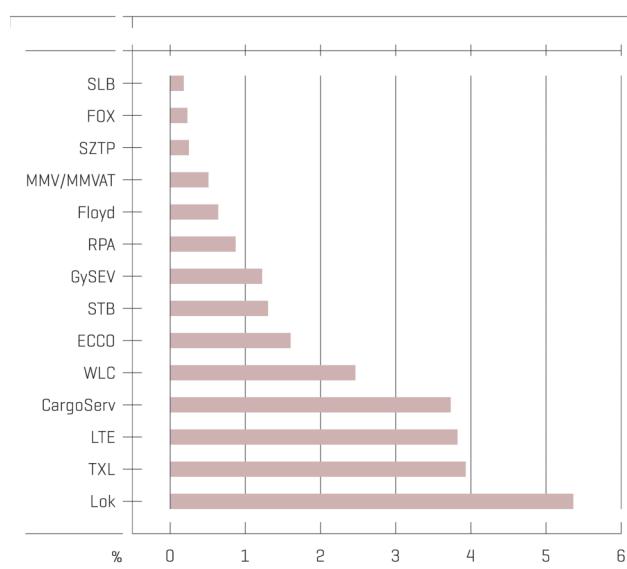
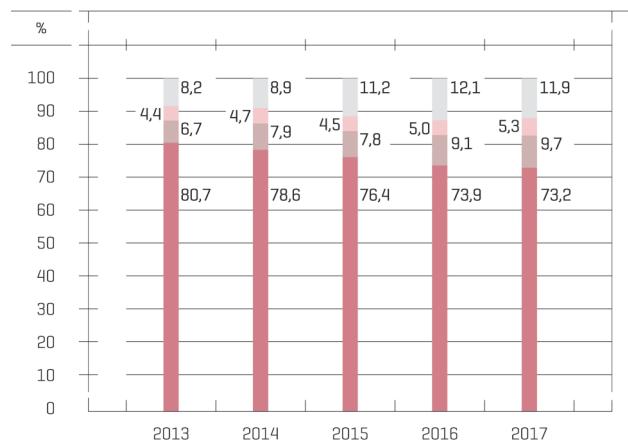


Abb. 18: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2017 [Nettotonnenkilometer]. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Bezugnehmend auf die Eigentümerschaft der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen ergibt sich für die Marktanteile (Nettotonnenkilometer) das in Abbildung 19 dargestellte Bild. Der Marktanteil der im öffentlichen Eigentum stehenden Unternehmen hat sich seit 2013 geringfügig erhöht und betrug 5,3 Prozent für das Jahr 2017. Bei den in Privateigentum stehenden Unternehmen ist der Anteil seit 2013 von 8,2 auf 11,9 Prozent gestiegen, mit einem leichten Rückgang von 2016 auf 2017. Der Anteil der ausländischen Incumbents hat sich seit 2013 stetig von 6,7 auf 9,7 Prozent gesteigert.



█ ÖBB-Konzern
█ im Eigentum ausländischer Incumbents [mehr als 50%]
█ im öffentlichen Eigentum [mehr als 50%]
█ in Privateigentum [50% oder mehr]

Abb. 19: Entwicklung der Marktanteile nach Unternehmensgruppen im Güterverkehr 2013–2017 [Nettotonnenkilometer]; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im Rahmen der Markterhebung wurde auch der Indikator „Kooperationen mit ausländischen Partnern“ für 2017 wieder ausgewertet. Bei grenzüberschreitenden Transporten übergeben österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen Züge teilweise an der Grenze an ausländische Kooperationspartner. Die Anzahl der Kooperationspartner ist von 2016 auf 2017 sehr stark gestiegen, womit sich immer vielfältigere Geschäftsbe-

ziehungen ergeben. 2016 wurde mit 72 Eisenbahnunternehmen im Ausland grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr abgewickelt, 2017 waren es bereits 111. In dieser Zahl sind auch Tochter- und Schwestergesellschaften enthalten. Insgesamt wurden 70.261 Züge an ausländische Partner übergeben bzw. von diesen übernommen. Spitzenreiter bei der Anzahl der Auslandspartner ist die RCA mit 36 (2016: 31 Partner).

	Kooperationspartner im Ausland			Summe der übergebenen Züge 2017
	2014	2016	2017	
Deutschland	21	26	36	25.653
Italien	6	12	14	15.364
Schweiz	4	6	5	978
Slowakei	8	5	14	3.759
Slowenien	2	3	5	12.686
Tschechien	9	8	18	6.923
Ungarn	11	12	19	4.898
Summe	61	72	111	70.261

Tabelle 6: Ausländische Kooperationspartner österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen 2014, 2016 und 2017 [Anzahl, Aufkommen].

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

PERSONENVERKEHR

Der Schienenpersonenverkehrsmarkt wuchs 2017 weniger stark als in den Vorjahren. Die Anzahl der Reisenden und die zurückgelegten Personenkilometer stiegen um 0,6 Prozent. Grund für das geringe Wachstum ist wohl, dass es gegenüber dem Vorjahr kaum Fahrplan- und Angebotsänderungen gab. Die durchschnittliche Fahrtweite veränderte sich gegenüber dem Vorjahr nicht. Das gilt sowohl für die ÖBB-PV als auch für deren Mitbewerber. Die Marktanteile bei der Anzahl der Reisenden und bei den Personenkilometern blieben von 2016 auf 2017 gleich. Bei den Zugkilometern ging der Anteil der Mitbewerber leicht zurück, da lediglich die ÖBB-PV ihr Angebot etwas ausweitete.

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer	Ø Fahrtweite
	in Mio.	in Mrd.	in Mio.	in km
2013	274,3	11,9	109,3	43,4
2014	278,3	12,1	110,1	43,5
2015	282,4	12,2	111,5	43,2
2016	288,8	12,6	112,1	43,6
2017	290,6	12,7	114,5	43,6

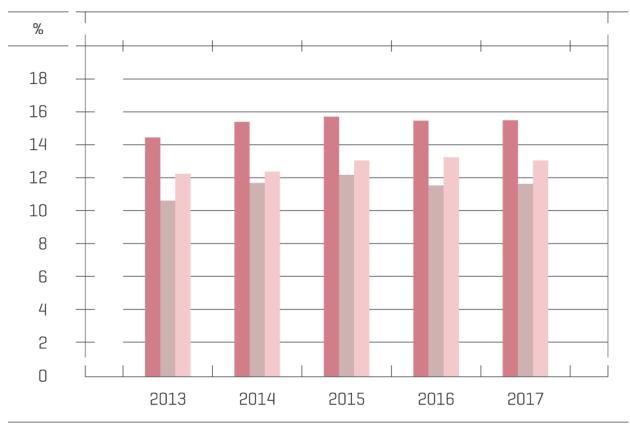
Tabelle 7: Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

	Summe	ÖBB-PV	Mitbewerber	Anteil Mitbewerber
Mio. Reisende	290,6	245,67	44,92	15,5%
Mrd. Personenkilometer	12,7	11,18	1,47	11,6%
Mio. Personenzugkilometer	114,5	99,62	14,93	13,0%

Tabelle 8: Personenverkehrsmarkt 2017 nach Unternehmensgruppen. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer
	in %	in %	in %
2013	14,5	10,7	12,3
2014	15,4	11,8	12,4
2015	15,7	12,2	13,0
2016	15,5	11,6	13,2
2017	15,5	11,6	13,0

Tabelle 9: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.



█ Reisende
█ Personenkilometer
█ Personenzugkilometer

Abb. 20: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2013–2017.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

ÖBB-Personenverkehr

Im Jahr 2017 beförderte die ÖBB-PV 246 Mio. Fahrgäste, 2016 waren es 244 Mio. (Abbildung 21). Gegenüber dem Jahr 2016 stieg die Zahl der Fahrgäste somit um 0,6 Prozent, der Zuwachs bei den Personenkilometern betrug 0,5 Prozent. Die durchschnittliche Fahrtweite verringerte sich geringfügig von 45,57 Kilometer auf 45,52 Kilometer.

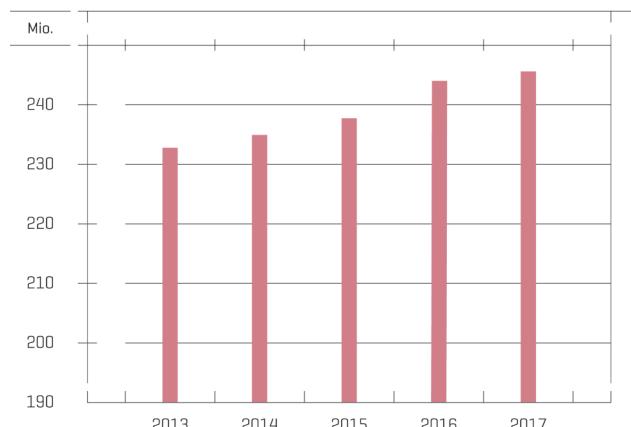


Abb. 21: Anzahl der beförderten Personen der ÖBB-PV in Millionen 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

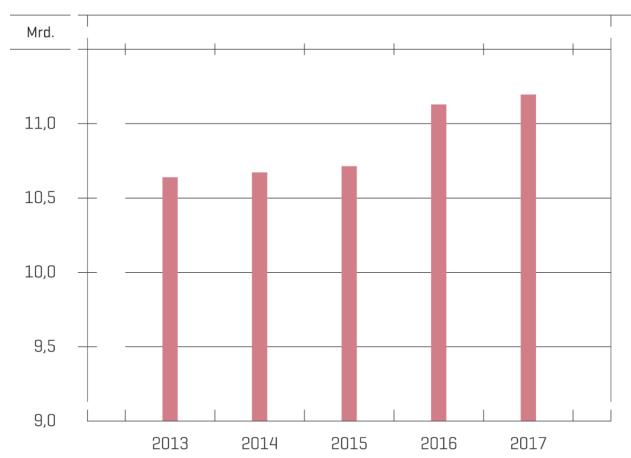


Abb. 22: Anzahl der Personenkilometer der ÖBB-PV in Milliarden 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Weitere Eisenbahnunternehmen

Die Fahrgastzahlen stiegen auch bei der Mehrheit der Mitbewerber im Jahr 2017, bei manchen Unternehmen wurden allerdings Rückgänge verzeichnet. Die Fahrgastzahlen der WESTbahn werden aus Wettbewerbsgründen nicht veröffentlicht.

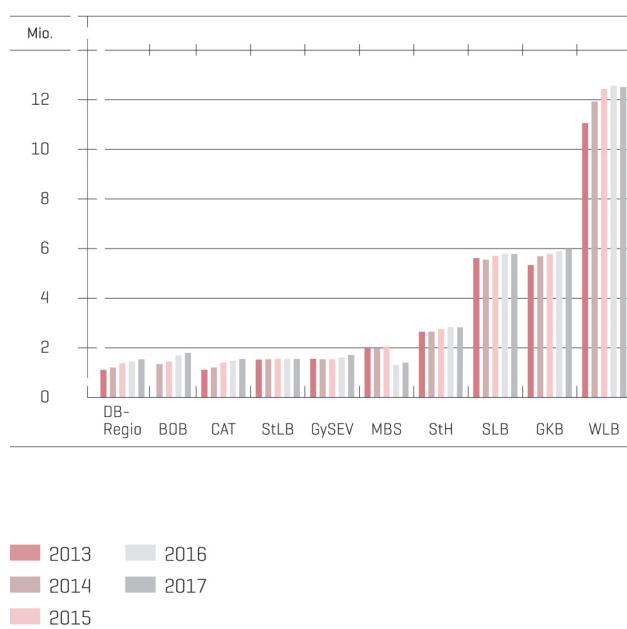


Abb. 23: Anzahl der beförderten Personen der vernetzten Personenverkehrsunternehmen DB-Regio, BOB, CAT, StLB, GySEV [einschließlich Neusiedler Seebahn], MBS, StH, SLB, GKB und WLB in Millionen in den Jahren 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

Im Fernverkehr beförderte die ÖBB-PV 36,4 Millionen Reisende (2016: 35,2 Millionen), das entspricht einer Zunahme von 3,6 Prozent. Die Aufteilung der Fahrgastzahlen zwischen Nah- und Regionalverkehr sowie Fernverkehr veränderte sich gegenüber 2016 ein wenig, der Anteil des Fernverkehrs beträgt nunmehr 14,8 Prozent (2016: 14,4 Prozent). Der Zuwachs im Fernverkehr ist vor allem auf die Einführung des Stundentakts auf der Arlbergstrecke und die Verdichtung der Railjet-Verbindungen zum Flughafen Wien zurückzuführen.

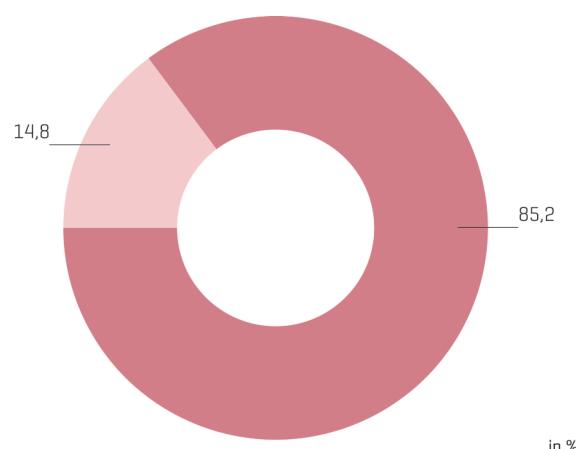


Abb. 24: Anteil der beförderten Personen im Nah- und Regionalverkehr sowie im Fernverkehr der ÖBB-PV in Prozent im Jahr 2017 [Auswertung nach Zugkategorien]. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

Der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse der ÖBB-PV erhöhte sich auch 2017 leicht und beträgt nunmehr 1,7 Prozent (2016: 1,6 Prozent). Bei der WESTbahn blieb der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse mit 2,9 Prozent gleich. Auch mit der BOB reisten unverändert 1,1 Prozent der Reisenden in der 1. Klasse. Der CAT bietet nur 1. Klasse-Sitzplätze an. Die anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügen lediglich über Sitzplätze in der 2. Klasse, da sie fast ausschließlich im Nahverkehr tätig sind.

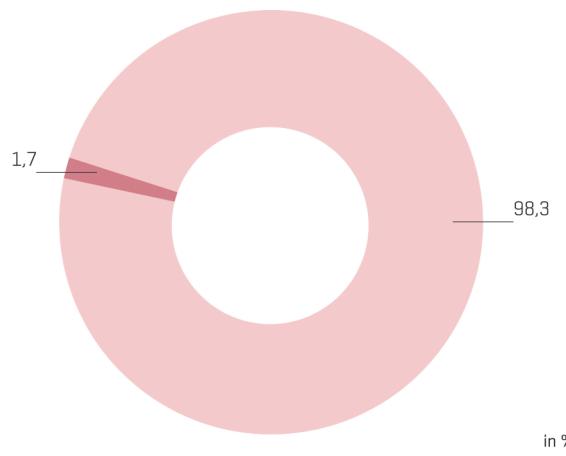


Abb. 25: Anteil der beförderten Personen der ÖBB-PV in der 1. und 2. Klasse in Prozent im Jahr 2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

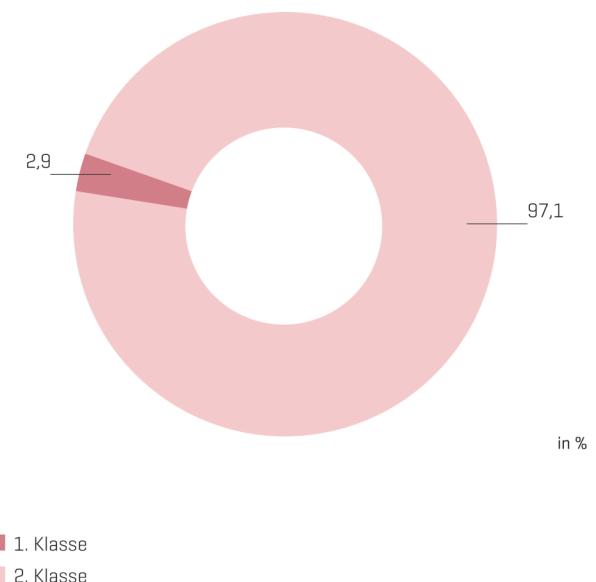


Abb. 26: Anteil der beförderten Personen der WESTbahn in der 1. und 2. Klasse in Prozent im Jahr 2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.



Abb. 27: Anteil der beförderten Personen der BOB in der 1. und 2. Klasse in Prozent im Jahr 2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Qualitative Marktbeurteilung 2017

Seit dem Jahr 2006 führt die Schienen-Control gemäß § 26 Eisenbahngesetz eine umfassende Umfrage bei den Eisenbahnunternehmen durch. Die Fragen dienen dazu, aus der subjektiven Sicht der Marktteilnehmer ein Bild über die Problemfelder des Marktes zu erhalten. Im Berichtsjahr 2017 wurden die Fragen von knapp 85 Prozent der Unternehmen beantwortet. Wie in den Vorjahren umfasste der Fragebogen 41 Einflussfaktoren, die in sieben Gruppen gegliedert sind.

Die Fragestellung an die Eisenbahnunternehmen lautete: „In welchem Ausmaß werden Neuverkehre durch folgende Punkte negativ beeinflusst? Bewerten Sie nach Schulnotensystem (1 kein negativer Einfluss, 5 großer negativer Einfluss)“. Die Fragestellungen der Vorjahre wurden auch im Jahr 2017 beibehalten, damit ein Vergleich möglich ist. In Tabelle 1 werden die Ergebnisse seit dem Jahr 2010 dargestellt.

Netzzugang	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Trassenvergabe	1,60	1,54	1,62	1,62	1,83	1,88	1,91	1,72
Letzte Meile [Bedienung Anschlussbahn]	3,00	2,85	2,83	2,86	2,76	2,70	2,74	2,96
Zugang zu Serviceeinrichtungen			2,15	2,35	2,22	2,04	2,18	2,07
Engpass bei Trassen	2,25	2,38	2,25	2,23	2,35	2,36	2,45	2,19
Grenzübertritt	1,94	2,19	2,37	1,87	2,14	2,18	2,15	2,37
Betriebliche Auflagen	2,47	2,43	2,37	2,44	2,61	2,56	2,55	2,52
Verschub	2,40	2,33	2,32	2,32	2,39	2,25	2,15	2,19
Unternehmensfaktoren	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Mangel an [Risiko-]Kapital	2,21	2,35	2,31	2,16	2,14	2,30	2,42	2,26
Konkurrenz durch andere Eisenbahnunternehmen	2,40	2,54	2,69	2,60	2,64	2,83	2,65	2,58
Konkurrenz durch andere Verkehrsträger	3,60	3,71	3,62	3,44	3,59	3,74	3,40	3,42
Unternehmensgründung EIU/EVU	1,89	1,68	1,82	1,90	1,79	2,00	1,80	2,00
Fahrplanqualität	2,05	2,29	2,27	2,24	2,36	2,13	2,05	1,78
Netzzustand	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ausbau	2,50	2,52	2,30	2,16	2,09	2,15	2,00	1,89
Erhaltung	2,95	2,74	2,56	2,60	2,39	2,54	2,36	2,14
Umleitungen	2,89	3,04	2,85	2,71	2,77	2,83	2,71	2,50
Sicherungstechnik	1,80	2,17	2,41	2,13	2,09	2,33	2,19	2,00
Betriebsqualität	2,42	2,39	2,22	2,28	2,30	2,42	2,18	2,15

Personal	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Verfügbarkeit	2,45	2,79	2,86	2,88	2,83	2,92	2,82	2,96
Schulungseinrichtungen	2,10	2,00	1,93	2,12	2,13	1,76	1,73	1,85
Soziale Normen	2,00	2,17	2,29	2,27	2,43	2,44	2,18	2,04
Behördliche Auflagen	2,80	2,79	2,93	3,12	3,09	2,96	2,86	2,93
Sprache	1,84	2,04	1,89	1,85	1,78	1,88	1,91	1,96
<hr/>								
Verfügbarkeit, Kosten, Betriebsmittel	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Triebfahrzeuge	2,88	3,00	2,64	3,12	3,00	3,08	2,86	2,92
Waggons	2,74	3,18	2,89	2,96	2,86	2,86	2,56	2,55
Dienstleistung	2,26	2,26	2,21	2,44	2,29	2,40	2,26	2,46
Energie	1,95	2,08	1,96	2,00	2,00	2,13	1,95	1,75
Struktur der Trassengebühr		2,38	2,23	2,31	2,13	2,32	2,41	2,50
Höhe der Trassengebühr GV		2,68	2,83	2,65	2,68	2,68	2,61	2,60
Höhe der Trassengebühr PV		3,13	2,94	3,00	2,74	3,00	2,79	2,57
<hr/>								
Behörden	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Zulassung Fahrzeuge	3,00	2,95	2,92	2,88	2,83	2,88	2,60	2,46
Technische Vorschriften	2,59	2,83	2,78	2,80	2,83	2,76	2,62	2,41
Betriebliche Normen	2,29	2,50	2,36	2,38	2,52	2,50	2,36	2,36
Genehmigungen, Konzessionswesen, SIBE	3,06	2,52	2,27	2,38	2,09	2,23	2,32	2,32
Sicherheitsbescheinigung neu	2,65	2,80	2,42	2,38	2,26	2,38	2,41	2,50
Unterschiede in der Umsetzung i. d. EU-Ländern	3,40	3,11	3,09	3,13	3,32	3,64	3,25	3,31
Lokführerschein	2,00	2,15	2,46	2,58	2,74	2,48	2,05	2,15
Fahrzeugregister neu	1,87	2,20	2,24	2,04	2,17	2,04	2,00	2,00
<hr/>								
Neue Technologien [verpflichtend]	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kommunikation [z. B. GSMR]	2,59	2,39	2,22	2,04	2,00	2,20	2,19	2,14
Sicherungstechnik [ETCS]	3,06	3,09	3,58	3,50	3,45	3,33	3,05	2,65
Umsetzung TSI	2,95	2,95	3,04	2,88	2,78	2,83	2,57	2,43
Landesspezifische Ausnahmen bei den TSI	2,75	2,90	2,75	2,73	2,82	2,86	2,58	2,50

Tabelle 1: Qualitative Einflussfaktoren. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abbildung 1 zeigt die fünf Einflussfaktoren mit den besten Benotungen. Die Trassenvergabe verbesserte sich von Platz 4 (Note 1,91) im Jahr 2016 auf Platz 1 (Note 1,72) im Jahr 2017. Dahinter folgen Energie – hier spielten offenbar die gesunkenen Strompreise eine Rolle – sowie Fahrplanqualität, Schulungseinrichtungen und Streckenausbau.

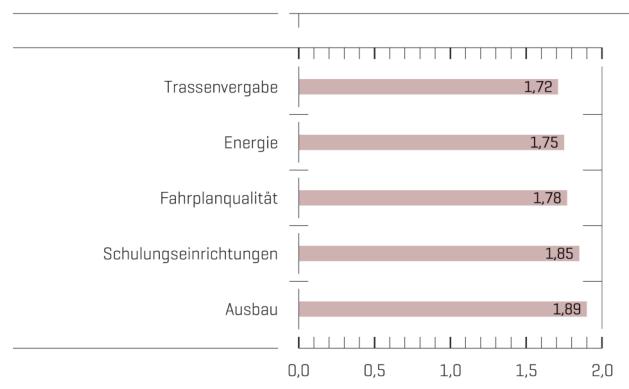


Abb. 1: Die Top 5 der positiv bewerteten Einflussfaktoren.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

In Abbildung 2 sind die am stärksten negativ beurteilten Einflussfaktoren dargestellt. Die „Konkurrenz durch andere Verkehrsträger“ wurde wie schon im Vorjahr am schlechtesten bewertet. 2017 kommen auf den beiden nachfolgenden Plätzen „Unterschiede in der Umsetzung in den einzelnen EU-Ländern“ und „Verfügbarkeit von Personal“, anschließend die „Letzte Meile“ und „Behördliche Auflagen“.

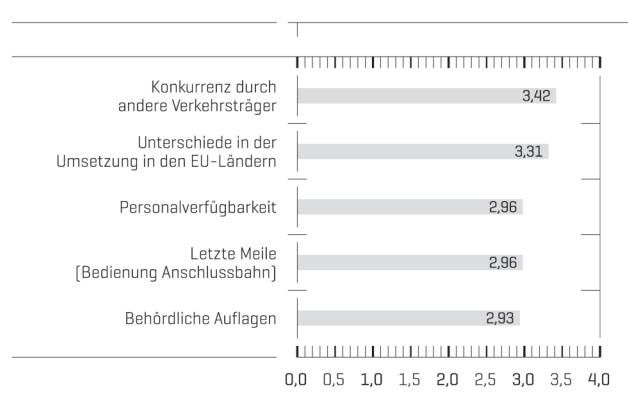
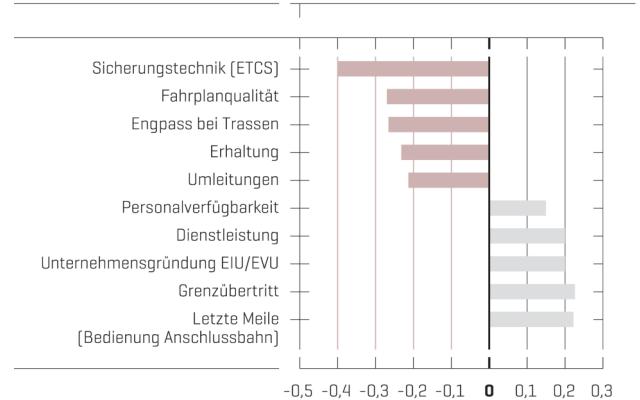


Abb. 2: Die Top 5 der negativ bewerteten Einflussfaktoren.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im Vergleich zwischen 2016 und 2017 verbesserte sich der Wert der Bestnote geringfügig von 1,73 auf 1,72. Die negativen Benotungen verschlechterten sich etwas. Der niedrigste Wert liegt nunmehr bei 3,42 (2016: 3,40).

Betrachtet man die stärksten Veränderungen in der Benotung (Abbildung 3), so ist zu erkennen, dass das Ausmaß der Verschlechterungen geringer ausfiel als das Ausmaß der Verbesserungen. Am stärksten verschlechterte sich die „Letzte Meile“, die größten Verbesserungen sahen die Unternehmen bei der „Sicherungstechnik (ETCS)“, in der „Fahrplanqualität“ und bei den „Trassenengpässen“.



■ Verbesserung ■ Verschlechterung

Abb. 3: Stärkste Veränderung der Bewertung von Einflussfaktoren gegenüber 2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Personal, Fahrzeuge und Erlöse

PERSONAL

Im Rahmen der jährlichen Marktbeobachtung erhebt die Schienen-Control verschiedene Kennzahlen direkt von den Bahnunternehmen. In diesem Zusammenhang wird unter anderem der Personalstand der Eisenbahnunternehmen erfasst, der ausschließlich dem Eisenbahnbetrieb zuzurechnen ist, und eine Unterteilung in die Bereiche „Absatz“ und „Infrastruktur“ vorgenommen. Aufgrund europarechtlicher Berichtsvorschriften wird die Anzahl der Triebfahrzeugführerinnen und -führer gesondert erhoben, sie sind aber auch im Bereich „Absatz“ enthalten. Beschäftigte wie Busfahrerinnen und Busfahrer, Werkstattpersonal, Overhead, Verkaufspersonal und Sicherheitspersonal bleiben unberücksichtigt. Ebenso sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von in Österreich tätigen ausländischen Eisenbahnunternehmen sowie im Ausland tätige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter österreichischer Eisenbahnunternehmen nicht einbezogen, da es nicht möglich ist, das im Ausland und das in Österreich tätige Personal gesondert auszuweisen.

Personalstand	2013	2014	2015	2016	2017
Infrastruktur	15.338	16.145	16.789	16.902	17.025
Absatz	11.857	11.627	11.639	11.506	12.231
davon Triebfahrzeugführer	4.546	4.457	4.596	4.476	4.995
Summe	27.195	27.772	28.428	28.408	29.256

Tabelle 1: Personalstand der österreichischen Eisenbahnunternehmen in den Bereichen Absatz und Infrastruktur 2013–2017.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im gesamten Eisenbahnsektor sind natürlich wesentlich mehr Personen beschäftigt. Im Jahr 2016 – neuere Zahlen sind nicht verfügbar – waren es insgesamt 66.594¹.

¹Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau, Jahresbericht 2016: krankenversicherte Personen ohne Angehörige und ohne Pensionistinnen und Pensionisten.

TRIEBFAHRZEUGE

Die Anzahl der Triebfahrzeuge nahm 2017 verglichen mit dem Vorjahr geringfügig zu. Dem Rückgang bei den Lokomotiven stand ein Zuwachs bei der Zahl der Triebwagen und Triebzüge gegenüber. Bei den Triebzügen ist der Zugang von zehn Fahrzeugen bei der Westbahn maßgeblich. Bei den Triebwagen wurde zwar die Lieferung der neuen Cityjet-Garnituren für die ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) fortgesetzt, gleichzeitig wurden jedoch auch ältere Triebwagen aus dem Fahrzeugbestand gestrichen. Daraus erklären sich der Rückgang bei den elektrischen Einsystemtriebwagen und der Zugang bei den elektrischen Mehrsystemtriebwagen. Fahrzeuge des DB Konzerns (DB Cargo und DB Regio) sowie der Bayerischen Oberlandbahn wurden nicht berücksichtigt, da eine Abgrenzung zu den in Österreich eingesetzten Fahrzeugen nicht möglich ist.

Triebfahrzeugstatistik	2013	2014	2015	2016	2017
Lokomotiven					
Diesellokomotiven	465	473	442	426	404
Dampflokomotiven	14	14	14	14	12
Hybridlokomotiven	-	-	-	-	5
Elektr. Einsystemwechselstromlokomotiven	474	476	449	432	430
Elektr. Einsystemgleichstromlokomotiven	17	17	17	16	16
Elektr. Mehrsystemlokomotiven [Wechsel- u./od. Gleichstrom]	433	434	453	454	467
Bestand der Lokomotiven	1.403	1.414	1.375	1.342	1.334
Triebwagen					
Dieseltriebwagen	226	225	210	212	205
Elektr. Einsystemtriebwagen	388	389	392	394	369
Elektr. Mehrsystemtriebwagen [Wechsel-, Gleichstrom]	54	52	55	95	155
Bestand der Triebwagen	668	666	657	701	729
Triebzüge [fest gekuppelte Garnituren]					
Elektr. Einsystemwechselstromtriebzüge	7	7	7	7	17
Elektr. Mehrsystemtriebzüge [Wechsel-, Gleichstrom]	51	51	51	60	60
Bestand der Triebzüge	58	58	58	67	77
Summe Triebfahrzeuge	2.129	2.138	2.090	2.110	2.140

Tabelle 2: Triebfahrzeugstatistik 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Triebfahrzeuge nach Spurweite	Normalspur	Schmalspur	Gesamt
Lokomotiven	1.292	42	1.334
Triebwagen	677	52	729
Triebzüge	77	0	77
Summe Triebfahrzeuge	2.046	94	2.140

Tabelle 3: Triebfahrzeuge nach Spurweite 2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

PERSONENWAGEN

Der Bestand an Personenwagen war 2017 deutlich geringer als im Vorjahr. Die ÖBB-PV strich nicht mehr benötigte Personenwagen aus dem Fahrzeugbestand. Bei den Schlafwagen wurden Ende 2016 neue Fahrzeuge beschafft und bis Frühjahr 2017 auch noch die älteren Fahrzeuge verwendet. Die rückläufige Zahl der Wagen schlägt sich des Weiteren in einer geringeren Anzahl an Sitzplätzen nieder. Dies gilt vor allem für Sitzplätze der 1. Klasse.

Personenwagen	2013	2014	2015	2016	2017
Personenwagen 1. Klasse	222	195	193	181	173
Personenwagen 2. Klasse	1.794	1.715	1.602	1.666	1.448
Speisewagen	93	81	81	90	86
Liegewagen	83	59	59	74	74
Schlafwagen	35	35	35	75	52
Sonstige	57	49	83	53	83
Gesamt	2.284	2.134	2.053	2.139	1.916

Tabelle 4: Bestand der Personenwagen inländischer Eisenbahnunternehmen nach Verwendungszweck 2013–2017.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Anzahl der Sitzplätze	2013	2014	2015	2016	2017
1. Klasse	13.114	13.366	12.352	12.475	8.899
2. Klasse	239.756	233.028	216.278	254.736	236.378
Gesamt	252.870	246.394	228.630	267.211	245.277

Tabelle 5: Anzahl der Sitzplätze in Personenwagen, Triebwagen und Triebzügen inländischer Eisenbahnunternehmen nach Klassen 2013–2017.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Fahrzeughalter Personenwagen	2013	2014	2015	2016	2017
Ausländische EVU	128	191	238	232	316
ÖBB-Konzern	2.260	2.236	2.045	1.995	1.930
Inländische EVU	44	57	77	79	92
Nostalgieveranstalter	136	145	176	185	211
Sonstige Halter	1	1	3	7	3
Summe	2.569	2.630	2.539	2.498	2.552

Tabelle 6: Entwicklung des Bestands in Österreich registrierter Personenwagen 2013–2017. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31.12.2017.

Interessant ist der Vergleich mit den Angaben des Fahrzeugregisters der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG). Dieses weist mehr Fahrzeuge aus, als von den österreichischen Eisenbahnunternehmen gemeldet wurden und zeigt einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Im Fahrzeugregister sind nämlich auch Fahrzeuge von Nostalgieveranstaltern und sonstigen Haltern (z. B. private Güterwageneinsteller, Industriebetriebe, Bahnbauunternehmen) verzeichnet, die über die Fragebögen der Schienen-Control nicht erreicht werden. Andererseits sind etwa die neu zugegangenen Schlafwagen der ÖBB-PV weiterhin in Deutschland registriert und scheinen daher im österreichischen Fahrzeugregister nicht auf.

GÜTERWAGEN

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

Bestand an Güterwagen	2013	2014	2015	2016	2017
<i>Gesamt</i>	20.108	19.763	19.380	18.902	18.595

Tabelle 7: Bestand an Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Bestand an Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen ist seit 2013 rückläufig, allerdings in geringerem Ausmaß als die Zahl der in Österreich registrierten Fahrzeuge. Der Trend, Güterwagen vermehrt im Ausland zu registrieren, setzte sich 2017 fort.

Der Bestand der im österreichischen Fahrzeugregister verzeichneten Güterwagen ist gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangen. Die Verringerung der Anzahl an Güterwagen der Rail Cargo Austria (RCA) wurde durch Zugänge bei anderen Wagenhaltern nahezu ausgeglichen. Im Jahr 2017 standen knapp 75 Prozent der in Österreich registrierten Güterwagen im Eigentum der RCA bzw. deren Tochterunternehmen. Die Fahrzeuge der Privatwageneinsteller umfassen mittlerweile mehr als 21 Prozent des in Österreich registrierten Bestands. Bei den fünf größten Privatwageneinstellern veränderte sich gegenüber dem Vorjahr nur wenig. Die französische NACCO SAS wurde durch die in der Schweiz ansässige Transwaggon-Gruppe von Platz 5 verdrängt, an der Spitze konnte die VTG-Gruppe ihren Anteil steigern.

Fahrzeughalter Güterwagen	2013	2014	2015	2016	2017
RCA	20.133	17.384	16.741	16.368	15.844
Andere EVU	601	733	716	768	851
Sonstige Halter	3.911	3.574	4.024	4.264	4.548
<i>Gesamt</i>	24.645	21.691	21.481	21.400	21.243

Tabelle 8: Entwicklung des Bestands in Österreich registrierter Güterwagen 2013–2017. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31.12.2017.

Güterwagentyp	RCA	Andere EVU	Sonstige Halter	Summe	Anteil Sonst. Halter
Wagen mit öffnungsfähigem Dach [T]	1.135	7	9	1.151	0,78%
Gedeckte Wagen [G]	17	19	49	85	57,65%
Gedeckte Wagen Sonderbauart [H]	3.546	15	294	3.855	7,63%
Flachwagen [K, O, R]	3.116	63	225	3.404	6,61%
Flachwagen Sonderbauart [L, S]	5.550	93	667	6.310	10,57%
Offene Wagen [E]	1.690	168	92	1.950	4,72%
Offene Wagen Sonderbauart [F]	784	346	77	1.207	6,38%
Kesselwagen [Z]	-	2	2.578	2.580	99,92%
Spezialwagen [U]	6	138	557	701	79,46%
Summe	15.844	851	4.548	21.243	21,41%

Tabelle 9: Güterwagen nach Kategorien und Haltern 2017. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31.12.2017.

Anteile der fünf größten Privatwageneinsteller	
VTG-Gruppe	38,2%
GATX-Gruppe	25,5%
ERMEWA	6,9%
CRH (ex Holcim)	6,7%
Transwaggon-Gruppe	5,3%

Tabelle 10: Anteile der fünf größten Privatwageneinsteller am Güterwagenpark in Österreich 2017. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31.12.2017.

