

Jahresbericht 2019

Ihr Recht am Zug. Schienen- Control.

Schienen | Control

Inhaltsverzeichnis

Vorworte	3
Zusammenfassung	7
Das Jahr 2019 im Überblick	9
Rolle der Regulierungsbehörde	13
Schienen-Control Kommission	15
Schienen-Control GmbH	21
Symposium 2019: 20 Jahre Schienen-Control GmbH.	23
Wie viel Wettbewerbsregulierung braucht die Eisenbahn?	
Marktentwicklung	25
Marktentwicklung 2019	27
Qualitative Marktbeurteilung 2019	47
Personal und Fahrzeuge	51
Preisentwicklung Bahnen	57
Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen	67
Entwicklungen im europäischen Markt	70
Marktzugang	77
Österreichisches Eisenbahnnetz	79
Vergleich der Entgelte für die Benutzung von Personenbahnhöfen	85
Pünktlichkeit im Bahnverkehr	89
Der liberalisierte Bahnstrommarkt	97
Neues von den Güterkorridoren	101
Serviceeinrichtungen und Anschlussbahnen	103
Rechtsgrundlagen	107
Rechtliche Neuerungen	109
Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich	111
Arbeit der Schienen-Control Kommission	113
20 Jahre Schienen-Control bedeuten 20 Jahre Eisenbahnregulierung in Österreich	115
Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission	121
Entscheidungen des BVwG, VwGH und VfGH	129
Entscheidung des EuGH	135
Internationale Zusammenarbeit	137
Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)	139
Regulatoren in Europa	143
Zahlen und Fakten	145
Schienen-Control GmbH als Unternehmen	147
Ertrags- und Vermögenslage	149
Marktteilnehmer	151
Quellenangabe	161
Glossar	162

01

Vorworte

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

Österreich blickt auf gut 20 Jahre Wettbewerb und Regulierung im Bahnbereich zurück. Bereits 1998 erfolgten erste Weichenstellungen für die Liberalisierung, indem Personen- und Güterverkehr formal für den Wettbewerb geöffnet wurden. Im Jahr 1999 wurden die Schienen-Control GmbH und die Schienen-Control Kommission als Regulierungsbehörde ins Leben gerufen. Seitdem stellt der Bahnregulator sicher, dass Eisenbahnunternehmen das Schienennetz diskriminierungsfrei und zu angemessenen Preisen nutzen können. Ich danke an dieser Stelle den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Schienen-Control GmbH sowie den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission für ihre wichtige Arbeit.

Das Engagement der Schienen-Control geht auch über die Grenzen Österreichs hinaus. Sie ist insbesondere im Netzwerk der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) aktiv und bringt dort ihre langjährigen Erfahrungen ein. IRG-Rail veröffentlicht beispielsweise einen jährlichen Bericht über die Entwicklungen im europäischen Schienenverkehrsmarkt. Dieser internationale Marktbericht zeigte für Österreich, dass sich 2018 ein langjähriger positiver Trend fortsetzt: Jede Österreicherin und jeder Österreicher fuhr durchschnittlich 1.502 Kilometer mit der Bahn, dadurch bleibt Österreich weiterhin Bahnfahrland Nummer eins unter allen EU-Mitgliedstaaten. Nur die Schweiz liegt innerhalb des europäischen Vergleichs vor Österreich.

Eine erfreuliche Entwicklung gab es 2019 auch national im Personenverkehr. Mehr als 316 Millionen Fahrgäste haben Österreich einen neuerlichen Höchstwert beschert. Das bedeutet, dass das ständig erweiterte Angebot im Personenverkehr sehr gut bei der Bevölkerung ankommt und intensiv genutzt wurde. Nichtsdestotrotz wollen wir diesen hohen Standard noch weiter ausbauen. Dazu braucht es ein klares Konzept und kluge, nachhaltige Investitionen in den Ausbau der Schiene.

In Bezug auf die Erreichung der Klimaziele beschäftigt uns natürlich auch das Thema Güterverkehr. Der Schienengüterverkehr befindet sich im europäischen Vergleich zwar immer noch im Spitzenfeld, allerdings registrierten wir hier leichte Rückgänge bei der Verkehrsleistung und beim Verkehrsaufkommen. Nicht zuletzt aufgrund der Covid-Pandemie wird es daher eine unserer zentralen Aufgaben sein, die Wettbewerbsfähigkeit dieser klimafreundlichen Variante des Gütertransports gegenüber der Straße wieder zu steigern.

Die Covid-Pandemie hat unseren beruflichen und privaten Alltag vor große Herausforderungen gestellt und gewohnte Abläufe verändert. Es gibt spürbare Einschnitte in allen Lebensbereichen, so auch im Verkehrssektor. Als Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist es mir ein wesentliches Anliegen insbesondere den gesamten öffentlichen Verkehr wieder nachhaltig zu stärken.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lesereise durch das Bahnjahr 2019!



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

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

2019 stand für uns als Regulierungsbehörde im Zeichen eines erfreulichen Jubiläums – wir begingen unser 20. Arbeitsjahr. Die Schienen-Control GmbH und die Schienen-Control Kommission wurden 1999 gegründet, um für einen fairen Zugang zum Schienennetz zu sorgen. Die Schienen-Control Kommission erhielt über die Jahre laufend erweiterte Kompetenzen, insbesondere durch umgesetzte EU-Richtlinien. Mit der Novelle des Eisenbahngesetzes 2019 wurde der Schienen-Control Kommission jüngst eine neue Aufgabe übertragen. Sie überwacht, ob die Anforderungen betreffend Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers, insbesondere im vertikal integrierten Unternehmen, erfüllt werden.

Im Güterverkehr sind seit rund 15 Jahren verstärkt Unternehmen im Wettbewerb tätig und auf der Weststrecke bieten seit mehr als acht Jahren zwei Bahnen Personenverkehr an. Wir befassen uns daher mit zahlreichen wettbewerbsrechtlichen Fragen und führten im Vorjahr 34 Verfahren. Die Verfahren erstreckten sich thematisch zuletzt vom Fahrkartenverkauf über die Entgelte und den Bahnstrom bis zum Fahrplan 2020.

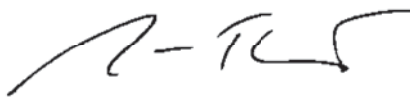
Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat mit Urteil vom 10. Juli 2019 klargestellt, dass Personenbahnsteige nicht zur Serviceeinrichtung Personenbahnhof zählen, sondern Teil des Mindestzugangspaketes sind. Das Urteil geht auf ein Vorabentscheidungsersuchen der Schienen-Control Kommission zurück, die ein Beschwerdeverfahren eines Eisenbahnverkehrsunternehmens bezüglich der Höhe der Stationsentgelte geführt hat und weiterhin führt. Die Schienen-Control Kommission begrüßt, dass durch die Entscheidung des EuGH Klarheit hinsichtlich der Zuordnung der Personenbahnsteige eingetreten ist.

Wie stellt sich die Marktentwicklung im Bahnsektor für das Jahr 2019 dar? Der österreichische Schienenverkehrsmarkt hat sich gegensätzlich entwickelt. Einerseits verzeichnete der Schienenpersonenverkehr, insbesondere aufgrund zusätzlicher Angebotsausweitungen im Nahverkehr mit insgesamt

über 316 Millionen Reisenden, einen neuerlichen Fahrgastrekord. Damit einhergehend konnten auch die Personenkilometer weiter gesteigert werden. Andererseits sind die Kennzahlen des Schienengüterverkehrs leicht rückläufig. Sowohl bei der Verkehrsleistung als auch beim Verkehrsaufkommen wurde das Vorjahresniveau von 2018 nicht ganz erreicht. Jedenfalls gestiegen sind hier allerdings die Marktanteile der Mitbewerber, die in allen Bereichen dazugewonnen haben und mittlerweile jeweils rund ein Drittel des Marktes abdecken.

Wir möchten nun noch für das vergangene Jahr unseren Dank aussprechen – den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission für ihre Expertise, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Schienen-Control für ihr Engagement und allen Geschäftspartnerinnen und Geschäftspartnern für den gemeinsamen Einsatz im Sinne des Verkehrsträgers Bahn.

Das Jahr 2020 ist bisher geprägt von der Corona-Pandemie. Sie hat für Menschen und Unternehmen das Leben richtiggehend auf den Kopf gestellt. Der gesamte Verkehrsbereich ist in Turbulenzen geraten und wird Kraft und Zeit zur Erholung benötigen. Als Bahnregulator liegt unser Augenmerk speziell auf dem Schienenverkehrsmarkt, wir beobachten intensiv die Entwicklungen und achten weiterhin auf faire Rahmenbedingungen.



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



Dr. Robert Streller
Vorsitzender der Schienen-Control Kommission

02

Zusammenfassung

Das Jahr 2019 im Überblick

2019 gab es gegensätzliche Entwicklungen im österreichischen Eisenbahnsektor. Auf der einen Seite ist der Personenverkehr gewachsen und verzeichnete mit rund 316 Millionen Reisenden einen neuerlichen Rekordwert – dieser ist vor allem auf das erweiterte Angebot im Nahverkehr zurückzuführen. Auch die Personenkilometer sind weiter gestiegen. Auf der anderen Seite sind im Schienengüterverkehr Aufkommen (beförderte Nettotonnen) und Verkehrsleistung (Netto- bzw. Bruttotonnenkilometer) leicht zurückgegangen. Jedenfalls konnten die Mitbewerber ihre Marktanteile bei allen drei Indikatoren weiter steigern.

ENTWICKLUNG DES EISENBAHNMARKTES

Überwiegend aufgrund der Zuwächse im Nahverkehr stiegen die Anzahl der beförderten Personen und die zurückgelegten Personenkilometer nochmals an. Die jeweiligen Höchstwerte aus dem Jahr 2018 konnten dadurch noch einmal übertroffen werden. Als Konsequenz verringerte sich allerdings die durchschnittliche Fahrtweite von 2018 auf 2019 um knapp einen halben Kilometer auf 42,3 Kilometer.

Absolut betrachtet gab es im Schienengüterverkehr sowohl bei den Netto- und Bruttotonnenkilometern (minus 2,3 bzw. minus 0,8 Prozent) als auch bei den beförderten Nettotonnen (minus 0,9 Prozent) Rückgänge. Von der Rail Cargo Austria gemeldete rückläufige Werte konnten von den Mitbewerbern zumeist annähernd kompensiert werden. Dadurch steigerte sich der Marktanteil der Mitbewerber bei allen drei Indikatoren weiter kräftig und betrug beim Aufkommen 36,4 Prozent sowie bei der Verkehrsleistung zwischen 30 und 32 Prozent.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen in Österreich lag Ende 2019 bei 70. Gegenüber 2018 neu hinzugekommen ist neben der S-Rail GmbH Österreich mit Sitz in Salzburg noch die niederländische HSL Netherlands B.V. (beide Unternehmen sind im Güterverkehr tätig). Andererseits ist die ebenfalls niederländische ERS Railways B.V. seit Anfang 2019 in Österreich nicht mehr als Eisenbahnverkehrsunternehmen zugelassen. In Summe hatten 50 Unternehmen die Berechtigung dazu, im ÖBB-Netz Züge zu führen. Davon sind vier Unternehmen Teil des ÖBB-Konzerns sowie zehn weitere Unternehmen aufgrund direkter oder indirekter Beteiligungen in der Hand von ausländischen Incumbents (marktbeherrschenden Unternehmen).

ENTWICKLUNGEN IM EUROPÄISCHEN MARKT

Im März 2020 erschien der achte Marktbericht der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), der sich mit den Gesamtentwicklungen im Schienenverkehr 2018 befasst. Insgesamt 31 Länder stellten dafür statistische Auswertungen zur Verfügung. Der Schwerpunkt des aktuellen Berichts liegt auf der Untersuchung der Wettbewerbssituation in den Mitgliedsländern. Ergänzend dazu wurde analysiert, ob und wie sich die Eintrittsbarrieren für neue Marktteilnehmer länderübergreifend unterscheiden. Zudem wurden auch jene Strecken Europas skizziert, auf denen im Personenverkehr Eisenbahnverkehrsunternehmen im direkten Wettbewerb mit dem Incumbent stehen.

2018 war Österreich wiederum Bahnland Nummer eins innerhalb der Europäischen Union. Mit 1.502 Kilometern je Einwohnerin und Einwohner lag Österreich diesbezüglich abermals vor Frankreich (1.373 Kilometer) und Schweden (1.324 Kilometer).

DER LIBERALISIERTE BAHNSTROMMARKT

Seit der Öffnung des österreichischen Bahnstrommarktes im Jahr 2016 beschäftigt sich die Schienen-Control Kommission mit den Netzentgelten für Bahnstrom. Bei der Berechnung

dieser Netzentgelte wurde in den vergangenen Jahren durch die ÖBB-Infrastruktur 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.

Der Tarif „Verteilung“ ist in den letzten Jahren laut Veröffentlichung der ÖBB-Infrastruktur in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) nahezu gleich geblieben, während der Tarif „Umformung“ einen deutlichen Anstieg aufwies. Ursächlich für die Tarifierhöhung waren vor allem Entwicklungen im Bereich der vorgelagerten Netzkosten sowie die regulatorische Entscheidung der europäischen Energieregulierungsbehörde zur Trennung der Strompreiszone zwischen Österreich und Deutschland.

Neben der Entwicklung der Tarife behält die Schienen-Control Kommission auch den Anteil jener Unternehmen im Blick, die für den Bahnstrombezug auf einen Drittversorger wechselten. Da dieser Anteil im Laufe der Jahre deutlich zurückgegangen ist, beobachtet die Schienen-Control Kommission die aktuelle Marktsituation genau und prüft Maßnahmen, um den Wettbewerb auch für die Zukunft sicherzustellen.

NOVELLE DES EISENBAHNGESETZES

Mit der Novelle des Eisenbahngesetzes (EisbG) 2019 obliegt es der Schienen-Control Kommission nun zu überwachen, ob der Infrastrukturbetreiber die Anforderungen betreffend Unabhängigkeit, insbesondere im vertikal integrierten Unternehmen, einhält.

VERFAHREN DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

Im Jahr 2019 führte die Schienen-Control Kommission 34 Verfahren. Thematisch erstreckten sie sich vom Fahrkartenverkauf über die Entgelte und den Bahnstrom bis zum Fahrplan 2020. Nachfolgend werden einige Verfahren auszugsweise vorgestellt und im Kapitel „Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission“ ab Seite 121 im Detail beschrieben.

FAHRSCHEINVERKAUF IM HAUPTBAHNHOF WIEN

Im Jahr 2019 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.¹ Eines der Verfahren der Schienen-Control Kommission betraf den Fahrkartenverkauf im Hauptbahnhof Wien.

