

Jahresbericht 2018

Ihr Recht am Zug. Schienen- Control.

Schienen || Control

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Zusammenfassung	5
Das Jahr 2018 im Überblick	7
Rolle der Regulierungsbehörde	11
Schienen-Control Kommission	13
Schienen-Control GmbH	17
Marktentwicklung	19
Marktentwicklung 2018	21
Qualitative Marktbeurteilung 2018	39
Personal und Fahrzeuge	43
Preisentwicklung Bahnen	48
Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen	60
Entwicklungen im europäischen Markt	63
Marktzugang	71
Österreichisches Eisenbahnnetz	73
Pünktlichkeit im Bahnverkehr	80
Entgelte für Abstellanlagen	85
Der liberalisierte Bahnstrommarkt 2018	88
Neues von den Güterkorridoren	93
Serviceeinrichtungen und Anschlussbahnen	95
Arbeit der Schienen-Control Kommission	99
Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission	101
Entscheidungen des BVwG, VwGH und VfGH	109
Internationale Zusammenarbeit	111
Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)	113
Regulatoren in Europa	117
Zahlen und Fakten	119
Schienen-Control GmbH als Unternehmen	121
Ertrags- und Vermögenslage	123
Marktteilnehmer	125
Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich	135
Quellenangabe	137
Glossar	138

01

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

Die Schienen-Control blickt auf ein arbeitsreiches Jahr 2018 zurück, in dem zahlreiche wettbewerbsrechtliche Fragestellungen in Verfahren behandelt wurden. Wir waren national wie international Gesprächspartner für verschiedenste Bahnthemen und setzten uns in gewohnter Weise für Fairness beim Netzzugang ein.

Die Marktentwicklung zeigt für 2018 im Schienengüterverkehr bei den Nettotonnenkilometern einen Anstieg auf 23,734 Milliarden. Damit wurde der Rekordwert des Vorjahres (23,494 Milliarden) nochmals übertroffen. Der Marktanteil der Mitbewerber erhöhte sich u. a. bei der Verkehrsleistung weiter kräftig und betrug 30,7 Prozent.

Der Schienenpersonenverkehr wuchs 2018 wesentlich stärker als in den Vorjahren, vor allem aufgrund eines erweiterten Angebots im Nahverkehr. Die zurückgelegten Personenkilometer steigerten sich mit 4,7 Prozent beträchtlich und mit insgesamt 309,9 Millionen Fahrgästen wurde der bisherige Höchstwert (290,6 Millionen) übertroffen.

Der aktuelle siebte Marktbericht der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) über die Entwicklungen im Schienengüterverkehr 2017 legt insbesondere die Gestaltung des Ausschreibungswettbewerbs für gemeinwirtschaftliche Personenverkehre (Public Service Obligations/PSO) in den Mitgliedsländern dar. Österreich darf sich weiterhin Bahnland Nummer eins innerhalb der Europäischen Union nennen, 1.435 Kilometer wurden je Einwohner und Jahr zurückgelegt.

Im Bahnstrombereich verfügte die Schienen-Control Kommission im Rahmen der jährlichen Prüfung per Bescheid vom November 2018 eine Tarifsenkung gegenüber dem Infrastrukturbetreiber.

Des Weiteren hatte die ÖBB-Infrastruktur Ende 2017 die Bahnstromtarife für das Jahr 2018 kurzfristig stärker angehoben,

um den Anstieg in den vorgelagerten Netzkosten weiterzurichten. Mit Bescheid vom Jänner 2018 hatte die Schienen-Control Kommission der ÖBB-Infrastruktur als Ergebnis eines Wettbewerbsüberwachungsverfahrens aufgetragen, die ursprünglichen Tarife für die Tarifperiode 2018 beizubehalten. Das Bundesverwaltungsgericht bestätigte die Entscheidung der Schienen-Control mit Erkenntnis vom Jänner 2019.

Die Schienen-Control Kommission befasste sich im vergangenen Jahr in mehreren Verfahren mit dem Fahrkartenverkauf im Hauptbahnhof Wien, im Bahnhof Wien Praterstern und im Hauptbahnhof Linz.

Das Zugangsrecht der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu einem Personenbahnhof umfasst nämlich auch geeignete Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf. Beim Hauptbahnhof Wien ordnete die Schienen-Control Kommission beispielsweise mit vertragsersetzendem Bescheid den Zugang zu einem Fahrkartenverkaufslokal an.

Abschließend ein Dankeschön den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Schienen-Control und allen Partnern für den Einsatz, das Engagement und die Zusammenarbeit im Jahr 2018.



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



Dr. Robert Streller
Vorsitzender der Schienen-Control Kommission

02

Zusammenfassung

- In Österreich gibt es 69 Eisenbahnunternehmen, 46 davon sind berechtigt, im ÖBB-Netz Züge zu führen.
- 29 Länder stellten statistische Auswertungen für den siebten Marktbericht der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) zur Verfügung.
- Im Bahnstrombereich ordnete die Schienen-Control Kommission im Rahmen der jährlichen Prüfung per Bescheid vom November 2018 dem Infrastrukturbetreiber eine Tarifsenkung an.
- Bei der Arbeit der Schienen-Control Kommission ging es z. B. um Konflikte bei der Zuweisung von Zugrassen für den Fahrplan 2019 und die Prüfung der Entgelte von Containerterminals.

Das Jahr 2018 im Überblick

2018 gab es mitunter markante Entwicklungen im österreichischen Eisenbahnsektor. So ist im Schienengüterverkehr einerseits das Aufkommen (beförderte Nettotonnen) zurückgegangen, andererseits gab es bei der Verkehrsleistung (Netto- bzw. Bruttotonnenkilometer) Anstiege – die Mitbewerber konnten ihre Marktanteile bei diesen Indikatoren jedenfalls weiter steigern. Die Zuwächse im Personenverkehr waren teils beachtlich.

ENTWICKLUNG DES EISENBAHNMARKTES

Absolut betrachtet gab es im Schienengüterverkehr bei den Nettotonnenkilometern 2018 eine Erhöhung von 23,494 auf 23,734 Milliarden, womit der Rekordwert des Vorjahres abermals übertroffen wurde. Auch die Bruttotonnenkilometer stiegen von insgesamt 45,973 auf 46,639 Milliarden. Die Anzahl der beförderten Nettotonnen sank hingegen von 118,8 auf 117,9 Millionen. Die von der Rail Cargo Austria gemeldeten rückläufigen Werte konnten von den Mitbewerbern bei den Nettotonnen überwiegend, bei den Nettotonnenkilometern und Bruttotonnenkilometern zur Gänze kompensiert werden – dadurch steigerte sich ihr Marktanteil bei allen drei Indikatoren weiter kräftig und betrug 33,3 Prozent (Aufkommen) sowie 30,7 bzw. 28,9 Prozent (Verkehrsleistung).

Vor allem aufgrund des erweiterten Angebots im Nahverkehr fiel das Wachstum im Schienenpersonenverkehr 2018 wesentlich stärker aus als in den Vorjahren. Die Anzahl der beförderten Personen sowie die zurückgelegten Personenkilometer wuchsen mit 6,6 bzw. 4,7 Prozent beträchtlich und mit in Summe 309,9 Millionen Fahrgästen wurde der bisherige Höchstwert (290,6 Millionen) übertroffen. Die durchschnittliche Fahrtweite verringerte sich gegenüber dem Vorjahr allerdings um knapp einen Kilometer.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen in Österreich lag Ende 2018 bei 69. Neu hinzugekommen sind gegenüber dem Vorjahr die österreichische DPB Rail Infra Service, die belgische LINEAS, die deutsche Retrack sowie die slowakische Railtrans International. Zudem wurde im Zuge einer Umstrukturierung im Sommer 2018 die Steiermarkbahn und Bus aus den Steiermärkischen Landesbahnen herausgelöst. In Summe hatten 46 Unternehmen die Berechtigung, im ÖBB-Netz Züge zu führen. Dazu gehören vier Unternehmen des ÖBB-Konzerns sowie zehn Unternehmen mit direkter oder indirekter Beteiligung ausländischer Incumbents (marktbeherrschende Unternehmen).

ENTWICKLUNGEN IM EUROPÄISCHEN MARKT

Im April 2019 erschien der siebte Marktbericht der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), der sich mit den Entwicklungen im Schienenverkehr 2017 befasst. Insgesamt 29 Länder stellten dafür statistische Auswertungen zur Verfügung. Der Schwerpunkt des aktuellen Berichts liegt auf der Darlegung der Gestaltung des Ausschreibungswettbewerbs für gemeinwirtschaftliche Personenverkehre (Public Service Obligations/PSO) in den Mitgliedsländern. Des Weiteren wurde untersucht, mit welchen Strategien sich die Incumbents der jeweiligen Länder Zutritt zu den Personenverkehrsmärkten im Ausland verschaffen, um im Inland verlorene Marktanteile wieder zurückzugewinnen.

Auch 2017 blieb Österreich Bahnland Nummer eins innerhalb der Europäischen Union. Mit 1.435 Kilometern je Einwohner und Jahr liegt Österreich diesbezüglich erneut vor Frankreich (1.419 Kilometer) und Schweden (1.317 Kilometer).

DER LIBERALISIERTE BAHNSTROMMARKT 2018

Nach der Öffnung des österreichischen Bahnstrommarktes im Jahr 2016 und der Weiterentwicklung des Netzentgeltsmodells im darauffolgenden Jahr war die Schienen-Control Kommission im Jahr 2018 mit der Prüfung der Netzentgelte desselben Jahres beschäftigt. Dabei lehnte sie sich weitgehend an die Entscheidungen der Vorjahre an, da auch die ÖBB-Infrastruktur bei der Zusammenstellung ihres Netzentgeltsmodells weitgehend auf das Modell des Vorjahres abstelle.

Die Schienen-Control Kommission prüfte die durch die ÖBB-Infrastruktur festgesetzten Netzentgelte für das Jahr 2018 bezüglich der Höhe der tatsächlich angefallenen Kosten.

Hinsichtlich der angesetzten Kostenpositionen kam es lediglich zu zwei Änderungen. Eine betraf die in den Vorjahren angesetzte Position „Kosten aus Lieferauftrag“, deren Berücksichtigung die Schienen-Control Kommission gewährte. Die zweite Änderung war rein formal und darin begründet, dass die vormals als „Risikoposition“ einfließende Kostenposition nunmehr unter der Titulierung „Erwartete Zusatzkosten“ in die Tarifberechnung Einzug hielt.

Im Zuge der Überprüfung der Kostenpositionen stellte die Schienen-Control Kommission fest, dass Kosten teilweise dem Grunde nach, teilweise der Höhe nach nicht anzuerkennen waren. Mit Bescheid vom 28. November 2018 wurde dem Infrastrukturbetreiber daher auferlegt, die Tarife zu senken.

BAHNSTROMTARIFE 2019

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 Netzebenen in der Systemnutzungsentgelte-Verordnung 2018 der E-Control verursacht worden.

Mit Bescheid vom 16. Jänner 2018 hatte die Schienen-Control Kommission der ÖBB-Infrastruktur als Ergebnis eines Wettbewerbsüberwachungsverfahrens aufgetragen, die ursprünglichen Tarife für die Tarifperiode 2018 beizubehalten. Das Bundesverwaltungsgericht bestätigte die Entscheidung der Schienen-Control mit Erkenntnis vom Jänner 2019.

Die für das Jahr 2019 gültigen Bedingungen und Tarife für den Zugang zum Bahnstromnetz wurden mit 9. November 2018 in den SNNB für 2019 veröffentlicht.

9 ZUSAMMENFASSUNG | Jahresbericht 2018 der Schienen-Control**VERFAHREN DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION**

2018 befasste sich die Schienen-Control Kommission in Verfahren eingehend mit unterschiedlichen Themen aus dem Bahnbereich. Nachfolgend werden einige davon auszugsweise vorgestellt und im Kapitel „Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission“ ab Seite 101 im Detail beschrieben.

**KONFLIKTE BEI DER ZUWEISUNG VON ZUGTRASSEN
FÜR DEN FAHRPLAN 2019**

Bei der Erstellung des Netzfahrplans 2019 zeigten sich Konflikte zwischen Zugtrassenbestellungen zweier Eisenbahnverkehrsunternehmen im Fernverkehr. Die Zuweisungsstelle führte daraufhin mit den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Koordinierungsverfahren durch, das jedoch trotz mehrerer Abstimmungsgespräche zu keiner Einigung führte. In der Folge wies die Zuweisungsstelle einem der beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen einzelne Zugtrassen mit einigen Minuten Abweichung von der Bestellung zu.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde gemäß § 72 EisbG an die Schienen-Control Kommission und beantragte die Zuweisung der bestellten Zugtrassen. Letztendlich wies die Schienen-Control Kommission die Beschwerde des Eisenbahnverkehrsunternehmens ab.

GENEHMIGUNG VON AUFSCHLÄGEN

Die Schienen-Control Kommission führt mehrere Verfahren zur Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt. Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.¹ Diese Kosten werden in der DVO (EU) 2015/909 näher geregelt, wobei der Begriff der direkten Kosten verwendet wird.

In den laufenden Verfahren prüft die Schienen-Control Kommission zum einen die Höhe der Vollkosten und der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten. Hierzu hat die Schienen-Control Kommission zunächst Auskunftsersuchen an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gerichtet und in der Folge auch einen Amtssachverständigen beigezogen, der anhand einer Einsichtnahme in Buchhaltungssysteme des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Vollkosten und direkte Kosten untersuchte. Zum anderen prüft die Schienen-Control Kommission die Rechtmäßigkeit der vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgesetzten Marktsegmente sowie die Eignung und richtige Anwendung des zur Ermittlung der Tragfähigkeit der Marktsegmente herangezogenen Modells.

PRÜFUNG DER ENTGELTE VON CONTAINERTERMINALS

Ein Betreiber von Serviceeinrichtungen hat Eisenbahnverkehrsunternehmen Serviceleistungen transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden.² Dies hat die Schienen-Control Kommission zum Anlass genommen, die Entgelte der wichtigsten Terminalbetreiber zu überprüfen. Sie untersuchte die Entgelte für die Einfahrt, den Container-Erstumschlag vom Zug sowie für den Verspätungsfall.

FAHRSCHEINVERKAUF IN PERSONENBAHNHÖFEN

Im Berichtsjahr befasste sich die Schienen-Control Kommission in mehreren Verfahren mit dem Fahrkartenverkauf in Personenbahnhöfen. Das Zugangsrecht des Eisenbahnverkehrsunternehmens zum Personenbahnhof umfasst auch geeignete Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf.³ Die Verfahren der Schienen-Control Kommission betrafen in diesem Zusammenhang den Fahrkartenverkauf im Hauptbahnhof Wien, im Bahnhof Wien Praterstern und im Hauptbahnhof Linz.

¹ § 67 Abs 1 EisbG.

² § 58b Abs 4 EisbG.

³ § 58b Abs 1 Z 1 EisbG.

03

Rolle der Regulierungsbehörde

- Als weisungsfreie Instanz prüft die Schienen-Control Kommission die Einhaltung der Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes.
- Als unabhängige Regulierungsstelle sichert die Schienen-Control das Recht auf diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur und zu sonstigen Leistungen.
- Als verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle unterstützt die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte Reisende im Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugbereich kostenlos und provisionsfrei bei der Durchsetzung ihrer rechtlichen Ansprüche.

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

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.

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 Mitbenutzung 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 Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführern (§ 154 EisbG).

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

Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen zu prüfen, ob Anschluss und Mitbenutzung, 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 welche 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 Schienenpersonenverkehrsdienstes und der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags für Schienenverkehrsleistungen (Durchführungsverordnung [EU] 869/2014 über neue Schienenpersonenverkehrsdiene).

Entscheidung

über die Ausnahme von der Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen.

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 wahrzuneh-
men, wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Rasch-
heit, Einfachheit und Kostensparnis gelegen ist (§ 81
Abs 4 EisbG); etwa Marktbeobachtung, grenzüberschrei-
tende Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsstellen,
Beobachterstellung im Koordinierungsverfahren sowie
bei der Anhörung der Fahrwegkapazitätsberechtigten
zum Netzfahrplanentwurf.

Genehmigung

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

Genehmigung

von Engpasszuschlägen, die ein Eisenbahninfrastruktur-
unternehmen für die Benutzung 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 Schienenverkehrsmarktes erge-
ben. Dazu zählt etwa eine Ausnahme von der Pflicht,
Schiennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) zu erstellen
(§ 75a Abs 3 EisbG). Diese Erleichterungen können Eisen-
bahnunternehmen gewährt werden, deren Eisenbahnin-
frastruktur für die Erreichung von Güterterminals, Häfen,
sonstigen Serviceeinrichtungen oder Anschlussbahnen be-
nötigt wird. Die Erleichterungen sind insbesondere dann
zu gewähren, wenn kein Dritter den Zugang zur Eisen-
bahninfrastruktur begeht hat.

Schlichtungsstelle

bei Streitigkeiten betreffend einen freiwillig eingeräumten
Zugang gemäß § 75b EisbG. Gewährt ein Eisenbahnunternehmen
einem anderen den Zugang zu seinen Eisen-
bahnanlagen 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 zugangsberech-
tigte Eisenbahnunternehmen im Fall einer Beschwerde
die Schienen-Control Kommission als Schlichtungsstelle
anrufen kann.

Gänzliche oder teilweise Unwirksamkeitserklärung

von Beförderungsbedingungen, einschließlich der Ent-
schädigungsbedingungen, 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, 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.

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.

DIE ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION IN DER PRAXIS

Im Jahr 2018 hielt die Schienen-Control Kommission elf Sitzungen und eine zweitägige Klausur ab. Sie führte außerdem drei mündliche Verhandlungen durch. 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.

Schienen-Control GmbH

Die Schienen-Control GmbH (in weiterer Folge: Schienen-Control) ist Servicestelle und kompetente Ansprechpartnerin für Bahnunternehmen, Institutionen und die öffentliche Hand, mit zwei Tätigkeitsbereichen: Einerseits ist sie Geschäftsstelle der Schienen-Control Kommission, der Regulierungsbehörde für den Schienenverkehr, und erfüllt in diesem Rahmen behördliche Aufgaben, andererseits ist sie gesetzliche Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle. Am 28. Mai 2015 trat das Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz (PFAG)¹ in Kraft. 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 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.

² Gemäß § 4 Abs 1 iVm § 25 AStG.

Marktentwicklung

- Im Schienengüterverkehr gibt es zwar Rückgänge beim Aufkommen (beförderte Nettotonnen), aber Steigerungen bei der Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer, Bruttotonnenkilometer); der Schienengüterverkehrsmarkt wächst wesentlich stärker als in den Vorjahren.
- Die Einflussfaktoren mit den besten Benotungen durch die Bahnunternehmen in der jährlichen Erhebung der Schienen-Control sind Energie, Fahrzeugregister, Zustand bzw. Ausbau des Netzes, Zugang zu Serviceeinrichtungen und Qualität der Fahrpläne.
- Der Personalstand der Bahnunternehmen erhöht sich innerhalb eines Jahres um insgesamt rund 2,7 Prozent – im Infrastrukturbereich leicht, im Absatzbereich stärker.
- Die Preiserhebung zeigt für alle verglichenen Strecken, dass die Fahrgäste vier Wochen vor Fahrtantritt die größte Ersparnis beim Ticketkauf haben.
- Sowohl die Umsatzerlöse im Personenverkehr als auch jene im Güterverkehr stiegen im Jahresvergleich (2016 auf 2017) beträchtlich an.
- Wie in beinahe allen anderen europäischen Ländern sind in Österreich wesentlich mehr Güterverkehrsunternehmen als Personenverkehrsunternehmen im Bahnbereich aktiv; allerdings ist der Anteil des Personenverkehrs an der Netznutzung deutlich höher als jener des Güterverkehrs.

Marktentwicklung 2018

Wie bereits in den vergangenen Jahren führte die Schienen-Control die jährliche Markterhebung für das Jahr 2018 erneut in Zusammenarbeit mit der Statistik Austria durch. Die nachstehenden Ausführungen beruhen auf den Ergebnissen dieser Erhebung sowie auf ergänzenden Daten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Gemäß den Daten der Statistik Austria hat sich die positive Konjunkturdevelopment des Jahres 2017 im Jahr 2018 fortgesetzt. Das reale Wirtschaftswachstum betrug 2,7 Prozent und lag somit knapp über jenem des Vorjahrs (2,6 Prozent). Sowohl die Importe als auch die Exporte insgesamt haben mit einem Plus von 5,6 bzw. 5,7 Prozent zu diesem Wachstum beigetragen. Trotz der Zuwächse im Außenhandel verzeichnete der Schienengüterverkehr 2018 weder bei den Bruttotonnenkilometern noch bei den Zugkilometern nennenswerte Wachstumsraten.

WETTBEWERBSENTWICKLUNG

Während der Güterverkehrsmarkt in Österreich vollständig liberalisiert ist, herrscht im eigenwirtschaftlichen Personenverkehrsmarkt nur auf vereinzelten Strecken Wettbewerb. Im Fernverkehr besteht beispielsweise auf den Strecken Wien-Salzburg und Wien-Breclav sowie auf dem Brennerkorridor Wettbewerb. Auf dem Abschnitt zwischen Wien Mitte und dem Flughafen Wien gibt es ebenfalls Wettbewerb. Neben der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) und dem City Airport Train (CAT) ist vor allem die WESTbahn im eigenwirtschaftlichen Personenverkehr tätig (Halbstundentakt Wien-Salzburg). Seit Dezember 2017 verkehren zudem pro Tag vier Zugpaare des tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmens RegioJet zwischen Prag und Wien, die in Österreich unter der Betriebsführung der Graz-Köflacher Bahn gefahren werden. Dazu kommen noch Charter- und Nostalgiefahrten, die von den Wiener Lokalbahnen (WLB), der Salzburger Lokalbahn (SLB)

und in geringem Ausmaß auch von der Metrans Railprofi Austria (RPA) bzw. 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 Verkehrsdiesteverträge stehen.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen in Österreich lag Ende 2018 bei 69 (eine vollständige Auflistung der Unternehmen inklusive Beschreibung und Zuordnung befindet sich im Kapitel Marktteilnehmer ab Seite 125). Neu hinzugekommen sind im Jahr 2018 die österreichische DPB Rail Infra Service, die belgische LINEAS, die deutsche Retrack sowie die slowakische Railtrans International. Zudem wurde im Zuge der Umstrukturierung der Steiermärkischen Landesbahnen (Trennung von Infrastruktur und Verkehrsdiestleistung) im Sommer 2018 die Steiermarkbahn und Bus aus dem ehemals integrierten Eisenbahnunternehmen herausgelöst. Die 69 Unternehmen gliederten sich mit Stand 31. Dezember 2018 in 50 Eisenbahnverkehrsunternehmen, acht Eisenbahninfrastrukturunternehmen und elf integrierte Eisenbahnunternehmen. Unter den 19 Unternehmen, die Infrastruktur betreiben, befinden sich neun Unternehmen mit nicht vernetzter Infrastruktur, einige davon sind rein touristische Bahnen. Von den 50 Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügten zu Jahresende 2018 fünf über keine Sicherheitsbescheinigung, vier Unternehmen hatten keinen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Insgesamt waren somit 46 Unternehmen dazu berechtigt, Züge im ÖBB-Netz zu führen.

Diese 46 Unternehmen gliedern sich wie folgt: Vier Unternehmen gehören zum ÖBB-Konzern, sind also österreichische Incumbents (Bezeichnung für marktbeherrschende Unternehmen). Zehn weitere sind entweder ausländische Incumbents bzw. mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) direkt oder indirekt in deren Eigentum. Im Privateigentum (50 Prozent oder mehr) stehen 21 Unternehmen, die übrigen elf befinden sich im öffentlichen Eigentum (mehr als 50 Prozent).

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

Sieben Unternehmen betreiben ausschließlich Personenverkehr, 30 nur Güterverkehr und neun sind in beiden Marktsegmenten tätig.

Von den insgesamt 69 Unternehmen in Österreich haben 52 ihren Sitz im Inland. Neun davon haben jedoch mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) ausländische Eigentümer. 17 Unternehmen sind im Ausland angesiedelt, wobei eines (Rail Cargo Hungaria) hiervon im Eigentum des österreichischen Incumbents Rail Cargo Austria (RCA) steht. Somit haben insgesamt 43 Unternehmen mehrheitlich (50 Prozent oder mehr) inländische Eigentümer (unabhängig vom Sitz des Unternehmens). Das sind etwas weniger als zwei Drittel.

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

Tabelle 1: Tätigkeit von österreichischen Unternehmen in ausländischen Märkten 2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control, European Railway Agency Database of Interoperability and Safety.

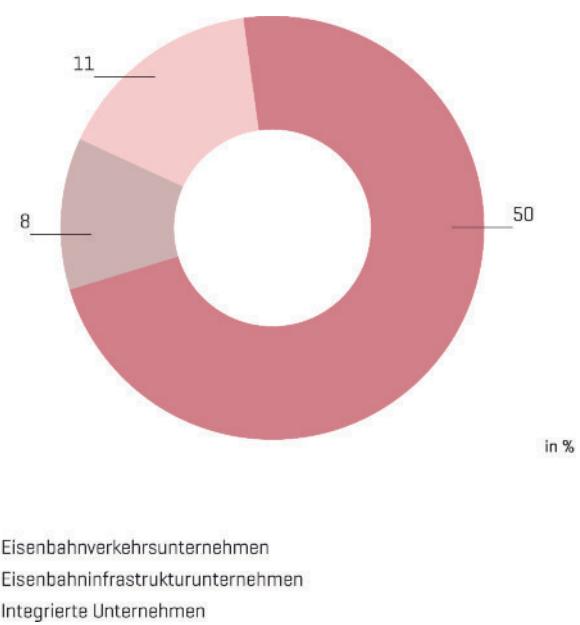


Abb. 1: Status der Eisenbahnunternehmen in Österreich 2018.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

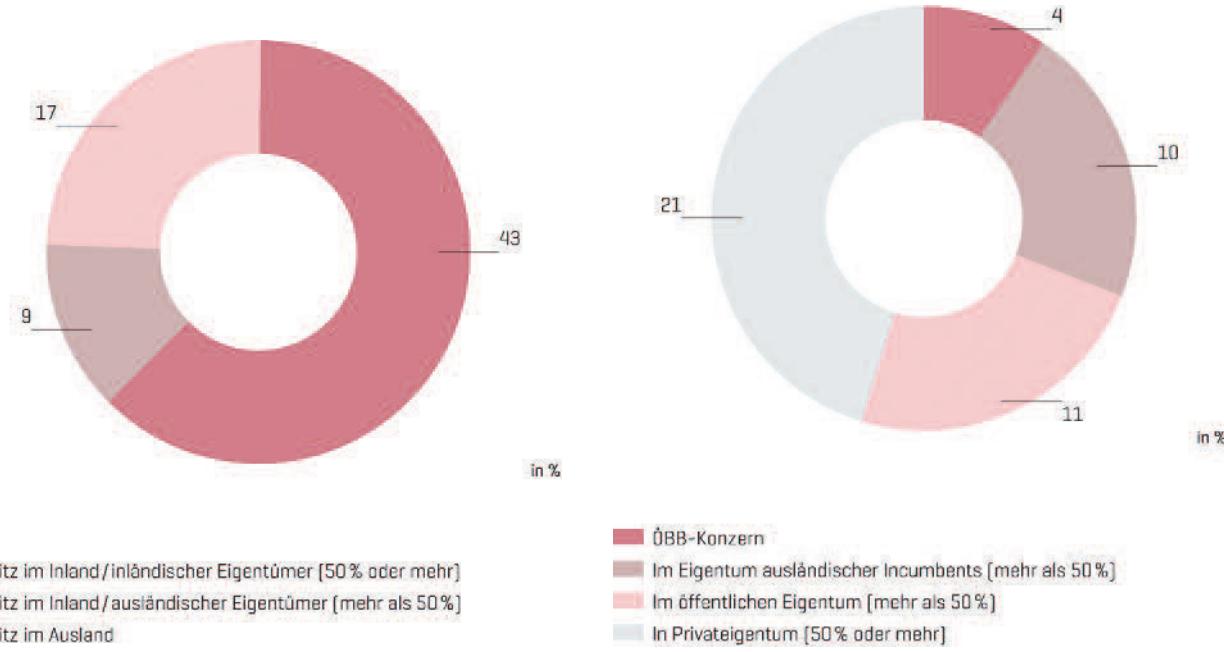


Abb. 2: Herkunft der Eisenbahnunternehmen in Österreich 2018.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abb. 3: Mehrheitseigentümerschaft der 46 Eisenbahnunternehmen im ÖBB-Netz 2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

VERKEHRSENTWICKLUNG IM ÖBB-NETZ

GESAMTBETRACHTUNG

Die gute wirtschaftliche Entwicklung spiegelte sich 2018 teilweise auch in den Leistungsindikatoren des Eisenbahnverkehrs wider. Bei der Verkehrsleistung (gemessen in Bruttotonnenkilometern) konnte eine Steigerung von 1,4 Prozent erzielt werden, womit der Vorjahreswert (und damit der Höchstwert der letzten zehn Jahre) übertroffen wurde. Auch die Zugkilometer nahmen im Jahr 2018 zu, gegenüber 2017 um insgesamt 3,9 Prozent. Ähnlich wie bei den Bruttotonnenkilometern liegen die Zugkilometer damit über dem Vorkrisenniveau von 2008. Das Wachstum beider Parameter ist überwiegend dem Personenverkehr zuzuschreiben, welcher eindeutig die größeren Wachstumsraten als der Güterverkehr aufweist. Das vom Netzbetreiber ÖBB-Infrastruktur eingehobene Infrastruktur-Benützungsentgelt (IBE) erhöhte sich um rund 1,3 Prozent und belief sich insgesamt auf knapp 543 Millionen Euro.

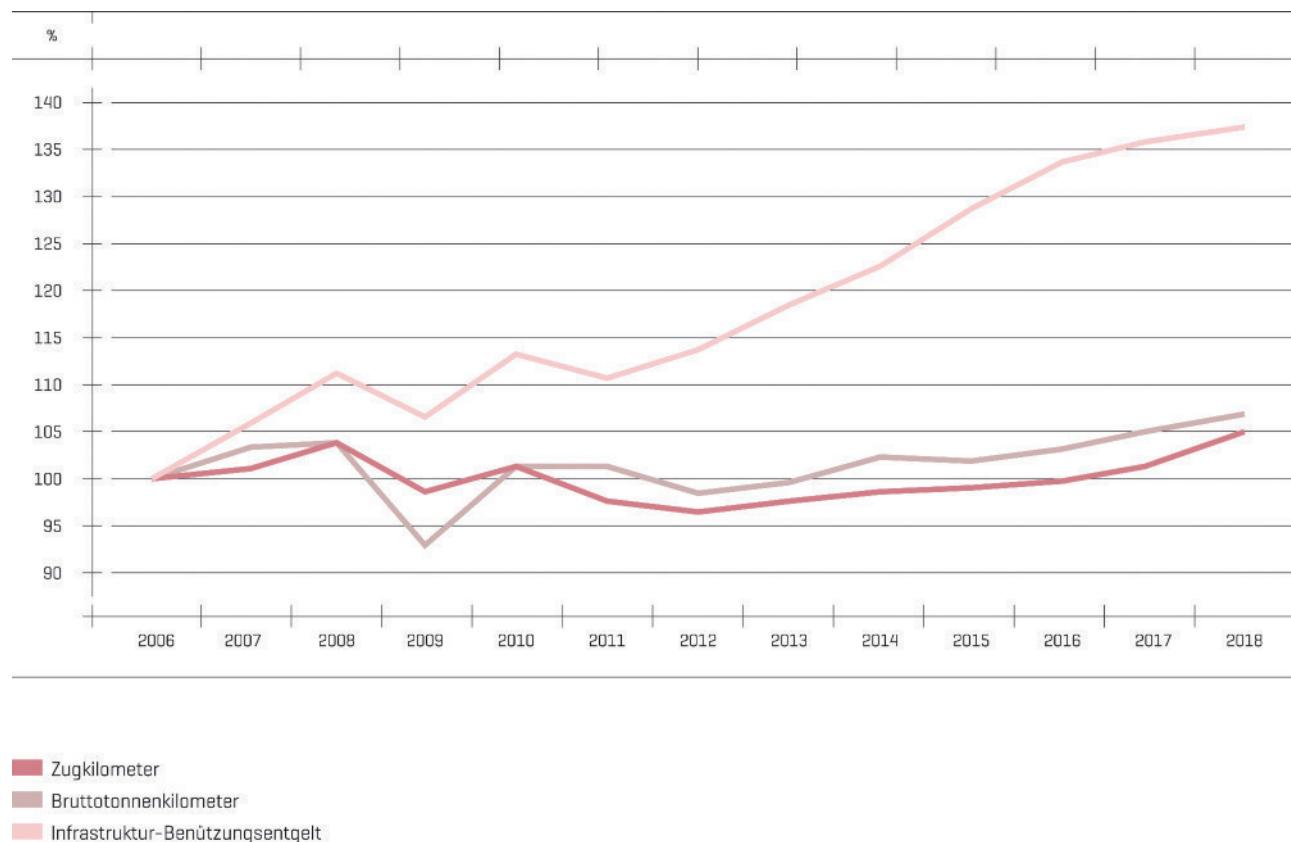


Abb. 4: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2018; Basis = 100 Prozent. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Jahr	Zug-km	BT-km	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
2018	154,4	78,2	542,70

Tabelle 2: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2018.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Bezogen auf die Zuggattungen ist in Abbildung 5 zu erkennen, dass der Zuwachs bei den Bruttotonnenkilometern zum Großteil dem Personenverkehr zuzuschreiben ist. Bei den Güterzügen gab es – ebenso wie bei den Dienstzügen – nur geringfügige Zunahmen.

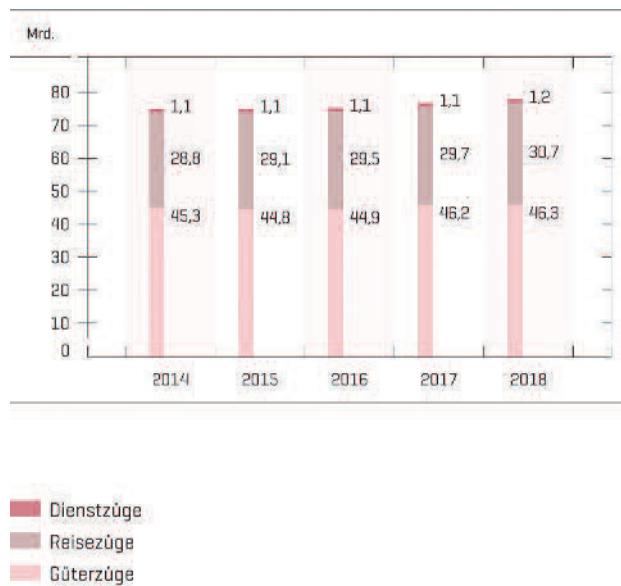


Abb. 5: Netznutzung [Bruttotonnenkilometer] im ÖBB-Netz 2014–2018.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die Darstellung der Auswertung der Zugkilometer (Abbildung 6) zeigt, dass auch hier der Personenverkehr hauptverantwortlich für die Zuwächse ist, während Güter- und Dienstzüge vergleichsweise geringe Zunahmen aufweisen.

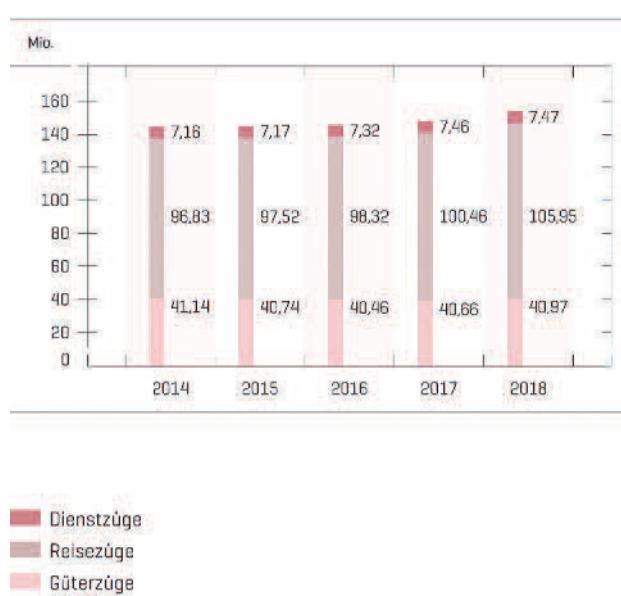


Abb. 6: Netznutzung [Zugkilometer] im ÖBB-Netz 2014–2018.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

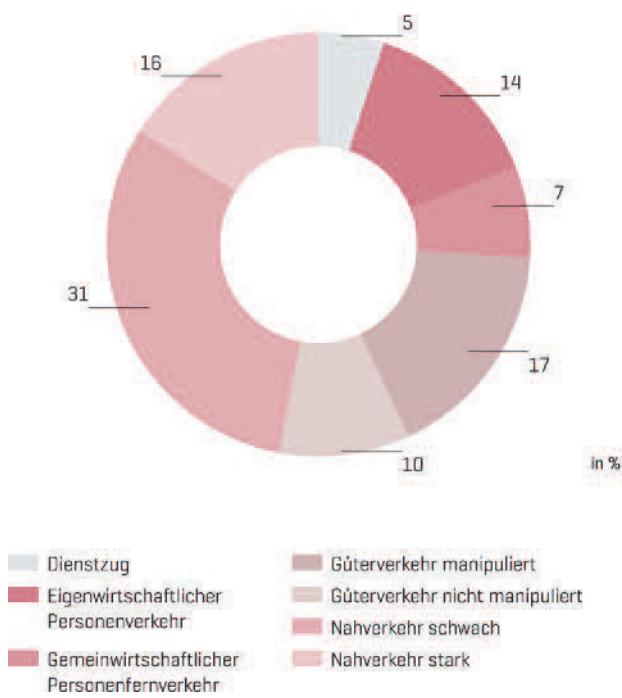


Abb. 7: Anteile der Marktsegmente an den gesamten Zugkilometern im ÖBB-Netz 2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im Rahmen des neuen Entgeltmodells gibt es seit dem Fahrplanjahr 2018 eine Unterteilung des Eisenbahnverkehrs nach Marktsegmenten¹. Somit ist es möglich, die Leistungsindikatoren im ÖBB-Netz zusätzlich zu den Zuggattungen auch nach Marktsegmenten zu analysieren. Für die Zugkilometer ergibt sich im Jahr 2018 die in Abbildung 7 dargestellte Aufteilung. In Summe erbrachte der Güterverkehr also 27 Prozent aller gefahrenen Zugkilometer, wobei der manipulierte Güterverkehr (Einzelwagenladungsverkehr, Kombinierter Verkehr und Verschubgüterzüge) den größeren Anteil daran hatte. Innerhalb des Personenverkehrs (insgesamt 68 Prozent) stellte der Nahverkehr schwach (weniger als 200 Sitzplätze) das stärkste Marktsegment dar, gefolgt vom Nahverkehr stark, dem eigenwirtschaftlichen Personenverkehr und dem gemeinwirtschaftlichen Personenfernverkehr. Dienstzüge (Lok- und Leerpersonenzüge) machten immerhin fünf Prozent aller Zugkilometer aus und werden der Vollständigkeit halber hier ebenso angeführt.

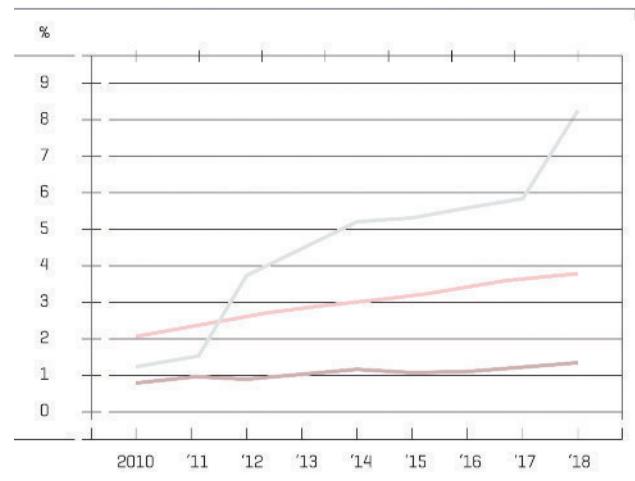


Abb. 8: Zugkilometer nach Art des EVU im ÖBB-Netz 2010–2018 [ohne ÖBB-Konzern]. Quelle: Erhebung der Schienen-Control

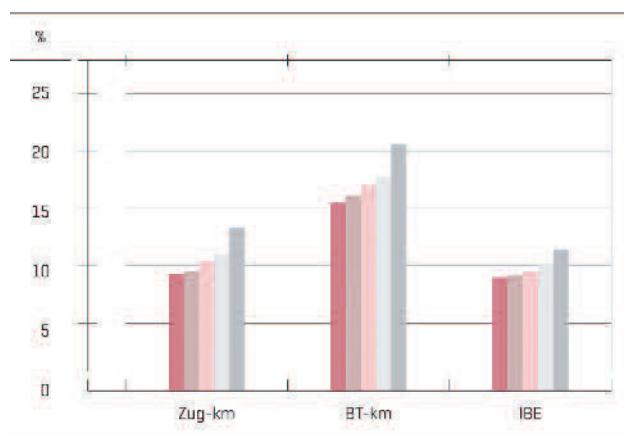
Die Zugkilometer im ÖBB-Netz haben sich bei den einzelnen Unternehmensgruppen unterschiedlich entwickelt: Einerseits blieb bei den ausländischen Incumbents der Anteil auch 2018 nahezu konstant. In dieser Gruppierung spielte lediglich TX Logistik (Trenitalia) eine größere Rolle, die übrigen ausländischen Incumbents hatten nur geringe Anteile. Andererseits konnten die Bahnen im mehrheitlich öffentlichen Eigentum, wie beispielsweise die Lokomotion oder die Wiener Lokalbahnen Cargo (WLC), ihren Marktanteil seit 2010 stetig erhöhen. Bei den mehrheitlich im 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.