UMSATZERLÖSE

Im Herbst 2017 führte die Schienen-Control zum dritten Mal eine Erhebung der Umsatzzahlen bei den österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen durch. Sie betraf das Jahr 2016. Zahlen für 2017 lagen zu Redaktionsschluss noch nicht vor. Die Umsatzzahlen wurden getrennt nach Personen- und Güterverkehr abgefragt, Umsätze aus dem Schienenverkehr nicht zuzurechnenden Leistungen (Busbetrieb, Werkstätten usw.) wurden, ebenso wie Umsätze aus dem Infrastrukturbereich, nicht berücksichtigt. Die Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen wurden von den Gesamtumsätzen abgezogen. Gegenüber dem Jahresbericht 2016 haben sich nachträglich noch Änderungen bei den Umsatzerlösen für den Personenverkehr ergeben, da nunmehr eine exakte Abgrenzung zwischen den Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Schienenpersonenverkehr und im Autobusverkehr sowie den jeweiligen Ticketerlösen möglich ist. Die in Tabelle 11 angeführten Umsatzerlöse bilden die direkt von den Endkunden eingenommenen Zahlungen ab. Die Erlöse im Personenverkehr stiegen im Vergleich mit dem Vorjahr weiter an. Die Erlöse im Güterverkehr waren jedoch leicht rückläufig.

Umsatzerlöse	2012	2013	2014	2015	2016
Personenverkehr	759	822	851	877	905
Güterverkehr	959	888	857	1.020	996
<i>Summe</i>	<i>1.718</i>	<i>1.710</i>	<i>1.708</i>	<i>1.897</i>	<i>1.901</i>

Tabelle 11: Umsatzerlöse ohne Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen in Mio. Euro 2012–2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Preisentwicklung Bahnen

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

Für die statistische Preiserhebung wurden Tickets der ÖBB-PV und der WESTbahn herangezogen, da sie im direkten Wettbewerb zueinander stehen und neben Standardpreistickets auch Aktionspreistickets (z. B. Sparschiene Österreich oder WESTspartage-Ticket) anbieten. Auch Besitzerinnen und Besitzer von Ermäßigungskarten (z. B. ÖBB-Vorteilscard, ÖBB-Businesscard) erhalten bei jedem Ticketkauf fixe Preisnachlässe. Außerdem bieten beide Unternehmen Ticketaktionen in Verbindung mit z. B. einem bestimmten Alter, Studentenausweis oder Gruppenreisen bzw. zusätzlichen Leistungen wie etwa ermäßigte Freizeitangebote für Museums- oder Thermenbesuche an. Die ÖBB-PV unterscheidet wie die meisten europäischen Bahnen zwischen 1. und 2. Klasse (First Class und Economy Class) und bietet zusätzlich noch eine Business Class an. Auch der Regiojet bietet drei Klassen (STANDARD, RELAX und BUSINESS) an. Bei der WESTbahn wird neben der 2. Klasse (WESTstandard) die gehobene Klasse als WESTbahn PLUS vermarktet. Der CAT verfügt lediglich über eine Klasse, die am ehesten der 1. Klasse entspricht; alle anderen Bahnunternehmen bieten lediglich eine 2. Klasse an.

Die WESTbahn-Tarife sind am ehesten mit den Tarifen für Inhaberinnen und Inhaber der ÖBB-Vorteilscard vergleichbar. Die zusätzlichen Kosten zwischen 19 Euro und 99 Euro pro Jahr (für die ÖBB-Vorteilscard) müssen beim Preisvergleich allerdings berücksichtigt werden.

INFO

Aufgrund der Verbundexklusivität erhalten Fahrgäste von österreichischen Bahnunternehmen vorrangig den Verbundtarif², sofern der Fahrgast ein Ticket für eine Strecke, die sich im Verbundgebiet befindet, kauft. Geht eine Fahrt über die Grenzen eines Verkehrsverbundes hinaus, so zahlt der Fahrgast nicht mehr den Verbund-Tarif, sondern wechselt in den Tarif des jeweiligen Bahnunternehmens. Die ÖBB-PV ist in allen österreichischen Verkehrsverbünden, die WESTbahn hingegen nur im OÖVV vertreten; alle anderen Bahnunternehmen sind Mitglied in jenen Verkehrsverbünden, in deren Gebiet sie ihre Verkehrsleistungen anbieten. Einzig der CAT ist in keinem Verkehrsverbund vertreten.

¹ Verkehrsverbund Oberösterreich (OÖVV), Verkehrsverbund Salzburg (SVV), Verkehrsverbund Steiermark (Verbundlinie, StVG), Verkehrsverbund Kärnten (Kärntner Linien, VVK), Verkehrsverbund Tirol (VVT), Verkehrsverbund Vorarlberg (VMobil, VVV). Der Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland (VVNB) wurde über die Jahre schrittweise mit dem Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) zusammengelegt, seit 6. Juli 2016 gibt es auch ein einheitliches Tarifgebiet.

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

STATISTISCHE ERHEBUNG VON PREISEN BEI ÖBB-PERSONEN-VERKEHR UND WESTBAHN

Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) informiert seit jeher in den Jahresberichten über die Preisentwicklung bei den Bahnunternehmen und Verkehrsverbünden. Früher wurde die Entwicklung der ÖBB-Kilometertarife dargestellt, seit 2014 untersucht die apf die konkret angebotenen Preise auf ausgesuchten Strecken von ÖBB-PV und WESTbahn zu bestimmten Stichtagen³. Die Preise wurden den jeweiligen Websites einmal pro Monat über das gesamte Kalenderjahr entnommen. Dabei wurden nur Fahrkarten für die 2. Klasse (bzw. 1. Klasse, sofern günstiger als der angebotene Preis für die 2. Klasse) verglichen, die für alle Fahrgäste ohne besondere Voraussetzung – wie etwa Ermäßigungskarten oder ein bestimmtes Alter – erhältlich waren. Berücksichtigt wurden sowohl Standardpreise ohne jegliche Ermäßigung (z. B. Standard-Ticket) als auch allgemein erhältliche Sonderangebote (z. B. Sparschiene Österreich-, WESTsuperpreise- oder WESTspartage-Ticket).

Folgende Fernverkehrsstrecken wurden für einen Preisvergleich herangezogen:

ÖBB-PV und WESTbahn

Linz–Salzburg | 127 km
St. Pölten–Attnang–Puchheim | 186 km
Wien–Linz | 190 km
Wien–Salzburg | 317 km

ÖBB-PV

Wien–Graz | 214 km
Wien–Klagenfurt | 330 km
Wien–Innsbruck | 572 km
Wien–Bregenz | 770 km

Die Ticketpreise wurden jeweils vier Wochen, 14 Tage, sieben Tage, drei Tage bzw. einen Tag vor Fahrtantritt für über das Internet buchbare Strecken erhoben. Berücksichtigt wurden alle am jeweiligen Tag angebotenen Direktzüge bzw. auch Umsteigeverbindungen mit ähnlicher Fahrtzeit. Nicht berücksichtigt wurden Verbindungen mit wesentlich längerer Fahrtzeit, Nachtreisezüge der ÖBB-PV und der ÖBB-IC Bus auf der Verbindung nach Klagenfurt.

INFO

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

³ Im Jahr 2017:

Dienstag, 17. Jänner, Mittwoch, 15. Februar, Dienstag, 21. März,
Donnerstag, 13. April, Freitag, 12. Mai, Montag, 12. Juni, Dienstag, 18. Juli,
Mittwoch, 23. August, Dienstag, 12. September, Donnerstag, 12. Oktober,
Dienstag, 14. November und Freitag, 15. Dezember.

ERGEBNISSE DER PREISERHEBUNG 2017

PREISE DER ÖBB-PERSONENVERKEHR

Variierende Preise je nach Kaufzeitpunkt

Die Preise der ÖBB-PV variieren wie im Vorjahr auf allen angebotenen Destinationen stark. Die maximale Preisdifferenz im Jahr 2017 lag bei 38,10 Euro für die Strecke Wien–Innsbruck bzw. bei 32,30 Euro für die Verbindung Wien–Bregenz. Im Vergleich dazu lag die maximale Preisdifferenz im Jahr 2016 für Wien–Innsbruck bei 41,80 Euro bzw. Wien–Bregenz bei 34 Euro. Das bedeutet, dass der Zeitpunkt des Ticketkaufs bei der ÖBB-PV im Jahr 2017 weiterhin eine große Rolle spielt.

Bis zu 67 Prozent Ersparnis bei frühem Kaufzeitpunkt

Für alle verglichenen Strecken gilt: Je früher Tickets gekauft werden, desto größer ist die Ersparnis. Die maximale Preisreduktion erzielen Fahrgäste vier Wochen vor Fahrtantritt.

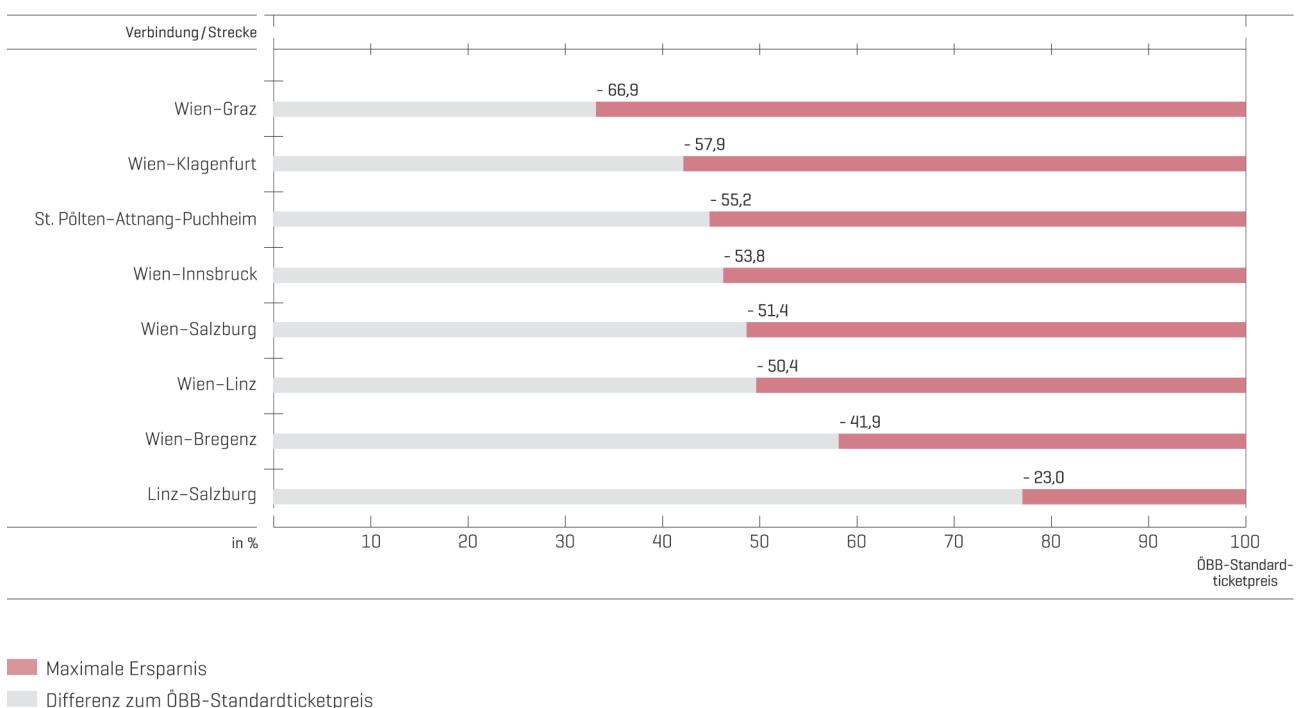


Abb. 1: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem ÖBB-Standardticket [100%] für unterschiedliche Strecken im Jahr 2017.

Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

So reduziert sich beispielsweise auf der Strecke Wien–Graz der Preis mit 66,9 Prozent im Vergleich zu einem ÖBB-Standardticket am stärksten. Im Vergleich dazu lag die maximale Ersparnis im Jahr 2016 mit 66,6 Prozent auf der Strecke Wien–Graz nur knapp darunter. Für die Strecke Linz–Salzburg werden erst seit Mitte des Jahres 2017 ÖBB-Sparschiene-Tickets verkauft, weshalb die maximale Preisdifferenz hier vergleichsweise niedrig ist (Abbildung 1).

PREISE DER WESTBAHN

Bis zu 38 Prozent Ersparnis

Die Preise der WESTbahn variieren auf allen angebotenen Destinationen im Vergleich zur ÖBB-PV weniger stark, daher fällt auch die maximale Preisersparnis geringer aus.

So reduziert sich bei der WESTbahn auf der Strecke Wien-Linz der Preis mit 37,5 Prozent im Vergleich zu einem WB-Standardticket am stärksten, gefolgt von der Strecke Wien-Salzburg mit 31,1 Prozent.

Das heißt, der Zeitpunkt des Ticketkaufs spielt bei der WESTbahn im Vergleich zur ÖBB-PV eine untergeordnete Rolle. Auffallend ist jedoch, dass im Jahr 2017 die Preise auf den untersuchten Strecken – ausgenommen Linz-Salzburg – einen Tag vor Fahrtantritt am günstigsten waren. Im Unterschied dazu waren die Preise bei der ÖBB-PV ausnahmslos vier Wochen vor Fahrtantritt am günstigsten.

Die Preise der WESTbahn waren im Jahr 2017 zu allen Abfragezeitpunkten und auf allen Strecken im Vergleich zum Vorjahr günstiger. Grund dafür könnte sein, dass die WESTbahn keine Preiserhöhung (ausgenommen für Fahrten innerhalb von Wien) vorgenommen und im Vergleich zum Vorjahr eine höhere Anzahl an Aktionstickets (z. B. WESTsuperpreise) angeboten hat.

ÖBB-VORTEILSCARD:

ÄHNLICHE PREISE BEI DEN BEIDEN UNTERNEHMEN

Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard (Kosten zwischen 19 und 99 Euro pro Jahr) erhalten je nach Vertriebskanal 45 bzw. 50 Prozent Ermäßigung auf Standard-Fahrkarten der ÖBB-PV (bei Verbund-Tickets weichen die Ermäßigungen ab). Bei Inanspruchnahme der Ermäßigung gleichen sich die Ticketpreise der beiden Bahnunternehmen weiterhin an. Die Preise bei der ÖBB-PV lagen mit Vorteilscard 2017 (wie im Jahr 2016) zumeist wenige Euro über den Preisen der WESTbahn.

Mit ÖBB-Sparschiene-Österreich-Tickets sind Preisnachlässe erhältlich, die deutlich unter den Preisen der ÖBB-Standard-Fahrkarten liegen können.

Seit Dezember 2016 sind Sparschiene-Österreich-Tickets der ÖBB-PV bis eine Minute vor der geplanten Abfahrt online oder via App erhältlich (zuvor nur bis längstens drei Tage vor Zugabfahrt). Das ausgeweitete Angebot führte dazu, dass – ausgenommen die Strecke Linz-Salzburg – die Preise bei Ticketkauf einen Tag vor Fahrtantritt, im Vergleich zum Vorjahr, günstiger geworden sind.

STRECKENAUSWERTUNGEN VON ÖBB-PERSONENVERKEHR UND WESTBAHN IM VERGLEICH

In den Abbildungen 2 bis 9 sind die durchschnittlichen Preise aller am jeweiligen Tag online angebotenen Tickets für Tagesreisezüge dargestellt. Nachtreisezüge der ÖBB-PV wurden nicht berücksichtigt, da der Mitbewerber WESTbahn keine solche Zuggattung anbietet. Generell sind die Ticketpreise der ÖBB-Nachtreisezüge teils niedriger und teils höher als jene für ÖBB-Tagesreisezüge.

Im Vergleich zum Jahr 2016 sind die Preise der ÖBB-PV um maximal 4,60 Euro gesunken (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt) und einmal um 0,80 Euro gestiegen (ein Tag vor dem Fahrtantritt). Jene der WESTbahn sind zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 0,60 Euro bis maximal 1,40 Euro gesunken (am stärksten 14 Tage bzw. einen Tag vor Fahrtantritt). Seit Mitte 2017 werden auf dieser Strecke auch ÖBB-Sparsienschienetickets verkauft. Das hat dazu beigetragen, dass die Preise der ÖBB-PV zu fast allen Abfragezeitpunkten gesunken sind.

STRECKE LINZ-SALZBURG

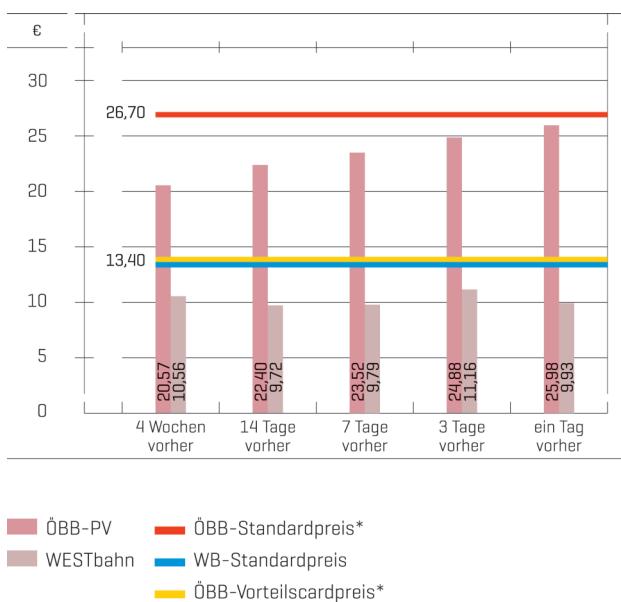


Abb. 2: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und der WESTbahn bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Linz-Salzburg.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

Die WESTbahn ist auf der Strecke Linz-Salzburg zwischen zehn Euro⁴ (2016: 13,40 Euro) und 16 Euro (2016: 14 Euro) günstiger als die ÖBB-PV (Abbildung 2). Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard gleichen sich die Preise stark an. Der Unterschied zwischen den Bahnen lag hier bis zur Preiserhöhung im Dezember 2017⁵ zwischen 2,20 Euro (2016: 1,30 Euro) und maximal 3,70 Euro (2016: 2,10 Euro).

STRECKE ST. PÖLTEN-ATTNANG-PUCHHEIM

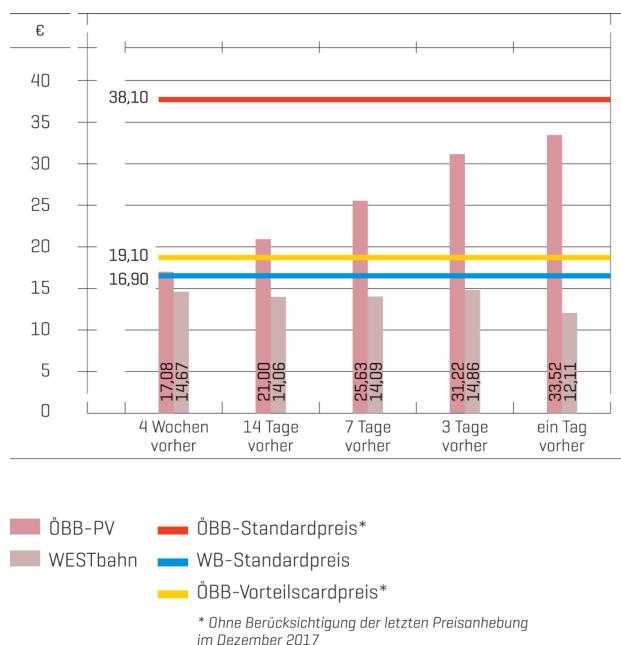


Abb. 3: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und der WESTbahn bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke St. Pölten-Attnang-Puchheim.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

⁴ Sämtliche Preise bzw. Preisdifferenzen im Text sind auf eine Kommastelle gerundet.

⁵ Im Dezember 2017 hat die ÖBB-PV ihre Preise angepasst, mitunter erhöhte sich dadurch auch der ÖBB-Vorteilscardpreis. Da dies erst die letzte von insgesamt zwölf Preiserhebungen betroffen hat, wurde dies beim Vergleich des ÖBB-Vorteilscard-Preises mit dem WESTbahn-Preis nicht berücksichtigt.

Auf der Strecke St. Pölten-Attnang-Puchheim ist die WESTbahn zwischen 2,40 Euro und 21,40 Euro (2016: 5 Euro teurer bis 19,30 Euro günstiger) günstiger als die ÖBB-PV. Im Vorjahr waren die Tickets der ÖBB-PV auf dieser Strecke zweimal günstiger als die der WESTbahn (Abbildung 3). Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard gleichen sich die Preise stark an. Hier liegt der Unterschied zwischen 4,20 Euro (2016: 2,50 Euro) und sieben Euro (2016: 3,20 Euro).

Im Vergleich zum Jahr 2016 sind die Preise der ÖBB-PV einmal um 1,60 Euro gesunken (ein Tag vor Fahrtantritt) und um maximal 7,80 Euro gestiegen (sieben Tage vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn sind zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs bis maximal 3,80 Euro gesunken, am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt.

STRECKE WIEN-LINZ

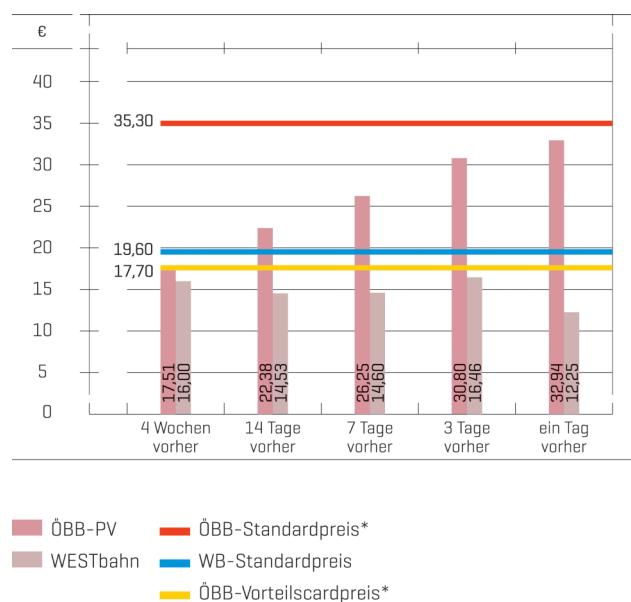


Abb. 4: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und der WESTbahn bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Linz.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

Auf der Strecke Wien-Linz sind die Ticketpreise der WESTbahn je nach Kaufzeitpunkt zwischen 1,50 Euro und 20,70 Euro (2016: 3,70 Euro teurer bis 17,10 Euro günstiger) günstiger als die Tickets der ÖBB-PV. Im Vorjahr waren die Tickets der ÖBB-PV auf dieser Strecke vier Wochen vor Fahrtantritt günstiger als jene der WESTbahn (Abbildung 4). Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard gleichen sich die Preise stark an. Der Preisunterschied liegt zwischen 1,20 Euro (2016: 0,40 Euro) und maximal 5,50 Euro (2016: ein Euro). Im Vorjahr war das Ticket bei der ÖBB-PV mit ÖBB-Vorteilscard zweimal günstiger als das Ticket der WESTbahn.

Im Vergleich zum Jahr 2016 sind die Preise der ÖBB-PV einmal um 0,90 Euro gesunken (ein Tag vor Fahrtantritt) und vier Mal um maximal 4,80 Euro gestiegen (am stärksten 14 Tage vor dem Fahrtantritt). Jene der WESTbahn sind zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 1,10 Euro bis maximal 4,50 Euro gesunken, am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt.

STRECKE WIEN-SALZBURG

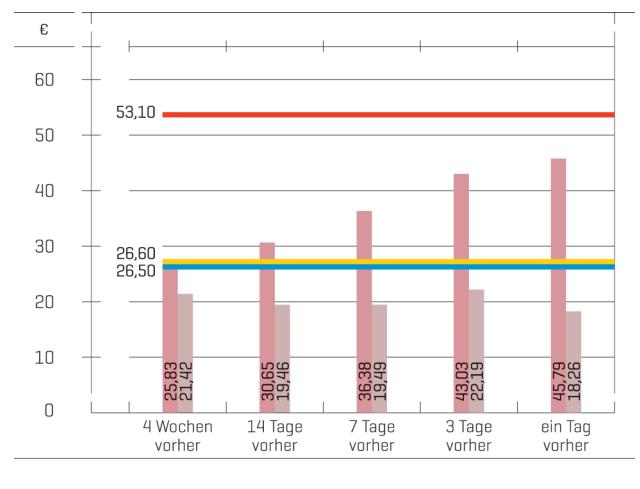


Abb. 5: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und der WESTbahn bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Salzburg.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

STRECKENAUSWERTUNGEN DER ÖBB-PERSONENVERKEHR

Der günstigste Preis für Strecken, die nur von der ÖBB-PV befahren werden, ist dann zu erzielen, wenn das Ticket möglichst früh gekauft wird – wobei die Maximalreduktion immer vier Wochen vor Fahrtantritt gegeben ist.

STRECKE WIEN-GRAZ

Auf der Strecke Wien-Salzburg ist die WESTbahn zwischen 4,40 Euro und 27,50 Euro (2016: 1,70 Euro teurer bis 29,40 Euro günstiger) günstiger als die ÖBB-PV. Vier Wochen vor Fahrtantritt sind die Ticketpreise der WESTbahn – im Gegensatz zu 2016 – wieder günstiger als beim Mitbewerber (Abbildung 5). Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard liegt der Preisunterschied zwischen 4,40 Euro (2016: 2,40 Euro) und 8,30 Euro (2016: 4 Euro).

Im Vergleich zum Jahr 2016 sind die Preise der ÖBB-PV einmal um 5,70 Euro gesunken (ein Tag vor Fahrtantritt) und maximal 6,70 Euro gestiegen (drei und sieben Tage vor dem Ticketkauf). Jene der WESTbahn sind zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 1,40 Euro bis maximal 3,80 Euro gesunken, am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt.

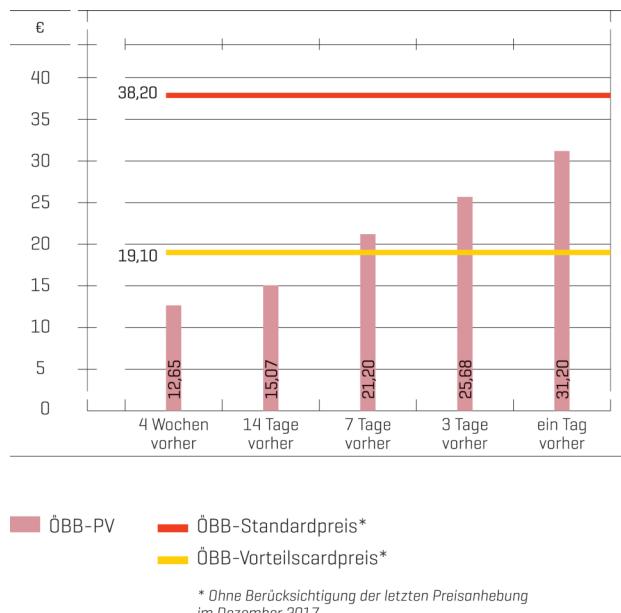


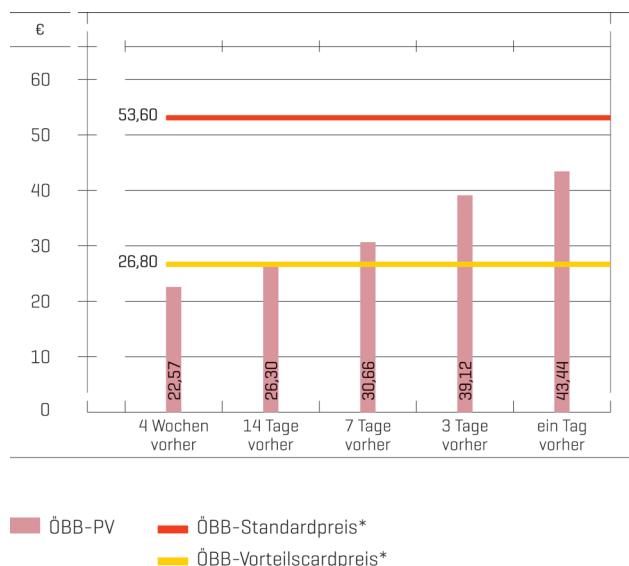
Abb. 6: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Graz. Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

Auf der Strecke Wien-Graz zahlt sich die Nutzung der ÖBB-Vorteilscard bereits ab Ticketkauf sieben Tage (2016: drei Tage) vor Fahrtantritt aus, da die Preise im Vergleich zum Vorjahr einmal um 1,10 Euro gesunken, aber viermal um maximal sechs Euro (am stärksten sieben Tage vor Fahrtantritt) gestiegen sind (Abbildung 6).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke beträgt 25,50 Euro bzw. 66,9 Prozent auf den ÖBB-Standardpreis.

Zwischen Wien und Graz steht die ÖBB-PV in starker Konkurrenz zum Flixbus, der die Relation bis zu 22-mal täglich bedient.

STRECKE WIEN-KLAGENFURT



* Ohne Berücksichtigung der letzten Preisanhebung im Dezember 2017

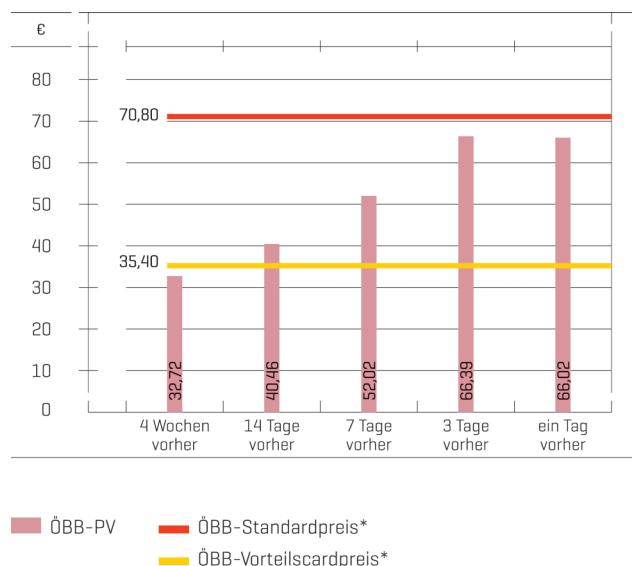
Abb. 7: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Klagenfurt. Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

Die Preise für die Strecke Wien-Klagenfurt sind im Vergleich zum Vorjahr viermal gestiegen und einmal um 7,60 Euro gesunken (ein Tag vor Fahrtantritt). Die Nutzung der Ermäßigungskarte zahlt sich wie im Vorjahr erst ab sieben Tagen vor Fahrtantritt aus (Abbildung 7).

Im Vergleich zum Jahr 2016 sind die Ticketpreise viermal um 0,40 Euro bis maximal 3,70 Euro gestiegen, am stärksten sieben Tage vor Fahrtantritt.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke beträgt 31 Euro bzw. 57,9 Prozent auf den ÖBB-Standardpreis.

STRECKE WIEN-INNSBRUCK



* Ohne Berücksichtigung der letzten Preisanhebung im Dezember 2017

Abb. 8: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Innsbruck. Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

Da die Preise für die Strecke Wien-Innsbruck im Vergleich zum Vorjahr bis auf eine Ausnahme (ein Tag vor Ticketkauf) gestiegen sind, zahlt sich die Nutzung der Ermäßigungskarte bereits ab 14 Tagen vor Fahrtantritt aus (Abbildung 8).

Im Vergleich zum Jahr 2016 sind die Ticketpreise der ÖBB-PV viermal um maximal 10,10 Euro (drei Tage vor Fahrtantritt) gestiegen. Wurde das Ticket erst einen Tag vor Fahrtantritt gekauft, war der Ticketpreis im Vergleich zum Vorjahr um 3,50 Euro günstiger.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke beträgt 38,10 Euro bzw. 53,80 Prozent auf den ÖBB-Standardpreis.

STRECKE WIEN-BREGENZ

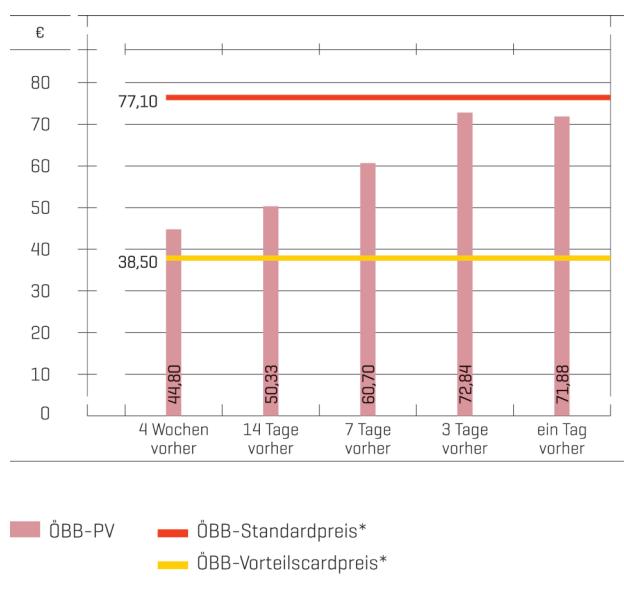


Abb. 9: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Bregenz. Quelle: Ticketshop der ÖBB-Personenverkehr.

Auf der Strecke Wien-Bregenz ist der Ticketpreis mit der ÖBB-Vorteilscard mit 38,50 Euro (2016: 37,90 Euro, jeweils bis zur Preisanhebung im Dezember) wie in den beiden Jahren zuvor immer am günstigsten – je kürzer vor Fahrtantritt, desto deutlicher (Abbildung 9).

Im Vergleich zum Jahr 2016 sind die Ticketpreise der ÖBB-PV viermal um maximal 8,70 Euro (drei Tage vor Fahrtantritt) gestiegen und einmal um 3,60 Euro (ein Tag vor Fahrtantritt) gesunken.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke beträgt 32,30 Euro bzw. 41,9 Prozent auf den ÖBB-Standardpreis.

TARIFANPASSUNGEN

ÖBB-PERSONENVERKEHR

Die allgemeine Preissteigerung von 2,1 Prozent (Verbraucherpreisindex) im Jahr 2017 ist auch im Eisenbahnpersonenverkehr spürbar. Der nachstehenden Tabelle sind die Steigerungsraten sowie die Preise für ein Einzelticket 2017 und nach Tarifanpassung 2018 zu entnehmen. Die Preise auf einzelnen Strecken haben sich unterschiedlich entwickelt, durchschnittlich wurden die Tarife österreichweit um 1,1 Prozent angehoben⁶.

Relation	Preis in Euro		Steigerung in Prozent
	2017	2018	
Linz-Wien	35,30	36,20	2,5
Salzburg-Wien	53,10	54,10	1,9
Innsbruck-Wien	70,80	71,80	1,4
Linz-Graz	43,90	44,70	1,8
Salzburg-Graz	49,80	50,60	1,6
Villach-Wien	56,50	57,40	1,4

Tabelle 1: Prozentuelle Steigerung für ein ÖBB-Standard-Einzelticket 2017 und nach Tarifanpassung Dezember 2017 in Euro.
Quelle: Relationspreise der ÖBB-PV 2016/2017 und 2017/2018.

WESTBAHN

Die WESTbahn stockte das Verkehrsangebot auf und bedient seit Fahrplanwechsel im Dezember 2017 neben den Bahnhöfen Wien Westbahnhof und Wien Hütteldorf sechs weitere Stationen in Wien (Meidling, Hauptbahnhof, Quartier Belvedere, Rennweg, Wien Mitte und Praterstern) und nahm damit ihr Fernverkehrsangebot von der Wiener Innenstadt in die Bundesländer auf. Die Kosten für ein Vollpreisticket der WESTbahn blieben auf den Fernverkehrsstrecken unverändert. Für Fahrten innerhalb von Wien stieg der Preis der WESTbahn (im Juni 2017) für eine einfache Fahrt von 2,20 Euro auf 5 Euro an. Im Vergleich dazu bezahlen Fahrgäste im VOR-Tarif für eine einfache Fahrt innerhalb von Wien weiterhin 2,20 Euro.

REGIOJET PRAG-WIEN

Das tschechische Unternehmen Regiojet bedient (neben der ÖBB-PV) seit Fahrplanwechsel im Dezember 2017 nun ebenfalls die Relation Prag–Brünn–Wien.

Relation	ÖBB			Regiojet	
	Standard		Sparschiene	Standard	Relax
	2. Klasse	1. Klasse		ähnlich 2. Klasse	ähnlich 1. Klasse
Prag–Wien	66,00	103,60	ab 14,00	15,00	19,00
Brünn–Wien	29,20	48,40	ab 7,00	7,00	11,00

Tabelle 2: Preisvergleich für ein Einzelticket 2018 für ÖBB-PV und Regiojet in Euro.

Quelle: www.oebb.at, 13.12.2017 und www.regiojet.at, 13.12.2017.

Neben der Sitzplatzreservierung sind in den Preisen beim Regiojet sowohl in der RELAX-Klasse (vergleichbar mit der 1. Klasse) als auch in der STANDARD-Klasse (vergleichbar mit der 2. Klasse) ein kaltes und ein warmes Getränk sowie tschechische Tageszeitungen inkludiert. Die Fahrkarten sind im Gegensatz zur ÖBB-PV zugebunden. Sie können jedoch bei Bedarf bis 15 Minuten vor der gebuchten Fahrt storniert werden. Die ÖBB-PV bietet auf dieser Strecke ein kontingentiertes Sparpreis-Angebot in Form der Sparschiene-Tickets an, das Tageszeitungsservice ist bei der ÖBB-PV nur in der 1. Klasse inkludiert. Beide Unternehmen bieten für alle Reisenden in sämtlichen Klassen zusätzlich ein kostenloses Platzservice (Servierwagen mit Getränken, Erfrischungen, Snacks etc.) an.