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat, das Züge in Österreich in Kooperation mit einem 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.

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, auch wenn das Unternehmen in Österreich Zugtrassen nicht selbst bestellt, sondern die Züge durch ein österreichisches Eisenbahnverkehrsunternehmen geführt werden. Im vertragsersetzenden Bescheid

¹ § 58b Abs 1 Z 1 EisbG.

der Schienen-Control Kommission wurden einige Klauseln aus dem Mustervertrag für die Miete von Fahrkartenverkaufslokalen in Personenbahnhöfen nicht übernommen, da sie Bestimmungen des Eisenbahnrechts bzw. des Zivilrechts widersprachen.

Bahnhofsbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen erhoben gegen den Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht. Der Bahnhofsbetreiber bestreitet das Bestehen eines Zugangsrechts und sieht sich durch die angeordneten Zugangsbedingungen im Nachteil. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen wendet sich ebenfalls gegen die angeordneten Zugangsbedingungen.

FAHRSCHEINVERKAUF IM BAHNHOF WIEN PRATERSTERN

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Züge zwischen Hauptbahnhof Salzburg und Bahnhof Wien Praterstern geführt hatte, begehrte Zugang zu einer Verkaufsortlichkeit im Bahnhof Wien Praterstern. Nachdem sein Wunsch bezüglich der Errichtung eines mobilen Verkaufsstandes abgelehnt wurde, erhob es Beschwerde bei der Schienen-Control Kommission.

Die vom Bahnhofsbetreiber stattdessen angebotenen Örtlichkeiten lehnte das Bahnunternehmen unter Verweis auf den Grundsatz der Gleichbehandlung ab. Ein Verkaufslokal liegt außerhalb der Bahnhofshalle und abseits des Hauptkundenstroms, das andere wäre erst nach der Bahnhofserweiterung verfügbar.

Im Laufe des Verfahrens stützte das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen sein Begehren neben § 74 EibG auch auf § 73 EibG. Diese Bestimmung befugte die Regulierungsbehörde aufgrund des nachgewiesenen Bedarfs dazu, dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen mangels tragfähiger Alternativen einen mittlerweile vom Mitbewerber nicht mehr genutzten Schalter im Verkaufslokal mit vertragsersetzendem Bescheid zuzuweisen.

Sie ordnete die gemeinschaftliche Nutzung des Verkaufslokals bis zur Fertigstellung der neuen Örtlichkeit an.

Sowohl der Bahnhofsbetreiber als auch der Mitbewerber brachten eine Bescheidbeschwerde gegen den vertragsersetzenden Bescheid bei der Schienen-Control Kommission ein. Die Beschwerden wurden dem Bundesverwaltungsgericht vorgelegt.

Seit Fahrplanwechsel im Dezember 2019 fährt das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht mehr zum Bahnhof Wien Praterstern. Wenig später stellte es dort den Fahrscheinverkauf ein und das Mietverhältnis wurde mit Ende Jänner 2020 einvernehmlich beendet. Da den aufgeworfenen Rechtsfragen durch diesen neuen Sachverhalt nur mehr theoretische Bedeutung zukommt, wird das Bundesverwaltungsgericht das Beschwerdeverfahren voraussichtlich mit Beschluss einstellen.

ANTRÄGE AUF AUSNAHME VON DER ANWENDUNG DER DVO [EU] 2017/2177 FÜR BETREIBERINNEN UND BETREIBER VON SERVICEEINRICHTUNGEN

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

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

² DVO (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22.11.2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen, ABl L 2017/307, 1.

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

Im Jahr 2019 gingen bei der Schienen-Control Kommission vier Anträge auf Gewährung von Ausnahmen von der Durchführungsverordnung ein. Nach einzelfallbezogenen Prüfungen gewährte die Regulierungsbehörde Ausnahmen von der Anwendung der Vorschriften. Die Erleichterungen wurden mit der Auflage einer jährlichen Meldepflicht verbunden.

AUSSERGEWÖHNLICHE SENDUNGEN

Die sogenannten außergewöhnlichen Sendungen sind breiter, höher oder schwerer als gewöhnliche Züge. Die Mehrheit der Güterzüge und Personenzüge mit Doppelstockwagen sind außergewöhnliche Sendungen. In bestimmten Fällen muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Genehmigung als außergewöhnliche Sendung bei der Zuweisungsstelle beantragen.

Dafür waren in den SNNB eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens bislang fixe Vorlaufzeiten von bis zu zehn Wochen vorgesehen. Diese Fristen entsprachen nicht den Vorgaben des Eisenbahngesetzes. Über Trassenbestellungen, die nicht in den Netzfahrplan aufgenommen werden (Ad-hoc-Trassen), hat die Zuweisungsstelle ohne unnötigen Aufschub und spätestens innerhalb von fünf Arbeitstagen zu entscheiden.³ Ein Ad-hoc-Trassenbegehren darf nicht abgelehnt werden bzw. unbearbeitet bleiben, weil in den SNNB festgesetzte Vorlaufzeiten nicht gewahrt wurden.

Im Verfahren vor der Schienen-Control Kommission hat die Zuweisungsstelle zugesagt, Fahrwegkapazitätsbegehren nicht wegen solcher Vorlaufzeiten aus den SNNB abzulehnen. Sie hat außerdem erklärt, in den SNNB klarzustellen, dass über Ad-hoc-Trassenbegehren jedenfalls ohne unnötigen Aufschub entschieden wird. Sollte die Entscheidung nicht innerhalb der fünftägigen Frist möglich sein, wird der Fahrwegkapazitätsberechtigte (z. B. Eisenbahnverkehrsunternehmen, Spediteur) über den voraussichtlichen Termin der Entscheidung informiert. Die Umsetzung bleibt abzuwarten.

ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN GERICHTSHOFS BETREFFEND BAHNSTEIGE

Die Schienen-Control Kommission legte dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) die Frage vor, ob die von Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen von Stationshalten genutzten Personenbahnsteige Bestandteil der Serviceeinrichtung Personenbahnhof (wie bisher vom Stationsbetreiber festgesetzt) oder des Mindestzugangspaketes sind. Die Beantwortung der Frage ist entscheidend für die Entgeltbemessung und die Zugangsmodalitäten.

Der Gerichtshof stützte sich zur Begründung seines knappen Urteils, nach dem Bahnsteige Teil des Mindestzugangspaketes sind, ähnlich wie der Generalanwalt in seinen Schlussanträgen, in erster Linie auf den Wortlaut des Anhangs I und II der RL 2012/34/EU (Nennung der Personenbahnsteige im Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen, Anführung der Eisenbahninfrastrukturanlagen als Bestandteil des Mindestzugangspaketes).

Dieses Auslegungsergebnis werde nach Ansicht des EuGH sowohl durch den historischen Kontext der einschlägigen Bestimmungen als auch durch die mit der Richtlinie verfolgten Ziele bestätigt.

³ § 71 Abs 4 EisbG.

03

Rolle der Regulierungs- behörde

Schienen-Control Kommission

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

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

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

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

Vorsitzender

Dr. Robert Streller

Stellvertreterin des Vorsitzenden

Mag. Romana Wieser

Mitglied

MinR i. R. Dr. Karl-Johann Hartig

Mitglied

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

Ersatzmitglied

Mag. Norbert Fürst

Ersatzmitglied

Mag. Mario Matzer

AUFGABEN UND FUNKTIONSWEISE

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

Im Jahr 2019 wurde das EisbG novelliert (BGBl I 60/2019)¹. In der nachstehenden detaillierten Darstellung der Aufgaben sind die neu geschaffenen Zuständigkeiten kenntlich gemacht.

NETZFahrPLANERSTELLUNG

Die Zuweisungsstellen müssen der Schienen-Control Kommission den geltenden Netzfahrplan und die für die Erstellung maßgeblichen Unterlagen innerhalb eines Monats nach Erstellung des Netzfahrplans vorlegen. Außerdem haben die Zuweisungsstellen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Schienen-Control Kommission alle wichtigen Änderungen der Qualität oder der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur mitzuteilen (§ 65 Abs 9 EisbG).

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

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

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

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

¹ Als erster Schritt zur innerstaatlichen Umsetzung des vierten Eisenbahnpaketes der Europäischen Union wurde die Richtlinie (EU) 2016/2370 als markt-relevante Säule des vierten Eisenbahnpaketes durch eine Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 innerstaatlich umgesetzt.

SERVICEEINRICHTUNGEN

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

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

WEGEENTGELTE

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

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

FAHRGASTRECHTE

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

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

ENTFLECHTUNG

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

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

Die Schienen-Control Kommission prüft, ob die Bestimmungen über die getrennte Rechnungsführung für Betreiber von Serviceeinrichtungen, die von einem Rechtsträger mit

marktbeherrschender Stellung kontrolliert werden, eingehalten werden. Ist dies nicht der Fall, hat die Schienen-Control Kommission die Herstellung einer gesetzeskonformen Rechnungsführung bescheidmässig aufzutragen (§ 62a Abs 4 EisbG).

PRÜFUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN GLEICHGEWICHTS / BEDIENUNGSVERBOTS BEI PERSONENVERKEHRSDIENSTEN

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

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

ANSCHLUSSBAHN

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

SCHIENENNUTZUNGSBEDINGUNGEN

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

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

WEITERE ZUSTÄNDIGKEITEN

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

Wettbewerbsüberwachung (§ 74 Abs 1 EisbG): NEUE weite Fassung der Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission. Die Regulierungsbehörde hat zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten bei Beschwerden und von Amts wegen über geeignete Maßnahmen zu entscheiden, zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten. Demonstrative Aufzählung einzelner Zuständigkeiten unter § 74 Abs 1 Z 1 bis 15 EisbG.

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

- **NEU – § 74 Abs 1 Z 13 EisbG:** Feststellung, ob die Bestimmungen des § 55d EisbG über die Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55d EisbG aufzutragen.

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

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

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

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

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

- NEU – § 164 Abs 1 Z 23 EisbG: Wer den mit Bescheid der Schienen-Control Kommission erteilten Aufträgen (gemäß § 74 Abs 1 Z 12 bis 15 EisbG) nicht nachkommt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Schienen-Control Kommission mit einer Geldstrafe bis zu 7.000 Euro zu belegen.

- NEU – § 164 Abs 1 Z 24 EisbG: Wer Maßnahmen nicht umsetzt, die in Entscheidungen der Schienen-Control Kommission (gemäß § 74 Abs 1 EisbG) zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten getroffen wurden, ist ebenfalls zu bestrafen. Die Maßnahmen dienen dazu, Fälle der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten zu korrigieren.

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

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

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

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

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

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

In der Praxis nehmen an den Sitzungen der Schienen-Control Kommission neben den Mitgliedern zumeist auch die Ersatz-

mitglieder teil, um einen optimalen Informationsstand und damit Kontinuität für den Vertretungsfall sicherzustellen.

DIE ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION IN DER PRAXIS

Im Jahr 2019 hielt die Schienen-Control Kommission elf Sitzungen sowie eine zweitägige Klausur ab. Auf der Tagesordnung der Sitzungen der Schienen-Control Kommission standen primär die aufgrund einer Beschwerde oder von Amts wegen geführten Verfahren. Darüber hinaus wurden aber auch all jene Unterlagen behandelt, welche die Schienen-Control GmbH von den Bahnen im Rahmen der sogenannten Meldepflichten erhielt. Das waren insbesondere Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Infrastruktur-Nutzungsverträge. Im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung gemäß § 74 EisbG wurden diese Unterlagen seitens der Schienen-Control Kommission von Amts wegen auf Diskriminierungspotenzial oder sonstige aus regulierungsrechtlicher Sicht unzulässige Bestandteile geprüft.

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

Schienen-Control GmbH

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

HAUPTAUFGABE REGULIERUNG

Als Geschäftsstelle der Schienen-Control Kommission unterstützt die Schienen-Control die Regulierungsbehörde bei der Kontrolle des Wettbewerbs und trägt wesentlich dazu bei, dass es zu raschen und fairen Entscheidungen bei formellen Konflikten kommt. Sie sorgt dafür, dass alle Eisenbahnunternehmen freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen haben, indem sie die laufenden Entwicklungen überwacht. 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 § 77 Abs 1 Z 2 EisbG.

² Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte erlassen wird und das Eisenbahngesetz 1957, das Kraftfahrliiniengesetz, das Luftfahrtgesetz, das Schifffahrtsgesetz 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 Fluggäste und Fahrgäste im Bahn-, Bus- und Schiffsbereich über ihre Rechte, prüft die Einhaltung der in den EU-Verordnungen verankerten Fahr- und Fluggastrechte und setzt, wenn nötig, weitere Schritte, um die betroffenen Unternehmen zur Einhaltung ihrer Verpflichtungen zu bewegen.

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

³ Gemäß § 4 Abs 1 iVm § 25 ASStG.

Symposium 2019: 20 Jahre Schienen-Control GmbH. Wie viel Wettbewerbsregulierung braucht die Eisenbahn?

Das fünfte Symposium der Schienen-Control im Oktober 2019 hatte besondere Bedeutung. Es stand unter dem Titel „20 Jahre Schienen-Control GmbH. Wie viel Wettbewerbsregulierung braucht die Eisenbahn?“. Zu diesem Jubiläum beschränkte sich die Schienen-Control heuer nicht auf fach- und sektorspezifische Fragen der Eisenbahnregulierung. Sie warf vielmehr einen Blick über den Tellerrand und ging angesichts europäischer bzw. globaler Herausforderungen wie Verkehrswende und Klimakrise der Frage nach, was Regulierung überhaupt leisten soll und kann. Die Fachtagung setzte sich aus Vorträgen und einer Podiumsdiskussion sowie einem intensiven Gedankenaustausch zwischen allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern zusammen. Anlässlich des Jubiläums gab es am Abend auch einen informellen Ausklang.

Der Bahnexperte Csaba Székely, Vizepräsident der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG), führte als Moderator durch die Veranstaltung. Er eröffnete das Symposium und übergab nach seiner Begrüßung das Wort an die Gastgeberin.

Als Geschäftsführerin der Schienen-Control war Maria-Theresia Röhlsler die erste Rednerin. Sie vermittelte den Teilnehmerinnen und Teilnehmern einen Rückblick über und einen Ausblick auf die Arbeit der Schienen-Control unter dem Titel „20 Jahre Eisenbahnregulierung in Österreich“¹. Die Präsentation beinhaltete neben einer Zeitreise der Behörde von der Vergangenheit in die Gegenwart auch die Marktentwicklung der letzten 20 Jahre. Intensiv beleuchtet wurden die von der Schienen-Control Kommission geführten Verfahren, u. a. zu den Themen Zugang zur Trasse – Mindestzugangspaket – Trassenkonflikte, Zugang zu Serviceeinrichtungen, Zugang zur Station, Entgelte und Bahnstrom.