¹ Insgesamt gibt es sechs Marktsegmente: Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr, Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr, Güterverkehr manipuliert, Güterverkehr nicht manipuliert, Nahverkehr schwach, Nahverkehr stark. Eine detaillierte Auflistung bzw. Beschreibung der Marktsegmente befindet sich im Jahresbericht 2017 im Kapitel „Darstellung und Vergleich der Trassenpreissysteme in ausgewählten EU-Ländern“ ab S. 83.

Jahr	Zug-km	BT-km	IBE
	in %	in %	in %
2014	9,4	15,4	9,1
2015	9,6	16,0	9,3
2016	10,2	17,1	9,7
2017	10,7	18,0	10,1
2018	13,3	20,5	11,4

Tabelle 3: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns [Güter- und Personenverkehr] im ÖBB-Netz 2014–2018.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

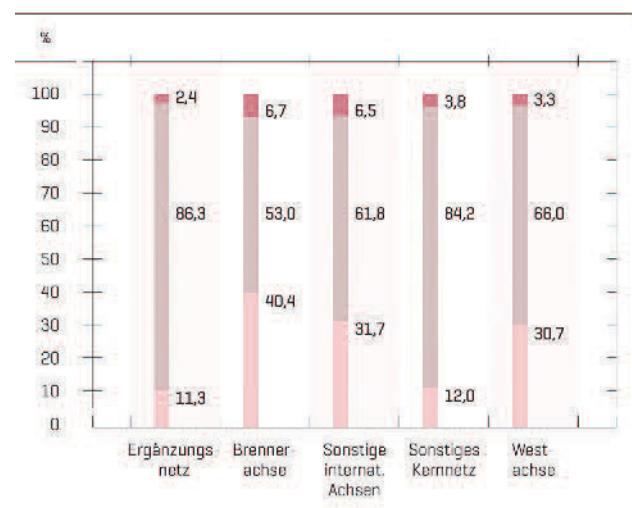


■ 2014 ■ 2017
■ 2015 ■ 2018
■ 2016

Abb. 9: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns [Güter- und Personenverkehr] im ÖBB-Netz 2014–2018.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Tabelle 3 und Abbildung 9 zeigen das stetige Wachstum der Anteile der Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns am Verkehr innerhalb des ÖBB-Netzes. Konkret spiegelt sich dies in allen drei untersuchten Kenngrößen (Zugkilometer, Bruttotonnenkilometer und Infrastruktur-Benützungsentgelt) wider. So erbrachten die überwiegend im Güterverkehr tätigen Mitbewerber 2018 bereits etwas mehr als ein Fünftel der Bruttotonnenkilometer. Durch ihren Fokus auf den Güterverkehr lagen ihre Anteile am Gesamtverkehr deutlich unter ihren Anteilen am Güterverkehr.



■ Dienstzüge
■ Reisezüge
■ Güterzüge

Abb. 10: Netznutzung nach Streckenkategorien und Zuggattungen

[Anteile an den gesamten Zugkilometern] im ÖBB-Netz 2018;

Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im ÖBB-Netz werden folgende Streckenkategorien unterschieden:

Brennerachse

Kufstein–Innsbruck–Brenner

Westachse

Wien–Linz–Salzburg–Freilassing, Wels–Passau

Sonstige internationale Achsen

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

Sonstiges Kernnetz

weitere Hauptstrecken

Ergänzungsnetz

Nebenbahnen

Die Netznutzung nach Zugkilometern, Zuggattungen und den einzelnen Streckenkategorien veränderte sich 2018 im Vergleich zum Vorjahr nur wenig. Abbildung 10 zeigt, dass die Brennerachse mit knapp 40 Prozent weiterhin den höchsten Güterverkehrsanteil aufweist. Die Westachse lag diesbezüglich noch bis 2017 vor den sonstigen internationalen Achsen. Aufgrund der relativen Zunahme des Personenverkehrs auf der Westachse hat sich dieses Verhältnis im Jahr 2018 umgekehrt. Der vergleichsweise hohe Anteil der Dienstzüge am Brenner und auf den sonstigen internationalen Achsen erklärt sich durch den häufigen Einsatz von Schiebe- oder Vorspannlokomotiven auf den überwiegend gebirgigen Strecken. Vor allem im Ergänzungsnetz und auf der Westachse ist diese Betriebsform unbedeutend.

GÜTERVERKEHR

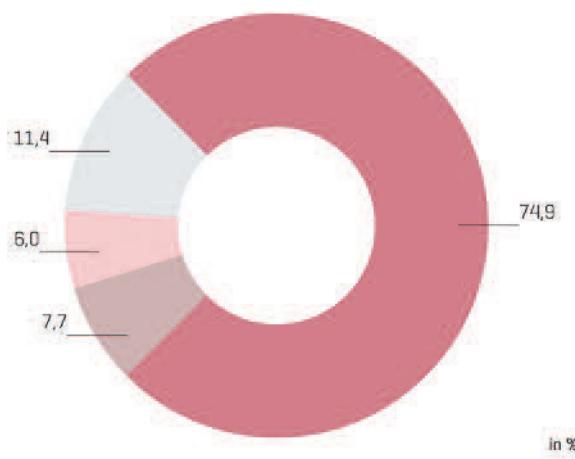


Abb. 11: Anteile an den Güterzugkilometern nach Art des EVU im ÖBB-Netz 2018; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Legend:

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

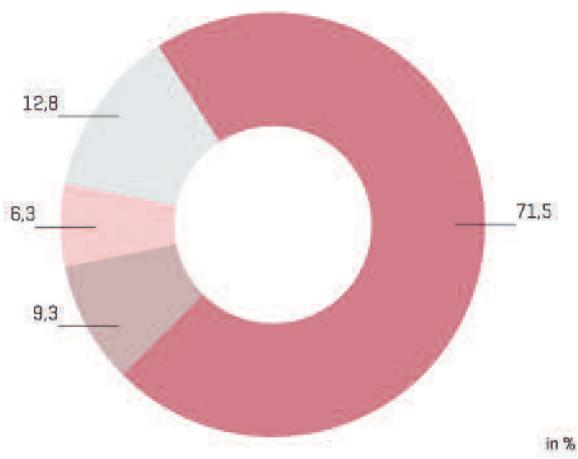
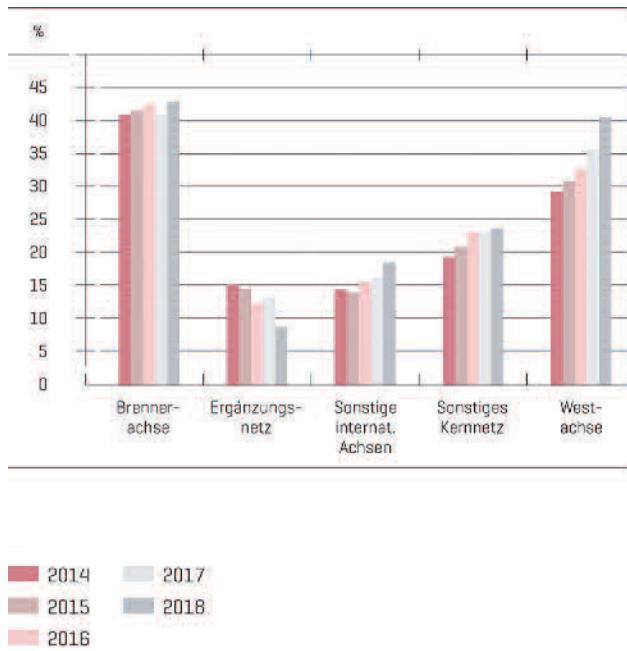


Abb. 12: Anteile an den Bruttotonnenkilometern (Güterverkehr) nach Art des EVU im ÖBB-Netz 2018; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Güterverkehr im ÖBB-Netz lässt sich auf Basis der Indikatoren Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer analysieren. 74,9 Prozent der Zugkilometer wurden im Jahr 2018 vom ÖBB-Konzern (Rail Cargo Austria) erbracht, weitere 7,7 Prozent von ausländischen Incumbents oder etwaigen Tochterunternehmen. Auf sonstige Mitbewerber im öffentlichen Eigentum entfielen sechs Prozent, auf jene im Privateigentum 11,4 Prozent.

2018 hatte der ÖBB-Konzern bei den Bruttotonnenkilometern 71,5 Prozent Marktanteil, ausländische Incumbents 9,3 Prozent. 6,3 Prozent entfielen auf Mitbewerber, die mehrheitlich im öffentlichen Eigentum stehen. 12,8 Prozent der Bruttotonnenkilometer wurden von Mitbewerbern mit überwiegend privaten Eigentümern erbracht. Die Rail Cargo Austria fährt auch im Einzelwagenverkehr; diese „Flächenbedienung“ bringt zwar viele Zugkilometer, aber aufgrund der meist kurzen Züge verhältnismäßig weniger Bruttotonnenkilometer.



Zum anderen haben die Mitbewerber auf der Westachse durch den Eintritt neuer Mitbewerber und den daraus resultierenden verstärkten Wettbewerb, trotz insgesamt gleichbleibender Verkehrsleistung, mit knapp fünf Prozentpunkten signifikant zugelegt – in etwa gleich stark wie in den vorigen vier Jahren in Summe. In absoluten Zahlen ausgedrückt verringerte sich 2018 das Aufkommen auf der Brennerachse und im sonstigen Kernnetz, während es im Ergänzungsnetwork stark und auf den sonstigen internationalen Achsen (z. B. Tauern- und Semmeringstrecke) leicht gewachsen ist. Zusammenfassend lässt sich jedenfalls festhalten, dass der Wettbewerb im Güterverkehr auf der Brennerachse immer noch am stärksten ausgeprägt ist, dahinter folgt die Westachse.

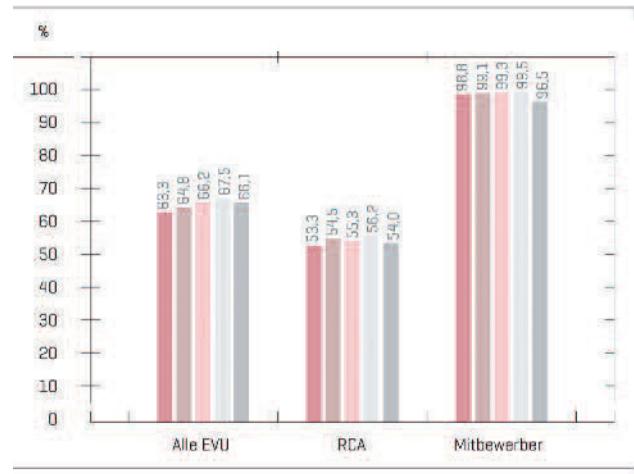
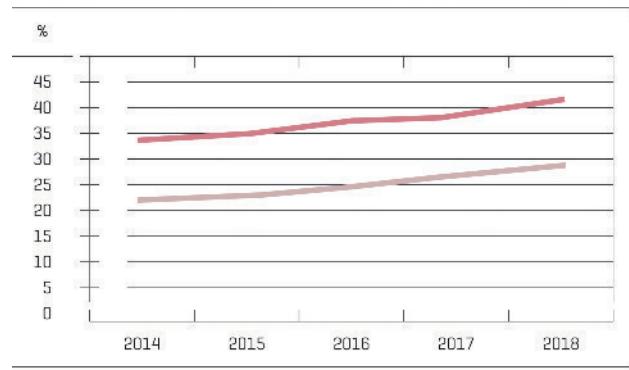


Abb. 14: Anteile des Ganzzugverkehrs in Bruttotonnenkilometern am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2014–2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

31 MARKTENTWICKLUNG | Jahresbericht 2018 der Schienen-Control

Der Ganzzugverkehr war im Jahr 2018 in allen Unternehmensgruppen leicht rückläufig, trotzdem entfielen zwei Drittel des Gesamtverkehrs in Bruttotonnenkilometern auf Ganzzüge. Der nach wie vor sehr hohe Anteil bei den Mitbewerbern ging leicht zurück, ebenso bei der Rail Cargo Austria. Diese Abnahme dürfte daraus resultieren, dass bei manchen Güterverkehren 2018 gegenüber den Vorjahren andere Zugklassen bestellt wurden.



Ganzzüge
Gesamter Güterverkehr

Abb. 15: Marktanteile der Mitbewerber [Bruttotonnenkilometer] im Güterverkehr 2014–2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Beim Marktsegment der Ganzzüge erreichten die Mitbewerber im Jahr 2018, bezogen auf die Bruttotonnenkilometer, bereits rund 42 Prozent Marktanteil. Im gesamten Güterverkehr im ÖBB-Netz lag der Wert hingegen nur bei rund 29 Prozent. Diese Unterschiede resultieren vor allem daraus, dass der Einzelwagenverkehr fast ausschließlich von der Rail Cargo Austria erbracht wird, hingegen haben sich die Mitbewerber auf die Führung von Ganzzügen fokussiert.

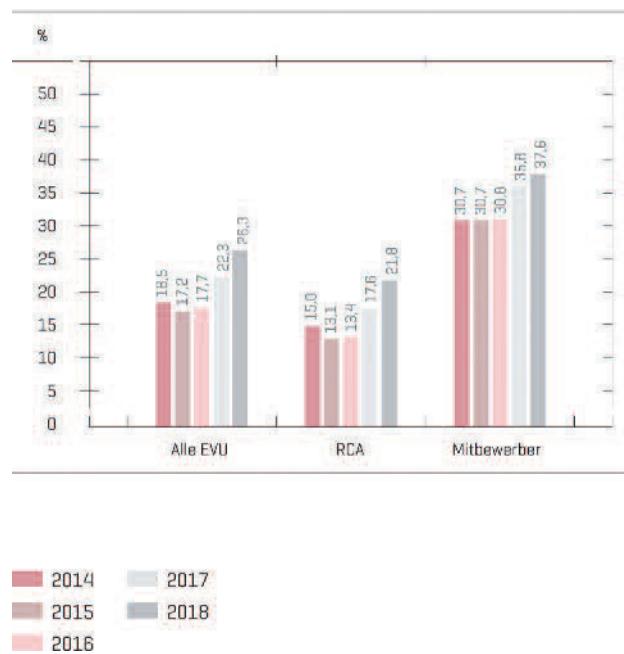


Abb. 16: Anteile des Ad-hoc-Verkehrs in Bruttotonnenkilometern am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2014–2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Erneut stark zugenommen hat im Jahr 2018 der Anteil der kurzfristig bestellten oder abgeänderten Zugtrassen (Ad-hoc-Verkehre), der bereits über ein Viertel der gesamten Güterverkehrsleistung im ÖBB-Netz umfasste. Bei den Mitbewerbern machte dieses Segment mehr als ein Drittel der Verkehrsleistung aus, aber auch bei der Rail Cargo Austria erhöhten sich die Ad-hoc-Bestellungen deutlich. Es zeigt sich die zunehmende Volatilität des Schienengüterverkehrs, die auch in der angestrebten Neukonzeption des Trassenbestellvorgangs Berücksichtigung finden soll. Das sogenannte Redesign of the International Timetabling Process (TTR) soll ermöglichen, dass im grenzüberschreitenden Verkehr tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen künftig auch kurzfristig attraktive Trassen zur Verfügung gestellt bekommen.

VERKEHRSENTWICKLUNG IM GESAMTNETZ

GÜTERVERKEHR

Die Indikatoren des Schienengüterverkehrs verzeichneten 2018 gegenläufige Entwicklungen: Während das Aufkommen (beförderte Nettotonnen) zurückgegangen ist, gab es bei der Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer, Bruttotonnenkilometer) Steigerungen.

Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
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
2018	117,9	23,734	46,639

Tabelle 4: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2014–2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Erhoben wurden in diesem Zusammenhang die Betriebsdaten, also die tatsächlich gefahrenen Tonnenkilometer in Österreich. Diese sind tendenziell höher als die aus den Frachtbriefen ermittelten kommerziellen Tonnenkilometer, 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 %
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
2018	33,3	30,7	28,9

Tabelle 5: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2014–2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

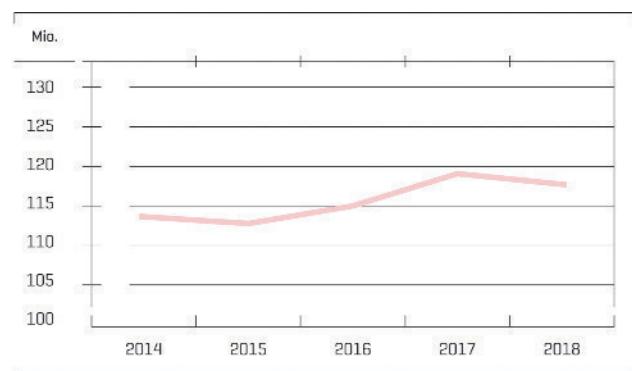
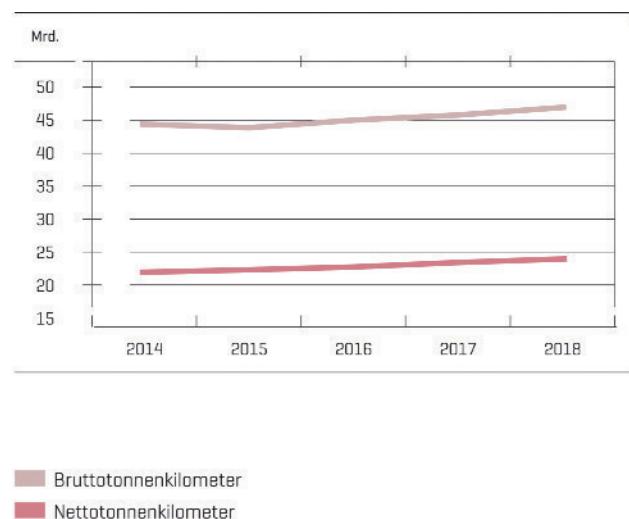


Abb. 17: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2014–2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

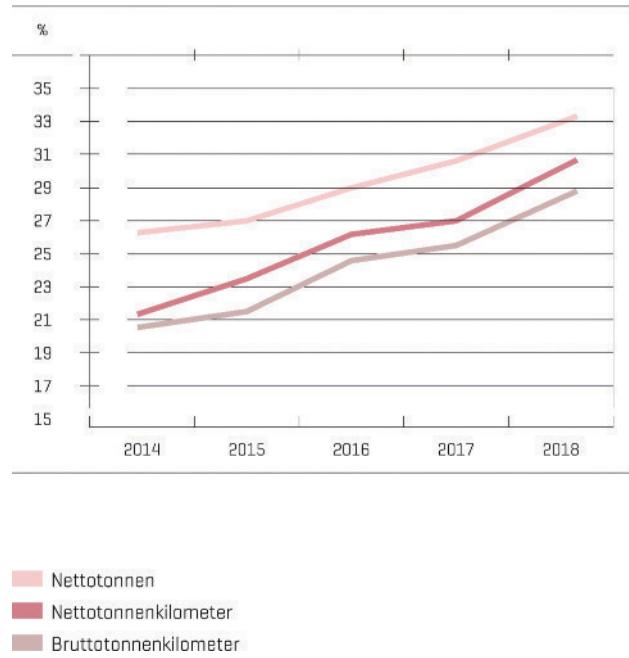


Abb. 18: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2014–2018

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die von der Rail Cargo Austria gemeldeten rückläufigen Werte konnten von den Mitbewerbern bei den Nettotonnen überwiegend, bei den Nettotonnenkilometern und Bruttotonnenkilometern zur Gänze kompensiert werden – dadurch steigerte sich ihr Marktanteil bei allen drei Indikatoren weiter kräftig. Sechs im Güterverkehr tätige Unternehmen hatten im Jahr 2018 Marktanteile von 2,8 Prozent oder mehr, die übrigen Unternehmen wiesen Anteile von 1,7 Prozent und darunter auf. Abbildung 19 listet die Marktteilnehmer sortiert nach der Größe ihres Marktanteils bei den Nettotonnenkilometern auf, wobei nur Unternehmen mit einem Marktanteil von mindestens 0,1 Prozent berücksichtigt wurden.

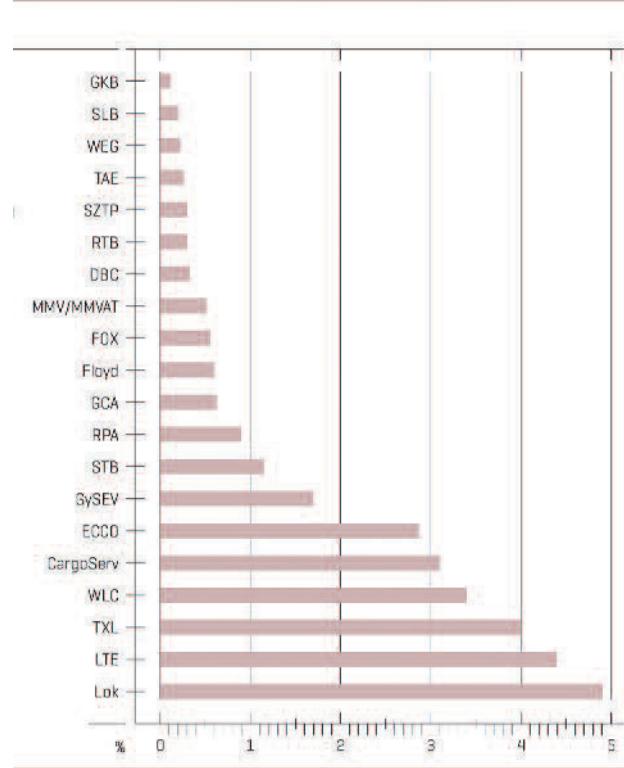


Abb. 19: Marktanteile der Mitbewerber [Nettotonnenkilometer] im

Güterverkehr 2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Bezugnehmend auf die Eigentümerschaft der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen ergibt sich für die Marktanteile (Nettotonnenkilometer) die in Abbildung 20 dargestellte Grafik. Der Marktanteil der im öffentlichen Eigentum stehenden Unternehmen hat sich seit 2014 geringfügig erhöht und betrug für das vergangene Jahr 6,6 Prozent. Bei den in Privateigentum stehenden Unternehmen ist der Anteil mit Ausnahme eines leichten Rückgangs zwischen 2016 und 2017 stetig gestiegen und lag 2018 bei 14,3 Prozent. Auch der Anteil der ausländischen Incumbents bzw. deren Tochterunternehmen hat sich konstant erhöht und machte im Vorjahr rund ein Zehntel aller erbrachten Nettotonnenkilometer aus.

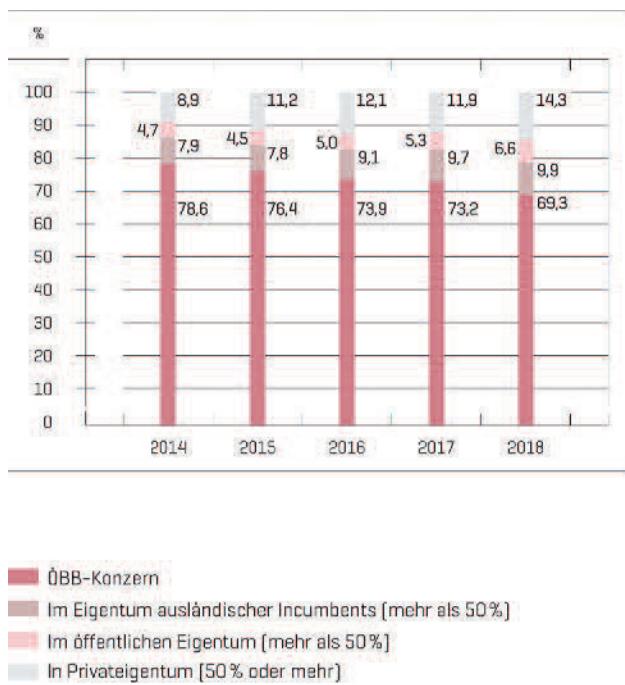


Abb. 20: Entwicklung der Marktanteile nach Unternehmensgruppen im Güterverkehr 2014–2018 [Nettotonnenkilometer]; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

PERSONENVERKEHR

Der Schienenpersonenverkehrsmarkt wuchs 2018 wesentlich stärker als in den Vorjahren: Die Anzahl der Reisenden und die zurückgelegten Personenkilometer stiegen um 6,6 bzw. 4,7 Prozent. Grund für das starke Wachstum war wohl primär das erweiterte Angebot im Nahverkehr rund um die Ballungsgebiete. Das manifestierte sich auch in der errechneten durchschnittlichen Fahrtweite, die sich gegenüber dem Vorjahr um knapp einen Kilometer verringerte. Die Mitbewerber konnten gegenüber 2017 ihre Marktanteile bei der Anzahl der Reisenden gering bzw. bei den Personenkilometern etwas stärker steigern. Bei den Zugkilometern vergrößerte sich ihr Anteil am stärksten.

35 MARKTENTWICKLUNG | Jahresbericht 2018 der Schienen-Control

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer	Ø Fahrtweite
	in Mio.	in Mrd.	in Mio.	in km
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
2018	309,9	13,3	113,3	42,8

Tabelle 6: Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2014–2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

	Summe	ÖBB-PV	Mitbewerber	Anteil Mitbewerber
Mio. Reisende	309,9	261,41	48,53	15,7%
Mrd. Personenkilometer	13,3	11,47	1,79	13,5%
Mio. Personenzugkilometer	113,3	95,06	18,27	16,1%

Tabelle 7: Personenverkehrsmarkt nach Unternehmensgruppen 2018; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer
	in %	in %	in %
2014	15,5	11,8	12,8
2015	15,7	12,2	13,0
2016	15,5	11,6	13,2
2017	15,5	11,6	13,0
2018	15,7	13,5	16,1

Tabelle 8: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2014–2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

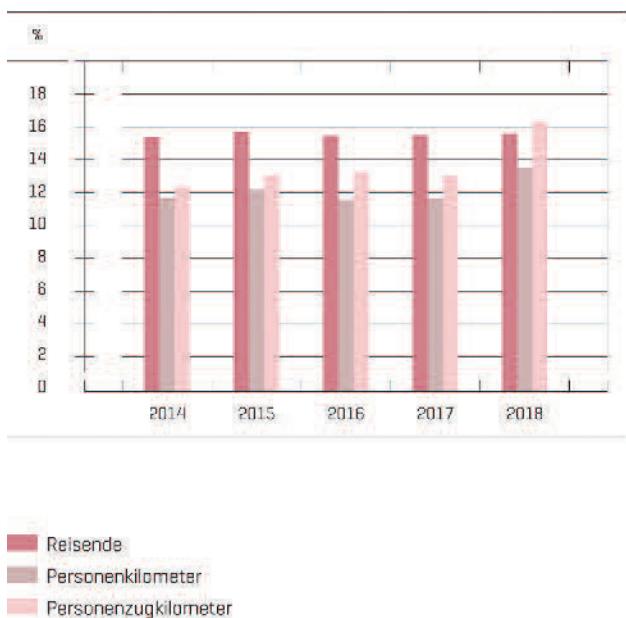


Abb. 21: Markanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2014–2018.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

ÖBB-Personenverkehr

Im Jahr 2018 beförderte die ÖBB-Personenverkehr über 261 Millionen Fahrgäste, 2017 waren es rund 246 Millionen (Abbildung 22). Gegenüber dem Jahr 2017 stieg die Zahl der Fahrgäste somit um beträchtliche 6,4 Prozent, der Zuwachs bei den Personenkilometern betrug 2,6 Prozent. Die durchschnittliche Fahrtweite verringerte sich im Gegensatz zu den Vorjahren etwas stärker von 45,5 auf 43,9 Kilometer.

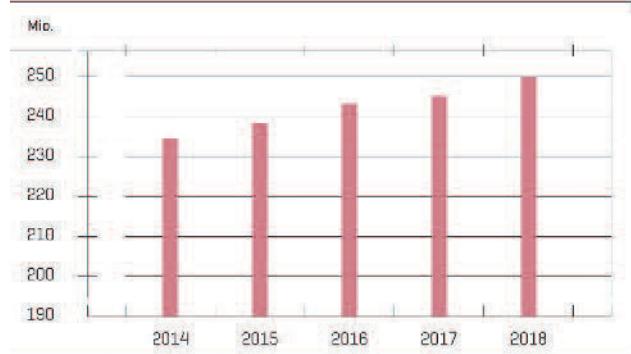


Abb. 22: Anzahl der beförderten Personen der ÖBB-Personenverkehr 2014–2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

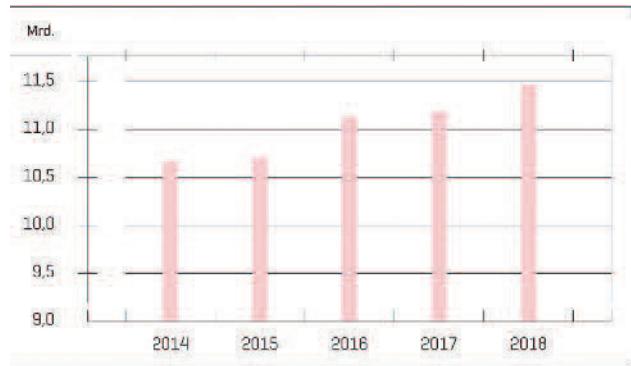


Abb. 23: Anzahl der Personenkilometer der ÖBB-Personenverkehr 2014–2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Weitere Eisenbahnunternehmen

Die wenigsten Unternehmen verzeichneten Rückgänge, beim Großteil der Mitbewerber stiegen die Fahrgastzahlen im Jahr 2018. So konnte beispielsweise die Graz-Köflacher Bahn – dadurch, dass sie seit Dezember 2017 für das tschechische Eisenbahnverkehrsunternehmens RegioJet die Betriebsführung auf dem österreichischen Teil der Strecke Wien–Prag ausübt – starke Zuwächse bei den Fahrgastzahlen verbuchen. Auch die Wiener Lokalbahnen konnten u. a. aufgrund des verdichteten Fahrplans in den Sommermonaten und der ausgeweiteten Parkraumbewirtschaftung Fahrgastzuwächse zwischen Wien und Baden verzeichnen.

Die Fahrgastzahlen der WESTbahn werden aus Wettbewerbsgründen nicht veröffentlicht.

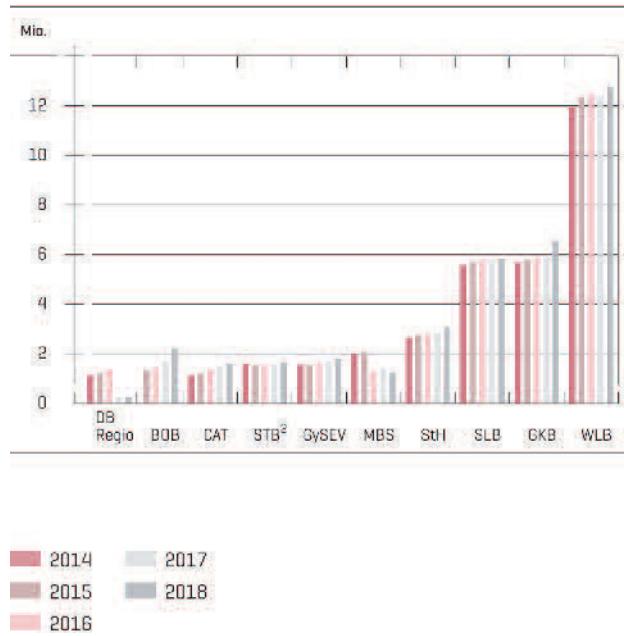


Abb. 24: Anzahl der beförderten Personen der vernetzten Personenverkehrsunternehmen DB-Regio, BOB, CAT, STB², GySEV [einschließlich Neusiedler Seebahn], MBS, StH, SLB, GKB/RegioJet und WLB 2014–2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

Im Fernverkehr beförderte die ÖBB-Personenverkehr rund 36,9 Millionen Reisende (2017: 36,4 Millionen), das entspricht einer Zunahme von knapp 1,2 Prozent. Die Aufteilung der Fahrgastzahlen zwischen Nah- und Regionalverkehr sowie Fernverkehr veränderte sich 2018 gegenüber 2017 allerdings ein wenig, da der Anteil des Fernverkehrs sank und 14,1 Prozent (2017: 14,8 Prozent) betrug. Das lag einerseits daran, dass es im Fernverkehr keine wesentlichen Fahrplanänderungen gegenüber 2017 gab; andererseits sorgten diverse Angebotsausweitungen in der Ostregion und in Westösterreich, tarifliche Anreize wie in Tirol und Vorarlberg und die zuvor erwähnte Parkraumbewirtschaftung in den Ballungsräumen (allen voran Wien) für Wachstum im Nahverkehr.

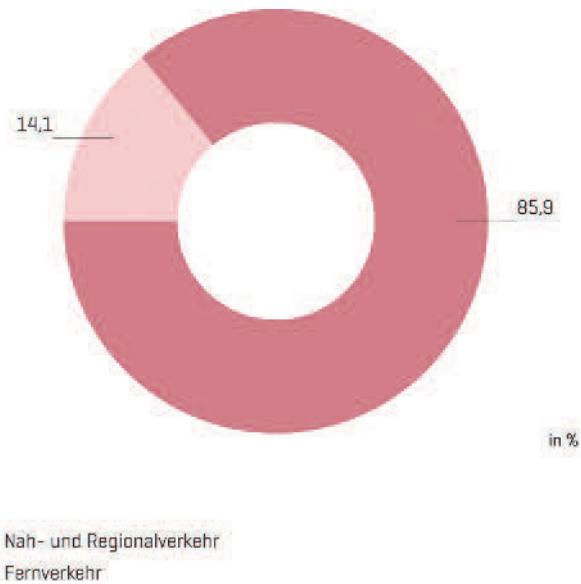


Abb. 25: Anteil der beförderten Personen im Nah- und Regionalverkehr sowie im Fernverkehr der ÖBB-Personenverkehr [Auswertung nach Zugkategorien] 2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

Der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse der ÖBB-Personenverkehr blieb 2018 gleich und beträgt nach wie vor 1,7 Prozent. Bei der WESTbahn verringerte sich der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse auf 1,4 Prozent. Mit der Bayerischen Oberlandbahn reisten unverändert 1,1 Prozent der Fahrgäste in der 1. Klasse. Den höchsten Anteil an 1.-Klasse-Tickets meldete die Graz-Köflacher Bahn bzw. RegioJet, hier reiste knapp ein Zehntel der Fahrgäste in dieser Klasse. Während der CAT nur 1.-Klasse-Sitzplätze anbietet, verfügen die anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen lediglich über Sitzplätze in der 2. Klasse, zumal sie fast ausschließlich im Nahverkehr tätig sind.

² Die Steiermarkbahn und Bus wurde im Zuge der Umstrukturierung der Steiermärkischen Landesbahnen (Trennung von Infrastruktur und Verkehrsdienstleistung) im Sommer 2018 aus dem ehemals integrierten Eisenbahnunternehmen herausgelöst.

Die Abkürzung STB und die Zahlen in Abbildung 24 umfassen das gesamte Jahr 2018 und somit das Unternehmen vor und nach der Umstrukturierung. Details zum Unternehmen siehe Kapitel „Marktteilnehmer“ ab S. 125.

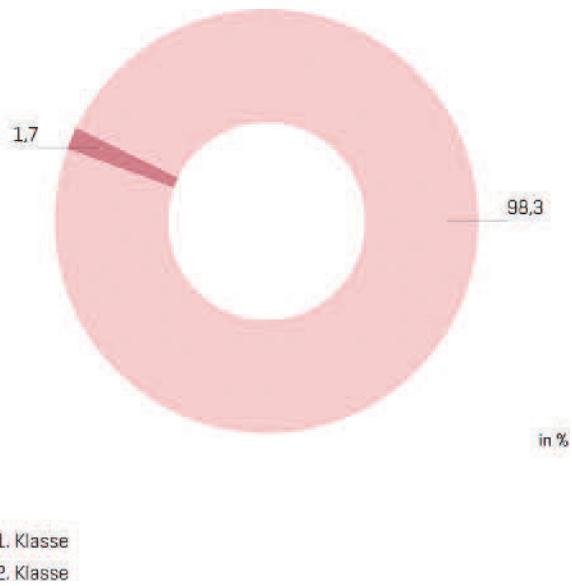


Abb. 26: Anteil der beförderten Personen der ÖBB-Personenverkehr in der 1. und 2. Klasse 2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

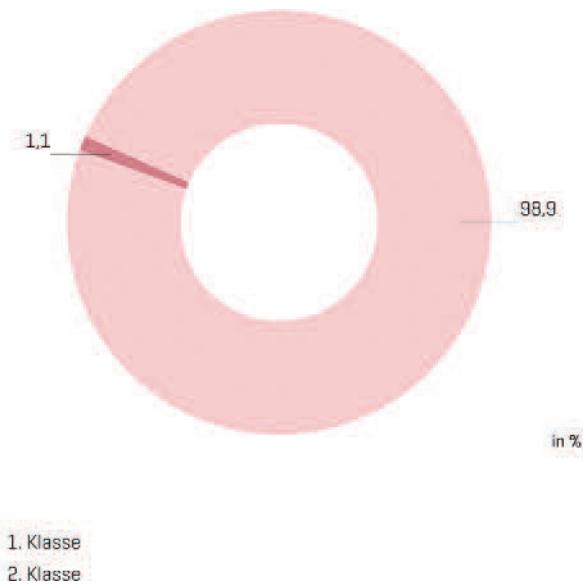


Abb. 28: Anteil der beförderten Personen der Bayerischen Oberlandbahn in der 1. und 2. Klasse 2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

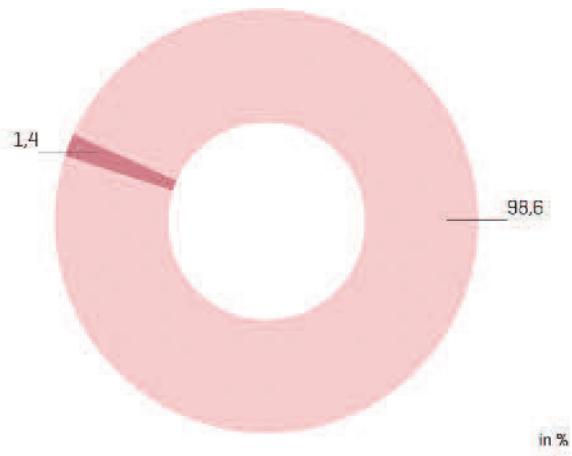


Abb. 27: Anteil der beförderten Personen der WESTbahn in der 1. und 2. Klasse 2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

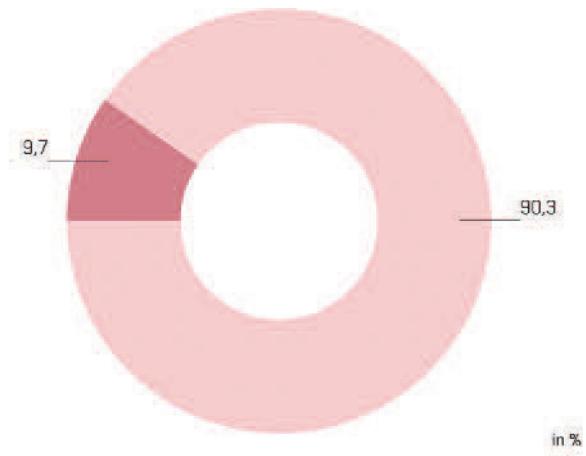


Abb. 29: Anteil der beförderten Personen der Graz-Köflacher Bahn/RegioJet in der 1. und 2. Klasse 2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Qualitative Marktbeurteilung 2018

Seit dem Jahr 2006 führt die Schienen-Control gemäß § 26 EisbG (Eisenbahngesetz) eine umfassende Umfrage unter den Eisenbahnunternehmen durch. Die darin enthaltenen Fragen dienen dazu, mittels der subjektiven Sicht der Marktteilnehmer ein Gesamtbild über die Problemfelder des Marktes zu erhalten. Im Berichtsjahr 2018 wurden die Fragen von knapp 80 Prozent der Unternehmen beantwortet.

Wie in den Vorjahren umfasste der Fragebogen 41 Einflussfaktoren, die in sieben in Tabelle 1 dargestellte Gruppen gegliedert sind. Die zentrale 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)“. Um einen Vergleich zu ermöglichen, wurden die Fragestellungen der Vorjahre auch im Jahr 2018 beibehalten. In Tabelle 1 werden die Ergebnisse seit dem Jahr 2011 dargestellt.