NIGHTJET DER ÖBB-PERSONENVERKEHR

Mit Fahrplanwechsel 2017 fährt die ÖBB-PV unter dem Markennamen „ÖBB-Nightjet“ Euronight- und Nightjet-Züge von Wien, Graz, Salzburg und Innsbruck in die Nachbarländer. Zum Einsatz kommen dabei Sitzwagen, Liegewagen und Schlafwagen. Bestimmte Züge werden als Autoreisezug geführt, wodurch die Mitnahme von Auto und Motorrad möglich ist. Der Ticketpreis pro Person für den Nightjet beginnt je nach Kaufzeitpunkt und gewünschtem Komfort (Reservierung im Sitz-, Liege- bzw. Schlafabteil) bei 29, 49, 69 oder 129 Euro. Im Preis inkludiert sind ein Frühstück und je nach Komfortklasse noch zusätzliche Verpflegung bzw. Sanitäreinrichtungen im Abteil.

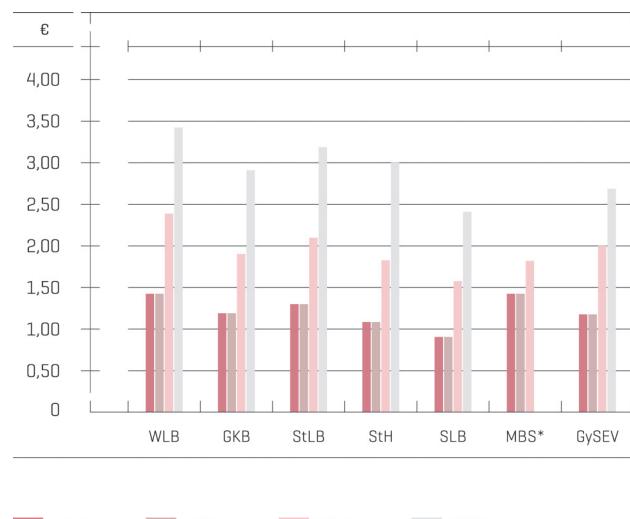
Relation	ÖBB-Nightjet			
	Sitzwagen	Liegeabteil	Schlafabteil	Schlafabteil
		6-Bett	3-Bett	1-Bett
Salzburg–Venedig	ab 29,00	ab 49,00	ab 69,00	ab 129,00
Bregenz–Wien	ab 29,00	ab 49,00	ab 69,00	ab 129,00
Budapest–Feldkirch	ab 39,00	ab 59,00	ab 79,00	ab 149,00
Rom–Leoben	ab 29,00	ab 49,00	ab 69,00	ab 129,00

Tabelle 3: Preisvergleich für ein Einzelticket 2018 für den ÖBB-Nightjet in Euro. Quelle: www.nightjet.com, 14.12.2017.

VERGLEICH HALBPREISTICKETS DER PRIVATBAHNEN

Die österreichischen Privatbahnen verkehren zumeist in Verkehrsverbundgebieten (z. B. VOR, OÖVV). Aufgrund der Verbundexklusivität (das heißt, dass bei bestimmten Verkehrsverbindungen innerhalb eines Verkehrsverbundes nur der Verbundtarif zur Anwendung gelangen darf) erhalten Fahrgäste in diesen Gebieten Tickets zum Verbundtarif, wenn ein Ticket für eine Strecke innerhalb des Verbundgebietes gekauft wird.

Für den Vergleich wurden die Ticketpreise einer einfachen Fahrt mit ÖBB-Vorteilscard (Preisreduktion von maximal 50 Prozent) für drei, sechs, elf und 25 Kilometer herangezogen. Die ÖBB-Vorteilscard wird von den hier verglichenen Eisenbahnunternehmen anerkannt, nicht jedoch von WESTbahn, CAT und Regiojet (daher wurden diese Unternehmen hier nicht berücksichtigt). Regiojet bietet zudem keinen Tarif für einen Halt in Österreich an, der CAT bedient nur die Relation Wien Mitte–Flughafen Wien ohne Halt.



* Die MBS verfügt nur über eine Streckenlänge von knapp 13 Kilometern.

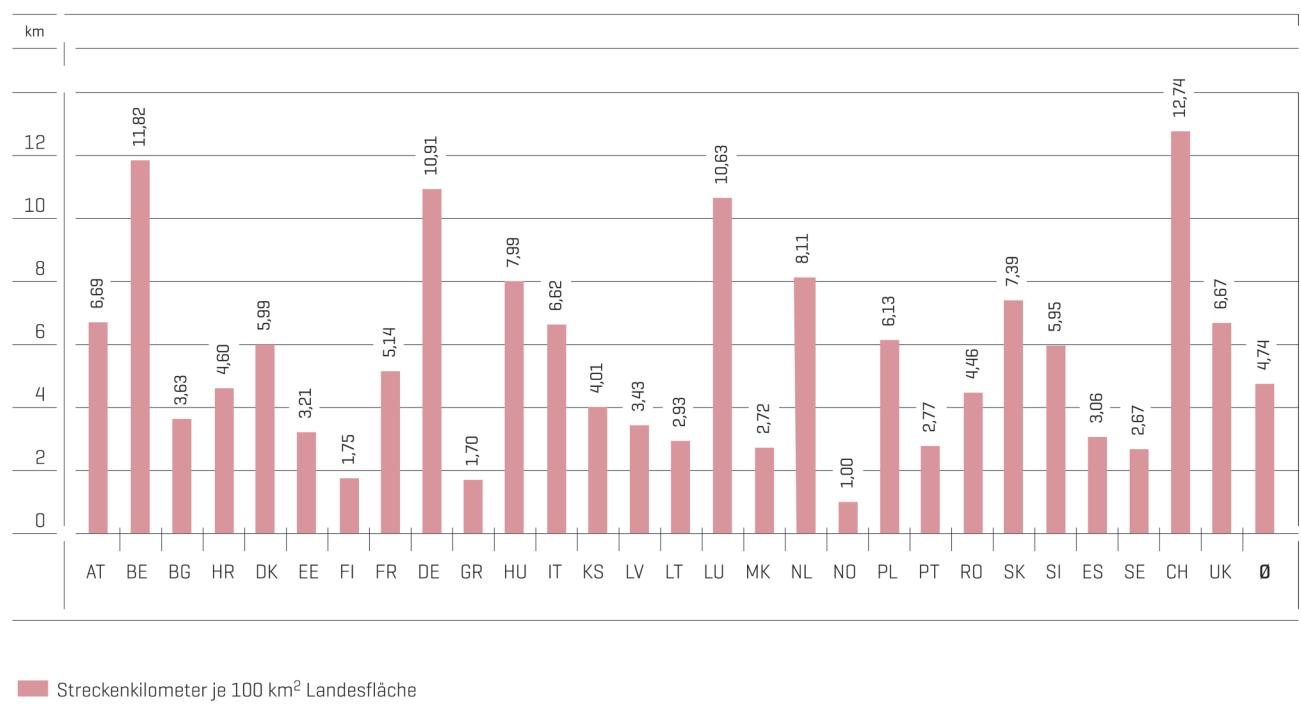
Abb. 10: Vergleich der Fahrpreise für ein Halbprensticket der österreichischen Privatbahnen im Jänner 2017. Quelle: Tarifbestimmungen der WLB, GKB, StLB, StH, SLB, MBS, GySEV, Jänner 2017.

Deutliche Unterschiede in den Ticketpreisen sind für die Nahstrecke von drei Kilometern erkennbar. Die Salzburger Lokalbahn (SLB) bietet im Gegensatz zu allen anderen Unternehmen auch auf Kurzstrecken von drei Kilometern einen eigenen Tarif an und ist dadurch mit einem Preis von 90 Cent am günstigsten. Auch bei der Entfernung von sechs, elf und 25 Kilometern sind die Ticketpreise der Salzburger Lokalbahn am niedrigsten.

Entwicklungen im Europäischen Markt

Im März 2018 erschien der sechste Marktbericht der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), der sich mit den Entwicklungen im Schienengüterverkehr 2016 befasst. Insgesamt 28 Länder stellten dafür statistische Auswertungen zur Verfügung.¹ Die Schwerpunkte des aktuellen Berichtes liegen auf der Wettbewerbsentwicklung, den internationalen Tätigkeiten der Marktteilnehmer, der Nutzung der Schiene im europäischen Vergleich und dem Nutzen für die Fahrgäste. Zudem wurde zum ersten Mal erhoben, welche Länder Daten zu Indikatoren der Qualitätskontrolle (wie etwa Pünktlichkeit oder Zugausfälle) sammeln. Nachfolgend wird ein Überblick der, aus österreichischer Sicht, interessantesten Ergebnisse aus dem IRG-Rail Marktbericht gegeben:

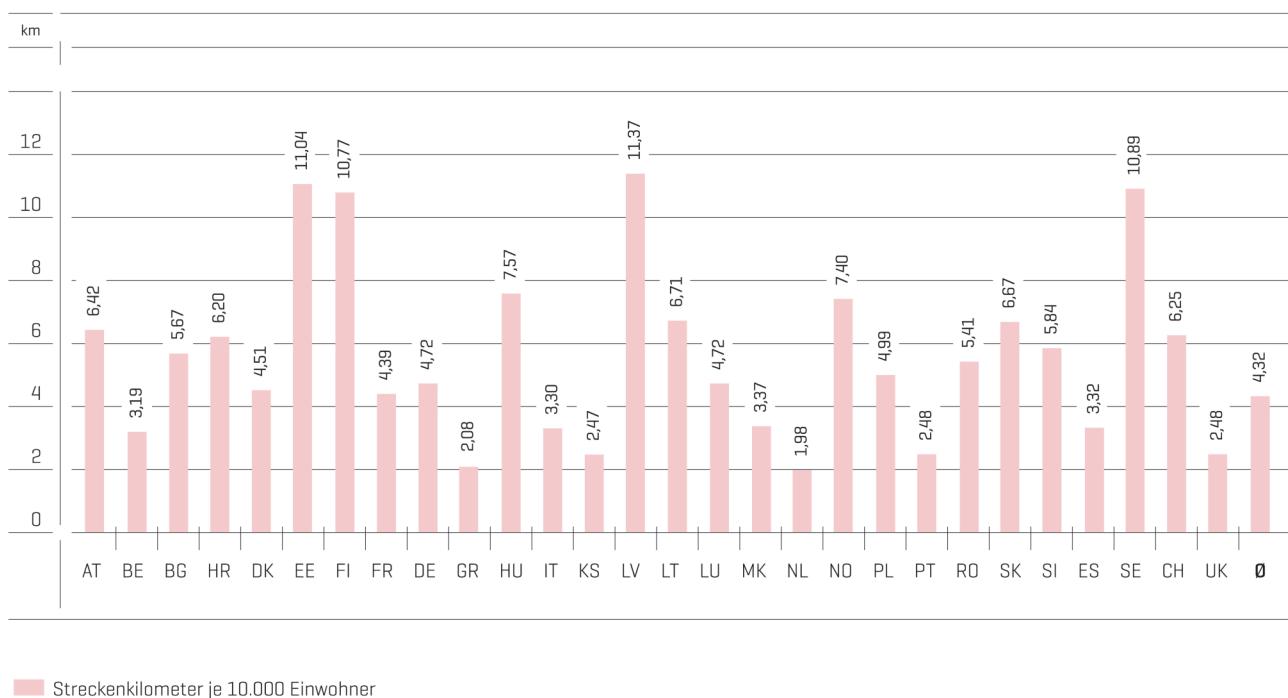
DICHTE DES EISENBAHNNETZES



■ Streckenkilometer je 100 km² Landesfläche

Abb. 1: Erschließung durch das Eisenbahnnetz bezogen auf die Landesfläche 2016. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

¹ Nicht alle Länder können vollständige Daten liefern, daher sind die betroffenen Länder in einigen Darstellungen nicht angeführt.



■ Streckenkilometer je 10.000 Einwohner

Abb. 2: Erschließung durch das Eisenbahnnetz bezogen auf die Einwohnerzahl 2016. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Österreich liegt, obwohl die gebirgigen Teile kaum mit Schieneninfrastruktur erschlossen sind, sowohl bei den Streckenkilometern je Flächeneinheit als auch bei den Streckenkilometern je Einwohner über dem Durchschnitt der betrachteten Länder. Hier zeigt sich die gute Erschließung mit einem dichten Bahnnetz, das für die Bevölkerung und für den Wirtschaftsstandort von Vorteil ist. Die Bahnkilometer bezogen auf die Einwohneranzahl sind nur in Skandinavien (Norwegen, Dänemark, Schweden) und im Baltikum (Estland, Lettland, Litauen) aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte bzw. der geografischen Beschaffenheit deutlich höher. Sowohl Deutschland und Italien (rund zehnfache Fläche von Österreich) als auch die Schweiz (vergleichbar mit der Fläche Österreichs) liegen deutlich unter dem österreichischen Wert.

NETZNUTZUNG IM VERGLEICH

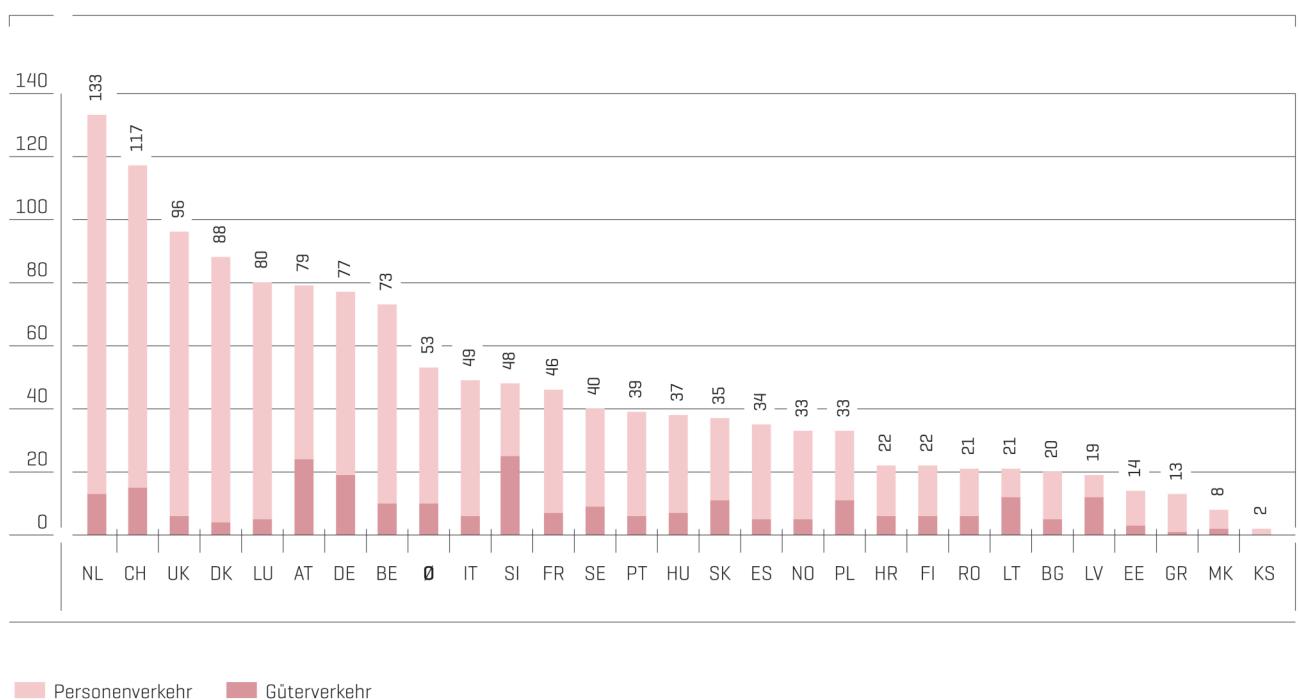


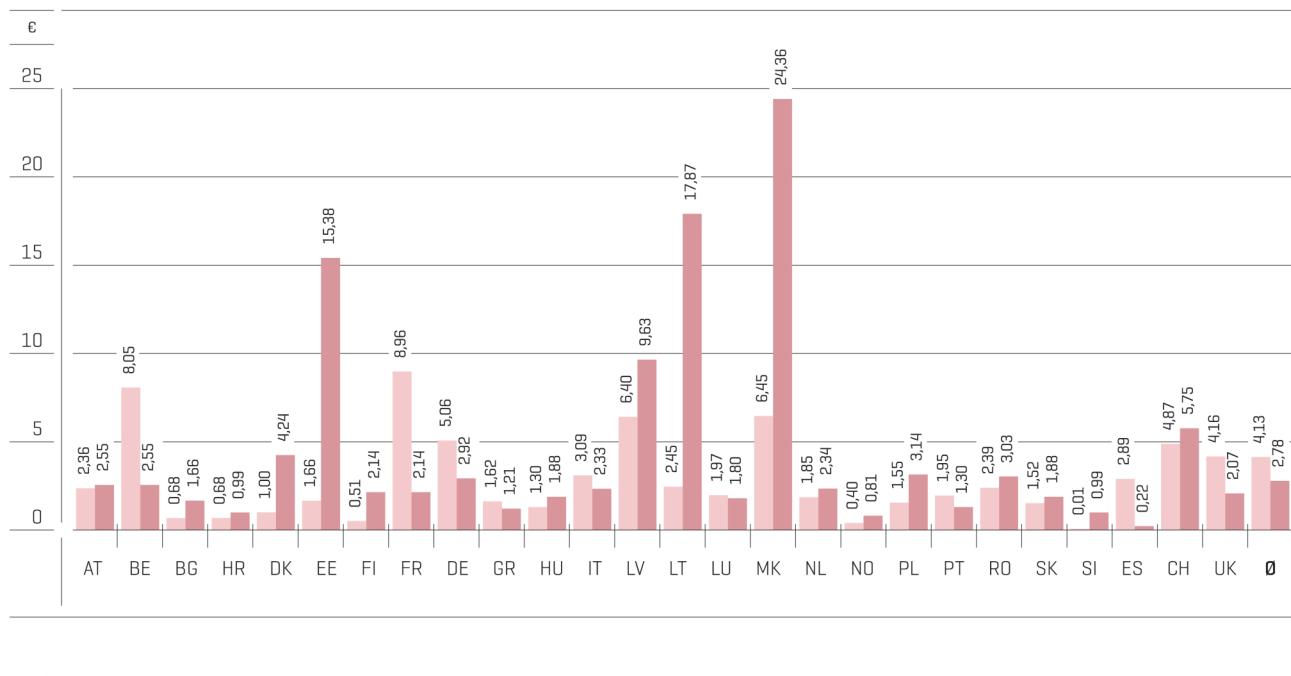
Abb. 3: Anzahl der Züge pro Tag und Streckenkilometer 2016. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Wie Abbildung 3 zeigt, verkehren in Europa durchschnittlich pro Tag und Streckenkilometer 53 Züge (43 Personenzüge und zehn Güterzüge). Mit 133 Zügen pro Tag und Streckenkilometer stehen die Niederlande an der Spitze. Österreich als kleines, sehr bahnaffines Land liegt mit 79 Zügen pro Tag über dem Durchschnittswert der untersuchten Länder.

Insgesamt wird das europäische Schienennetz zu mehr als 80 Prozent für den Personenverkehr und zu rund 20 Prozent für den Güterverkehr genutzt. Auch in Österreich ist der Anteil des Personenverkehrs an der Netznutzung mit rund 69 Prozent deutlich höher als jener des Güterverkehrs. Dennoch hat der Güterverkehr in Österreich mit einem Anteil von mehr als 30 Prozent im internationalen Vergleich eine hohe Bedeutung und nimmt hinter Slowenien den zweiten Platz ein. Das liegt vor allem daran, dass der Transitgüterverkehr entlang der Donau- und der Brennerachse bzw. in Slowenien zum Seehafen Koper eine wichtige Rolle spielt. Außerdem hat der Einzelwagenverkehr² in Österreich nach wie vor große Relevanz für die Bedienung der Fläche. In vielen anderen Ländern ist der Fokus ausschließlich auf dem Ganzzugverkehr.

² Im Einzelwagenverkehr werden einzelne Güterwaggons, die von verschiedenen Kunden befüllt wurden, zu einem Zug zusammengefasst geführt. Im Ganzzugverkehr wird ein Zug von Punkt zu Punkt transportiert.

WEGEENTGELTE³ IN ÖSTERREICH UNTER DEM EUROPÄISCHEN DURCHSCHNITT



■ Personenverkehr ■ Güterverkehr

Im Jahr 2016 wurden auch Dienstzüge [Fahrten einzelner Lokomotiven und leerer Zuggarnituren] einbezogen. Daher sind die Durchschnittswerte niedriger als im IRG-Rail Marktbericht 2015.

Abb. 4: Wegeentgelte je Zugkilometer im Personen- und im Güterverkehr 2016. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Der Vergleich der evaluierten Länder zeigt die durchschnittlichen Erlöse der Infrastrukturbetreiber aus den Einnahmen für eine Zugfahrt von A nach B je Zugkilometer. Dabei kommt es in den einzelnen Ländern durchaus zu Spreizungen, da verschiedene Strecken- und Zugkategorien unterschiedlich bepreist sein können. Österreich rangiert mit den Trassenpreisen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr unter dem Durchschnitt der untersuchten Länder. Im Personenverkehr bewegt sich die Bandbreite zwischen 0,01 Euro in Slowenien und 8,96 Euro in Frankreich. Das hohe Benützungsentgelt in Frankreich ist vor allem auf das Hochgeschwindigkeitsnetz zurückzuführen, für dessen Erhaltung der Infrastrukturbetreiber keine Zuschüsse bekommt. Auch in den Nachbarländern Deutschland, Schweiz und Italien sind die Entgelte im Personenverkehr deutlich höher als in Österreich. Die niedrigen Werte in Bulgarien, Kroatien und Slowenien sind auch auf das generell vorherrschende geringere Preisniveau zurückzuführen; anders als in Finnland und Norwegen, wo die Wegeentgelte aus politischen Gründen niedrig gehalten werden. Im Güterverkehr reicht die Bandbreite von 0,22 Euro in Spanien bis 24,36 Euro in Mazedonien. In Spanien sind die Gebühren deshalb so niedrig, damit der schlecht funktionierende Schienengüterverkehr gefördert wird. Die hohen Gebühren in Mazedonien leiten sich daraus ab, dass der Staat nur geringe Zuschüsse zu den Wegekosten leistet. Österreich liegt mit einem Wert von 2,55 Euro im Güterverkehr unter dem Durchschnitt.

³ Entgelt, das die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur an den Infrastrukturbetreiber zahlen.

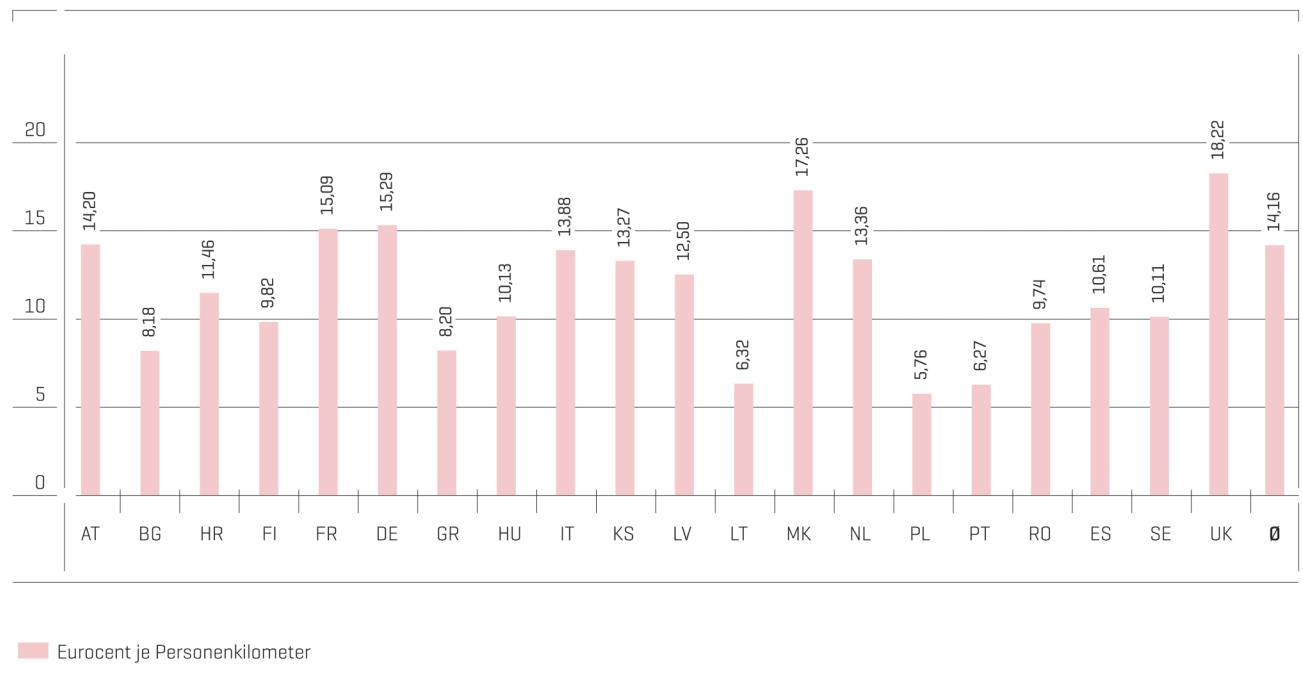
TICKETERLÖSE⁴ IM PERSONENVERKEHR

Abb. 5: Ticketerlöse je Personenkilometer in Eurocent 2016. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Mit 14,20 Eurocent je Personenkilometer bewegen sich die Ticketerlöse in Österreich (und damit der Preis, der von Fahrgästen beim Fahrkartenkauf zu bezahlen ist) nahe am Durchschnitt der betrachteten Länder. In Großbritannien sind die Preise aufgrund der geringen staatlichen Zuschüsse am höchsten, gefolgt von Deutschland und Frankreich, wo sich vor allem die Hochgeschwindigkeitsverkehre auswirken. Sie erhalten keine staatliche Unterstützung. Für die Schweiz liegen in dieser Kategorie keine Daten vor.

⁴ Einnahmen, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen von den Fahrgästen erhält.

ERLÖSE IM GÜTERVERKEHR

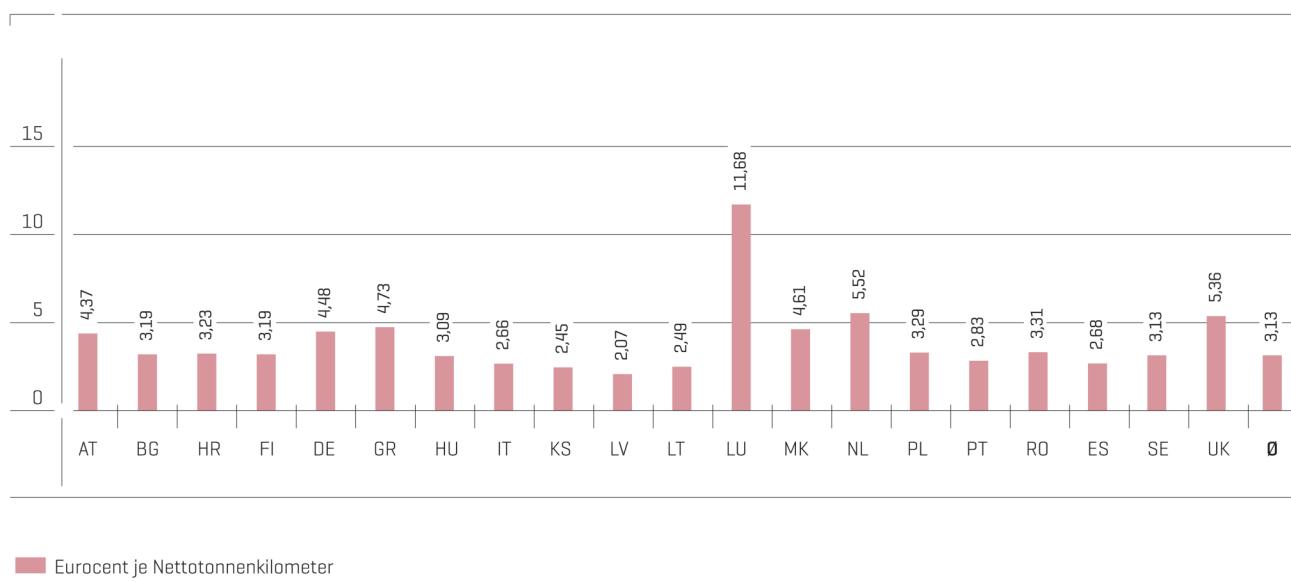


Abb. 6: Erlöse je Tonnenkilometer in Eurocent 2016. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Für den Güterverkehr wurden die Erlöse je Nettotonnenkilometer miteinander verglichen: Im europäischen Vergleich liegt Österreich hier über dem Durchschnitt. Höher als in Österreich sind die Erlöse in Luxemburg, im Vereinigten Königreich, in den Niederlanden, in Griechenland, Mazedonien und Deutschland. Das zeigt, dass die in Österreich tätigen Güterverkehrsunternehmen auf eine durchaus erfreuliche Erlössituation blicken können.

ÖSTERREICH BEIM BAHNFAHREN AUF PLATZ 1 INNERHALB DER EU



Abb. 7: Je Einwohner mit der Bahn zurückgelegte Entfernung im Jahr 2016. Quelle: Erhebung und Berechnung Schienen-Control: IRG-Rail Marktbericht, Eurostat.

Im Jahr 2016 legten Bahnreisende in den ausgewerteten Ländern im Durchschnitt 907 Kilometer mit der Bahn zurück. Statistisch betrachtet, fuhr jede Österreicherin bzw. jeder Österreicher im Schnitt 1.434 Kilometer mit der Bahn, womit Österreich das Bahnfahrerland Nummer eins unter den EU-Mitgliedsstaaten bleibt. Dass das Angebot der Bahn so intensiv genützt wird, ist einerseits auf das gute Zugangebot und andererseits auf die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in den Ballungsräumen sowie die damit einhergehenden Gebühren zurückzuführen. Hinter Österreich liegen Frankreich mit 1.294 Kilometern und Schweden mit 1.281 Kilometern, gefolgt von Dänemark, Deutschland und den Niederlanden.

NATIONALE DURCHSETZUNGSSTELLE FÜR PASSAGIERRECHTE

Neben Österreich ist in zwölf weiteren Mitgliedsländern der IRG-Rail die für den Schienenverkehrsmarkt zuständige Regulierungsbehörde auch nationale Durchsetzungsstelle für Passagier- und Fahrgastrechte. In dieser Funktion überwacht sie die Einhaltung der in den EU-Verordnungen für den Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr verankerten Rechte. In Österreich obliegt diese Aufgabe der als Abteilung bei der Schienen-Control angesiedelten Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (kurz: apf). Im Bahnverkehr kann die Schienen-Control Kommission gesetzeswidrige Beförderungsbedingungen für unwirksam erklären und Fahrgästen eine Entschädigung für Verspätungen zusprechen, falls das Unternehmen die Zahlung verweigert.

In 17 anderen Mitgliedsländern der IRG-Rail wird diese Aufgabe von einem Ministerium bzw. einer zugehörigen Behörde wahrgenommen, in zwei Ländern sind es regionale Behörden. In einigen Mitgliedsstaaten wurden die Aufgaben der Durchsetzung von Passagier- und Fahrgastrechten auf mehrere Institutionen aufgeteilt.

Marktzugang

- Mehrere Bahnprojekte sind fertiggestellt, z. B. der viergleisige Ausbau mit der Umfahrung St. Pölten und der dreigleisige Ausbau Salzburg-Freilassing.
- Das Performance Regime stellt ein Anreizsystem zur Vermeidung von Betriebsstörungen und somit zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit dar. Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen für verspätete Züge an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zahlen.
- Die Trassenpreissysteme in den einzelnen EU-Ländern unterscheiden sich trotz europarechtlicher Regelungen. Das ist einerseits auf die Gegebenheiten der lokalen Märkte und andererseits auf nationale Rahmenbedingungen zurückzuführen.
- Die Schienen-Control Kommission prüft im Jahr 2017 neben der grundlegenden Höhe und Struktur der Bahnstromnetzentgelte auch die Ersatzwerte, Rückfalltarife sowie Fragen der Rückspeisung und das Vertragsmodell.
- 2017 ist das erste Jahr, in dem alle neun Güterkorridore im Vollbetrieb stehen. Die Genehmigung für Korridor 10 „Alpen-Westbalkan“ ist erfolgt, die Planung für Korridor 11 „Amber-Korridor“ fortgeschritten.
- Im Vergleich zum Vorjahr werden mehr Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt; die Anzahl der bedienten Anschlussbahnen ist rückläufig.

Österreichisches Eisenbahnnetz

2017 wurde der viergleisige Ausbau mit der Umfahrung St. Pölten sowie der Anbindung Linz Hbf. in Betrieb genommen. Außerdem wurde der grenzüberschreitende dreigleisige Ausbau Salzburg–Freilassing dem Verkehr übergeben.

Das österreichische Schienennetz hat nunmehr eine Länge von 5.649 Kilometern und wird von mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben. Fünf Prozent des Streckennetzes werden im Schmalspurbetrieb geführt.

Österreichisches Schienennetz	Länge in km
Baulänge	5.649
Normalspur [1.435 mm]	5.345
Schmalspur [z. B. 760 od. 1.000 mm]	304
Eingleisige Strecken	3.471
Zweigleisige Strecken	2.178

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

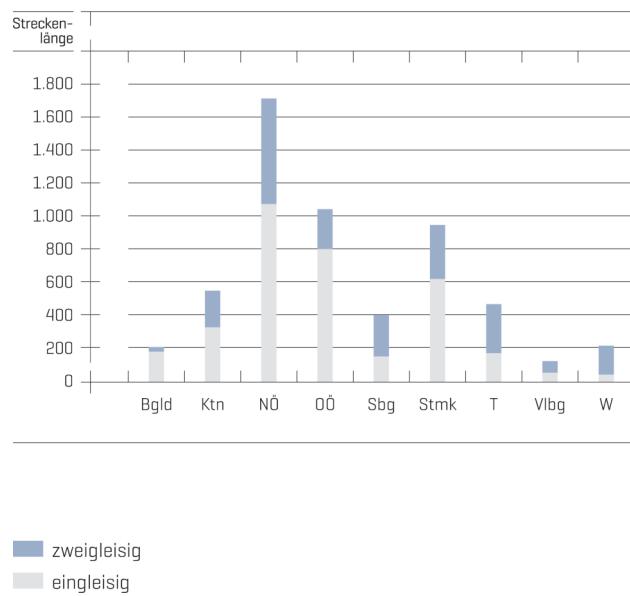


Abb. 1: Aufteilung des ein- und zweigleisigen Schienennetzes in Österreich nach Baulänge in Kilometern [ohne touristische Bahnen].
Quelle: Schienen-Control.

Mit 1.073 Kilometern hat Niederösterreich, gefolgt von Oberösterreich mit 804 Kilometern die meisten eingleisigen Streckenabschnitte, die vor allem dem Regionalverkehr dienen. Vorarlberg hat mit etwa 120 Kilometern das kleinste Netz aller Bundesländer. In Wien, Tirol und Salzburg überwiegen die zweigleisigen Strecken.

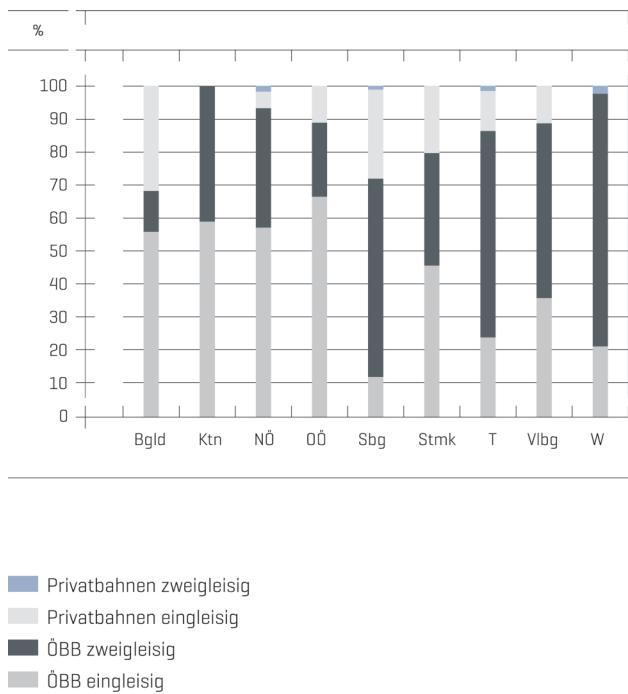


Abb. 2: Prozentuelle Aufteilung des ein- und zweigleisigen Schienennetzes in Österreich zwischen ÖBB-Infrastruktur und Privatbahnen [ohne touristische Bahnen]. Quelle: Schienen-Control.

Im Jahr 2017 betrug der Anteil der elektrifizierten Strecken aller Infrastrukturbetreiber 70 Prozent. Vorherrschend ist das österreichische Netz mit 15 kV bei 16,7 Hz elektrifiziert. Die Strecke der Raaberbahn sowie der Neusiedler Seebahn wird mit 25 kV bei 50 Hz betrieben. Ergänzt werden die elektrifizierten Strecken durch unterschiedliche mit Gleichstrom betriebene Abschnitte. Nennenswert ist die dicht befahrene Wiener Lokalbahn nach Baden (750 bzw. 850 V Gleichstrom) sowie die Salzburger Lokalbahn (1.000 V Gleichstrom) nach Lamprechtshausen.

NEUBAU UND AUSBAU

2017 wurde der Ausbau des Hochleistungsnetzes sowie die Erweiterung des Regionalnetzes fortgeführt. Neben dem Ausbau der Südbahn mit dem Semmering-Basistunnel und der Koralmbahn wird auch die Pottendorfer Linie als Zulaufstrecke zur Hochleistungsstrecke modernisiert. In Oberösterreich wurde an der Stadtregionalbahn in Gmunden weiter gearbeitet¹.