Maria-Theresia Röhlsler stellte in diesem Zusammenhang auch die Kosten und den Nutzen der Regulierungsbehörde dar: Von 2012 bis 2018 haben sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Verfahren und Entscheidungen der Schienen-Control Kommission rund 82 Millionen Euro erspart (Wegeentgelt / Infrastruktur-Benützungsentgelt und sonstige Gebühren an den Infrastrukturbetreiber oder andere Anbieter). Im gleichen Zeitraum belief sich der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen über Kostenbeiträge gedeckter Aufwand der Schienen-Control auf rund zehn Millionen Euro – also im Vergleich dazu lediglich knapp ein Achtel.

In der Präsentation wurden außerdem die internationale Zusammenarbeit der Schienen-Control mit anderen Regulierungsbehörden in Europa und ihre über die Jahre zunehmende Bedeutung aufgezeigt.

¹ Vgl. Kapitel „20 Jahre Schienen-Control bedeuten 20 Jahre Eisenbahnregulierung in Österreich“.

Anschließend referierte Karl Stöger, Professor des Instituts für Öffentliches Recht und Politikwissenschaft der Universität Graz, über „Die Regulierung der Netzwirtschaften im Vergleich“. Er verglich dabei die Bereiche Energie, Telekom, Post und Eisenbahn in Hinblick auf die technisch bedingten Unterschiede, die jeweilige Rolle des Staates als Eigentümer sowie die zentralen Strukturen und Instrumente wie Marktzutritt, Netzzugang, Entflechtung und Preisregulierung.

Kay Mitusch, Professor des Instituts für Volkswirtschaftslehre (ECON) in Deutschland, sprach über „Die Rolle der Regulierung bei der Corporate Governance der Eisenbahninfrastruktur“. Er ging auf die zentrale Bedeutung der Infrastruktur und damit des Regulierers im Eisenbahnsektor ein. Dabei zeigte er die Grundprobleme der Eisenbahn auf und stellte einen intermodalen Vergleich von Wertschöpfungs-, Finanzierungs- und Kostenanteilen in der Schweiz an.

Nick Brooks ist Generalsekretär von ALLRAIL, dem Verband der unabhängigen Bahnunternehmen in Europa. In seinem Vortrag behandelte er, wie der Wettbewerb auf der Schiene dabei helfen kann, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, welche Regulierungsansätze dafür benötigt werden und wie es derzeit in Europa hierzu aussieht.

Die Präsentation von Peter Köhler, CEO des privaten tschechischen Transportunternehmens Leo Express, mit dem Titel „Eisenbahn braucht nicht mehr, sondern wirksame und rechtzeitige Wettbewerbsregulierung“ vervollständigte mit einer Übersicht zur Entwicklung von Leo Express und des Schienenpersonenverkehrs in Tschechien sowie mit einem Vergleich der Marktsituation in einigen Ländern die Vortragsreihe.

In der den inhaltlichen Teil des Symposiums abschließenden Podiumsdiskussion „Wie viel Wettbewerbsregulierung braucht die Eisenbahn?“ bezogen Nick Brooks (Generalsekretär von ALLRAIL), Erich Forster (CEO der WESTbahn), Gerhard Gürtlich (Sektionschef im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie), Michaela Huber (Vorständin der ÖBB-Personenverkehr), Maria-Theresia Röhler (Geschäftsführerin der Schienen-Control) und Robert Streller (Vorsitzender der Schienen-Control Kommission) Stellung zu Fragen des Moderators Csaba Székely und des Publikums.

04

Marktentwicklung

Marktentwicklung 2019

Die Schienen-Control führte die jährliche Markterhebung für das Jahr 2019 entsprechend den Vorjahren in Zusammenarbeit mit der Statistik Austria durch. Die nachstehenden Ausführungen beruhen auf den Ergebnissen dieser Erhebung sowie auf ergänzenden Daten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Gemäß den Daten der Statistik Austria gab es auch 2019 eine positive Konjunktorentwicklung¹, wenngleich das reale Wirtschaftswachstum (primär aufgrund des schwierigen internationalen Umfelds) niedriger als in den Jahren zuvor ausfiel. Mit 1,6 Prozent lag es deutlich unter jenem des Jahres 2018 (2,4 Prozent). Die Importe sowie die Exporte sind 2019 zwar gegenüber dem Vorjahr um 1,2 bzw. 2,5 Prozent gewachsen, allerdings wesentlich weniger stark als noch 2017 (jeweils plus 5,8 Prozent). Trotz der Zuwächse im Außenhandel verzeichnete der Schienengüterverkehr 2019 bei den wichtigsten Indikatoren rückläufige Entwicklungen.

WETTBEWERBSENTWICKLUNG

Während im Güterverkehrsbereich in Österreich reger Wettbewerb herrscht, findet dieser im Rahmen des eigenwirtschaftlichen Personenverkehrs (Wien-Salzburg, Wien-Břeclav und Brennerkorridor) de facto nur auf vereinzelt Strecken statt. Neben der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) ist vor allem die WESTbahn im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr tätig (Halbstundentakt Wien-Salzburg, der allerdings mit Inkrafttreten des Fahrplans 2020 wieder auf einen Stundentakt – nur noch ab Wien Westbahnhof – reduziert wurde). Zudem verkehren seit Dezember 2017 pro Tag vier Zugpaare des tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmens RegioJet zwischen Prag und Wien. Anfangs wurden diese auf österreichischem Gebiet unter der Betriebsführung der Graz-Köflacher Bahn gefahren, mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 hat die WESTbahn deren operativen Betrieb übernommen. Auch im Nahverkehr gibt es auf dem Abschnitt zwischen Wien Mitte und dem Flughafen Wien mit der ÖBB-Personenverkehr und dem CAT (City Airport Train) zwei Anbieter. Der gemeinwirtschaftliche Personenverkehr folgt dem Prinzip der Direktvergabe. Diese erfolgt an verschiedene im Nahverkehr tätige Unternehmen, die untereinander nicht im Wettbewerb um Verkehrsdienstverträge (Näheres dazu im Unterkapitel „Erlöse und Gemeinwirtschaftliche Leistungen“) stehen. Abgerundet wird das Angebot im Personenverkehr durch Charter- und Nostalgiefahrten, die von den Wiener Lokalbahnen (WLB), der Salzburger Lokalbahn (SLB) und in geringem Ausmaß auch von der Metrans Railprofi Austria (RPA) bzw. der Walser Eisenbahn (WEG) abgewickelt werden.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen (gemäß Eisenbahngesetz wird zwischen Eisenbahnverkehrs-, Eisenbahninfrastruktur- und integrierten Eisenbahnunternehmen unterschieden) in Österreich lag Ende 2019 bei 70 (eine vollständige Auflistung der Unternehmen inklusive Beschreibung und Zuordnung befindet sich im Kapitel „Marktteilnehmer“ ab Seite 151). Neu hinzugekommen sind einerseits die zwei Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen S-Rail GmbH Österreich

¹ Vorläufige Berechnungen, Stand: März 2020.

mit Sitz in Salzburg und die niederländische HSL Netherlands B.V. Andererseits ist die ebenfalls niederländische ERS Railways B.V. seit Anfang 2019 in Österreich nicht mehr als Eisenbahnverkehrsunternehmen zugelassen. Die 70 Unternehmen gliederten sich mit Stand 31. Dezember 2019 in 51 Eisenbahnverkehrsunternehmen, acht Eisenbahninfrastrukturunternehmen und elf integrierte Eisenbahnunternehmen. Das heißt: Insgesamt betrieben 19 Unternehmen Infrastruktur (Eisenbahninfrastrukturunternehmen und integrierte Eisenbahnunternehmen zusammengerechnet). Unter diesen befanden sich neun Unternehmen mit nicht vernetzter Infrastruktur, manche davon sind rein touristische Bahnen. Personen- und Güterverkehr bieten in Summe 62 Unternehmen an (Eisenbahnverkehrsunternehmen plus integrierte Eisenbahnunternehmen). Von den 51 Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügten zu Jahresende 2019 fünf über keine Sicherheitsbescheinigung, sieben hatten keinen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Daher waren 50 Unternehmen (von den 62) berechtigt, Züge im ÖBB-Netz zu führen.

Diese 50 Unternehmen gliedern sich wie folgt: Vier Unternehmen gehören zum ÖBB-Konzern, sind also österreichische Incumbents (Bezeichnung für marktbeherrschende Unternehmen). Neun weitere sind ausländische Incumbents bzw. mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) direkt oder indirekt in deren Eigentum. Im Privateigentum (50 Prozent oder mehr) stehen 24 Unternehmen, die übrigen 13 befinden sich (zu mehr als 50 Prozent) im Eigentum öffentlicher Institutionen. Acht Unternehmen betrieben ausschließlich Personenverkehr, 34 hingegen nur Güterverkehr und wiederum acht weitere waren in beiden Marktsegmenten tätig.

53 der insgesamt 70 in Österreich aktiven Unternehmen haben ihren Sitz im Inland. Zehn dieser 53 Bahnen haben jedoch mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) ausländische Eigentümer. 17 Unternehmen sind im Ausland angesiedelt, wobei eines (Rail Cargo Hungaria) im Eigentum des österreichischen Incumbents Rail Cargo Austria (RCA) steht.

Somit haben insgesamt 44 Unternehmen mehrheitlich (50 Prozent oder mehr) inländische Eigentümer (unabhängig vom Sitz des Unternehmens). Das sind etwas weniger als zwei Drittel.

Der Eisenbahnbereich hat sich in den vergangenen Jahren zunehmend internationalisiert. Folglich sind einerseits etliche ausländische Unternehmen in Österreich tätig, gleichzeitig weiteten diverse österreichische Unternehmen ihre Aktivitäten auf ausländische Märkte aus. Sie erwarben entweder ausländische Sicherheitsbescheinigungen oder agierten mit entsprechenden Verkehrsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen von Tochter- bzw. Schwesterunternehmen. Tabelle 1 listet diejenigen österreichischen Eisenbahnunternehmen auf, die im europäischen Ausland aktiv sind.

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

Tabelle 1: Tätigkeit von österreichischen Unternehmen in europäischen Märkten 2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control, European Railway Agency Database of Interoperability and Safety.

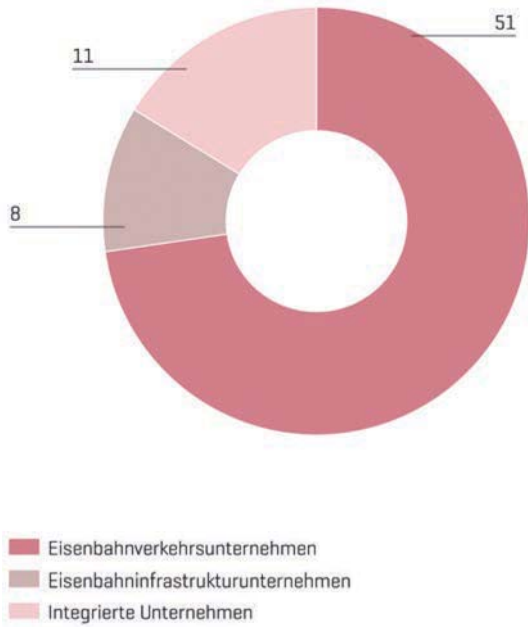


Abb. 1: Status der Eisenbahnunternehmen in Österreich 2019.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

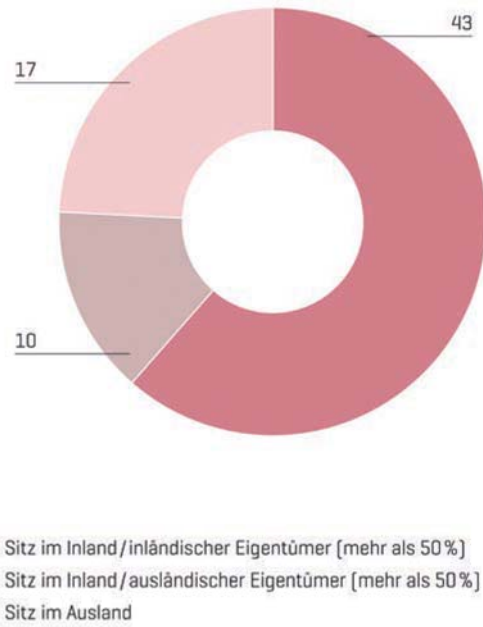


Abb. 2: Herkunft der Eisenbahnunternehmen in Österreich 2019.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

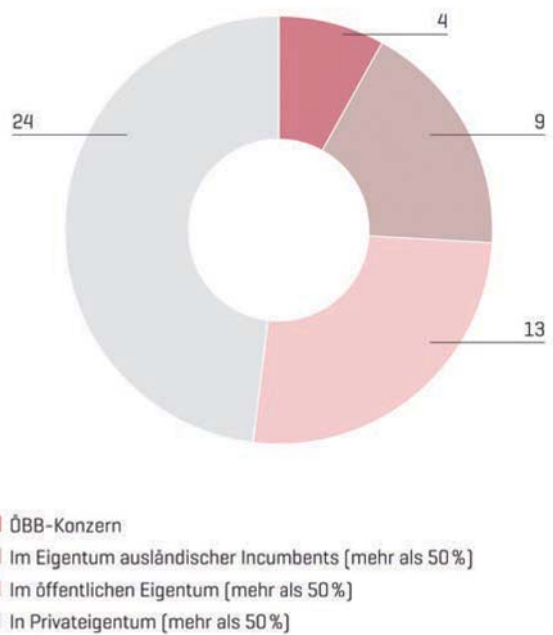


Abb. 3: Mehrheitseigentümerschaft der 50 Eisenbahnunternehmen im ÖBB-Netz 2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

VERKEHRSENTWICKLUNG IM ÖBB-NETZ

GESAMTBETRACHTUNG

Das eingangs erwähnte abgeschwächte reale Wirtschaftswachstum schlug sich auch in den Leistungsindikatoren des Eisenbahnverkehrs nieder. So wurde bei der Verkehrsleistung aller Zuggattungen (gemessen in Bruttotonnenkilometern) zwar nur eine Steigerung von 0,7 Prozent erzielt, der Vorjahreswert (und damit der Höchstwert der letzten zehn Jahre) konnte allerdings trotzdem erneut übertroffen werden. Auch die Zugkilometer nahmen im Jahr 2019 zu, gegenüber 2018 um insgesamt 1,3 Prozent. Ähnlich wie bei den Bruttotonnenkilometern liegt dieser Wert damit über dem Vorkrisenniveau von 2008. Das Wachstum beider Parameter ist wie 2018 überwiegend dem Personenverkehr zuzuschreiben, der vergleichsweise höhere Wachstumsraten als der Güterverkehr hatte. Das vom Netzbetreiber ÖBB-Infrastruktur eingehobene Wegeentgelt (Infrastruktur-Benützungsentgelt, IBE)² erhöhte sich um rund 1,2 Prozent und belief sich insgesamt auf knapp 549 Millionen Euro.