Netzzugang	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Trassenvergabe	1,54	1,62	1,62	1,83	1,88	1,91	1,72	2,09
Letzte Meile [Bedienung Anschlussbahn]	2,85	2,83	2,86	2,76	2,70	2,74	2,96	2,45
Zugang zu Serviceeinrichtungen		2,15	2,35	2,22	2,04	2,18	2,07	2,00
Engpass bei Trassen	2,38	2,25	2,23	2,35	2,36	2,45	2,19	2,45
Grenzübertritt	2,19	2,37	1,87	2,14	2,18	2,15	2,37	2,54
Betriebliche Auflagen	2,43	2,37	2,44	2,61	2,56	2,55	2,52	2,59
Verschub	2,33	2,32	2,32	2,39	2,25	2,15	2,19	2,27
<hr/>								
Unternehmensfaktoren	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Mangel an [Risiko-]Kapital	2,35	2,31	2,16	2,14	2,30	2,42	2,26	2,20
Konkurrenz durch andere Eisenbahnunternehmen	2,54	2,69	2,60	2,64	2,83	2,65	2,58	2,81
Konkurrenz durch andere Verkehrsträger	3,71	3,62	3,44	3,59	3,74	3,40	3,42	3,42
Unternehmensgründung (EIU/EVU)	1,68	1,82	1,90	1,79	2,00	1,80	2,00	2,20
Fahrplanqualität	2,29	2,27	2,24	2,36	2,13	2,05	1,78	2,03
<hr/>								
Netzzustand	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ausbau	2,52	2,30	2,16	2,09	2,15	2,00	1,89	2,00
Erhaltung	2,74	2,56	2,60	2,39	2,54	2,36	2,14	2,34
Umleitungen	3,04	2,85	2,71	2,77	2,83	2,71	2,50	2,55
Sicherungstechnik	2,17	2,41	2,13	2,09	2,33	2,19	2,00	2,13
Betriebsqualität	2,39	2,22	2,28	2,30	2,42	2,18	2,15	2,41

Personal	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verfügbarkeit	2,79	2,86	2,88	2,83	2,92	2,82	2,96	2,94
Schulungseinrichtungen	2,00	1,93	2,12	2,13	1,76	1,73	1,85	2,06
Soziale Normen	2,17	2,29	2,27	2,43	2,44	2,18	2,04	2,38
Behördliche Auflagen	2,79	2,93	3,12	3,09	2,96	2,86	2,93	3,06
Sprache	2,04	1,89	1,85	1,78	1,88	1,91	1,96	2,03
Verfügbarkeit, Kosten, Betriebsmittel	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Triebfahrzeuge	3,00	2,64	3,12	3,00	3,08	2,86	2,92	2,84
Waggons	3,18	2,89	2,96	2,86	2,86	2,56	2,55	2,40
Dienstleistungen	2,26	2,21	2,44	2,29	2,40	2,26	2,46	2,33
Energie	2,08	1,96	2,00	2,00	2,13	1,95	1,75	1,91
Struktur der Trassengebühren	2,38	2,23	2,31	2,13	2,32	2,41	2,50	2,47
Höhe der Trassengebühren GV	2,68	2,83	2,65	2,68	2,68	2,61	2,60	2,54
Höhe der Trassengebühren PV	3,13	2,94	3,00	2,74	3,00	2,79	2,57	2,65
Behörden	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Zulassung Fahrzeuge	2,95	2,92	2,88	2,83	2,88	2,60	2,46	2,38
Technische Vorschriften	2,83	2,78	2,80	2,83	2,76	2,62	2,41	2,50
Betriebliche Normen	2,50	2,36	2,38	2,52	2,50	2,36	2,36	2,47
Verkehrsgenehmigung, Konzession	2,52	2,27	2,38	2,09	2,23	2,32	2,32	2,37
Sicherheitsbescheinigung	2,80	2,42	2,38	2,26	2,38	2,41	2,50	2,74
Unterschiede bei der Umsetzung i. d. EU-Ländern	3,11	3,09	3,13	3,32	3,64	3,25	3,31	3,34
Lokführerschein	2,15	2,46	2,58	2,74	2,48	2,05	2,15	2,22
Fahrzeugregister neu	2,20	2,24	2,04	2,17	2,04	2,00	2,00	2,00
Verpflichtende neue Technologien	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Kommunikation [z. B. GSMR]	2,39	2,22	2,04	2,00	2,20	2,19	2,14	2,06
Sicherungstechnik [ETCS]	3,09	3,58	3,50	3,45	3,33	3,05	2,65	2,67
Umsetzung TSI	2,95	3,04	2,88	2,78	2,83	2,57	2,43	2,42
Landesspezifische Ausnahmen bei den TSI	2,90	2,75	2,73	2,82	2,86	2,58	2,50	2,53

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

Abbildung 1 zeigt die fünf Einflussfaktoren mit den besten Benotungen. Dabei befindet sich die für den Eisenbahnbetrieb benötigte Energie (in puncto Verfügbarkeit und Kosten) an der Spitze des Rankings, auch wenn 2018 der Wert des Vorjahres nicht erreicht werden konnte. Obwohl die Trassenvergabe 2017 noch auf Platz 1 lag, ist sie 2018 nicht mehr unter den Spitzeneinreitern zu finden. Hinter der Energie folgen das Fahrzeugregister, der Zustand bzw. Ausbau des Netzes, der Zugang zu Serviceeinrichtungen sowie die Qualität der Fahrpläne.

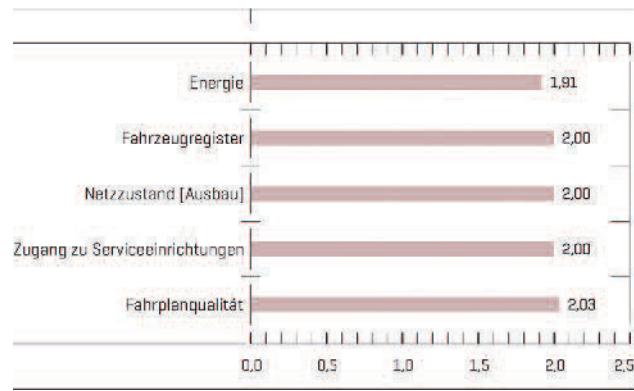


Abb. 1: Die fünf am besten bewerteten Einflussfaktoren.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

In Abbildung 2 sind die fünf am schlechtesten bewerteten Einflussfaktoren dargestellt. Der Konkurrenz durch andere Verkehrsträger wurde wie schon in den Vorjahren ein besonders negativer Einfluss attestiert. Ebenso betrifft das die Unterschiede bei der Umsetzung in den einzelnen EU-Ländern sowie die Verfügbarkeit von Personal. Die Verfügbarkeit scheint zudem auch bei den Triebfahrzeugen ein Problem zu sein. Behördliche Auflagen werden offenbar ebenfalls als starkes Hemmnis empfunden.

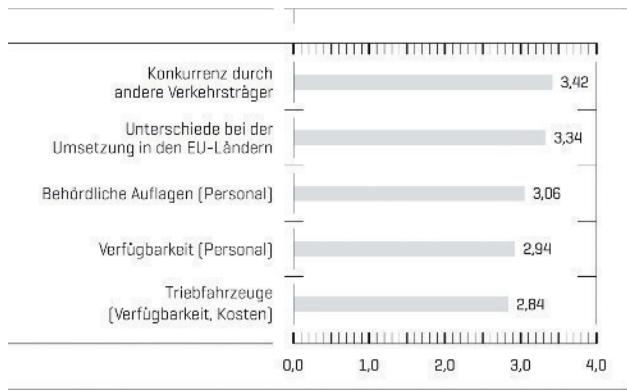


Abb. 2: Die fünf am schlechtesten bewerteten Einflussfaktoren.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Generell hat sich der Großteil der Einflussfaktoren nach Meinung der Eisenbahnunternehmen seit 2017 verschlechtert. Im Vergleich zwischen 2017 und 2018 reduzierte sich beispielsweise der Wert der Bestnote relativ stark von 1,72 auf 1,91. Auch die negativen Benotungen fielen in Summe etwas ab, wenngleich der schlechteste Wert mit 3,42 derselbe geblieben ist.

Betrachtet man die stärksten Veränderungen in der Benotung (Abbildung 3), so ist zu erkennen, dass sich der Faktor Letzte Meile aus Sicht der Unternehmen wieder deutlich erholt hat. Verbesserungen wurden außerdem vor allem hinsichtlich der Verfügbarkeit und Kosten von Waggons, Dienstleistungen und Triebfahrzeugen registriert. Dem gegenüber stehen offenbar vor allem größer gewordene Probleme mit den Trassen (Vergabe, Engpässe) und der Qualität des Fahrplans bzw. des Betriebs.

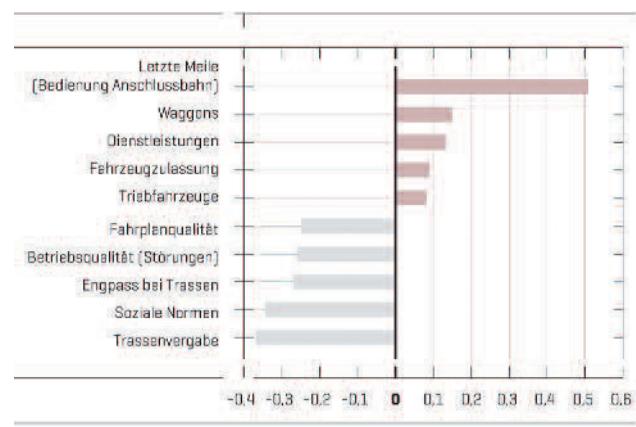


Abb. 3: Stärkste Veränderung der Bewertung von Einflussfaktoren gegenüber 2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Personal und Fahrzeuge

PERSONAL

Im Rahmen der jährlichen Marktbeobachtung erhebt die Schienen-Control verschiedene Kennzahlen direkt von den Bahnunternehmen. In diesem Zusammenhang wird u. a. jener Personalstand der Eisenbahnunternehmen erfragt, der ausschließlich dem Eisenbahnbetrieb zuzurechnen ist, und dabei 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 miteinbezogen, da es nicht möglich ist, das im Ausland und das in Österreich tätige Personal gesondert auszuweisen.

Personalstand	2014	2015	2016	2017	2018
Infrastruktur	16.145	16.789	16.902	17.025	17.172
Absatz	11.627	11.639	11.506	12.231	12.875
davon Triebfahrzeugführende	4.457	4.596	4.476	4.995	5.024
Summe	27.772	28.428	28.408	29.256	30.047

Tabelle 1: Personalstand der österreichischen Eisenbahnunternehmen in den Bereichen Absatz und Infrastruktur 2014–2018.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Insgesamt ist der Personalstand von 2017 auf 2018 um rund 2,7 Prozent angewachsen. Beim Bereich Infrastruktur erfolgte eine leichte Erhöhung, während der Absatzbereich stärker zulegte. Im gesamten Eisenbahnsektor gibt es klarerweise wesentlich mehr Beschäftigte. 2017 – neuere Zahlen sind derzeit nicht verfügbar – waren es laut Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau (VAEB) in Summe 68.159¹.

TRIEBFAHRZEUGE

Die Gesamtanzahl der Triebfahrzeuge nahm 2018 verglichen mit dem Vorjahr abermals geringfügig zu. Der Zuwachs bei der Zahl der elektrischen Mehrsystemlokomotiven resultiert aus dem vermehrten internationalen Einsatz auf der Brenner- bzw. Donauachse. Bereits länger abgestellte dieselbetriebene Lokomotiven der Reihen 2043 und 2143 wurden hingegen ausgemustert. Bei den Triebwagen erhielt die ÖBB-Personenverkehr weitere neue Cityjet-Garnituren (Baureihen 4744 und 4746), gleichzeitig wurden jedoch auch ältere Triebwagen der Reihe 4020 aus dem Fahrzeugbestand gestrichen. So erklären sich der Rückgang bei den elektrischen Einsystemtriebwagen und der Zuwachs bei den elektrischen Mehrsystemtriebwagen, die beide überwiegend die österreichischen Ballungsräume betreffen. Fahrzeuge des Konzerns der Deutschen Bahn (DB Cargo und DB Regio) sowie der Bayerischen Oberlandbahn wurden nicht berücksichtigt, da eine Abgrenzung zu den in Österreich eingesetzten Fahrzeugen nicht möglich ist.

¹ VAEB, Jahresbericht 2017, S. 48: krankenversicherte Personen aus den „Abteilungen A und B“ ohne Angehörige bzw. Pensionistinnen und Pensionisten.

Triebfahrzeugstatistik	2014	2015	2016	2017	2018
Lokomotiven					
Diesellokomotiven	473	442	426	404	388
Dampflokomotiven	14	14	14	12	11
Hybridlokomotiven	—	—	—	5	8
Elektr. Einsystemwechselstromlokomotiven	476	449	432	430	417
Elektr. Einsystemgleichstromlokomotiven	17	17	16	16	15
Elektr. Mehrsystemlokomotiven [Wechsel- u./od. Gleichstrom]	434	453	454	467	496
Bestand der Lokomotiven	1.414	1.375	1.342	1.334	1.335
Triebwagen					
Dieseltriebwagen	225	210	212	205	207
Elektr. Einsystemtriebwagen	389	392	394	369	340
Elektr. Mehrsystemtriebwagen [Wechsel-, Gleichstrom]	52	55	95	155	201
Bestand der Triebwagen	666	657	701	729	748
Triebzüge [fest gekuppelte Garnituren]					
Elektr. Einsystemwechselstromtriebzüge	7	7	7	17	15
Elektr. Mehrsystemtriebzüge [Wechsel-, Gleichstrom]	51	51	60	60	60
Bestand der Triebzüge	58	58	67	77	75
Summe	2.138	2.090	2.110	2.140	2.158

Tabelle 2: Triebfahrzeugstatistik 2014–2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Triebfahrzeuge nach Spurweite	Normalspur	Schmalspur	Gesamt
Lokomotiven	1.292	43	1.335
Triebwagen	699	49	748
Triebzüge	66	9	75
Summe	2.057	101	2.158

Tabelle 3: Triebfahrzeuge nach Spurweite 2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

PERSONENWAGEN

Der Bestand an Personenwagen hat sich 2018 weiter verringert, da die ÖBB-Personenverkehr nicht mehr benötigte Personenwagen beispielsweise nach Ungarn und Tschechien verkaufte. 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, wenngleich der Rückgang nicht so stark war wie im Jahr zuvor.

Bestand an Personenwagen	2014	2015	2016	2017	2018
Personenwagen 1. Klasse	195	193	181	173	170
Personenwagen 2. Klasse	1.715	1.602	1.666	1.448	1.387
Speisewagen	81	81	90	86	83
Liegewagen	59	59	74	74	71
Schlafwagen	35	35	75	52	50
Sonstige	49	83	53	83	45
Summe	2.134	2.053	2.139	1.916	1.806

Tabelle 4: Bestand an Personenwagen inländischer Eisenbahnunternehmen nach Verwendungszweck 2014–2018.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Anzahl der Sitzplätze	2014	2015	2016	2017	2018
1. Klasse	13.366	12.352	12.475	8.899	8.109
2. Klasse	233.028	216.278	254.736	236.378	234.919
Summe	246.394	228.630	267.211	245.277	243.028

Tabelle 5: Anzahl der Sitzplätze in Personenwagen, Triebwagen und Triebzügen inländischer Eisenbahnunternehmen nach Klassen 2014–2018.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Fahrzeughalter Personenwagen	2014	2015	2016	2017	2018
Ausländische EVU	191	238	232	316	352
ÖBB-Konzern	2.236	2.045	1.995	1.930	1.874
Inländische EVU	57	77	79	92	94
Nostalgieveranstalter	145	176	185	211	195
Sonstige Halter	1	3	7	3	10
Summe	2.630	2.539	2.498	2.552	2.525

Tabelle 6: Entwicklung des Bestands in Österreich registrierter Personenwagen 2014–2018. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31.12.2018.

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

GÜTERWAGEN

Auch bei den Güterwagen gibt es, was die Anzahl der Fahrzeuge betrifft, unterschiedliche Betrachtungsweisen. Der Fragebogen der Schienen-Control erfasst die Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen – ungeachtet des Landes, in dem sie registriert sind. Dadurch werden Fahrzeuge sonstiger Halter nicht 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	2014	2015	2016	2017	2018
<i>Summe</i>	19.763	19.380	18.902	18.595	18.242

Tabelle 7: Bestand an Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen 2014–2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Bestand an Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen ist seit 2014 rückläufig. Der Trend, Güterwagen vermehrt im Ausland zu registrieren, setzte sich 2018 fort.

Der Bestand der im österreichischen Fahrzeugregister verzeichneten Güterwagen ist gegenüber dem Vorjahr minimal zurückgegangen. Die Verringerung der Anzahl an Güterwagen der Rail Cargo Austria wurde durch Zuwächse bei den sonstigen Wagenhaltern nahezu ausgeglichen. Festgehalten werden kann zudem, dass vermehrt Containertragwagen (Flachwagen Bauart S) mit Aufbauten in Betrieb genommen wurden. Aus Tabelle 9 lässt sich entnehmen, dass 2018 in Summe rund 75 Prozent der in Österreich registrierten Güterwagen im Eigentum der Rail Cargo Austria bzw. deren Tochterunternehmen standen. Die Fahrzeuge der Privatwageneinsteller umfassen mittlerweile knapp 22 Prozent des in Österreich registrierten Bestands. Bei den fünf größten Privatwageneinstellern (Tabelle 10) veränderte sich gegenüber dem Vorjahr nur wenig, lediglich an der Spitze verringerte sich der Anteil der VTG-Gruppe ein wenig.

Fahrzeughalter Güterwagen	2014	2015	2016	2017	2018
RCA	17.384	16.741	16.368	15.844	15.760
Andere EVU	733	716	768	851	829
Sonstige Halter	3.574	4.024	4.264	4.548	4.636
Summe	21.691	21.481	21.400	21.243	21.225

Tabelle 8: Entwicklung des Bestands in Österreich registrierter Güterwagen 2014–2018. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31.12.2018.

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]	12	22	54	88	61,36%
Gedeckte Wagen Sonderbauart [H]	3.546	16	294	3.856	7,62%
Flachwagen [K, O, R]	3.134	69	200	3.403	5,88%
Flachwagen Sonderbauart [L, S]	5.482	84	809	6.375	12,69%
Offene Wagen [E]	1.661	151	120	1.932	6,21%
Offene Wagen Sonderbauart [F]	784	340	77	1.201	6,41%
Kesselwagen [Z]	0	2	2.518	2.520	99,92%
Spezialwagen [U]	6	138	555	699	79,40%
Summe	15.760	829	4.636	21.225	21,84%

Tabelle 9: Güterwagen nach Kategorien und Haltern 2018. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31.12.2018.

Anteile der fünf größten Privatwageneinsteller	
VTG-Gruppe	35,6%
GATX-Gruppe	24,5%
ERMEWA	6,7%
CRH [ex Holcim]	6,6%
Transwaggon-Gruppe	5,2%

Tabelle 10: Anteile der fünf größten Privatwageneinsteller am Güterwagenpark in Österreich 2018.

Preisentwicklung Bahnen

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

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

Auch Besitzerinnen und Besitzer von Ermäßigungskarten (z. B. ÖBB-Vorteilscard, ÖBB-Businesscard oder Anerkennung diverser Mitgliedskarten bei der WESTbahn) erhalten bei jedem Ticketkauf fixe Preisnachlässe. Außerdem bieten die Unternehmen Ticketaktionen in Verbindung mit z. B. einem bestimmten Alter, Studentenausweis oder einer Gruppenreise bzw. zusätzlichen Leistungen wie etwa ermäßigte Freizeitangebote für Museums- oder Thermenbesuche an.

Die ÖBB-Personenverkehr unterscheidet wie die meisten europäischen Bahnen zwischen 1. und 2. Klasse (First Class und Economy Class) und bietet zusätzlich noch eine Business Class an. Auch der RegioJet bietet mittlerweile vier Klassen (Low cost, Standard, Relax und Business) an.

Bei der WESTbahn wird neben der 2. Klasse (WESTstandard) die gehobene Klasse als WESTbahn PLUS vermarktet. Der CAT verfügt nur über eine Klasse, die am ehesten der 1. Klasse entspricht; alle anderen Bahnunternehmen bieten lediglich eine 2. Klasse an.

Die WESTbahn-Tarife waren bis zu den letzten Preisänderungen am ehesten mit den Tarifen für Inhaberinnen und Inhaber der ÖBB-Vorteilscard vergleichbar, mittlerweile liegen sie je nach Strecke mehr oder weniger deutlich darüber.

Die RegioJet-Tarife liegen deutlich unter den ÖBB-Standardpreisen und teilweise sogar unter den ÖBB-Vorteilscard-Tarifen. Beim Preisvergleich müssen bei den günstigeren ÖBB-Vorteilscard-Tarifen auch die zusätzlichen Kosten von 19 bis 99 Euro pro Jahr für die ÖBB-Vorteilscard berücksichtigt werden.

INFO

Aufgrund der Verbundexklusivität erhalten Fahrgäste von österreichischen Bahnunternehmen vorrangig den Verbund-Tarif², wenn sie Tickets für Strecken kaufen, die sich im Verbundgebiet befinden. Geht eine Fahrt über die Grenzen eines Verkehrsverbundes hinaus, so zahlt der Fahrgäst nicht mehr den Verbund-Tarif, sondern wechselt in den Tarif des jeweiligen Bahnunternehmens. Die ÖBB-Personenverkehr ist in allen österreichischen Verkehrsverbünden vertreten, die WESTbahn hingegen nur im Oberösterreichischen Verkehrsverbund. Alle anderen Bahnunternehmen sind Mitglied in jenen Verkehrsverbünden, in deren Gebiet sie ihre Verkehrsleistungen anbieten. Einzig der CAT und der RegioJet sind in keinem Verkehrsverbund 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 6.7.2016 gibt es ein einheitliches Tarifgebiet.

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

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

Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) informiert seit jeher in den Jahresberichten über die Preisentwicklung bei den Bahnunternehmen und Verkehrsverbünden. Früher wurde die Entwicklung der ÖBB-Kilometertarife dargestellt, seit 2014 untersucht die apf die konkret angebotenen Preise auf ausgesuchten Strecken der ÖBB-Personenverkehr und WESTbahn bzw. in diesem Bericht erstmalig des RegioJets an bestimmten Stichtagen³. Die Preise wurden einmal pro Monat über das gesamte Kalenderjahr den jeweiligen Websites entnommen. Dabei wurden nur Fahrkarten für die 2. Klasse (bzw. 1. Klasse, sofern günstiger als der angebotene Preis für die 2. Klasse) verglichen, die für alle Fahrgäste ohne besondere Voraussetzung – wie etwa Ermäßigungskarten oder ein bestimmtes Alter – erhältlich waren.

Berücksichtigt wurden sowohl Standardpreise ohne jegliche Ermäßigung (z. B. Standard-Ticket) als auch allgemein erhältliche Sonderangebote (z. B. Sparschiene Österreich-, WESTsuperpreise- oder WESTspartage-Ticket). Beim RegioJet wurden die Klassen Low cost und Standard herangezogen, da diese am ehesten mit der 2. Klasse der beiden anderen Bahnunternehmen vergleichbar sind.

Folgende Fernverkehrsstrecken wurden für den Preisvergleich ausgewählt:

ÖBB-Personenverkehr und WESTbahn

Linz-Salzburg, 127 Kilometer
St. Pölten-Attnang-Puchheim, 186 Kilometer
Wien-Linz, 190 Kilometer
Wien-Salzburg, 317 Kilometer

ÖBB-Personenverkehr und RegioJet

Wien-Prag, 404 Kilometer

ÖBB-Personenverkehr

Wien-Graz, 214 Kilometer
Wien-Klagenfurt, 330 Kilometer
Wien-Innsbruck, 572 Kilometer

Die ÖBB-Strecke Wien-Bregenz wurde 2018 nicht mehr untersucht, stattdessen wurde die von ÖBB-Personenverkehr und RegioJet befahrene Strecke Wien-Prag erstmals in die Erhebung aufgenommen. 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 Fahrtdauer. Nicht berücksichtigt wurden Verbindungen mit wesentlich längerer Fahrtdauer, Nachreisezüge der ÖBB-Personenverkehr und der ÖBB Intercitybus auf der Verbindung nach Klagenfurt. Bei der WESTbahn wurden nur die Verbindungen ab Wien Hauptbahnhof herangezogen.

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-Personenverkehr und der WESTbahn – auf so genannte Relationspreise umgestellt. Bei diesen bestimmten sowohl Angebot und Nachfrage als auch Faktoren wie Geschwindigkeit oder Reisezeit den Ticketpreis.

³ Im Jahr 2018: Donnerstag, 11. Jänner, Dienstag, 13. Februar, Donnerstag, 15. März, Montag, 16. April, Dienstag, 15. Mai, Freitag, 22. Juni, Montag, 16. Juli, Freitag, 17. August, Montag, 17. September, Mittwoch, 17. Oktober, Donnerstag, 8. November und Donnerstag, 13. Dezember.

ERGEBNISSE DER PREISERHEBUNG 2018

PREISE DER ÖBB-PERSONENVERKEHR

Variierende Preise je nach Kaufzeitpunkt

Die Preise der ÖBB-Personenverkehr variierten wie im Vorjahr auf allen angebotenen Destinationen stark. Die maximale Preisdifferenz im Jahr 2018 lag bei 38,90 Euro für die Strecke Wien-Innsbruck bzw. bei 38,70 Euro für die Verbindung Wien-Prag. Im Vergleich dazu lag die maximale Preisdifferenz im Jahr 2017 bei 38,10 Euro für die Strecke Wien-Innsbruck bzw. bei 32,30 Euro für die Verbindung Wien-Bregenz. Das bedeutet, dass der Zeitpunkt des Ticketkaufs bei der ÖBB-Personenverkehr im Jahr 2018 weiterhin eine große Rolle spielte.

Mehr als 70 Prozent Ersparnis bei frühem Kaufzeitpunkt möglich

Für alle verglichenen Strecken galt: Je früher Tickets gekauft wurden, desto größer war die Ersparnis. Die maximale Preisreduktion erzielten Fahrgäste auf allen verglichenen Strecken vier Wochen vor Fahrtantritt.

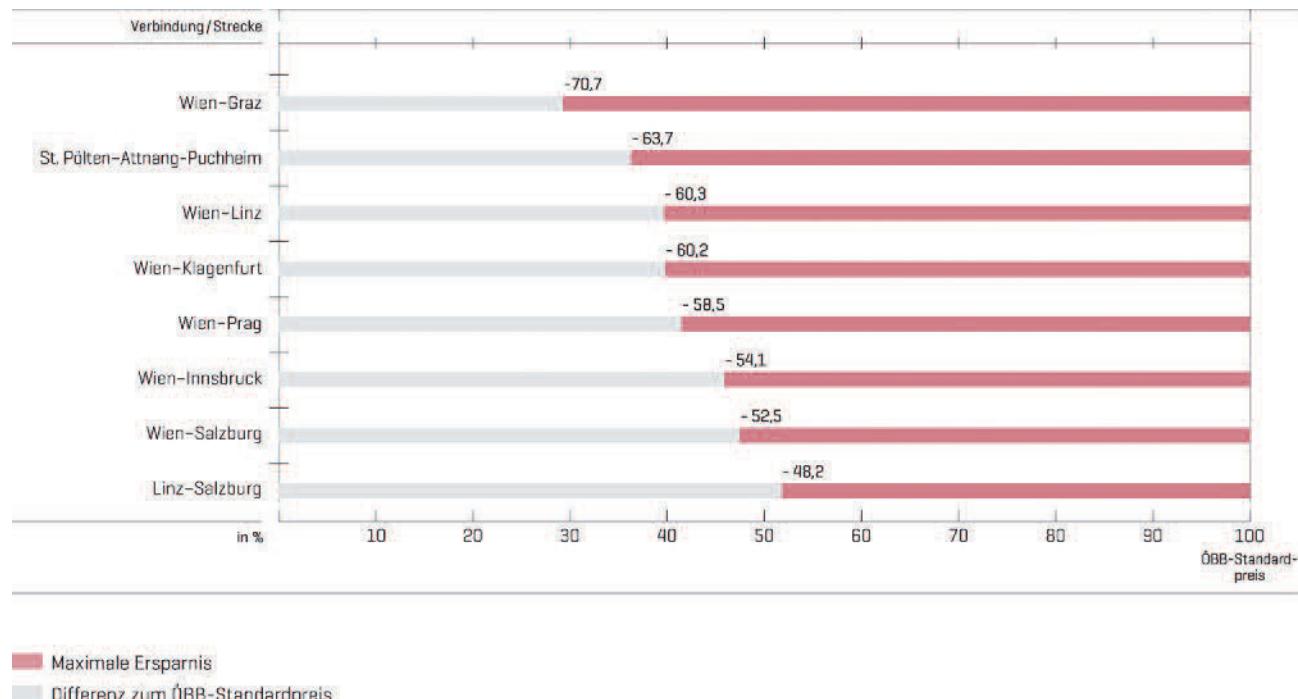


Abb. 1: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem ÖBB-Standard-Ticket [100 Prozent] für unterschiedliche Strecken im Jahr 2018.

Quelle: Ticketshop der ÖBB-Personenverkehr.

So reduzierte sich beispielsweise 2018 auf der Strecke Wien-Graz der Preis mit 70,7 Prozent (2017: 66,9 Prozent) im Vergleich zu einem ÖBB-Standard-Ticket am stärksten. Auf Platz zwei befand sich die Strecke St. Pölten-Attnang-Puchheim mit 63,7 Prozent (2017: 55,2 Prozent) und auf Platz drei die Strecke Wien-Linz mit 60,3 Prozent (2017: 50,4 Prozent); siehe Abbildung 1. Im Vergleich dazu lagen im Jahr 2017 die Strecken Wien-Graz, Wien-Klagenfurt und St. Pölten-Attnang-Puchheim auf den ersten drei Plätzen.

PREISE DER WESTBAHN

Mehr als 39 Prozent Ersparnis möglich

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

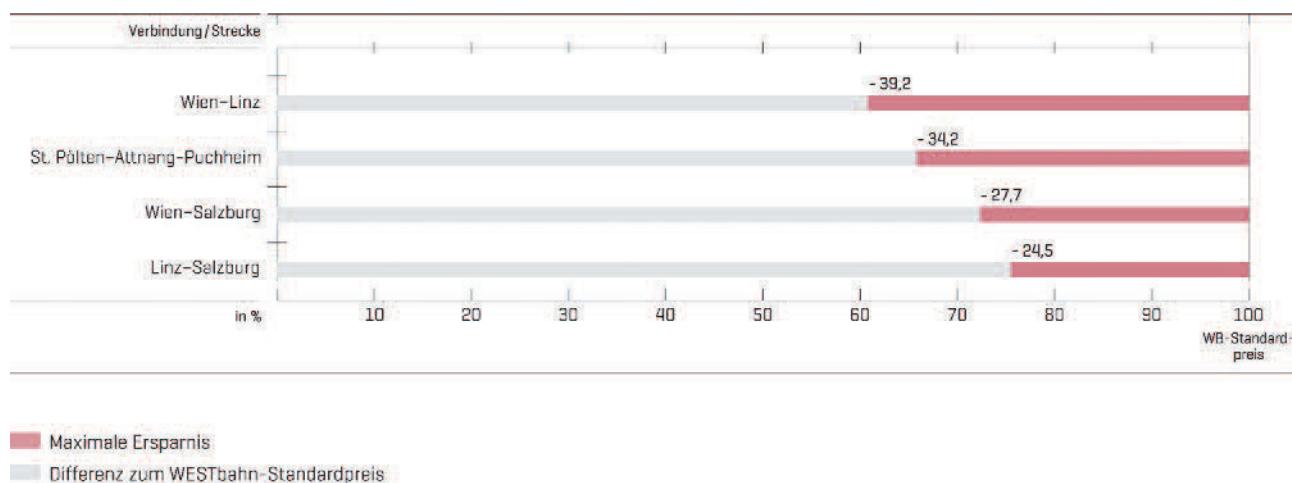


Abb. 1a: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem WESTbahn-Standard-Ticket [100 Prozent] für unterschiedliche Strecken im Jahr 2018.

Quelle: Ticketshop der WESTbahn.

So reduzierte sich bei der WESTbahn im Jahr 2018 auf der Strecke Wien-Linz der Preis mit 39,2 Prozent (2017: 37,5 Prozent) im Vergleich zu einem WESTbahn-Standard-Ticket am stärksten, gefolgt von der Strecke St. Pölten-Attnang-Puchheim mit 34,2 Prozent (Abbildung 1a). 2017 war die Verbindung Wien-Salzburg mit 31,1 Prozent zweitplaziert und 2018 mit 27,7 Prozent drittgereiht.

Das heißt, der Zeitpunkt des Ticketkaufs spielte bei der WESTbahn im Vergleich zur ÖBB-Personenverkehr eine untergeordnete Rolle. Im Jahr 2018 waren die Preise wie bei der

ÖBB-Personenverkehr auch bei der WESTbahn auf den untersuchten Strecken vier Wochen vor Fahrtantritt am günstigsten; ausgenommen die Strecke Linz-Salzburg (sieben Tage vor Fahrtantritt).

Die Preise der WESTbahn waren im Jahr 2018 zu allen Abfragezeitpunkten und auf allen Strecken im Vergleich zum Vorjahr sechs Mal günstiger und 14-mal teurer. Grund dafür könnte sein, dass die WESTbahn einerseits zwei Mal eine Preiserhöhung vorgenommen und andererseits das Angebot an Aktionstickets (z. B. WESTsuperpreise) ausgeweitet hat.

PREISE DES REGIOJETS

RegioJet hatte im Jahr 2018 an den untersuchten Tagen keine Aktionstickets auf der Strecke Wien–Prag. Es wurden die vier Klassen (Low cost, Standard, Relax und Business) zu fixen Preisen angeboten. Nur an wenigen Tagen wichen die Preise für die jeweilige Klasse vom Standardpreis (Normalpreis) etwas ab, da die Standardpreis-Tickets verbilligt angeboten wurden. Dies hat schlussendlich zu den von den normalen Standardpreisen leicht abweichenden Ergebnissen der Preis-erhebung geführt.

Die Preise von RegioJet lagen deutlich unter den Standard- und Vorteilscardpreisen des Mitbewerbers. Die durchschnittlich erhobenen Preise waren zwischen rund 45 und 65 Prozent günstiger.

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

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-Personenverkehr (bei Verbund-Tickets weichen die Ermäßigungen ab). Bei Inanspruchnahme der Ermäßigung nähern sich die Ticketpreise der beiden Bahnunternehmen weiterhin an. Die Preise mit Vorteilscard lagen bei der ÖBB-Personenverkehr 2018 meist nur mehr rund 25 bis 35 Prozent über den Preisen der WESTbahn.

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

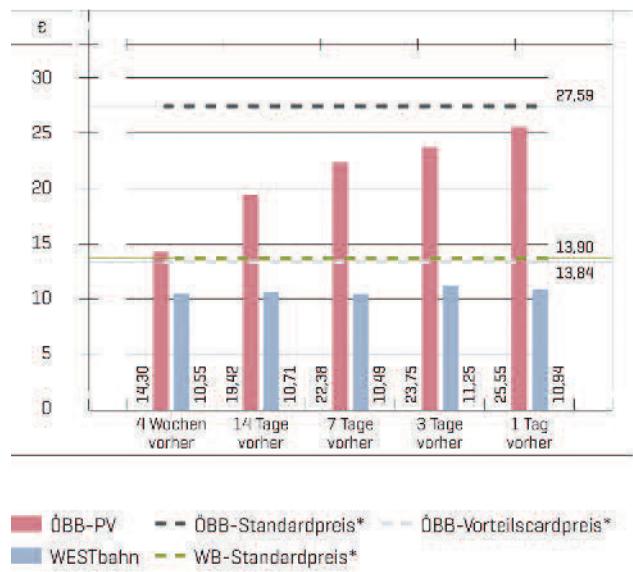
Auf der erstmals verglichenen Strecke von Wien in die tschechische Hauptstadt Prag gleichen sich die Preise von ÖBB-Personenverkehr – bei Nutzung der ÖBB-Vorteilscard – und RegioJet deutlich geringer an. Dies dürfte in erster Linie damit zusammenhängen, dass für die Auslandsstrecke nur 15 Prozent Ermäßigung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

STRECKENAUSWERTUNGEN VON ÖBB-PERSONENVERKEHR, WESTBAHN UND REGIOJET 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-Personenverkehr wurden nicht berücksichtigt, da die Mitbewerber WESTbahn und RegioJet keine solchen Zuggattungen anbieten. Generell sind die Ticketpreise der ÖBB-Nachtreisezüge teils niedriger und teils höher als jene für ÖBB-Tagesreisezüge.

Im Dezember 2018 hat die ÖBB-Personenverkehr bzw. im Mai und Oktober 2018 hat die WESTbahn die Preise angepasst.⁴

STRECKE LINZ-SALZBURG



* Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisanpassungen.

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

⁴ Die Preiserhöhungen wurden beim ÖBB-Vorteilscardpreis und den Standardpreisen der ÖBB-Personenverkehr bzw. WESTbahn berücksichtigt, indem ein Jahresdurchschnittspreis ermittelt wurde.

Die WESTbahn war 2018 auf der Strecke Linz–Salzburg zwischen 3,70 Euro⁵ (2017: 10 Euro) und 14,60 Euro (2017: 16 Euro) günstiger als die ÖBB-Personenverkehr (Abbildung 2).

Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard glichen sich die Preise stark an. Der Unterschied zwischen den Bahnen lag hier zwischen 2,60 Euro (2017: 2,20 Euro) und maximal 3,40 Euro (2017: 3,70 Euro).

Im Vergleich zum Jahr 2017 reduzierten sich im Jahr 2018 die Preise der ÖBB-Personenverkehr zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 0,40 Euro bis maximal 6,30 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn sanken einmal um 0,01 Euro und stiegen vier Mal um maximal einen Euro (am stärksten 14 Tage bzw. einen Tag vor Fahrtantritt).

Seit Mitte 2017 werden auf dieser Strecke auch ÖBB-Spar-schiene-Tickets verkauft. Das hat erneut dazu beigetragen, dass die Preise der ÖBB-Personenverkehr zu allen Abfragezeitpunkten niedriger waren.

STRECKE ST. PÖLTEN-ATTNANG-PUCHHEIM

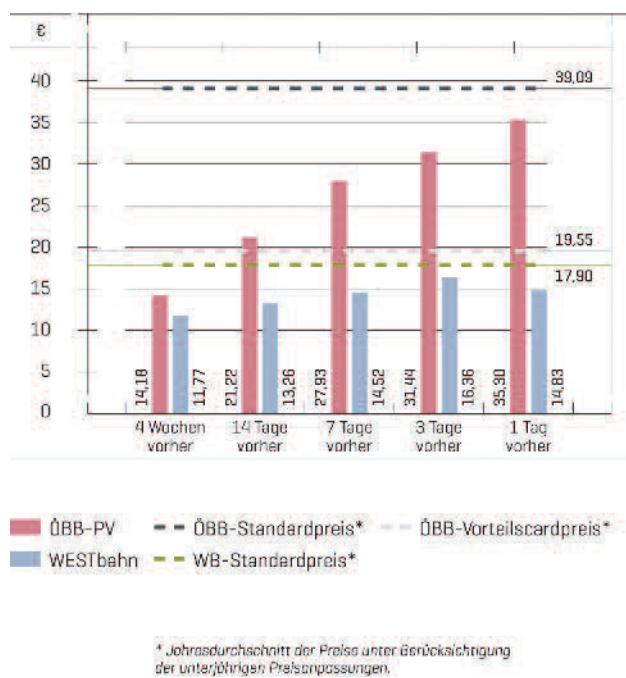


Abb. 3: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke St. Pölten-Attnang-Puchheim.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

Auf der Strecke St. Pölten-Attnang-Puchheim war die WESTbahn im Jahr 2018 zwischen 2,40 Euro und 20,50 Euro (2017: 2,40 Euro bis 21,40 Euro) günstiger als die ÖBB-Personenverkehr (Abbildung 3).

Zuletzt zwei Jahre davor, 2016, waren die Tickets der ÖBB-Personenverkehr auf dieser Strecke zwei Mal günstiger als die der WESTbahn.

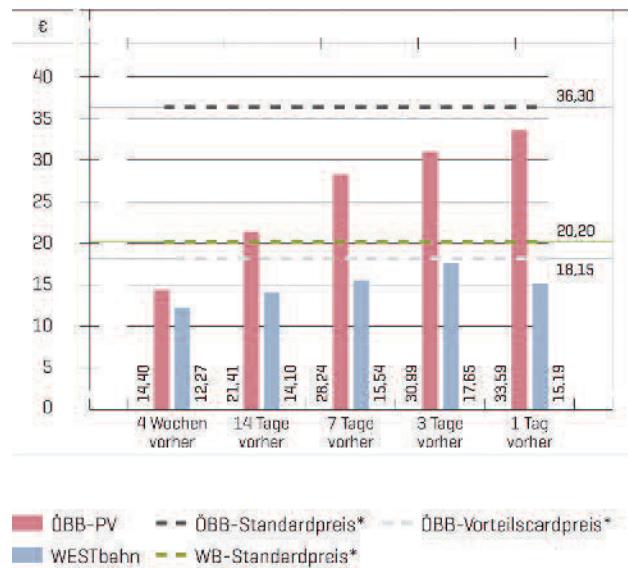
Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard glichen sich die Preise stark an. Hier lag der Unterschied zwischen 3,20 Euro (2017: 4,20 Euro) und 7,80 Euro (2017: sieben Euro).

Im Vergleich zum Jahr 2017 sanken die Preise der ÖBB-Personenverkehr 2018 ein Mal um 2,90 Euro (vier Wochen vor Fahrtantritt) und stiegen vier Mal um maximal 2,30 Euro (sieben Tage vor Fahrtantritt).

Jene der WESTbahn sanken zwei Mal um maximal 2,90 Euro (vier Wochen vor Fahrtantritt) und stiegen drei Mal um maximal 2,70 Euro (einen Tag vor Fahrtantritt).

⁵ Sämtliche Preise bzw. Preisdifferenzen im Text sind gerundet.