2017 konnte auf der Weststrecke der Lückenschluss Knoten Wagram-St. Pölten-Knoten Rohr fertiggestellt werden. Die 24,8 Kilometer lange zweigleisige Strecke führt südlich von St. Pölten entlang der Autobahn A1 und soll St. Pölten vom Güterverkehr entlasten. Diese Neubaustrecke ist die erste Strecke in Österreich, die ausschließlich mit ETCS zu befahren ist. Ende 2017 erfolgte die Inbetriebnahme der viergleisigen östlichen Einfahrt der Westachse in Linz Hbf. (Fertigstellung 2018). Die Arbeiten an der Westseite dieses Projekts starteten 2017. Der dreigleisige Ausbau zwischen Salzburg und dem deutschen Grenzbahnhof Freilassing wurde ebenfalls Ende 2017 vollendet und ermöglicht einen wesentlich dichteren Nahverkehr zwischen Salzburg und Bayern. Davor musste sich der grenzüberschreitende S-Bahn-Verkehr die Gleise mit den Fernzügen und Güterzügen teilen. Im Privatbahnnetz wurden die Bauarbeiten für den selektiven zweigleisigen Ausbau zwischen Weitwörth-Nußdorf und Oichtensiedlung der Salzburger Lokalbahn abgeschlossen².

¹ <http://www.stadtregiotram-gmunden.at/index.php/aktuelles.html>

² <https://www.salzburg-ag.at/presse/pressearchiv/ausbau-lokalbahnhof-weitwoerth-nussdorf-2976/>

Streckenabschnitt	Betreiber	km	Anmerkung
Knoten Wagram – Knoten Rohr	ÖBB-Infra	24,8	Umfahrung St. Pölten; viergleisig
Linz Vbf. Gleisdreieck – Linz Hbf.	ÖBB-Infra	1,7	Ausbau der Westachse
Salzburg Liefering – Staatsgrenze / Freilassing	ÖBB-Infra	0,5	Fertigstellung 3-gleisiger Ausbau Salzburg – Freilassing
Weitwörth-Nußdorf – Oichtentsiedlung	SLB	1,4	Selektiver zweigleisiger Ausbau

Tabelle 2: Erweiterungen österreichisches Schienennetz 2017. Quelle: Schienen-Control.

Nach etwa dreijähriger Bauzeit wurde der erste Teil des Güterzentrums Wien Süd 2017 voll in Betrieb genommen. Das Terminal Wien Süd ersetzt den in der Stadt gelegenen Terminal Wien Nordwest und steht neben dem Terminal Wien Freudenau dem unbegleiteten kombinierten Verkehr zur Verfügung³.

Das Güterzentrum Wien Süd wird durch die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG betrieben, ein Tochterunternehmen der ÖBB-Infrastruktur. Geplant ist, dass das Güterzentrum Wien Süd künftig an die zweigleisige Pottendorfer Linie angebunden wird. Als weiteres Terminal wird Wolfurt in Vorarlberg für den unbegleiteten kombinierten Verkehr ertüchtigt⁴.

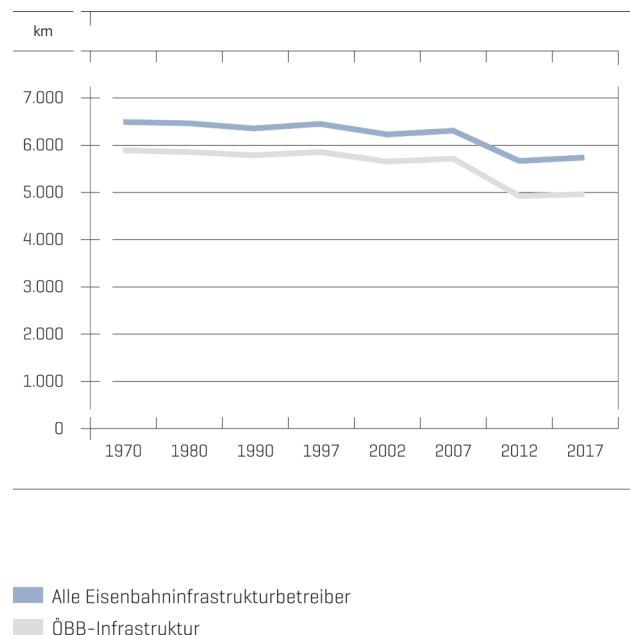


Abb. 3: Entwicklung des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur und aller Infrastrukturbetreiber [ÖBB und Privatbahnen] in Österreich [Baulänge in Kilometer]. Quelle: bmvit – Verkehr in Zahlen für die Werte bis 2007; 2012–2017 Schienen-Control.

³ <http://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/gueterzentren-und-terminals/gueterzentrum-wien-sued>

⁴ <http://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/gueterzentren-und-terminals/gueterzentrum-wolfurt>

STRECKENEINSTELLUNGEN

Ursprünglich war für 2017 geplant, die Strecke zwischen Oberwart und Friedberg dem Land Burgenland als Anschlussbahn zu übergeben. Auf dieser 25 Kilometer langen Strecke wird nun autonomes Fahren auf einer normalspurigen Strecke getestet. An Werktagen wird der Bezirk Oberwart weiterhin im Güterverkehr bedient.

Die zur Einstellung vorgesehene Strecke Pernhofen-Zellendorf wird bis auf Weiteres noch für den Güterverkehr genutzt. Die Verbindung Liesing-Waldmühle wird 2017 als Anschlussbahn für touristischen Verkehr in Betrieb genommen.

VERKEHRSSTATIONEN UND AUSBAU

Im österreichischen Eisenbahnnetz wurden wie im Vorjahr insgesamt 1.434 Verkehrsstationen bedient. Mit 1.066 Stationen stehen die meisten Haltestellen und Bahnhöfe im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur, gefolgt von der Salzburger Lokalbahn mit 70 Stationen.

2017 wurde mit dem Umbau der Haltestelle Wien Hetzendorf begonnen. Sie wird künftig über einen barrierefreien Zugang verfügen. Des Weiteren wurden Umbau- und Sanierungsarbeiten an Stationen wie Redl-Zipf, Wolfsberg, Lustenau und Schärding vorgenommen. Auf der Strecke der Raaberbahn wurde die Station Baumgarten mit einem Mittelbahnsteig ausgestattet, damit zwei Züge gleichzeitig halten und die Fahrgäste problemlos ein- und aussteigen können.

Außerdem wurden österreichweit zahlreiche Eisenbahnstationen mit Blindenleitsystemen, Liften und Unterführungen ausgestattet sowie Neuerungen an den Wartebereichen für die Fahrgäste vorgenommen. Als Beispiel kann 2017 die Station Velden am Wörthersee genannt werden.

GRENZBAHNHÖFE

Das österreichische Eisenbahnnetz grenzt mit 28 Strecken an die benachbarten europäischen Eisenbahnnetze. 26 Grenzübergänge betreffen die ÖBB-Infrastruktur. Einen Übergang (Baumgarten/Sopron) hat die Raaberbahn sowie einen die Neusiedler Seebahn (Pamhagen/Fertőszentmiklós).

An allen Grenzübergängen wird Personenverkehr angeboten. Der Grenzübergang Summerau wurde durch die Führung einer internationalen Nachtverbindung zwischen Prag und Zürich im Rahmen des Nightjet-Projektes Ende 2016 aufgewertet.

Das österreichische Netz ist gut in das europäische Netz eingebunden. Von den 28 Grenzübergängen sind 22 bzw. knapp 80 Prozent elektrifiziert. Die ÖBB-Infrastruktur verfügt im Grenzbereich Steiermark/Slowenien über einen 2,2 Kilometer langen Abschnitt, der mit Gleichstrom elektrifiziert ist. In Tabelle 3 ist der jeweils zum Grenzbahnhof korrespondierende Bahnhof in Klammer dargestellt.

		Elektrifiziert mit	Verkehrsart
Tschechien			
Summerau[–Horní Dvořště]	eingleisig	15 kV~	PNV und GV
Gmünd NÖ[–České Velenice]	eingleisig	25 kV~	PNV und GV
Retz[–Šatov]	eingleisig	15 kV~	PNV und GV
[Hohenau–]Břeclav	zweigleisig	25 kV~	PFV, PNV und GV
Slowakei			
Marchegg[–Devínska Nova Ves]	eingleisig		PNV und GV
[Kittsee–]Petržalka	eingleisig	15 kV~	PNV und GV
Ungarn			
[Nickelsdorf–]Hegyeshalom	zweigleisig	25 kV~	PFV, PNV und GV
[Loipersbach-Schattendorf–]Sopron	eingleisig		PNV und GV
[Jennersdorf–]Szentgotthard	eingleisig		PNV und GV
[Ebenfurth–]Sopron	eingleisig	25 kV~	PNV und GV
[Deutschkreutz–]Sopron	eingleisig	25 kV~	PNV und GV
Pamhagen[–Fertőszentmiklós]	eingleisig	25 kV~	PNV
Italien			
[Thörl-Maglern–]Tarvisio Boscoverde	zweigleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
[Sillian–]San Candido/Innichen	eingleisig	15 kV~	PNV
[Steinach in Tirol–]Brennero/Brenner	zweigleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
Slowenien			
Spieldorf-Straß[–Sentilj]	eingleisig	3 kV=	PFV, PNV und GV
Bleiburg[–Prevalje]	eingleisig		PNV
[Rosenbach–]Jesenice	zweigleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
Deutschland			
[Bregenz–]Lindau Reutin	zweigleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
Kufstein[–Kiefersfelden]	zweigleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
Vils-Pfronten-Steinach	eingleisig		PNV
Ehrwald Zugspitzbahn-Griesen	eingleisig	15 kV~	PNV und GV
Scharnitz-Mittenwald	eingleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
Salzburg Hbf.–Freilassing	dreigleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
Braunau/Inn–Simbach/Inn	eingleisig		PNV und GV
[Schärding–]Passau	zweigleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
Schweiz/Liechtenstein			
[Feldkirch–]Schaanwald–Vaduz–Buchs	eingleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
[Bregenz–]St. Margarethen	eingleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV

Erklärung zur Elektrifizierung: kV~ – Wechselstrom, kV= – Gleichstrom, leere Felder – nicht elektrifiziert.

Erklärung zur Verkehrsart: GV – Güterverkehr, PFV – Personenfernverkehr, PNV – Personennahverkehr.

Tabelle 3: Grenzüberschreitende Strecken in Österreich [Darstellung der korrespondierenden Grenzbahnhöfe in Klammer].

Quelle: ÖBB-Infrastruktur; Schienen-Controll.

Die meisten Grenzübergänge gibt es zu Deutschland, wobei die Grenzübergänge Passau, Salzburg und Kufstein starken internationalen Charakter aufweisen. Nach Liechtenstein und in die Schweiz besteht je ein Grenzübergang. Neun Grenzübergänge sind zweigleisig in Betrieb. Der Grenzübergang

Freilassing wurde 2017 dreigleisig fertiggestellt. Über drei Grenzübergänge (Bleiburg, Vils, Sillian) wird planmäßig kein Güterverkehr abgewickelt. In die Slowakei wird täglich ein Fernverkehrszug im Personenverkehr geführt.

PRIVATBAHNEN

In Tabelle 4 ist das gesamte Privatbahnnetz Österreichs dargestellt (ohne Anschlussbahnen). Die rein touristischen Bahnen wie die Schneebergbahn in Niederösterreich oder die Achenseebahn in Tirol scheinen ebenfalls auf.

Unternehmen	Typ	„Verknüpfung“ in	Zuweisungsstelle	Länge in km
AB	Schmalspur-Zahnrad	Jenbach	nicht vernetzt	7
CCG	integriert, Betrieb StLB	Kalsdorf	SCHIG	1
GKB	integriert	Graz Hbf.	nicht erforderlich*	98
GV	Schmalspur	Vorchdorf-Eggenberg	nicht vernetzt	16
IVB	Schmalspur	Innsbruck Hbf.	nicht vernetzt	18
LILO	Infrastruktur, Betrieb	Eferding, Linz Hbf., Stern & Hafferl	LILO	59
LVE	Infrastruktur, Betrieb	Stadl-Paura	LVE	16
MBS	integriert	Bludenz	ÖBB-Infrastruktur	13
MStE	Schmalspur, Betrieb StLB	Mixnitz-Bärenschützklamm	nicht vernetzt	10
NÖSBB	Schmalspur-Zahnrad	Puchberg/Schneeberg	nicht vernetzt	10
NÖVOG	Schmalspur	St. Pölten, Gmünd, Waidhofen a. d. Ybbs	nicht vernetzt	158
NSB	Infrastruktur, Betrieb	Neusiedl/See, Fertőszentmiklós	ÖBB-Infrastruktur	38
	Raaberbahn			
Raaberbahn	integriert [österr.-ungarisch]	Ebenfurth, Wulkaprodersdorf, Deutschkreutz	ÖBB-Infrastruktur	26
SKGB/SLB	Schmalspur-Zahnrad	-	nicht vernetzt	6
SLB	integriert	Salzburg Itzling	SCHIG	41
SLB	Schmalspur	Zell am See	nicht vernetzt	53
StLB	integriert	Gleisdorf, Feldbach, Peggau-Deutschfeistritz	nicht erforderlich*	47
StLB	Schmalspur	Unzmarkt	nicht vernetzt	67
VA	Schmalspur	Vöcklamarkt	nicht vernetzt	15
WLB	integriert	Wien Meidling, Traiskirchen	SCHIG	31
ZB	Schmalspur	Jenbach	nicht vernetzt	32

* Von der Verpflichtung, eine unabhängige Zuweisungsstelle zu beauftragen, sind unter anderem örtliche und regionale, eigenständige vernetzte Nebenbahnen für Personenverkehrsdiene und vernetzte Nebenbahnen, die ausschließlich für die Erbringung regionaler Güterverkehrsdiene durch einen Zugangsberechtigten genutzt werden, ausgenommen [§ 54a Abs 2 EisbG].

Tabelle 4: Österreichische Privatbahnen mit eigener Infrastruktur. Quelle: Schienen-Control.

Die Wachtl-Bahn, die im Bezirk Kufstein nur wenige 100 Meter von Bayern nach Tirol führte, wurde 2017 eingestellt. In Kärnten gibt es keine Privatbahn. In Wien mündet die Wiener Lokalbahn von Baden kommend in das umfangreiche Straßenbahnnetz der Wiener Linien ein. Im Tiroler Jenbach treffen sich drei Infrastrukturunternehmen mit unterschiedlichen Spurweiten.

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS ZU PRIVATBAHNSTRECKEN

Im Herbst 2017 wurden von der Europäischen Kommission Durchführungsbeschlüsse gemäß Art 2 Abs 4 der RL 2012/34/EU erlassen, wonach die von der Linzer Lokalbahn, der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg, der Wiener Lokalbahn sowie der Salzburger Lokalbahn betriebenen Strecken für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes über keine strategische Bedeutung verfügen. Das bedeutet, dass für diese Strecken z. B. keine Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) zu erstellen sind und das Entgelt nicht nach den Bestimmungen der §§ 67 ff EisbG festgesetzt werden muss. Sollte ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrwegkapazitäten auf einer dieser Strecken begehren und diese nicht erhalten, kann das Unternehmen allerdings weiterhin Beschwerde bei der Schienen-Control Kommission einbringen.

Pünktlichkeit im Bahnverkehr

Pünktlichkeit ist im öffentlichen Verkehr ein wichtiges Thema. Täglich pendelnde Personen ebenso pünktlich am Ziel sein wie Reisende, die möglicherweise einen Anschluss am Umsteigebahnhof erreichen wollen. Gleichzeitig erfordert der schon teilweise umgesetzte integrierte Taktfahrplan eine hohe Pünktlichkeit, damit alle Umsteigemöglichkeiten wahrgenommen werden können. Störungen auf einzelnen Streckenabschnitten können sich im engmaschigen und vertakteten Bahnnetz wie ein Dominoeffekt auf das ganze Netz auswirken. Unpünktliche Züge verursachen aufgrund von Entschädigungszahlungen an Fahrgäste und betrieblichen Mehraufwendungen (wie etwa höhere Stromkosten wegen höherer Geschwindigkeiten, um etwaige Verspätungen aufzuholen) auch teils höhere Kosten für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

PÜNKTLICHKEITSSTATISTIK 2017

Die statistische Grundlage hierfür bilden die Ankünfte aller Züge in den Verkehrsstationen; Zugausfälle und Züge, die im Schienenersatzverkehr geführt werden, sind in der Statistik nicht erfasst. Pünktlichkeit wird als Schwellenwert definiert, der im Fall der ÖBB-Infrastruktur für den Personenverkehr 5 Minuten und 29 Sekunden und für den Güterverkehr 15 Minuten nicht übersteigen darf.

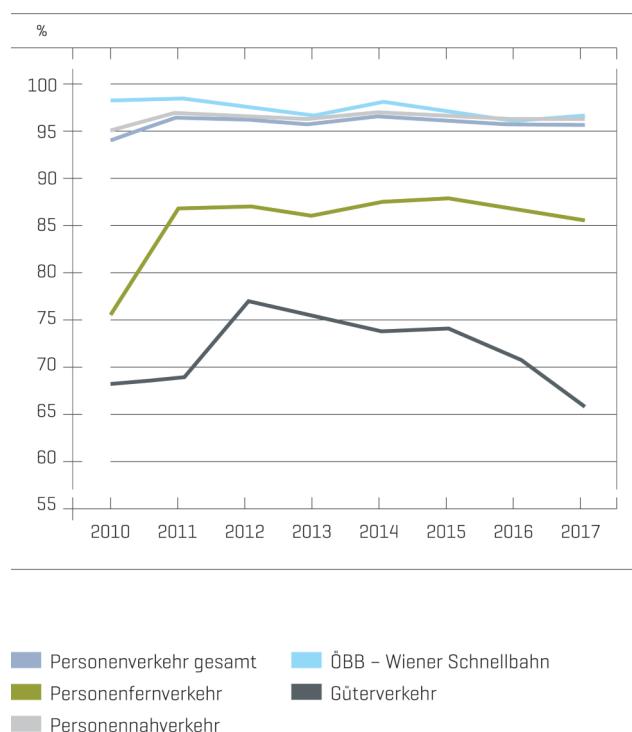


Abb. 1: Vergleich der Pünktlichkeit im Personenverkehr aller Eisenbahnverkehrsunternehmen für 2010–2017 im Netz der ÖBB-Infrastruktur. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Im schienengebundenen Personenverkehr war die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2017 mit 95,9 Prozent gleich hoch wie im Vorjahr. Die Statistik wird wesentlich durch den Personennahverkehr beeinflusst, da der Großteil der Züge in diesem Segment unterwegs ist. Der Nahverkehr konnte 2017 mit 96,4 Prozent ebenfalls die Pünktlichkeit aus dem Jahr 2016 halten. Die Monate mit den meisten pünktlichen Personenzügen waren Februar und März 2017 mit 96,9 Prozent, gefolgt vom September mit 96,7 Prozent.

Im Güterverkehr sank die Pünktlichkeit im Vergleich zum Vorjahr auf 65,8 Prozent (2016: 70,9 Prozent). Zurückzuführen ist das vor allem auf verspätete Frachtübergaben durch Zubringerverkehre und verspätete Anschlusszüge aus dem Ausland. Die RCA erreichte mit ihren planmäßigen Knotenverkehren eine Pünktlichkeit von 68,7 Prozent.

PERSONENNAHVERKEHR PÜNKTLICHER ALS PERSONENFERNVERKEHR

Im Personenfernverkehr ist die Pünktlichkeit mit 86,6 Prozent geringer als im Personennahverkehr (96,4 Prozent) – zurückzuführen ist das vor allem auf die internationale Vernetzung des Fernverkehrs. Die durchschnittliche Verspätung je Zug im gesamten Personenverkehr lag im Jahr 2017 bei 2 Minuten und 3 Sekunden.

Verstärkte Baumaßnahmen rund um das „Deutsche Eck“ bewirkten 2017 eine leichte Verschlechterung der Pünktlichkeit der ÖBB-Fernverkehrszüge auf 85,5 Prozent (2016: 86,7 Prozent). Maßgeblich für die trotzdem guten Werte waren die Wintermonate Februar und März 2017 mit 90,2 und 88,9 Prozent bzw. die Monate September, November und Dezember mit über 88 Prozent.

Ein Vergleich der wesentlichen Eisenbahnachsen in Österreich zeigt, dass 2017 die Fernverkehrszüge auf der stark befahrenen Weststrecke (bis zu sechs Züge pro Stunde) mit einer Pünktlichkeit von 83,4 Prozent pünktlicher waren als jene auf der Brennerstrecke mit 82,7 Prozent (2016: rund 81 Prozent). Der pünktlichste Monat im gesamten Personenfernverkehr war der Februar 2017: neun von zehn Zügen fuhren pünktlich. Die als Nightjet vermarkteten Nachtreisezüge wiesen 2017 eine Pünktlichkeit von lediglich 77,6 Prozent auf. Hauptgründe dafür waren einerseits die schlechtere Betriebsabwicklung in Deutschland und andererseits die unpünktliche Abfertigung der Züge in den Ausgangsbahnhöfen der anderen Nachbarstaaten.

Strecke	Pünktlichkeit in Prozent
West	83,4
Süd	89,0
Brenner	82,6
Tauern	87,2
Ennstal, Schober, Pyhrn	85,9
Nachtverkehr	77,6

Tabelle 1: Pünktlichkeit 2017 im ÖBB-Personenfernverkehr auf einzelnen Verkehrsachsen sowie im Nachtverkehr [Messung der Verspätungen ab 5 Minuten 29 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

BUNDESÄLDER IM VERGLEICH

Im Nahverkehr der ÖBB-Personenverkehr lag die Pünktlichkeit der Züge 2017 mit 96,4 Prozent abermals sehr hoch.

Gemäß einer Auswertung der Daten der ÖBB-Personenverkehr konnte in vier von neun Bundesländern jeden Monat eine Pünktlichkeit von über 95 Prozent erzielt werden¹.

Im Mittelwert der Monate erzielte Kärnten mit 97,5 Prozent die höchste Pünktlichkeit, gefolgt von Vorarlberg mit 97,2 Prozent und Wien mit 97 Prozent. In Oberösterreich konnte der Schwellenwert von 95 Prozent in sechs Monaten nicht erreicht werden. Das ist vor allem auf die dicht befahrene Weststrecke zwischen Linz und der Grenze nach Salzburg zurückzuführen.

¹ Quelle: www.oebb.at; abgefragt Jänner 2018.

	W	NÖ	ÖÖ	Bgld	Stmk	Sbg	Ktn	T	Vlbg
Jänner	96,7	95,1	91,0	96,5	96,2	90,5	98,0	93,1	95,7
Februar	97,6	97,0	96,0	97,4	97,6	96,4	98,3	97,6	98,5
März	97,8	97,3	96,9	98,0	97,5	96,4	95,7	97,2	98,2
April	97,1	96,1	93,6	95,5	96,0	95,4	97,4	96,7	94,7
Mai	97,2	96,4	94,7	97,2	95,4	95,0	97,7	95,9	97,2
Juni	96,9	96,6	94,5	97,1	95,5	94,7	95,7	94,8	95,3
Juli	97,0	96,1	94,9	96,9	96,4	95,5	97,5	96,3	97,0
August	97,3	96,8	95,3	92,9	95,2	95,5	97,4	96,7	98,2
September	97,4	97,0	96,1	95,4	97,5	96,9	98,0	97,6	97,8
Oktober	95,7	95,8	94,1	96,9	97,3	96,5	97,7	96,8	96,1
November	96,7	96,5	95,2	97,2	97,8	95,3	98,3	97,5	99,6
Dezember	96,1	96,2	95,7	97,5	97,6	93,7	98,1	96,5	98,6

Tabelle 2: Pünktlichkeit 2017 im Nahverkehr der ÖBB-PV nach Bundesländern in Prozent [Messung der Verspätungen ab 5 Minuten 29 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Die Monate mit den meisten pünktlichen Zügen in Österreich (über 97 Prozent) waren 2017 demnach Februar, März und September. Die am wenigsten pünktlichen Züge verkehrten witterungsbedingt im Jänner und baustellenbedingt im Juni.

dass nur jeder dritte Fernverkehrszug Richtung Österreich pünktlich übergeben werden konnte – was hauptsächlich auf die zahlreichen Baustellen zwischen Laibach und Marburg zurückgeführt werden kann.

PÜNTLICHKEIT AN ÖSTERREICHISCHEN GRENZÜBERGÄNGEN

Über zwölf Grenzübergänge verkehren täglich Fernverkehrszüge von Österreich ins benachbarte Ausland (und vice versa). Am pünktlichsten übergeben wurden im Jahr 2017 mit 93 Prozent Züge von Wien nach Nürnberg über den Grenzübergang Passau, gefolgt von Zügen nach Slowenien mit 87,4 Prozent über den Grenzübergang Spielfeld-Straß. Auffallend ist, dass Züge ins benachbarte Ausland, die in Österreich abgefertigt werden, deutlich pünktlicher sind als jene, die von Nachbarländern nach Österreich unterwegs sind. Mit 88,5 Prozent wurden Züge vom Ausland nach Österreich am schweizerisch-österreichischen Grenzübergang Buchs am pünktlichsten übergeben.

Die Pünktlichkeit der Züge nach Österreich am Grenzübergang Spielfeld-Straß sank im Vergleich zum Vorjahr deutlich und lag bei lediglich 34,4 Prozent (2016: 61 Prozent). Das bedeutet,

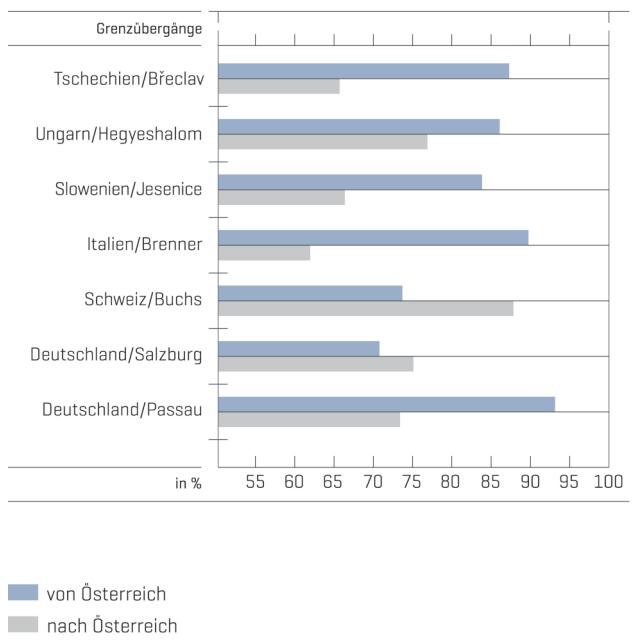


Abb. 2: Pünktlichkeit im Fernverkehr 2017 an ausgewählten Grenzübergängen [Messung der Verspätungen ab 5 Minuten 29 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Interessant ist auch die Pünktlichkeit des Korridorverkehrs über das „Deutsche Eck“. Zu beobachten war, dass Fernverkehrszüge aus Österreich nach Deutschland abermals deutlich pünktlicher waren als aus Deutschland kommende Züge: Wurden Züge am Grenzübergang Kufstein mit einer Pünktlichkeit von 81,6 Prozent abgefertigt (durchschnittliche Verspätung von 3,8 Minuten), erreichten sie den Grenzübergang Salzburg nur noch mit einer Pünktlichkeit von 68 Prozent (durchschnittliche Verspätung von 5,8 Minuten). In der Gegenrichtung wurden österreichische Fernverkehrszüge in Salzburg mit einer Pünktlichkeit von 73,6 Prozent übergeben, bei Ankunft in Kufstein lag diese nur noch bei 62,1 Prozent.

VERSPÄTUNGURSACHEN

Jede Verspätungsminute wird in Österreich durch die ÖBB-Infrastruktur erfasst und einer Ursache zugewiesen.

Im Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr) verursachten die EVU die Hälfte aller Verspätungen selbst, etwa durch längeren Fahrgastwechsel in den Stationen, Abwarten eines Anschlusses oder technische Fahrzeugstörungen. 23 Prozent der Verspätungen im Personenverkehr entstanden bei den europäischen Nachbarbahnen.

Im Güterverkehr war der Einfluss der Nachbarbahnen mit 38 Prozent der Verspätungen im Jahr 2017 markant. Externe Ursachen wie z. B. fremde Personen im Gleisbereich oder Unwetter schlügen sich mit zwei Prozent, Mängel an der Infrastruktur mit neun Prozent der Verspätungen im Güterverkehr nieder.

Durch die ÖBB-Infrastruktur herbeigeführte Verspätungen waren hauptsächlich auf Weichenstörungen, Stellwerkprobleme oder Dispositionsfehler zurückzuführen. Neben Anlagestörungen kamen Wartungs-, Inspektions- oder Erneuerungsarbeiten an Infrastrukturanlagen hinzu. Da prinzipiell für jede Zugfahrt eine Fahrzeitreserve² eingeplant wird, hatten Verspätungen aufgrund infrastruktureller Störungen von 52 Sekunden je Zug im Jahr 2017 keine erheblichen Auswirkungen auf die Pünktlichkeitsstatistik.

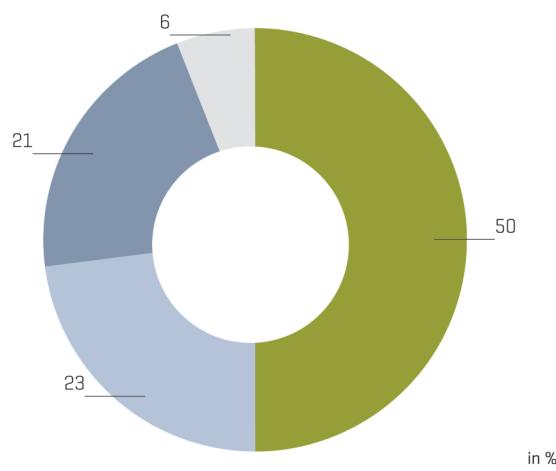


Abb. 3: Verspätungsursachen im Personenverkehr 2017 [Messung der Verspätungen ab 5 Minuten 29 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

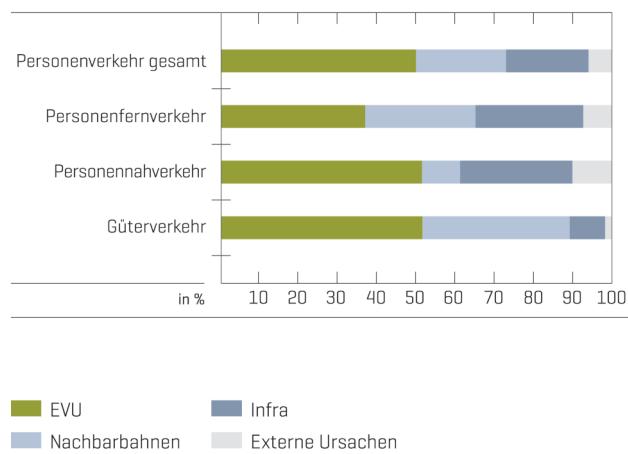


Abb. 4: Verspätungsursachen 2017 nach Verkehrsarten [Messung der Verspätungen ab 5 Minuten 29 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

² Diese beträgt grundsätzlich sieben Prozent, variiert aber je nach Geschwindigkeit, Gewicht und Verkehrsart.

PERFORMANCE REGIME

Das Performance Regime stellt gemäß § 67 Abs 7 EisbG ein Anreizsystem zur Vermeidung von Betriebsstörungen und somit zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit dar. Um den im Performance Regime angeführten Anreizen gerecht zu werden, wurden die Verspätungen aller Zugläufe erhoben und den jeweiligen Verspätungsursachen zugewiesen. Berücksichtigt wurden dabei Verspätungen von mehr als zehn Minuten im Reiseverkehr und mehr als 60 Minuten im Güterverkehr. Diese Abweichungen werden auf Basis UIC 450-2 kodiert, wodurch die jeweilige Verspätung dem EVU oder dem Infrastrukturbetreiber zugeordnet bzw. als neutrale Ursache gewertet wird.

Verspätungsminuten	2012	2013	2014	2015	2016	2017
EVU	800.524	686.573	582.841	787.703	855.594	898.702
ÖBB-Infrastruktur	387.606	451.046	361.524	326.164	381.934	421.864

Tabelle 3: Vergleich der abgerechneten Verspätungsminuten aus dem Performance Regime 2012–2017. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Insgesamt wurden 1,3 Millionen Verspätungsminuten im Jahr 2017 abgerechnet. Mit rund 15.000 Stunden verursachten die EVU mehr Verspätung als der Infrastrukturbetreiber mit rund 7.000 Stunden. Da pro Verspätungsminute ein Betrag von 0,5740 Euro zu zahlen ist, ergibt sich insgesamt eine Zahlungsdifferenz von rund 273.958 Euro (2016: rund 266.884 Euro), die die EVU den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) bezahlen mussten.



Abb. 5: Zahlungen aus dem Performance Regime 2012–2017 in Euro.
Quelle: ÖBB Infrastruktur.

Darstellung und Vergleich der Trassenpreissysteme in ausgewählten EU-Ländern

Die rechtlichen Grundlagen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur sind im Recast zum 1. Eisenbahnpaket RL 2012/34/EU in Art 31 und 32 zu finden. Die Entgelte sind grundsätzlich in Höhe der Kosten anzusetzen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs entstehen. Die Vollkosten für die Infrastrukturbereitstellung können dadurch allerdings nicht abgedeckt werden. Aus diesem Grund sieht Art 32 die Verrechnung von Aufschlägen vor. Diese dürfen insofern veranschlagt werden, als sie vom jeweiligen Marktsegment¹ getragen werden können. Durch Berücksichtigung der Markttragfähigkeit soll sichergestellt werden, dass kein Marktsegment durch einen zu hohen Preis von der Benützung der Schieneninfrastruktur ausgeschlossen wird.

TRASSENPREISSYSTEM IN ÖSTERREICH

In Österreich wurde mit dem Wegeentgeltmodell 2018 ein neues Trassenpreissystem, das zwischen sechs Marktsegmenten unterscheidet, eingeführt.²

Das Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ umfasst alle Personenverkehrsdiene, die ohne einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erbracht werden. Die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbrachten Personenverkehrsdiene werden in drei weitere Marktsegmente unterteilt: „Gemeinwirtschaftlicher Fernverkehr“, der öffentlich bestellte Fernverkehrsdiene abbilden soll, sowie „Nahverkehr stark“ und „Nahverkehr schwach“. Die Klassifizierung als Nahverkehr stark erhalten Züge, die über mehr als 200 Sitzplätze verfügen, in der Hauptverkehrszeit unterwegs sind und ihren Start- bzw. Zielbahnhof in einer Metropolregion haben.

Im Güterverkehr wird nach manipulierten und nicht-manipulierten Güterverkehrszügen unterschieden, um den preis-sensitiven Einzelwagenladungsverkehr und den Kombinierten Verkehr sowie die Verschubgüterzüge von den Ganzzügen abzugrenzen.

¹ Die RL 2012/34/EU sieht zumindest die Unterteilung in drei Marktsegmente vor, die jeweils gleichartige Kundenbedürfnisse bedienen sollen: Güterverkehrsdiene, Personenverkehrsdiene im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Gemeinwirtschaftliche Verkehre) und andere Personenverkehrsdiene (Eigenwirtschaftliche Verkehre).

² Die Genehmigung der Marktaufschläge durch die Schienen-Control Kommission war zum Zeitpunkt des Verfassens noch ausständig.



Abb. 1: Marktsegmente und Aufschläge je Zugkilometer in Österreich für 2018. Quelle: Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2018 der ÖBB-Infrastruktur, www.oebb.at, 22.2.2018. Darstellung der Schienen-Control.

TRASSENPREISSYSTEM IN DEUTSCHLAND

Auch in Deutschland wurde im Jahr 2018 ein neues Trassenpreissystem eingeführt. Anders als in Österreich, Frankreich oder Italien wird in Deutschland der gesamte Personenfernverkehr eigenwirtschaftlich und der gesamte Personennahverkehr gemeinwirtschaftlich betrieben. Im Fernverkehr wird nach sechs Marktsegmenten unterschieden, wobei hier auch Charter- und Nostalgieverkehre enthalten sind:

Marktsegmente Fernverkehr	Entgelt / Euro je Zug-km	Erklärung
Metro Tag	3,93–10,49*	Fernverkehr zwischen zwei Metropolen und Mo–Fr 6–20 h und Sa–So 9–20 h
Basic	3,37	Entweder Start- oder Zielpunkt sind keine Metropole oder außerhalb der genannten Zeiten
Nacht	1,37	Fernverkehrszüge zwischen 23 und 6 h
Charter/Nostalgie	1,38	–
Lok/Leerfahrt	1,42	–
Punkt-zu-Punkt	2,94	Start- oder Zielpunkt sind keine Metropolregion

* Das Entgelt variiert für Züge mit Geschwindigkeiten zwischen 100 und 160 km/h.

Tabelle 1: Marktsegmente und Aufschläge für eigenwirtschaftliche Personenfernverkehre in Deutschland für 2018.

Quelle: Das Trassenpreissystem 2018 der DB Netz, www.dbnetze.com, 22.2.2018. Darstellung der Schienen-Control.