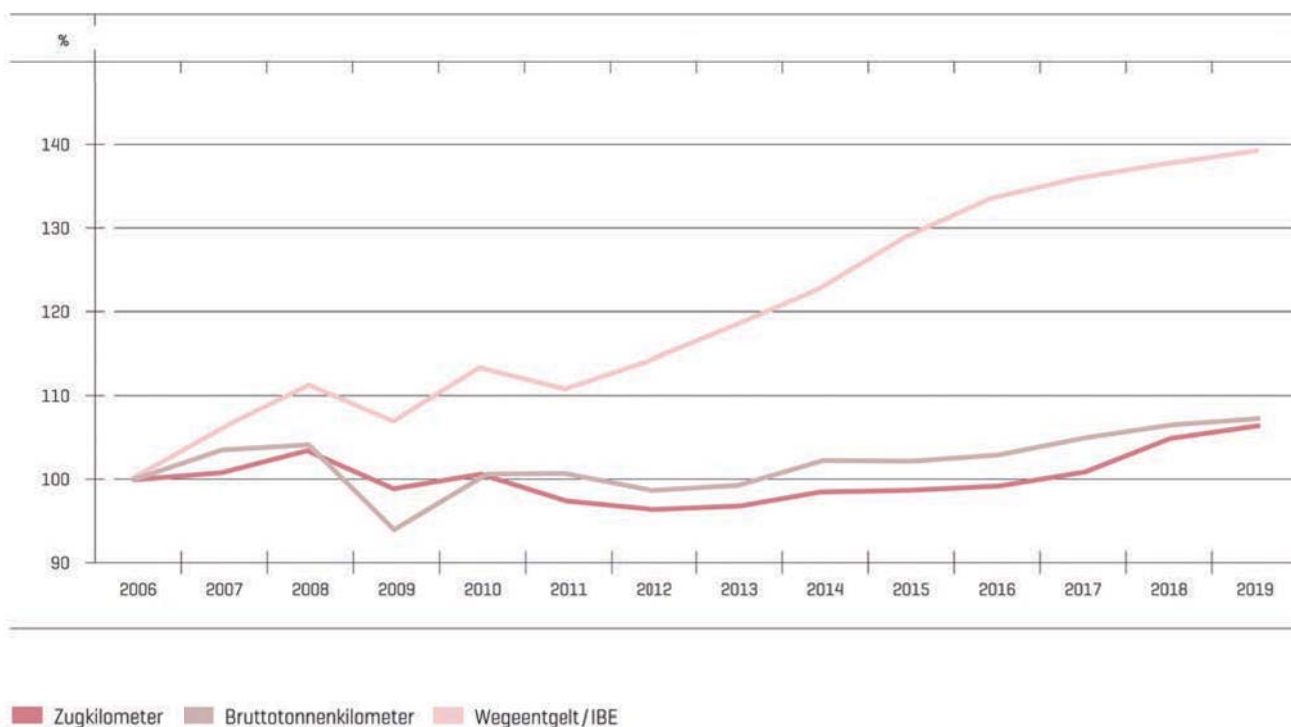


Abb. 4: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006-2019; Basis [2006] = 100 Prozent.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

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

Tabelle 2: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2019.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abbildung 5 zeigt, dass der Güterverkehr zwar jene Zuggattung mit dem größten Anteil an den Gesamtbruttotonnenkilometern im Netz ist, allerdings gab es hier prozentuell weniger Zuwachs als beim Personenverkehr (Reisezüge). Die Gattung der Dienstzüge (z. B. Lok- und Leerpersonenzüge) weist gegenüber 2018 die verhältnismäßig größte Mengenveränderung auf.

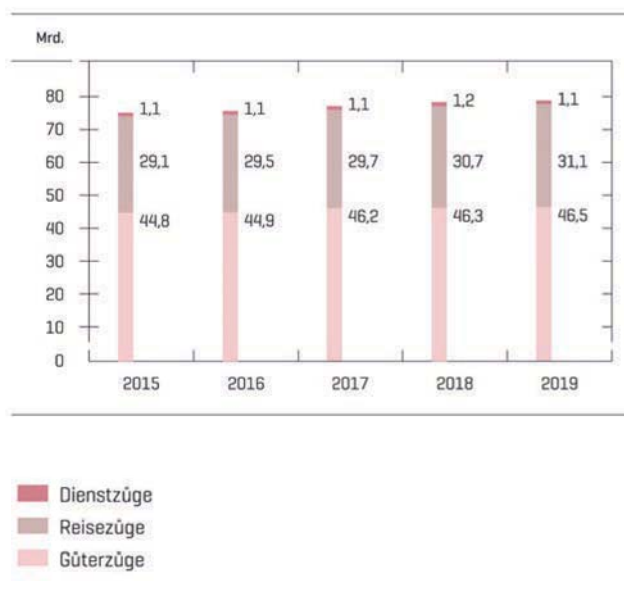


Abb. 5: Netznutzung [Bruttotonnenkilometer] im ÖBB-Netz 2015–2019.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Bei der Auswertung der Netznutzung nach Zugkilometern (Abbildung 6) ist zu erkennen, dass der Personenverkehr die anteilig größte Zuggattung darstellt und hauptverantwortlich für die Gesamtzuwächse ist. Während die Güterzüge vergleichsweise geringe Zunahmen verzeichnen, sind die von den Dienstzügen erbrachten Zugkilometer etwas zurückgegangen.

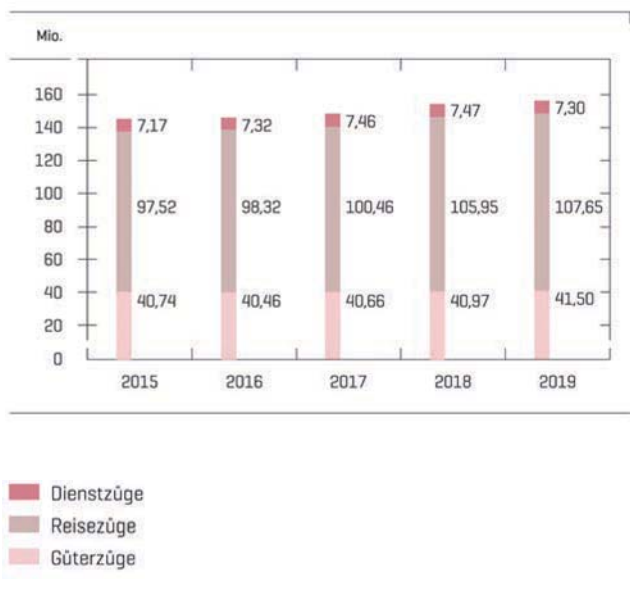


Abb. 6: Netznutzung [Zugkilometer] im ÖBB-Netz 2015-2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

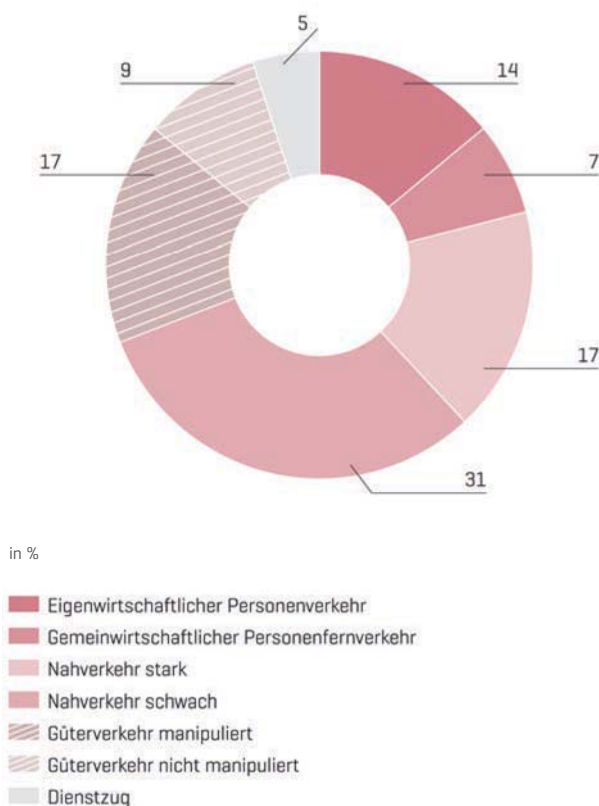


Abb. 7: Anteile der Marktsegmente an den gesamten Zugkilometern im ÖBB-Netz 2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Durch das geänderte Entgeltmodell gibt es seit dem Fahrplanjahr 2018 die Möglichkeit, den Eisenbahnverkehr nach Marktsegmenten zu unterteilen³. So können die Leistungsindikatoren im ÖBB-Netz zusätzlich zu den Zuggattungen auch nach Marktsegmenten analysiert werden. Für die Zugkilometer ergibt sich im Jahr 2019 die in Abbildung 7 dargestellte (und gegenüber 2018 beinahe unveränderte) Aufteilung. In Summe erbrachte der Güterverkehr rund ein Viertel (26 Prozent) aller gefahrenen Zugkilometer, wobei der manipulierte Güterverkehr (Einzelwagenladungsverkehr, Kombierter Verkehr und Verschubgüterzüge) den größeren Anteil daran hatte. Innerhalb des Personenverkehrs (insgesamt 69 Prozent) stellte der Nahverkehr schwach (weniger als 200 Sitzplätze) das stärkste Marktsegment dar, gefolgt vom Nahverkehr stark, dem eigenwirtschaftlichen Personenverkehr und dem gemeinwirtschaftlichen Personenfernverkehr. Dienstzüge machten immerhin fünf Prozent aller Zugkilometer aus und werden der Vollständigkeit halber angeführt, obwohl sie kein eigenes Marktsegment sind.

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

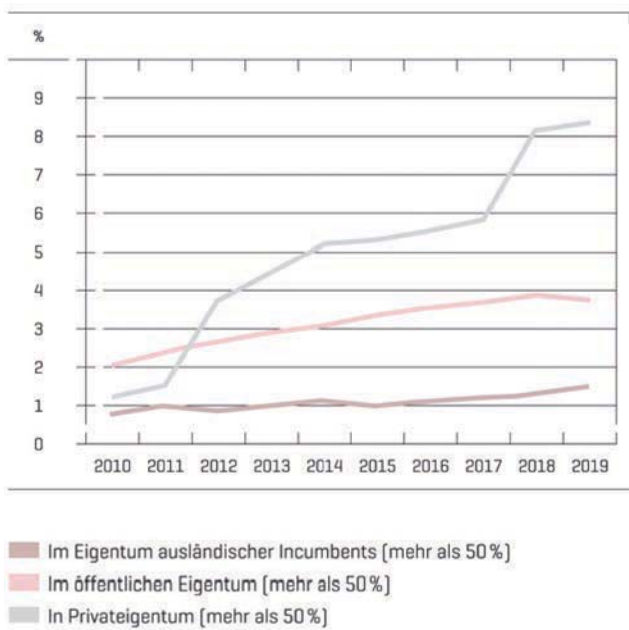


Abb. 8: Zugkilometer nach Unternehmensgruppen im ÖBB-Netz 2010-2019 (ohne ÖBB-Konzern). Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die Zugkilometer im ÖBB-Netz haben sich bei den einzelnen Unternehmensgruppen unterschiedlich entwickelt: Einerseits blieb bei den ausländischen Incumbents der Anteil auch 2019 nahezu gleich. In dieser Gruppierung spielte lediglich TX Logistik (Trenitalia) eine größere Rolle, die übrigen ausländischen Incumbents hatten wesentlich kleinere Anteile. Andererseits konnten die Bahnen im mehrheitlich öffentlichen Eigentum, wie beispielsweise die Wiener Lokalbahn Cargo (WLC), ihren Marktanteil seit 2010 zumeist erhöhen. Bei den mehrheitlich im Privateigentum stehenden Unternehmen ist die Entwicklung seit 2011 hingegen deutlich dynamischer gewesen. Hier sind u. a. der Markteintritt der WESTbahn ab 2011 und die zunehmende Zahl der privaten Mitbewerber im Güterverkehr für den relativ starken Anstieg verantwortlich.

Jahr	Zug-km	BT-km	Wegeentgelt
	in %	in %	in %
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
2019	13,6	21,6	11,6

Tabelle 3: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (Güter- und Personenverkehr) im ÖBB-Netz 2015-2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.



Abb. 9: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (Güter- und Personenverkehr) im ÖBB-Netz 2015-2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Tabelle 3 und Abbildung 9 veranschaulichen das stetige Wachstum der Anteile der Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (gemeint sind mit Konzern die Eisenbahnverkehrsunternehmen ÖBB-Personenverkehr, ÖBB-Produktion, ÖBB-Technische Services und die Rail Cargo Austria) am Verkehr innerhalb des ÖBB-Netzes. Konkret spiegelt sich dies in allen drei untersuchten Kenngrößen (Zugkilometer, Bruttotonnenkilometer und Weegeentgelt) wider. Die überwiegend im Güterverkehr tätigen Mitbewerber erbrachten 2019 beispielsweise bereits über ein Fünftel aller Bruttotonnenkilometer. Durch ihren Fokus auf den Güterverkehr lagen ihre Anteile am Gesamtverkehr deutlich unter jenen am Güterverkehr.