STRECKE WIEN-LINZ



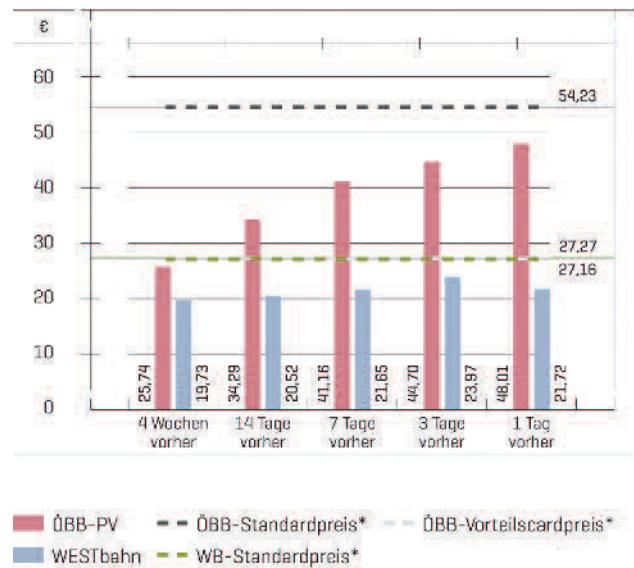
* Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisanpassungen.

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

Auf der Strecke Wien-Linz waren die Ticketpreise der WESTbahn 2018 je nach Kaufzeitpunkt zwischen 2,10 Euro und 18,40 Euro (2017: 1,50 Euro bis 20,70 Euro) günstiger als die Tickets der ÖBB-Personenverkehr (Abbildung 4). Hingegen waren zwei Jahre vorher (2016) die Tickets der ÖBB-Personenverkehr auf dieser Strecke vier Wochen vor Fahrtantritt günstiger als jene der WESTbahn. Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard glichen sich die Preise stark an. Der Preisunterschied lag zwischen 0,50 Euro (2017: 1,20 Euro) und maximal 5,90 Euro (2017: 5,50 Euro). Zuletzt im Jahr 2016 war das Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr mit ÖBB-Vorteilscard zweimal günstiger als das Ticket der WESTbahn.

Im Vergleich zum Jahr 2017 sanken die Preise der ÖBB-Personenverkehr zwei Mal um maximal 3,10 Euro (vier Wochen vor Fahrtantritt) und stiegen drei Mal um maximal zwei Euro (am stärksten sieben Tage vor dem Fahrtantritt). Jene der WESTbahn sanken zwei Mal um maximal 3,70 Euro (vier Wochen vor Fahrtantritt) und stiegen drei Mal um maximal 2,90 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt).

STRECKE WIEN-SALZBURG



* Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisanpassungen.

Abb. 5: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Salzburg. Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

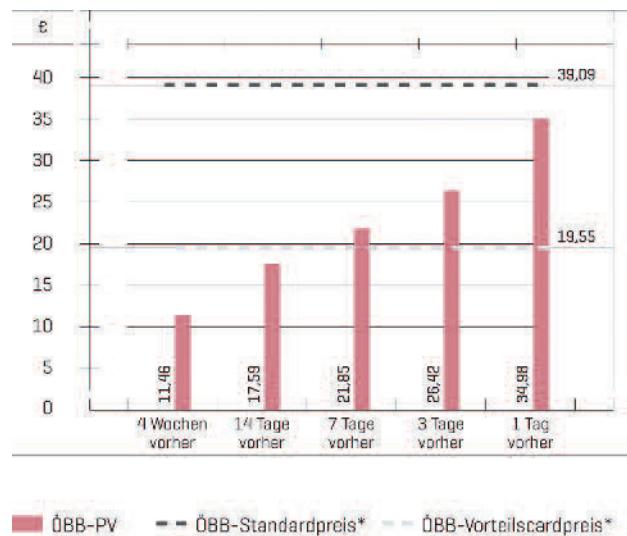
Auf der Strecke Wien-Salzburg war die WESTbahn im Jahr 2018 zwischen sechs Euro und 26,30 Euro (2017: 4,40 Euro bis 27,50 Euro) günstiger als die ÖBB-Personenverkehr (Abbildung 5).

Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard lag der Preisunterschied zwischen 3,20 Euro (2017: 4,40 Euro) und 7,40 Euro (2017: 8,30 Euro).

Im Vergleich zum Jahr 2017 sanken die Preise der ÖBB-Personenverkehr ein Mal um 0,10 Euro (vier Wochen vor Fahrtantritt) und stiegen vier Mal um maximal 4,80 Euro (sieben Tage vor dem Ticketkauf). Jene der WESTbahn sanken ein Mal um 1,70 Euro (vier Wochen vor Fahrtantritt) und stiegen vier Mal um maximal 3,50 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt).

Der günstigste Preis für Strecken, die nur von der ÖBB-Personenverkehr befahren werden, war 2018 dann zu erzielen, wenn das Ticket möglichst früh gekauft wurde – wobei die Maximalreduktion immer vier Wochen vor Fahrtantritt gegeben war.

STRECKE WIEN-GRAZ



STRECKE WIEN-KLAGENFURT

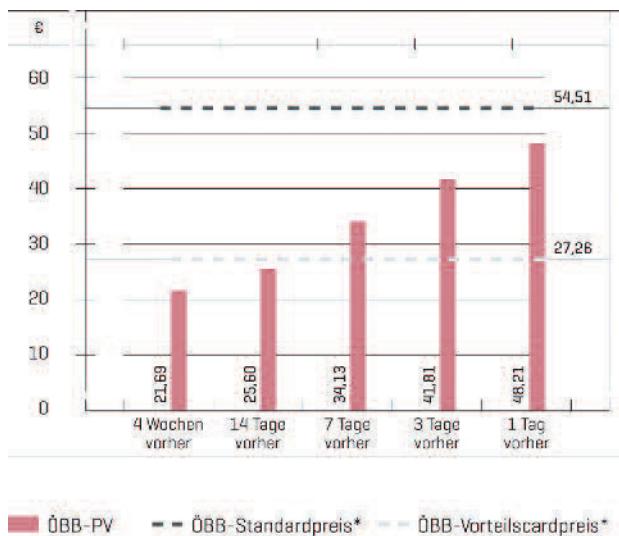


Abb. 6: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-Personenverkehr zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Graz. Quelle: Ticketshop der ÖBB-Personenverkehr.

Auf der Strecke Wien-Graz zahlte sich die Nutzung der ÖBB-Vorteilscard erneut bereits ab einem Ticketkauf sieben Tage (2017: sieben Tage) vor Fahrtantritt aus, da die Preise 2018 im Vergleich zum Vorjahr ein Mal um 1,20 Euro sanken, aber vier Mal um maximal 3,80 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt) stiegen (Abbildung 6).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 27,60 Euro bzw. 70,7 Prozent (2017: 66,9 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis.

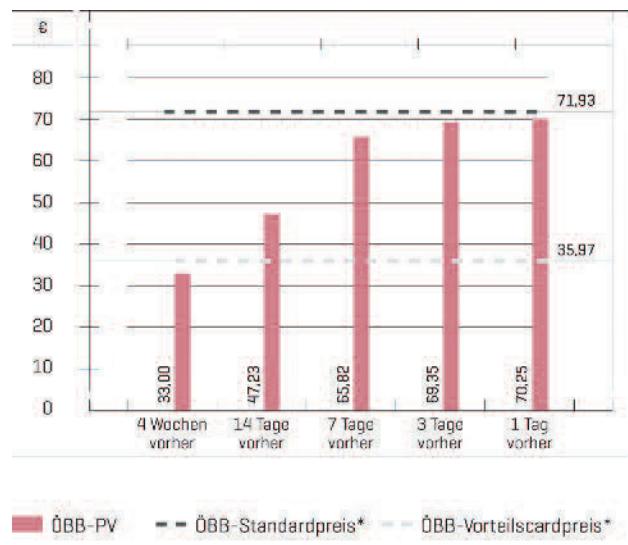
Zwischen Wien und Graz steht die ÖBB-Personenverkehr in starker Konkurrenz zum FlixBus, der die Relation fast bis zu zwei Dutzend Mal täglich bedient.

Abb. 7: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-Personenverkehr zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Klagenfurt. Quelle: Ticketshop der ÖBB-Personenverkehr.

Die Preise für die Strecke Wien-Klagenfurt stiegen 2018 im Vergleich zum Vorjahr drei Mal bis maximal 4,80 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt) und sanken zwei Mal um maximal 0,90 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt). Die Nutzung der Ermäßigungskarte zahlte sich wie im Vorjahr ab sieben Tagen vor Fahrtantritt aus (Abbildung 7).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 32,80 Euro bzw. 60,2 Prozent (2017: 57,9 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis.

STRECKE WIEN-INNSBRUCK



STRECKE WIEN-PRAG

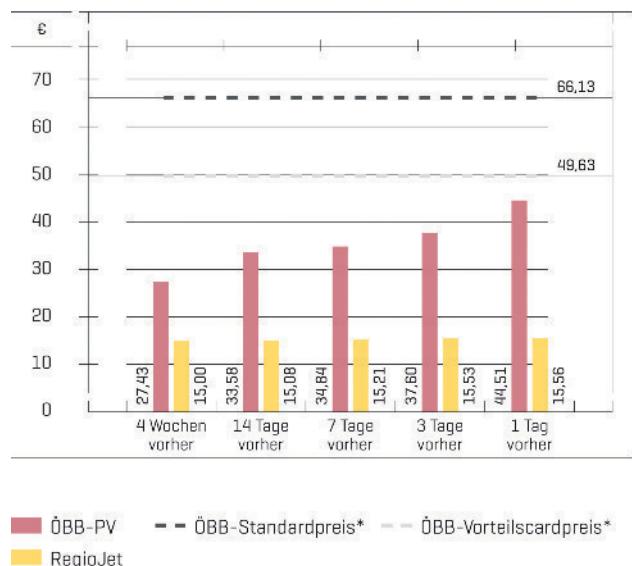


Abb. 8: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-Personenverkehr zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Innsbruck. Quelle: Ticketshop der ÖBB-Personenverkehr.

Da 2018 die Preise für die Strecke Wien-Innsbruck im Vergleich zum Vorjahr erneut gestiegen sind, zahlte sich die Nutzung der Ermäßigungskarte weiterhin bereits ab 14 Tagen vor Fahrtantritt aus (Abbildung 8).

Im Vergleich zum Jahr 2017 stiegen die Ticketpreise der ÖBB-Personenverkehr zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs bis maximal 13,80 Euro (sieben Tage vor Fahrtantritt).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 38,90 Euro bzw. 54,1 Prozent (2017: 53,8 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis.

Abb. 9: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-Personenverkehr und des RegioJets zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Prag. Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

Auf der im Jahr 2018 erstmals verglichenen Strecke von Wien in die tschechische Hauptstadt Prag war RegioJet zwischen 12,40 Euro (vier Wochen vor Fahrtantritt) und 28,90 Euro günstiger (ein Tag vor Fahrtantritt) als die ÖBB-Personenverkehr (Abbildung 9). Die Nutzung einer ÖBB-Vorteilscard (50 Prozent Ermäßigung für Strecken innerhalb Österreichs, 15 Prozent Ermäßigung für die Auslandsstrecke) zahlte sich auf dieser Strecke nur in Einzelfällen aus, da die durchschnittlich abgefragten Preise der ÖBB-Personenverkehr darunter lagen.

Bei der ÖBB-Personenverkehr waren die Preise umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand. Beim RegioJet hingegen blieben die Preise zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs weitgehend konstant.

NETZKARTEN DER VERKEHRSVERBÜNDE

Verbund-Netzkarten ermöglichen unbeschränktes Reisen im jeweiligen Verkehrsverbund. Der geografische Gültigkeitsraum entspricht dem jeweiligen Verbundraum. Schnellzüge der ÖBB-Personenverkehr (wie Railjet, ICE) sind inkludiert. Bei vier der sieben Verkehrsverbünde werden in Österreich Jahreskarten für das gesamte Öffi-Netz im Verbundraum angeboten. Sie gelten für beliebig viele Fahrten für alle Tarifzonen des jeweiligen Verbundes.

Eine Jahreskarte gilt in der Regel ein Jahr lang, bei fünf Verbinden ab dem Monatsersten des Kaufzeitpunktes und bei zwei Verbünden ist der Gültigkeitsbeginn frei wählbar.

Der Gültigkeitszeitraum ist auf der Jahreskarte aufgedruckt. Der Preis richtet sich immer nach dem ersten Tag der Gültigkeit, womit Preisanpassungen unterjährig nicht möglich sind. Die Preise der Jahreskarten differieren zwischen 378 und 2.209 Euro. Die Jahreskarte ist im Verhältnis die günstigste Verbund-Fahrkarte, der Preis beträgt maximal das Zehnfache der Monatskarten. Die Zahlung kann bar, mittels Zahlschein oder per Abbuchungsauftrag erfolgen. Einmalzahlungen, also die sofortige Zahlung des Gesamtbetrages, sind in der Regel günstiger.

Die übertragbare Jahreskarte wird im Gegensatz zur personifizierten Jahreskarte bei Verlust nicht ersetzt.

Verkehrsverbund	Preis in Euro bei Einmalzahlung	Übertragbare Jahreskarte	Personifizierte Jahreskarte	Gültigkeitsbeginn	Anmerkung
Ost-Region	keine Jahreskarte für gesamten Verbundraum/Maximalrelation 2.965 €	Nein	Ja	Monatserster	3.006 € bei Teilzahlung
Oberösterreich	keine Jahreskarte für gesamten Verbundraum/Maximalrelation 2.341 €	Nein	Ja	Monatserster	—
Tirol	490 €	Nein	Ja	Monatserster	—
Salzburg	1.539 €	Ja/1.539 €	Ja	frei wählbar	1.554 € bei Teilzahlung
Vorarlberg	378 €	Ja/529 €	Ja	Monatserster	—
Kärnten	keine Jahreskarte für gesamten Verbundraum/maximal 50 Zonen 2.420 €	Ja/2.420 €	Ja	Monatserster	2.430 € bei Teilzahlung
Steiermark	2.209 €	Ja/2.209 €	Ja	frei wählbar	2.231 € bei Teilzahlung

Tabelle 1: Jahreskarten-Tarife der Verkehrsverbünde in Österreich für den jeweiligen gesamten Verbundraum bzw. die Maximalrelation; Stand: 1. Februar 2019. Quelle: Verkehrsverbünde.

GÜNSTIGES ANGEBOT FÜR JUGENDLICHE

In allen Verkehrsverbünden gibt es für Jugendliche (Altersgrenze unterschiedlich) günstigere Netzkarten, die in der Regel von Schulbeginn im September bis Ende August des Folgejahres (auch in den Ferien) uneingeschränkt für alle öffentlichen Verkehrsmittel im Verbund gelten. Die Preise variieren zwischen 69 und 110 Euro.

Mit den Jugend-Tickets können alle Nah- und Fernverkehrszüge, Regionalbusse und städtischen Verkehrsmittel des Verbundraumes benutzt werden. Die Jugend-Tickets von Tirol und Vorarlberg können auch kombiniert werden.

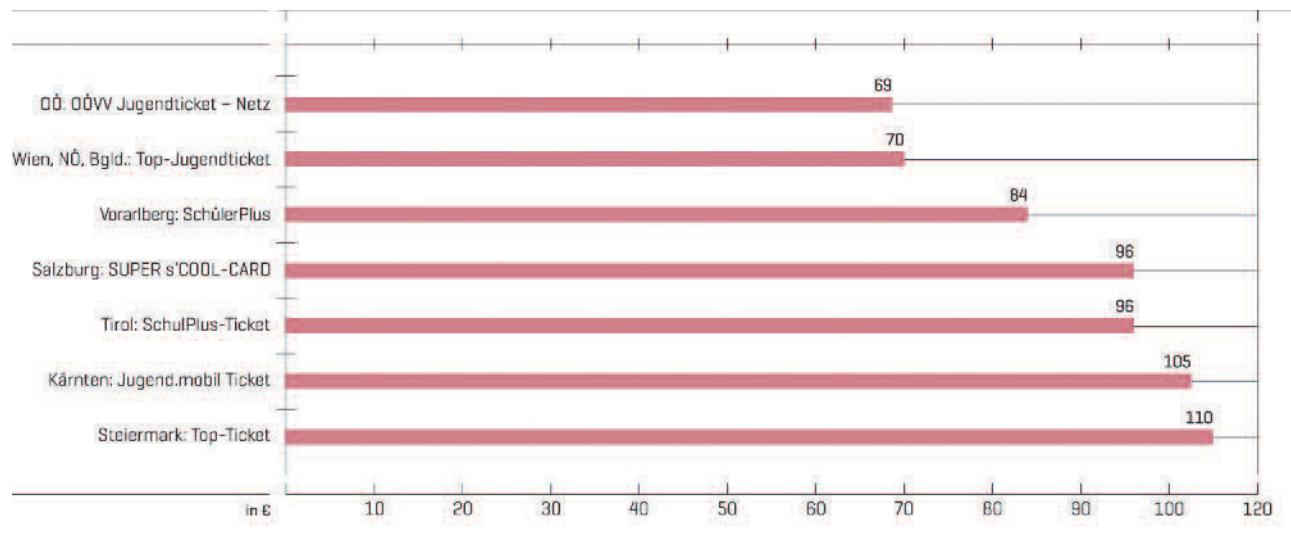


Abb. 10: Jahreskarten-Tarife für Jugendliche der Verkehrsverbünde in Österreich für den jeweiligen gesamten Verbundraum, Stand: 1. Februar 2019.
Quelle: Verkehrsverbünde.

NETZKARTEN DER ÖBB-PERSONENVERKEHR UND WESTBAHN

IM VERGLEICH MIT JENEN DER NACHBARBAHNEN

Netzkarten der Verkehrsverbünde gelten in der Regel nur für ein Gebiet wie z. B. ein Bundesland. Netzkarten der Bahnunternehmen ermöglichen unbeschränktes Reisen innerhalb eines Jahres in der gebuchten Wagenklasse für alle Züge, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient. Dies deckt sich meist mit den Staatsgrenzen. Diese Jahreskarten sind großteils nicht übertragbar.

Im Zuge des Vergleichs der Jahreskarten einiger in- und ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen (Darstellung Tabelle 2) ergab sich gegenüber der letzten Erhebung im Jahr 2015 ein beachtlicher Preissprung bei der WESTbahn mit einer Erhöhung um 300 Euro. Der Preis für die Jahreskarte in der Slowakei blieb hingegen von 2015 auf 2019 mit 850 Euro unverändert. In manchen Ländern – wie in der Slowakei – gibt es auch eine übertragbare Netzkarte, diese kostet 960 Euro.

Aufgrund der unterschiedlichen Leistungen, die in den einzelnen Jahreskarten inkludiert sind, kann kein weitergehender Vergleich angestellt werden.

Die meisten Bahnunternehmen verkaufen Netzkarten für die erste und zweite Klasse. Bestellt man die Jahreskarte als Abonnement, ergeben sich in manchen Ländern weitere Vergünstigungen. Wie in Österreich vertreiben auch die Bahnen in den Nachbarstaaten günstigere Netzkarten für Seniorinnen und Senioren, Jugendliche/junge Erwachsene, mobilitätseingeschränkte Personen und Familien.

Im Rahmen von Railplus (Angebot europäischer Bahnen für günstigere Reisen ins Ausland) erhalten Kundinnen und Kunden mit Bahn-Netzkarten – mit Ausnahme der Jahres-Netzkarte der WESTbahn – bei den jeweiligen Nachbarbahnen Ermäßigungen für grenzüberschreitende Einzelfahrkarten.

Land	EVU und Jahreskarte	Abfrage am 30.12.2015	Abfrage am 2.3.2019	Steigerung
Österreich	ÖBB-PV: ÖBB Österreichcard Classic	1.719 €	1.889 €	10 %
Österreich	WESTbahn: Jahres-Netzkarte Österreich Classic	1.399 €	1.699 €	21 %
Deutschland	DB: BahnCard100	4.090 €	4.395 €	7 %
Schweiz	SBB: GA* Erwachsene	3.363 €	3.396 €	1 %
Slowakei	ZSSK: Maxi Klasik	850 €	850 €	0 %
Tschechien	ČD: In Karta IN 100	740 €	780 €	5 %
Ungarn	MÁV: START Klub Prémium	1.200 €	1.188 €	-1 %

* GA = Generalabonnement

Tabelle 2: Jahreskarten [Preis 2. Klasse] in- und ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen. Quelle: Websites der Bahnen; Umrechnungskurs 30. Dezember 2015 und 2. März 2019.

Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen

UMSATZERLÖSE

Im Herbst 2018 führte die Schienen-Control zum vierten Mal eine Erhebung der Umsatzzahlen bei den österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Jahr 2017 durch. Zahlen für 2018 lagen zu Redaktionsschluss noch nicht vor. Die Umsatzzahlen wurden getrennt nach Personen- und Güterverkehr abgefragt, Umsätze aus den dem Schienenverkehr nicht zuzurechnenden Leistungen (Busbetrieb, Werkstätten usw.) wurden – ebenso wie Umsätze aus dem Infrastrukturbereich – nicht berücksichtigt. Die Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen wurden von den Gesamtumsätzen abgezogen bzw. gesondert ausgewiesen.

Insgesamt stellte der Bund den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Jahr 2017 knapp 856,9 Millionen Euro an finanziellen Mitteln bereit, wovon rund 742,7 Millionen Euro in den Personenverkehr flossen, während der Schienengüterverkehr 114,2 Millionen Euro abgegolten bekam. Insgesamt steigerte sich damit das Volumen der Abgeltungsbeträge gegenüber 2016 um etwas mehr als 38 Millionen Euro. Die in Tabelle 1 angeführten Umsatzerlöse bilden die direkt von den Endkundinnen und Endkunden eingenommenen Zahlungen ab. Sowohl die Erlöse im Personenverkehr als auch jene im Güterverkehr stiegen im Vergleich zum Vorjahr beträchtlich an und lagen bei insgesamt 2,08 Milliarden Euro.

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN

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

In den Verkehrsdiesteverträgen wird vereinbart, welche Leistungen die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für den Fahrgäst zu erbringen haben.

So wird festgelegt,

welche Zugfahrten auf welcher Strecke bestellt werden (Fahrplan),

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

welches Entgelt die Bahnunternehmen dafür bekommen.

Umsatzerlöse in Mio. €					
EVU	2013	2014	2015	2016	2017
Personenverkehr	822	851	877	905	997
Güterverkehr	888	857	1.020	996	1.087
Summe	1.710	1.708	1.897	1.901	2.084

Tabelle 1: Umsatzerlöse österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen 2013–2017. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

61 MARKTENTWICKLUNG | Jahresbericht 2018 der Schienen-Control

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

Die nachstehenden Ausführungen zu den Beihilfen im Personen- und Güterverkehr bilden die voraussichtlichen Zahlen für das Jahr 2018 ab, da der Bericht über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen noch nicht veröffentlicht ist.

BEIHILFEN IM PERSONENVERKEHR

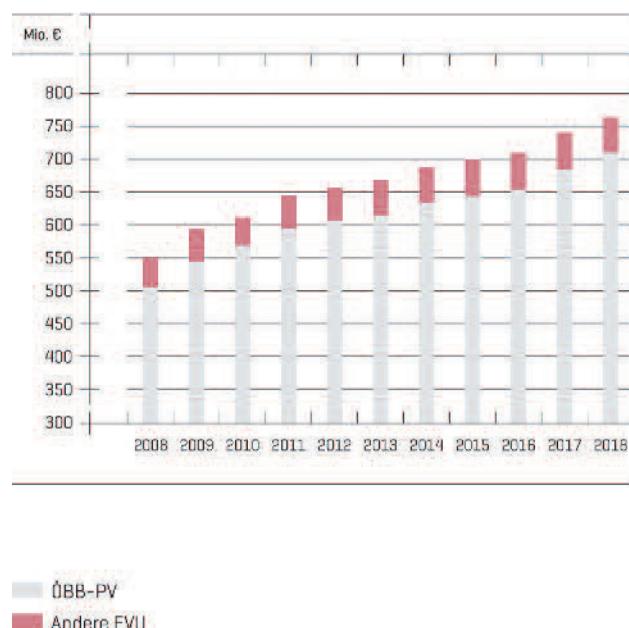


Abb. 1: Zahlungen des Bundes für Beihilfen im Personenverkehr an die ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) und weitere Marktteilnehmer, 2008–2018. Quelle: Gemeinwirtschaftliche Leistungsberichte BMVIT, SCHIG; eigene Darstellung.

2018 bestellte der Bund im Personenverkehr insgesamt rund 78,5 Millionen Zugkilometer für die österreichischen Bahnkundinnen und Bahnkunden, den überwiegenden Anteil davon für Pendlerinnen und Pendler im Regional- und Nahverkehr (rund 64,5 Millionen Zugkilometer). Im Regional- und Nahverkehr wiederum wurden knapp sechs Millionen Zugkilometer von den weiteren Marktteilnehmern erbracht.

Für die bestellten Zugfahrten wandte der Bund 2018 in Summe rund 766 Millionen Euro auf. Die Abrechnung und die Kontrolle der Verträge zwischen Bund und Eisenbahnverkehrsunternehmen übernimmt die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG). Zusätzlich gibt es gesondert Verträge mit den Bundesländern bzw. Gemeinden. So bestellen beispielsweise Bundesländer untertags sowie am Wochenende dichtere Intervalle für ihre Bürgerinnen und Bürger, etwa zusätzliche Verbindungen von Wien nach St. Pölten.

Es gibt allerdings auch Streckenabschnitte im Fernverkehr, auf denen keine Zugbestellungen erfolgen, da diese Fernverkehrslinien eigenwirtschaftlich geführt werden können. Dort reichen Ticket- und Verbunderlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus, um den Zugverkehr wirtschaftlich zu betreiben. Das gilt insbesondere für den Fernverkehr zwischen Wien und Salzburg auf der Weststrecke, aber auch zum Teil für andere Streckenabschnitte wie Wien–Břeclav oder die Brennerstrecke. Kein personenbeförderndes Eisenbahnverkehrsunternehmen bekommt für diese Strecken im Fernverkehr Bestellungen der öffentlichen Hand und es herrscht freier Wettbewerb; es werden hier keine Verkehrsdiesteverträge abgeschlossen.

BEIHILFEN IM GÜTERVERKEHR

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

Beihilfen werden für die folgenden drei Produktionsformen gewährt:

Einzelwagenverkehr (EWV),

nationalen und internationalen unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV),

nationale und internationale Rollende Landstraße (RoLa).

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

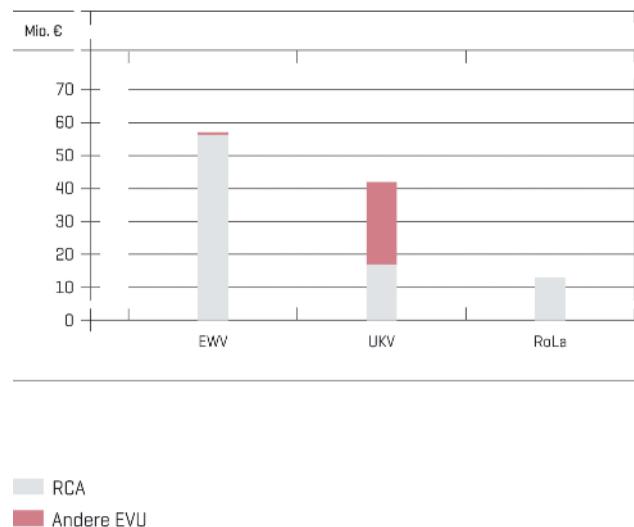


Abb. 2: Zahlungen des Bundes für Beihilfen im Güterverkehr an die Rail Cargo Austria [RCA] und weitere Marktteilnehmer, aufgeteilt nach Produktionsformen, 2018. Quelle: SCHIG; eigene Darstellung.

2018 hat der Bund rund 111 Millionen Euro an Beihilfen im Güterverkehr ausbezahlt, mit 51 Prozent mehr als die Hälfte davon für den Einzelwagenverkehr. Von den rund 41 Millionen Euro für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr gingen rund 40 Prozent an die Rail Cargo Austria und 60 Prozent an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Der mit rund 13 Millionen Euro kleinste Anteil des Fördertopfes kam der Rollenden Landstraße zugute, wobei dieser ausschließlich von der Rail Cargo Austria genutzt wurde.

Entwicklungen im europäischen Markt

Im April 2019 erschien der siebte Marktbericht der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), der sich mit den Entwicklungen im Schienenverkehr 2017 befasst. Insgesamt 29 Länder stellten dafür statistische Auswertungen zur Verfügung.¹ Der Schwerpunkt des aktuellen Berichts liegt auf der Darlegung der Gestaltung des Ausschreibungswettbewerbs für gemeinwirtschaftliche Personenverkehre (Public Service Obligations/PSO) in den Mitgliedsländern. Des Weiteren wurde untersucht, mit welchen Strategien sich die Incumbents der jeweiligen Länder Zutritt zu den Personenverkehrsmärkten im Ausland verschaffen, um im Inland verlorene Marktanteile wieder zurückzugewinnen. In Österreich betrifft das beispielsweise das private Eisenbahnverkehrsunternehmen WESTbahn, an dem das französische Eisenbahnunternehmen SNCF über die Rail Holding knapp 17 Prozent hält. Nachfolgend wird ein Überblick über die aus österreichischer Sicht interessantesten Ergebnisse aus dem IRG-Rail-Marktbericht gegeben.

DICHTE DES EISENBAHNNETZES

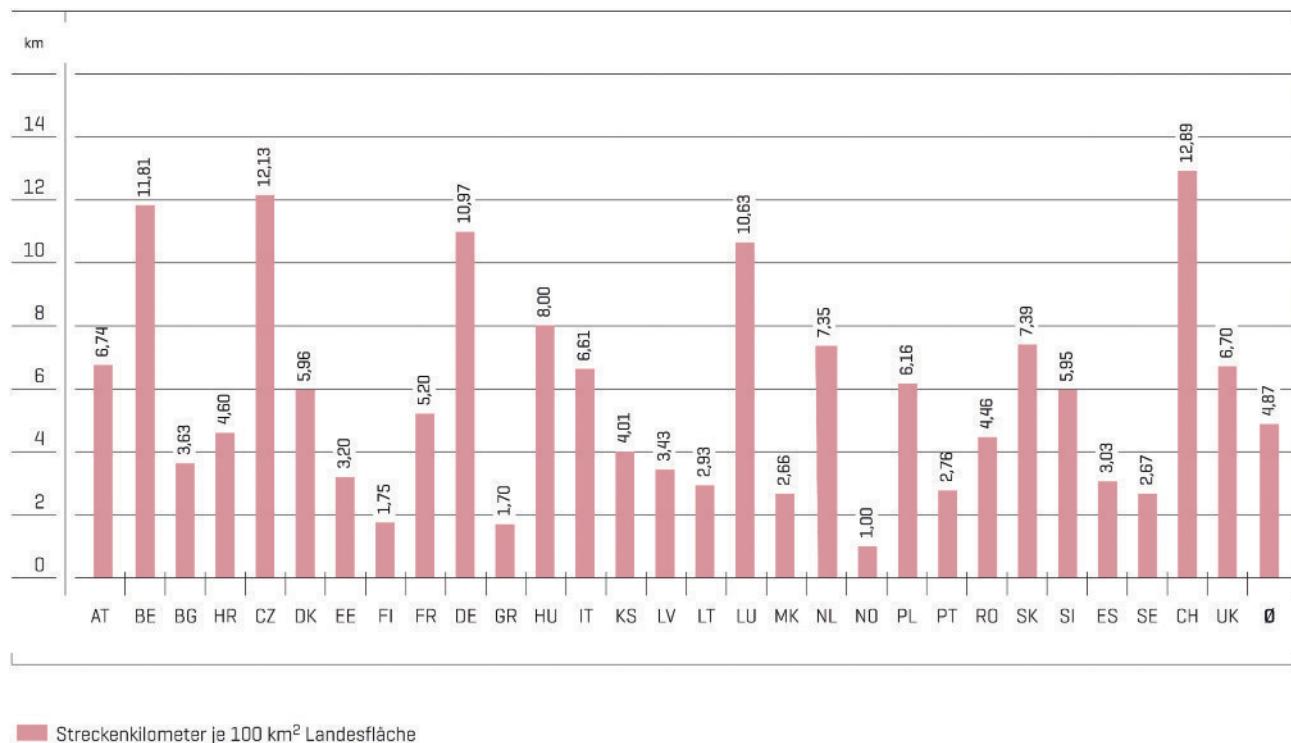


Abb. 1: Erschließung durch das Eisenbahnnetz bezogen auf die Landesfläche 2017. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

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



Abb. 2: Erschließung durch das Eisenbahnnetz bezogen auf die Einwohnerzahl 2017. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Insgesamt verzeichnete das europäische Eisenbahnnetz im Jahr 2017 geringfügige Zuwächse bei der Netzlänge. Generell liegt Österreich mit 77 Prozent an elektrifizierten Strecken im oberen europäischen Mittelfeld. Obwohl die gebirgigen Teile kaum mit Schieneninfrastruktur erschlossen sind, befindet sich Österreich sowohl bei den Streckenkilometern je Flächeneinheit als auch bei den Streckenkilometern je Einwohner über dem Durchschnitt aller betrachteten Länder. Hier zeigt sich die gute Erschließung mit einem dichten Bahnnetz, das für die Bevölkerung und den Wirtschaftsstandort von Vorteil ist.

Die Bahnkilometer bezogen auf die Einwohneranzahl sind in Tschechien und Ungarn (relativ kleine Länder mit traditionell großem Eisenbahnnetz) bzw. in Skandinavien (Norwegen, Dänemark, Schweden) und im Baltikum (Estland, Lettland, Litauen) aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte bzw. der geografischen Beschriftenheit teils deutlich höher. Deutschland und Italien (mit rund zehnfacher Fläche von Österreich) liegen klar unter dem österreichischen Wert. Auch die Schweiz (vergleichbar mit der Fläche Österreichs) weist hier einen niedrigeren Wert auf.

NETZNUTZUNG IM VERGLEICH

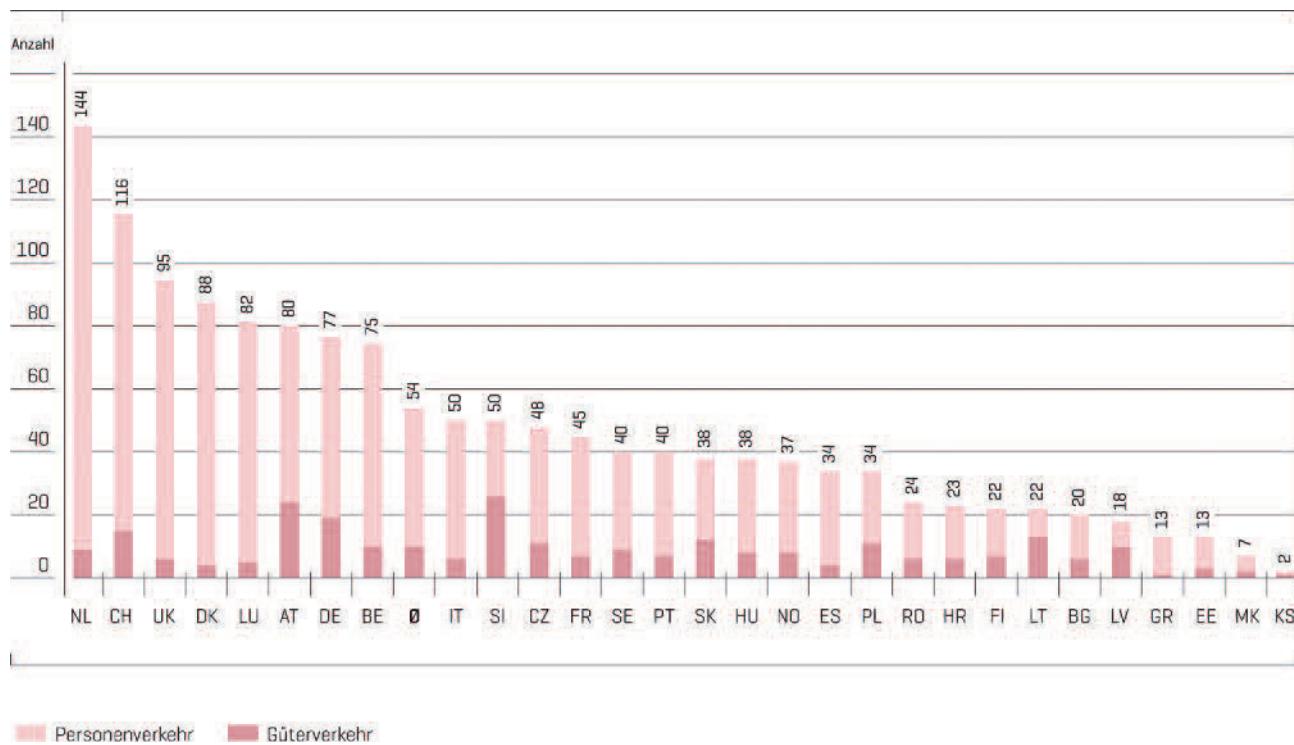


Abb. 3: Anzahl der Züge pro Tag und Streckenkilometer 2017. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Wie Abbildung 3 zeigt, verkehrten in Europa im Jahr 2017 durchschnittlich 54 Züge (44 Personenzüge und zehn Güterzüge) pro Tag und Streckenkilometer. Mit 144 Zügen pro Tag und Streckenkilometer stehen die Niederlande weiterhin an der Spitze dieser Statistik. Österreich als kleines, sehr bahnaffines Land liegt mit 80 Zügen (ein Zug mehr als im Jahr 2016) auch hier über dem Durchschnittswert der untersuchten Länder.

Wie in beinahe allen anderen Ländern waren in Österreich wesentlich mehr Güterverkehrsunternehmen als Personenverkehrsunternehmen im Bahnbereich aktiv. Die zwischen 2013 und 2017 um durchschnittlich ein Prozent pro Jahr gewachsene Gesamtanzahl europäischer Zugkilometer wurde allerdings zu über 80 Prozent vom Personenverkehr und nur zu rund 20 Prozent vom Güterverkehr erbracht. 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 gemeinsam mit der Slowakei hinter Litauen und Lettland sowie Slowenien und Polen den fünften 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 liegt 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.