Im Gegensatz zu Österreich und Italien variiert die Entgelt-höhe für den Nahverkehr in Deutschland – aufgrund der unterschiedlich hohen Budgetmittel zur Bestellung von Zugleistungen – in den einzelnen Bundesländern. Als Ausgangsbasis für die Errechnung der Tarife dienen die Entgelte für das Fahrplanjahr 2016/17 im jeweiligen Bundesland, die für das Jahr

2018 mit plus 1,8 Prozent angepasst wurden. Diese Berechnungsmethode ist in Deutschland einzigartig und wird im Eisenbahnregulierungsgesetz geregelt. Ein ähnliches System wurde für Frankreich entwickelt. Die Differenzierung wird allerdings nicht nach Bundesländern, sondern nach Regionen vorgenommen.

Bundesland	Lastfahrt	Leerfahrt*
	Euro je Zug-km	Euro je Zug-km
Baden-Württemberg	4,446	2,363
Bayern	4,317	2,524
Berlin	4,747	2,663
Brandenburg	4,865	2,829
Bremen	4,773	2,893
Hamburg	4,112	2,257
Hessen	4,198	2,327
Mecklenburg-Vorpommern	4,740	2,638
Niedersachsen	4,523	2,748
Nordrhein-Westfalen	4,304	2,713
Rheinland-Pfalz	4,489	2,514
Saarland	4,613	2,567
Sachsen	4,553	2,572
Sachsen-Anhalt	4,521	2,488
Schleswig-Holstein	4,619	2,628
Thüringen	4,560	2,553

* Bei Leerfahrten handelt es sich um Fahrten ohne Personenbeförderung, wie etwa Überstellungsfahrten.

Tabelle 2: Aufschläge je Bundesland in Deutschland für den Personennahverkehr für 2018. Quelle: Das Trassenpreissystem 2018 der DB Netz, www.dbnetze.com, 22.2.2018. Darstellung der Schienen-Contro.

Im Güterverkehr wird in Deutschland nach Gewicht, Entfernung und Frachtnatur unterschieden.

Dafür sind sechs Marktsegmente vorgesehen:

Marktsegmente Güterverkehr	Entgelt / Euro je Zug-km	Erklärung
Standard	1,52	Güterzug unter 3.000 t Wagenzuggewicht, Zuglauf von mindestens 75 km und/oder 370 m Zuglänge
Sehr schwer	1,71	Güterzug über 3.000 t Wagenzuggewicht
Gefahrgutganzzug	2,15	Gefahrgutbefördernder Ganzzug
Gefahrgutnahverkehr	1,07	Gefahrgutzug mit maximal 75 km Zuglauf und/oder einer Maximalzuglänge von 370 m
Güternahverkehr	0,85	Güterzug mit maximal 75 km Zuglauf und/oder einer Maximalzuglänge von 370 m
Lokzug	1,04	Lokzugfahrt mit Baumaschine

Tabelle 3: Marktsegmente und Aufschläge im Güterverkehr in Deutschland für 2018. Quelle: Das Trassenpreissystem 2018 der DB Netz, www.dbnetze.com, 22.2.2018. Darstellung der Schienen-Control.

TRASSENPREISSYSTEM IN FRANKREICH

In Frankreich wird das neue Trassenpreissystem mit dem Fahrplanjahr 2019 eingeführt. Die Segmentierung konzentriert sich ausschließlich auf den Personenverkehr.

Insgesamt wurde mittels Grob- und Feingliederung zwischen 35 Marktsegmenten unterschieden. Der französische Nahverkehr ist insgesamt in 13 Regionen unterteilt, denen entsprechend Aufschläge verrechnet werden. Eine Verrechnung von

Aufschlägen im Güterverkehr ist mangels Tragfähigkeit in Frankreich nicht vorgesehen. Im Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr findet eine Unterteilung in nationale und internationale Verkehre statt. Die Entgelte für die nationalen Hochgeschwindigkeitszüge werden nach den jeweils genutzten Verkehrsachsen berechnet. Die Entgelte für die internationalen Verkehre beinhalten zusätzlich zur Verkehrsachse noch Aufschläge das jeweilige Zielland betreffend.

Marktsegmente in Frankreich			
in €			
Hochgeschwindigkeitsverkehr		Konventioneller Fernverkehr	Nahverkehr
National	International	Tagverkehr	Auvergne-Rhône-Alpes
		3,09	2,96
Radial axe Nord 20,75	Radial Grand-Bretagne 0,819	Nachtverkehr 0,00	Bourgogne-Franche-Comté 2,77
Radial axe Est 10,76	Radial Belgique, Pays-Bas & Allemagne 20,99	Autozüge 0,00	Bretagne 1,94
Radial axe Sud-Est/Lyon 22,78	Radial Luxembourg & Allemagne 10,49	Sonstige Züge 3,09	Centre-Val-de-Loire 3,34
Radial axe Sud-Est/Méditerranée 16,27	Radial Suisse 20,06		Grand-Est 3,05
Radial axe Sud-Est/BFC 18,72	Radial Italie 20,10		Hauts-de-France 3,03
Radial axe Sud-Est/Alpes 22,53	Radial Espagne 14,92		Normandie 2,19
Radial axe Atlantique/BPL 21,73	Intersecteurs internationaux 1 9,55		Nouvelle-Aquitaine 2,20
Radial axe Atlantique/SEA 18,67	Intersecteurs internationaux 2 4,63		Occitanie 2,96
Intersecteurs domestiques 9,72			Pays-de-la-Loire 2,29
			Provence-Alpes-Côte d'Azur 2,79
			Île-de-France 7,07
			État 3,32

Abb.2: Marktsegmente und Aufschläge je Zugkilometer im Personenverkehr in Frankreich für 2019. Quelle: Network Statement of the national rail network 2019 timetable, www.sncf-reseau.fr, 22.2.2018. Darstellung der Schienen-Control.

TRASSENPREISSYSTEM IN ITALIEN

In Italien wurde das neue Trassenpreissystem bereits im Fahrplanjahr 2017 eingeführt. Das System sieht insgesamt acht Marktsegmente für den Personen- und den Güterverkehr vor. Die Gliederung wurde vom italienischen Eisenbahnregulator Autorità di Regolazione dei Trasporti in der Entscheidung 96/2015 vom 13. November 2015 vorgenommen:

Marktsegmente	Entgelt / Euro je Zug-km	Erklärung
International Long haul	4,014	Internationaler Personenverkehr
Premium	3,939–5,267*	Open Access Hochgeschwindigkeitsstrecken
Basic	3,332	Fernverkehrszüge zwischen 23 und 6 h
PSO-Long haul	1,199–2,974**	Fernverkehr mit einem PSO-Auftrag
PSO-Regional	1,417–3,005***	Regionalverkehr mit einem PSO-Auftrag
Freight	0,929–2,337****	Güterverkehr
Technical	1,364	Dienstzüge
Maritime	andere Berechnung	Fährdienste nach Sizilien/Sardinien [Mindestzugangspaket]

* Unterscheidung Verkehre zwischen Rom und Mailand bzw. sonstige Verkehre sowie Verkehre an Werk- und Feiertagen.

** Unterscheidung in Tag- und Nachtzüge. *** Abhängig von Geschwindigkeit, Wochentag und, ob der Zug in einer Metropolregion unterwegs ist.

**** Abhängigkeit von Tag- und Nachtzeit, internationaler oder nationaler Zug und Länge des Zuglaufs.

Tabelle 4: Marktsegmente und Aufschläge in Italien für 2018. Quelle: Network Statement 2018 Italy, www.rfi.it, 22.2.2018.

Darstellung der Schienen-Control.

Für die Marktsegmente Premium, Freight, PSO-Long haul und PSO-Regional hat der italienische Infrastrukturmanager weitere Unterteilungen vorgenommen. Das Marktsegment Premium differenziert Verkehre auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rom-Mailand und sonstige Hochgeschwindigkeitsverkehre. Im Güterverkehr wird zwischen Tag- und Nachtzügen, nationalen und internationalen Zügen und nach der Länge des Zuglaufs unterschieden. Beim gemeinwirtschaftlichen Fernverkehr wurde eine Unterteilung zwischen Tag- und Nachtzügen, im Regionalverkehr nach Zuggeschwindigkeit und Regionen (Metropole, ländliches Gebiet

etc.) als sinnvoll erachtet.

Die Besonderheit im italienischen Trassenpreissystem liegt in der Differenzierung der Güterverkehrszüge in Tages- und Nachtfahrten sowie in der Berücksichtigung der Fährdienste vom Festland nach Sizilien und Sardinien.

Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal ist, dass sowohl eine Trennung zwischen eigenwirtschaftlichem Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigem eigenwirtschaftlichen Fernverkehr (wie in Deutschland und Frankreich) als auch zwischen gemeinwirtschaftlichem und eigenwirtschaftlichem Fernverkehr (wie in Österreich) vorgesehen ist.

VERGLEICH MARKTSEGMENTE UND HÖHE DER AUFSCHLÄGE

Trotz gemeinsamer unionsrechtlicher Vorgaben sind hinsichtlich der Strukturierung, der Anzahl der Marktsegmente sowie in der Höhe der Aufschläge wesentliche Unterschiede in den einzelnen Ländern zu erkennen. Diese Unterscheidung ist einerseits auf die wirtschaftlichen und geographischen Eigenheiten der lokalen Märkte und andererseits auf die nationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen zurückzuführen.

Während der eigenwirtschaftliche Personenverkehr in Österreich in einem Marktsegment zusammengefasst wird, findet in Deutschland, Frankreich und Italien eine Untergliederung nach Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigem Personenfernverkehr statt. In diesen drei Ländern werden Abfahrts- und Ankunftszeit als Differenzierungskriterium hinsichtlich der Entgelthöhe herangezogen und je nachdem, ob es sich dabei um eine Metropolregion bzw. ein ländliches Gebiet handelt, Aufschläge verrechnet.

In Frankreich und in Italien gibt es außerdem Marktsegmente für den grenzüberschreitenden Personenverkehr: In Italien besteht ein Marktsegment für den eigenwirtschaftlichen grenzüberschreitenden Personenverkehr, während in Frankreich Hochgeschwindigkeitsverkehrsdiene nach den Zielorten und daher mehrere Marktsegmente unterschieden werden. In Deutschland und Österreich wird keine Differenzierung für grenzüberschreitende Züge vorgenommen.

Im gemeinwirtschaftlichen Verkehr werden in Österreich, Frankreich und Italien nicht nur Nahverkehrszüge, sondern zum Teil auch Fernverkehrszüge erfasst. Im Gegensatz dazu wird in Deutschland Nahverkehr als gemeinwirtschaftlich und Fernverkehr als eigenwirtschaftlich angesehen. Im Nahverkehr gibt es in Deutschland und in Frankreich die stärkste Differenzierung, da die Entgelte je Bundesland bzw. Region festgesetzt werden, anders als in Österreich und Italien, wo nach Verkehrszeit und Lage des Start- bzw. Endbahnhofes unterschieden wird.

Im Güterverkehr gibt es in Deutschland, Österreich und Italien eine Untergliederung. In Frankreich gibt es im Güterverkehr ein Marktsegment, für das aufgrund der Markttragfähigkeit keine Aufschläge verrechnet werden können. In Österreich wird zwischen manipuliertem und nicht-manipuliertem Güterverkehr unterschieden. Deutschland differenziert nach Gewicht, Entfernung und Frachtart, Italien wiederum unterscheidet zwischen Tag- und Nachtzügen sowie zwischen nationalen und internationalen Verkehren.

Die höchsten Aufschläge werden für Segmente der Hochgeschwindigkeitsverkehre verrechnet. An der Spitze liegen Deutschland mit 11,63 Euro je Zugkilometer und Frankreich mit bis zu 22,78 Euro je Zugkilometer. Im Vergleich dazu sind die Aufschläge für Hochgeschwindigkeitsverkehre in Italien mit 5,27 Euro je Zugkilometer verhältnismäßig niedrig. In Österreich sind für eigenwirtschaftliche Verkehre 1,20 Euro je Zugkilometer zu bezahlen, wobei diese aufgrund der Maximalgeschwindigkeit der Züge von 230 km/h nur zum Teil mit den Hochgeschwindigkeitsverkehren vergleichbar sind.

Im Nahverkehr liegen die Aufschläge in Österreich zwischen 0,60 Euro und 0,80 Euro deutlich unter jenen in Deutschland (zwischen 4 Euro und 4,90 Euro), Italien (zwischen 1,40 Euro und 3 Euro) und Frankreich (zwischen 2,20 Euro und 3,34 Euro³⁾).

Auch im Güterverkehr sind die Zuschlüsse mit 0,63 Euro je Zugkilometer für den nicht-manipulierten Güterverkehr in Österreich im Vergleich mit anderen Ländern niedrig. In Italien und Deutschland werden im Vergleich dazu bis zu 2,337 Euro je Zugkilometer verrechnet.

³Île de France wurde mit 7,07 Euro nicht berücksichtigt, da dies selbst für das französische System einen Ausreißer darstellt.

Der liberalisierte Bahnstrommarkt 2017

Österreich hat nach einer zweijährigen Vorbereitungs- und Prüfungsphase im Jahr 2016 den Bahnstrommarkt geöffnet und ist damit nach Deutschland das zweite Land Europas, das im Zuge der Liberalisierung eine Trennung zwischen Energielieferant und Netzbetreiber umgesetzt hat. Der Energielieferant kann seit diesem Zeitpunkt von in Österreich tätigen Bahnunternehmen frei gewählt werden.

Das Jahr 2017 war bedeutend für die Weiterentwicklung des Netzentgeltsmodells im Bahnstrombereich. Die ÖBB-Infrastruktur adaptierte und präzisierte das ursprüngliche Modell, um eine genauere Kostenzuweisung bei der Ermittlung der Netzentgelte zu ermöglichen. Diesbezüglich wurden, etwa durch die Anerkennung von Kosten für das Engpassmanagement und die Schwarzstartfähigkeit von Kraftwerken, Kostenpositionen berücksichtigt, die vom Netzbetreiber als erforderlich erachtet wurden, um die Netzstabilität im Bahn-

stromnetz gewährleisten zu können (Systemdienstleistungen). Darüber hinaus wird weiterhin zwischen einem Tarif für die Umformung des Stroms von 50 Hertz (Hz) auf 16,7 Hz (Tarif „Umformung“) und einem Tarif für die Verteilung der Energie im Bahnstromnetz (Tarif „Verteilung“) unterschieden. Die durch die ÖBB-Infrastruktur festgesetzten Netzentgelte für das Jahr 2017 wurden durch die Schienen-Control Kommission auf die Höhe der tatsächlich angefallenen Kosten hin geprüft.

Anlagenkosten	Verluste	Systemdienstleistungen	Vorgelagerte Netzkosten	Allgemeine Kosten
Frequenzumformer	Netzverluste Oberleitung	Regelleistung Frequenzumformer	Netzkosten APG	Overhead GB
Umrichter Timelkam	Netzverluste Bahnstromleitung	Regelleistung Kraftwerke	Netzkosten Timelkamvertrag	Energiemanagement
Bahnstromleitungen	Verluste Frequenzumformer	Ausfallreserve Frequenzumformer		ÖMAG Zuweisung
Zentrale Leitstelle Innsbruck		FU-Verluste durch rotierende Reserve		Kosten aus Versorgungsauftrag
Abzug aktivierte Fremdkapitalzinsen		Blindleistung		Kosten aus Lieferauftrag
		Schwarzstartfähigkeit		Regulierungsmanagement
		KW-Reserve für Revisionen Frequenzumformer		Risikopositionen
		Spannungsvorhaltung Lindau		
		Engpassmanagement		

Abb. 1: Kostenpositionen des Infrastrukturbetreibers zur Tarifermittlung. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Die in Abbildung 1 blau dargestellten Kostenpositionen flossen in den Tarif „Verteilung“ ein, während die grün hinterlegten Kostenpositionen dem Tarif „Umformung“ zugerechnet wurden. Die Kostenpositionen des Tarifs „Verteilung“ fließen als Fixkosten ohne direkten Bezug zur umgeformten Strommenge ein und werden allen Kundinnen bzw. Kunden in Rechnung gestellt, da sie dem Erhalt und Betrieb des Bahnstromnetzes dienen. Im Tarif „Umformung“ sind hingegen variable Kosten erfasst, die durch die Nutzung des Frequenzumformers anfallen und somit nur verrechnet werden, sofern die Umformung über Frequenzumformer beansprucht wird. Bei beiden

Tarifen wird außerdem zwischen hoch frequentierten und wenig nachgefragten Zeiten unterschieden, wobei der Hochtarif an allen Tagen von 06:00 bis 22:00 Uhr und der Niedertarif von 22:00 bis 06:00 Uhr angesetzt wird.

Im Zuge der Überprüfung der Kostenpositionen stellte die Schienen-Control Kommission fest, dass Kosten teilweise mehrfach angesetzt waren. Außerdem wurden vereinzelt Kostenpositionen herangezogen, deren Anerkennung aufgrund der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes nicht möglich ist. Mit Bescheid vom 19. Februar 2018 wurde dem Infrastrukturbetreiber daher auferlegt, die Tarife wie folgt zu senken:

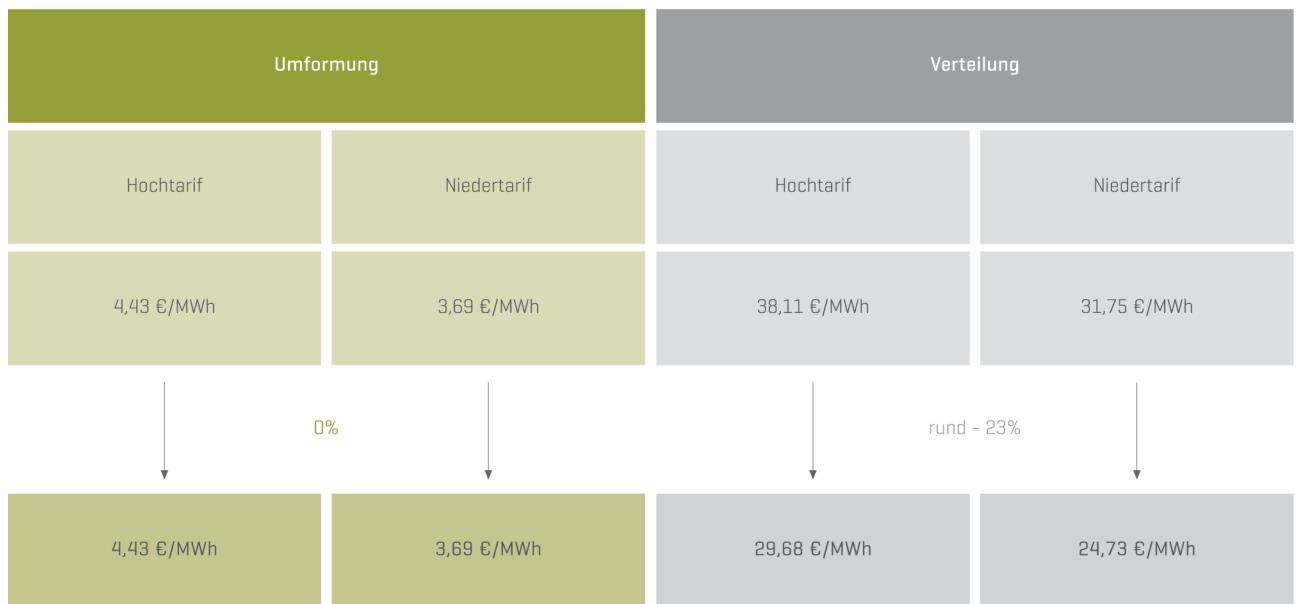


Abb. 2: Tarifkorrektur 2017. Quelle: Schienen-Control Kommission.

Neben der grundlegenden Höhe und Struktur der Bahnstromnetzentgelte war die Schienen-Control Kommission im Jahr 2017 auch mit der Prüfung der Ersatzwerte und Rückfalltarife befasst, die im Bahnstromtarifsystem jeweils dann zur Anwendung gelangen, wenn durch Ausfall eines Messgeräts oder Lieferanten eine Abrechnung über den Verbrauchstarif vorübergehend nicht möglich ist. Während die Ausgestaltung des Rückfalltarifs bei der Schienen-Control Kommission auf keine Bedenken stieß, wurde der ÖBB-Infrastruktur mit einer Übergangsfrist die Neuberechnung eines verbrauchsorientierten und verursachungsgerechten Ersatzwertverfahrens bis zur Veröffentlichung der Entgelte für das Jahr 2019 auferlegt.

Auch traf die Schienen-Control Kommission mit 2. Teilbescheid vom 13. Juni 2017 eine grundsätzliche Systementscheidung über die Ausgestaltung des Abrechnungssystems bei Abweichungen von Entnahme und Verbrauch im Bahnstromnetz. Durch die Ausrichtung des Schienenverkehrsbetriebs, der fast ausschließlich auf die Stromentnahme gerichtet ist, kommt es im Rahmen der Bahnstromnetznutzung zu keiner eigenständigen Verrechnung von ungeplanten Einspeisungen. Durch dieses System wird gewährleistet, dass Bahnstromkundinnen bzw. -kunden, die über die Möglichkeit der Rückspeisung von Energie verfügen, diese auf ihrer Stromrechnung gutgeschrieben bekommen. Die rückgespeisten Energiemengen werden durch die Netzentgelte zwar nicht zusätzlich ab-

gegolten, dafür wird eine zusätzliche Belastung des Netzes durch die Rückspeisungen aber auch nicht verrechnet. Schließlich traf die Schienen-Control Kommission mit 3. Teilbescheid vom 27. November 2017 auch eine Entscheidung über die der Bahnstrommarkttöffnung zugrundeliegenden Verträge. Durch das Zusammenspiel von 50 Hz-Netzbetrieb und Bahnstromnetznutzung ist ein komplexes Vertragsgeflecht nötig, um alle wechselseitigen Rechte und Pflichten der Bahnstromnetzkundinnen bzw. -kunden vollständig abzudecken. Die Schienen-Control Kommission konnte unter Aufhebung einiger weniger Bestimmungen die grundsätzliche vertragliche Konstruktion bestätigen und somit einen diskriminierungsfreien Zugang zum Bahnstromnetz sicherstellen.

BAHNSTROMSYSTEM – SYSTEMDIENSTLEISTUNGEN UND MARKTMODELL

Das österreichische Bahnstromnetz stellt ein eigenständiges Stromnetz mit einer Frequenz von 16,7 Hz dar, welches mit insgesamt elf Wasserkraftwerken Strom erzeugt, um die Züge mit Fahrstrom zu versorgen. Acht dieser Kraftwerke werden von der ÖBB-Infrastruktur betrieben, drei weitere Laufwasserkraftwerke an der Enns und der Drau von anderen Energieerzeugern.

Um die Abdeckung des vollen Bahnstrombedarfs zu gewährleisten, betreibt die ÖBB-Infrastruktur zusätzlich fünf mecha-

nische Frequenzumformer und zwei elektronische Frequenzumrichter, um zusätzlichen Strom aus dem öffentlichen Stromnetz verfügbar zu machen.

Das Bahnstromnetz transportiert über Hochspannungsleitungen in ganz Österreich Bahnstrom mit 110 Kilovolt (kV), im Wiener Umland auch mit 55 kV, von den Kraftwerken und Umformern zu den rund 60 Unterwerken, die den Strom von 110 kV bzw. 55 kV auf 15 kV transformieren und von dort in die Oberleitungen einspeisen.

Während das öffentliche Netz seit Anfang des 20. Jahrhunderts europaweit mit einer Frequenz von 50 Hz ausgestattet ist, kommt im österreichischen Bahnstromnetz vorwiegend eine Frequenz von 16,7 Hz zum Einsatz. Dies resultierte aus erheblichen Problemen bei der Elektrifizierung der Bahnen, als man versuchte, die Bahnstromversorgung mit einer Frequenz von 50 Hz zu ermöglichen. Vor allem beim Anfahren der Züge kam es dabei zu Bürstenfeuern an den Kollektoren. Um diesen Problemen entgegenzuwirken, wurde eine Nennfrequenz von 16 2/3 Hz (inzwischen auf 16,7 Hz angepasst) festgesetzt.

Die abweichende Frequenz bedingt eine vom öffentlichen 50 Hz-Netz getrennte Bahnstromnetzversorgung. Die ÖBB-Infrastruktur hat als Bahnstromnetzbetreiber daher auch die Aufgabe, den sicheren Betrieb des Bahnstromnetzes, unter Einhaltung der eisenbahnrechtlichen betriebs- und verkehrs-technischen Sicherungspflicht, aufrechtzuerhalten. Dies stellt sie durch sogenannte Versorgungssicherheitsmaßnahmen bzw. Systemdienstleistungen sicher, wobei vor allem der Einsatz von Regelenergie dabei eine wichtige Rolle spielt:

Sowohl einspeise- als auch ausspeiseseitig kann eine Abweichung der Last verursacht werden, z. B. durch geringere oder ausbleibende Belieferung eines Energielieferanten, durch Prognosefehler für die benötigte Verbrauchsleistung sowie durch Wegfall von Verbrauchern (Zügen) oder zusätzlichem Bedarf (z. B. verstärkter Einsatz von Zugheizung bei kälterer Temperatur oder vermehrter Bedarf an Klimatisierung bei höherer Temperatur).

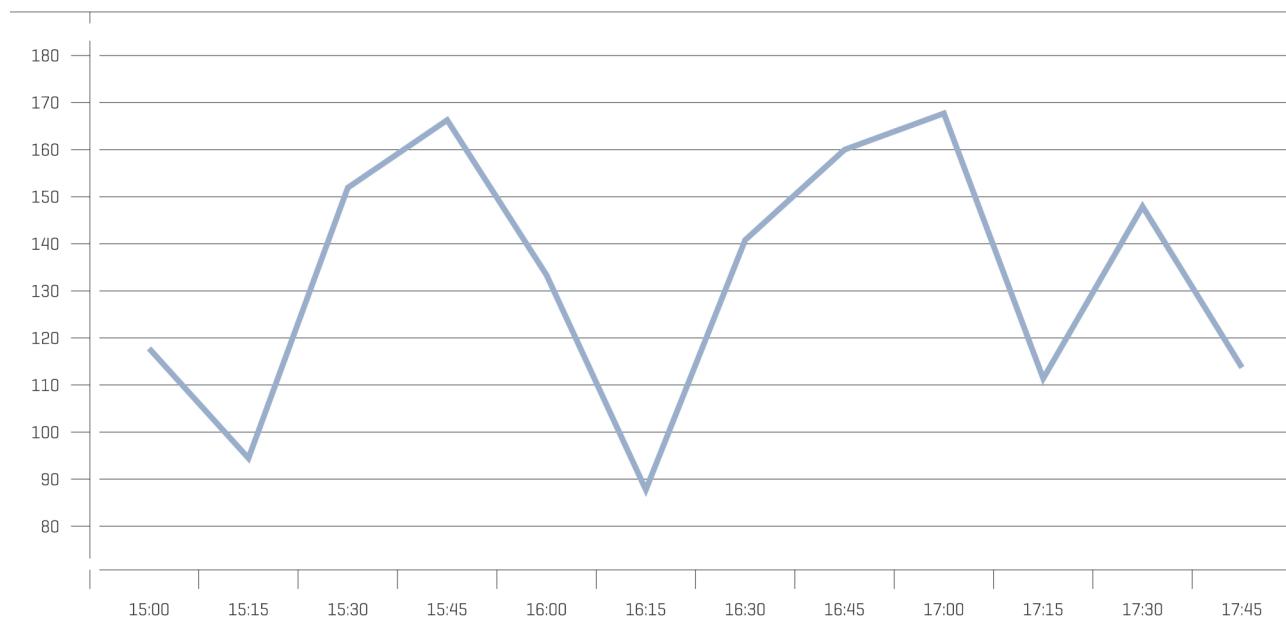


Abb.: 3 Regelleistungsbedarf eines Werktages zwischen 15:00 und 18:00 Uhr nach Viertelstunden im 16,7 Hz-Bahnstromnetz der ÖBB-Infrastruktur in Megawattstunden; Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Um einer Abweichung der Last entgegenzuwirken, setzt der Bahnstromnetzbetreiber regelfähige Anlagen ein, die den Ausgleich zwischen Prognose und tatsächlichem Lastfluss vornehmen. Dieser Ausgleich, auch als Regelleistung bezeichnet, wird im österreichischen Bahnstromnetz zum Teil über die Frequenzumformer und zum Teil über die ÖBB-eigenen regelfähigen Kraftwerke erbracht. Bei beiden handelt es sich um kurzfristig einsetzbare Anlagen, die eine rasche Leistungsanpassung ermöglichen.

Der Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit liegen weitere Leistungen zugrunde, die auch der Bahnstromnetzbetreiber zu erbringen hat. So muss die ÖBB-Infrastruktur kontinuierlich das Bahnstromnetz ausbauen, um die Kapazitäten der Übertragungsleitungen an die Anforderungen des Schienennverkehrsvertriebs anzupassen. Kommt es beim Betrieb des Bahnstromnetzes zu Engpässen in den Übertragungsleitungen, muss der Bahnstromnetzbetreiber diese zwischenzeitig durch anderweitige Maßnahmen (Engpassmanagement) bekämpfen: Mit Re-Dispatchmaßnahmen kann ein Netzbetreiber einzelne Leitungen entlasten und so Netzengpässen entgegenwirken, z. B. durch eine geänderte Ein- und Ausspeisung von Strom an dafür vorgesehenen Stellen zu bestimmten Zeitpunkten, wie es auch im öffentlichen 50 Hz-Netz zur Netzentlastung eingesetzt wird.

In ähnlicher Weise ist es auch notwendig Erzeugungskapazitäten vorzuhalten, um Spannungsabfällen, die aufgrund der netztopologischen Aufteilung der Stromerzeugung (Kraftwerke und Frequenzumformer) im Netz entstehen können, vorzubeugen. Während die Kraftwerke in den westlichen Bundesländern Österreichs stehen, wird der Bahnstrom durch den dichten Verkehr in der Ostregion benötigt.

Beim Betrieb eines elektrischen Leitungsnetzes kommt es neben den Lastschwankungen im Bereich der Regelleistung zu einer weiteren Differenz zwischen Ein- und Ausspeisung: Der Transport von elektrischer Energie führt bei der Übertragung durch die Bahnstromleitungen zu einem stetigen Energieverlust, der physikalisch durch den Leitungswiderstand bedingt ist und mit dem Quadrat der Entfernung zunimmt (Netzverluste). Je höher die Spannung eines Netzes ist, desto geringer fallen die Netzverluste aus. Der überwiegende Teil des Bahnstromnetzes wird mit einer Netzspannung von 110 kV betrieben. Der Bahnstromnetzbetreiber hat daher, neben der Verpflichtung Netzverlusten entgegenzuwirken, die entsprechenden Energiemengen, die verlustbedingt zur Stabilisierung des Netzes notwendig sind, zusätzlich zu beschaffen.

Im Sinne der Versorgungssicherheit ist schließlich auch die Vorhaltung von Kraftwerksteilen, die im Falle eines Netzausfalls zum Wiederaufbau des Bahnstromnetzes benötigt werden, eine notwendige Leistung des Bahnstromnetzbetreibers im Rahmen der Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebs des Bahnstromnetzes (Schwarzstartfähigkeit).

Diese und andere notwendige Maßnahmen des Netzbetriebs lassen sich bereits an der dargestellten Aufgliederung der Kostenpositionen zur Tarifermittlung ablesen. Mit den Entscheidungen der Schienen-Control Kommission zur Genehmigung der Bahnstromnetznutzungsentgelte ist daher immer auch die Beurteilung verbunden, ob und in welcher Höhe die geltend gemachten Ausgaben der ÖBB-Infrastruktur für den Netzbetrieb erforderliche Tätigkeiten darstellen.

Das Marktmodell, das den liberalisierten Bahnstromnetzbetrieb ermöglicht, wird durch das Durchleitungsmodell, ein Vertragsmodell bestehend aus drei getrennten Vertragsbeziehungen, verwirklicht.

Innerhalb dieses zwischen Bahnstromnetzbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen und dritten Bahnstromlieferanten abgeschlossenen Modells kann sowohl die Übermittlung der notwendigen Daten zur Vornahme der Systemdienstleistungen, als auch die Bahnstromnetznutzung sowie die Abwicklung der Bahnstromlieferung aus dem 50 Hz-Netzbereich in das Bahnstromsystem nichtdiskriminierend und verursachungsgerecht koordiniert und durchgeführt werden.

BAHNSTROMTARIFE 2018

Die Bedingungen für den Zugang zum Bahnstromnetz sind ein Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) der ÖBB-Infrastruktur und werden jährlich gemäß § 59 Abs 8 EisbG veröffentlicht. Es handelt sich dabei um eine gesetzliche Frist, die die ÖBB-Infrastruktur AG aus Gründen der Transparenz und Nichtdiskriminierung zwingend einhalten muss. Ende November 2017 hatte die ÖBB-Infrastruktur die Bahnstromtarife für das Jahr 2018 kurzfristig um knapp 45 Prozent angehoben, um einen erheblichen Anstieg der Systemnutzungsentgelte des vorgelagerten 50 Hz-Netzes an die Bahnstromkundinnen bzw. -kunden im Bereich des Umformungstarifs durchzureichen. Der Anstieg der Systemnutzungsentgelte war durch eine Erhöhung der Tarife auf den höheren Netz-

ebenen in der Systemnutzungsentgelte-Verordnung 2018 der E-Control verursacht worden, was wiederum auf einen vermehrten Einsatz von Engpassmanagementmaßnahmen zurückzuführen gewesen ist. Da eine solche kurzfristige Erhöhung veröffentlichter Tarife eine Verletzung der gesetzlichen Bestimmungen darstellt, reagierte die Schienen-Contro Kommission umgehend darauf und trug der ÖBB-Infrastruktur mit Bescheid vom 16. Jänner 2018 auf, die Bahnstromtarife auf dem Niveau zum Zeitpunkt der gesetzlich zulässigen Erstveröffentlichung zu belassen. Die für das Jahr 2018 gültigen Bedingungen und Tarife für den Zugang zum Bahnstromnetz wurden schließlich mit 9. Dezember 2016 in den SNNB 2018 veröffentlicht.

Umformung		Verteilung	
Hochtarif	Niedertarif	Hochtarif	Niedertarif
5,07 €/MWh	4,23 €/MWh	39,52 €/MWh	32,93 €/MWh

Abb. 4: Tarife 2018 laut Schienennetz-Nutzungsbedingungen der ÖBB-Infrastruktur. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Der zeitliche Geltungsbereich der SNNB wird durch die ÖBB-Infrastruktur auf ein Jahr festgelegt. Die Schienen-Contro Kommission hat daher auch für das Jahr 2018 ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur eingehenden Überprüfung der veröffentlichten Bahnstromtarife für das Jahr 2018 eingeleitet, um einen fairen Wettbewerb sicherzustellen.

Neues von den Güterkorridoren

ZWEI NEUE GÜTERKORRIDORE

2017 war das erste Jahr, in dem alle neun – mit der Verordnung (EU) 913/2010 – geschaffenen Güterkorridore im Vollbetrieb standen. Damit standen auf allen Korridoren vorkonstruierte Trassen im Jahresfahrplan zur Verfügung. Durch die bereits gesammelten Erfahrungen (die ersten Güterkorridore wurden 2013 in Betrieb genommen) ist der Wunsch nach weiteren Güterkorridoren entstanden, die das vorhandene Netzwerk ergänzen sollen:

Korridor 11/ „Amber -Korridor“

Korridor 10/ „Alpen-Westbalkan“

Die Planung des Korridor 11 ist bereits fortgeschritten. Er verläuft östlich des Baltisch-Adriatischen Korridors entlang der historischen Bernsteinstraße und verbindet Polen sowie Weißrussland mit Slowenien und Serbien. Die Mitgliedsstaaten Polen, Slowakei, Ungarn und Slowenien übermittelten der EU-Kommission bereits eine Absichtserklärung.

Die EU-Kommission stellte in ihrem Durchführungsbeschluss (EU) 2017/177 fest, dass die Einrichtung dieses Korridors im Einklang mit der Güterkorridor-Verordnung steht.

Der Verlauf wurde wie folgt festgelegt:

Koper-Ljubljana/Zalaszentivan-Sopron/Csorna/Serbien-Kelebia-Budapest/Komárom-Leopoldov/Rajka-Bratislava-Žilina-Katowice/Kraków-Warszawa/Łuków-Terespol-Weissrussland

In Ungarn ist durch diesen Korridor auch der Großteil der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahninfrastruktur in einen Güterverkehrskorridor integriert. Die Implementierung des Korridor 11 wird möglicherweise noch im Jahr 2018 abgeschlossen.

Der Korridor 10 wurde im März 2018 abschließend genehmigt. Er verläuft von der türkischen Grenze über Sofia, Belgrad und Zagreb nach Ljubljana, wo er sich gabelt und über zwei verschiedene Strecken nach Österreich führt:

Ljubljana-Maribor-Graz-Linz
und Ljubljana-Villach-Salzburg.

Damit werden die Pyhrn-Schober-Achse und die Tauernachse in das europäische Korridor-Netzwerk eingegliedert. Diese Route hatte bis zum Zerfall Jugoslawiens Anfang der 1990er Jahre die wichtigste Transitachse aus Deutschland in Richtung Türkei gebildet, verlor allerdings nach Bildung der jugoslawischen Nachfolgestaaten und den damit zusammenhängenden Kriegshandlungen an Bedeutung.