Im ÖBB-Netz

werden folgende Streckenkategorien unterschieden:

Brennerachse

(Kufstein–Innsbruck–Brenner)

Ergänzungsnetz

(Nebenbahnen)

Sonstige internationale Achsen

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

Sonstiges Kernnetz

(weitere Hauptstrecken)

Westachse

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

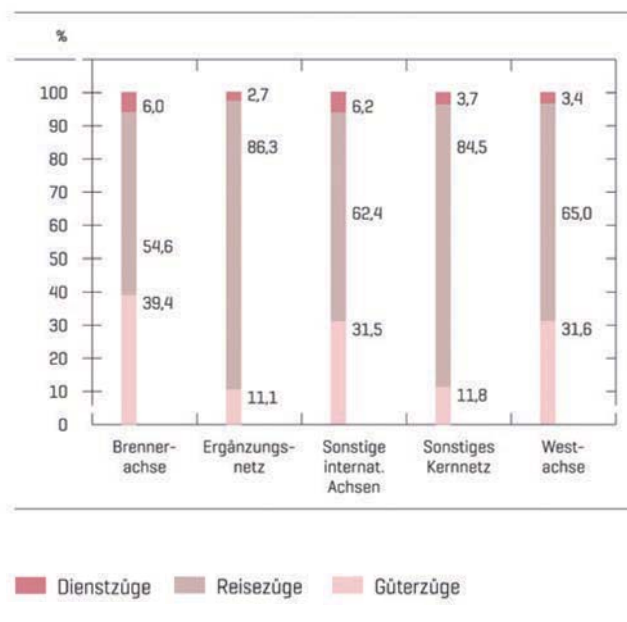
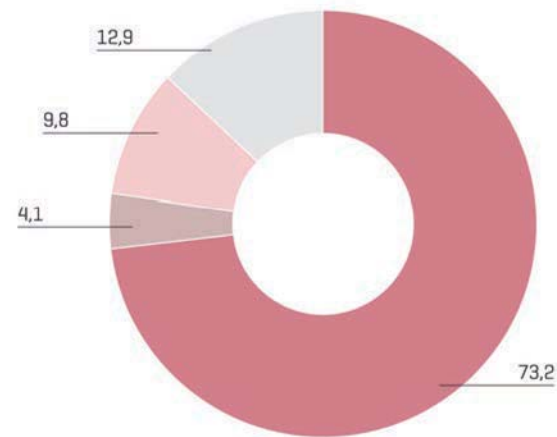


Abb. 10: Netznutzung nach Streckenkategorien und Zuggattungen [Anteile an den gesamten Zugkilometern] 2019; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die Netznutzung (in Zugkilometern) nach Zuggattungen auf den einzelnen Streckenkategorien veränderte sich 2019 im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig. In Abbildung 10 weist die Brennerachse mit knapp 40 Prozent weiterhin den höchsten Güterverkehrsanteil auf. Die Westachse hat die sonstigen internationalen Achsen diesbezüglich wieder überholt und ist somit das vom Güterverkehr anteilig am zweitmeisten genutzte Streckensegment in Österreich. Aufgrund der relativen Zunahme des Personenverkehrs hat sich dessen Anteil an der Netznutzung auf beinahe allen Strecken (mit Ausnahme der Westachse) im Vergleich zu 2018 wieder leicht erhöht. Der vergleichsweise hohe Anteil der Dienstzüge am Brenner und auf den sonstigen internationalen Achsen erklärt sich durch den häufigen Einsatz von Schiebe- oder Vorspannlokomotiven auf diesen überwiegend gebirgigen Strecken. Auf den restlichen Streckenkategorien ist diese Betriebsform unbedeutend.

GÜTERVERKEHR



in %

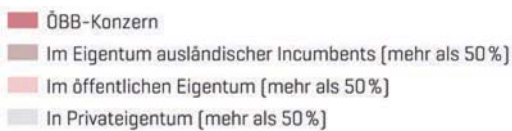
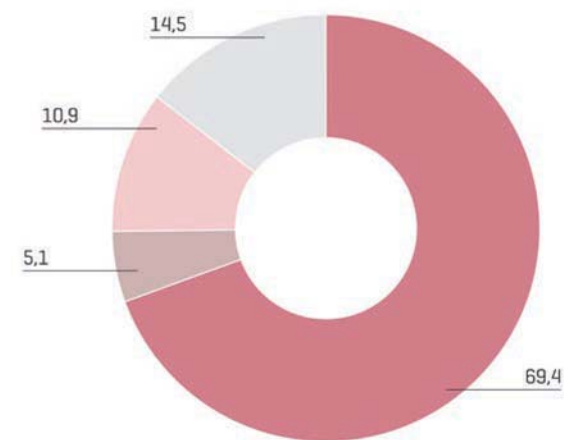


Abb. 11: Anteile an den Güterzugkilometern nach Art der Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2019; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Güterverkehr im ÖBB-Netz lässt sich anhand der Indikatoren Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer analysieren. 73,2 Prozent der Güterzugkilometer wurden im Jahr 2019 vom ÖBB-Konzern (Rail Cargo Austria) erbracht, weitere 4,1 Prozent von ausländischen Incumbents oder etwaigen Tochterunternehmen. Auf sonstige Mitbewerber im öffentlichen Eigentum entfielen 9,8 Prozent, auf jene im Privateigentum 12,9 Prozent.



in %

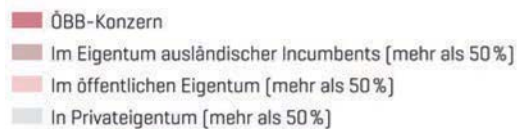


Abb. 12: Anteile an den Bruttotonnenkilometern (Güterverkehr) nach Art der Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2019; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

2019 hatte der ÖBB-Konzern bei den Bruttotonnenkilometern 69,4 Prozent Marktanteil, ausländische Incumbents hatten 5,1 Prozent. 10,9 Prozent entfielen auf die Gruppe der Mitbewerber, die mehrheitlich im öffentlichen Eigentum stehen. 14,5 Prozent der Bruttotonnenkilometer wurden von Mitbewerbern mit überwiegend privaten Eigentümern erbracht. Nachdem die Rail Cargo Austria auch relativ viele Einzelwagenverkehre fährt, bringt ihr diese „Flächenbedienungs“ zwar mehr Zugkilometer, aufgrund der meist kurzen Züge aber verhältnismäßig weniger Bruttotonnenkilometer.

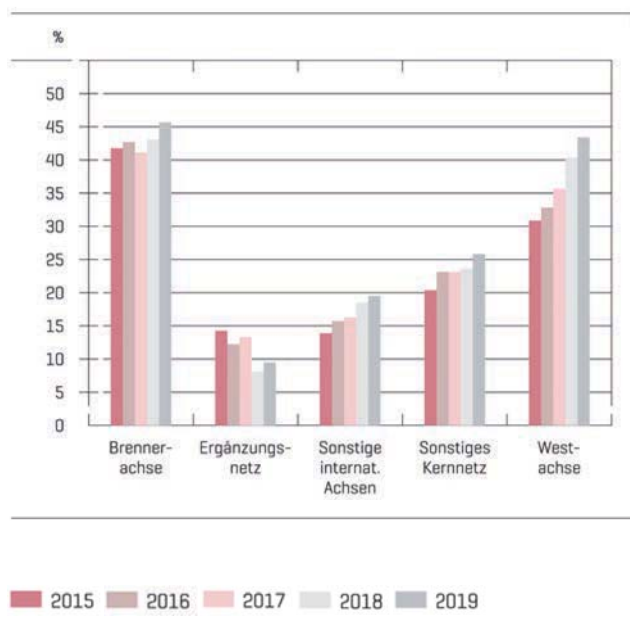


Abb. 13: Anteile der Mitbewerber an den Bruttotonnenkilometern im Güterverkehr nach Streckenkategorie 2015–2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Nach Streckenkategorien betrachtet vergrößerten sich 2019 die Marktanteile der Mitbewerber überall, obwohl sie im Jahr 2018 im Ergänzungsnetz rückläufig bzw. im sonstigen Kernnetz quasi stabil waren. Hervorzuheben ist zum einen die Tatsache, dass die Marktanteile auf der Brenner- und der Westachse bereits zuvor bemerkenswert hoch waren, im Jahr 2019 allerdings noch einmal kräftig zugelegt haben und mittlerweile bei über 45 Prozent bzw. knapp darunter liegen. Wie bereits von 2017 auf 2018 ist die Verkehrsleistung auf der Brennerachse 2019 absolut betrachtet allerdings abermals zurückgegangen. Die Schiene hat hier aufgrund der Attraktivität der Straße weitere Marktanteile im Gesamtgüterverkehr verloren, zumal nach wie vor das Problem der Kapazitätsengpässe in Oberitalien besteht. Interessanterweise ist die Brennerachse das Streckensegment, auf dem im Vergleich zu den übrigen genannten Segmenten die von der Anzahl her wenigsten Mitbewerber unterwegs sind. Die Westachse ist das Streckensegment, auf dem neben den sonstigen internationalen Achsen (z. B. Tauern- und Semmeringstrecke) die meisten Unternehmen Verkehre führten. Auf der Westachse haben die Mitbewerber durch den Eintritt neuer Marktteilnehmer und den daraus resultierenden verstärkten Wettbewerb – bei insgesamt relativ stark gesteigener absoluter Verkehrsleistung – noch einmal signifikant um drei Prozentpunkte zugelegt.

In absoluten Zahlen ausgedrückt verringerte sich 2019 hingegen die Verkehrsleistung im Ergänzungsnetz und auf den sonstigen internationalen Achsen etwas, während sie im sonstigen Kernnetz 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.

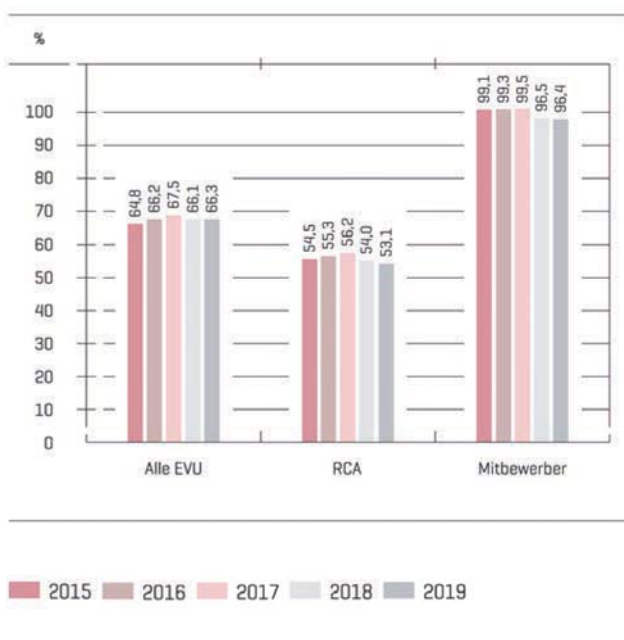


Abb. 14: Anteile des Ganzzugverkehrs in Bruttotonnenkilometern am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2015–2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Ganzzugverkehr (gemeint sind an dieser Stelle alle Zugklassen der „klassischen“ Ganzzüge sowie der Kombinierte Verkehr) hat im Jahr 2019 für alle Unternehmen minimal zugenommen und es entfielen zwei Drittel des Gesamtverkehrs in Bruttotonnenkilometern darauf (siehe Abbildung 14, „Alle EVU“). Der nach wie vor sehr hohe Anteil bei den Mitbewerbern ging leicht zurück, ebenso bei der Rail Cargo Austria (siehe ebenfalls Abbildung 14). Diese Abnahme dürfte daraus resultieren, dass bei manchen Güterverkehren 2019 wie 2018 gegenüber den Vorjahren andere Zugklassen bestellt wurden.



Abb. 15: Marktanteile der Mitbewerber [Bruttotonnenkilometer] im Güterverkehr 2015–2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Beim Marktsegment der Ganzzüge erreichten die Mitbewerber im Jahr 2019, bezogen auf die Bruttotonnenkilometer, beim Marktanteil bereits fast die Hälfte (rund 45 Prozent). Im gesamten Güterverkehr auf dem ÖBB-Netz lag der Wert hingegen nur bei knapp einem Drittel (rund 30 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 2015–2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abgenommen hat im Jahr 2019 bei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen der Anteil der kurzfristig bestellten oder abgeänderten Zugtrassen (Ad-hoc-Verkehre). Er umfasste dennoch knapp ein Viertel der gesamten Güterverkehrsleistung im ÖBB-Netz. Bei den Mitbewerbern machte dieses Segment sogar mehr als ein Drittel der Verkehrsleistung aus, auch bei der Rail Cargo Austria betragen die Ad-hoc-Bestellungen etwa ein Fünftel. 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 GESAMTNETZ⁴

GÜTERVERKEHR

Die Indikatoren des Schienengüterverkehrs verzeichneten 2019 rückläufige Entwicklungen: Sowohl das Aufkommen (beförderte Nettotonnen) als auch die Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer, Bruttotonnenkilometer) sind jeweils gesunken.

Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
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
2019	116,8	23,189	46,256

Tabelle 4: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2015–2019.
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 Verschiebepunkte 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 %
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
2019	36,4	31,8	30,2

Tabelle 5: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2015–2019.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

⁴ Leistungsdaten von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ihre Daten entweder zu spät oder gar nicht eingereicht haben, wurden an dieser Stelle mithilfe der Vorjahreswerte bzw. der Daten der Netzbetreiber geschätzt.

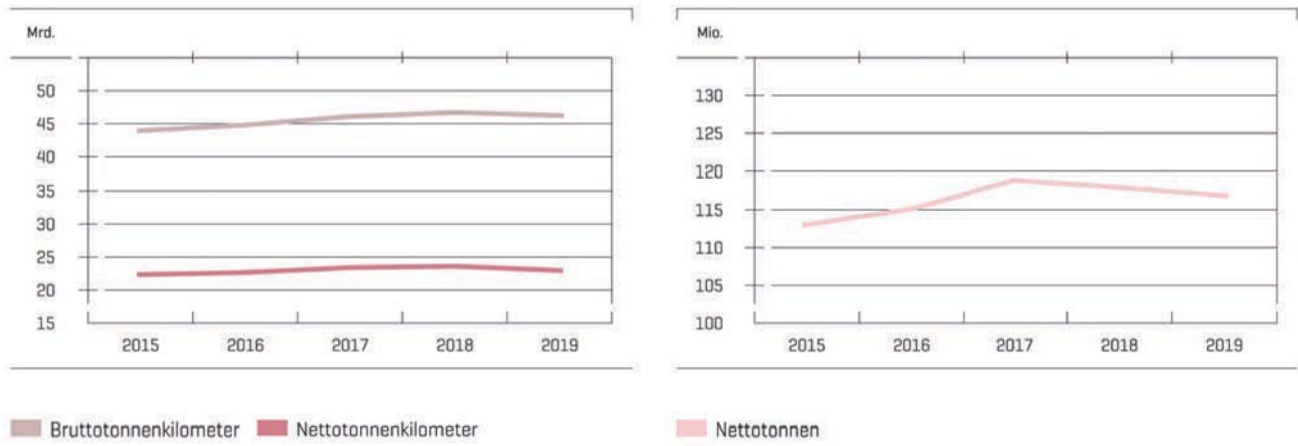


Abb. 17: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2015–2019.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

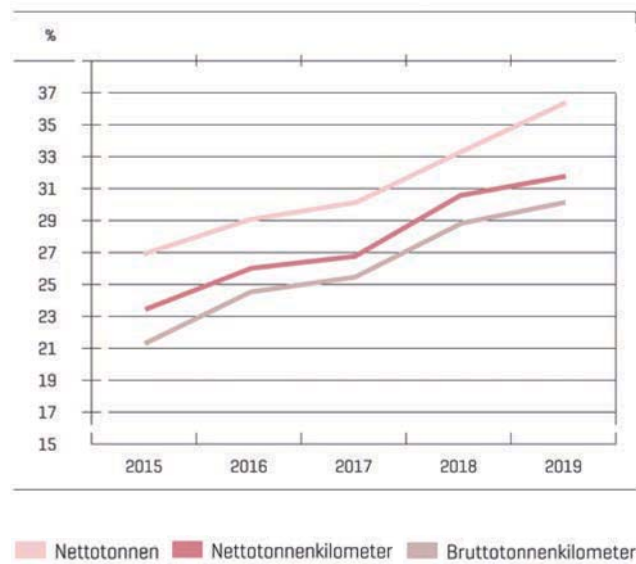


Abb. 18: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2015–2019.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Tabelle 4 und Abbildung 17 stellen die Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes dar. Von der Rail Cargo Austria gemeldete rückläufige Werte konnten von den Mitbewerbern zumindest annähernd kompensiert werden. Die generell abnehmende Tonnage könnte u. a. das Ergebnis einer geänderten Energiepolitik sein, werden doch laufend kalorische Kraftwerke abgestellt oder leistungsmäßig reduziert. Dadurch fallen Transporte bahnaffiner Massengüter, wie beispielsweise Kohle, zunehmend weg. Obwohl das Niveau der Vorjahre insgesamt nicht erreicht wurde, konnten 2019 viele Wettbewerber der Rail Cargo Austria ihre Marktanteile bei allen drei Indikatoren ausbauen. So hatten sieben im Güterverkehr tätige Unternehmen im Jahr 2019 bereits Marktanteile von 1,9 Prozent oder mehr. Die übrigen Unternehmen wiesen Anteile von rund einem Prozent bzw. darunter auf. Abbildung 19 listet die Marktteilnehmer sortiert nach der Größe ihres Marktanteils bei den Nettotonnenkilometern auf, wobei nur Unternehmen mit einem Marktanteil von mindestens 0,1 Prozent berücksichtigt wurden.