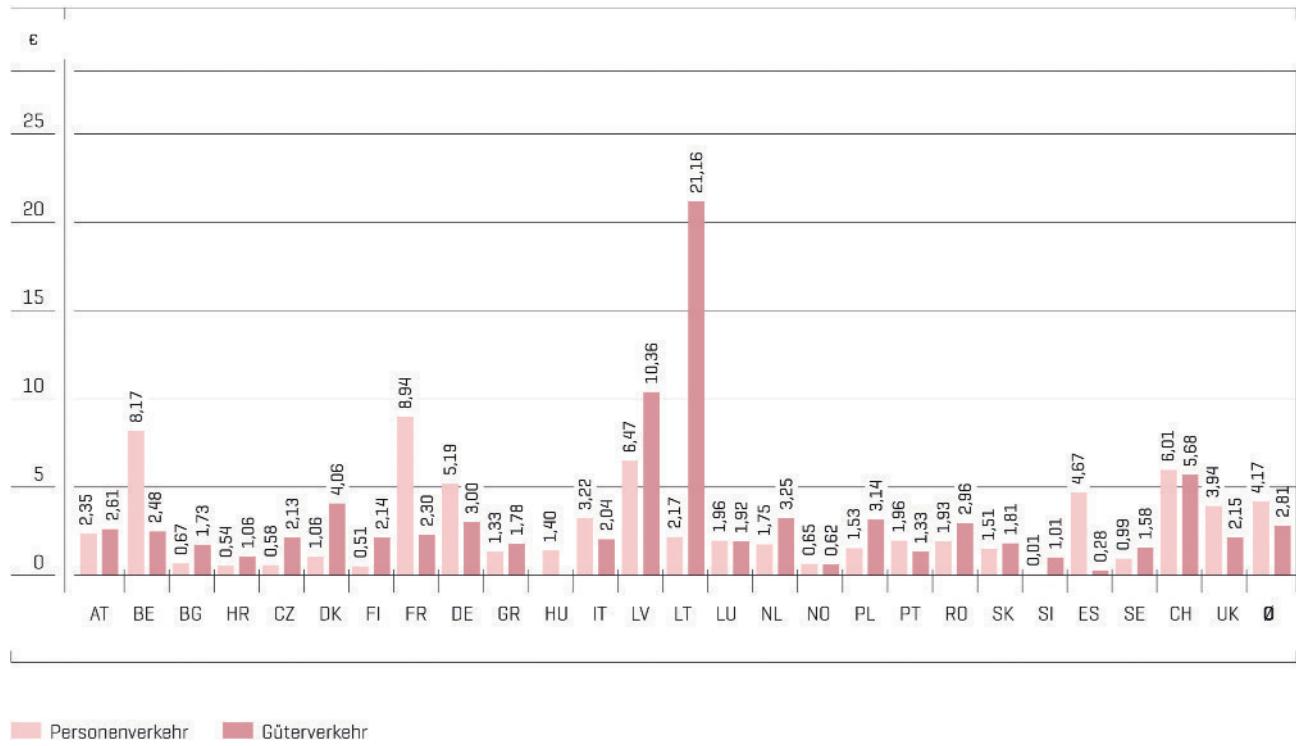
WEGEENTGELTE³ IN ÖSTERREICH UNTER DEM EUROPÄISCHEN DURCHSCHNITT

Abb. 4: Wegeentgelte je Zugkilometer im Personen- und im Güterverkehr 2017. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

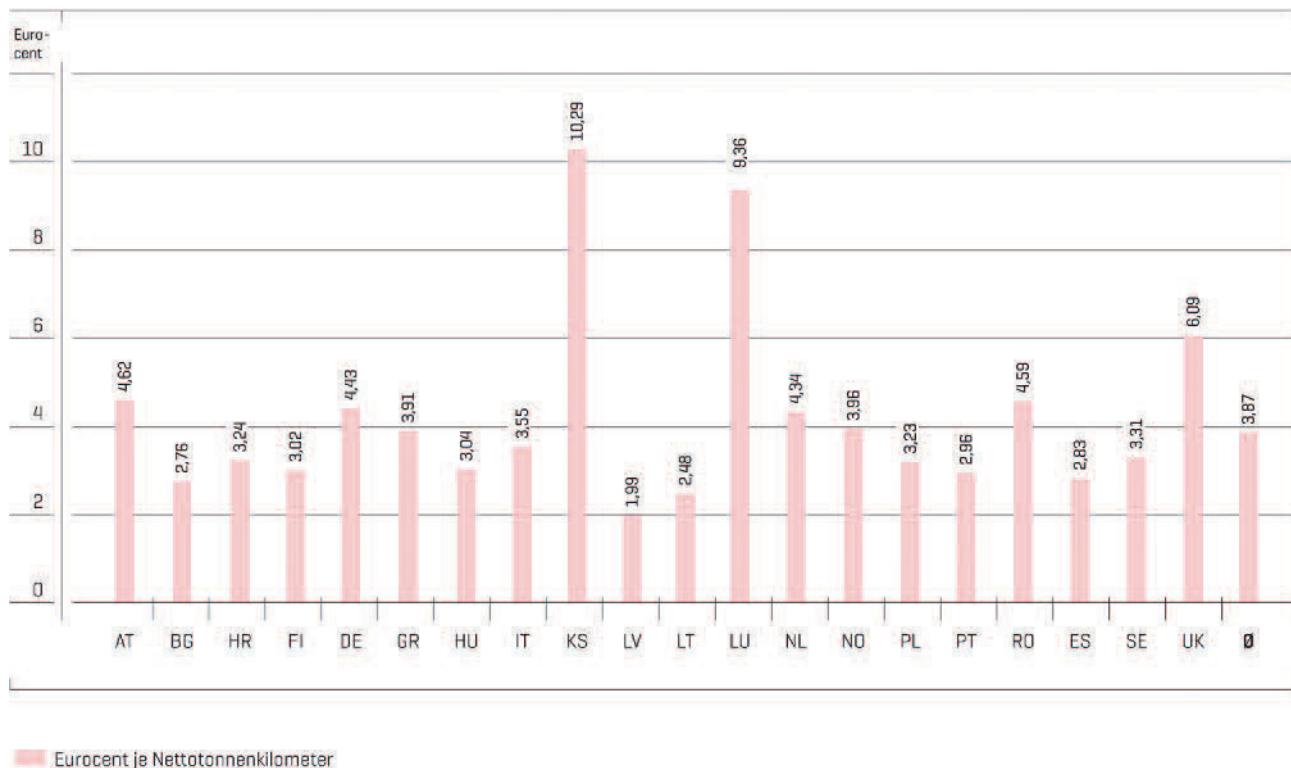
Der Vergleich der evaluierten Länder zeigt die durchschnittlichen Erlöse der Infrastrukturbetreiber aus den Einnahmen für eine Zugfahrt von A nach B je Zugkilometer. Dabei kommt es sowohl zwischen als auch in den einzelnen Ländern durchaus zu Spreizungen, da verschiedene Strecken- und Zugkategorien unterschiedlich 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 (Slowenien) und 8,94 Euro (Frankreich) je Zugkilometer. In Frankreich ist das hohe Benützungsentgelt 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 (2,35 Euro je Zugkilometer). Die geringen Werte beispielsweise in Bulgarien oder Slowenien sind mitunter auf das vorherrschende geringere Preisniveau bzw. die Tatsache, dass gemeinwirtschaftliche Züge lediglich ein symbolisches Entgelt von 0,01 Euro zu entrichten haben, zurückzuführen; anders als in Finnland, Norwegen und Schweden – hier werden die Wegeentgelte aus verkehrspolitischen Gründen niedrig gehalten.

Im Güterverkehr reicht die Bandbreite von 0,28 Euro (Spanien) bis 21,16 Euro (Litauen) je Zugkilometer. In Spanien sollen die niedrigen Gebühren dem schlecht funktionierenden Schienengüterverkehr zugutekommen und diesen fördern. Die hohen Gebühren in Litauen sind darauf zurückzuführen, dass der Güterverkehr mit einem Anteil von 60 Prozent aller Zugkilometer und einem im Baltikum großteils höheren Gewicht der Güterzüge wesentlich zur Abnutzung des Schienennetzes beiträgt. Österreich weist mit einem Wert von 2,61 Euro je Zugkilometer im Güterverkehr ein relativ niedriges Durchschnittsentgelt aus.

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

ERLÖSE IM GÜTERVERKEHR



■ Eurocent je Nettotonnenkilometer

Abb. 5: Erlöse je Tonnenkilometer in Eurocent 2017. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Generell verzeichnete der europäische Güterverkehr von 2016 auf 2017 einen Aufwärtstrend bei den Nettotonnenkilometern, wobei Österreich mit drei Prozent Wachstum hier etwas unter dem europäischen Schnitt von vier Prozent liegt. Auch bei der Aufteilung der geleisteten Nettotonnenkilometer weicht Österreich vom Durchschnitt ab: Während 2017 hierzulande anteilig 73 Prozent vom heimischen Incumbent, 17 Prozent von ausländischen Incumbents und zehn Prozent von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht wurden, waren dies europaweit 57 (heimischer Incumbent), 30 (ausländische Incumbents) und 13 Prozent (private Eisenbahnverkehrsunternehmen). Interessanterweise wurde in vier Ländern der ganze Güterverkehr vom jeweiligen Incumbent abgewickelt, während beispielsweise in Dänemark der gesamte Güterverkehr ausschließlich von Privatbahnen erbracht wurde.

Für den Güterverkehr wurden die Erlöse je Nettotonnenkilometer gegenübergestellt: Im europäischen Vergleich liegt Österreich hier wie im Jahr 2016 über dem Durchschnitt. Höher als in Österreich sind die Erlöse lediglich im Kosovo, in Luxemburg und im Vereinigten Königreich. Das zeigt, dass die in Österreich tätigen Güterverkehrsunternehmen auf eine vergleichsweise durchaus erfreuliche Erlössituation blicken können.

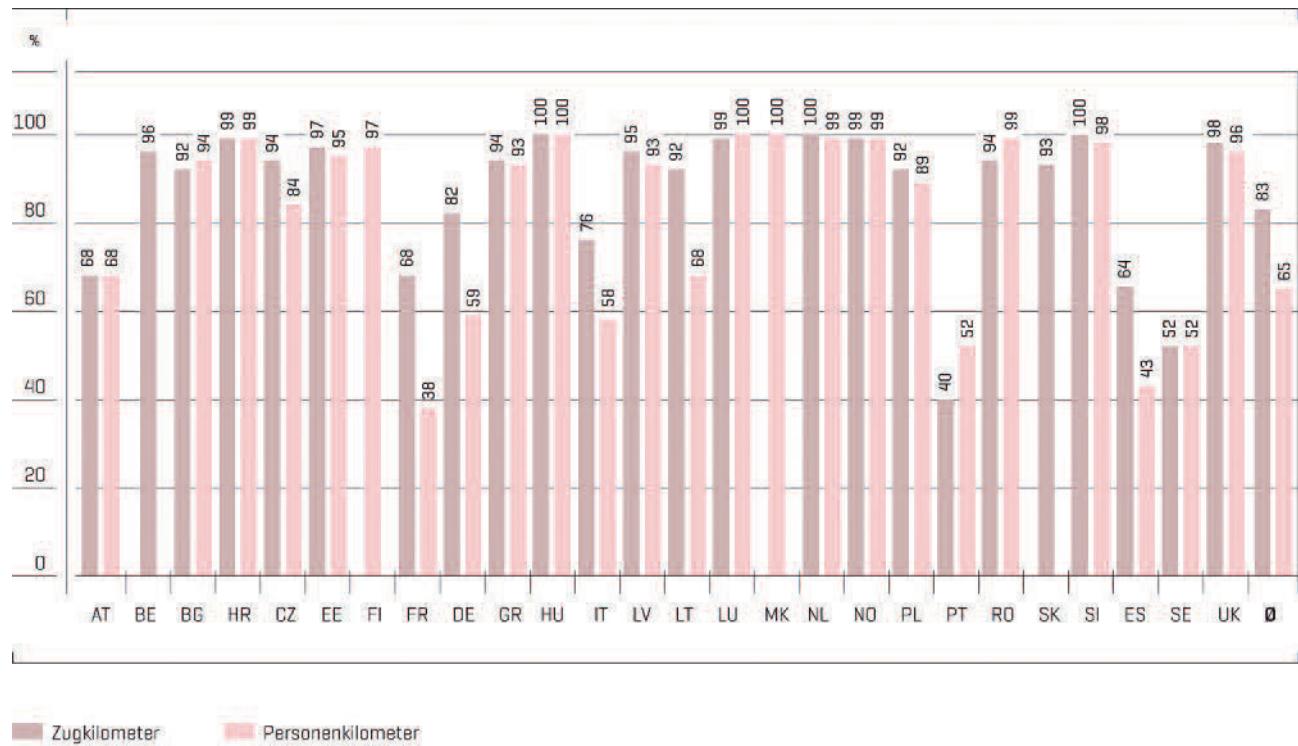
PERSONENVERKEHR UND GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN⁴

Abb. 6: Gemeinwirtschaftliche Anteile an Angebot [in Zugkilometern] und Nachfrage [in Personenkilometern] im Personenverkehr 2017.

Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Auch bei den Personenverkehrsmärkten zeigen sich europaweit Unterschiede zwischen den Ländern. Zu Vergleichszwecken wurde für 2017 die Struktur von Angebot (gemessen in Zugkilometern) und Nachfrage (ausgedrückt in Personenkilometern) gegenübergestellt:

Während im europäischen Durchschnitt angebotsseitig nur 17 Prozent aller Zugkilometer eigenwirtschaftlich erbracht wurden, waren es in Österreich 32 Prozent. Das stellt einen vergleichsweise hohen Wert dar, der lediglich in Portugal, Schweden und Spanien übertrffen wurde. Generell fällt der Fernverkehr in vielen Ländern in den eigenwirtschaftlichen Bereich, während der Nahverkehr üblicherweise zur Gänze im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen abgewickelt wird. Allerdings gibt es Länder (wie beispielsweise Slowenien oder Litauen), die aufgrund ihrer geografischen Situation nicht zwischen Fern- und Nah- bzw. Regionalverkehr unterscheiden.

Interessanterweise verzeichnet Österreich nachfrageseitig denselben Anteil, das heißt rund ein Drittel aller Personenkilometer werden eigenwirtschaftlich gefahren.

⁴ Im Kapitel „Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen“ wird näher auf das europaweit ähnliche Konzept der gemeinwirtschaftlichen Leistungen eingegangen.

In vielen Ländern gibt es diesbezüglich jedoch beträchtliche Unterschiede zwischen Angebot und Nachfrage. In Frankreich werden zum Beispiel wie in Österreich 68 Prozent aller Zugkilometer im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen erbracht, hingegen entfallen nur 38 Prozent aller Personenkilometer auf den gemeinwirtschaftlichen Bereich (in Österreich sind dies mit 68 Prozent wesentlich mehr). Eine Erklärung dafür könnte sein, dass der Fernverkehr üblicherweise wesentlich höhere Kapazitäten als der Nahverkehr aufweist und durch die größeren Entferungen viele Personenkilometer gesammelt werden. Auch für Deutschland zeigt sich ein ähnliches Bild: Mehr als 80 Prozent der Zugkilometer werden hier im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen gefahren, während der Anteil bei den Personenkilometern nur knapp 60 Prozent beträgt. Allerdings fällt in Deutschland der gesamte Fernverkehr in die Kategorie eigenwirtschaftlich und ein Zug aus diesem Segment transportiert in der Regel bis zu dreimal so viele Fahrgäste wie ein Nahverkehrszug.

ÖSTERREICH BEIM BAHNFAHREN AUF PLATZ 1 INNERHALB DER EU

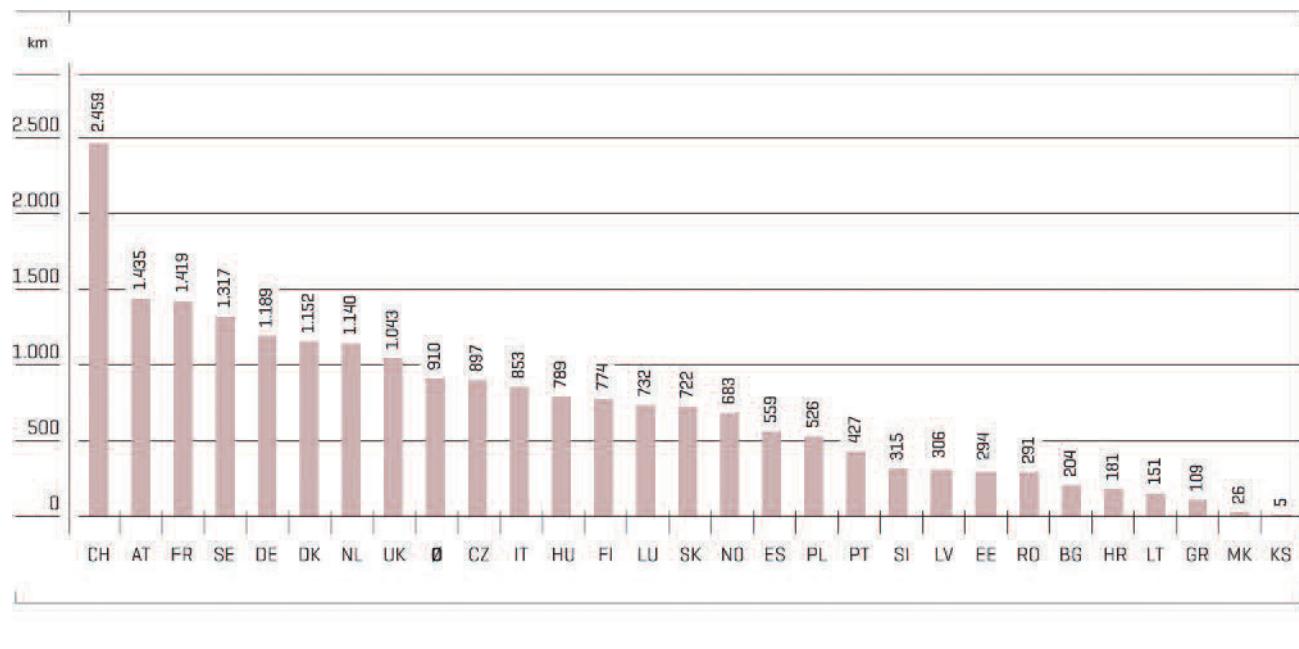


Abb. 7: Je Einwohner mit der Bahn zurückgelegte Entfernung im Jahr 2017. Quelle: Erhebung und Berechnung Schienen-Control, IRG-Rail Marktbericht.

Da im Zuge des Marktberichts zusätzlich auch die Einwohnerdaten der Länder erhoben wurden, können diese ab 2017 für die Berechnung der Bahnkilometer je Einwohner herangezogen werden. Bisher erfolgte das auf Basis der Einwohnerzahlen von Eurostat, weswegen es in Bezug auf die Zahlen vom Vorjahr zu kleinen Abweichungen kommen kann. An der Rangordnung der Länder in dieser Kategorie ändert dies allerdings insbesondere im Spitzensfeld nichts.

Im Jahr 2017 legten Bahnreisende in den ausgewerteten Ländern im Durchschnitt 910 Kilometer mit der Bahn zurück. Statistisch betrachtet fuhr jede Österreicherin bzw. jeder Österreicher im Schnitt 1.435 Kilometer mit der Bahn, womit Österreich das Bahnfahrerland Nummer eins unter den EU-Mitgliedsstaaten bleibt. Dass das Angebot der Bahn so intensiv genutzt wird, ist einerseits auf das abermals gute Zugangebot und andererseits sicherlich auch auf die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in den Ballungsräumen sowie die damit einhergehenden Gebühren zurückzuführen.

Hinter Österreich liegen Frankreich mit 1.419 Kilometern und Schweden mit 1.317 Kilometern, gefolgt von Deutschland, Dänemark, den Niederlanden und Großbritannien.

Marktzugang

- Das Schienennetz in Österreich hat eine Länge von 5.650 Kilometern und wird von mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben. • Der Personennahverkehr war mit 96,3 Prozent pünktlicher als der Personenfernverkehr mit 88,2 Prozent. • Es wird ein Überblick über die Entgelte für Abstellanlagen in Österreich gegeben und ein internationaler Vergleich vorgenommen. • Das Bundesverwaltungsgericht bestätigte die Entscheidung der Schienen-Control Kommission, mit welcher der ÖBB-Infrastruktur aufgetragen wurde, die ursprünglich veröffentlichten Tarife für die Tarifperiode 2018 beizubehalten, weil eine nachträgliche Erhöhung gesetzeswidrig ist.
- RailNetEurope und Forum Train Europe treiben als Initiatoren die Arbeit am Projekt TTR (Timetabling Process Redesign), mit dem die Trassenvergabe künftig neu gestaltet werden soll, voran. • Durch den Recast zum 1. Eisenbahnpaket (RL 2012/34/EU) sind die Serviceeinrichtungen verstärkt im Fokus der Regulierungsbehörden – die Schienen-Control erhebt nun jährlich auch die Anzahl wesentlicher Serviceeinrichtungen, um eine Marktübersicht zu erhalten.

Österreichisches Eisenbahnnetz

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

Fast unverändert präsentiert sich das österreichische Eisenbahnnetz 2018. Das Schienennetz hat eine Länge von 5.650 Kilometern und wird von mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben. Fünf Prozent des Streckennetzes werden schmalspurig geführt.

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

Österreichisches Schienennetz	Länge in km
Baulänge	5.650
Normalspur [1.435 mm]	5.346
Schmalspur [z. B. 760 od. 1.000 mm]	304
Eingleisige Strecken	3.472
Zweigleisige Strecken	2.178

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

Mit 637 Kilometern hat Niederösterreich, gefolgt von der Steiermark mit 322 Kilometern und Tirol mit 301 Kilometern, die meisten zweigleisigen Streckenabschnitte. Vorarlberg hat mit etwa 120 Kilometern das kleinste Netz aller Bundesländer.

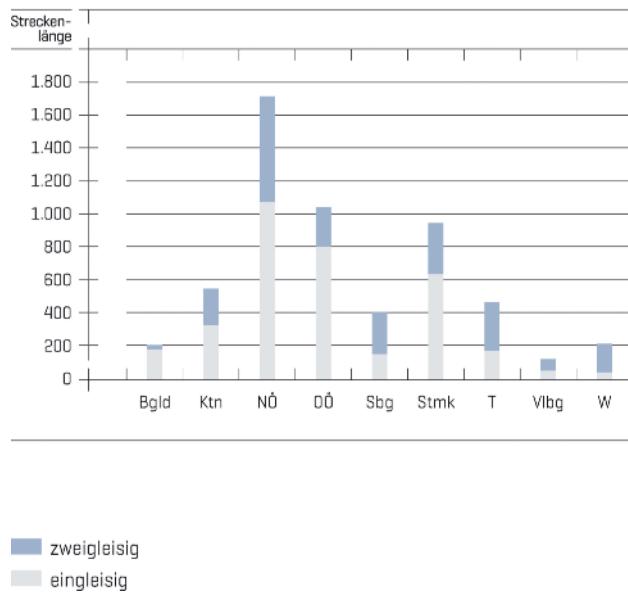


Abb. 1: Aufteilung des ein- und zweigleisigen Schienennetzes in Österreich nach Baulänge in Kilometern [ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen]. Quelle: Schienen-Control.

Im Jahr 2018 betrug der Anteil der elektrifizierten Strecken aller Infrastrukturbetreiber 70 Prozent. 2018 wurde mit Elektrifizierungsarbeiten zwischen Arnoldstein und Hermagor (Kärnten) sowie im Tiroler Außerfern zwischen Reutte und der Staatsgrenze nächst Vils begonnen. Das österreichische Netz ist vorwiegend mit 15 Kilovolt (kV) bei 16,7 Hertz (Hz) elektrifiziert. Die Strecken der Raaberbahn und der Neusiedler Seebahn werden mit 25 kV bei 50 Hz betrieben. Ergänzt werden die elektrifizierten Strecken durch unterschiedliche mit Gleichstrom betriebene Abschnitte. Nennenswert sind die dicht befahrene Wiener Lokalbahn nach Baden (750 bzw. 850

Volt Gleichstrom) und die Salzburger Lokalbahn nach Lamprechtshausen (1.000 Volt Gleichstrom).

Ein europäischer Vergleich mit den Nachbarländern ist durch die Netzlänge je Einwohner möglich. In den von Eurostat (statistisches Amt der Europäischen Union) zuletzt für 2017 veröffentlichten Daten zeigte sich bei der Netzdichte folgendes Bild: Tschechien lag mit 904 Metern je 1.000 Einwohner vorne, die Slowakei folgte mit 667 Metern je 1.000 Einwohner und Österreich belegte mit 644 Metern je 1.000 Einwohner den dritten Platz.

	Streckennetz		Differenz	Anzahl der Einwohner	Netzlänge in m
	in km	in km	in km	in 1.000	je 1.000 Einwohner
	2007	2017	2007 vs. 2017	2017	2017
Deutschland	38.005	38.594	589	82.522	468
Italien	16.335	16.788 *	453	60.589	277
Liechtenstein	9	9	0	38	238
Österreich	6.256	5.649	- 607	8.773	644
Schweiz	5.085	5.196 **	111	8.420	617
Slowakei	3.629	3.626	- 3	5.435	667
Slowenien	1.228	1.209	- 19	2.066	585
Tschechien	9.588	9.567	- 21	10.579	904
Ungarn	7.808	7.945	137	9.798	811

* Wert für 2016 | ** Wert für 2015

Tabelle 2: Streckennetz 2007 und 2017, Bevölkerung 2017 und Netzdichte Österreichs im Vergleich zu den Nachbarländern 2017 (ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen). Quelle: Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport>, abgerufen am 6. Februar 2019.

NEUBAU UND AUSBAU

2018 war gekennzeichnet durch den weiteren Ausbau des Hochleistungsnetzes sowie durch die Erweiterung des Regionalnetzes. Neben dem Ausbau der Südbahn mit dem Semmering-Basistunnel und der Koralmbahn wird auch die Pottendorfer Linie als Zulaufstrecke zur Hochleistungsstrecke ausgebaut. In Oberösterreich wurde die Stadtregionalbahn in Gmunden fertiggestellt.

Auch der selektive Ausbau des Marchegger Astes inklusive Elektrifizierung wurde weitergeführt. Die derzeit eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke verbindet Wien mit der slowakischen Hauptstadt Bratislava (Pressburg). 2018 wurde der erste Ausbauabschnitt in Wien zwischen Wien Stadlau und Wien Aspern Nord zweigleisig niveaufrei hergestellt und elektrifiziert, womit die Schnellbahnlinie S80 bis Aspern Nord verlängert werden konnte.

Im Bereich der Privatbahnen wurde die ehemalige Anschlussbahn in Weiz durch die Steiermärkischen Landesbahnen zur City-S-Bahn zwischen Weiz Zentrum und Weiz Nord aufgewertet. Des Weiteren wurde die Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf-Eggenberg mit der Straßenbahn Gmunden verbunden und wird nun als StadtRegioTram vermarktet.

Nach dreijähriger Bauzeit wurde 2018 das wesentlich erweiterte Güterzentrum Wolfurt dem unbegleiteten Kombinierten Verkehr übergeben. Containerzüge können nun ungeteilt in das Terminal hineinfahren.

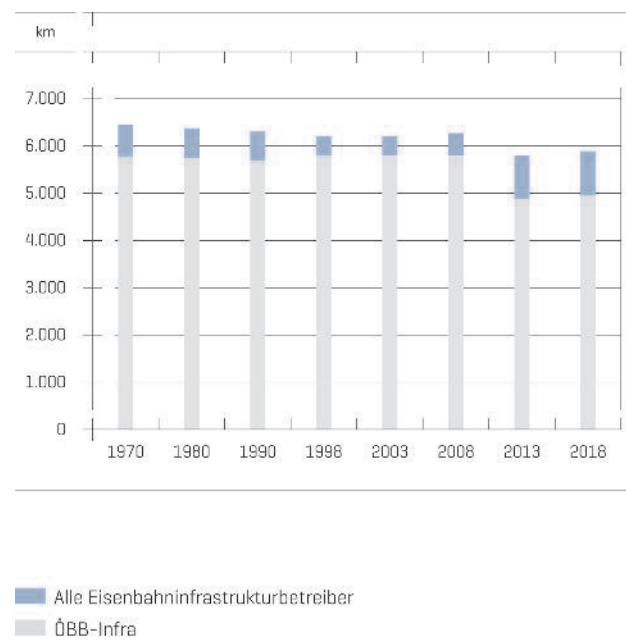


Abb. 2: Entwicklung des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur und aller Infrastrukturbetreiber [ÖBB und Privatbahnen] in Österreich [ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen].

Quelle: BMVIT – Verkehr in Zahlen für die Werte bis 2008; Schienen-Control 2013–2018.

2018 waren keine Streckeneinstellungen zu verzeichnen.

MODERNISIERUNG DER VERKEHRSSTATIONEN 2018

Im österreichischen Eisenbahnnetz wurden im Jahr 2018 insgesamt 1.453 Verkehrsstationen täglich bedient. Mit 1.058 Stationen stehen die meisten Haltestellen und Bahnhöfe im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur, gefolgt von den Steiermärkischen Landesbahnen mit 71 Stationen und der Salzburger Lokalbahn mit 70 Stationen. Hinzu kommen noch Verkehrsstationen der touristischen Bahnen wie zum Achensee, auf den Schafberg, in der Wachau oder im Waldviertel.

2018 wurde der Umbau der Haltestelle Wien Hetzendorf mit barrierefreiem Zugang abgeschlossen. In Aspern Nord erfolgte die Verknüpfung mit der U-Bahn-Linie U2. Die in Betrieb genommene neue Station ersetzt die benachbarte Station Hausfeldstraße. Darüber hinaus wurden Umbau- und Sanierungsarbeiten an Stationen durchgeführt, beispielsweise in Parndorf Ort, Scheifling, Seefeld in Tirol und Tassenbach.

Außerdem wurden österreichweit zahlreiche Eisenbahnstationen mit Blindenleitsystemen, Liften und Unterführungen ausgestattet sowie Neuerungen in den Wartebereichen für die Fahrgäste vorgenommen. Als Beispiel kann 2018 die Station Pörtschach 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 Kittsee wurde durch die Führung von zwei internationalen Fernverkehrszügen 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. Die ÖBB-Infrastruktur betreibt ebenso die gesamte Strecke in Liechtenstein (8,9 Kilometer). In Tabelle 3 ist der jeweils zum Grenzbahnhof korrespondierende Bahnhof in Klammer dargestellt.

Strecke	ein-/mehrgleisig	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–]Bratislava Petržalka	eingleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
Ungarn			
[Nickelsdorf–]Hegyeshalom	zweigleisig	25 kV~	PFV, PNV und GV
[Loipersbach–Schattendorf–]Sopron	eingleisig		PNV
[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			
Spielfeld-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-Control.

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. Über vier Grenzübergänge (Bleiburg, Loipersdorf-Schattendorf, Vils, Sillian) wird

planmäßig kein Güterverkehr abgewickelt. Über den Grenzübergang Kittsee wurde 2018 wieder ein grenzüberschreitender Personenfernverkehr aufgenommen. Der Grenzübergang in die Slowakei in Marchegg wird derzeit ausgebaut und elektrifiziert.

PRIVATBAHNEN

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

Unternehmen	Typ	„Verknüpfung“ in	Zuweisungsstelle	Länge in km
AB	Schmalspur-Zahnrad	Jenbach	nicht vernetzt	7
CCG	integriert, Betrieb STB	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.	LILO	59
	Stern & Hafferl			
LVE	Infrastruktur, Betrieb	Stadl-Paura	LVE	16
	Stern & Hafferl			
MBS	integriert	Bludenz	ÖBB-Infrastruktur	13
MStE	Schmalspur, Betrieb STB	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*	48
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 einzigen Zugangsberechtigten genutzt werden, ausgenommen [§ 54a Abs 2 EisG].

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

Die meisten nicht vernetzten Bahnen haben einen Gemeinschaftsbahnhof mit der ÖBB-Infrastruktur, der das Umsteigen für die Reisenden erleichtert. 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

Bereits 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 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 und ist gekennzeichnet durch das Einhalten festgelegter Zeiten. Täglich pendelnde Personen möchten ebenso pünktlich am Ziel sein wie etwa Touristinnen und Touristen, die möglicherweise einen Anschluss im 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 zusätzliche Kosten durch Entschädigungszahlungen an die Fahrgäste und betriebliche Mehraufwendungen, wie beispielsweise erhöhte Stromkosten aufgrund höherer Geschwindigkeiten, wenn Züge die Verspätungen wieder aufholen müssen.

Im gesamten schienengebundenen Personenverkehr war die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2018 mit 95,8 Prozent fast so hoch wie im Vorjahr (2017: 95,9 Prozent).

PÜNKTLICHKEITSSTATISTIK 2018

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

Pünktlichkeit wird als Schwellenwert definiert, der im Fall der ÖBB-Infrastruktur für den Personenverkehr fünf Minuten und 29 Sekunden nicht übersteigen darf. Da die meisten Züge im Nahverkehr unterwegs sind, korrelieren diese Werte sehr stark mit jenen aller Züge Österreichs.

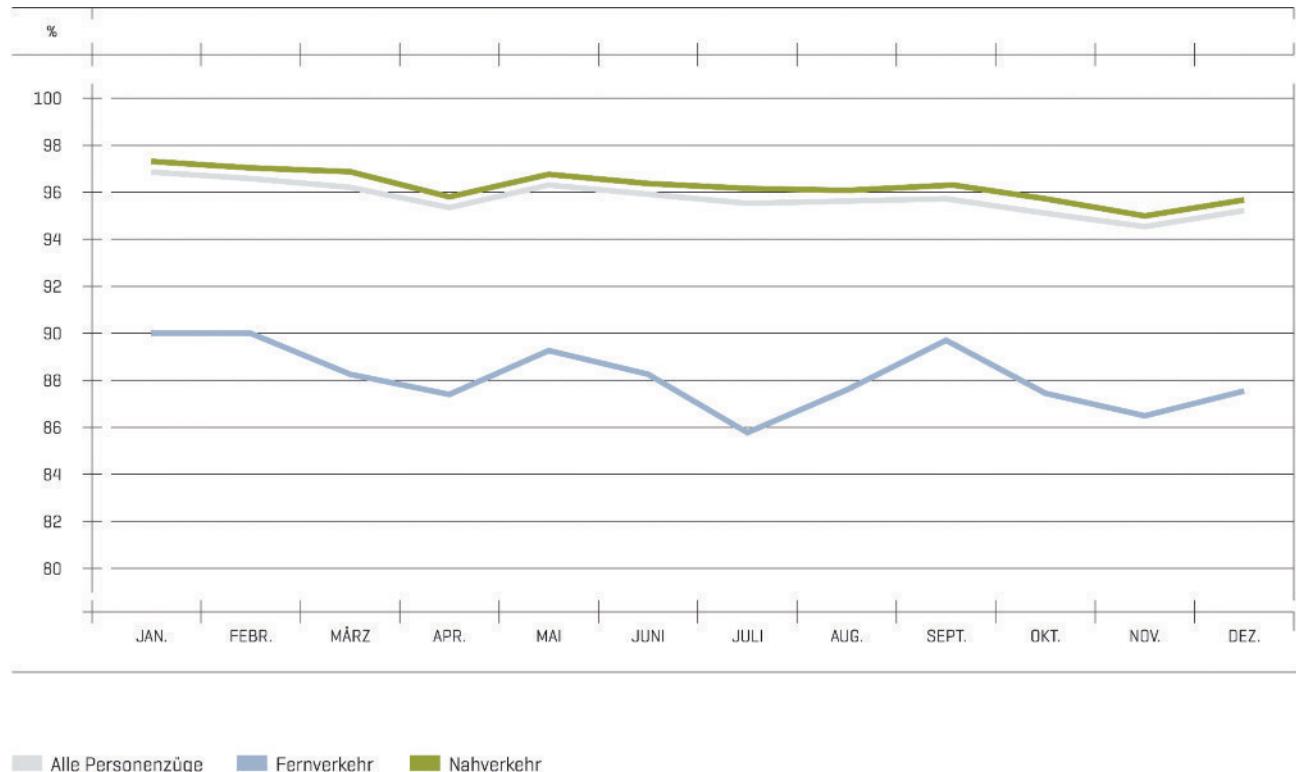


Abb 1: Vergleich der Pünktlichkeit der Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und aller Personenzüge 2018 im ÖBB-Netz. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

PERSONENNAHVERKEHR PÜNKTLICHER

ALS PERSONENFERNVERKEHR

Die Statistik wird durch die 3.780 Nahverkehrszüge wesentlich mehr beeinflusst als durch die 248 Fernverkehrszüge, die durchschnittlich täglich unterwegs sind. Der Nahverkehr konnte 2018 eine Pünktlichkeit von 96,3 Prozent erreichen (2017: 96,4 Prozent). Die Monate mit den meisten pünktlichen Personennahverkehrszügen waren die Wintermonate 2018 mit mehr als 96,8 Prozent, gefolgt vom Mai 2018 mit 96,6 Prozent. In allen Auswertungen werden Zugausfälle ebenso wie Züge, die im Schienenersatzverkehr geführt werden, nicht berücksichtigt.

Im Personenfernverkehr ist durch die internationale Vernetzung die Pünktlichkeit geringer als im Nahverkehr. 2018 waren u. a. verspätete Grenzübergaben von Deutschland, Tschechien und Italien sowie Baumaßnahmen dafür ursächlich. Im Vorjahr lag die Pünktlichkeit mit 88,2 Prozent höher als 2017 mit 86,6 Prozent. Maßgeblich für die guten Werte waren die Wintermonate Jänner und Februar 2018 mit je 90 Prozent und September mit 89,8 Prozent.

Streckenweise in Bezug auf ÖBB-Züge betrachtet, verzeichnete die täglich von 21 ÖBB-Fernverkehrszügen befahrene Tauernstrecke 2018 mit 89,7 Prozent sehr gute Pünktlichkeitswerte. Auf der Weststrecke waren im Vorjahr im Schnitt 126 ÖBB-Züge mit einer Pünktlichkeit von 86,3 Prozent unterwegs. Im nationalen und internationalen Nachtzugverkehr waren im Durchschnitt innerhalb Österreichs 25 ÖBB-Züge täglich unterwegs, die im ÖBB-Netz eine Pünktlichkeit von 80 Prozent erreichten.

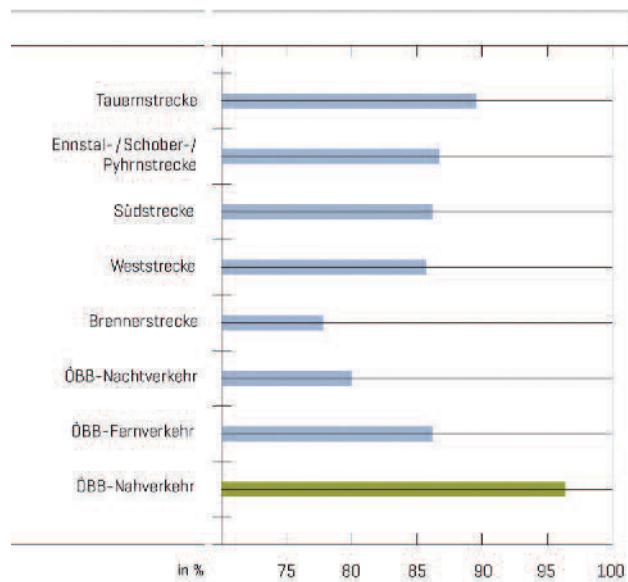


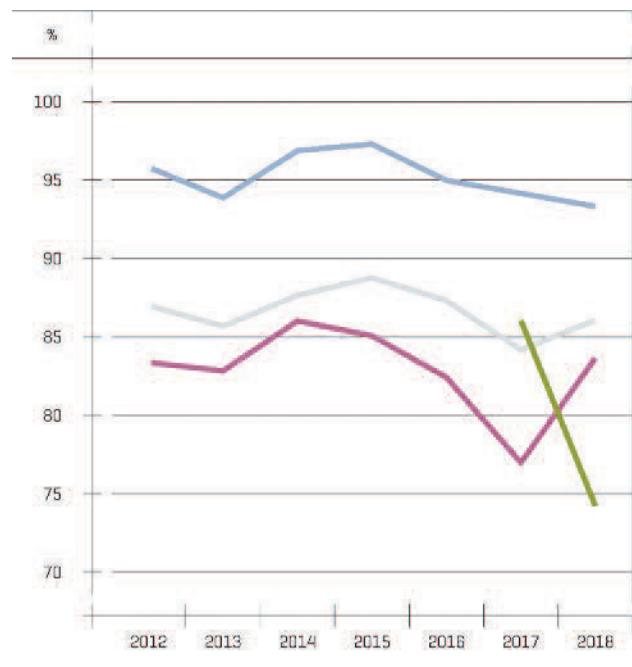
Abb. 2: Pünktlichkeit im ÖBB-Fernverkehr [nach Strecken, Nachtverkehr und gesamt] und ÖBB-Nahverkehr [gesamt] 2018 [Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden].

Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

KONKURRENZ BEFLÜGELT PUNKTLICHKEIT

Interessant ist der Pünktlichkeitsvergleich bei Strecken mit mehreren Mitbewerbern. Auf der Weststrecke gibt es seit Ende 2011 neben der ÖBB-Personenverkehr auch die WESTbahn, die Fernverkehrszüge anbietet. Diese Züge verkehren seit Dezember 2017 nicht nur vom Bahnhof Wien West, sondern auch vom Bahnhof Wien Praterstern zum Hauptbahnhof Salzburg. Das Angebot der WESTbahn ist im Gegensatz zu jenem der ÖBB-Personenverkehr fahrplantechnisch nur in manchen Taktknoten der Weststrecke mit dem Regionalverkehr abgestimmt, wobei die Anschlüsse im Verspätungsfall gegenseitig nicht abgewartet werden.

Seit Mitte Dezember 2017 fährt die tschechische Firma RegioJet in Österreich in Kooperation mit der Graz-Köflacher Bahn von Prag nach Wien und erreichte 2018 durch verspätete Grenzübergaben lediglich eine Pünktlichkeit von 74,1 Prozent.



- ÖBB-Personenfernverkehr Weststrecke
- ÖBB RJ schnell Weststrecke*
- WESTbahn Weststrecke
- RegioJet

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

Abb. 3: Pünktlichkeit auf der Weststrecke 2012 bis 2018
[Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden].
Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

PUNKTLICHKEIT IN ÖSTERREICH HÖHER ALS IN DEUTSCHLAND

Auch 2018 ist, wie in den Jahren zuvor, der Nah- und Fernverkehr in Österreich pünktlicher als in Deutschland.

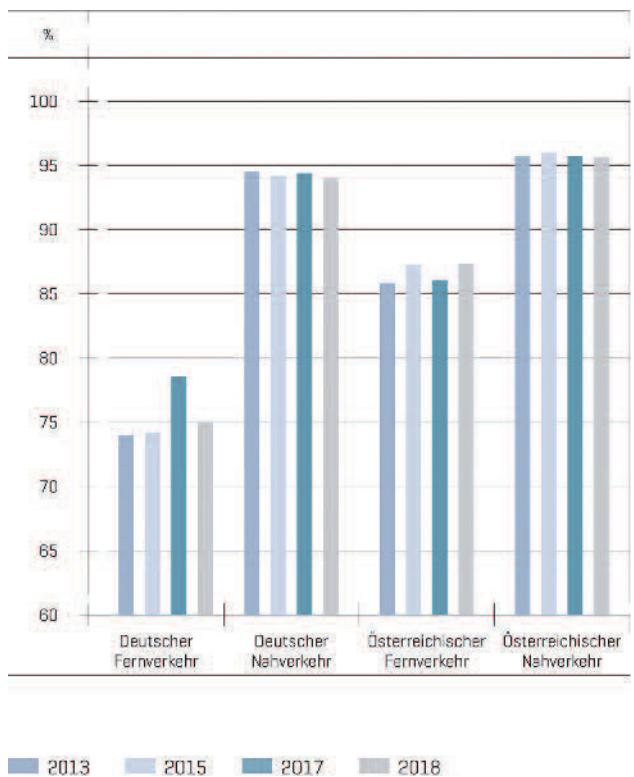


Abb. 4: Pünktlichkeit des gesamten Personenfern- und -nahverkehrs im Netz der ÖBB-Infrastruktur bzw. der DB für ausgewählte Jahre 2013 – 2018 [Messung der österreichischen Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden und der deutschen Verspätungen ab fünf Minuten und 59 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, DB Netz.

PÜNKTLICHKEIT IM GÜTERVERKEHR

Im Güterverkehr gibt es wesentlich mehr Verflechtungen mit dem Ausland als im Personenverkehr. Hinzu kommt die Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern, die für den Vor- bzw. Nachlauf benötigt werden. So müssen beispielsweise Züge in Terminals und Häfen auf Frachten warten, die mit dem Schiff kommen. Im Güterverkehr lag die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2018 bei 77,1 Prozent, wobei neu als Grenzwert (ab dem es als Verspätung gilt) 30 Minuten festgelegt wurden. Die Rail Cargo Austria ist z. B. mit ihren planmäßigen Einzelwagenverkehren zwischen den Verschubknoten (Wien, Linz, Wels, Salzburg, Innsbruck, Graz, Bruck an der Mur und Villach) und Ganzzugverkehren mit 79,7 Prozent pünktlicher als ihre Mitbewerber, die deutlich mehr Ad-hoc-Verkehre führen. Der pünktlichste Monat der Rail Cargo Austria war der Jänner 2018 mit 85,8 Prozent. Differenziert man nach Zugarten, so ist der Einzelwagenverkehr mit 84,6 Prozent deutlich pünktlicher als die Rollende Landstraße mit 69 Prozent und der Ganzzugverkehr mit 60,5 Prozent.