„DIE SCHAFFUNG VON ZWEI WEITEREN GÜTERKORRIDOREN BAUT DIE EUROPÄISCHE SCHIENENINFRASTRUKTUR WEITER AUS UND SORGT FÜR EINE BESSERE ABWICKLUNG DES INTERNATIONALEN SCHIENEN-GÜTERVERKEHRS.“

ERFAHRUNGEN UND NEUE ENTWICKLUNGEN

Aufbauend auf den bisherigen Erfahrungen mit den Güterverkehrskorridoren und der ihnen zugrunde liegenden Verordnung führte die EU-Kommission 2017 eine öffentliche Konsultation durch. Die Ergebnisse sollen zur Entscheidung für eine eventuelle Novelle der Verordnung (EU) 913/2010 herangezogen werden. In diesem Zusammenhang wurde auch das Projekt TTR (Timetabling process redesign)¹ weiterverfolgt. Es sieht Optimierungsmaßnahmen in den Abläufen zur jährlichen Fahrplanerstellung vor: Der Fahrplan für den Personenverkehr soll dadurch bereits im Juni vor dem Fahrplanwechsel im Dezember feststehen. Des Weiteren werden Kapazitätsreserven für den Güterverkehr freigehalten, die zusätzlich zu den im April des jeweiligen Jahres beantragten zur Verfügung stehen und frühestens im August angefragt werden können. Nach dem Fahrplanwechsel im Dezember soll auch noch eine Kapazitätsreserve für Ad-hoc-Verkehre vorgehalten werden.

Der TTR-Bestellprozess wird ab 2018 in drei Pilotprojekten einem Praxistest unterzogen. Eines der drei Pilotprojekte wird auf dem Abschnitt München–Innsbruck–Verona, dem Skandinavisch-Mediterranen Güterkorridor, der auch durch Österreich führt, abgewickelt. Da der TTR-Prozess eventuell nicht mit den Bestimmungen des Anhang VII des Recast zum 1. Eisenbahnpaket im Einklang steht, wird im Laufe des Jahres 2018 abzuklären sein, inwieweit die Pilotversuche rechtlich zulässig sind.

Das Jahr 2017 brachte auch eine über sechswöchige Sperre der Rheintalstrecke bei Rastatt, die Bestandteil des Rhein-Alpen Korridors ist, mit sich. In diesem Zusammenhang wies der eingerichtete Umleitungsverkehr zahlreiche Schwächen auf, beispielsweise fehlende Sprachkenntnisse auf der französischen Umleitungsstrecke sowie fehlende Fahrzeugzulassungen und Profileinschränkungen auf ausländischen Umleitungsstrecken. Auch das Störfallmanagement erwies sich als ungenügend, da die Information der Eisenbahnunternehmen und der Endkunden teilweise nur mit großer Verspätung erfolgte. Österreich war von der Sperre insofern betroffen, als Güterzüge auch über die Brennerstrecke umgeleitet werden sollten, was jedoch nur in wenigen Fällen gelang. Letztlich konnte nur rund ein Drittel der geplanten Güterzüge tatsächlich gefahren werden. Nunmehr werden Maßnahmen erarbeitet, damit sich der Sektor auf künftige Großstörungen mit internationaler Dimension vorbereiten kann. Das künftige internationale Störfallmanagement wird standardisierte Prozesse zur schnellen Entscheidungsfindung beinhalten; verbesserte Informationsweitergabe und Kommunikation sollen die Aufnahme eines stabilen Bahnbetriebs nach einem Störfall beschleunigen. Dazu sollen vorabgestimmte Umleitungskonzepte dienen. Weiters soll eine flexiblere Produktion des internationalen Güterverkehrs geschaffen werden, die beispielsweise Sprachbarrieren im Sektor verringert. Außerdem sollen international unterschiedliche Regelungen, die einen grenzüberschreitenden Einsatz von Personal und Zügen verkomplizieren, analysiert und harmonisiert werden.

¹ Siehe auch: <http://www.rne.eu/sales-timetabling/ttr/>

QUALITÄTSKONTROLLE

RailNetEurope hat die Qualitätskontrolle 2017 fortgesetzt und eine weitere Umfrage über die Zufriedenheit der Benutzerinnen und Benutzer der Güterkorridore durchführen lassen. Die Ergebnisse werden auf der Internetseite von RailNetEurope (www.rne.eu) veröffentlicht. Die Bewertung der herangezogenen Kennzahlen erfolgte mit Noten zwischen 1 (sehr unzufrieden) und 6 (sehr zufrieden). Am besten – mit einem Notendurchschnitt von 4,6 – bewertet wurden das Konzept der Flex-PaPs (flexible Pre-arranged Paths), die Struktur und der Inhalt des Korridorinformationsdokuments sowie die monatlichen Leistungsberichte. Die Beurteilung der beiden letztgenannten Indikatoren hat sich gegenüber dem Jahr 2016 (4,3 bzw. 3,8) deutlich verbessert.

Die schlechtesten Beurteilungen erhielten die Koordinierung von Bauvorhaben mit 2,8, die Einbeziehung der Eisenbahnverkehrsunternehmen in die Koordinierung der Bauvorhaben mit 3,0 und Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur mit 3,2. Diese drei Indikatoren liegen im Verantwortungsbereich der nationalen Infrastrukturmanager und nicht in jenen der Korridororganisationen, so dass Letztere nur wenig zur Verbesserung beitragen können.

Serviceeinrichtungen und Anschlussbahnen

SERVICEEINRICHTUNGEN

NEUER RECHTLICHER RAHMEN:

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG ZU SERVICEEINRICHTUNGEN
Die Europäische Kommission hat am 22. November 2017 die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienengebundenen Leistungen erlassen, die auf die RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates gestützt ist. Die Durchführungsverordnung (DVO) umfasst detaillierte Vorgaben über den Inhalt der von den Betreibern von Serviceeinrichtungen zu erstellenden „Beschreibung der Serviceeinrichtung“ (Art 4). Die Beschreibung hat unter anderem die Anlagen unter Angabe von Standort und Öffnungszeiten, die Entgelte sowie Fristen für die Einreichung von Anträgen zu enthalten.

Erhält der Betreiber einer Serviceeinrichtung miteinander nicht vereinbare Anträge oder betrifft der Antrag eine bereits zugewiesene Kapazität der Serviceeinrichtung, ist ein Koordinierungsverfahren durchzuführen (Art 10). Der Betreiber der Serviceeinrichtung muss sich bemühen, alle Anträge durch Gespräche und Koordinierung mit den betroffenen Antragstellern bestmöglich abzustimmen. Sofern Kapazität in der Serviceeinrichtung verfügbar ist oder voraussichtlich verfügbar sein wird, dürfen Anträge nicht abgelehnt und darf der Antragsteller nicht auf vertretbare Alternativen verwiesen werden. Im Rahmen des Koordinierungsverfahrens sind gegebenenfalls Maßnahmen zur Optimierung der Kapazität der Einrichtung zu prüfen, wie zeitliche Alternativen, geänderte Öffnungszeiten oder Schichtbetrieb sowie die Eigenerbringung von Leistungen.

Die Betreiber von Serviceeinrichtungen können für konkurrierende Anträge, die auch nach Durchführung eines Koordinierungsverfahrens nicht miteinander in Einklang zu bringen sind, Vorrangkriterien für die Kapazitätszuweisung festlegen (Art 11). Die Vorrangkriterien sind in der Beschreibung der Serviceeinrichtung zu veröffentlichen. Sie können beispielsweise berücksichtigen, ob bereits zugewiesene Zugtrassen mit der beantragten Nutzung von Serviceeinrichtungen und -leistungen zusammenhängen.

Kann einem Antrag nicht entsprochen werden, prüfen der Betreiber der Serviceeinrichtung und der Antragsteller gemeinsam, ob tragfähige Alternativen bestehen, die es ermöglichen, den betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdiest auf denselben Strecken oder Alternativstrecken unter wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen durchzuführen (Art 12).

Besteht keine tragfähige Alternative und ist es auch nach Durchführung des Koordinierungsverfahrens nicht möglich, dem Antrag zu entsprechen, kann der Antrag abgelehnt werden. Der Antragsteller hat daraufhin die Möglichkeit, eine Beschwerde an die Regulierungsstelle zu erheben (Art 13). Die Regulierungsstelle hat dem Antragsteller gegebenenfalls einen angemessenen Teil der Kapazität zuzuweisen. Dabei hat sie unter anderem das Gesamtvolume der anderen betroffenen Nutzern bereits zugewiesenen Kapazität der Serviceeinrichtung zu berücksichtigen (Art 14).

Serviceeinrichtungen, die mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre nicht genutzt werden, sind zum Leasing oder zur Vermietung auszuschreiben. Der Eigentümer der Serviceeinrichtung hat in seinem Webportal eine Bekanntmachung über das Leasing oder die Vermietung zu veröffentlichen, die insbesondere Einzelheiten des Auswahlverfahrens und Auswahlkriterien zu enthalten hat. Der Eigentümer der Serviceeinrichtung wählt in der Folge einen Bewerber aus und unterbreitet ihm ein Angebot. Die Vorschriften über die Vergabe öffentlicher Aufträge bleiben hiervon unberührt (Art 15).

Die DVO sieht für manche Betreiber von Serviceeinrichtungen die Möglichkeit vor, bei der Regulierungsstelle zu beantragen, von der Anwendung der meisten Bestimmungen der DVO ausgenommen zu werden. Zu diesen Betreibern zählen insbesondere solche, deren Serviceeinrichtungen oder Leistungen ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienennverkehrsmärkts sind oder in einem wettbewerbsorientierten Umfeld mit einer Vielzahl von Wettbewerbern, die vergleichbare Leistungen erbringen, betrieben bzw. erbracht werden (Art 2).

MARKTÜBERSICHT SERVICEEINRICHTUNGEN 2017 – ERHEBUNG DER SCHIENEN-CONTROL

Im Jahr 2017 wurden, ausgenommen Güterterminals, sämtliche in Tabelle 1 angeführte Serviceeinrichtungen von Eisenbahnunternehmen betrieben. Acht von 17 Güterterminals – in Enns, Salzburg Liefering, Krems, Linz Stadthafen, Hafen Freudeneau, Bludenz, Hall in Tirol und in Kapfenberg – wurden von Unternehmen anderer Logistikbereiche, z. B. Wiencont Container GmbH oder Linz Service GmbH, bewirtschaftet. Acht Güterterminals – Wien Süd, St. Michael, Villach, Wels, Salzburg, Wörgl, Wolfurt und Brennersee – betrieb die ÖBB-Infrastruktur. Das Cargo Center Graz wurde von der StLB geführt.

Art der Serviceeinrichtung	Anzahl
Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme	35
Personenbahnhöfe/-haltestellen	1.392
Güterterminals	17
Verschubbahnhöfe	100
Zugbildungseinrichtungen	98
Instandhaltungseinrichtungen	37
Wasch- und Reinigungsanlagen	12

Tabelle 1: Art und Anzahl der Serviceeinrichtungen 2017.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

1.067 Personenbahnhöfe und -haltestellen wurden im Jahr 2017 von der ÖBB-Infrastruktur betrieben, der Rest entfällt auf sonstige Infrastrukturbetreiber. Von den 100 Verschubbahnhöfen gehören 97 der ÖBB-Infrastruktur. Darunter fallen auch acht Großverschiebebahnhöfe in Wien Kledering, Linz, Wels, Salzburg Gnigl, Hall in Tirol, Wolfurt, Graz Gösting und Villach Süd.

Von den 37 Instandhaltungseinrichtungen werden 22 von der ÖBB-Technische Services betrieben, der Rest entfällt auf andere Eisenbahnunternehmen. Die zwölf Wasch- und Reinigungsanlagen verteilen sich auf ÖBB-Infrastruktur (sieben) und sonstige Eisenbahnunternehmen (fünf).

ANSCHLUSSBAHNEN

Europaweit ist laut EU-Weißbuch bis zum Jahr 2030 im Gesamtverkehr eine markante Steigerung der Güterverkehrsleistung zu erwarten.¹ Um diesem Anstieg nachhaltig begegnen zu können, ist es unter anderem ein Ziel der österreichischen Verkehrspolitik, Gütertransporte von der Straße auf die Schiene und das Schiff zu verlagern, wobei Anschlussbahnen – Gleise, die direkt z. B. zu den Produktionshallen der Unternehmen führen – eine wesentliche Bedeutung zukommt.

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

STARKER ANSTIEG DES AUFKOMMENS

Mit 1,31 Millionen (2016: 1,26 Millionen) Wagen wurden im Vergleich mit dem Vorjahr um rund acht Prozent mehr Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt.

Um die Bedienung der Anschlussbahnen finanziell attraktiv zu gestalten, wurde bereits Ende 2013 das Trassenentgelt für den Wagenladungsverkehr – gemischte Güterzüge, die auch Transportgut befördern, das in den Anschlussbahnen be- und entladen wird – reduziert.

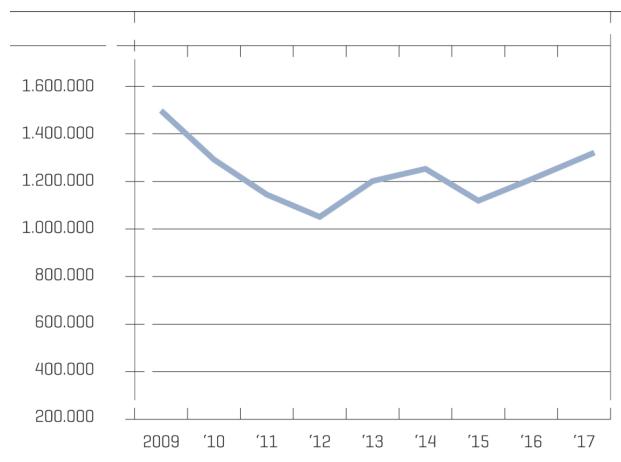


Abb. 1: Gesamtaufkommen (beigestellte Wagen) in den österreichischen Anschlussbahnen [2009 bis 2017]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Erhebung der Schienen-Controll.

Acht Anschlussbahnen, darunter unter anderem voestalpine Linz, Sappi Gratkorn und der Ennshafen, sorgten im Jahr 2017 für ein Drittel des gesamten Aufkommens. 19 Anschlussbahnen erbrachten die Hälfte des Aufkommens. In vier Anschlussbahnen wurden jeweils mehr als 40.000 Wagen beigestellt.

Drei dieser Bahnen liegen in Oberösterreich. Aufkommensstärkste Anschlussbahn war voestalpine Linz mit rund 109.000, gefolgt vom Ennshafen mit rund 55.000 Wagen. Die Anschlussbahn in Leoben-Donawitz erzielte mit mehr als 11.000 Wagen einen deutlichen Zuwachs gegenüber dem Vorjahr ebenso wie die Anschlussbahn in Kindberg und Enns. Einen Rückgang von jeweils mehr als 1.000 Wagen verzeichneten die Anschlussbahnen in den Bahnhöfen Wien Erdbergerlände, Tulln und Moosbierbaum.

Anschlussbahn	ÖBB-Verkehrsstation	Beigestellte Wagen 2017
voestalpine Linz	Linz Mühlbachbahnhof	mehr als 60.000 Wagen
Ennshafen	Enns	bis 60.000 Wagen
Sappi Gratkorn	Gratwein-Gratkorn	bis 50.000 Wagen
Linz Service GmbH	Linz Hafen	bis 50.000 Wagen

Tabelle 2: Die wichtigsten Anschlussbahnen mit starkem Aufkommen 2017. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Erhebung der Schienen-Control.

ANZAHL DER BEDIENTEN ANSCHLUSSBAHNEN RÜCKLÄUFIG

Im Jahr 2017 war die Anzahl der bedienten Anschlussbahnen wie bereits im Vorjahr abermals rückläufig. Insgesamt wurden mit 609 Anschlussbahnen im gesamten österreichischen Netz um 34 Schienenverkehrsanschlüsse weniger bedient. Auch im Netz der ÖBB-Infrastruktur war die Anzahl der bedienten Anschlussbahnen mit 583 im Vergleich mit dem Vorjahr rückläufig (2016: 618).

447 in Betrieb befindliche Anschlussbahnen hatten im Jahr 2017 keinen Wagenumschlag. Weitere 40 Anschlussbahnen verzeichneten lediglich einen Umschlag von maximal zehn beigestellten Wagen.

Das bedeutet, dass im Jahr 2017 eine höhere Anzahl an Wagen in weniger Anschlussbahnen bereitgestellt worden sind, was auf eine weitere Konzentration schließen lässt.

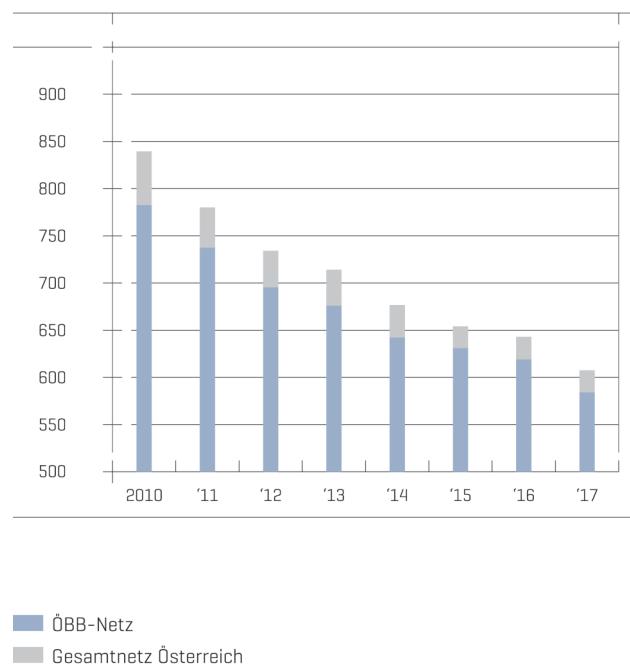


Abb. 2: Bediente Anschlussbahnen im ÖBB-Netz und insgesamt in Österreich von 2010–2017. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Erhebung der Schienen-Control.

Im Bahnhof Linz Stadthafen gibt es 22 Anschlussbahnen (in Österreich hat kein anderer Bahnhof eine so große Anzahl), 2017 wurde auf 16 dieser Anschlussbahnen Güterverkehr geführt. Die Bahnhöfe Salzburg Liefering, Guntramsdorf-Kaiserau und Linz Wegscheid verfügen über je 15 Anschlussbahnen, der Bahnhof Enns folgt mit 14. Diese Anschlussbahnen waren im Jahr 2017 alle aktiv.

RECHTE FÜR VERÄSTELTE ANSCHLUSSBAHNEN

Eisenbahnunternehmen haben gemäß § 75a Abs 2 EisbG ein Recht auf Zugang zu verästelten Anschlussbahnen, wobei es sich um Anschlussbahnen handelt, von welchen Nebenanschlussbahnen abzweigen. Auf den Zugang sind gemäß § 75a Abs 3 EisbG sinngemäß die Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes anzuwenden. Dies bedeutet insbesondere, dass der Betreiber der verästelten Anschlussbahn Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) erstellen und das Entgelt für die Benützung seiner Schienennetzinfrastruktur anhand der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten und der sonstigen Regelungen des EisbG berechnen muss.

Das EisbG sieht für Betreiber von verästelten Anschlussbahnen die Möglichkeit vor, bei der Schienen-Control Kommission um Erleichterung von den Verpflichtungen aufgrund der Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes – wie etwa die Erstellung von SNNB und die Berechnung des Entgelts anhand der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten – anzusuchen (§ 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 Begehr auf Zugang von Dritten vorliegt.

06

Arbeit der Schienen-Control Kommission

- Einen Schwerpunkt der Arbeit der Schienen-Control Kommission im Jahr 2017 bildet die Entgeltregulierung, insbesondere die Prüfung von Infrastruktur-Benützungsentgelten. • Das Bundesverwaltungsgericht hebt die Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt für das Fahrplanjahr 2018 auf. • Das Symposium 2017 fand zum Thema „Trassenpreise nach dem Recast – Wegeentgelt als Wettbewerbsfaktor“ statt.

Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

PRÜFUNG VON INFRASTRUKTUR-BENÜTZUNGSENTGELTN

Die Schienen-Control Kommission führte eine umfangreiche Prüfung der Infrastruktur-Benützungsentgelte (IBE) für die Fahrplanjahre 2011 bis 2017 durch. Gemäß § 67 Abs 1 EisbG ist das IBE grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Den aus der RL 2001/14/EG stammenden Begriff der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) in mehreren Vertragsverletzungsverfahren ausgelegt, die wegen des Vorwurfs mangelhafter Umsetzung der RL 2001/14/EG geführt wurden. In den in diesen Verfahren ergangenen Urteilen hat der EuGH unter anderem festgehalten, dass die RL 2001/14/EG keine Definition des Begriffs der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten enthält und keine Vorschrift des Unionsrechts festlegt, welche Kosten unter diesen Begriff fallen. Die Mitgliedsstaaten verfügten über einen gewissen Wertungsspielraum hinsichtlich der Umsetzung dieses Begriffs in innerstaatliches Recht und seiner dortigen Anwendung. Kosten etwa im Zusammenhang mit Signalsicherung, Verkehrsverwaltung, Wartung und Instandsetzung seien insoweit als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallend anzusehen, als sie entsprechend dem Verkehr variieren.¹

Für die Prüfung des IBE durch die Schienen-Control Kommission war die Auslegung des Begriffs der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten durch den EuGH maßgeblich. Nicht maßgeblich war hingegen die Durchführungsverordnung (EU) 2015/909. Diese sieht vor, dass der Infrastrukturbetreiber sein Verfahren zur Berechnung der direkten Kosten und gegebenenfalls einen Stufenplan bis spätestens 3. Juli 2017 der Regulierungsstelle vorzulegen hat. Außerdem steht es dem Infrastrukturbetreiber aufgrund der RL 2012/34/EU frei, die Modalitäten der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 erst in einem Zeitraum von vier Jahren nach Inkrafttreten der Durchführungsverordnung, somit bis 3. Juli 2019, zu übernehmen. Vorher ist der Infrastrukturbetreiber nicht gehalten, das Entgelt nach den Modalitäten der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 zu ermitteln. Zur Ermittlung der von der Schienen-Control Kommission zu prüfenden Entgelte hatte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Bereitschaftskosten und Beschäftigungskosten herangezogen. Die Schienen-Control Kommission sprach aus, dass Beschäftigungskosten insofern unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, als es sich um Kosten des Verschleißes durch den Zugbetrieb handelt. Zu diesen Kosten zählen insbesondere Kosten für die Entstörung von Eisenbahninfrastrukturanlagen und verschleißbedingte vorzeitige Reinvestitionen. Auch die Bereitschaftskosten fallen unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs an. Zu diesen Kosten zählen die Instandsetzungs-, Wartungs- und Inspektionskosten sowie die Kosten der Zugsteuerung (Betriebsführung). Sie sind abhängig von der Produktionsmenge, da mit Erhöhung des Zugbetriebs der Kostenverlauf ansteigt. Die Bereitschaftskosten stehen somit in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zugbetrieb.

Der Infrastrukturbetreiber hatte bei der Ermittlung des IBE sowohl Kostenpositionen herangezogen, die als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallende Kosten zu beurteilen sind, als auch solche, die dies nicht sind. Allerdings lagen die Kosten auch unter Berücksichtigung bloß derjenigen Kostenpositionen, die als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallende Kosten zu beurteilen sind, jeweils deutlich über den aus den Entgelten erzielten Einnahmen. Dass in die Ermittlung der Entgelte auch Kostenpositionen eingeflossen waren, die nicht als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallende Kosten zu beurteilen sind, änderte nichts an der Rechtmäßigkeit der Entgelthöhe. Denn die Entgelte erreichten die zulässige Höhe dennoch nicht.

Aus diesem Grund wies die Schienen-Control Kommission die auf Aufhebung des IBE gerichteten Anträge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens ab und stellte das Verfahren ein. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob gegen den Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht.

VERSIONEN DER WEGEENTGELTE 2018

Nachdem ein Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission zur Genehmigung von Aufschlägen² zum Wegeentgelt für die Netzfahrplanperiode 2018 Beschwerde erhoben hatte, veröffentlichte der Infrastrukturbetreiber im März 2017 eine Version 2.0 des Produktkatalogs „Zugtrasse 2018“. Diese sah im Wesentlichen eine Fortschreibung des bis einschließlich 2017 geltenden Infrastruktur-Benützungsentgelt-Modells vor und hätte für manche Eisenbahnverkehrsunternehmen ein niedrigeres, für die meisten jedoch ein höheres Entgelt im Vergleich zur Version 1.0 zur Folge gehabt.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) sowie deren Änderungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität unentgeltlich in elektronischer Form auf ihrer Internetseite in für jedermann zugänglicher Weise zu veröffentlichen und der Schienen-Control Kommission innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben vorzulegen.³ Die SNNB sind somit grundsätzlich vier Monate vor Ablauf der Trassenbestellfrist in der endgültigen Version zu veröffentlichen. Die Frist für die Veröffentlichung der SNNB für die Netzfahrplanperiode 2018 hatte am 10. Dezember 2016 geendet. Vor diesem Zeitpunkt war die Version 1.0 des Produktkatalogs „Zugtrasse 2018“ veröffentlicht worden.

Die im März 2017 veröffentlichten Entgelte waren jedenfalls nur soweit gültig, als sie für die Fahrwegkapazitätsberechtigten nicht ungünstiger waren als die im Dezember 2016 veröffentlichten. Da die Regelungen betreffend SNNB der Sicherstellung der Transparenz und des diskriminierungsfreien Zugangs dienen und somit Interessen der Fahrwegkapazitätsberechtigten wahren, dürfen nach Ablauf der Veröffentlichungsfrist jedenfalls keine für die Fahrwegkapazitätsberechtigten ungünstigen Änderungen vorgenommen werden.

In der Folge fand ein Gespräch unter Teilnahme des Infrastrukturbetreibers und einiger Eisenbahnverkehrsunternehmen statt. In diesem Gespräch wurde Einvernehmen dahingehend erzielt, dass die Version 1.0 interimistisch bis zur neuerlichen Entscheidung der Schienen-Control Kommission im Verfahren über die Genehmigung der Aufschläge gilt. Die Version 2.0 kommt nicht zur Anwendung.

² Siehe dazu das Kapitel „Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts betreffend Aufschläge zum Wegeentgelt“.

³ § 59 Abs 8 EisbG.

BESCHWERDEN BETREFFEND TRASSEN FÜR DIE FAHRPLANPERIODE 2018

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Netzfahrplans für das Fahrplanjahr 2018 erhoben zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen Beschwerde an die Schienen-Control Kommission. Ein Güterverkehrsunternehmen beschwerte sich, da ihm für das Fahrplanjahr 2018 zwei internationale Trassen angeboten wurden, die deutlich von den bestellten Trassen abwichen und die Beladung der Züge nicht ermöglicht hätten. Gemäß § 65b EisbG hat die Zuweisungsstelle in Fällen der „Unvereinbarkeit“ ein Koordinierungsverfahren durchzuführen, an dem die betroffenen Fahrwegkapazitätsberechtigten und die Regulierungsbehörde als Beobachterin teilnehmen. In diesem Verfahren konnte für beide Zugrassen eine Einigung erzielt werden: So wurde die Trasse für den internationalen Containerzug ab Salzburg wie ursprünglich bestellt eingetaktet und für den anderen Zug eine neue, passende Trasse gefunden. Die Beschwerde wurde daraufhin zurückgezogen.

Eine andere Beschwerde wurde von einem Personenverkehrsunternehmen erhoben, dessen bestellte Trassen mit jenen eines anderen Personenverkehrsunternehmens in Konflikt standen. Im Rahmen des Koordinierungsverfahrens konnten schließlich alle Trassenkonflikte gelöst werden, die Beschwerde wurde zurückgezogen.

FAHRSCHEINVERKAUF IN PERSONENBAHNHÖFEN

Die Schienen-Control Kommission führt ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend den Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen. Den Eisenbahnverkehrsunternehmen ist diskriminierungsfrei Zugang unter anderem zu geeigneten Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen zu ermöglichen.⁴ Die SNNB müssen dementsprechend Informationen über die Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen enthalten, die an die Eisenbahninfrastruktur angeschlossen sind, wobei ein Link auf eine Internetseite, auf der diese Informationen abrufbar sind, ausreicht.⁵

Im Rahmen des Wettbewerbsüberwachungsverfahrens hat die Schienen-Control Kommission darauf hingewirkt, dass die erforderlichen Informationen in die SNNB aufgenommen werden. Zugleich begleitete die Schienen-Control GmbH Gespräche betreffend geeignete Räumlichkeiten für den Fahr-

scheinverkauf eines Eisenbahnverkehrsunternehmens am Wiener Hauptbahnhof. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen wollte als erstes nicht dem ÖBB-Konzern angehörendes Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrscheine am Wiener Hauptbahnhof verkaufen. In mehreren Terminen konnten sich der Bahnhofsbetreiber und das Eisenbahnverkehrsunternehmen auf geeignete Verkaufsräume einigen, die den von der ÖBB-Personenverkehr genutzten Räumen, unter anderem hinsichtlich der Kundenströme, gleichwertig sind.

KATEGORISIERUNG VON ZÜGEN IM FAHRPLANAUSKUNFTSSYSTEM „SCOTTY“

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen wandte sich an die Schienen-Control Kommission, da seine Züge im Fahrplanauskunftsyste „Scotty“ der ÖBB-Personenverkehr AG aus seiner Sicht zu Unrecht der Zugkategorie „nightjet, EN, D“ zugeordnet werden. Dies hat zur Folge, dass die Züge in der erweiterten Suche nur dann aufscheinen, wenn das Feld „nightjet, EN, D“ ausgewählt wurde.

Die Anzeige von Zügen in einem Fahrplanauskunftsyste wie Scotty ist keine Serviceleistung iSv § 58b EisbG. Daher besteht keine Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission, im Rahmen eines Wettbewerbsüberwachungsverfahrens gemäß § 74 EisbG zu prüfen, ob Züge in einem solchen System diskriminierungsfrei angezeigt werden. Der Sachverhalt wurde jedoch der Bundeswettbewerbsbehörde zur Prüfung übermittelt, ob kartellrechtliche Schritte einzuleiten sind.

HERABSETZUNG DER HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT FÜR GÜTERZÜGE

Die Schienen-Control Kommission führte ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren wegen Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit für Güterzüge auf 100 km/h durch den Infrastrukturbetreiber. Der Infrastrukturbetreiber begründete die Maßnahme mit einer Harmonisierung der Geschwindigkeiten im Güterverkehr, da bislang lediglich ein Teil der Güterzüge ausschließlich aus Wagen mit einer Zulassung zum Verkehr bis 120 km/h besteht. Die Harmonisierung der Geschwindigkeiten erhöht die verfügbare Fahrwegkapazität. Die Schienen-Control Kommission sah aufgrund dieser Begründung keinen Anlass für wettbewerbsaufsichtsbehördliche Maßnahmen.

⁴ § 58b Abs 1 Z 1 EisbG.

⁵ § 59 Abs 4 EisbG.

Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts betreffend Aufschläge zum Wegeentgelt

Im Berichtsjahr ist ein Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) ergangen. Mit Beschluss vom 5. Juli 2017 zu W110 2146830-1/12E hat das BVwG den Bescheid der Schienen-Control Kommission, mit dem Aufschläge zum Wegeentgelt der ÖBB-Infrastruktur für das Fahrplanjahr 2018 genehmigt worden waren, aufgehoben und die Angelegenheit zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an die Schienen-Control Kommission zurückverwiesen.

Die ÖBB-Infrastruktur hatte für die Netzfahrplanperiode 2018 die Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt gemäß § 67d EisbG beantragt. Aufschläge zum Wegeentgelt können erhoben werden, um eine Vollkostendeckung zu erreichen. Die Aufschläge sind auf Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze festzusetzen, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist.¹

Vor Festsetzung der Aufschläge hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind; dabei hat es mindestens die im Anhang VI Nr 1 der RL 2012/34/EU genannten Verkehrsdienst-Paare in Betracht zu ziehen und die zutreffenden auszuwählen.²

Diese Verkehrsdienst-Paare umfassen

Personenverkehr/Güterverkehr,
Gefahrgutzeuge/andere Güterzüge,
inländischen Verkehr/grenzüberschreitenden Verkehr,
Kombinierten Verkehr/Direktverkehr,
Personenstadt- oder -regionalverkehr/Personenfernverkehr,
Ganzzüge/Einzelwagenverkehr,
Netzfahrplan/Gelegenheitsverkehr.

Es sind jedenfalls die folgenden Marktsegmente festzulegen:³

Güterverkehrsdienste,
Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und andere Personenverkehrsdienste.

Die Festsetzung weiterer Aufschläge bedarf der Genehmigung der Schienen-Control Kommission, die zu erteilen ist, wenn die im Folgenden angeführten Voraussetzungen vorliegen:⁴

Die Wegeentgelte (ohne Aufschläge) dürfen nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen.

Die Aufschläge müssen auf Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze festgesetzt werden, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist.

Die Höhe der Wegeentgelte darf die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch Marktsegmente nicht ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine marktgerechte Rendite erbringen können.

¹ § 67d Abs 1 EisbG.

² § 67d Abs 2 EisbG.

³ § 67d Abs 4 EisbG.

⁴ § 67d Abs 6 EisbG.

Dem Antrag ist die Liste der festgelegten Marktsegmente und das Ergebnis der Prüfung der Relevanz für bestimmte Marktsegmente beizulegen.

Aus Sicht der Schienen-Control Kommission hatte die ÖBB-Infrastruktur in ihrem Antrag das Vorliegen der Voraussetzungen nachgewiesen. Mit Bescheid vom 12. Dezember 2016 zu GZ: SCK-16-012 genehmigte die Schienen-Control Kommission daher die beantragten Aufschläge.

Gegen diesen Bescheid er hob ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Beschwerde an das BVwG. Das BVwG hob den Bescheid auf. Begründend führte es aus, dass die Schienen-Control Kommission den maßgeblichen Sachverhalt nicht ausreichend ermittelt und insbesondere die von der ÖBB-Infrastruktur angegebenen Kosten nicht ausreichend hinterfragt hat. Insbesondere rügte das BVwG, dass die Schienen-Control Kommission die von der ÖBB-Infrastruktur angegebenen Vollkosten und direkten Kosten nicht auf ihre Richtigkeit bzw. Plausibilität geprüft hat. Auch wurden diese Kosten der Schienen-Control Kommission gegenüber von der ÖBB-Infrastruktur nicht nachgewiesen und die Ermittlung der Planungskosten wurde nicht belegt. Hinsichtlich der Vollkosten sprach das BVwG aus, dass deren Höhe von zentraler Bedeutung ist, da sie die Grundlage und den Ausgangspunkt für die Berechnungen anhand des Ramsey-Boiteux-Modells bilden.

In Bezug auf die Ermittlung des Sachverhalts durch die Schienen-Control Kommission hielt das BVwG fest, dass die Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens gemäß § 67d Abs 2 und 4 EisbG, bei der Bestimmung der Aufschläge u. a. die Relevanz der Aufschläge für bestimmte Marktsegmente zu prüfen und Marktsegmente festzulegen, die Schienen-Control Kommission nicht davon entbindet, zur Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts alle notwendigen Beweise aufzunehmen. Dabei hat die Schienen-Control Kommission die Angaben der Antragstellerin einer kritischen Würdigung auf fachlicher Ebene zu unterziehen und – wenn dies erforderlich sein sollte – unter Beischaffung weiterer Beweismittel auf ihre Richtigkeit bzw. Plausibilität zu überprüfen, um letztlich den maßgeblichen Sachverhalt feststellen zu können (und daran die entsprechenden Rechtsfolgen zu knüpfen).

Vor dem Hintergrund des Beschlusses des BVwG führt die Schienen-Control Kommission zurzeit die Ermittlung des Sachverhalts fort.

Symposium 2017: Trassenpreise nach dem Recast – Wegeentgelt als Wettbewerbsfaktor

Das vierte Symposium der Schienen-Control stand unter dem Thema „Trassenpreise nach dem Recast – Wegeentgelt als Wettbewerbsfaktor“. Im Rahmen der Fachtagung wurde das Thema in einer Kombination aus Vorträgen und Podiumsdiskussionen erörtert. Neben der Darlegung der Modelle und Berechnungsmethoden aus wissenschaftlicher und rechtlicher Sicht fand auch ein intensiver Gedankenaustausch von ersten praktischen Erfahrungen und Erkenntnissen der Eisenbahnverkehrsunternehmen statt.

Der Recast zum 1. Eisenbahnpaket (RL 2012/34/EU) im Jahr 2012 und die Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 vom 12. Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, brachten wesentliche Änderungen für die Festsetzung der Entgelte auf Basis von direkten Kosten und Aufschlägen. In den Jahren 2016 und 2017 setzten einige EU-Mitgliedsländer, darunter auch Österreich, ihre Trassenpreissysteme für das Fahrplanjahr 2018 entsprechend der europäischen Gesetzeslage um.

DIREKTE KOSTEN DER ZUGFAHRT

Assoc. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Stefan Marschnig vom Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft der Technischen Universität Graz präsentierte das Thema „Ermittlung der direkten Kosten einer Zugfahrt und deren Modulation“.