Bezugnehmend auf die Eigentümerschaft der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen ergeben sich die Marktanteile (Nettotonnenkilometer) wie in Abbildung 20 dargestellt. Der Marktanteil der im öffentlichen Eigentum stehenden Unternehmen hat sich relativ stark erhöht und betrug für das vergangene Jahr 11,2 Prozent. Bei den in Privateigentum stehenden Unternehmen ist der Anteil mit Ausnahme eines leichten Rückgangs zwischen 2016 und 2017 stetig gewachsen und lag 2019 bei 15,2 Prozent. Der Anteil der ausländischen Incumbents bzw. deren Tochterunternehmen ist zurückgegangen und machte im Vorjahr nur rund fünf Prozent aller erbrachten Nettotonnenkilometer aus.

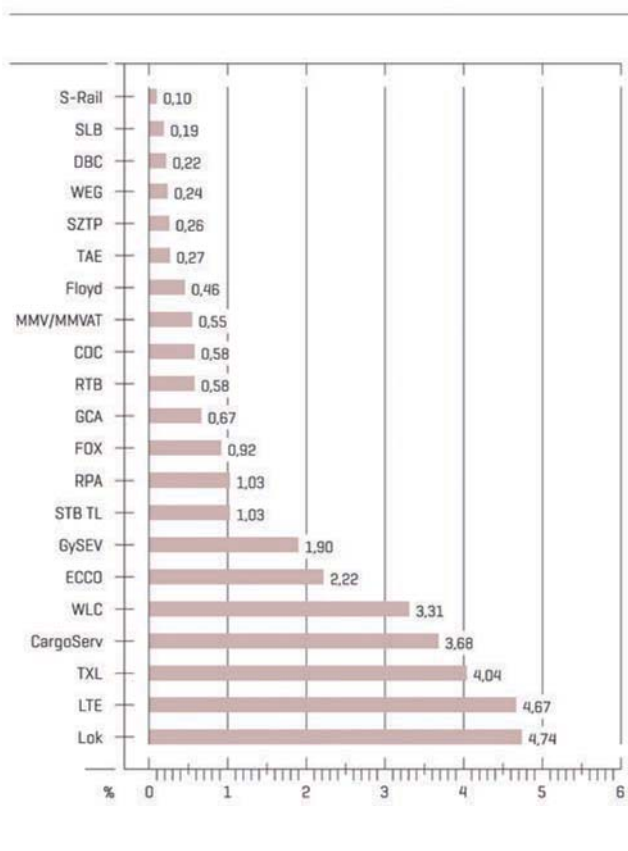


Abb. 19: Marktanteile der Mitbewerber [Nettotonnenkilometer] im Güterverkehr 2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

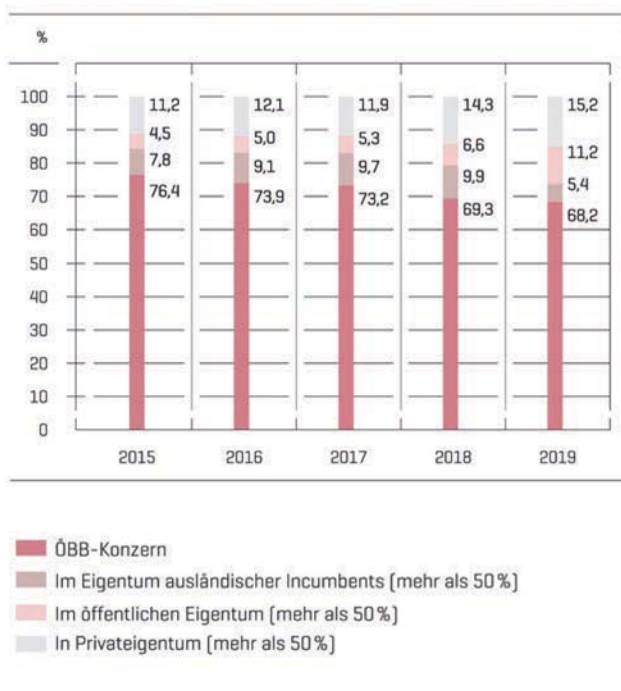


Abb. 20: Entwicklung der Marktanteile nach Unternehmensgruppen [Nettotonnenkilometer] im Güterverkehr 2015–2019; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

PERSONENVERKEHR

Der Schienenpersonenverkehrsmarkt wuchs 2019 zwar, jedoch schwächer als noch im Jahr davor: Die Anzahl der Reisenden und die zurückgelegten Personenkilometer stiegen um 2,1 bzw. 0,8 Prozent. Grund für das Wachstum war primär das abermals massiv erweiterte Angebot im Nahverkehr (insbesondere in der Ostregion) rund um die Ballungsgebiete. Das manifestierte sich auch in der errechneten durchschnittlichen Fahrtweite, die sich gegenüber dem Vorjahr weiter um knapp einen halben Kilometer verringerte. (Geringere) Auswirkungen hatte außerdem die Etablierung von zahlreichen Wochenendausflugszügen, vor allem von Wien aus. Die Mitbewerber konnten gegenüber 2018 ihre Marktanteile bei der Anzahl der Reisenden leicht steigern bzw. verloren sie bei den Personenkilometern wieder etwas. Bei den Zugkilometern ist ihr Anteil ebenfalls zurückgegangen.

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer	Ø Fahrtweite
	<i>in Mio.</i>	<i>in Mrd.</i>	<i>in Mio.</i>	<i>in km</i>
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
2019	316,4	13,4	120,3	42,3

Tabelle 6: Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2015–2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Jahr	Summe	ÖBB-PV	Mitbewerber	Anteil Mitbewerber
Mio. Reisende	316,4	266,0	50,4	15,9%
Mrd. Personenkilometer	13,4	11,6	1,8	13,2%
Mio. Personenzugkilometer	120,3	101,8	18,5	15,4%

Tabelle 7: Personenverkehrsmarkt nach Unternehmensgruppen 2019; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer
	<i>in %</i>	<i>in %</i>	<i>in %</i>
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
2019	15,9	13,2	15,4

Tabelle 8: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2015–2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.



Abb. 21: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2015–2019.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

ÖBB-Personenverkehr

Im Jahr 2019 beförderte die ÖBB-Personenverkehr knapp 266 Millionen Fahrgäste, 2018 waren es etwas über 261 Millionen (Abbildung 22). Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der Fahrgäste somit um 1,8 Prozent, der Zuwachs bei den Personenkilometern betrug 1,1 Prozent. Die durchschnittliche Fahrtweite verringerte sich von 2018 auf 2019 geringfügig von 43,9 auf 43,6 Kilometer.

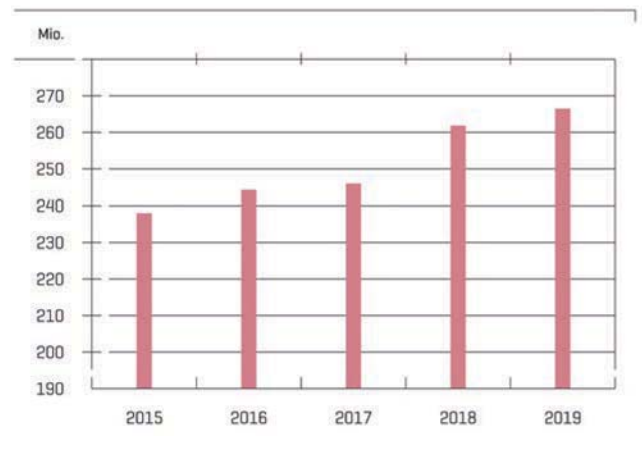


Abb. 22: Anzahl der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen 2015–2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

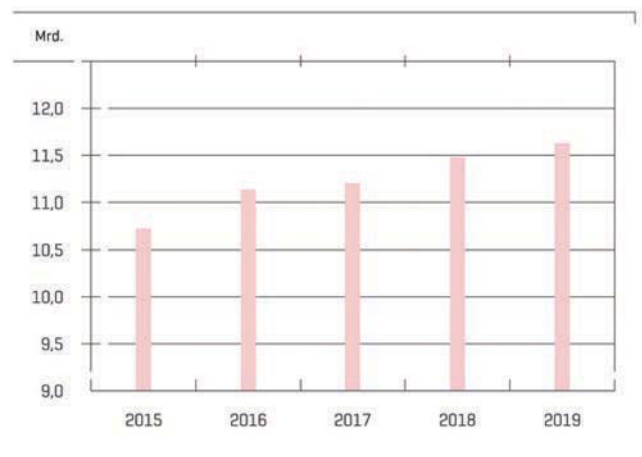


Abb. 23: Anzahl der von der ÖBB-Personenverkehr zurückgelegten Personenkilometer 2015–2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Weitere Eisenbahnunternehmen

Die wenigsten Unternehmen verzeichneten Rückgänge, beim Großteil der Mitbewerber stiegen die Fahrgastzahlen im Jahr 2019. So konnten viele Anbieter im Nahverkehr zusätzliche Fahrgäste verbuchen. Die Wiener Lokalbahnen konnten beispielsweise 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.

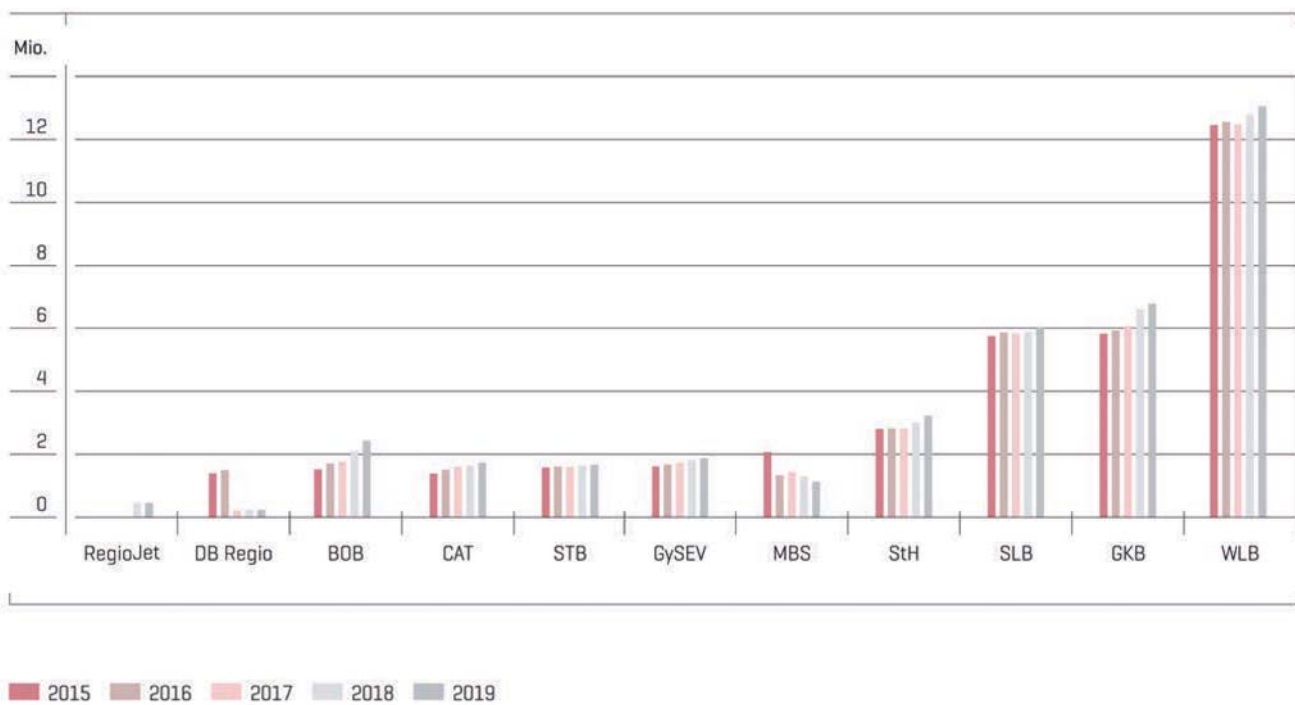


Abb. 24: Anzahl der von den vernetzten Personenverkehrsunternehmen RegioJet, DB Regio, BOB, CAT, STB, GySEV (einschließlich Neusiedler Seebahn), MBS, RegioJet, StH, SLB, GKB und WLB beförderten Personen 2015–2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Beförderte Personen

im Nah-, Regional- und Fernverkehr in Österreich

Im Fernverkehr beförderte die ÖBB-Personenverkehr 2019 rund 38 Millionen Reisende (2018: rund 37 Millionen), das entspricht einer Zunahme von knapp drei Prozent. Die Aufteilung der Fahrgastzahlen zwischen Nah- und Regionalverkehr sowie Fernverkehr veränderte sich 2019 gegenüber 2018 allerdings nur marginal. Der Anteil des Fernverkehrs stieg leicht an und betrug 14,3 Prozent (2018: 14,1 Prozent). Das lag einerseits daran, dass es im Fernverkehr keine wesentlichen Fahrplanänderungen gegenüber 2018 gab. Andererseits sorgten diverse Angebotsausweitungen in der Ostregion und in Westösterreich, tarifliche Anreize und die zuvor erwähnte Parkraumbewirtschaftung in den Ballungsräumen (allen voran Wien) für Wachstum im Nahverkehr. Mit dem RegioJet gibt es einen zweiten Anbieter im Fernverkehr, der 2019 rund 483.000 Fahrgäste (2018: 438.000) beförderte. Damit verzeichnete das Unternehmen eine Steigerung von rund zehn Prozent.