VERSPÄTUNGSURSACHEN

Im Personenverkehr verursachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2018 mit 32 Prozent fast ein Drittel der Verspätungen selbst, etwa durch starken Fahrgastwechsel in den Stationen. Eine weitere Ursache für solche Verspätungen waren Defekte bei Fahrzeugen wie Traktionsstörungen, Probleme beim Vereinen (Koppeln) von Garnituren und Türstörungen.

Seitens der Infrastruktur ergaben sich 38 Prozent der Verspätungen beim Personenverkehr im Vorjahr durch Weichenstörungen, Stromausfälle oder Stellwerksprobleme. Zu diesen Anlagenstörungen kamen noch Verspätungen aufgrund von Wartungs-, Inspektions- oder Erneuerungsarbeiten an Infrastrukturanlagen hinzu.

Unpünktlichkeit kann aber auch durch externe Einflüsse wie fremde Personen im Gleisbereich, Unwetter- oder Rettungseinsätze hervorgerufen werden – dieser Faktor lag im Personenverkehr 2018 bei 13 Prozent.

Im Dominoeffekt führen auf eingleisigen bzw. zweigleisigen Strecken Verspätungen zu weiteren Verzögerungen im Betriebsablauf, weil ein Ausweichen nicht möglich ist. Diese durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen bewirkten Verspätungen betragen letztes Jahr drei Prozent. Derartige Folgestörungen können selbst durch optimale Disposition nicht verhindert werden. Nachbarbahnen verursachten schlussendlich weitere 13 Prozent der Verspätungen im Personenverkehr.

Im Personenfernverkehr entstand 2018 fast ein Drittel (29 Prozent) der Verspätungen im Ausland, wobei der Korridorverkehr zwischen Salzburg und Tirol über das Deutsche Eck maßgebenden Einfluss hatte.

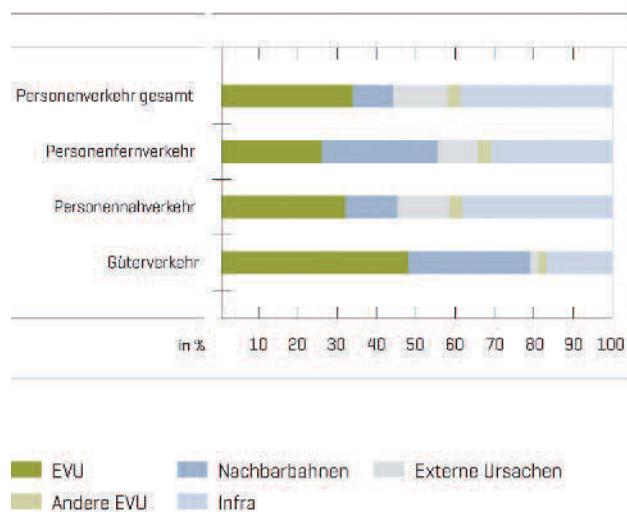


Abb. 5: Verspätungsursachen 2018 nach Verkehrsarten
[Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden].
Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Im Güterverkehr waren die Eisenbahnverkehrsunternehmen 2018 für 48 Prozent der Verspätungen selbst verantwortlich, weitere 32 Prozent entstanden durch europäische Nachbarbahnen. 17 Prozent aller letztjährigen Verspätungen im Güterverkehr verursachte der Infrastrukturbetreiber.

PERFORMANCE REGIME

Gemäß § 67 Abs 7 EisbG (Eisenbahngesetz) stellt das Performance Regime 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 450-2¹ kodiert, wodurch die jeweilige Verspätung dem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber zugeordnet bzw. als neutrale Ursache gewertet wird. Die Zuschiedung der Verspätungsursache erfolgt durch den Infrastrukturbetreiber.

Im Jahr 2018 verursachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit 909.331 Minuten oder rund 15.200 Stunden mehr Verspätungen als der Infrastrukturbetreiber mit 516.324 Minuten oder rund 8.600 Stunden. Durch das aufgrund des erweiterten Angebots im Nah- und Fernverkehr stärker belastete Eisenbahnnetz und die Baustellen zur Erhaltung des Netzes ergeben sich gegenüber dem Vorjahr 22 Prozent zusätzliche Verspätungsminuten beim Infrastrukturbetreiber.

Die Abrechnung für 2018 zeigt, dass die ÖBB-Infrastruktur den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Verspätungen eine Abgeltung in Höhe von insgesamt 302.522 Euro zahlen musste. 532.754 Euro mussten die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2018 an die ÖBB-Infrastruktur entrichten.

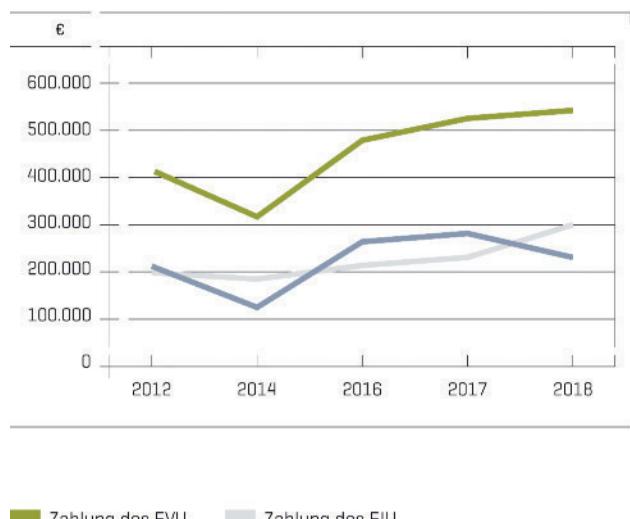


Abb. 6: Zahlungen aus dem Performance Regime für ausgewählte Jahre 2012–2018. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

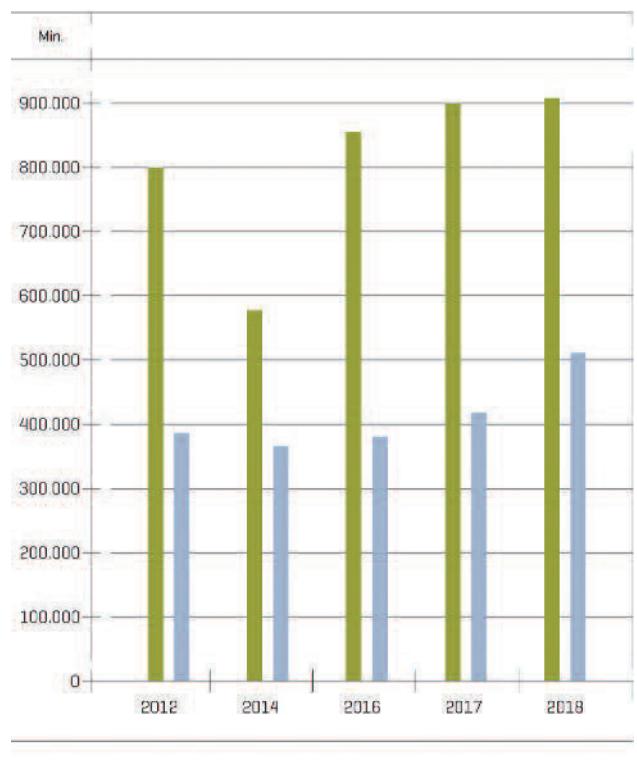


Abb. 7: Abgerechnete Verspätungsminuten aus dem Performance Regime für ausgewählte Jahre 2012–2018. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

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

Entgelte für Abstellanlagen

EINFÜHRUNG

Abstellanlagen sind für den Zugbetrieb notwendige Serviceeinrichtungen, da Züge zwischen den Zugfahrten auch abgestellt werden müssen. In den Begriffsbestimmungen der RL 2012/34/EU (Art 3 Abs 29) werden Abstellgleise als „Gleise, die speziell für das zeitweilige Parken von Schienenfahrzeugen zwischen zwei Zuweisungen bestimmt sind“ definiert. Diese können sowohl von den Infrastrukturbetreibern als auch von Betreibern von Serviceeinrichtungen zur Verfügung gestellt werden. In Österreich ist die ÖBB-Infrastruktur als nationaler Infrastrukturmanager zwar größter Anbieter, allerdings stellen auch kleinere Infrastrukturbetreiber und einige Betreiber von Serviceeinrichtungen derartige Abstellleistungen zur Verfügung.

ENTGELTE FÜR ABSTELLANLAGEN IN ÖSTERREICH

Dem Produktkatalog für Anlagen 2019 der ÖBB-Infrastruktur ist folgendes Entgeltmodell für Abstellanlagen zu entnehmen: Während das kurzfristige Abstellen von Fahrzeugen für bis zu sechs bzw. bei nicht regelmäßigem Abstellen für bis zu 24 Stunden kostenlos ist, werden darüber hinausgehend Entgelte je abgestelltem Meter Zug verrechnet (siehe Tabelle 1).

Der Preis ist über die Zeit leicht degressiv, sodass der günstigste Preis bei einer langfristigen Anmietung der Abstellkapazität von zumindest zehn Monaten erzielt werden kann. Als „regelmäßig“ wird in dem Zusammenhang eine Abstellung von zumindest 14 Tagen je Kalendermonat bezeichnet.

Bezeichnung	Nutzungsdauer	Einheit	Entgelt je m in €
Unentgeltliche Nutzung von Abstellkapazität	≤ 6 Std., regelmäßig	—	unentgeltlich
	≤ 24 Std., nicht regelmäßig	—	unentgeltlich
Kurzfristige Nutzung von Abstellkapazität / <i>ad hoc</i>	> 24 Std.	Tag	0,313
Langfristige Nutzung von Abstellkapazität	> 6 Std. bis ≤ 24 Std., regelmäßig	Tag	0,270
	≥ 1 Monat	Monat	5,450
	≥ 1 Monat, bei Bestellung ≥ 10 Monate	Monat	4,540

Tabelle 1: Darstellung des Entgeltsystems der ÖBB-Infrastruktur für Abstellanlagen. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Produktkatalog für Anlagen 2019.

Bei den kleineren Infrastrukturbetreibern sehen die Entgelte für die Abstellung sehr unterschiedlich aus: Während die Raaberbahn und die Neusiedler Seebahn jeweils 40 Euro Gleismiete je benutztem Meter Gleis pro Jahr verlangen (ausgenommen sind Wagen zur Be- bzw. Entladung, das Abstellen aufgrund von Betriebsstörungen oder umlaufbedingtes Abstellen im Reiseverkehr), unterscheidet etwa die Graz-Köflacher Bahn (GKB) gemäß Produktkatalog 2017 zwischen Abstellung je Fahrzeug und Tag (2,78 Euro) und angemietetem Gleismeter pro Kalendermonat (3,10 Euro). Die Salzburger Lokalbahn (SLB) verlangt pro Meter angemietetem Gleis und Tag 0,74 Euro. Für das Abstellen im Terminal Graz-Werndorf wird zwischen dem Abstellen von Triebfahrzeugen und Wagen unterschieden: Bei Triebfahrzeugen ist der Eingangstag kostenlos, anschließend werden 20,71 Euro pro Tag verrechnet. Bei Wagen ist sogar die erste Woche kostenlos, danach wird ein zeitlich gestaffelter Preis pro Wagen verrechnet, der mit zunehmendem Zeitverlauf leicht abnimmt.

INTERNATIONALER VERGLEICH

Eine Arbeitsgruppe der Vereinigung der unabhängigen Regulatoren (IRG-Rail) hat sich im Jahr 2018 dem Thema der Entgelte für Serviceeinrichtungen gewidmet und zu diesem Zweck ein Arbeitspapier über Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den unterschiedlichen Ländern erstellt. In den meisten Ländern bietet primär der staatliche Infrastrukturbetreiber Abstellleistungen an. Eine Ausnahme bildet Großbritannien, wo die Bereitstellung von Abstellgleisen fast ausschließlich von Servicebetreibern durchgeführt wird. Die Preise für die Benutzung sind hier Teil der Vertragsfreiheit zwischen Betreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Regulator prüft lediglich eine etwaige Diskriminierung, wobei bis dato keine Beschwerden vorlagen.

An diesem Papier haben insgesamt 25 Mitglieder von IRG-Rail mitgewirkt. In 20 Ländern ist die Verwendung von Abstellanlagen kostenpflichtig, in fünf Mitgliedsstaaten wurden hingegen im Jahr 2018 keine Entgelte verrechnet. Sowohl der Mangel an verfügbarer Abstellkapazität als auch Beschwerden von Eisenbahnverkehrsunternehmen und das Abstellen nicht mehr benötigter Schienenfahrzeuge war in vielen Ländern ausschlaggebend, Entgelte für die Benutzung von Abstellanlagen einzuführen oder ein bestehendes System zu überarbeiten.

Bei genauerer Betrachtung der Entgeltsysteme wird rasch deutlich, dass ein Vergleich innerhalb der Mitgliedsländer nur schwer möglich ist. Die Ursache liegt in der unterschiedlichen Ausgestaltung der Entgeltsysteme, beispielsweise erfolgt die Abrechnung anhand verschiedener Parameter. So wird in manchen Ländern nach der Länge des abgestellten Zuges und in anderen Ländern nach der Länge des angemieteten Ladegleises verrechnet. Eine dritte Gruppe von Ländern berücksichtigt die Länge hingegen nicht. Beim Großteil der Länder wird das Entgelt nach der abgestellten Zeit in Stunden, Tagen oder Wochen eingehoben. In manchen Ländern kommt eine zeitunabhängige Pauschale zum Einsatz. Die Ursache für diese Heterogenität der Systeme kann sowohl in den unterschiedlichen Marktgegebenheiten der einzelnen Länder als auch in den unterschiedlichen Steuerungsmaßnahmen der Infrastrukturbetreiber zur Optimierung der Kapazität vermutet werden.

Die Heterogenität zeigt sich schon allein anhand der diversen Zeiträume für eine unentgeltliche Abstellung. Abbildung 1 stellt die unterschiedlichen Zeiträume für die kostenlose Abstellung in ausgewählten Ländern dar. In elf der untersuchten Länder wird für die Abstellung über einen bestimmten Zeitraum nichts verrechnet.

Ist beispielsweise in Italien oder Portugal nur die erste Stunde für die Abstellung eines Zuges unentgeltlich, so betrifft das in Bulgarien etwa die ersten 48 Stunden.

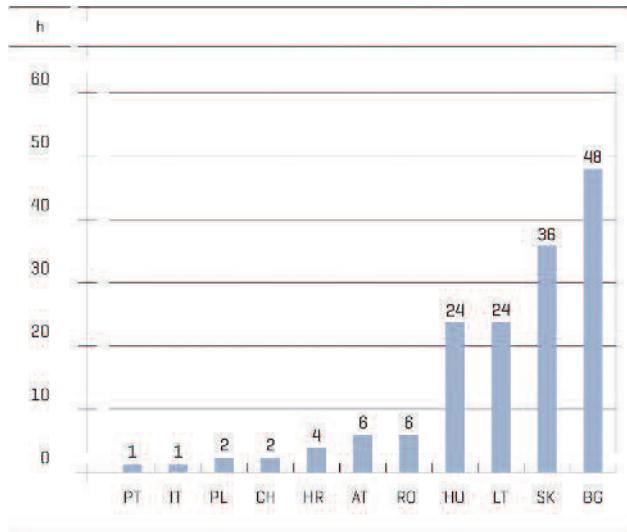


Abb. 1: Gegenüberstellung der Zeiträume für das unentgeltliche Abstellen in den ausgewählten Ländern. Quelle: Erhebung IRG-Rail, 2018.

Da die Entgeltsätze nicht direkt vergleichbar sind, wurde versucht, anhand eines Beispielzuges einen Vergleich der Entgelte durchzuführen. Hierfür wurde ein Zug mit 20 Wagen und 25 Metern Länge herangezogen bzw. für Länder, die nach der Länge des Abstellgleises verrechnen, eine Gleislänge von 700 Metern. Als Dauer für die Abstellung wurde eine Woche gewählt.

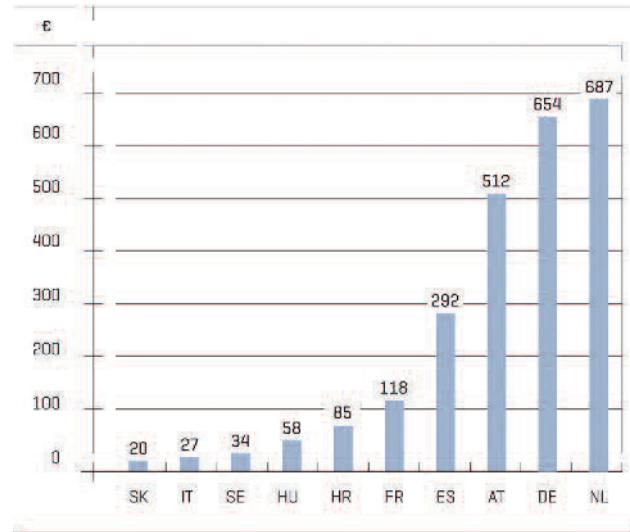


Abb. 2: Gegenüberstellung der Entgelte für das Abstellen eines Beispielzuges für den Zeitraum von einer Woche. Quelle: IRG-Rail, Paper on charges for storage sidings, 2018.

Das Niveau der Entgelte ist zwischen den untersuchten Ländern sehr unterschiedlich. In Spanien und den Niederlanden wurde das Entgeltsystem erst kürzlich weiterentwickelt, während beispielsweise in Italien eine Überarbeitung in den nächsten Jahren noch bevorsteht. Wenn ein neues Entgeltsystem eingeführt wird, kann erwartet werden, dass dieses den Marktgegebenheiten des jeweiligen Landes entspricht und vor allem Steuerungselemente enthält, mit denen eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazität erreicht werden kann. Somit sollten die Entgelte auch den dafür verursachten Kosten entsprechen. Dies würde zu einer Annäherung der in Abbildung 2 dargestellten Entgelte führen.

DER LIBERALISIERTE BAHNSTROMMARKT 2018

Nach der Öffnung des österreichischen Bahnstrommarktes im Jahr 2016 und der Weiterentwicklung des Netzentgeltmodells im darauffolgenden Jahr war die Schienen-Control Kommission im Jahr 2018 mit der Prüfung der Netzentgelte desselben Jahres beschäftigt. Dabei lehnte sie sich weitgehend an die Entscheidungen der Vorjahre an, da auch die ÖBB-Infrastruktur bei der Zusammenstellung ihres Netzentgeltmodells weitgehend auf das Modell des Vorjahres abstellt. Darin wird weiterhin zwischen einem Tarif für die Umformung des Stroms von 50 Hertz (Hz) auf 16,7 Hz (Tarif „Umformung“) und einem Tarif für die Verteilung der Energie im Bahnstromnetz (Tarif „Verteilung“) unterschieden.

Die Schienen-Control Kommission prüfte die durch die ÖBB-Infrastruktur festgesetzten Netzentgelte für das Jahr 2018 bezüglich der Höhe der tatsächlich angefallenen Kosten. Hinsichtlich der angesetzten Kostenpositionen kam es lediglich zu zwei Änderungen. Eine betraf die in den Vorjahren angesetzte Position „Kosten aus Lieferauftrag“, deren Berücksichtigung die Schienen-Control Kommission gewährte. Es handelte sich dabei um vertragliche Verpflichtungen der ÖBB-Infrastruktur zur rollierenden Beschaffung, die noch vor Öffnung des Bahnstrommarktes entstanden. Da diese Verpflichtungen im Jahr 2017 ausliefen, wurde diese Position für die Tarifberechnung 2018 obsolet und somit von der ÖBB-Infrastruktur nicht mehr vorgesehen. Die zweite Änderung war rein formal und darin begründet, dass die vormals als „Risikoposition“ einfließende Kostenposition nunmehr unter der Titulierung „Erwartete Zusatzkosten“ in die Tarifberechnung Einzug hielt.

Anlagenkosten	Verluste	Systemdienstleistungen	Vorgelagerte Netzkosten	Allgemeine Kosten
Frequenzumformer	Netzverluste Überleitung	Regelleistung Frequenzumformer	Netzkosten APG	Overhead GB
Umrichter Timelcam	Netzverluste Bahnstromleitung	Regelleistung Kraftwerke	Netzkosten Timelcamvertrag	Energiemanagement
Bahnstromleitungen	Verluste Frequenzumformer	Ausfallreserve Frequenzumformer		ÖMAG Zuweisung
Zentrale Leitstelle Innsbruck		FU-Verluste durch rotierende Reserve		Kosten aus Versorgungsauftrag
Abzug aktivierte Fremdkapitalzinsen		Blindleistung		Regulierungs management
		Schwarzstartfähigkeit		Erwartete Zusatzkosten
		KW-Reserve für Revisionen Frequenzumformer		
		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, wenn 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 dem Grunde nach, teilweise der Höhe nach nicht anzuerkennen waren. Mit Bescheid vom 28. November 2018 wurde dem Infrastrukturbetreiber daher auferlegt, die Tarife wie folgt zu senken:



Abb. 2: Tarifkorrektur 2018. Quelle: Schienen-Control Kommission.

BAHNSTROMTARIFE 2019

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 (Eisenbahngesetz) veröffentlicht. Es handelt sich dabei um eine gesetzliche Frist, welche die ÖBB-Infrastruktur aus Gründen der Transparenz und Nichtdiskriminierung zwingend einhalten muss.

Die für das Jahr 2019 gültigen Bedingungen und Tarife für den Zugang zum Bahnstromnetz wurden mit 9. November 2018 in den SNNB für 2019 veröffentlicht.

Umformung		Verteilung	
Hochtarif	Niedertarif	Hochtarif	Niedertarif
7,00 €/MWh	5,83 €/MWh	37,43 €/MWh	31,19 €/MWh

Abb. 3: Tarife 2019 laut SNNB der ÖBB-Infrastruktur. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Der zeitliche Geltungsbereich der SNNB wird von der ÖBB-Infrastruktur auf ein Jahr festgelegt. Die Schienen-Control Kommission hat daher auch für 2019 ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur eingehenden Überprüfung der veröffentlichten Bahnstromtarife für das Jahr 2019 eingeleitet, um einen fairen Wettbewerb sicherzustellen.

ENTGELTBESTIMMUNG UND TARIFÄNDERUNGEN

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 Umformungstарifs durchzureichen.

Der Anstieg der Systemnutzungsentgelte war durch eine Erhöhung der Tarife auf den höheren Netzebenen in der Systemnutzungsentgelte-Verordnung 2018 der E-Control verursacht worden. Mit Bescheid vom 16. Jänner 2018 hatte die Schienen-Control Kommission der ÖBB-Infrastruktur als Ergebnis eines Wettbewerbsüberwachungsverfahrens aufgetragen, die ursprünglichen Tarife für die Tarifperiode 2018 beizubehalten.

Das Bundesverwaltungsgericht bestätigte die Entscheidung der Schienen-Control mit Erkenntnis vom Jänner 2019:

Insbesondere würde eine Änderung der Bahnstromnetznutzungstarife in den SNNB in Anbetracht des Umfangs des Entgelstanstiegs erheblich in die bereits getroffenen Dispositionen der Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich der begehrten Fahrwegkapazitäten eingreifen. Die Kostenerhöhung könne hingegen durch den Infrastrukturbetreiber in der nächstfolgenden Tarifperiode – unter Beachtung der Publicationsvorschriften – problemlos berücksichtigt werden.

Aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichts lag auch keine Überschreitung des gesetzlichen Entscheidungsspielraums der Schienen-Control Kommission vor, da der Gesetzgeber mit der zugrunde liegenden Gesetzesbestimmung die Förderung der Transparenz und des Wettbewerbs gegenüber der bloß zeitversetzten Überwälzung bestimmter Kosten des Infrastrukturbetreibers als natürlichem Monopolisten gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen in Kauf genommen hat.

ENTWICKLUNG DES BAHNSTROMMARKTES

Der Bahnstrommarkt dient in erster Linie der Lieferung von Traktionsstrom, ist jedoch im Kern durch das Durchleitungsmodell und die Beschaffungsmaßnahmen für die notwendigen Systemdienstleistungen des Bahnstromnetzes mit dem 50-Hz-Netz und den dortigen Marktbedingungen verbunden. Das bedeutet, dass insbesondere Preisentwicklungen des Strom-Großhandelsmarktes und andere Faktoren, die das europäische Stromverbundnetz beeinflussen, auch Auswirkungen auf den Bahnstrommarkt haben können.

In den Jahren seit der Einführung des Durchleitungsmodells, insbesondere 2018, haben Entwicklungen im Bereich der vorgelagerten Netzkosten (Kosten, die durch die Anbindung der Frequenzumformer im vorgelagerten 50-Hz-Bereich entstehen) signifikante Kostensteigerungen bewirkt.

Daneben führten regulatorische Entscheidungen der europäischen Energieregulierungsbehörde zu einer Trennung der Strompreiszone (Gebotszone) zwischen Österreich und Deutschland, verringerten somit die Liquidität am österreichischen Strom-Großhandelsmarkt und durch Kapazitätsengpässe ergaben sich zusätzliche Kosten.

Die Entwicklung des Großhandelsmarktes für Stromprodukte weist im Einzelnen eine heterogene bzw. differenzierte Preisentwicklung auf. Für die letzten Jahre lässt sich aber zweifellos ein Aufwärtstrend in der Preisentwicklung feststellen, der auch Auswirkungen auf den Bahnstrommarkt hat.

Alle drei Faktoren führen somit zu einer dynamischen Veränderung des Großhandelsmarktes, welche die Schienen-Control Kommission im Rahmen ihrer Überwachungsaufgaben des Bahnstrommarktes zu berücksichtigen hat. Insbesondere im Hinblick auf die 2016 erfolgte Liberalisierung des Bahnstrommarktes werden die genannten Entwicklungen auch im Rahmen künftiger Wettbewerbsüberwachungsverfahren von Bedeutung sein.

Neues von den Güterkorridoren

ERFAHRUNGEN UND NEUE ENTWICKLUNGEN

RailNetEurope (RNE) und Forum Train Europe (FTE) trieben 2018 als Initiatoren die Arbeit am Projekt TTR (Timetabling Process Redesign)¹, mit dem die Trassenvergabe künftig neu gestaltet werden soll, voran. Auch die europäischen Eisenbahnregulierungsbehörden setzten sich intensiver mit TTR auseinander. Grund dafür waren einerseits die Bestrebungen seitens der Projektinitiatoren, die Regulatoren und die Europäische Kommission mit dem Projekt vertrauter zu machen und möglichst früh ihr Einverständnis für dessen Fortsetzung und Umsetzung im Endausbau zu erwirken. Andererseits wurden mit Durchführung der ersten Pilotprojekte die Widersprüche des Vorhabens zur geltenden Rechtslage, das heißt zum Recast des 1. Eisenbahnpakets, immer mehr zum Thema für die Regulatoren.

TTR ist grundsätzlich kein auf die Güterkorridore beschränktes Projekt. Im Endausbau sieht es die Implementierung im gesamten europäischen Eisenbahnnetz vor und schließt auch den Personenverkehr mit ein. Das Projekt wird in diesem Kapitel dargestellt, weil der erste Implementierungsschritt Pilotprojekte umfasst, die auf Teilen bestehender Güterverkehrskorridore durchgeführt werden:

Es sind dies die Abschnitte Antwerpen–Rotterdam (Korridor 2) und Mannheim–Miranda de Ebro (Korridor 4).

Das dritte Pilotprojekt wird auf dem Abschnitt München–Verona des Skandinavisch-Mediterranen Güterkorridors (Korridor 3), der auch durch Österreich führt, abgewickelt. 2018 erfolgte außerdem die Ankündigung seitens der ÖBB, mit dem Fahrplanjahr 2021 ein weiteres Pilotprojekt im ÖBB-Gesamtnetz durchzuführen.

Im Detail sieht das TTR-Projekt Optimierungsmaßnahmen bei den Abläufen zur jährlichen Fahrplanerstellung vor: Der Fahrplan für den Personenverkehr soll dadurch bereits im Juni vor dem jeweiligen Fahrplanwechsel im Dezember feststehen. Des Weiteren werden Kapazitätsreserven für den Güterverkehr freigehalten, die zusätzlich zu den im April des jeweiligen Jahres beantragten Trassen zur Verfügung stehen und frühestens im August angefragt werden können. Nach dem Fahrplanwechsel im Dezember soll auch noch eine Kapazitätsreserve für Ad-hoc-Verkehre freigehalten werden.

Der TTR-Bestellprozess wurde ab 2018 auf den oben genannten Güterkorridoren einem Praxistest unterzogen. Da dieser Bestellprozess eventuell nicht mit den Bestimmungen des Anhangs VII des Recast zum 1. Eisenbahnpaket im Einklang steht, wurde im Laufe des Jahres 2018 damit begonnen, abzuklären, inwieweit die Pilotprojekte rechtlich zulässig sind. Zwei Arbeitsgruppen der Independent Regulators` Group-Rail (IRG-Rail), des Netzwerks europäischer Eisenbahnregulierungsbehörden, widmeten sich federführend dieser Frage. Dabei wurde zunehmend bewusst, dass es sich bei den so genannten Piloten weniger um Tests bzw. Versuche, sondern vielmehr um erste Implementierungsschritte des Projekts handelte und handelt.

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

Die Regulatoren bei IRG-Rail bemühten sich darum, dem Projekt TTR einerseits die von den Projektbetreibern und von der Europäischen Kommission erhoffte Unterstützung zu geben. Andererseits waren sie aufgrund der geltenden Rechtslage dazu gezwungen, auf mehrere Unvereinbarkeiten und Herausforderungen des Projekts hinzuweisen.

Im November 2018 kam es im Rahmen des ENRRB-Treffens (European Network of Rail Regulatory Bodies) in Prag unter dem Vorsitz der Europäischen Kommission (DG MOVE) zum Informationsaustausch zwischen den bei IRG-Rail vertretenen Regulierungsbehörden und den TTR-Projektvertreterinnen und -vertretern. Für 2019 gibt es die Absicht, den Austausch fortzusetzen bzw. zu intensivieren. Dies soll insbesondere auf Ebene der IRG-Rail-Arbeitsgruppen Netzzugang (Access) und Neue Gesetzesinitiativen (Emerging Legislative Proposals) sowie im Rahmen von ENRRB geschehen. Außerdem werden von IRG-Rail nominierte Regulierungsbehörden weiterhin die Beobachterrolle in den Leitungsgremien der Pilotprojekte wahrnehmen.

SERVICEEINRICHTUNGEN UND ANSCHLUSSBAHNEN

SERVICEEINRICHTUNGEN

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

Art der Serviceeinrichtung	Anzahl	davon ÖBB-Konzern
Verkehrsstationen	1.391	1.073
Vorheizanlagen	46	46
Wasch- und Reinigungsanlagen	12	11
Entsorgungsanlagen	11	11
Autoreisezughallen	4	4
Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme	36	29
Zugbildungs-einrichtungen	139	139
Güterterminals	16	8
Mattngleise	112	112
Verschubbahnhöfe	106	102
Instandhaltungs-einrichtungen	31	22
Häfen	5	0

Tabelle 1: Art und Anzahl der Serviceeinrichtungen [insgesamt und ÖBB-Konzern] 2018. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die meisten der in Tabelle 1 angeführten Serviceeinrichtungen wurden 2018 von Eisenbahnunternehmen betrieben, lediglich acht Güterterminals von Unternehmen anderer Logistikbereiche (wie etwa das Terminal Enns oder das Terminal Salzburg Liefering). Die ÖBB-Infrastruktur betrieb im Vorjahr acht Güterterminals: Wien Süd (seit Dezember 2016), St. Michael, Villach, Wels, Salzburg, Wörgl, Wolfurt und Brennersee. Fünf Terminals sind für die Be- und Entladung der Rollenden Landstraße geeignet. Das Terminal Wolfurt in Vorarlberg wurde 2018 deutlich erweitert dem Betrieb übergeben. Die Steiermärkischen Landesbahnen führen das Cargo Center Graz südlich von Graz. Die von sonstigen Unternehmen bewirtschafteten Güterterminals befinden sich in Enns, Salzburg Liefering, Krems, Linz Stadthafen, Hafen Freudenberg, Bludenz, Hall in Tirol und Kapfenberg.

1.073 Personenbahnhöfe und -haltestellen wurden im Jahr 2018 von der ÖBB-Infrastruktur betrieben, der Rest entfiel auf sonstige Infrastrukturbetreiber. Im Rahmen der Bahnhofs offensive sowie des Ausbaus der Infrastruktur wurden u. a. die Stationen Parndorf Ort, Frohnleiten, Hall in Tirol, Wien Hirschstetten, Wien Aspern Nord modernisiert. Nicht mehr bedient wurden die Stationen Frauenberg an der Enns und Kraftwerk Großraming. Von den 106 Verschubbahnhöfen gehören 102 zur ÖBB-Infrastruktur; darunter fallen auch die acht Großverschiebebahnhöfe in Wien Kledering, Linz, Wels, Salzburg Gnigl, Hall in Tirol, Wolfurt, Graz Gösting und Villach Süd.

Von den 31 Instandhaltungseinrichtungen wurden im Berichtsjahr 22 von der ÖBB-Technische Services betrieben, der Rest entfällt auf andere Eisenbahnunternehmen. Die zwölf Wasch- und Reinigungsanlagen dienen vor allem dem Personenverkehr. Mattngleise ermöglichen Kraftfahrzeugen die Zufahrt auf Gleisanlagen, womit die Verkehrsflächen von beiden Verkehrsträgern, Schiene und Straße, genutzt werden können.

BEDEUTUNG DER DVO [EU] 2017/2177 FÜR BETREIBERINNEN UND BETREIBER VON SERVICEEINRICHTUNGEN

Mit 1. Juni 2019 tritt die DVO (EU) 2017/2177 in Kraft. Sie führt u. a. die Pflichten für die Betreiberinnen und Betreiber von Serviceeinrichtungen näher aus, die in Anhang II Nummern 2, 3 und 4 der RL 2012/34/EU (Recast) genannt sind. Diese Pflichten betreffen den Zugang, die Entgelte und die Veröffentlichung von Informationen über Serviceeinrichtungen und die darin erbrachten Leistungen.

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

ANSCHLUSSBAHNEN

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

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

DIE ÖSTERREICHISCHEN ANSCHLUSSBAHNEN IM ÜBERBLICK
2018 konnten vom Netz der ÖBB-Infrastruktur aus 951 Anschlussbahnen (nicht alle werden bedient) erreicht werden, 282 davon als Nebenanschlussbahnen. Das sind Anschlussbahnen, die nicht direkt an die Gleise der ÖBB-Infrastruktur anschließen, sondern über eine andere Anschlussbahn („verästelte Anschlussbahn“) verbunden sind.

22 Anschlussbahnen waren im Vorjahr gesperrt, alle anderen in Betrieb. 27 Prozent aller Anschlussbahnen befanden sich 2018 in Niederösterreich und 22 Prozent in Oberösterreich. Mit zwei Prozent aller Anschlussbahnen hatte das Burgenland den niedrigsten Anteil an Anschlussbahnen.

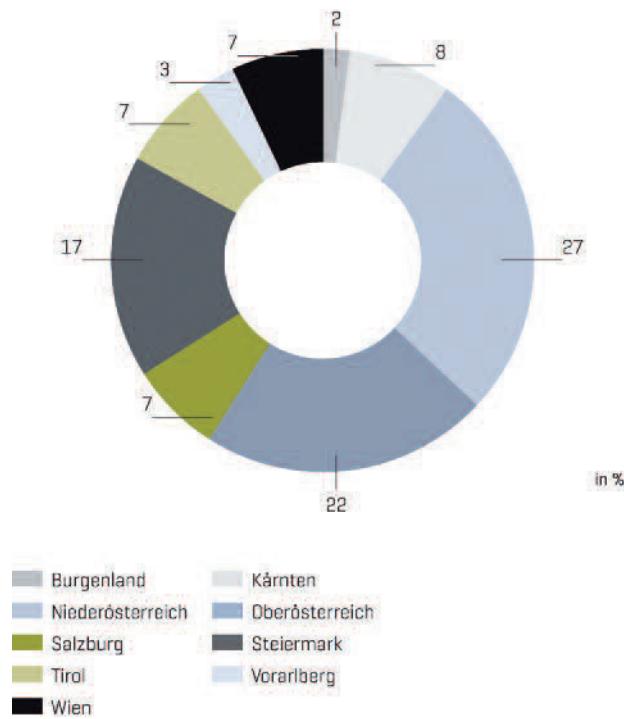


Abb. 1: Anschlussbahnen in Österreich nach Bundesländern 2018.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Auswertung Schienen-Control.

Im Bahnhof Linz Stadthafen gab es im Vorjahr 21 Anschlussbahnen (in Österreich hat kein anderer Bahnhof eine so große Anzahl). Linz Wegscheid verfügte 2018 über 18 Anschlussbahnen und Laxenburg-Biedermannsdorf, gleich wie Salzburg Liefering, über 15 Anschlussbahnen. In 13 österreichischen Bahnhöfen konnten jeweils zehn oder mehr Anschlussbahnen erreicht werden.

ANSTIEG DES AUFKOMMENS

Mit 1,35 Millionen (2017: 1,31 Millionen) Wagen wurden 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,8 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 führen, das in den Anschlussbahnen be- und entladen wird – reduziert.

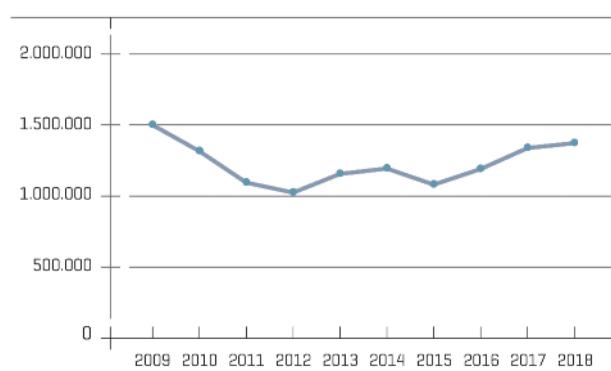


Abb. 2: Gesamtaufkommen (beigestellte Wagen) in den österreichischen Anschlussbahnen 2009 bis 2018. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Erhebung der Schienen-Control.

19 Anschlussbahnen, darunter u. a. voestalpine Linz, Sappi Gratkorn und Ennshafen, sorgten im Jahr 2018 für die Hälfte des gesamten Aufkommens. Acht Anschlussbahnen erbrachten ein Drittel des Aufkommens. Vier dieser Bahnen liegen in Oberösterreich.

In vier Anschlussbahnen wurden jeweils mehr als 40.000 Wagen beigestellt. Aufkommensstärkste Anschlussbahn war wie in den Jahren zuvor die voestalpine Linz, gefolgt von Ennshafen und Sappi Gratkorn. Einen deutlichen Zuwachs von 2017 auf 2018 um jeweils mehr als 10.000 Wagen erzielten beispielsweise die Anschlussbahnen in Gratwein-Gratkorn und Salzburg Liefering.

Anschlussbahn	ÖBB-Verkehrsstation	Beigestellte Wagen 2018
voestalpine Linz	Linz Mühlbachbahnhof	mehr als 100.000 Wagen
Ennshafen	Enns	bis 60.000 Wagen
Sappi Gratkorn	Gratwein-Gratkorn	bis 60.000 Wagen
Linz Service GmbH	Linz Hafen	bis 50.000 Wagen
voestalpine Stahl Donawitz 1	Leoben Donawitz	bis 50.000 Wagen

Tabelle 2: Die wichtigsten Anschlussbahnen mit starkem Aufkommen 2018. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Erhebung der Schienen-Control.

ANZAHL DER BEDIENTEN ANSCHLUSSBAHNEN RÜCKLÄUFIG

Im Jahr 2018 war die Anzahl der tatsächlich bedienten Anschlussbahnen im Vergleich zum Vorjahr abermals rückläufig. Insgesamt wurden 2018 nur mehr 571 Anschlussbahnen im gesamten österreichischen Netz bedient, im Jahr 2017 waren es noch 609. Auch im Netz der ÖBB-Infrastruktur war die Anzahl der bedienten Anschlussbahnen mit 545 rückläufig (2017: 583 bediente Anschlussbahnen).

49 Anschlussbahnen, die an die ÖBB-Infrastruktur anschließen, hatten im Jahr 2018 einen Wagenumschlag von jeweils weniger als zehn Wagen. Weitere 32 Anschlussbahnen verzeichneten lediglich einen Umschlag von jeweils maximal 20 Wagen.

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 Benutzung seiner Schieneninfrastruktur 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

- Die Schienen-Control Kommission führte mehrere Verfahren zur Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt. • Einen Schwerpunkt stellen außerdem die Verfahren betreffend Fahrkartenverkauf in Personenbahnhöfen dar. • Die Schienen-Control Kommission ersuchte den EuGH um Auslegung von Bestimmungen des Recast betreffend Zuordnung der Personenbahnsteige. Die Entscheidung des EuGH bleibt abzuwarten, es zeichnet sich jedoch eine Zuordnung zum Mindestzugangspaket ab. • Das Bundesverwaltungsgericht bestätigte die Entscheidung der Schienen-Control Kommission, mit der Infrastruktur-Benützungsentgelte als rechtmäßig beurteilt wurden.

Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

KONFLIKTE BEI DER ZUWEISUNG

VON ZUGTRASSEN FÜR DEN FAHRPLAN 2019

Bei der Erstellung des Netzfahrplans 2019 zeigten sich Konflikte zwischen Zugtrassenbestellungen zweier Eisenbahnverkehrsunternehmen im Fernverkehr. Die Zuweisungsstelle führte daraufhin mit den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Koordinierungsverfahren durch, das jedoch trotz mehrerer Abstimmungsgespräche zu keiner Einigung führte. In der Folge wies die Zuweisungsstelle einem der beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen einzelne Zugtrassen mit einigen Minuten Abweichung von der Bestellung zu.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde gemäß § 72 EisbG an die Schienen-Control Kommission (SCK) und beantragte die Zuweisung der bestellten Zugtrassen. Es vertrat den Standpunkt, dass die Zuweisung nicht den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) des Eisenbahninfrastrukturunternehmens entspricht. Die SNNB legen in einem sogenannten Knoten-Kanten-Modell Fahrwegkapazität für die Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre fest. Symmetrisch vertaktete Verkehre ermöglichen den Fahrgästen Fahrten in sich regelmäßig wiederholenden Zeitabständen mit Umstieg in andere Züge – und zwar auch in solche in die Gegenrichtung – in angemessener Zeit.

Dem Knoten-Kanten-Modell entsprechen Zugtrassenbestellungen mit einer Ankunft und Abfahrt in bestimmten Knotenbahnhöfen innerhalb eines festgelegten Zeitkorridors unter Einhaltung von (Kanten-)Fahrzeiten zwischen den Knotenbahnhöfen. Die Züge dürfen höchstens einen Zweistundentakt aufweisen und müssen in mindestens drei aufeinanderfolgenden Knoten halten. Die SNNB sehen unter bestimmten Bedingungen einen Vorrang für symmetrisch vertaktete Verkehre vor.

Die Bestellungen des beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmens entsprachen dem Knoten-Kanten-Modell. Auf die konfigierenden Bestellungen des anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens traf dies hingegen nicht zu. Das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen vertrat den Standpunkt, seine Zugtrassenbestellungen seien daher zu priorisieren und die Zugtrassen seien ihm wie bestellt zuzuweisen.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hingegen verwies darauf, dass die SNNB mehrere Zuweisungsgrundsätze enthalten. Neben dem Knoten-Kanten-Modell sehen die SNNB nämlich auch die Anwendung international anerkannter Zuweisungsgrundsätze, wie Bündelung von Zugtrassen und Harmonisierung von Fahrgeschwindigkeiten, vor. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen argumentierte folgendermaßen: Mit der gewählten Lösung des Trassenkonflikts hätten andere Folgekonflikte vermieden werden können. Seine Vorgehensweise entspreche daher dem Grundsatz der möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.¹ Die Schienen-Control Kommission wies die Beschwerde des Eisenbahnverkehrsunternehmens ab. Begründend führte sie aus, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zwar Fahrwegkapazität für die Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen festlegen kann², symmetrisch vertaktete Verkehre werden aber nur auf überlasteter Eisenbahninfrastruktur priorisiert. Auf nicht überlasteter Eisenbahninfrastruktur ist eine strikte Priorisierung bestimmter Verkehre nicht vorgesehen. Stattdessen hat die Zuweisungsstelle den Zugtrassenbegehren so weit wie möglich zu entsprechen und die Zuweisung nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen.³

¹ § 63 Abs 1 EisbG.

² § 63 Abs 2 EisbG.

³ § 63 Abs 1 EisbG, § 65 Abs 6 EisbG.

Die Zuweisungsstelle war im vorliegenden Fall nach diesen Grundsätzen vorgegangen. Sie hatte so weit wie möglich allen Trassenbegehren entsprochen. Indem sie einzelne Zugtrassen der Beschwerdeführerin in einem Streckenabschnitt im Minutenbereich abweichend von der Bestellung zuwies, konnte der Trassenkonflikt gelöst werden, ohne dabei Folgekonflikte zu erzeugen. Eine strikte Priorisierung hätte hingegen zahlreiche andere Unvereinbarkeiten verursacht. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob gegen den Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht.

In einem anderen Fall stellte die Schienen-Control Kommission im Rahmen der Marktbeobachtung fest, dass einem Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Fahrplan 2019 langsamere Zugtrassen für den internationalen Fernverkehr zugewiesen wurden, als dieses bestellt hatte. Als Grund nannte die Zuweisungsstelle mangelnde Bahnsteigkapazitäten sowie Konflikte mit dem Nahverkehr. Auf Anregung der Schienen-Control Kommission wurde ein Koordinierungsverfahren eingeleitet, in dem für jeden Zug in einer Fahrtrichtung eine Fahrzeitverkürzung von neun Minuten erzielt werden konnte. Damit wurde die Erstbestellung bis auf eine Minute erfüllt und eine gegenüber der Fahrzeit der Züge des Mitbewerbers vergleichbare Fahrzeit zugewiesen.

TRASSENKONSTRUKTION IM GÜTERVERKEHR

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr richtete eine Beschwerde an die Schienen-Control Kommission. Es hatte einmal wöchentlich eine Zugtrasse für eine Strecke von rund 180 Kilometern mit einer Fahrzeit von drei Stunden bestellt. Die Zuweisungsstelle bot dem Unternehmen aber eine Trasse mit einer Fahrzeit von fünf Stunden an. Anschließend stellte sich heraus, dass im Laufe der Fahrplanerstellung das

Zuggewicht auf Wunsch des Eisenbahnverkehrsunternehmens von 1.600 auf 1.700 Tonnen erhöht worden war, weshalb die bestellte Zugtrasse aufgrund der Steigungen der Strecke nicht mehr fahrbar war. Da diese Änderung des ursprünglichen Trassenbegehrens einer Änderungsbestellung gleichkam, wurde seitens der Zuweisungsstelle eine Restkapazität mit der genannten längeren Fahrzeit angeboten. Die Schienen-Control Kommission beurteilte diese Vorgehensweise der Zuweisungsstelle als rechtmäßig.

Ein anderer Sachverhalt betraf die Bestellung einer von einem österreichischen Terminal ausgehenden internationalen Zugtrasse mit einer Abfahrtszeit um 14:00 Uhr. Die Zuweisungsstelle bot dem Eisenbahnverkehrsunternehmen jedoch eine Zugtrasse mit einer früheren Abfahrt an. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen wandte ein, dass zu dieser früheren Abfahrtszeit die Fracht noch nicht vollständig geladen und der Zug somit nicht abfahrbereit ist. Daraufhin begründete die Zuweisungsstelle ihre Entscheidung so: Eine spätere Abfahrt sei aufgrund der Öffnungszeiten der Strecke nicht möglich. Schließlich einigten sich Eisenbahnverkehrsunternehmen und Zuweisungsstelle darauf, dass bei Abfahrtsverspätungen von bis zu einer Stunde die Strecke offen gehalten wird und das Bahnunternehmen die dadurch entstehenden zusätzlichen Personalkosten trägt.

Ein weiteres Verfahren betraf die Zulässigkeit des Nachschiebebetriebes auf der Strecke Amstetten–Kleinreifling–Selzthal–Schladming–Bischofshofen. Auf dieser Strecke ist ein Nachschiebebetrieb grundsätzlich zugelassen, bislang jedoch mit Ausnahme des Abschnitts Amstetten–Kleinreifling. Der Nachschiebebetrieb mit einem zweiten Triebfahrzeug erlaubt höhere Zuggewichte für den Güterverkehr.

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen wollte für diesen Abschnitt Zugtrassen mit Nachschiebebetrieb bestellen. Das Befahren von alternativen Strecken wäre deutlich länger und zeitaufwendiger gewesen, der Schiebebetrieb ist im Vergleich dazu die für das Eisenbahnverkehrsunternehmen günstigere Variante. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen wandte sich an die Schienen-Control Kommission, die ein Verfahren einleitete. Die Prüfung des Sachverhaltes führte zum Ergebnis, dass der Nachschiebebetrieb im Abschnitt Amstetten-Oberland technisch möglich ist. Dies ist der Abschnitt mit der stärksten Steigung, weshalb dort ein zweites Triebfahrzeug erforderlich ist. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat in der Folge in diesem Abschnitt den Schiebebetrieb für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen zugelassen.

ZUWEISUNG EINER AD-HOC-TRASSE DURCH DIE SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde an die Schienen-Control Kommission, da die Zuweisungsstelle sein Begehr auf Zuweisung einer Ad-hoc-Trasse abgelehnt hatte. Als Begründung hatte die Zuweisungsstelle angeführt, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen Aufschläge zum Wegeentgelt nicht bezahlt. Diese Aufschläge waren Gegenstand eines noch laufenden Genehmigungsverfahrens vor der Schienen-Control Kommission.

Die Schienen-Control Kommission wies dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Ad-hoc-Trasse kurzfristig und ohne Durchführung eines vollständigen Ermittlungsverfahrens mit Mandatsbescheid zu. Aus Sicht der Schienen-Control Kommission rechtfertigte die Nichtzahlung der Aufschläge zum Wegeentgelt – die noch Gegenstand des laufenden Genehmigungsverfahrens waren – nicht die Verweigerung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur. Die Zuweisungsstelle erhob gegen den Mandatsbescheid das Rechtsmittel der Vorstellung.

Da die Zuweisungsstelle mit ihrer Vorstellung keine Rechtswidrigkeit des Mandatsbescheids aufzuzeigen vermochte, wies die Schienen-Control Kommission die Vorstellung ab und sprach aus, dass der Mandatsbescheid aufrechtbleibt.

BESCHWERDE WEGEN EINER PRESSEAUSSAGE

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde an die Schienen-Control Kommission wegen eines Radiointerviews eines Pressesprechers einer Eisenbahn-Holdinggesellschaft. Der Pressesprecher, der in der Presseabteilung der Holdinggesellschaft für Themen des Personenverkehrs zuständig ist, hatte Bedenken hinsichtlich des zu diesem Zeit-

punkt erstmaligen Befahrens der S-Bahn-Stammstrecke durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenfernverkehr geäußert. Es bestehe, so der Pressesprecher, die Gefahr der Übertragung von Verspätungen aus dem Fernverkehr auf die S-Bahn-Stammstrecke. Wenn es Probleme gebe, müsse man sich das bei der nächsten Fahrplangestaltung „ganz genau ansehen“.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches die Fernverkehrszüge führte, erhob Beschwerde an die Schienen-Control Kommission. Die Presseaussage zeige eine Beeinflussung der Zuweisungsstelle durch die Holdinggesellschaft bei der Zuweisung von Zugtrassen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen stellte den Antrag, der Holdinggesellschaft solche Presseaussagen zu untersagen.

Die Schienen-Control Kommission wies die Beschwerde zurück und sprach aus, dass die Beschwerde keine Beeinflussung der Zuweisungsstelle aufzeige. Bislang war die Zugtrassenzuweisung diskriminierungsfrei erfolgt, was auch das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht in Frage stellte. Die Schienen-Control Kommission hielt fest, dass das Radiointerview nicht geeignet war, die Zuweisungsstelle zu beeinflussen. Für eine Beeinflussung auf anderem Weg als mittels Presseaussage bestanden keine Anhaltspunkte.

PRÜFUNG VON DISPOSITIONSREGELN

Anlässlich der Mitteilungen eines Eisenbahnverkehrsunternehmens über Probleme mit der Disposition führte die Schienen-Control Kommission ein Verfahren zur Prüfung der Regelungen der Verfahrensanweisung „Abweichungsmanagement“ des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Das Abweichungsmanagement umfasst die Regelungen für die Betriebsführung und die damit zusammenhängenden begleitenden Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr. Die Schienen-Control Kommission hinterfragte insbesondere Bestimmungen, die ein Abweichen von in der Verfahrensanweisung festgelegten Dispositionsregeln ermöglichen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erläuterte, dass von den Dispositionsregeln abgewichen werden kann, wenn sich aus den Dispositionsregeln keine eindeutige Priorisierung ableiten lässt oder die Gesamtpünktlichkeit nicht verbessert werden könnte. Die Schienen-Control Kommission befand die Regelungen der Verfahrensanweisung im Hinblick auf die diskriminierungsfreie Gewährung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur als ausreichend und stellte das Verfahren ein.

GENEHMIGUNG VON AUFSCHLÄGEN

Die Schienen-Control Kommission führt mehrere Verfahren zur Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt. Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.⁴ Diese Kosten werden in der DVO (EU) 2015/909 näher geregelt, wobei der Begriff der direkten Kosten verwendet wird.

Sofern die Wegeentgelte und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, können Aufschläge erhoben werden.⁵ Vor deren Festsetzung hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind.

Jedenfalls festzulegen sind die Marktsegmente Güterverkehrsdiene, Personenverkehrsdiene im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und andere Personenverkehrsdiene. Die Aufschläge bedürfen der Genehmigung durch die Schienen-Control Kommission.

In den laufenden Verfahren prüft die Schienen-Control Kommission zum einen die Höhe der Vollkosten und der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten. Hierzu hat die Schienen-Control Kommission zunächst Auskunftsersuchen an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gerichtet und in der Folge auch einen Amtssachverständigen beigezogen, der anhand einer Einsichtnahme in Buchhaltungssysteme des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Vollkosten und direkte Kosten untersuchte. Zum anderen prüft die Schienen-Control Kommission die Rechtmäßigkeit der vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgesetzten Marktsegmente sowie die Eignung und richtige Anwendung des zur Ermittlung der Tragfähigkeit der Marktsegmente herangezogenen Modells.

VERÖFFENTLICHUNG MEHRERER ENTGELTVARIANTEN

Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen veröffentlichte auf seiner Internetseite Wegeentgelte und Aufschläge in mehreren Varianten. Es wurde eine Grundversion des Entgelts veröffentlicht, welche das Eisenbahninfrastrukturunternehmen primär anzuwenden beabsichtigte und welche diejenigen Aufschläge umfasste, deren Genehmigung es bei der Schienen-Control Kommission beantragt hatte. Zum anderen veröffentlichte es Varianten, die zur Anwendung kommen sollten, falls die Aufschläge nicht so wie beantragt von der Schienen-Control Kommission genehmigt werden. Diese Varianten wären für manche Eisenbahnverkehrsunternehmen günstiger, für andere aber teurer gewesen als die Grundversion.

Die Schienen-Control Kommission erklärte die Varianten für unwirksam. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Wegeentgelte und die Aufschläge innerhalb bestimmter Fristen zu veröffentlichen.⁶ Ziel dieser Fristen ist es, Transparenz, Planbarkeit und Vorhersehbarkeit der Entgelte (und sonstiger Zugangsbedingungen) sicherzustellen. Dieses Ziel wurde mit der Veröffentlichung mehrerer Entgeltvarianten nicht erreicht. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhab gegen den Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht.

PRÜFUNG DER ENTGELTE VON CONTAINERTERMINALS

Ein Betreiber von Serviceeinrichtungen hat Eisenbahnverkehrsunternehmen Serviceleistungen transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden.⁷ Dies hat die Schienen-Control Kommission zum Anlass genommen, die Entgelte der wichtigsten Terminalbetreiber zu überprüfen. Sie untersuchte die Entgelte für die Einfahrt, den Container-Erstumschlag vom Zug sowie für den Verspätungsfall.

FAHRSCHEINVERKAUF IN PERSONENBAHNHÖFEN

FAHRSCHEINVERKAUF IM HAUPTBAHNHOF WIEN

Im Berichtsjahr befasste sich die Schienen-Control Kommission in mehreren Verfahren mit dem Fahrkartenverkauf in Personenbahnhöfen. Das Zugangsrecht des Eisenbahnverkehrsunternehmens zum Personenbahnhof umfasst auch geeignete Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf.⁸ Eines der Verfahren der Schienen-Control Kommission betraf den Fahrkartenverkauf im Hauptbahnhof Wien. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedsstaat, das Züge in Österreich in Kooperation mit einem

⁴ § 67 Abs 1 EisbG.

⁵ § 67d EisbG.

⁶ § 59 Abs 8 EisbG, § 67d Abs 7 EisbG.

⁷ § 58b Abs 4 EisbG.

⁸ § 58b Abs 1 Z 1 EisbG.

österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen führt, erhob Beschwerde an die Schienen-Control Kommission. Es wollte Räumlichkeiten für den Fahrkartenverkauf im Hauptbahnhof Wien nutzen, der von ihm gewünschte Vertrag mit dem Bahnhofsbetreiber kam jedoch nicht zustande.

Insbesondere bestanden zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Bahnhofsbetreiber unterschiedliche Auffassungen über die Gleichwertigkeit von Räumlichkeiten verglichen mit dem vom Incumbent genutzten Verkaufslokal; vor allem hinsichtlich der Lage und damit zusammenhängend der Sichtbarkeit und Auffälligkeit für Bahnkundinnen und Bahnkunden.

Mit vertragsersetzendem Bescheid gewährte die Schienen-Control Kommission den Zugang zu einem Verkaufslokal, das direkt neben jenem des Incumbents liegt. Die Schienen-Control Kommission bejahte das Bestehen eines Zugangsrechts des Eisenbahnverkehrsunternehmens zum Personenbahnhof für den Fahrkartenverkauf. Dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugtrassen in Österreich nicht selbst bestellt und auch über keine Sicherheitsbescheinigung in Österreich verfügt, sondern die Züge durch ein österreichisches Eisenbahnverkehrsunternehmen geführt werden, beeinträchtigt das Zugangsrecht nicht. Eine Sicherheitsbescheinigung ist für den Fahrkartenverkauf nicht erforderlich. Die Schienen-Control Kommission ordnete mit vertragsersetzendem Bescheid den Zugang zum Fahrkartenverkaufslokal an.

FAHRSCHEINVERKAUF IM BAHNHOF WIEN PRATERSTERN

Aufgrund einer Beschwerde eines Eisenbahnverkehrsunternehmens führt die Schienen-Control Kommission aktuell ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend den Zugang zu einer geeigneten Örtlichkeit für den Fahrscheinverkauf im Bahnhof Wien Praterstern.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen wandte sich an die Schienen-Control Kommission, da es seit Dezember 2017 eine Zugverbindung zwischen Hauptbahnhof Salzburg und Bahnhof Wien Praterstern anbietet und nunmehr Interesse daran hat, im Bahnhof Wien Praterstern ein Fahrscheinverkaufslokal zu betreiben. Die seitens des beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmens angesuchte Genehmigung für das Aufstellen eines Kiosks zum Verkauf von Fahrscheinen in der Bahnhofshalle wurde vom Bahnhofsbetreiber unter Verweis auf die gängigen Brandschutzauflagen abgelehnt.

Gemäß § 58b Abs 1 Z 1 EisbG haben Betreiber von Serviceeinrichtungen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den begehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen den Zugang zu Personenbahnhöfen, deren Gebäuden und Einrichtungen einschließlich geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf zu gewähren.

Ein vom Bahnhofsbetreiber angebotenes – außerhalb der Bahnhofshalle gelegenes – Verkaufslokal wurde vom Eisenbahnverkehrsunternehmen abgelehnt. Nach Ansicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens handelt es sich, verglichen mit der Mitbewerberin, um keine gleichwertige Örtlichkeit. Diskutiert wurde in diesem Zusammenhang eine auffällige Beschilderung in Form von Bodenmarkierungen bzw. Wegweisern zu dem an der Außenseite gelegenen Verkaufslokal.

Trotz eines Gesprächs und der Durchführung einer mündlichen Verhandlung unter Einbeziehung der Mitbewerberin durch die Schienen-Control Kommission konnten sich der Bahnhofsbetreiber und das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht auf eine Verkaufsräumlichkeit verständigen.

Der Fahrscheinverkauf in Bahnhöfen ist eine Serviceleistung im Sinne des Eisenbahngesetzes. Dem Fahrscheinverkauf eines Eisenbahnverkehrsunternehmens in einem Personenbahnhof kommt insofern besondere Bedeutung zu, als das Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenbahnhof direkt sein Zielpublikum, nämlich Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer, erreicht. Es gibt auch Bahnkundinnen und Bahnkunden, die ihre Fahrscheine nicht im Internet kaufen wollen. Überdies ist die Beratung von Reisenden hinsichtlich des gesamten Angebots bedeutend. Wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen vor Ort präsent ist, kann es besser zusätzliche Fahrgäste gewinnen.

Gegenwärtig wird daher die temporäre Abtretung eines Teils der Verkaufsfläche der Mitbewerberin an das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen erörtert (auch im Hinblick auf die geplante Erweiterung des Bahnhofs Wien Praterstern), zumal die Beschwerdeführerin ihr Begehr neben § 74 EisbG auch auf § 73 EisbG stützt, der die Regulierungsbehörde dazu befugt einen für erforderlich erachteten, angemessenen Teil der vorhandenen Kapazität der Beschwerdeführerin zuzuteilen.

FAHRSCHEINVERKAUF IM HAUPTBAHNHOF LINZ

Die Schienen-Control Kommission führt aufgrund einer weiteren Beschwerde eines Eisenbahnverkehrsunternehmens ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend den Zugang zu einer geeigneten Örtlichkeit für den Fahrscheinverkauf (siehe § 58b Abs 1 EisbG) im Hauptbahnhof Linz.

Der Bahnhofsbetreiber bot der Beschwerdeführerin ein Verkaufslokal an, das sich – ebenso wie das Verkaufslokal der Mitbewerberin – im Untergeschoss des Stationsgebäudes befindet. Das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen lehnte das Verkaufslokal jedoch mehrfach mit der Begründung eines zu geringen Kundenverkehrs ab.

Nach Aufforderung durch die Schienen-Control Kommission (Gespräch nach § 74 Abs 3 EisbG mit den Verfahrensparteien) prüfte der Bahnhofsbetreiber die Möglichkeit eines von der Beschwerdeführerin stattdessen gewünschten mobilen Verkaufsstandes in der Eingangshalle. Der Bahnhofsbetreiber lehnte das Ansuchen dann jedoch unter Verweis auf die Beeinträchtigung der Sicherheit, des Kundenstroms und des Blindenleitsystems ab.

Nachdem die Beschwerdeführerin mangels Einigung ohne Genehmigung mit dem mobilen Fahrkartverkauf in der Bahnhofshalle startete und daraufhin ein Unterlassungsersuchen des Bahnhofsbetreibers erhielt, forderte die Schienen-Control Kommission diesen auf, der Beschwerdeführerin ein verfügbares Fahrscheinverkaufslokal anzubieten.

Der Bahnhofsbetreiber teilte mit, dass in absehbarer Zeit mehrere Geschäftslokale frei werden. Die Beschwerdeführerin sagte zu, eines dieser Verkaufslokale anzumieten, wenn eine adäquate Beschilderung (z. B. Pfeile) angebracht wird und der Fahrscheinverkauf vorübergehend mittels mobiler Verkaufstheke fortgesetzt werden kann.

Das Verfahren war zu Redaktionsschluss noch offen.

AUFLASSEN VON KOFFERKULIS IN PERSONENBAHNHÖFEN

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen wandte sich wegen des Auflassens der Kofferkuli-Stützpunkte in Personenbahnhöfen an die Schienen-Control Kommission. Es fühlte sich benachteiligt, da es unter seinen Kundinnen und Kunden sowohl viele Fernverkehrsreisende als auch einen hohen Familien- und Seniorenanteil gibt. Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen sollten über solche Änderungen rechtzeitig vorab informiert werden.

Die Schienen-Control Kommission leitete ein Verfahren ein und ersuchte den Bahnhofsbetreiber um eine Stellungnahme zu den Gründen der Auflassung. Laut dessen Stellungnahme führten die Kofferkuli-Stützpunkte zu Gefährdungen der Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebs und kam es zu Beschädigungen und Vandalismus. Auch sei der Einsatzbereich der Kofferkulis aus Sicherheitsgründen zunehmend begrenzt und der Bedarf der Reisenden gehe aufgrund der technologischen Verbesserung des Reisegepäcks beständig zurück. Des Weiteren verwies der Bahnhofsbetreiber darauf, dass die Auflassung rechtzeitig in den SNNB veröffentlicht worden war.

Die Schienen-Control Kommission sah im Auflassen der Kofferkulis keinen Verstoß gegen Vorschriften des Eisenbahnregulierungsrechts und stellte das Verfahren ein.

WEGELEITSYSTEM AM HAUPTBAHNHOF WIEN

Die Schienen-Control Kommission führte aufgrund einer Beschwerde eines Eisenbahnverkehrsunternehmens ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend das Wegeleitsystem am Hauptbahnhof Wien. Begründet wurde die Beschwerde damit, dass das Wegeleitsystem diskriminierend ausgestaltet sei.

Das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen bietet seit Dezember 2017 eine zusätzliche Zugverbindung zwischen Hauptbahnhof Salzburg und Bahnhof Wien Praterstern an. Auf dieser Strecke gibt es einen Zughalt auf den unterirdischen Bahnsteigen 1 und 2 des Hauptbahnhofs Wien. Die Fernverkehrszüge der übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen halten hingegen auf den oberirdischen Bahnsteigen 3 bis 12. Aus Sicht des beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmens ist es daher für Fahrgäste schwierig, den richtigen Bahnsteig zu finden.

Das Bahnunternehmen ersuchte den Servicebetreiber, Hinweisschilder mit Firmenname/-logo bzw. mit Produktlinienbezeichnung anzubringen. Das Wegeleitsystem sollte analog zum Hinweisschild „zur S-Bahn“ ausgestaltet sein, da dieses Hinweisschild nach Auffassung der Beschwerdeführerin die Kundinnen und Kunden des marktführenden Eisenbahnverkehrsunternehmens zu dessen Nahverkehrszügen führen soll. Außerdem werde am Bahnhof Wien Mitte auf Hinweisschildern die Bildmarke eines Eisenbahnverkehrsunternehmens angeführt.

Seitens des Servicebetreibers wurde das Ansuchen der Be schwerdeführerin abgelehnt. Argumentiert wurde die Ablehnung damit, dass so ein Schild Unternehmensbezug habe bzw. eine Bildmarke darstellen würde. Der Servicebetreiber stellt nach eigenen Angaben hingegen nur unternehmensneutrale Wegeleitsysteme bereit.

Die Schienen-Control Kommission wies die Anträge des be schwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmens mangels Verstoßes gegen das Eisenbahngesetz ab. Der Servicebetreiber bietet am Hauptbahnhof Wien ein diskriminierungsfrei aus gestaltetes Wegeleitsystem an. Bei dem S-Bahn-Symbol handelt es sich um keine geschützte Bildmarke des marktführenden Eisenbahnverkehrsunternehmens. Der Begriff „S-Bahn“ steht allgemein für Schnellbahn und bezeichnet eine Zuggattung des Regionalverkehrs. In Österreich erbringen diverse Eisenbahnverkehrsunternehmen unter dem Systembegriff „S-Bahn“ Personenverkehrsdienstleistungen. Das S-Bahn-Symbol wird darüber hinaus nicht nur in Österreich verwendet, sondern kommt vielmehr europaweit zur Anwendung und steht einheitlich für Schnellbahn. Im Hinblick auf mögliche künftige Wechsel bei den Verkehrsdienstleistern und Bahnsteigänderungen ist es nach Ansicht der Schienen-Control Kommission sachgerecht, dass das Wegeleitsystem nicht unternehmensbezogen gestaltet wird. Das Wegeleitsystem am Bahnhof Wien Mitte war nicht Gegenstand des Verfahrens und das dortige Wegeleitsystem könnte nicht mit jenem am Hauptbahnhof Wien verglichen werden.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen brachte eine Bescheid beschwerde ein, die dem Bundesverwaltungsgericht vorge legt wurde.

VERFAHREN WEGEN ZUGANSAGEN UND ZUGANZEIGEN

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen wandte sich an die Schienen-Control Kommission und brachte vor, dass mehrere seiner Züge in den Bahnhöfen falsch angesagt bzw. auf Bildschirmen angezeigt worden seien. Die Schienen-Control Kommission leitete ein Verfahren ein und prüfte den Sachverhalt. Ergebnis waren nur vereinzelte unrichtige Ansagen bzw. Anzeigen.

Ein absichtliches Eingreifen in Anzeigen und Ansagen, um das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu benachteiligen, konnte ausgeschlossen werden. Da kein Verstoß gegen Vorschriften des Eisenbahnregulierungsrechts erkennbar war, wurde das Verfahren eingestellt.

ENTGELTE FÜR FAHRPLANAUSHÄNGE

Ein Verkehrsverbund wandte sich wegen der Entgelte für Fahrplanaushänge in Personenbahnhöfen an die Schienen-Control Kommission. Die Zugangsbedingungen für Personenbahnhöfe sehen vor, dass der Erstaushang von Fahrplänen im Stationsentgelt inkludiert ist. Für spätere Änderungen der Aushänge wird ein gesondertes Entgelt verrechnet, welches die mit dem Anbringen der Aushänge verbundenen Kosten abdeckt. Der Verkehrsverbund vertrat die Auffassung, die Kosten für das Anbringen geänderter Aushänge seien vom Bahnhofsbetreiber zu tragen. Er begründete das damit, dass der Bahnhofsbetreiber den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Erfüllung der Veröffentlichungspflicht betreffend Fahrpläne ermöglichen muss.⁹

Die Schienen-Control Kommission folgte dem Standpunkt des Verkehrsverbundes nicht. Für das Anbringen von Fahrplanaushängen hat ein Eisenbahnverkehrsunternehmen – ebenso wie für die anderen Leistungen eines Bahnhofsbetreibers – ein Entgelt zu bezahlen, welches die anfallenden Kosten abdeckt. Dass die Kosten unterjähriger Fahrplanaushänge dasjenige Eisenbahnverkehrsunternehmen zu tragen hat, welches den Aushang benötigt, war daher nicht zu beanstanden.

EuGH: VORABENTScheidungsersuchen der SCK
BETREFFEND ZUORDNUNG DER PERSONENBAHNSTEIGE

Anlässlich einer Beschwerde eines personenbefördernden Eisenbahnverkehrsunternehmens, welches das Entgelt für die Nutzung von Verkehrsstationen im Rahmen von Stationshalten (sogenanntes Stationsentgelt) als überhöht und nicht gesetzeskonform bemängelte, leitete die Schienen-Control Kommission im Jahr 2012 ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren ein.

Mit der Änderung der unionsrechtlichen Grundlagen durch die im Jahr 2012 in Kraft getretene RL 2012/34/EU kam es zu einer Modifikation des Tatbestands des sogenannten Mindestzugangspakets. Anhang II der RL 2012/34/EU regelt unter Z 1 jene Leistungen, die unter dem Titel des Mindestzugangspakets zu erbringen sind. Anhang II Z 1 lit c enthält den neuen Tatbestand „Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“. Anhang I regelt unter dem Titel „Verzeichnis der Eisenbahninfrastruktur anlagen“ jene Anlagen, die zur Eisenbahninfrastruktur hinzurechnen sind.

Diese Aufzählung enthält im 2. Spiegelstrich „Personenbahnsteige und Laderampen, auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals“. Personenbahnhöfe wiederum werden in Anhang II Nr. 2 lit a der RL 2012/34/EU als den Serviceeinrichtungen zuzurechnend aufgezählt.

Zwischen dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Stationsbetreiber ist strittig, ob die von Fahrgästen zum Ein- und Ausstieg verwendeten Personenbahnsteige – wie bisher vom Stationsbetreiber festgesetzt – der Serviceeinrichtung Personenbahnhof oder dem Mindestzugangspaket zuzurechnen sind.

Bei der Entscheidung über die Beschwerde des Eisenbahnverkehrsunternehmens ist die Zuordnung maßgeblich, sodass die seitens der Schienen-Control Kommission im Rahmen ihres Vorabentscheidungsersuchens vom 19. Februar 2018 beantragte Auslegung durch den Europäischen Gerichtshof (EuGH) zur weiteren Entscheidung erforderlich war: Sofern die Personenbahnsteige als Serviceeinrichtung zu qualifizieren sind, dürfte das vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entrichtende Entgelt die Kosten für die Leistungserbringung zuzüglich einer angemessenen Gewinnspanne enthalten. Würden die Personenbahnsteige zum Mindestzugangspaket zählen, wäre das Entgelt auf die Höhe der Kosten begrenzt, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

Der Generalanwalt geht in seinen zwischenzeitlich veröffentlichten Schlussanträgen auf die rechtliche Frage der Zuordnung der Personenbahnsteige ein und schlägt dem Gerichtshof vor, die Personenbahnsteige dem Mindestzugangspaket zuzuordnen.

Er begründet seine Entscheidung unter anderem damit, dass ausweislich des Gesetzestextes der RL 2012/34/EU Personenbahnsteige zum Mindestzugangspaket zählen würden.

Der Unionsgesetzgeber habe den zuvor geltenden Rechtsrahmen im Übrigen gezielt ändern wollen, zumal nach der Vorgängerrichtlinie 2001/14/EG die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur nicht im Mindestzugangspaket enthalten war. Die Unterscheidung zwischen dem Mindestzugangspaket und den Serviceeinrichtungen sei nicht von einem Verzeichnis der Eisenbahninfrastruktur anlagen abhängig gewesen. Ein Blick auf Art 3 der RL 91/440/EWG, der für die Definition der Eisenbahninfrastruktur auf die Anlage 1 der VO 2598/70 verwies, zeige, dass der Gesetzgeber bewusst eine Gesetzesänderung herbeiführen wollte, zumal eine der hinzugefügten Wendungen gerade die Personenbahnsteige betreffe („Personenbahnsteige [...], auch in Personenbahnhöfen [...]“). Es sei kaum vorstellbar, dass diese Ergänzung unbeabsichtigt gewesen sei.

Der Gesetzgeber habe seine Ansicht bekräftigt, indem durch die RL (EU) 2016/2370 (4. Eisenbahnpaket) zu diesem Punkt keine Änderungen vorgenommen wurden.

Neben dem Wortlaut und unter Heranziehung der Vorgänger- und Nachfolgerichtlinien geht der Generalanwalt auch auf teleologische Aspekte (das heißt den Zweck der Vorschrift) ein, die sein Auslegungsergebnis stützen sollen: Das Schutzniveau für Eisenbahnverkehrsunternehmen sei bei Zuordnung der Personenbahnsteige zum Mindestzugangspaket höher, zumal die Regelungen in Bezug auf das Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur strenger seien und den Eisenbahnverkehrsunternehmen der Zugang nicht verweigert werden könne. Der Gesetzgeber wolle, dass die Verfügbarkeit der Bahnsteige stets gewährleistet sei.

Finanzielle Auswirkungen könnten in keiner Weise die Auslegung der Vorschrift berühren.

Der EuGH ist nicht an die Vorschläge des Generalanwaltes gebunden. Allerdings folgt er in etwa drei Viertel aller Fälle dessen Vorschlägen. Eine Entscheidung des EuGH steht noch aus.

Entscheidungen des BVwG, VwGH und VfGH

INFRASTRUKTUR-BENÜTZUNGSENTGELT

Mit Bescheid vom 27. März 2017 (GZ: SCK-WA-12-002) hatte die Schienen-Control Kommission Anträge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens auf Unwirksamserklärung von Infrastruktur-Benützungsentgelten für die Fahrplanjahre 2011 bis 2017 abgewiesen. Dem war eine umfangreiche Prüfung der Infrastruktur-Benützungsentgelte vorangegangen.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG). Mit Erkenntnis vom 10. Dezember 2018 (GZ: W110 2162055-1/40E) wies das BVwG die Beschwerde ab. Es bestätigte sowohl die Richtigkeit der von der Schienen-Control Kommission getroffenen Tatsachenfeststellungen – vor allem jener zu den Kosten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens – als auch die Richtigkeit der von der Schienen-Control Kommission vorgenommenen rechtlichen Beurteilung. Insbesondere bestätigte es die Auslegung des Begriffs der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten durch die Schienen-Control Kommission. Die zu prüfenden Infrastruktur-Benützungsentgelte waren gemäß § 67 Abs 1 EisbG in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

Diesen aus der RL 2001/14/EG stammenden Begriff legte die Schienen-Control Kommission anhand der hierzu ergangenen Urteile des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) aus. In diesen Urteilen hatte 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. Daher bleibe bei seiner Anwendung ein gewisser Wertungsspielraum.

Vor diesem Hintergrund beurteilte die Schienen-Control Kommission Bereitschaftskosten und Beschäftigungskosten als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallend. Bei Beschäftigungskosten handelt es sich um Kosten des Verschleißes durch den Zugbetrieb. Zu diesen Kosten zählen insbesondere Kosten für die Entstörung von Eisenbahninfrastrukturanlagen und verschleißbedingte vorzeitige Reinvestitionen.

Bereitschaftskosten – wie Instandsetzungs-, Wartungs- und Inspektionskosten sowie die Kosten der Zugsteuerung (Betriebsführung) – sind abhängig von der Produktionsmenge, da mit Erhöhung des Zugbetriebs der Kostenverlauf ansteigt. Insofern stehen auch sie in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zugbetrieb.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat gegen das Erkenntnis des BVwG Revision an den Verwaltungsgerichtshof (VwGH) erhoben.

ÜBERWÄLZUNG VON STÖRUNGSRISEN

Mit Bescheid vom 14. Juli 2016 (GZ: SCK-16-003) hatte die Schienen-Control Kommission eine Bestimmung in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens für unwirksam erklärt, welche die Ansprüche von Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Mängeln der Leistung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (z. B. bei Betriebsstörungen durch Eisenbahninfrastrukturanlagen, ungeplante Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten, das Personal, Dritte und Witterungsverhältnisse) ausschloss. Die Bestimmung entsprach im Wesentlichen gleichartigen Klauseln in früheren Versionen der SNNB, welche die Schienen-Control Kommission ebenfalls für unwirksam erklärt hatte und deren Unwirksamserklärung vom VwGH (GZ: 2013/03/0150) bzw. vom BVwG (GZ: W110 2008038) bestätigt worden war. Sowohl der VwGH als auch das BVwG hatten insbesondere ausgesprochen, dass die Risikozuweisung

dem § 67 Abs 7 EisbG (nunmehr § 67h EisbG) über leistungsabhängige Entgeltbestandteile widersprach, da sie keine Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens bot.

Auch gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 14. Juli 2016 er hob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Beschwerde an das BVwG.

Mit Erkenntnis vom 29. Jänner 2018 (GZ: W110 2133229) wies das BVwG die Beschwerde ab und sprach aus, dass in der zu beurteilenden Bestimmung die gleiche Risikozuweisung implementiert ist wie in denjenigen Bestimmungen, die Gegenstand der vorangegangenen Verfahren waren. Aufgrund der inhaltlichen Übereinstimmung ging der erkennende Senat des BVwG auch bei der vorliegenden Bestimmung von einem Verstoß gegen § 67h EisbG aus: Die Überwälzung der Risiken für Störungen in der Betriebsabwicklung auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen auch für den Fall, dass die Störungen – in Relation des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zum betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen – in der Sphäre des Eisenbahninfrastrukturunternehmens liegen und von den Eisenbahnverkehrsunternehmen weniger als von dem Infrastrukturbetreiber beherrschbar erscheinen, bietet keine Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistungen der Schieneninfrastruktur durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Gegen das Erkenntnis des BVwG er hob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß Art 144 B-VG Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof (VfGH) wegen Verletzung in verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten sowie wegen Anwendung verfassungswidriger Gesetze.

Mit Beschluss vom 12. Juni 2018 (GZ: E 980/2018) lehnte der VfGH die Behandlung der Beschwerde ab. Zu der in der

Beschwerde gerügten Verletzung in verfassungsrechtlich gewährleisteten Rechten hielt der VfGH fest, dass diese Rechtsverletzungen insofern nicht in die Zuständigkeit des VfGH fallen, als sie schon nach den Beschwerdebehauptungen zum erheblichen Teil nur die Folge einer – allenfalls grob – unrichtigen Anwendung des einfachen Gesetzes gewesen wären. Spezifisch verfassungsrechtliche Überlegungen wären zur Beurteilung dieser Fragen jedoch nicht erforderlich gewesen. Soweit die Beschwerde eine Verfassungswidrigkeit des § 74 Abs 1 EisbG über die Wettbewerbsüberwachung behauptete, ließ sie die behauptete Rechtsverletzung, die Verletzung in einem anderen verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht oder die Verletzung in einem sonstigen Recht wegen Anwendung eines verfassungswidrigen Gesetzes als so wenig wahrscheinlich erkennen, dass sie keine hinreichende Aussicht auf Erfolg hatte.

Gegen das Erkenntnis des BVwG er hob das Eisenbahnverkehrsunternehmen eine (außerordentliche) Revision an den VwGH.

Mit Beschluss vom 13. November 2018 (GZ: Ra 2018/03/0092) wies der VwGH die Revision zurück. Er verneinte das Vorliegen einer Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung, welche Voraussetzung der Revision ist. Weder hatte sich die Rechtslage seit den vorangegangenen Erkenntnissen maßgeblich geändert (die frühere Regelung des § 67 Abs 7 EisbG idF BGBl I 2004/38 entspricht § 67h EisbG idF BGBl I 2015/137), noch zeigte die Revision relevante Unterschiede der vorliegenden Klauseln zu jenen auf, die Gegenstand der vorangegangenen Verfahren gewesen waren. Insofern hatte sich das BVwG in seiner Entscheidung zu Recht auf die bereits vorliegende und übertragbare Rechtsprechung des VwGH gestützt.

07

Internationale Zusammenarbeit

- IRG-Rail, die Plattform der unabhängigen Eisenbahn-Regulierungsbehörden, besteht aus 31 Mitgliedern. • 62 themenspezifische Dokumente, das heißt Positionspapiere, Marktbeobachtungs- und Jahresberichte, wurden zwischen 2011 und 2018 insgesamt verabschiedet. • In einer Übersicht finden sich die Bahn-Regulatoren in Europa inklusive Kontaktdaten.