Die Entgelte auf Basis der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 werden in einem ersten Schritt ohne Unterscheidung der Zugart ermittelt. Da jedoch unterschiedliche Zugarten verschiedene hohe Kosten verursachen, sieht Art 5 der Durchführungsverordnung die Möglichkeit vor, die Entgelte zu „modulieren“, also nach gewissen Parametern zu differenzieren. Insgesamt stehen mehrere Möglichkeiten zur Kostendifferenzierung zur Verfügung. Auf Basis der Forschung der Technischen Universität Graz werden unter anderem die folgenden als sinnvoll angesehen:

1. Differenzierung nach Streckeneigenschaften: Auf einer Bergstrecke mit engen Bögen verursacht ein Zug höhere Kosten als auf einer gerade geführten Flachlandstrecke.
2. Differenzierung nach Anforderungen unterschiedlicher Zugarten an die Infrastruktur: Ein Schnellzug benötigt im Gegensatz zum Personennahverkehrszug ein höheres Zugsicherungssystem und Ausweichgleise, um langsamere Verkehre überholen zu können, während ein Personennahverkehrszug viele Weichen benötigt, um in den Stationen entlang der Strecke halten zu können. Im Gegensatz zum Personenverkehr hat der Güterverkehr geringere Anforderungen an die Infrastruktur, da er langsamer unterwegs ist und im Regelfall keine Ausweichgleise benötigt.
3. Differenzierung nach Abnutzung durch die einzelne Zugfahrt: Durch Bauweise, Gewicht und Geschwindigkeit der Züge wird die Schieneninfrastruktur unterschiedlich stark abgenutzt. Die Schweiz beispielsweise hat aufgrund dessen in ihrem Trassenpreissystem einen sogenannten „Verschleißfaktor“ vorgesehen.

TRASSENENTGELTE UND ÖFFENTLICHE FINANZIERUNG

Zu diesem Thema referierte Jan Thomas Schäfer, M.A., von der Justus-Liebig-Universität Gießen, nachstehend sind markante Aspekte angeführt.

Entgelte auf Basis der direkten Kosten reichen nicht aus, um die Vollkosten des Infrastrukturbetreibers zu decken. Daher müssen die verbleibenden Kosten durch Aufschläge und Zuschüsse abgedeckt werden. In der Literatur wird eine völlige Abdeckung der Fixkosten¹ durch den Staat als „best-solution“ bezeichnet. Übernimmt der Staat nicht die gesamten Fixkosten, muss der verbleibende Anteil durch höhere Entgelte erwirtschaftet werden. In den meisten Fällen, darunter auch in Österreich, wird hier auf das Ramsey-Boiteux-Modell zurückgegriffen. Die Preisbildung nach dem Ramsey-Boiteux-Modell entspricht den Anforderungen gemäß Art 32 des Recast zum 1. Eisenbahnpaket.

Innerhalb der einzelnen EU-Mitgliedsländer wird nicht nur die Eisenbahninfrastruktur staatlich finanziert – das ist vor allem für den schienengebundenen Güterverkehr von Bedeutung – sondern der Staat ist auch Anbieter eines Großteils der Personenverkehrsleistungen. Dadurch steht der Staat bei der Verteilung der Zuschüsse für Infrastruktur und Personenverkehrsleistungen im Spannungsfeld: Höhere Zuschüsse für die Infrastruktur bedeuten niedrigere Entgelte. Das ist für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs und die Etablierung neuer eigenwirtschaftlicher Personenverkehre – wie es in Österreich und Italien der Fall ist – förderlich. Insbesondere im Schienengüterverkehr – der durch die im Vergleich zu anderen Verkehrsmodi höheren Kosten stark belastet ist – wären Entgelte, die auf direkten Kosten basieren und ohne Aufschlag verrechnet werden, vorteilhaft. In diese Richtung geht auch die Diskussion in Deutschland hinsichtlich der Halbierung der Schienennaut. Höhere Zuschüsse für Personenverkehrsleistungen ermöglichen wiederum verstärkt Gemeinwirtschaftliche Verkehre, durch die die Bevölkerung in sämtlichen Landesteilen profitiert.

NEUE TRASSENPREISSYSTEME IN ÖSTERREICH

DI Robert Prinz, MBA, von der ÖBB-Infrastruktur hielt einen Vortrag über die Herausforderung des Wegeentgeltmodells 2018. Im Folgenden wurden inhaltliche Eckpunkte zusammengefasst.

Die ÖBB-Infrastruktur führte mit dem Fahrplan 2018 ein neues Trassenpreissystem ein, das den Vorgaben des Recast zum 1. Eisenbahnpaket folgt. In der Konzeptionsphase konsultierte der Infrastrukturbetreiber auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen, um deren Anforderungen, u. a. einfache Kalkulation der zu bezahlenden Entgelte, geringe Komplexität, stabile Preise, im neuen System berücksichtigen zu können. Zusätzlich wurde, zwecks Steigerung des Modal-Split im Schienengüterverkehr, auf eine marktadäquate Preisgestaltung geachtet. Außerdem sollten für den eigenwirtschaftlichen und den gemeinwirtschaftlichen Personenverkehr stabile Rahmenbedingungen geschaffen werden. Für das Trassenpreissystem 2020 wird eine eigene Studie in Auftrag gegeben, um die Markttragfähigkeit für die einzelnen Marktsegmente² in Österreich ermitteln zu können. Auch der Anteil der Entgelte an den Gesamtkosten des Verkehrs soll anhand der Studie für jedes Marktsegment besser bestimmt werden können.

STANDPUNKT DER EISENBAHNVERKEHRSUNTERNEHMEN

Im Rahmen der beiden Diskussionsrunden „Trassenentgelt als Wettbewerbsfaktor im Güterverkehr“ und „Trassenentgelt als Wettbewerbsfaktor im Personenverkehr“ wurden von den Vertretern der Güterverkehrsunternehmen Rail Cargo Austria, Wiener Lokalbahnen Cargo, Lokomotion und CargoServ sowie von den Vertretern der Personenverkehrsunternehmen ÖBB-Personenverkehr, WESTbahn und Keolis beim Symposium u. a. diese Inhalte thematisiert.

Die Marktteilnehmer im Güterverkehr bemängeln die unzureichende Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber Straße und Binnenschiff: Der europäische Schienengüterverkehr ist

¹ Gesamtkosten abzüglich der direkten Kosten.

² Im Wegeentgeltmodell der ÖBB-Infrastruktur ab dem Fahrplanjahr 2018 werden sechs Marktsegmente vorgesehen und dienen als Basis für die Berechnung der Aufschläge: Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr, Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr, Nahverkehr stark, Nahverkehr schwach, Güterverkehr manipuliert und Güterverkehr nicht manipuliert.

mit Kosten für Energie (z. B. Mineralölsteuer, Energieabgabe) und mit Trassenpreisen belastet. Im Gegensatz dazu sind der Schiffsverkehr – etwa auf der Donau und dem Rhein – durch die Nutzerentgeltbefreiung und der Straßengüterverkehr durch die Mautabsenkung attraktiver geworden. Zusätzlich ist der Schienengüterverkehr mit Mehraufwand u. a. durch das auf manchen Strecken verpflichtende European Train Control System (ETCS), die Umrüstung der Wagen auf lärmarme Bremsen sowie durch Interoperabilität³ und höhere Personalkosten⁴ zusätzlich finanziell belastet. Aus diesem Grund priorisieren schienenbezogene Güterverkehrsunternehmen die Festsetzung zukünftiger Entgelte auf Basis der Grenzkosten, um gegenüber dem Straßen- und Schiffsverkehr wettbewerbsfähig sein zu können. Des Weiteren verweisen sie hinsichtlich der Konkurrenz mit anderen Verkehrsmodi darauf, dass die Verlässlichkeit des Trassenpreissystems und die damit verbundene Planbarkeit essentiell sind.

Die Marktteilnehmer im Personenverkehr weisen darauf hin, dass die Ermittlung der Entgelte auf Basis der direkten Kosten neue Anbieter im eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr begünstigen und somit zu einem breiteren Verkehrsangebot führen wird. Außerdem würde die Verrechnung von Aufschlägen – betrachtet man den Wettbewerb der Personenverkehrsunternehmen untereinander – eine untergeordnete Rolle spielen, da die Bedingungen für alle Marktteilnehmer einheitlich sind. Zieht man für den Vergleich andere Verkehrsmodi heran, wie etwa den Straßenverkehr, spielen Aufschläge für die Konkurrenzfähigkeit eine erhebliche Rolle.

NEUE TRASSENPREISSYSTEME IN DEUTSCHLAND

UND IN DER SCHWEIZ

Zum Trassenpreissystem in Deutschland trug Prof. Dr. Karsten Otte von der Bundesnetzagentur vor. Einblicke in das Schweizer Trassenpreissystem gab Dr. Markus Giger, Bundesamt für Verkehr, BAV.

In Deutschland wurde das neue Trassenpreissystem mit dem Fahrplanjahr 2018 eingeführt. Dieses setzt sich – wie das österreichische – aus Entgelten basierend auf direkten Kosten und Aufschlägen gemäß Ramsey-Boiteux-Modell zusammen. Der Unterschied der beiden Systeme liegt darin, dass in Österreich die Entgelte für den Nahverkehr landesweit in gleicher Höhe verrechnet werden und in Deutschland je nach Bundesland variieren. Dies ist mit den unterschiedlich hohen Regionalisierungsmitteln – die der Bund den Ländern zur Erbringung von Personennahverkehrsleistungen zur Verfügung stellt – zu begründen. Die Bundesnetzagentur, als zuständige Regulierungsbehörde für den Schienenverkehr in Deutschland, hat nach minimalen Änderungen der Entgelte mit Beschluss vom 13. Februar 2017 das Trassenpreissystem genehmigt.

Die Schweiz führte bereits mit dem Fahrplanjahr 2017 das neue Trassenpreissystem und mit ihm den „Verschleißfaktor“ ein. Durch den Verschleißfaktor soll die Abnutzung der Infrastruktur durch den konkreten Zug besser abgebildet werden. Anders als im bisherigen Modell, in dem für die Berechnung der Abnutzung die Anzahl der Zugkilometer und das Gewicht (Bruttotonnenkilometer) herangezogen wurden, beinhaltet die Berechnung aufgrund des Verschleißfaktors, neben den Fahrzeugeigenschaften⁵ des jeweiligen Zuges und den Merkmalen der jeweiligen Trasse, auch die Gegebenheiten der befahrenen Streckenabschnitte (Bogenradien etc.) sowie die Erhaltungskosten. Die Höhe der Trassenpreise hängt in der Schweiz daher maßgeblich vom verwendeten Rollmaterial, den Trasseneigenschaften und der benutzten Strecke ab.

³ Im Gegensatz zum Schienengüterverkehr, der in jedem Land aufgrund von Gewichts- und Zuglängenbeschränkungen, Zugsicherungssystemen und Sprache unterschiedliche Anforderungen aufweist, kann ein LKW in ganz Europa mit demselben Fahrer unterwegs sein.

⁴ Im Straßengüter- und Schiffsverkehr wird aus Kostengründen oft Personal aus mittel- und osteuropäischen Ländern eingestellt. Das ist aufgrund der fachspezifischen Ausbildung und der erforderlichen Sprachkenntnisse im Schienenverkehr nicht möglich.

⁵ Bei den Fahrzeugeigenschaften fließen neben dem Gewicht nun auch die Längssteifigkeit des Fahrzeuges und die Geschwindigkeit in die Berechnung ein.

07

Internationale Zusammenarbeit

- IRG-Rail hat 31 Mitglieder, neu hinzugekommen sind Litauen und Tschechien.
- Die Plattform der unabhängigen Eisenbahn-Regulierungsbehörden verabschiedet von 2011 bis 2017 insgesamt 54 themenspezifische Dokumente – diese sind unter www.irg-rail.eu abrufbar.
- Die Bahn-Regulatoren in Europa sind in einer Übersicht mit Kontaktdaten aufgelistet.

Independent Regulators' Group Rail [IRG-Rail]

Die Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) wurde 2011 von fünfzehn europäischen Eisenbahn-Regulierungsbehörden gegründet. Inzwischen ist die Mitgliederzahl auf 31 Regulierungsbehörden angestiegen. Neben Österreich sind Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, der Kosovo, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Mazedonien, die Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, die Schweiz, Serbien, die Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien und Ungarn in der Plattform der unabhängigen Eisenbahn-Regulierungsbehörden vertreten. Neben sämtlichen EU-Mitgliedsstaaten mit Eisenbahnnetzen (aus den EU28 fehlen nur Malta und Zypern) sind somit auch fünf Nicht-EU-Länder Mitglieder bei IRG-Rail.

Zweimal im Jahr gibt es eine Vollversammlung der Plattform, bei der Entscheidungen getroffen werden. Während des Jahres befassen sich vier Arbeitsgruppen und zwei Unter-Arbeitsgruppen mit aktuellen eisenbahnrechtlichen Themen, zu denen Positionspapiere erarbeitet werden und auf Basis derer die Vollversammlung ihre Entscheidungen treffen kann. In den Jahren 2011 bis 2017 wurden insgesamt 54 themenspezifische Dokumente verabschiedet. Diese sind auf der Home-page von IRG-Rail unter www.irg-rail.eu abrufbar.

Im Jahr 2017 führte die französische Regulierungsbehörde für Schiene und Straße (ARAFER) den Vorsitz in der Person ihrer Vizepräsidentin Anne Yvrande-Billon. Als Stellvertreter fungierte Andrea Camanzi, Präsident der italienischen Regulierungsbehörde Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). Dieser übernahm satzungsgemäß am 1. Jänner 2018 den Vorsitz. Zu seinem Stellvertreter wurde im November 2017 Joao Carvalho, Präsident der portugiesischen Regulierungsbehörde Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), gewählt. Das im Jahr 2016 beschlossene Arbeitsprogramm wurde 2017 von den Arbeitsgruppen vollständig abgearbeitet, im Novem-

ber 2017 wurde ein neues Arbeitsprogramm für 2018 beschlossen. Ziel von IRG-Rail ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsbehörden zu stärken, um die Interessen der Regulatoren gegenüber europäischen Institutionen einheitlich vertreten zu können und in weiterer Folge ein homogenes Regulierungsniveau in Europa zu schaffen.

INFO

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

2011 gegründet
aktuell 31 Mitglieder

Aufgabe: Zusammenarbeit auf europäischer Ebene
Informationen auf www.irg-rail.eu

ARBEITSGRUPPE „NETZZUGANG“

Wie schon in den Jahren zuvor befasste sich die Arbeitsgruppe mit den Güterkorridoren. Im Mittelpunkt stand der Austausch mit der Europäischen Kommission über eine mögliche Novelle der Güterkorridor-Verordnung (EU) 913/2010. In diesem Zusammenhang sollen die Erkenntnisse, die aus der wochenlangen Streckenunterbrechung der Rheintalstrecke bei Rastatt gewonnen wurden, eingebracht werden. Dazu gehören unter anderem vorbereitete Notfallpläne, Maßnahmen zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Fahrzeug- und Personal-einsatzes und eine bessere Zusammenarbeit der Infrastrukturmanager. Außerdem wurden zwei Arbeitspapiere erstellt. Das eine beschäftigt sich mit den Leistungsindikatoren für die Güterkorridore. Diese sollen künftig von IRG-Rail veröffentlicht werden. Das zweite fasst den Stand der Performance Regimes in den einzelnen Mitgliedsstaaten zusammen und stellt die diversen Komponenten dar. Auch die Zusammenarbeit mit der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) wurde fortgeführt, wobei es vor allem um den Abbau von Markthindernissen ging.

UNTER-ARBEITSGRUPPE

„ZUGANG ZU SERVICEEINRICHTUNGEN“

Die Arbeitsgruppe lieferte Input zu der im November 2017 veröffentlichten Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenenverkehrs-bezogenen Leistungen. Nunmehr geht es darum, einheitliche Entscheidungsgrundsätze für die Gewährung von Ausnahmen von den Veröffentlichungspflichten zu erarbeiten.

ARBEITSGRUPPE „MARKTBEOBACHTUNG“

Der fünfte Marktbericht der IRG-Rail wurde im März 2017 veröffentlicht. Der Bericht umfasst rund 100 Indikatoren, die von 24 Mitgliedern der IRG-Rail erhoben wurden. Der Schwerpunkt lag diesmal auf der Analyse der Regeln für den Markteintritt im Schienenpersonenverkehr und im Schienengüterverkehr sowie des Niveaus der Markttöffnung in den einzelnen Mitgliedsstaaten. Als Erfolg kann die Veröffentlichung der Ergebnisse aus dem 5. IRG-Rail Marktbericht im Statistischen Handbuch der EU-Kommission verbucht werden.

Die Gespräche mit der Europäischen Kommission und der Plattform Europäischer Infrastrukturbetreiber (PRIME) zur Vereinheitlichung der Leistungsindikatoren wurden 2017 fortgesetzt. Im Herbst 2017 wurde außerdem bereits die Datenerhebung für den 6. Marktbericht durchgeführt.

ARBEITSGRUPPE „NEUE GESETZESINITIATIVEN“

Diese Fachgruppe erarbeitete ein Papier zur Zusammenarbeit der Regulatoren gemäß Artikel 57 Abs 8 des Recast. Da es Differenzen über die Auslegung dieses Artikels gab, konnte das Papier noch nicht fertiggestellt werden. Ferner fand ein Informationsaustausch über den Test zur Überprüfung der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemeinwirtschaftlicher Leistungen statt. In diesem Kontext sollen einheitliche Grundsätze über die Entscheidungsgrundlagen erarbeitet werden. Ein Ergebnis ist im Jahr 2018 zu erwarten.

ARBEITSGRUPPE „GEMEINSAME ANSÄTZE IN FRAGEN DES BENÜTZUNGSENTGELTS“

Die Umsetzung des 4. Eisenbahnpaketes bringt unter anderem Neuerungen in der Methodik zur Festsetzung des Infrastruktur-Benützungsentgeltes. Die bevorstehende Umsetzung in den Mitgliedsstaaten hat die Arbeitsgruppe veranlasst, das Übersichtspapier über die Gebührenprinzipien für das Mindestzugangspaket zu aktualisieren. Dieses umfasst nunmehr Daten aus 24 IRG-Rail-Mitgliedsländern. Die Homogenisierung der einzelnen Systeme ist derzeit noch in Arbeit, um in Zukunft vergleichbare Bezugswerte für grenzüberschreitende Analysen sicherstellen zu können.

UNTER-ARBEITSGRUPPE

„BENÜTZUNGSENTGELTE FÜR SERVICEEINRICHTUNGEN“

Das erarbeitete Übersichtspapier zu Gebühren in Serviceeinrichtungen wurde im Arbeitsjahr 2017 verabschiedet. Für das Jahr 2018 wird eine engere Zusammenarbeit mit der Unter-Arbeitsgruppe „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ angestrebt, um Parallelitäten zu vermeiden.

Regulatoren in Europa

Belgien Service Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National
Avenue du Jardin Botanique 50, P.O. Box 72, 1000 Brussels, www.regul.be

Bosnien-Herzegowina Regulatorni Odbor Željeznica BiH
Vojvode Mišića 82^a, 74000 Doboј, www.rozbih.org

Bulgarien Railway Administration Executive Agency
5, Gurko Str, 1080 Sofia, www.iaja.government.bg

Dänemark Jernbanenævnet
Gammel Mønt 4, 1. sal, 1117 København K, www.jernbanenævnet.dk/da.aspx

Deutschland Bundesnetzagentur, Abteilung Eisenbahnregulierung
Tulpenfeld 4, 53113 Bonn, www.bundesnetzagentur.de

Estland Estonian Competition Authority
Auna 6, 10317 Tallinn, www.konkurentsiamet.ee

Finnland Finnish Rail Agency
PO Box 320, 00101 Helsinki, www.trafi.fi

Frankreich Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières [ARAFER]
57, Boulevard Demorieux, 72000 Le Mans, www.regulation-ferroviaire.fr

Griechenland Greek Regulatory Authority for Railways
31 Lekka Street, 10562 Athens, www.ras-el.gr

Großbritannien Office of Rail and Road
One Kemble Street, London, WC2B 4AN, www.rail-reg.gov.uk

Irland Commission for Railway Regulation
Trident House, Blackrock, County Dublin, A94 W3F2, www.crr.ie

Italien Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230, 10126 Torino, www.autorita-trasporti.it

Kosovo Railway Regulatory Authority
Rrustem Statovci 29, 10000 Prishtinë, www.arh-ks.org

Kroatien Regulatory Authority for Network Industries [HAKOM]
Roberta Frangeša Mihanovića 9, 10110 Zagreb, www.hakom.hr

Lettland	State Railway Administration Riepnieku 2, 1050 Riga, www.vda.gov.lv
Litauen	Communications Regulatory Authority of the Republic of Lithuania [RTT] Mortos Str. 14, 03219 Vilnius, www.rtt.lt
Luxemburg	Institut Luxembourgeois de Régulation [ILR] 45 allée Scheffer, 2922 Luxembourg, www.ilr.lu
Mazedonien	Macedonian Railway Regulatory Agency str. Mito Hadzivasilev Jasmin nr. 52/1/4, 1000 Skopje, www.arpz.mk
Niederlande	Authority for Consumer & Markets [ACM] PO Box 16326, 2500 BH Den Haag, www.nmanet.nl
Norwegen	Norwegian Railway Authority Karl Johans gate 41B, 0162 Oslo, www.sjt.no
Österreich	Schienen-Control GmbH Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien, www.schienenccontrol.gv.at
Polen	Office for Rail Transport Ul. Chalubinskiego 4, 00-928 Warszawa, www.utk.gov.pl
Portugal	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes [AMT] Palácio Coimbra, Rua de Santa Apolónia, n.º 53, 1100-468 Lisboa, www.amt-autoridade.pt
Rumänien	Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar Piața Presei Libere, nr. 1, corp D1, Sector 1, 013701 București, www.consiliulferoviar.ro
Schweden	Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter, JTF Borgåvägen 26, Box 14, 78121 Borlänge, www.transportstyrelsen.se/en/Railway
Schweiz	Schiedskommission im Eisenbahnverkehr Monbijoustraße 51A, 3003 Bern, www.ske.admin.ch
Serbien	Directorate for Railways Nemanjina 6, 11000 Beograd, www.raildir.gov.rs
Slowakei	Railway Regulatory Authority [URZD] Mileticova 19, 820 05 Bratislava 25, www.urzd.sk
Slowenien	Agency for Communication Networks and Services of the Republic of Slovenia Stegne 7, 1001 Ljubljana, www.akos-rs.si
Spanien	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia C/ Alcalá, 47, 28014 Madrid, www.cnmc.es
Tschechische Republik	Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1, www.uicr.cz
Ungarn	National Transport Authority, Department of Railway Regulation Teréz körút 62, 1066 Budapest, www.nkh.hu

08

Zahlen und Fakten

- Der Jahresabschluss der Schienen-Control für das Wirtschaftsjahr 2017 ist nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches idgF erstellt.
- 2017 gibt es insgesamt 63 Eisenbahnunternehmen in Österreich: 45 Eisenbahnverkehrsunternehmen, sieben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und elf integrierte Eisenbahnunternehmen.
- Die Europäische Kommission erlässt die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienengebundenen Leistungen. Diese enthält u. a. detaillierte Vorgaben, welche Inhalte Betreiber bei der „Beschreibung der Serviceeinrichtung“ zu berücksichtigen haben.

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 Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) gemäß § 76 Eisenbahngesetz. Das Stammkapital in der Höhe von 750.000 Euro ist vollständig einbezahlt und wird zur Gänze von der Republik Österreich gehalten.

Gemäß Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte, BGBl I 61/2015 idgF hat die Schienen-Control mit 28. Mai 2015 die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte – kurz apf genannt – als Abteilung eingerichtet.

Diese ist die gesetzliche Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für den Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr. Damit nimmt die Schienen-Control neben dem Regulierungsbereich zusätzlich die Aufgaben der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte wahr.

AUFSICHTSRAT

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

Die Kapitalvertreterinnen und -vertreter im Berichtsjahr waren:

Vorsitzende

Sekretärin Mag. Ursula Zechner,
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie

Stv. Vorsitzende

Mag. Sylvia Leodolter, Kammer für Arbeiter und
Angestellte für Wien
Dr. Erik Wolf, Wirtschaftskammer Österreich
Mag. Christa Bock, Bundesministerium für Finanzen

Seit Mai 2015 sind

Mag. Norman Schadler und
Mag. Birgit Hammerschmid | bis November 2017 in Karenz
als neue Arbeitnehmervertretende bestellt worden.
Roland Beier hat als Ersatzmitglied Mag. Hammerschmid
während ihrer Karenz im Aufsichtsrat vertreten.

PERSONALSTAND

Im Geschäftsjahr 2017 waren durchschnittlich 17 Arbeitnehmerinnen bzw. -nehmer 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 Infrastruktur-Benützungsentgelt (IBE). Der Anteil der einzelnen EVU 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 bmvit finanziert.

Das veranschlagte Budget für das Geschäftsjahr 2017 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 71.038,47 Euro an die Eisenbahnverkehrsunternehmen rückvergütet werden. Der geplante Aufwand für die apf wurde vom bmvit quartalsweise vorfinanziert. Am Ende des Jahres 2017 wurden an betroffene Unternehmen Fallpauschalen für Schlichtungen insgesamt in Höhe von 154.518 Euro verrechnet. Da der geplante Aufwand der apf unterschritten wurde, ergibt sich eine Rückvergütung an das bmvit in Höhe von 187.893,44 Euro.

JAHRESABSCHLUSS DER SCHIENEN-CONTROL

Der Jahresabschluss der Schienen-Control für das Wirtschaftsjahr 2017 (1. Jänner bis 31. Dezember 2017) wurde nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) idgF erstellt. Die TPA Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestätigte den Abschluss mit einem uneingeschränkten Vermerk.

Aus der Gewinn- und Verlustrechnung geht hervor, dass der Umsatzerlös der Schienen-Control für das Geschäftsjahr 2017 insgesamt 2.172.175,31 Euro beträgt.

Die Schienen-Control weist einen Nullgewinn aus. Der Zinsertrag in Höhe von 7.353,51 Euro wird einer freien Gewinnrücklage zugeführt.

Ertrags- und Vermögenslage 2017

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG ZUM 31.12.2017

	2017	2016
1. Umsatzerlöse	2.172.175,31 ¹	1.437.662,94
2. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0,00	0,00
b) übrige	5.948,34	432.341,26
	5.948,34	432.341,26
3. Personalaufwand		
a) Gehälter	-1.025.003,59	-1.014.147,46
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-15.838,57	-15.366,74
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-31.250,33	-30.247,76
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-268.101,32	-264.523,70
e) sonstige Sozialaufwendungen	-13.964,24	-14.221,15
	-1.354.158,05	-1.338.506,81
4. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagevermögens	-52.962,66	-52.881,31
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) übrige	-766.726,97	-476.317,02
6. Zwischensumme aus Z 1 bis 5 [Betriebsergebnis]	4.275,97	2.299,06
7. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0,00	8.058,08
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	7.399,54	6.942,95
9. Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	0,00	0,00
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0,00	-5.244,00
11. Zwischensumme aus Z 7 bis 9 [Finanzerfolg]	7.399,54	9.757,03
12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	11.675,51	12.056,09
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-4.322,00	-2.804,00
14. Jahresüberschuss	7.353,51	9.252,09
15. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	-7.353,51	-9.252,09
16. Jahresgewinn/Jahresverlust	0,00	0,00

¹ Aufgrund der neuen Umsatzerlösdefinition nach § 189a Z5 UGB werden vormals unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesene Erlöse in den Umsatzerlösen dargestellt.

BILANZ ZUM 31.12.2017

AKTIVA	2017	2016
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizizenzen	8.074,83	22.932,91
II. Sachanlagen		
1. Einbauten in fremden Gebäuden	11.148,09	14.577,71
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	56.563,57	38.886,90
	75.786,49	76.397,52
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	114.311,41	134.986,05
2. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	71.203,91	7.871,08
II. Wertpapiere und Anteile		
1. Sonstige Wertpapiere und Anteile	0,00	0,00
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.484.863,93	1.361.629,75
	1.670.379,25	1.504.486,88
C. Rechnungsabgrenzungsposten	13.991,85	17.981,73
Bilanzsumme	1.760.157,59	1.598.866,13
PASSIVA	2017	2016
A. Eigenkapital		
I. Stammkapital	750.000,00	750.000,00
II. Kapitalrücklagen		
1. Gebundene	2.853,93	2.853,93
III. Gewinnrücklagen		
2. Andere Rücklagen [freie Rücklagen]	303.539,79	296.186,28
	1.056.393,72	1.049.040,21
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	0,00	0,00
2. Sonstige Rückstellungen	166.500,00	93.980,00
	166.500,00	93.980,00
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	218.568,52	43.225,84
2. Sonstige Verbindlichkeiten		
a] Steuern	14.204,02	17.781,27
b] soziale Sicherheit	32.603,90	28.096,71
c] übrige	271.887,43	366.742,10
	537.263,87	455.845,92
Bilanzsumme	1.760.157,59	1.598.866,13

Marktteilnehmer

Zu Jahresende 2017 gab es in Österreich insgesamt 63 Eisenbahnunternehmen. Gemäß Eisenbahngesetz wird zwischen Eisenbahnverkehrs-, Eisenbahninfrastruktur- und integrierten Eisenbahnunternehmen unterschieden:

Eisenbahnverkehrsunternehmen

erbringen Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- und Nebenbahnen.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

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

Integrierte Eisenbahnunternehmen

sind sowohl als Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig.

In diese Kategorie fallen auch die Betreiber von nicht vernetzter öffentlicher Eisenbahninfrastruktur (Schmalspurbahnen). Letztere unterliegen zwar nicht der Regulierung, werden hier aber der Vollständigkeit halber angeführt.

Die sieben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und elf integrierten Eisenbahnunternehmen ergeben insgesamt 18 Infrastrukturbetreiber, von denen acht ausschließlich nicht vernetzte Infrastruktur betreiben, zwei weitere betreiben sowohl vernetzte als auch nicht vernetzte Infrastruktur. Von den elf integrierten Eisenbahnunternehmen verfügten vier über einen Zugang zur ÖBB-Infrastruktur. Zu Jahresende 2017 verfügten vier der 45 Eisenbahnverkehrsunternehmen über keine Sicherheitsbescheinigung und drei über keinen Infrastruktturnutzungsvertrag. Das bedeutet, dass letztendlich nur 42 Unternehmen berechtigt waren, Züge im ÖBB-Netz zu führen. Von diesen Unternehmen sind vier zu 100 Prozent der ÖBB-Holding zuzuordnen und fallen somit in die Kategorie „Österreichischer Incumbent“, neun Unternehmen haben direkte oder indirekte Beteiligungen an ausländischen Incumbents mit mehr als 50 Prozent, und sind daher als solche anzusehen und zehn weitere Unternehmen befinden sich zu mehr als 50 Prozent im Eigentum öffentlicher Institutionen. Die übrigen 19 Unternehmen werden als im Privatbesitz stehend klassifiziert. Fünf davon sind ausländische Eisenbahnunternehmen, mit Firmensitz im Ausland.

INFO

63 Eisenbahnunternehmen

45 Eisenbahnverkehrsunternehmen

7 Eisenbahninfrastrukturunternehmen

11 integrierte Eisenbahnunternehmen

In der Folge werden die einzelnen Eisenbahnunternehmen in alphabetischer Reihenfolge angeführt und kurz beschrieben. Neu hinzugekommen ist im Jahr 2017 die CD Cargo aus der Tschechischen Republik.

Achenseebahn AG

IntEU, privat, Inland, nicht vernetzt

Die Achenseebahn steht mehrheitlich in Privatbesitz. Sie betreibt die schmalspurige Zahnradbahn von Jenbach zum Achensee, die ausschließlich touristischen Zwecken dient.

Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB)

EVU, privat, Ausland

Das Unternehmen mit Sitz in Deutschland ist ein Tochterunternehmen der Transdev Regio GmbH, die zu 100 Prozent der Transdev Ile de France SA in Frankreich zuzurechnen ist. Diese ist weltweit im Personenverkehr tätig. In Österreich betreibt die Bayerische Oberlandbahn seit 2013 Regionalverkehr auf den Strecken München–Rosenheim–Kufstein und München–Rosenheim–Salzburg unter dem Markennamen „Meridian“.

Cargo Service GmbH (CargoServ)

EVU, privat, Inland

Die CargoServ ist eine Tochter der LogServ GmbH, welche zu 100 Prozent im Eigentum der voestalpine Stahl GmbH steht. Seit 2013 ist die CargoServ für den Güterverkehr im ÖBB-Netz zuständig. Die LogServ betreibt die Werkbahn im Stahlwerk Linz. Seitens der CargoServ werden einerseits die Anlieferung von Erz, Kohle und Schrott, aber auch der Abtransport von Stahlblech für die Voestalpine Stahl GmbH durchgeführt und andererseits der Gütertransport für andere Unternehmen bewerkstelligt.

CD Cargo, a.s.

EVU, ausländischer Incumbent

Seit Ende 2017 ist die 100-prozentige Tochter der Staatsbahn Ceske drahy in Österreich im Güterverkehr tätig. Der Schwerpunkt liegt im grenzüberschreitenden Güterzugverkehr über den Grenzübergang Breclav/Hohenau.

City Air Terminal BetriebsgmbH (CAT)

EVU, öffentlich, Inland

Das Unternehmen gehört zu 49,9 Prozent der ÖBB-Personenverkehr AG und zu 50,1 Prozent der Flughafen Wien AG. Letztere ist teilweise in öffentlichem Eigentum, weshalb die City Air Terminal BetriebsgmbH als mehrheitlich in öffentlichem Eigentum stehend qualifiziert wird. Seit 2003 betreibt das Unternehmen den City Airport Train zwischen dem Bahnhof Wien Mitte und dem Flughafen Wien.

DB Cargo AG

EVU, ausländischer Incumbent

Seit 2015 ist die 100-prozentige Tochter der Deutschen Bahn in Österreich im Güterverkehr tätig. Der Schwerpunkt liegt im grenzüberschreitenden Güterzugverkehr nach Salzburg Gnigl und nach Linz. Das Unternehmen wurde am 1. März 2016 von DB Schenker Rail in DB Cargo umbenannt.

DB Fernverkehr AG

EVU, ausländischer Incumbent

Das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn hat 2016 eine Sicherheitsbescheinigung in Österreich erhalten. Bisher wurde diese jedoch nur im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr im Raum Salzburg genutzt.

DB Regio AG

EVU, ausländischer Incumbent

Das Unternehmen gehört zu 100 Prozent der Deutschen Bahn. Es betreibt Regionalverkehr auf den Strecken Mühldorf-Freilassing–Salzburg sowie Ehrwald–Reutte–Pfronten–Steinach.

ECCO Rail GmbH

EVU, privat, Inland

Das in Privatbesitz stehende Unternehmen ist seit 2012 als Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz zugelassen und im Güterverkehr tätig. Der Schwerpunkt der Aktivität liegt im internationalen Ganzzugverkehr entlang der Donauachse.

ERS Railways B.V.

EVU, privat, Ausland

Das Bahnunternehmen aus den Niederlanden steht zu 92 Prozent im Besitz der britischen Freightliner Group Ltd. Diese gehört wiederum der privaten Railinvest Holding Company Ltd. Das Unternehmen verfügt über eine aufrechte Sicherheitsbescheinigung in Österreich, hatte 2017 jedoch keinen Infrastruktur-Nutzungsvertrag für das ÖBB-Netz abgeschlossen.

Floyd Szolgáltató Zrt.

EVU, privat, Ausland

Das Unternehmen mit Sitz in Ungarn befindet sich heute mehrheitlich im Eigentum der Eurogate Intermodal, welche unter anderem die Containerterminals in den deutschen Nordseehäfen betreibt. Floyd ist seit 2012 in Österreich tätig und fährt Containerzüge und Getreidetransporte zwischen Ungarn und Deutschland über die österreichische Donauachse.

FOXrail Zrt.

EVU, privat, Ausland

2013 wurde das Unternehmen durch den ehemaligen Eigentümer der Floyd gegründet. 2016 erhielt es die Sicherheitsbescheinigung in Österreich und fährt seit Ende 2016 Ganzzüge auf der Donauachse.

Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft mbH

EVU, privat, Inland

Das Unternehmen wurde 2013 gegründet und gehört zur österreichischen Plasser & Theurer Gruppe. Der Fokus des Unternehmens liegt auf Eisenbahnverkehrsdiensleistungen und Instandhaltung von Bahnbaumaschinen.

GEVD Gesellschaft für Eisenbahn-verkehrsdiensleistungen mbH

EVU, privat, Inland

Das Unternehmen ist eine Tochter der Nürnberger Wach- und Schließgesellschaft und erhielt 2014 sowohl die Verkehrsgenehmigung wie auch die Sicherheitsbescheinigung. Die im Juni 2017 abgelaufene Sicherheitsbescheinigung wurde bis Ende 2017 nicht verlängert.

GHS Logistik GmbH

EVU, privat, Inland

Das Unternehmen gehört zum österreichischen Baukonzern Hinteregger. 2016 erhielt es die Verkehrsgegenehmigung, die Sicherheitsbescheinigung steht noch aus. Der Schwerpunkt wird im Bereich der Baustellenlogistik liegen.

Grampetcargo Austria GmbH

EVU, privat, Inland

Als Tochter der rumänischen Grampet Group wurde das Unternehmen 2012 gegründet. Diese ist auch an Eisenbahnverkehrsunternehmen in Rumänien, Bulgarien und Ungarn beteiligt. Seit 2016 führt Grampetcargo Austria vor allem Schlackezüge von Moosbierbaum nach Mistelbach und ist außerdem im Spotmarkt aktiv.

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)

IntEU, öffentlich, Inland

Das integrierte Eisenbahnunternehmen steht zu 100 Prozent im Eigentum der Republik Österreich. Es erbringt vorwiegend Verkehrsleistungen auf dem eigenen Streckennetz Graz-Köflach und Graz-Wies-Eibiswald. Ende 2010 übernahm die Graz-Köflacher Bahn auch den Personenverkehr Graz-Werndorf-Wies-Eibiswald über den neu errichteten Abschnitt Werndorf-Wettmannstätten der Koralmbahn. Seit Dezember 2017 ist das Unternehmen auch durchführendes Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Verkehr Prag-Wien des tschechischen EVU Regiojet in Österreich. Die Graz-Köflacher Bahn ist zu je 50 Prozent an der LTE Logistik und Transport und an der slowenischen Adria Transport beteiligt.