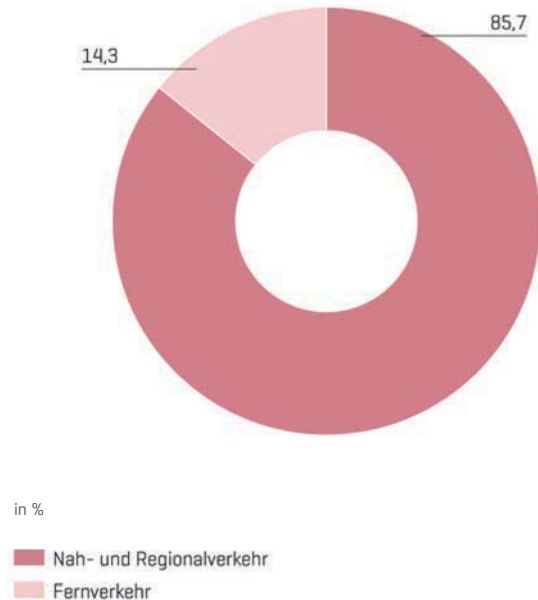
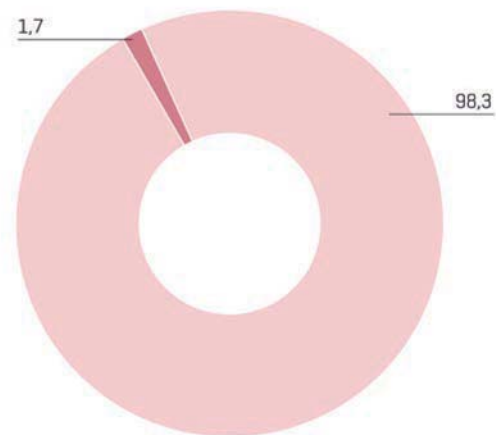


Abb. 25: Anteil der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen im Nah- und Regionalverkehr sowie im Fernverkehr (Auswertung nach Zugkategorien) 2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

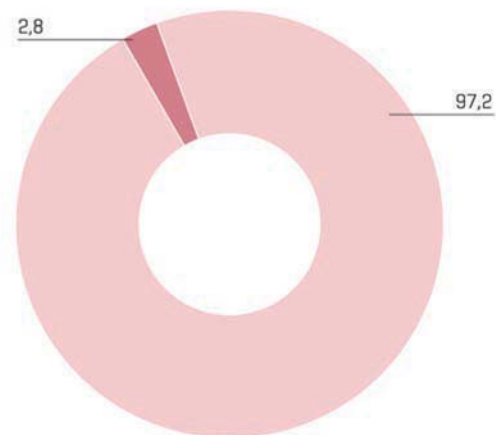
Der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse der ÖBB-Personenverkehr blieb 2019 gleich und beträgt nach wie vor 1,7 Prozent. Bei der WESTbahn erhöhte sich der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse auf 2,8 Prozent. Bei der Bayerischen Oberlandbahn reisten mit rund zehn Prozent wesentlich mehr Fahrgäste in der 1. Klasse (2018: rund ein Prozent). Einen hohen Anteil an 1.-Klasse-Tickets meldete wiederum RegioJet, hier reiste wie 2018 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.



in %

1. Klasse
2. Klasse

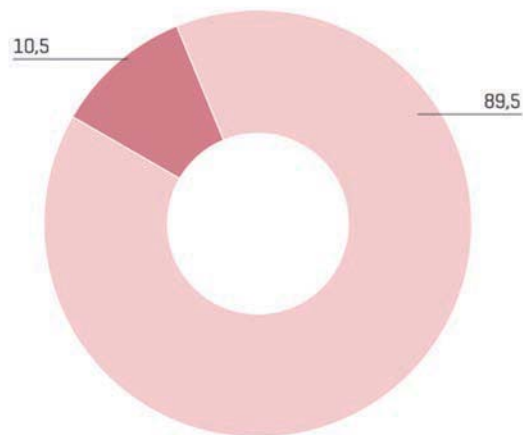
Abb. 26: Anteil der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse 2019. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*



in %

1. Klasse
2. Klasse

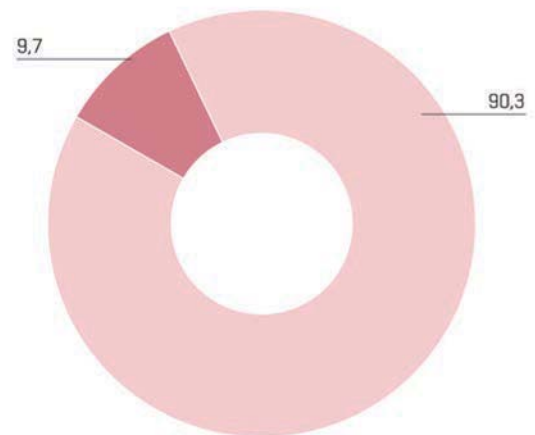
Abb. 27: Anteil der von der WESTbahn beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse 2019. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*



in %

1. Klasse
2. Klasse

Abb. 28: Anteil der von der Bayerischen Oberlandbahn beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse 2019. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*



in %

1. Klasse
2. Klasse

Abb. 29: Anteil der vom RegioJet beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse 2019. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Qualitative Marktbeurteilung 2019

Seit dem Jahr 2006 führt die Schienen-Control eine ausführliche Umfrage unter den Eisenbahnunternehmen durch. Die darin enthaltenen Fragen dienen dazu, mittels der subjektiven Sicht der Marktteilnehmer ein Gesamtbild über die Problemfelder des Marktes zu erhalten. Im Berichtsjahr 2019 beantworteten drei Viertel aller Unternehmen (etwa 75 Prozent) diese Umfrage.

Wie in den Vorjahren umfasste der Fragebogen 41 in sieben Gruppen gegliederte Einflussfaktoren (siehe Tabelle 1). Die zentrale Fragestellung an die Eisenbahnunternehmen lautete: „In welchem Ausmaß werden Neuverkehre durch folgende Punkte negativ beeinflusst?“ Die Bewertung erfolgte nach dem Schulnotensystem (1: kein negativer Einfluss; 5: großer negativer Einfluss). Um einen Vergleich zu ermöglichen, wurden die Fragestellungen der Vorjahre auch im Jahr 2019 beibehalten. In Tabelle 1 werden die Ergebnisse seit dem Jahr 2011 dargestellt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Abbildung 1 zeigt die fünf Einflussfaktoren mit den besten Benotungen im Jahr 2019. Dabei befindet sich die für den Eisenbahnbetrieb benötigte Energie (in puncto Verfügbarkeit und Kosten) weiterhin an der Spitze der Rangliste. Dieser Wert hat sich gegenüber 2018 sogar noch verbessert. Wieder unter den fünf bestbewerteten Einflussfaktoren war im Vorjahr die Trassenvergabe, nachdem sie 2018 nicht im Spitzenbereich aufschien. Hinter ihr folgen das im Gegensatz zum Vorjahr ebenfalls leicht verbesserte Fahrzeugregister, der Zugang zu Serviceeinrichtungen sowie die Kommunikation als Teil der verpflichtenden Technologien.

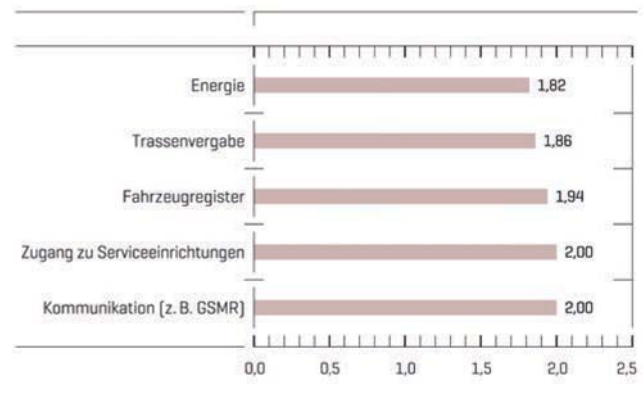


Abb. 1: Die fünf am besten bewerteten Einflussfaktoren 2019.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

In Abbildung 2 sind die fünf im Jahr 2019 am schlechtesten bewerteten Einflussfaktoren dargestellt. Der Konkurrenz durch andere Verkehrsträger wurde wie schon in den Vorjahren ein besonders negativer Einfluss attestiert, dieser Wert hat sich weiter verschlechtert. Eine ebenfalls schlechte Bewertung erhielt der Faktor Unterschiede bei der Umsetzung rechtlicher Vorgaben in den einzelnen EU-Ländern. Die behördlichen Auflagen betreffend Personal wurden im Durchschnitt gleich bewertet. Dieser Einflussfaktor ist erneut unter den negativen Spitzenreitern – ebenso wie die Verfügbarkeit des Personals, die sich jedoch offenbar minimal verbessert hat. Als starkes Hemmnis wird zudem die Konkurrenz durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) empfunden.

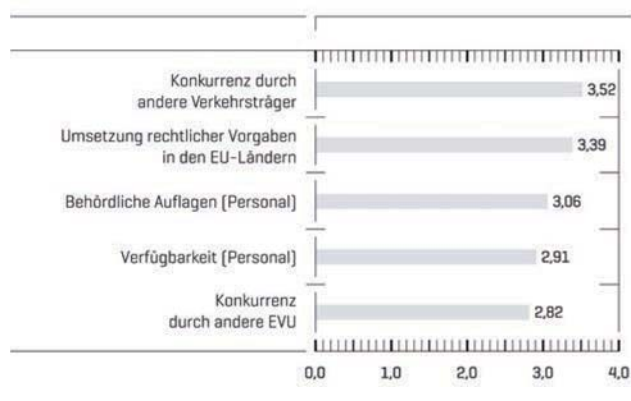


Abb. 2: Die fünf am schlechtesten bewerteten Einflussfaktoren 2019.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Generell haben sich die Einflussfaktoren nach Meinung der Eisenbahnunternehmen seit 2018 mehrheitlich verschlechtert, wenngleich sich einige Faktoren wieder etwas verbessert haben. Im Vergleich zwischen 2018 und 2019 erhöhte sich beispielsweise der Wert der Bestnote von 1,91 auf 1,82. Viele negative Benotungen verschlechterten sich allerdings weiter (wie etwa die Konkurrenz durch andere Verkehrsträger, wobei hier insbesondere die Straße bzw. der Lkw gemeint ist).

Bei den stärksten Veränderungen in der Benotung (Abbildung 3) ist zu erkennen, dass sich die Trassenvergabe aus Sicht der Unternehmen wieder deutlich verbessert hat. Ebenfalls erholt haben sich die Faktoren Verfügbarkeit / Kosten von Triebfahrzeugen, Grenzübertritt und Struktur der Trassengebühren. Die markantesten Verschlechterungen registrierten die Unternehmen hingegen vor allem hinsichtlich der Verfügbarkeit und der Kosten von Waggons bzw. Dienstleistungen, bei der Fahrzeugzulassung und Unternehmensgründung sowie bezüglich der Verkehrsgenehmigung.

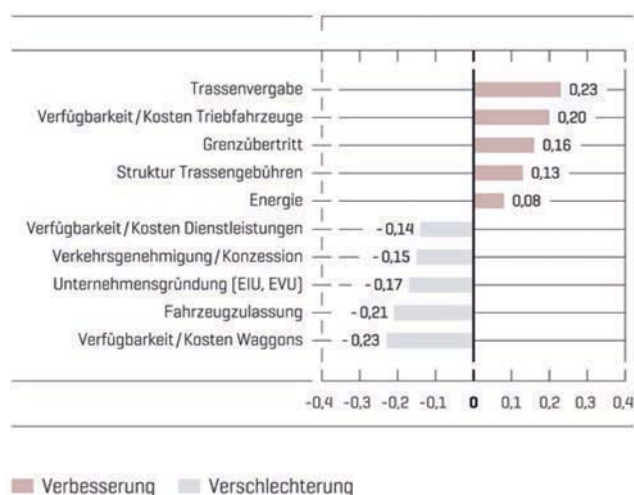


Abb. 3: Stärkste Veränderung der Bewertung von Einflussfaktoren von 2018 auf 2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Personal und Fahrzeuge

PERSONAL

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

Personalstand	2015	2016	2017	2018	2019
Infrastruktur	16.789	16.902	17.025	17.172	17.237
Absatz	11.639	11.506	12.231	12.875	13.118
davon Triebfahrzeugführende	4.596	4.476	4.995	5.024	5.163
Summe	28.428	28.408	29.256	30.047	30.355

Tabelle 1: Personalstand der österreichischen Eisenbahnunternehmen in den Bereichen Absatz und Infrastruktur 2015–2019.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Insgesamt ist der Personalstand von 2018 auf 2019 um etwas mehr als ein Prozent angewachsen. Im Wesentlichen entwickelt sich dieser seit einigen Jahren nach dem gleichen Muster: Während es im Infrastrukturbereich jeweils nur kleine Erhöhungen gab, legte der Absatzbereich hingegen deutlich stärker zu. Im gesamten Eisenbahnsektor gibt es klarerweise wesentlich mehr Beschäftigte. 2018 – aktuellere Zahlen waren zum Erstellungszeitpunkt nicht verfügbar – waren es laut Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau (VAEB) in Summe 69.426¹.

TRIEBFahrzeuge

Die Gesamtanzahl der Triebfahrzeuge nahm 2019 verglichen mit dem Vorjahr geringfügig ab. Die Abnahme bei den Diesellokomotiven ist auf den Verkauf bzw. die Verschrottung schon länger abgestellter Fahrzeuge zurückzuführen. Der Zuwachs bei der Zahl der elektrischen Mehrsystemlokomotiven resultiert aus zwei Aspekten: Die Mitbewerber setzen die gekauften oder geleasteten Lokomotiven vermehrt international im Gütertransit auf der Brenner-, der Tauern- sowie der Donauachse ein. Außerdem haben die ÖBB Lokomotiven der Reihe 1293 (Vectron) beschafft. Bei den Triebwagen erhielt die ÖBB-Personenverkehr weitere neue Cityjet-Garnituren (Baureihen 4744 und 4746), gleichzeitig wurden jedoch auch ältere Triebwagen der Reihe 4020 allmählich 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. Zahlreiche Triebwagen wurden zudem modernisiert. Fahrzeuge des Konzerns der Deutschen Bahn (DB Cargo und DB Regio) sowie der Bayerischen Oberlandbahn wurden in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt, weil eine Abgrenzung zu den in Österreich eingesetzten Fahrzeugen nicht möglich ist.