Independent Regulators' Group Rail [IRG-Rail]

Die Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) wurde 2011 von fünfzehn europäischen Eisenbahn-Regulierungsbehörden in Den Haag 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 EU-28 fehlen nur Malta und Zypern) sind somit zusätzlich 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 Unterarbeitsgruppen mit aktuellen eisenbahnbezogenen Themen, zu denen Positionspapiere erarbeitet werden und auf Basis derer die Vollversammlung ihre Entscheidungen treffen kann. In den Jahren 2011 bis 2018 wurden insgesamt 62 themenspezifische Dokumente, das heißt Positionspapiere, Marktbeobachtungs- und Jahresberichte, verabschiedet. Diese sind auf der Website von IRG-Rail unter www.irg-rail.eu abrufbar.

Im Jahr 2018 führte die italienische Regulierungsbehörde Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) mit Andrea Camanzi an der Spitze den Vorsitz. Als Stellvertreter fungierte João Carvalho von der portugiesischen Regulierungsbehörde Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT). Er übernahm satzungsgemäß am 1. Jänner 2019 den Vorsitz. Zu seinem Stellvertreter wurde im November 2018 Serge Drugmand, Direktor der belgischen Regulierungsbehörde, gewählt. Das im Jahr 2017 beschlossene Arbeitsprogramm wurde 2018 von den Arbeitsgruppen umgesetzt, im November 2018 wurde ein neues für 2019 beschlossen.

Ziel von IRG-Rail ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsbehörden weiter 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. 2019 steht die vollständige Liberalisierung des gemeinsamen europäischen Eisenbahnmarktes bevor und IRG-Rail will dessen Nachhaltigkeit und Effizienz aufrechterhalten bzw. fördern.

INFO

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

2011 gegründet

aktuell 31 Mitglieder

Aufgabe: Zusammenarbeit auf europäischer Ebene

Informationen auf www.irg-rail.eu

ARBEITSGRUPPE**„NETZZUGANG“ [ACCESS]**

Infolge der wochenlangen Streckenunterbrechung der Rheintalstrecke bei Rastatt im Sommer 2017 erstellte die Arbeitsgruppe einen Bericht über die Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber hinsichtlich temporärer Kapazitäts-einschränkungen und vorbereiteter Notfallpläne. Beides ist für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs – insbesondere im Wettbewerb mit dem Straßenverkehr (Stichwort: Modal Split) – wichtig. Außerdem kam, wie in den Jahren zuvor, der Erfassung der Aktivitäten auf den Güterkorridoren eine große Bedeutung in der Arbeit der Gruppe zu. Dazu zählte neben dem Austausch mit den leitenden Stellen der jeweiligen Korridore vor allem die Beobachtung des TTR-Projekts (Timetable Redesign Project) von RailNetEurope (RNE), das 2018 Pilot-versuche auf Teilabschnitten von drei Güterkorridoren (Mannheim-Miranda de Ebro, Rotterdam-Antwerpen, München-Verona) startete. Darüber hinaus wurde ein Bericht über zentrale Leistungsindikatoren (Key Performance Indicators, KPIs) der Güterkorridore erstellt. Die Arbeitsgruppe organisierte zudem das zweite jährliche IRG-Rail Freight Forum, das diesmal unter dem Titel „Quality on Rail Freight Corridors“ in Den Haag stattfand.

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

Die Arbeitsgruppe entwickelte Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen hinsichtlich Informationspflichten für Be-treiber von Serviceeinrichtungen gemäß Art 2 DVO (EU) 2017/2177. Die Kriterien sind auf www.irg-rail.eu ver öffent-licht, eine Erläuterung für Betroffene und potenzielle Antrag-steller findet sich auch auf www.schienencontrol.gv.at. Die Durchführungsverordnung (DVO), die den Zugang zu Service-einrichtungen und schienengebundenen Leistungen regelt, tritt mit Juni 2019 in Kraft. Eisenbahnverkehrsunterneh-men können aber bereits seit Anfang 2019 um die Gewährung von Ausnahmen ansuchen.

Darüber hinaus schloss die Arbeitsgruppe einen Bericht über Bearbeitungs- und Entscheidungsfristen betreffend die An-träge von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Zugang zu Serviceeinrichtungen gemäß Art 13 (4) RL 2012/34/EU ab. Des Weiteren erarbeitete die Gruppe auch einen Bericht über Nostalgie-Verkehr („heritage railways“) in Europa.

ARBEITSGRUPPE**„MARKTBEOBACHTUNG“ [MARKET MONITORING]**

Der sechste europäische Marktbericht wurde im März 2018 veröffentlicht und umfasst eine Vielzahl an Indikatoren, die von insgesamt 28 Mitgliedern der IRG-Rail erhoben und übermittelt wurden. Der Fokus des Berichts liegt u. a. auf der Bewertung der Qualität des Schienenpersonenverkehrs in den einzelnen Mitgliedsländern. Hinzugekommen ist außerdem eine Aktualisierung des Schwerpunktes vom Vorjahr (zum Niveau der Markttöffnung), da in der Zwischenzeit Daten aus vier weiteren Ländern verfügbar sind. Erstmals wurde der Bericht in zwei Teile aufgeteilt: Einerseits gibt es von nun an einen „Main Report“, der die Ergebnisse auf europäischer Ebene veranschaulicht bzw. vergleicht; ergänzend dazu stellt das „Working Document“ länderspezifische Details dar.

Im Herbst 2018 wurde außerdem die Datenerhebung für den siebten Marktbericht begonnen und Ende des Jahres erfolgreich abgeschlossen. Darüber hinaus arbeitete man an der Harmonisierung der Daten des Marktberichts mit jenen des Rail Market Monitoring (RMMS) der Europäischen Kommission.

ARBEITSGRUPPE**„NEUE GESETZESINITIATIVEN“****[EMERGING LEGISLATIVE PROPOSALS]**

Die Arbeitsgruppe schloss in diesem Jahr das „Memorandum of Cooperation“ über die Zusammenarbeit der Regulatoren gemäß Art 57 Abs 8 des Recast ab. Dieser verpflichtet die Regulierungsbehörden dazu, gemeinsame Grundsätze und Verfahren für Entscheidungen in Fällen grenzüberschreitender Zugtrassen oder grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zu erarbeiten: „In Angelegenheiten, die einen grenzüberschreitenden Verkehrsdiensst betreffen und in denen Entscheidungen von zwei oder mehr Regulierungsstellen erforderlich sind, arbeiten die betreffenden Regulierungsstellen bei der Ausarbeitung ihrer jeweiligen Entscheidungen zusammen, um eine Lösung herbeizuführen. [...]“ Dem entspricht das Memorandum. Es enthält darüber hinaus ebenfalls im Recast geforderte gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Beilegung von Streitigkeiten.

Eine Gesetzesinitiative, der sich die Arbeitsgruppe widmete, ist die Durchführungsverordnung über den Test zur Überprüfung der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Die Arbeit an einem gemeinsamen Positionspapier zum Entwurf der Europäischen Kommission für diese Verordnung soll dem IRG-Rail-Plenum im Mai 2019 vorgelegt werden. Somit kann es rechtzeitig zum kommenden Treffen des Ausschusses zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Single European Rail Area Committee, SERAC) im Juni verabschiedet und dort eingebracht werden.

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

Die Umsetzung des 4. Eisenbahnpaketes bringt unter anderem Neuerungen in der Methodik zur Festsetzung des Infrastruktur-Benützungsentgelts. Die bevorstehende Umsetzung in den Mitgliedsstaaten hat die Arbeitsgruppe dazu veranlasst, das Übersichtspapier über die Gebührenprinzipien für das Mindestzugangspaket zu aktualisieren. Dieses umfasst nunmehr Daten aus 24 IRG-Rail-Mitgliedsländern.

Innerhalb der Arbeitsgruppe wird an einem Vergleich der Entgelte, der direkten Kosten, der Vollkosten, der Marktsegmente und der Aufschläge gearbeitet. Ziel ist es, die unterschiedlichen Systeme in Europa inklusive aller verwendeten Daten und Methoden zu vergleichen.

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

Einerseits hat die Arbeitsgruppe einen Vergleich der Entgeltsysteme für Abstellanlagen in den einzelnen Mitgliedsländern angestellt und dazu anhand der gesammelten Informationen bzw. Daten ein Positionspapier verfasst. 2018 wurde zudem mit der Arbeit an einem Positionspapier über die Festsetzung von Entgelten für die Benützung von Serviceeinrichtungen im Allgemeinen begonnen, diese Arbeit wird auch im Jahr 2019 fortgesetzt.

Außerdem ging es um den Austausch zu aktuellen Problemen und Entscheidungen in diesem Bereich: Beispielsweise dafür ist die noch ausstehende Vorabentscheidung des Europäischen Gerichtshofs über die Zuweisung von Bahnsteigen entweder zum Mindestzugangspaket oder zu den Passagierbahnhöfen als Serviceeinrichtungen.

Regulatoren in Europa

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

Litauen Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba [RRT], Communications Regulatory Authority
Mortos g. 14, 03219 Vilnius, rrt.lt

Luxemburg Institut Luxembourgeois de Régulation [ILR]
17, rue du Fossé, 1536 Luxembourg, ilr.lu

Mazedonien Агенција за регулирање на железничкиот сектор, Macedonian Railway Regulatory Agency
str. Mito Hadzivasilev Jasmin nr. 52/1/4, 1000 Skopje, arpz.mk

Niederlande Autoriteit Consument & Markt [ACM], Authority for Consumers & Markets
Muizenstraat 41, 2511 WB Den Haag, acm.nl

Norwegen Statens Jernbanetilsyn [SJT], Norwegian Railway Authority
Karl Johans gate 41B, 0162 Oslo, sjt.no

Österreich Schienen-Control GmbH
Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien, schienencncontrol.gv.at

Polen Urząd Transportu Kolejowego [UTK], Office for Rail Transport
Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa, utk.gov.pl

Portugal Autoridade da Mobilidade e dos Transportes [AMT]
Palácio Coimbra, Rua de Santa Apolónia, n.º 53, 1100-468 Lisboa, amt-autoridade.pt

Rumänien Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar [CNSDF], Railway Supervision Council
Piata Presei Libere, nr. 1, corp D1, Sector 1, 013701 București, consiliulferoviar.ro

Schweden Transportstyrelsen, Swedish Transport Agency
Jussi Björlings väg 19, Box 267, 781 23 Borlänge, transportstyrelsen.se

Schweiz Schiedskommission im Eisenbahnverkehr [SKE]
Christoffelgasse 5, 3003 Bern, ske.admin.ch

Serbien Дирекција за железнице, Directorate for Railways
Nemanjina 6, 11000 Beograd, raildir.gov.rs

Slowakei Dopravný úrad [DU], Transport Authority
Letisko M.R. Štefánika, 823 05 Bratislava, nsat.sk

Slowenien Agencija za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije [AKOS]
Agency for Communication Networks and Services
Stegne 7, 1000 Ljubljana, akos-rs.si

Spanien Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia [CNMC]
National Commission on Markets and Competition
Alcalá 47, 28014 Madrid, cnmc.es

Tschechische Republik Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře [UPDI], Transport Infrastructure Access Authority
Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1, updi.cz

Ungarn Nemzeti Közlekedési Hatóság, National Transport Authority, Department of Railway Regulation
Teréz körút 62, 1066 Budapest, nkh.hu

Vereiniges Königreich Office of Rail and Road [ORR]
One Kemble Street, London, WC2B 4AN, orr.gov.uk

08

Zahlen und Fakten

- Der Jahresabschluss der Schienen-Control für das Wirtschaftsjahr 2018 ist nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches idgF erstellt.
- In Österreich gibt es 50 Eisenbahnverkehrsunternehmen, acht Eisenbahninfrastrukturunternehmen und elf integrierte Eisenbahnunternehmen.
- Als Service dient der Überblick über wichtige europäische Richtlinien und Verordnungen.

Schienen-Control GmbH als Unternehmen

Die Schienen-Control wurde mit 26. August 1999 gemäß Art 30 der RL 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 EisbG. 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:

Vorsitzender | seit 30. Mai 2018
SC Mag. Christian Weissenburger,
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Stv. Vorsitzende | seit 30. Mai 2018
Mag. Christina Platzer-Ehalt, LL.M., Erste Bank AG
Dr. Erik Wolf, Wirtschaftskammer Österreich
Mag. Christa Bock, Bundesministerium für Finanzen

Vorsitzende | bis 30. Mai 2018
vormalige SC Mag. Ursula Zechner, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Stv. Vorsitzende | bis 30. Mai 2018
Mag. Sylvia Leodolter, Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien

Die Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmervertretung haben im Jahr 2018 Mag. Norman Schadler und Mag. Birgit Hammerschmid wahrgenommen.

PERSONALSTAND

Im Geschäftsjahr 2018 waren durchschnittlich 20 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei der Schienen-Control beschäftigt.

FINANZIERUNG

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

Der Regulierungsbereich wird durch Beiträge der Eisenbahnverkehrsunternehmen finanziert. Bemessungsgrundlage ist das in einem Jahr insgesamt geleistete Infrastruktur-Benützungsentgelt. Der Anteil der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen am Aufwand der Schienen-Control wird durch einen eigenen Aufteilungsschlüssel errechnet.

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

Das veranschlagte Budget für das Geschäftsjahr 2018 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 Regulierungsbereich als auch im Agenturbereich unterschritten. Im Regulierungsbereich können dadurch insgesamt 252.690,33 Euro an die Eisenbahnverkehrsunternehmen rückvergütet werden. Der geplante Aufwand für die apf wurde vom BMVIT quartalsweise vorfinanziert. Am Ende des Jahres 2018 wurden an betroffene Unternehmen Fallpauschalen für Schlichtungen insgesamt in Höhe von 197.184 Euro verrechnet. Da der geplante Aufwand der apf unterschritten wurde, ergibt sich eine Rückvergütung an das BMVIT in Höhe von 227.601,04 Euro.

JAHRESABSCHLUSS DER SCHIENEN-CONTROL

Der Jahresabschluss der Schienen-Control für das Wirtschaftsjahr 2018 (1. Jänner bis 31. Dezember 2018) wurde nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) idG erstellt. Die TPA Wirtschaftsprüfung GmbH bestätigte den Abschluss mit einem uneingeschränkten Vermerk.

Aus der Gewinn-und-Verlust-Rechnung geht hervor, dass der Umsatzerlös der Schienen-Control für das Geschäftsjahr 2018 insgesamt 2.047.765,23 Euro beträgt.

Die Schienen-Control weist einen Nullgewinn aus. Der Zinsertrag in Höhe von 6.501,43 Euro wird einer freien Gewinnrücklage zugeführt.

Ertrags- und Vermögenslage 2018

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG ZUM 31.12.2018

	2018	2017
1. Umsatzerlöse	2.047.765,23	2.172.175,31
2. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0,00	0,00
b) übrige	13.171,16	5.948,34
	13.171,16	5.948,34
3. Personalaufwand		
a) Gehälter	-1.133.528,97	-1.025.003,59
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-18.265,86	-15.838,57
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-29.693,70	-31.250,33
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-302.550,91	-268.101,32
e) sonstige Sozialaufwendungen	-18.125,74	-13.964,24
	-1.502.165,18	-1.354.158,05
4. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagevermögens	-32.771,89	-52.962,66
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) übrige	-522.008,32	-766.726,97
6. Zwischensumme aus Z 1 bis 5 [Betriebsergebnis]	3.991,00	4.275,97
7. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0,00	0,00
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6.516,43	7.399,54
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	0,00
11. Zwischensumme aus Z 7 bis 9 [Finanzerfolg]	6.516,43	7.399,54
12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	10.507,43	11.675,51
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-4.006,00	-4.322,00
14. Jahresüberschuss	6.501,43	7.353,51
15. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	-6.501,43	-7.353,51
16. Jahresgewinn/Jahresverlust	0,00	0,00

BILANZ ZUM 31.12.2018

AKTIVA	2018	2017
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	11.991,66	8.074,83
II. Sachanlagen		
1. Einbauten in fremden Gebäuden	7.718,47	11.148,09
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	48.893,06	56.563,57
	68.603,19	75.786,49
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	199.604,54	114.311,41
2. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	71.800,96	71.203,91
II. Wertpapiere und Anteile		
1. Sonstige Wertpapiere und Anteile	0,00	0,00
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.393.635,74	1.484.863,93
	1.665.041,24	1.670.379,25
C. Rechnungsabgrenzungsposten	19.942,32	13.991,85
Bilanzsumme	1.753.586,75	1.760.157,59

PASSIVA	2018	2017
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]	310.041,22	303.539,79
	1.062.895,15	1.056.393,72
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	0,00	0,00
2. Sonstige Rückstellungen	102.300,00	166.500,00
	102.300,00	166.500,00
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	44.352,26	218.568,52
2. Sonstige Verbindlichkeiten		
a] Steuern	17.096,17	14.204,02
b] soziale Sicherheit	37.129,53	32.603,90
c] übrige	489.813,64	271.887,43
	588.391,60	537.263,87
Bilanzsumme	1.760.157,59	1.760.157,59

Marktteilnehmer

Zu Jahresende 2018 gab es in Österreich insgesamt 69 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 des Weiteren die Betreiber von nicht vernetzter öffentlicher Eisenbahninfrastruktur (Schmalspurbahnen). Letztere unterliegen zwar nicht der Regulierung, werden hier aber der Vollständigkeit halber angeführt.

INFO

69 Eisenbahnunternehmen

50 Eisenbahnverkehrsunternehmen

8 Eisenbahninfrastrukturunternehmen

11 integrierte Eisenbahnunternehmen

Die acht Eisenbahninfrastrukturunternehmen und elf integrierten Eisenbahnunternehmen ergeben insgesamt 19 Infrastrukturbetreiber, von denen im Jahr 2018 neun ausschließlich nicht vernetzte Infrastruktur betrieben. Von den elf integrierten Eisenbahnunternehmen verfügten fünf über einen Zugang zur ÖBB-Infrastruktur. Zu Jahresende 2018 konnten fünf der 50 Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Sicherheitsbescheinigung vorweisen, vier keinen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Das bedeutet, dass letztendlich 46 Unternehmen dazu 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“, zehn Unternehmen haben direkte oder indirekte Beteiligungen von ausländischen Incumbents mit mehr als 50 Prozent und sind daher als solche anzusehen. Elf weitere Unternehmen befinden sich zu mehr als 50 Prozent im Eigentum öffentlicher Institutionen. Die übrigen 21 Unternehmen werden als im Privatbesitz stehend klassifiziert. Sieben davon fallen durch ihren Firmensitz im Ausland in die Kategorie „Ausländisches Eisenbahnunternehmen“.

Neu hinzugekommen sind im Jahr 2018 die DPB Rail Infra Service aus Österreich, die belgische LINEAS, die deutsche Retrack und Railtrans International aus der Slowakei. Zudem wurde im Zuge der Umstrukturierung der Steiermärkischen Landesbahnen (Trennung von Infrastruktur und Verkehrsdiestleistung) im Sommer 2018 die Steiermarkbahn und Bus aus dem ehemals integrierten Eisenbahnunternehmen herausgelöst. Von nun an ist sie als eigenständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr tätig, während die Steiermärkischen Landesbahnen ausschließlich als Eisenbahninfrastrukturunternehmen geführt werden.

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

Achenseebahn AG

IntEU, privat, Inland, nicht vernetzt

Die Achenseebahn steht mehrheitlich in Privatbesitz und betreibt die schmalspurige Zahnradbahn von Jenbach zum Achensee, die ausschließlich touristischen Zwecken in den Sommermonaten dient. Künftig sind die Elektrifizierung sowie der Ganzjahresbetrieb angedacht.

Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB)

EVU, privat, Ausland

Das Unternehmen mit Sitz in Deutschland ist ein Tochterunternehmen der Transdev GmbH, die zu 100 Prozent der französischen Transdev Group S.A. zuzurechnen ist. Diese ist europaweit im Personenverkehr tätig. In Österreich betreibt die Bayerische Oberlandbahn seit 2013 unter dem Markennamen „Meridian“ Regionalverkehr auf den Strecken München–Rosenheim–Kufstein und München–Rosenheim–Salzburg. Der Fahrplan ist mit dem Angebot der WESTbahn abgestimmt.

Cargo Service GmbH (CargoServ)

EVU, privat, Inland

Die CargoServ ist eine Tochter der Logistik Service GmbH (LogServ), 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 mit der Werkbahn im Stahlwerk Linz die größte Anschlussbahn Österreichs. Seitens der CargoServ wird einerseits die Anlieferung von Erz, Kohle und Schrott, aber auch der Abtransport von Stahlblech für die voestalpine Stahl GmbH durchgeführt. Andererseits wird zusätzlich der Gütertransport für andere Unternehmen bewerkstelligt.

ČD Cargo, a.s.

EVU, ausländischer Incumbent

Seit Ende 2017 ist die 100-prozentige Tochter der tschechischen Staatsbahn Česke dráhy in Österreich im Güterverkehr tätig. Der Schwerpunkt liegt im grenzüberschreitenden Güterzugverkehr über den Grenzübergang Břeclav/Hohenau.

City Air Terminal BetriebsgmbH (CAT)

EVU, öffentlich, Inland

Das Unternehmen gehört zu 49,9 Prozent der ÖBB-Personenverkehr und zu 50,1 Prozent der Flughafen Wien AG. Letztere ist teilweise in öffentlichem Eigentum, weshalb die City Air Terminal Betriebsgesellschaft als mehrheitlich in öffentlichem Eigentum stehend qualifiziert wird. Seit 2003 betreibt das Unternehmen den City Airport Train im Halbstundentakt 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 auf dem grenzüberschreitenden Güterzugverkehr nach Salzburg-Gnigl und nach Linz. Das Unternehmen wurde im 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. Mitte Dezember 2017 wurde das Angebot ab Salzburg Richtung Mühldorf zum Stundentakt verdichtet.

DPB Rail Infra Service GmbH

EVU, privat, Inland

Die DPB Rail Infra Service aus Österreich (Deutschlandsberg) ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen aus dem Bereich Baustellenlogistik. 2018 hat das Unternehmen die Verkehrsgenehmigung erhalten, die beantragte Sicherheitsbescheinigung war allerdings noch ausständig.

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 auf dem 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., welche wiederum der privaten Railinvest Holding Company Ltd. gehört. Das Unternehmen verfügt über eine aufrechte Sicherheitsbescheinigung in Österreich, hatte 2018 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 Containerterminals in den deutschen Nordseehäfen betreibt. Floyd ist seit 2012 in Österreich tätig und fährt Containerzüge sowie Getreide- und Mineralöltransporte zwischen Ungarn und Deutschland über die österreichische Donauachse.

FOXrail Zrt.

EVU, privat, Ausland

2013 wurde das Unternehmen durch den Gründer bzw. ehemaligen Eigentümer der Floyd errichtet. 2016 erhielt es die Sicherheitsbescheinigung in Österreich und fährt seither 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 Probe- und Zulassungsfahrten für den Mutterkonzern Franz Plasser, der Weltmarktführer von Bahnbaumaschinen ist. Das Stammwerk befindet sich in Linz.

GEVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrsdienstleistungen mbH

EVU, privat, Inland

Das Unternehmen ist seit 2013 eine Tochter der Nürnberger Wach- und Schließgesellschaft und erhielt 2014 sowohl die Verkehrsgenehmigung als auch die Sicherheitsbescheinigung. Die ursprünglich im Juni 2017 abgelaufene Sicherheitsbescheinigung wurde mittlerweile bis 2023 verlängert.

GHS Logistik GmbH

EVU, privat, Inland

Das Unternehmen gehört zum österreichischen Baukonzern Hinteregger. 2016 erhielt es die Verkehrsgenehmigung, die Sicherheitsbescheinigung steht noch aus. Der Schwerpunkt wird aller Voraussicht nach auf dem Bereich der Baustellenlogistik liegen.

Grampetcargo Austria GmbH

EVU, privat, Inland

Als Tochter der rumänischen Grampet Group wurde das Unternehmen 2012 gegründet. Die Grampet Group ist auch an Eisenbahnverkehrsunternehmen in Rumänien, Bulgarien und Ungarn beteiligt. Seit 2016 führt Grampetcargo Austria Schlauchzüge von Moosbierbaum nach Mistelbach und ist zusätzlich am Spotmarkt aktiv. In Kooperation mit der DB Cargo werden außerdem Containerzüge von Wels nach Kalsdorf geführt.

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)

IntEU, öffentlich, Inland

Das integrierte Eisenbahnunternehmen steht zu 100 Prozent im Eigentum der Republik Österreich und erbringt vorwiegend Verkehrsleistungen auf dem eigenen Streckennetz Graz-Köflach und Graz-Wies-Eibiswald. Ende 2010 übernahm die Graz-Köflacher Bahn auch den Personenverkehr Graz-Werndorf-Wies-Eibiswald über den neu errichteten Abschnitt Werndorf-Wettmannstätten (Koralmbahn). Seit Dezember 2017 ist sie zudem durchführendes Eisenbahnverkehrsunternehmen für den österreichischen Teil der Verkehre Prag-Wien des tschechischen Unternehmens RegioJet. Die Graz-Köflacher Bahn ist zu je 50 Prozent an der LTE Logistik und Transport sowie der slowenischen Adria Transport beteiligt.

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH

IntEU, öffentlich, Inland, nicht vernetzt

Das Unternehmen ist zu einem überwiegenden Teil 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 hierbei um eine nicht vernetzte Infrastruktur.

LINEAS Group SA

EVU, ausländischer Incumbent

Die LINEAS ist aus der Transport- und Logistiksparte der belgischen Staatsbahn SNCB hervorgegangen und führt Güter- und Chemietransporte in Belgien sowie grenzüberschreitend nach Frankreich und mit Partnern nach Deutschland, in die Niederlande, nach Österreich, Schweden, in die Schweiz und nach Tschechien durch. Seit dem Frühjahr 2018 hat das Unternehmen auch eine Sicherheitsbescheinigung für Österreich, die ersten Trassen wurden für den Fahrplan 2019 beantragt.

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, neben Stern & Hafferl (zu knapp einem Drittel) halten weitere Anrainergemeinden Anteile.

Logistik Service GmbH (LogServ)

EVU, privat, Inland

Als Tochter der voestalpine Stahl GmbH 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 noch für das Werkbahnnetz der voestalpine 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, während die Betriebsführung der Muttergesellschaft obliegt. Die Strecke wurde 2018 vom Klosterplatz mit der Straßenbahn Gmunden als sogenannte Stadt.Regio.Tram bzw. Traunseetram vernetzt. Seitdem wird ein deutlich dichteres Angebot mit bis zu vier Fahrten stündlich angeboten.

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, welche vorwiegend dem Magnesittransport dient. Den Betrieb auf der Schmalspurbahn sowie auf den normalspurigen Anschlussgleisen in Mixnitz besorgen die Steiermärkischen Landesbahnen.

Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee AG

EVU, 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 „Attergaubahn“ bekannt ist. Die Betriebsführung erfolgt mit neuen Niederflurfahrzeugen 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 und seit Sommer 2018 eine Sicherheitsbescheinigung. Seit dem Fahrplanwechsel Ende 2018 werden alle Verkehre, welche die Muttergesellschaft nicht selbst abwickelt, durchgeführt (siehe unten).

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. Die Lokomotion befährt vorwiegend die Transitstrecken über den Brenner und den Tauern, alle anderen Verkehre in Österreich werden von der Tochtergesellschaft Lokomotion Austria durchgeführt.

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 der Tschechischen Republik vertreten. LTE fährt vor allem auf der Donauachse, aber auch über den Semmering in die Steiermark sowie nach Italien und Slowenien.

LTE Austria GmbH

EVU, privat, Inland

2017 wurde das 100-prozentige Tochterunternehmen der LTE Logistik und Transport speziell für die Aktivitäten in Österreich gegründet. Eine Sicherheitsbescheinigung ist allerdings noch ausständig.

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 Containerverkehre aus der Slowakei und Tschechien sowohl zu den österreichischen Terminals als auch im Transit 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 wiederum im Eigentum einer Schweizer Beteiligungsgesellschaft steht. Eigene Verkehrsleistungen werden nur in sehr geringem Ausmaß erbracht, es ist vorwiegend als Personaldienstleister und Berater für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig.

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 im österreichischen Netz. Das Unternehmen fährt vor allem Ganzzüge auf der Donauachse sowie nach Krems an der Donau.

Montafonerbahn AG

IntEU, öffentlich, Inland

Die Montafonerbahn gehört mehrheitlich dem Gemeindeverband des Montafonertals. 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 vorwiegend nur für Fahrten im Bahnhofsbereich von Bludenz.

Neusiedler Seebahn GmbH

EIU, öffentlich, Inland

Das Unternehmen entstand 2010 durch Aufteilung der früheren Neusiedler Seebahn AG, die sowohl den ungarischen als auch den österreichischen Streckenabschnitt bediente. Der ungarische Teil wurde mittlerweile von der Raaberbahn übernommen (Grenze bei Pamhagen bis Fertöszentmiklós); 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. 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 (kein integriertes Eisenbahnverkehrsunternehmen), 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 Regionalbahnstrecken in Niederösterreich zu einem Infrastrukturunternehmen. Seither besitzt die NÖVOG die Konzession zum Betrieb der Strecken St. Pölten–Mariazell, Waidhofen/Ybbs–Gstadt, Gmünd–Groß Gerungs, Gmünd–Litschau und Puchberg–Hochschneeberg. Es handelt sich dabei ausschließlich um Schmalspurbahnen, wobei nur die beiden Erstgenannten einen Strecken-Ganzjahresbetrieb (Regelverkehr) aufweisen. Die normalspurigen Streckenabschnitte des Unternehmens wurden noch vor der Übergabe seitens der ÖBB-Infrastruktur als öffentliche Eisenbahnen eingestellt, einige werden nunmehr als Anschlussbahnen für den Ausflugsverkehr betrieben. Seit 2016 verfügt die NÖVOG auch über eine Verkehrsgenehmigung 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 sowie das gesamte Netz in Liechtenstein. Sie entstand 2009 durch die Verschmelzung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Das Unternehmen ist auch für die Bahnstromversorgung verantwortlich und betreibt eigene Kraftwerke.

ÖBB-Personenverkehr AG

EVU, österreichischer Incumbent

Die ÖBB-Personenverkehr ist eine 100-Prozent-Tochter der ÖBB-Holding und führt den Großteil des Personenverkehrs auf dem österreichischen Schienennetz durch. Ausländische Verkehre werden in der Regel mit Kooperationspartnern abgewickelt. Seit dem Fahrplan 2017 wird das größte europäische Nachtzugangebot betrieben. Des Weiteren ist das Unternehmen zu 49,9 Prozent am CAT beteiligt und hält 50 Prozent der Anteile der ÖBB-Produktion sowie 49 Prozent der Anteile der ÖBB-Technische Services.

ÖBB-Produktion GmbH

EVU, österreichischer Incumbent

Die ÖBB-Produktion erbringt sämtliche Traktionsleistungen für die Rail Cargo Austria und die ÖBB-Personenverkehr. Eine weitere Dienstleistung neben dem Betrieb von Tankstellen ist die Bereitstellung mobiler und stationärer Wagenmeisterleistungen 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. Ab 2013 führte das Unternehmen Züge des Kombinierten Verkehrs von Polen über Österreich nach Italien. Im Jahr 2018 wurden keine nennenswerten 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. Im Jahr 2019 sind keine Fahrten in Österreich geplant.

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 besitzt in Österreich eine Konzession als Infrastrukturbetreiber sowie 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 Infrastruktornetz 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 sowie in Deutschland die Rail Cargo Carrier Germany GmbH und die Rail Cargo Carrier PCT GmbH), wodurch in diesen Ländern auch Züge in eigener Verantwortung geführt werden. Außerdem hält das Unternehmen 50 Prozent der ÖBB-Produktion und 51 Prozent der ÖBB-Technische 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 2018 nicht.

Retrack GmbH & Co. KG

EVU, privat, Ausland

Das in Hamburg ansässige Eisenbahnverkehrsunternehmen Retrack ist das Schienenlogistikunternehmen des Waggonvermieters Vereinigte Tanklager und Transportmittel AG (VTG) und besitzt seit Frühjahr 2018 eine Sicherheitsbescheinigung für das ÖBB-Netz.

Rhomberg Bahntechnik GmbH

EVU, privat, Inland

Die Rhomberg Bahntechnik mit Sitz in Vorarlberg gehört zur Rhomberg-Gruppe und nahm den Betrieb 2011 auf. Sie ist im Bahnbau (insbesondere 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.

RTI Railtrans International a.s.

EVU, privat, Ausland

Das slowakische Güterverkehrsunternehmen wurde 2011 gegründet und hat sich auf den Transport von Biokraftstoff, Chemikalien und Rohstoffen für die chemische Industrie in der Slowakei, Tschechien und Polen spezialisiert. Im Frühjahr 2018 erhielt das Unternehmen die Sicherheitsbescheinigung für das ÖBB-Netz.

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 Baustellensicherheit auf Gleisbautstellen, darüber hinaus stellt es auch Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer für Arbeitszüge bereit. Eigene Verkehre wurden 2018 keine abgewickelt.

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 und hat auch eine Zulassung im ÖBB-Netz, wo es vor allem mit der Bedienung von Anschlussbahnen im Raum Salzburg und Umgebung beauftragt ist. Außerdem ist es mit dem Zwischenwerksverkehr von Salzburg Liefing 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 unter dem Namen Pinzgauer Lokalbahn auch die nicht vernetzte Schmalspurbahn von Zell am See nach Krimml.

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 und Bus GmbH

EVU, öffentlich, Inland

Die Steiermarkbahn und Bus steht zu 100 Prozent im Besitz des Landes Steiermark und ist seit der Umstrukturierung des ehemaligen integrierten Eisenbahnunternehmens Steiermärkische Landesbahnen im Sommer 2018 schwerpunkt-mäßig für die Abwicklung des Personenverkehrs im Rahmen öffentlicher Verkehrsdiestverträge im Bahn- und Busbereich zuständig.

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH

EVU, öffentlich, Inland

Die Steiermarkbahn Transport und Logistik ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Steiermarkbahn und Bus. Der Geschäftsschwerpunkt liegt in der Abwicklung von Güter- und Logistikdienstleistungen, insbesondere auf Ganzzugtransporten ab steirischen Industriestandorten. Außerdem betreibt das Unternehmen Spotverkehre auf der Donauachse und der Tauernbahn mit Kooperationspartnern aus Ungarn und Deutschland.

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, Gleisdorf-Weiz und Peggau-Übelbach sowie die nicht vernetzte Schmalspurbahn Unzmarkt-Mauterndorf. 2018 wurde das Streckennetz um die Stadtstrecke Weiz Bahnhof-Weiz Nord erweitert. Das Unternehmen ist zusätzlich Betreiber der nicht vernetzten Schmalspurbahn Mixnitz-St. Erhard und des Terminals Graz Süd. Verkehre im ÖBB-Netz werden von den beiden Tochterunternehmen Steiermarkbahn und Bus bzw. Steiermarkbahn Transport und Logistik abgewickelt.

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.

EVU, privat, Inland

Stern & Hafferl ist ein österreichisches Privatunternehmen mit Schwerpunkt im oberösterreichischen Personennahverkehr. Das Unternehmen ist Betriebsführer auf den vernetzten Strecken Linz-Eferding-Peuerbach/Neumarkt-Kallham und Lambach-Vorchdorf 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 in den Bezirken Wels Land und Eferding 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 Tochtergesellschaft der Captrain Deutschland. Diese wiederum steht im Eigentum der französischen Güterbahn Frêt SNCF. Seit 2015 hat das Unternehmen eine Sicherheitsbescheinigung für 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 über seine Tochter TX Logistik Austria tätig.

Twentyone GmbH

EVU, privat, Inland

Nach der Gründung erhielt das Unternehmen im Jahr 2016 die Verkehrsgenehmigung für Personen- und Güterverkehr in Österreich. Da es noch über keine Sicherheitsbescheinigung verfügt, wurden eigene Güterverkehre bisher als Bahnspedition über die EccoRail abgewickelt.

TX Logistik Austria GmbH

EVU, ausländischer Incumbent

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

Walser Eisenbahn GmbH

EVU, privat, Inland

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

WESTbahn Management GmbH

EVU, privat, Inland

2008 wurde die WESTbahn als erste Tochter der RAIL Holding AG gegründet und steht mehrheitlich im Besitz privater Eigentümer. Die französische Staatsbahn SNCF hält 17,4 Prozent der Unternehmensanteile. 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 in weiterer Folge der Fahrplan zwischen Wien und Salzburg verdichtet. Seit Dezember 2017 fährt das Unternehmen zwischen Wien und Salzburg im Halbstundentakt.

Wiener Lokalbahnen AG

IntEU, öffentlich, Inland

Die Wiener Lokalbahnen sind ein Unternehmen der Wiener Stadtwerke GmbH. 2018 wurde das zuvor als Aktiengesellschaft geführte Unternehmen in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt. Im Schienenverkehr sind sie hauptsächlich im Personenverkehr auf eigener Strecke tätig. Diese Strecke ist mit dem Netz der Wiener Linien verbunden, sodass der Personenverkehr durchgehend von Baden Josefsplatz bis Wien Oper bedient werden kann. Das Unternehmen erbringt auch Personenverkehrsleistungen im ÖBB-Netz – hauptsächlich Ausflugs- und Nostalgiefahrten, aber auch Reisebüro-Turnuszüge im Raum Salzburg/Tirol in Zusammenarbeit mit ausländischen Eisenbahnunternehmen. Das Geschäftsfeld Schienengüterverkehr wurde 2007 in die Tochter Wiener Lokalbahnen Cargo ausgegliedert.

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

EVU, öffentlich, Inland

Im Jahr 2007 wurde die Wiener Lokalbahnen Cargo gegründet, um das Güterzuggeschäft der Muttergesellschaft Wiener Lokalbahnen – sowohl in deren eigenem als auch im ÖBB-Netz – zu übernehmen. Das Unternehmen ist überwiegend im Container- und Ganzzugverkehr auf der Donauachse zwischen der Nordsee und Rumänien tätig. In Österreich werden vor allem die Terminals Enns und Wien-Freudenauf 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 der Einsatz von Hybridfahrzeugen mit Wasserstoffantrieb vorgesehen.

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) 2018/643

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 Schienenpersonenver-
kehrsdiene.

DVO (EU) 2015/10

Durchführungsverordnung über Kriterien für Antragsteller hin-
sichtlich 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 Be-
rechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbe-
triebs anfallen.

DVO (EU) 2015/1100

Durchführungsverordnung über die Berichtspflichten der
Mitgliedstaaten im Rahmen der Überwachung des Schienen-
verkehrsmärkts.

DVO (EU) 2016/545

Durchführungsverordnung über Verfahren und Kriterien in
Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrweg-
kapazität.

DVO (EU) 2017/6

Durchführungsverordnung über den europäischen Bereitstel-
lungsplan für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem.

DVO (EU) 2017/2177

Durchführungsverordnung über den Zugang zu Serviceein-
richtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen.

DVO (EU) 2018/763

Durchführungsverordnung über die praktischen Festlegungen
für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen
an Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798
des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Auf-
hebung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission.

Quellenangabe

Business Handbuch Europäische Bahnen, 11. Auflage –
Das Verzeichnis der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen

Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 der Kommission vom 12. Juni 2015 über
die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen

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

Geschäftsberichte österreichischer Eisenbahnunternehmen

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

ÖBB-Fahrpläne Österreich

ÖBB-Infrastruktur AG, diverse Unterlagen

Paper on charges for storage sidings, 2018: <https://www.irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/199,2018.html>

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

Statistik Austria, diverse Publikationen

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
ČDC	ČD Cargo
CCG	Cargo Center Graz GmbH
DB	Deutsche Bahn AG
DB Cargo	DB Cargo AG
DB FV	DB Fernverkehr AG
DB Regio	DB Regio 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
RTB	RTB Cargo Austria GmbH
RTI	Railtrains International a.s.
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 und Bus GmbH
STB TL	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
E-Control	Energie-Control Austria für die Regulierung der Elektrizitäts- und Erdgaswirtschaft
EisbBFG	Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte [Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz] – Fahrgastrechtegesetz
EisbG	Eisenbahngesetz
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System

EU/EG	Europäische Union/Europäische Gemeinschaft
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
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
ICE	Intercity Express
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
OÖ	Oberösterreich
OÖVV	Verkehrsverbund Oberösterreich
PFAG	Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz
PFV	Personenfernverkehr
PNV	Personennahverkehr
PPP	Public Private Partnership
PSO	Public Service Obligation[s]

PV	Personenverkehr
RL	Richtlinie
Rs	Rechtssache
Sbg	Salzburg
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SIBE	Sicherheitsbescheinigung
SNNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
Stmk	Steiermark
StVG	Verbundlinie, Verkehrsverbund Steiermark
SVV	Verkehrsverbund Salzburg
T	Tirol
TEN	Transeuropäische Netze
TEN-V	Transeuropäische Verkehrsnetze
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
u. a.	unter anderem
usw.	und so weiter
Vbf.	Verschubbahnhof
VfGH	Verfassungsgerichtshof
Vlbg	Vorarlberg
VO	Verordnung
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
VVK	Kärntner Linien/Verkehrsverbund Kärnten
VVNB	Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland
VVV	VMobil, Verkehrsverbund Vorarlberg
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 4/1/6, 1060 Wien, T: +43 1 505 07 07, F: +43 1 505 07 07 180, office@schienencncontrol.gv.at, www.schienencncontrol.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 2019