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH

IntEU, öffentlich, Inland, nicht vernetzt

Das Unternehmen ist überwiegend im Eigentum der Stadt Innsbruck. Es betreibt neben dem Innsbrucker Straßenbahnnetz die Stubaitalbahn von Innsbruck nach Fulpmes. Diese Netze sind miteinander verbunden und in der Spurweite von 1.000 Millimetern ausgeführt. Da die Normalspur eine Spurweite von 1.435 Millimetern hat, handelt es sich aufgrund der Differenz um eine nicht vernetzte Infrastruktur.

Linzer Lokalbahn AG (LILO)

EIU, öffentlich, Inland

Die LILO ist Eigentümerin der elektrischen Lokalbahn von Linz über Eferding nach Waizenkirchen. 1998 wurde sie mit der Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach verschmolzen und hat deren Strecken übernommen. Sie steht mehrheitlich im Eigentum der Stadt Linz, weitere Anrainergemeinden halten geringe Anteile, ebenso wie Stern & Hafferl.

Logistik Service GmbH (LogServ)

EVU, privat, Inland

Als Tochter der voestalpine Stahl in Linz ist das Unternehmen für die gesamte Transportlogistik verantwortlich. Der Verkehr im ÖBB-Netz wurde 2013 an die Tochtergesellschaft Cargo Service (CargoServ) ausgelagert, seither ist die LogServ nur mehr für das Werkbahnnetz zuständig.

Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf AG

EIU, privat, Inland, nicht vernetzt

Das Unternehmen ist eine 100-Prozent-Tochter von Stern & Hafferl. Es besitzt die elektrifizierte Schmalspurbahn von Vorchdorf nach Gmunden. Die Betriebsführung obliegt der Muttergesellschaft. Die Strecke wurde 2014 zum Klosterplatz verlängert, eine Verknüpfung mit der Straßenbahn Gmunden als sogenannte „Stadt.Regio.Tram“ ist im Bau und soll 2018 fertiggestellt werden.

Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG

EIU, öffentlich, Inland

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

Lokalbahn Mixnitz-St. Erhard AG

EIU, privat, Inland, nicht vernetzt

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

Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee AG

EIU, privat, Inland, nicht vernetzt

Die Gesellschaft steht mehrheitlich im Eigentum von Stern & Hafferl, ihr gehört die elektrische Schmalspurbahn von Vöcklamarkt nach Attersee, die auch unter dem Namen „Attergau-bahn“ bekannt ist. Die Betriebsführung erfolgt durch Stern & Hafferl.

Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraktion mbH

EVU, öffentlich, Inland

Als 100-prozentige Tochter der deutschen Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH hat das in Österreich angesiedelte Unternehmen seit 2016 eine Verkehrsgenehmigung, aber noch keine Sicherheitsbescheinigung. Nach deren Vorliegen ist damit zu rechnen, dass die aktuellen Güterverkehre von der Mutter- auf die Tochtergesellschaft übergehen.

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

EVU, öffentlich, Ausland

Das Unternehmen steht überwiegend im Eigentum einer italienischen Gebietskörperschaft sowie der Deutschen Bahn, wobei Letztere über keine Mehrheit verfügt. Daher wird das Unternehmen auch nicht als ausländischer Incumbent angesehen. Lokomotion ist vor allem im Verkehr von und nach Italien tätig und befährt vorwiegend die Strecken über den Brenner und den Tauern.

LTE Logistik und Transport GmbH

EVU, privat, Inland

Das Unternehmen ist eine 50-prozentige Tochter der Graz-Köflacher Bahn, die andere Hälfte der Anteile wird seit 2015 von der RHENUS Beteiligungen International GmbH aus Deutschland gehalten. Es ist mit Tochterfirmen auch in der Slowakei, in Ungarn, Deutschland, Rumänien, den Niederlanden und in der Tschechischen Republik vertreten. LTE fährt vor allem auf der Donauachse, aber auch über den Semmering in die Steiermark sowie nach Italien und Slowenien.

Metrans Railprofi Austria GmbH

EVU, privat, Inland

Das Unternehmen wurde 2006 als Rail Professionals Stütz gegründet und nahm Anfang 2011 den Betrieb im Güterverkehr auf. Neben Spotverkehren wickelt das Unternehmen im Auftrag der Metrans-Gruppe seit 2012 auch regelmäßige Containerverkehre aus der Slowakei und der Tschechischen Republik nach Österreich ab. 2013 erwarb Metrans die Mehrheit des Unternehmens und änderte den Namen entsprechend. Metrans steht über die HHLA Intermodal GmbH mehrheitlich im Eigentum der börsennotierten Hamburger Hafen und Logistik AG aus Deutschland.

MEV Independent Railway Services GmbH

EVU, privat, Inland

Das Unternehmen ist eine Schwestergesellschaft der deutschen MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft, die im Eigentum einer Schweizer Beteiligungsgesellschaft steht. Eigene Verkehrsleistungen werden von dem Unternehmen nur in sehr geringem Ausmaß erbracht, es ist vorwiegend als Personal-dienstleister und als Berater für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig.

Montafonerbahn AG

IntEU, öffentlich, Inland

Die Montafonerbahn gehört mehrheitlich dem Gemeindeverband des Montafontals. Sie betreibt als integriertes Eisenbahnunternehmen auf eigener Infrastruktur Personen- und Güterverkehr. Die Strecke verläuft von Schruns nach Bludenz, wo sie mit dem ÖBB-Netz verbunden ist. Zwar verfügt die Montafonerbahn über die Berechtigung, Züge im ÖBB-Netz verkehren zu lassen, nutzt diese aber nur für Fahrten im Bahnhofsbereich von Bludenz.

MMV-Rail Austria GmbH

EVU, privat, Inland

Das 2015 in Österreich gegründete Unternehmen steht zu 90 Prozent im Eigentum der ungarischen Petrolsped Szállítmányozási Kft., die ausschließlich von Privatpersonen gehalten wird. Es ist eine Schwestergesellschaft der MMV Magyar Magánvasút, die mit eigener Sicherheitsbescheinigung bis September 2017 in Österreich tätig war. 2017 erhielt die MMV-Rail Austria die Sicherheitsbescheinigung in Österreich und übernahm sämtliche Aktivitäten in Österreich. Das Unternehmen fährt vor allem Ganzzüge auf der Donauachse.

Neusiedler Seebahn GmbH

EIU, öffentlich, Inland

Das Unternehmen entstand 2010 durch Aufteilung der früheren Neusiedler Seebahn AG, die sowohl den ungarischen wie auch den österreichischen Streckenabschnitt bediente. Der ungarische Teil wurde mittlerweile von der Raaberbahn übernommen (Grenze bei Pamhagen bis Fertőszentmiklós); der österreichische Teil (Grenze bei Pamhagen bis Neusiedl am See) verblieb bei der Neusiedler Seebahn. Eigentümer der Neusiedler Seebahn GmbH sind die Republik Österreich und das Land Burgenland.

Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH

EVU, öffentlich, Inland, nicht vernetzt

Das Unternehmen wurde 1997 als Joint Venture zwischen den ÖBB und der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG) mit jeweils 50 Prozent Geschäftsanteil gegründet und führte ab diesem Zeitpunkt den Betrieb als konzessioniertes Eisenbahnunternehmen. Die Infrastruktur verblieb bei den ÖBB. Im Jahr 2010 erwarb die NÖVOG die Infrastruktur von den ÖBB. Gleichzeitig wurde auch der Anteil der ÖBB an der Niederösterreichischen Schneebergbahn GmbH zur Gänze übernommen, sodass die Gesellschaft nunmehr eine 100-prozentige Tochter der NÖVOG ist. Die Schneebergbahn stellt einen Sonderfall dar, da sie kein integriertes Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, da sie ausschließlich auf nicht vernetzter Infrastruktur fährt.

Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG)

IntEU, öffentlich, Inland

Das Unternehmen ist schon seit längerer Zeit als Kompetenzzentrum für den öffentlichen Verkehr des Landes Niederösterreich tätig. 2010 verlagerte sich der Schwerpunkt durch die Übernahme zahlreicher Nebenbahnstrecken in Niederösterreich zu einem Infrastrukturunternehmen. Seither besitzt die NÖVOG die Konzession zum Betrieb der Strecken St. Pölten-Mariazell, Waidhofen/Ybbs-Gstadt, Gmünd-Groß Gerungs, Gmünd-Litschau und Puchberg-Hochschneeberg. Es handelt sich dabei ausschließlich um Schmalspurbahnen, wobei nur die beiden Erstgenannten einen Strecken-Ganzjahresbetrieb (Regelverkehr) aufweisen. Die normalspurigen Streckenabschnitte des Unternehmens wurden noch vor der Übergabe seitens der ÖBB-Infrastruktur als öffentliche Eisenbahnen eingestellt, einige werden nunmehr als Anschlussbahnen betrieben. Seit 2016 verfügt die NÖVOG auch über eine Verkehrs-genehmigung im Personenverkehr, die Sicherheitsbescheinigung steht noch aus.

ÖBB-Infrastruktur AG

EIU, öffentlich, Inland

Die ÖBB-Infrastruktur ist Teil der ÖBB-Holding und betreibt den Großteil des österreichischen Eisenbahnnetzes. Sie entstand 2009 durch die Verschmelzung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Das Unternehmen ist auch für die Bahnstromversorgung verantwortlich und betreibt eigene Kraftwerke.

ÖBB-Personenverkehr AG

EVU, österreichischer Incumbent

Die ÖBB-Personenverkehr ist eine 100-Prozent-Tochter der ÖBB-Holding. Sie führt den Großteil des Personenverkehrs auf dem österreichischen Schienennetz durch. Ausländische Verkehre werden in der Regel mit Kooperationspartnern abgewickelt. Das Unternehmen ist zu 49,9 Prozent am CAT beteiligt und hält 50 Prozent an der ÖBB-Produktion GmbH sowie 49 Prozent an den ÖBB-Technischen Services.

ÖBB-Produktion GmbH

EVU, österreichischer Incumbent

Die ÖBB-Produktion erbringt sämtliche Traktionsleistungen für die Rail Cargo Austria und für die ÖBB-Personenverkehr. Eine weitere Dienstleistung ist die Bereitstellung mobiler und stationärer Wagendienste für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen.

ÖBB-Technische Services GmbH

EVU, österreichischer Incumbent

Das Unternehmen beschäftigt sich mit der Wartung und Instandhaltung von Triebfahrzeugen des ÖBB-Konzerns sowie von Fremdkunden. Es verfügt über eine eigene Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit der hauptsächlich Probe- und Überstellfahrten im ÖBB-Netz durchgeführt werden.

PKP Cargo S.A.

EVU, ausländischer Incumbent

Die polnische Güterbahn PKP Cargo wurde 2001 als eigenständige Gesellschaft innerhalb der PKP-Holding gegründet. Seit 2013 führte das Unternehmen Züge des Kombinierten Verkehrs von Polen über Österreich nach Italien. Im Jahr 2017 wurden keine Fahrten in Österreich durchgeführt.

Porr Austriarail GmbH

EVU, privat, Inland

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

Raaberbahn (Györ-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt., GySEV)

IntEU, öffentlich, Inland

Die Raaberbahn hat als Aktiengesellschaft ihren Sitz in Ungarn, verfügt jedoch über eine Zweigniederlassung in Österreich und ist auch im österreichischen Handelsregister eingetragen. Sie verfügt in Österreich über eine Konzession als Infrastrukturbetreiber sowie über eine Verkehrsgenehmigung. Insofern wird sie auch als österreichisches Unternehmen angesehen. Mehrheitseigentümer ist der ungarische Staat. In Österreich betreibt das Unternehmen Personenverkehr auf eigener Infrastruktur (Sopron–Ebenfurth) sowie auf der Strecke der Neusiedler Seebahn (Pamhagen–Neusiedl am See). Für den Güterverkehr wurde mit der Raaberbahn Cargo ein eigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen gegründet.

Raaberbahn Cargo GmbH

EVU, öffentlich, Inland

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

Rail Cargo Austria AG

EVU, österreichischer Incumbent

Innerhalb des ÖBB-Konzerns ist die Rail Cargo Austria für den Güterverkehr zuständig. Neben dem Verkehr auf dem konzerneigenen Infrastrukturnetz werden Züge auf den Netzen von Privatbahnen einerseits mit eigenem Fuhrpark und andererseits in Kooperation gefahren. Die Rail Cargo Austria besitzt mehrere Auslandstöchter (Rail Cargo Hungaria, Rail Cargo Carrier [Ungarn], Rail Cargo Carrier Slovakia, S.C. Rail Cargo Carrier România, Rail Cargo Carrier Bulgaria, Rail Cargo Carrier Croatia, Rail Cargo Carrier [Slowenien], Rail Cargo Carrier Czech Republic und Rail Cargo Carrier Italy) und führt in diesen Ländern auch Züge in eigener Verantwortung. Außerdem hält das Unternehmen 50 Prozent an der ÖBB-Produktion und 51 Prozent an den ÖBB-Technischen Services.

Rail Cargo Hungaria Zrt.

EVU, ausländischer Incumbent

Das ungarische Unternehmen ist 2006 als MÁV Cargo Zrt. aus der ungarischen Staatsbahn ausgegliedert und 2007 von der Rail Cargo Austria erworben worden. 2010 erfolgte die Umbenennung in Rail Cargo Hungaria. Seit 2012 hat das Unternehmen eine Sicherheitsbescheinigung in Österreich. Diese Genehmigung wird in Österreich derzeit aber nicht für Zugfahrten genutzt, sie dient vielmehr der rechtlichen Absicherung beim Einsatz von ungarischem Personal in Österreich. Einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag mit der ÖBB-Infrastruktur gab es im Jahr 2017 nicht.

Rhomberg Bahntechnik GmbH

EVU, privat, Inland

Die Rhomberg Bahntechnik gehört zur Rhomberg-Gruppe und nahm den Betrieb im Jahr 2011 auf. Sie ist im Bahnbau vor allem in der Baustellenlogistik tätig.

RTB Cargo Austria GmbH

EVU, privat, Inland

Das Unternehmen wurde 2015 gegründet und ist eine Schwestergesellschaft der deutschen Rurtalbahn Cargo GmbH. Weitere Schwestergesellschaften bestehen in Belgien und in den Niederlanden. Bisher waren Verkehre des deutschen Unternehmens in Österreich mit Kooperationspartnern abgewickelt worden. Nach Erhalt der Sicherheitsbescheinigung im Herbst 2017 ist das Unternehmen eigenverantwortlich im Güterverkehr tätig.

RTS Rail Transport Service GmbH

EVU, privat, Inland

Das zum Bahnbauunternehmen Swietelsky Baugesellschaft gehörende Unternehmen ist im Bereich Güterverkehrsleistungen einschließlich Sondertransporte in Österreich sowie den Nachbarländern tätig. Die RTS arbeitet in Ungarn mit der Schwestergesellschaft MÁV Épcell zusammen. Sie verfügt außerdem über Sicherheitsbescheinigungen in der Slowakei, in Rumänien und in Deutschland. Der Schwerpunkt des Unternehmens liegt in der Baustellenlogistik, die Abwicklung von Spotverkehren für Drittauftraggeber wurde 2016 beendet.

Safety4you Baustellenlogistik GmbH

EVU, privat, Inland

Das in Privatbesitz befindliche Unternehmen mit Firmensitz in Wels erhielt Ende 2011 die Sicherheitsbescheinigung für den Güterverkehr im ÖBB-Netz. Die Verkehrsgenehmigung war bereits Ende 2010 erteilt worden. Das Unternehmen arbeitete bisher vor allem im Bereich Baustellsicherheit auf Gleisbautstellen, darüber hinaus stellt es auch Triebfahrzeugführer für Arbeitszüge bereit.

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation – Salzburger Lokalbahn

IntEU, öffentlich, Inland

Die Salzburg AG betreibt mit dem Geschäftsfeld Salzburger Lokalbahn auf der eigenen Infrastruktur Güter- und Personenverkehr zwischen Salzburg und Lamprechtshausen bzw. Ostermiething. Das Unternehmen steht im Besitz der Länder Salzburg und Oberösterreich sowie der Stadt Salzburg. Das Unternehmen hat auch eine Zulassung im ÖBB-Netz. Dort ist es vor allem mit der Bedienung von Anschlussbahnen im Raum Salzburg und Umgebung beauftragt. Außerdem ist es mit dem Zwischenwerksverkehr von Salzburg Liefering nach Hüttau beschäftigt. In der Wintersaison betreibt die Salzburg AG Reisebüro-Turnuszüge im Raum Salzburg/Tirol/Vorarlberg in Zusammenarbeit mit deutschen Eisenbahnunternehmen. Seit 2008 betreibt die Salzburg AG auch die nicht vernetzte Schmalspurbahn von Zell am See nach Krimml unter dem Namen Pinzgauer Lokalbahn.

Salzkammergutbahn GmbH (Schafbergbahn)

IntEU, öffentlich, Inland, nicht vernetzt

Die Schafbergbahn gehört der Salzburg AG. Sie hat 2006 die schmalspurige Zahnradbahn von St. Wolfgang auf den Schafberg von den ÖBB übernommen. Die Bahn dient ausschließlich touristischen Zwecken.

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH

EVU, öffentlich, Inland

Die Steiermarkbahn Transport und Logistik ist eine Tochtergesellschaft des integrierten Unternehmens Steiermärkische Landesbahnen. Der Geschäftsschwerpunkt liegt im Güterverkehr, wobei vor allem die Ganzzugtransporte Gleisdorf-Wiener Neustadt zu nennen sind. Außerdem betreibt die Steiermarkbahn Spotverkehre auf der Donauachse und auf der Tauernbahn mit Kooperationspartnern aus Ungarn und Deutschland. Seit dem Verlust der Sicherheitsbescheinigung der Muttergesellschaft wegen eines Einspruchs des Verkehrsarbeitsinspektorats Anfang 2016 ist die Steiermarkbahn auch für deren Personenverkehr im ÖBB-Netz verantwortlich.

Steiermärkische Landesbahnen

IntEU, öffentlich, Inland

Die Steiermärkischen Landesbahnen stehen zu 100 Prozent im Besitz des Landes Steiermark. Das eigene Streckennetz umfasst die Bahnlinien Feldbach–Bad Gleichenberg und Peggau–Übelbach sowie die nicht vernetzte Schmalspurbahn Unzmarkt–Mautendorf. Das Unternehmen ist zusätzlich Betreiber der nicht vernetzten Schmalspurbahn Mixnitz–St. Erhard und des Cargo Center Graz. Den Verkehr im ÖBB-Netz übt das Tochterunternehmen Steiermarkbahn aus.

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H.

EVU, privat, Inland

Stern & Hafferl ist ein österreichisches Privatunternehmen. Es hat seinen Schwerpunkt im oberösterreichischen Personen-nahverkehr. Das Unternehmen ist Betriebsführer auf den vernetzten Strecken Linz-Eferding–Peuerbach/Neumarkt-Kallham und Lambach-Gmunden sowie der nicht vernetzten Schmalspurbahnen Gmunden–Vorchdorf, Vöcklamarkt-Attersee und der Straßenbahn Gmunden. Das Unternehmen ist auch im ÖBB-Netz tätig, wobei vorwiegend regionale Güterzüge im Raum um Wels und Lambach sowie auf der Bahnlinie Attnang-Puchheim–Bad Aussee im Auftrag der Rail Cargo Austria gefahren werden.

SŽ Tovorni promet d.o.o.

EVU, ausländischer Incumbent

Die slowenische Güterbahn SŽ Tovorni promet entstand 2012 als Teil der Slowenischen Staatsbahnholding. Nach der Erlangung der Sicherheitsbescheinigung in Österreich hat das Unternehmen im Februar 2015 mit Transitzügen von Slowenien in die Tschechische Republik den Verkehr aufgenommen, mittlerweile sind auch Ganzzüge auf der Tauernbahn hinzugekommen.

Transalpin Eisenbahn GmbH

EVU, ausländischer Incumbent

Die Transalpin Eisenbahn mit Sitz in der Schweiz ist die Tochtergesellschaft der Captrain Deutschland. Diese wiederum steht im Eigentum der französischen Güterbahn Frêt SNCF. Seit 2015 hat das Unternehmen eine Sicherheitsbescheinigung in Österreich, die Verkehrsaufnahme ist im Dezember 2017 mit Ganzzügen auf der Donauachse erfolgt.

Trenitalia S.p.A.

EVU, ausländischer Incumbent

Die italienische Staatsbahn Trenitalia verfügt seit 2015 über eine Sicherheitsbescheinigung für den Güter- und Personenverkehr in Österreich. Im Güterverkehr war das Unternehmen in Österreich bisher mit seiner Tochter TX Logistik Austria tätig. Die Verkehrsaufnahme ist im Jahr 2017 noch nicht erfolgt.

Twentyone GmbH

EVU, privat, Inland

Nach der Gründung im Jahr 2016 erhielt das Unternehmen die Verkehrsgenehmigung in Österreich. Da es noch über keine Sicherheitsbescheinigung verfügt, wurden eigene Güterverkehre bisher als Bahnspedition über die ECCO Rail abgewickelt.

TX Logistik Austria GmbH

EVU, ausländischer Incumbent

Das Unternehmen ist die österreichische Tochter des deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmens TX Logistik, die wiederum der Trenitalia gehört. In Österreich werden vor allem Transitgüterzüge über die Brennerachse und über die Tauernbahn nach Italien sowie Containerzüge aus Deutschland zum Terminal Wien Freudenau gefahren.

Walser Eisenbahn GmbH

EVU, privat, Inland

Die Walser Eisenbahn mit Sitz in Vorarlberg war ursprünglich im Jahr 2000 von der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft aus Deutschland für die Abwicklung des Verkehrs in Österreich gegründet worden. Eine operative Nutzung des Unternehmens erfolgte aber nicht. Nach Verkauf der PEG-Gruppe an Arriva sowie der Arriva Deutschland an Netinera gelangten sämtliche Gesellschaftsanteile im Oktober 2011 an österreichische Eigentümer. Seit 2016 ist das Unternehmen im Ganzzugverkehr auf der Donauachse sowie über die Arlbergbahn in die Schweiz tätig.

WESTbahn Management GmbH

EVU, privat, Inland

2008 wurde die WESTbahn als erste Tochter der Railholding AG gegründet. Diese steht mehrheitlich im Besitz privater Eigentümer. Die französische Staatsbahn SNCF Voyages hält 17,4 Prozent der Anteile. Ziel war die Einrichtung eines schnellen Personenverkehrs auf der Westbahnstrecke. Im Dezember 2011 erfolgte die Aufnahme des planmäßigen Verkehrs auf der Strecke Wien–Salzburg–Freilassing. 2013 wurde der Abschnitt Salzburg–Freilassing aufgegeben und dafür der Fahrplan zwischen Wien und Salzburg verdichtet. Im Dezember 2017 wurde der Verkehr zwischen Wien und Salzburg zu einem Halbstundentakt verdichtet.

Wiener Lokalbahnen AG

IntEU, öffentlich, Inland

Die Wiener Lokalbahnen sind ein Unternehmen der Wiener Stadtwerke GmbH. Im Schienengüterverkehr sind sie hauptsächlich im Personenverkehr auf eigener Strecke tätig. Diese Strecke ist mit dem Netz der Wiener Linien verbunden, sodass der Personenverkehr durchgehend von Baden Josefsplatz bis Wien Oper bedient werden kann. Das Unternehmen erbringt auch Personenverkehrsleistungen im ÖBB-Netz, und zwar hauptsächlich Ausflugs- und Nostalgiefahrten, aber auch Reisebüro-Turnuszüge im Raum Salzburg/Tirol in Zusammenarbeit mit ausländischen Eisenbahnunternehmen. Das Geschäftsfeld Schienengüterverkehr wurde 2009 in die Tochter Wiener Lokalbahnen Cargo ausgegliedert.

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

EVU, öffentlich, Inland

Im Jahr 2009 übernahm die Wiener Lokalbahnen Cargo das Güterzuggeschäft der Muttergesellschaft Wiener Lokalbahnen sowohl in deren eigenem als auch im ÖBB-Netz. Das Unternehmen ist vor allem im Container- und Ganzzugverkehr auf der Donauachse zwischen der Nordsee und Rumänien tätig. In Österreich werden vor allem die Terminals Enns und Wien-Freudenau regelmäßig bedient. Diese Aktivitäten werden durch zahlreiche Spotverkehre ergänzt.

Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

IntEU, öffentlich, Inland, nicht vernetzt

Das Unternehmen steht mehrheitlich im Eigentum der Zillertaler Anliegergemeinden. Es besitzt und betreibt die schmalspurige Zillertalbahn von Jenbach nach Mayrhofen. Heute konzentriert sich die Zillertalbahn auf den Personenverkehr, der Güterverkehr mit Rollwagen ist 2014 zum Erliegen gekommen. Für die Zukunft ist eine Elektrifizierung der Strecke geplant.

Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich

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

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

4. EISENBAHNPAKET

„Technische Säule“

VO (EU) 2016/796

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

RL (EU) 2016/797/EU

Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.

RL (EU) 2016/798/EU

Richtlinie über Eisenbahnsicherheit.

„Politische Säule“

RL (EU) 2016/2370

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

VO (EU) 2016/2337

Verordnung zur Aufhebung der Verordnung (EWG) 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen.

VO (EU) 2016/2338

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

SONSTIGE RECHTSVORSCHRIFTEN

VO (EG) 91/2003 idF VO (EG) 2016/2032

Verordnung über die Statistik des Eisenbahnverkehrs.

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

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

VO (EG) 1370/2007 idF VO (EU) 2016/2338

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

VO (EG) 1371/2007

Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

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

Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft.

VO (EU) 913/2010 idF VO (EU) 1316/2013

Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

RL 2012/34/EU idF Delegierter Beschluss (EU) 2017/2075
Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

DVO (EU) 869/2014
Durchführungsverordnung über neue Schienengüterverkehrsdiensste.

DVO (EU) 2015/10
Durchführungsverordnung über Kriterien für Antragsteller hinsichtlich der Zuweisung von Eisenbahn-Fahrwegkapazität.

DVO (EU) 2015/429
Durchführungsverordnung zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen.

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

DVO (EU) 2015/1100
Durchführungsverordnung über die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen der Überwachung des Schienengüterverkehrsmarkts.

DVO (EU) 2016/545
Durchführungsverordnung über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität.

DVO (EU) 2017/6
Durchführungsverordnung über den europäischen Bereitstellungsplan für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem.

DVO (EU) 2017/2177
Durchführungsverordnung über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienengüterverkehrsbezogenen Leistungen.

Quellenangabe

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, diverse Berichte

Catharin, G., Gürtlich, G. H. (2015): Eisenbahngesetz. Kommentar samt ökonomischen und rechtlichen Grundlagen der Eisenbahnen; 3. Auflage, Wien: Linde

Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienengebundenen Leistungen

DVZ – Deutsche Verkehrszeitung, diverse Ausgaben

Eco-Austria, diverse Publikationen

Eisenbahn Österreich, diverse Ausgaben

Eisenbahn Revue international, diverse Ausgaben

Eurailpress, diverse Berichte

Europäische Bahnen 2016/17 – Das Verzeichnis der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen

Geschäftsberichte aller österreichischen Eisenbahnunternehmen

Geschäftsberichte des ÖBB-Konzerns 2007–2017

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

Netzwerk Privatbahnen: Wettbewerber-Report Eisenbahn 2016/2017

ÖBB-Fahrpläne Österreich

ÖBB-Infrastruktur AG, diverse Unterlagen

Rail Business, diverse Ausgaben

Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen

Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung

Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung

Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems

Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur

Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen

Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft

Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2013 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)

Schienennetz-Nutzungsbedingungen der DB Netz AG: Das Trassenpreissystem 2018 der DB Netz, www.dbnetze.com, abgerufen am 22. Februar 2018

Schienennetz-Nutzungsbedingungen der ÖBB-Infrastruktur AG: „Produktkatalog Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2018“, www.oebb.at, abgerufen am 22. Februar 2018

Schienennetz-Nutzungsbedingungen der RFI: „Network Statement 2018 Italy“, www.rfi.it, abgerufen am 22. Februar 2018

Schienennetz-Nutzungsbedingungen der SNCF-Reseau: „Network statement of the national rail network 2019 timetable“, www.sncf-reseau.fr, abgerufen am 22. Februar 2018

Schienenverkehr aktuell, diverse Ausgaben

Statistik Austria, diverse Publikationen

VÖÖ, diverse Publikationen

Verkehr – internationale Wochenzeitung für Logistik, diverse Ausgaben

Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates in der Fassung Verordnung (EU) 2338/2016 über öffentliche Personenverkehrsdiene auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 des Rates

Verordnung (EG) 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

Verordnung (EU) 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates in der Fassung Verordnung (EU) 1316/2013 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr

Vortrag von Markus Giger: „Entgeltsystem Schweiz – Die Trassenpreise im Überblick“ im Rahmen des Symposiums der Schienen-Control GmbH am 5. Oktober 2017, abrufbar auf <http://www.schienenccontrol.gv.at/de/Veranstaltungen.html>, zuletzt abgerufen am 25. Mai 2018

Vortrag von Urs Kramer: „Rechtliche Grundlagen – Aufschläge und Marktsegmente“ im Rahmen des Symposiums der Schienen-Control GmbH am 5. Oktober 2017, abrufbar auf <http://www.schienenccontrol.gv.at/de/Veranstaltungen.html>, zuletzt abgerufen am 25. Mai 2018

Vortrag von Stefan Marschnig: „Ermittlung der direkten Kosten einer Zugfahrt und deren Modulation“ im Rahmen des Symposiums der Schienen-Control GmbH am 5. Oktober 2017, abrufbar auf <http://www.schienenccontrol.gv.at/de/Veranstaltungen.html>, zuletzt abgerufen am 25. Mai 2018

Vortrag von Michael Müller: „Unterschiedliche nationale Entgeltsysteme als Herausforderung für ein international tätiges Unternehmen“ im Rahmen des Symposiums der Schienen-Control GmbH am 5. Oktober 2017, abrufbar auf <http://www.schienenccontrol.gv.at/de/Veranstaltungen.html>, zuletzt abgerufen am 25. Mai 2018

Vortrag von Robert Prinz: „Herausforderung Wegeentgeltdmodell 2018“ im Rahmen des Symposiums der Schienen-Control GmbH am 5. Oktober 2017, abrufbar auf <http://www.schienenccontrol.gv.at/de/Veranstaltungen.html>, zuletzt abgerufen am 25. Mai 2018

Vortrag von Karsten Otte: „Entscheidung der BNetzA über Marktsegmente und Aufschläge“ im Rahmen des Symposiums der Schienen-Control GmbH am 5. Oktober 2017, abrufbar auf <http://www.schienenccontrol.gv.at/de/Veranstaltungen.html>, zuletzt abgerufen am 25. Mai 2018

Vortrag von Jan Thomas Schäfer: „Die Bedeutung der öffentlichen Finanzierung der Eisenbahnen für die Festlegung der Trassenentgelte“ im Rahmen des Symposiums der Schienen-Control GmbH am 5. Oktober 2017, abrufbar auf <http://www.schienenccontrol.gv.at/de/Veranstaltungen.html>, zuletzt abgerufen am 25. Mai 2018

WIFO, diverse Publikationen

Glossar

Bahnen	
AB	Achenseebahn AG
BOB	Bayerische Oberlandbahn GmbH
CargoServ	Cargo Service GmbH
CAT	City Air Terminal BetriebsgmbH
ČD	České dráhy, a.s. – tschechisches Eisenbahnunternehmen
CCG	Cargo Center Graz GmbH
DB	Deutsche Bahn AG
DB Cargo	DB Cargo AG
DB FV	DB Fernverkehr AG
DB Regio	DB Regio AG
DBSR	DB Schenker Rail AG
ECCO	ECCO Rail GmbH
ERS	ERS Railways B.V.
Floyd	Floyd Szolgáltató Zrt.
FOX	FOXrail Zrt.
FS/Trenitalia	Trenitalia S.p.A. – italienisches Eisenbahnunternehmen
GATX	General American Transportation Corporation
GCA	Grampet Cargo Austria GmbH
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
GV	Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf AG
GySEV	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. [Raaberbahn]
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH
LILO	Linzer Lokalbahn AG
LogServ	Logistik Service GmbH
Lok	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH
LTE	LTE Logistik- und Transport-GmbH
LVE	Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG
MÁV-START	MÁV-START Zrt. – ungarisches Eisenbahnunternehmen
MBS	Montafonerbahn AG
MEV	MEV Independent Railway Services GmbH

MMV	Magyar Magánvasút Zrt.
MSTE	Lokalbahn Mixnitz-St. Erhard AG
NÖSBB	Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH
NÖVOG	Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H.
NSB	Neusiedler Seebahn GmbH
ÖBB-Infra	ÖBB-Infrastruktur AG
ÖBB-Konzern	Konzern der Österreichischen Bundesbahnen
ÖBB-PR	ÖBB-Produktion GmbH
ÖBB-PV	ÖBB-Personenverkehr AG
PKP-C	PKP Cargo S.A.
RBC	Raaberbahn Cargo GmbH
RCA	Rail Cargo Austria AG
RCH	Rail Cargo Hungaria Zrt.
RHR	Rhomberg Bahntechnik GmbH
RPA	Metrans Railprofi Austria GmbH
RTS	RTS Rail Transport Service GmbH
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
S4YOU	Safety4you Baustellenlogistik GmbH
SKGB	Salzkammergutbahn GmbH
SLB	Salzburger Lokalbahn, Geschäftsfeld der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation
SNCB/NMBS	Société Nationale des Chemins de fer Belges/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen – belgische Staatsbahn
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français – französisches Eisenbahnunternehmen
SOB	Südostbayernbahn/DB RegioNetz Verkehrs GmbH
STB	Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
StH	Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H.
StLB	Steiermärkische Landesbahnen
SŽ	Slovenske Železnice d. o. o. – slowenisches Eisenbahnunternehmen
SŽTP	SŽ Tovorni promet d. o. o.
TAE	Transalpin Eisenbahn GmbH
TXL	TX Logistik Austria GmbH
VA	Lokalbahn Vöcklamarkt–Attersee AG
VTG	Vereinigte Tanklager und Transportmittel AG
WEG	Walser Eisenbahn GmbH
WESTbahn	WESTbahn Management GmbH
WLB	Wiener Lokalbahnen AG
WLC	Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH
ZB	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG
ŽSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. – slowakisches Eisenbahnunternehmen

Sonstige	
Abb.	Abbildung
ABI	Amtsblatt
Abs	Absatz
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
Art	Artikel
AS-Stelle	Stelle zur alternativen Streitbeilegung
AStG	Alternative-Streitbeilegung-Gesetz
AVG	Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz
BGBI	Bundesgesetzblatt
Bgld	Burgenland
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMASGK	Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BVwG	Bundesverwaltungsgericht
BT	Bruttotonnen
BT-km	Bruttotonnenkilometer
bzw.	beziehungsweise
d. h.	das heißt
EisbBFG	Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte [Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz] – Fahrgastrechtegesetz
EisbG	Eisenbahngesetz
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
EU/EG	Europäische Union/Europäische Gemeinschaft
EuGH	Europäischer Gerichtshof

EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
GmbH, GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GSM-R	Global System for Mobile Communications-Rail
GV	Güterverkehr
Hbf.	Hauptbahnhof
HG	Handelsgericht
Hz	Hertz
IBE	Infrastruktur-Benützungsentgelt
idF	in der Fassung
IHS	Institut für Höhere Studien
IntEU	Integriertes Eisenbahnunternehmen
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail – Netzwerk zur engeren Zusammenarbeit der europäischen Schienen-Regulatoren
iSd	im Sinne der/des
iVm	in Verbindung mit
km	Kilometer
Ktn	Kärnten
kV	Kilovolt
Mio.	Million[en]
MWh	Megawattstunde[n]
NÖ	Niederösterreich
NT	Nettotonnen
NT-km	Nettotonnenkilometer
OENB	Oesterreichische Nationalbank AG
ÖÖ	Oberösterreich
OÖVV	Verkehrsverbund Oberösterreich
PFAG	Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz
PFV	Personenfernverkehr
PNV	Personennahverkehr
PPP	Public Private Partnership
PSO	Public Service Obligations
PV	Personenverkehr
RL	Richtlinie
Rs	Rechtssache

Sbg	Salzburg
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SIBE	Sicherheitsbescheinigung
SNNB	Schiennennet-Nutzungsbedingungen
Stmk	Steiermark
SVV	Verkehrsverbund Salzburg
T	Tirol
TEN	Transeuropäische Netze
TEN-V	Transeuropäische Verkehrsnetze
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
usw.	und so weiter
Vbf.	Verschubbahnhof
Vlbg	Vorarlberg
VO	Verordnung
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Z	Ziffer
z. B.	zum Beispiel



Dieses Druckwerk wurde nach der Richtlinie
„Druckerzeugnisse“ des Österreichischen
Umweltzeichens bei der Druckerei Bösmüller Print
Management GesmbH & Co KG (UW-Nr. 779) gedruckt.

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Redaktion: Schienen-Control GmbH, Linke Wienzeile 4, 1060 Wien, T: +43 1 505 07 07, F: +43 1 505 07 07 180,
office@schienenccontrol.gv.at, www.schienenccontrol.gv.at | Grafisches Konzept und Umsetzung: Nicola Reber Grafik und Design, www.nicolareber.com |
Druck: Bösmüller Print Management GesmbH & Co. KG, www.boesmueller.at | Text: Schienen-Control GmbH |
© Schienen-Control GmbH | Redaktionsschluss: Mai 2018