¹ VAEB, Jahresbericht 2018, S. 42 (Versichertenstand): Krankenversicherte Personen (ohne mitversicherte Angehörige bzw. Pensionistinnen und Pensionisten) aus den „Abteilungen A und B“.

Triebfahrzeugstatistik	2015	2016	2017	2018	2019
Lokomotiven					
Diesellokomotiven	442	426	404	388	376
Dampflokomotiven	14	14	12	11	12
Hybridlokomotiven	-	-	5	8	10
Elektr. Einsystemwechselstromlokomotiven	449	432	430	417	397
Elektr. Einsystemgleichstromlokomotiven	17	16	16	15	26
Elektr. Mehrsystemlokomotiven (Wechsel- u./od. Gleichstrom)	453	454	467	496	508
Bestand der Lokomotiven	1.375	1.342	1.334	1.335	1.329
Triebwagen					
Dieseltriebwagen	210	212	205	207	196
Elektr. Einsystemtriebwagen	392	394	369	340	314
Elektr. Mehrsystemtriebwagen (Wechsel-, Gleichstrom)	55	95	155	201	221
Bestand der Triebwagen	657	701	729	748	731
Triebzüge (fest gekuppelte Garnituren)					
Elektr. Einsystemwechselstromtriebzüge	7	7	17	15	15
Elektr. Mehrsystemtriebzüge (Wechsel-, Gleichstrom)	51	60	60	60	60
Bestand der Triebzüge	58	67	77	75	75
Summe	2.090	2.110	2.140	2.158	2.135

Tabelle 2: Triebfahrzeugstatistik 2015–2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Triebfahrzeuge nach Spurweite	Normalspur	Schmalspur	Gesamt
Lokomotiven	1.284	45	1.329
Triebwagen	691	40	731
Triebzüge	66	9	75
Summe	2.041	94	2.135

Tabelle 3: Triebfahrzeuge nach Spurweite 2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

PERSONENWAGEN

Der Bestand an Personenwagen verringerte sich 2019 weiter, weil die ÖBB-Personenverkehr nicht mehr benötigte Personenwagen beispielsweise nach Ungarn und Tschechien verkaufte. Die rückläufige Zahl der Wagen schlägt sich demnach auch in einer geringeren Anzahl an Sitzplätzen nieder. Dies gilt für Sitzplätze der 2. Klasse, bei denen der Rückgang stärker war als noch im Vorjahr.

Bestand an Personenwagen	2015	2016	2017	2018	2019
Personenwagen 1. Klasse	193	181	173	170	173
Personenwagen 2. Klasse	1.602	1.666	1.448	1.387	1.317
Speisewagen	81	90	86	83	85
Liegewagen	59	74	74	71	71
Schlafwagen	35	75	52	50	50
Sonstige	83	53	83	45	38
Summe	2.053	2.139	1.916	1.806	1.734

Tabelle 4: Bestand an Personenwagen inländischer Eisenbahnunternehmen nach Verwendungszweck 2015–2019.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Anzahl der Sitzplätze	2015	2016	2017	2018	2019
Personenwagen 1. Klasse	12.352	12.475	8.899	8.109	8.336
Personenwagen 2. Klasse	216.278	254.736	236.378	234.919	229.686
Summe	228.630	267.211	245.277	243.028	238.022

Tabelle 5: Anzahl der Sitzplätze in Personenwagen, Triebwagen und Triebzügen inländischer Eisenbahnunternehmen nach Klassen 2015–2019.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Fahrzeughalter Personenwagen	2015	2016	2017	2018	2019
Ausländische EVU	238	232	316	352	363
ÖBB-Konzern	2.045	1.995	1.930	1.874	1.835
Inländische EVU	77	79	92	94	91
Nostalgieveranstalter	176	185	211	195	199
Sonstige Halter	3	7	3	10	10
Summe	2.539	2.498	2.552	2.525	2.498

Tabelle 6: Entwicklung des Bestands in Österreich registrierter Personenwagen 2015–2019.

Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31.12.2019.

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

GÜTERWAGEN

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

Der Bestand an Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen ist seit 2015 rückläufig. Der Trend, Güterwagen vermehrt im Ausland zu registrieren, setzte sich 2019 also fort.

Bestand an Güterwagen	2015	2016	2017	2018	2019
Summe	19.380	18.902	18.595	18.242	17.895

Tabelle 7: Bestand an Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen 2015–2019.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Bestand der im österreichischen Fahrzeugregister verzeichneten Güterwagen ist gegenüber dem Vorjahr minimal zurückgegangen. Der Verringerung der Anzahl an Güterwagen bei Teilen der Rail Cargo Group stehen Zuwächse bei den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen und den sonstigen Wagenhaltern gegenüber. Festgehalten werden kann zudem, dass wie im Jahr zuvor in zunehmendem Maß Containertragwagen (Flachwagen Bauart S) mit Aufbauten in Betrieb genommen wurden. Aus Tabelle 9 lässt sich entnehmen, dass 2019 in Summe rund 74 Prozent der in Österreich registrierten Güterwagen im Eigentum der Rail Cargo Austria bzw. deren Tochterunternehmen Rail Cargo Hungaria Zrt. standen. Die Fahrzeuge der Privatwageneinsteller umfassen mittlerweile über 22 Prozent des in Österreich registrierten Bestands. Bei den fünf größten Privatwageneinstellern (Tabelle 10) veränderte sich gegenüber dem Vorjahr nur wenig, wenngleich deren Anteile gegenüber 2018 leicht gesunken sind, weil die kleineren Einsteller zugelegt haben. Zumeist besitzen die Privatwagenhalter Spezialwagen wie Kesselwagen oder Güterwagen für den Kombinierten Verkehr.

Fahrzeughalter Güterwagen	2015	2016	2017	2018	2019
RCA	16.741	16.368	15.844	15.760	15.586
Andere EVU	716	768	851	829	831
Sonstige Halter	4.024	4.264	4.548	4.636	4.693
Summe	21.481	21.400	21.243	21.225	21.110

Tabelle 8: Entwicklung des Bestands in Österreich registrierter Güterwagen 2015-2019.

Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31.12.2019.

Güterwagentyp	RCA	Andere EVU	Sonstige Halter	Summe	Anteil Sonst. Halter
Wagen mit öffnungsfähigem Dach (T)	1.128	7	9	1.144	0,79%
Gedeckte Wagen (G)	3	23	56	82	68,29%
Gedeckte Wagen Sonderbauart (H)	3.541	16	294	3.851	7,63%
Flachwagen (K, O, R)	3.092	74	202	3.368	6,00%
Flachwagen Sonderbauart (L, S)	5.419	83	957	6.459	14,82%
Offene Wagen (E)	1.649	148	123	1.920	6,41%
Offene Wagen Sonderbauart (F)	753	340	77	1.170	6,58%
Kesselwagen (Z)	0	2	2.468	2.470	99,92%
Spezialwagen (U)	1	138	507	646	78,48%
Summe	15.586	831	4.693	21.110	22,23%

Tabelle 9: Güterwagen nach Kategorien und Haltern 2019. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31.12.2019.

Anteile der fünf größten Privatwageneinsteller	
VTG-Gruppe	34,2%
GATX-Gruppe	23,0%
ERMEWA	6,5%
CRH (ex Holcim)	6,4%
Transwaggon-Gruppe	5,1%

Tabelle 10: Anteile der fünf größten Privatwageneinsteller am Güterwagenpark in Österreich 2019. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister (Stand 31.12.2019) bzw. Auswertung der Schienen-Control.

Preisentwicklung Bahnen

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

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

Die WESTbahn-Tarife waren längere Zeit am ehesten mit den Tarifen für Inhaberinnen und Inhaber der ÖBB-Vorteilscard vergleichbar, mittlerweile befinden sie sich je nach Strecke rund fünf Euro darüber. Die RegioJet-Tarife liegen deutlich unter den ÖBB-Standardpreisen und sogar unter den ÖBB-Vorteilscard-Tarifen. Beim Preisvergleich müssen bei den günstigeren ÖBB-Vorteilscard-Tarifen auch die zusätzlichen Kosten von 19 bis 99 Euro pro Jahr für die ÖBB-Vorteilscard berücksichtigt werden.

INFO

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

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

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

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

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

Die Preise wurden einmal pro Monat über das gesamte Kalenderjahr den jeweiligen Websites entnommen. Dabei wurden nur Fahrkarten für die 2. Klasse (bzw. 1. Klasse, sofern günstiger als der angebotene Preis für die 2. Klasse) verglichen, die für alle Fahrgäste ohne besondere Voraussetzung – wie etwa Ermäßigungskarten oder ein bestimmtes Alter – erhältlich waren. Berücksichtigt wurden sowohl Standardpreise ohne jegliche Ermäßigung (z. B. Standard-Ticket) als auch allgemein erhältliche Sonderangebote (z. B. Sparschiene-Österreich-, 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
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 St. Pölten-Attnang-Puchheim wurde 2019 nicht mehr untersucht. Die apf hat die Ticketpreise bei den ausgewählten Strecken jeweils vier Wochen, 14 Tage, sieben Tage, drei Tage bzw. einen Tag vor Fahrtantritt für im Internet buchbare Strecken erhoben. Berücksichtigt wurden alle am jeweiligen Tag angebotenen Direktzüge bzw. auch Umsteigeverbindungen mit ähnlicher Fahrtdauer. Nicht berücksichtigt wurden Verbindungen mit wesentlich längerer Fahrtdauer, Nachtreisezüge der ÖBB-Personenverkehr und der ÖBB Inter-citybus auf der Verbindung nach Klagenfurt. Bei der WESTbahn wurden alle Verbindungen ab Wien einbezogen.

INFO

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

³ Im Jahr 2019: Mittwoch, 16. Jänner, Donnerstag, 14. Februar, Dienstag, 12. März, Mittwoch, 17. April, Donnerstag, 16. Mai, Montag, 17. Juni, Dienstag, 16. Juli, Dienstag, 13. August, Donnerstag, 12. September, Freitag, 11. Oktober, Montag, 11. November und Mittwoch, 18. Dezember.

ERGEBNISSE DER PREISERHEBUNG 2019

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 2019 lag bei 39,40 Euro für die Strecke Wien-Prag bzw. bei 36,80 Euro für die Verbindung Wien-Innsbruck. Im Vergleich dazu lag die maximale Preisdifferenz im Jahr 2018 bei 38,90 Euro für die Strecke Wien-Innsbruck bzw. bei 38,70 Euro für die Verbindung Wien-Prag. Das bedeutet, dass der Zeitpunkt des Ticketkaufs bei der ÖBB-Personenverkehr im Jahr 2019 weiterhin eine große Rolle spielte.

Bis zu 74 Prozent Ersparnis bei frühem Kaufzeitpunkt möglich

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

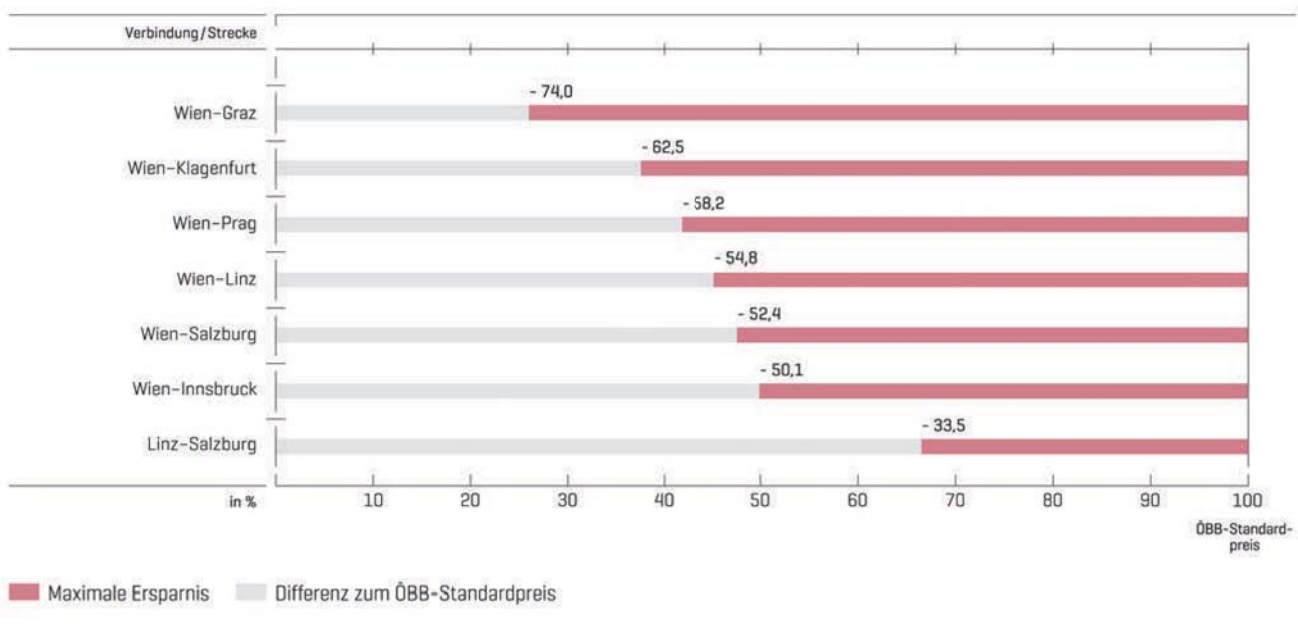


Abb. 1: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem ÖBB-Standard-Ticket [100 Prozent] für unterschiedliche Strecken im Jahr 2019.

Quelle: Ticketshop der ÖBB-Personenverkehr.

So reduzierte sich beispielsweise 2019 auf der Strecke Wien-Graz der Preis mit 74,0 Prozent (2018: 70,7 Prozent) im Vergleich zu einem ÖBB-Standard-Ticket erneut am stärksten. Auf Platz zwei befand sich die Strecke Wien-Klagenfurt mit 62,5 Prozent (2018: 60,2 Prozent) und auf Platz drei die Strecke Wien-Prag mit 58,2 Prozent (2018: 58,5 Prozent); siehe Abbildung 1. Im Vergleich dazu lagen im Jahr 2018 die Strecken St. Pölten-Attnang-Puchheim und Wien-Linz auf den Plätzen zwei und drei. Mit Ausnahme der Strecke Linz-Salzburg konnte auf den anderen Strecken bei einem frühen Ticketkauf eine durchschnittliche Preisersparnis von über 50 Prozent erzielt werden.

Die Preise der ÖBB-Personenverkehr waren im Jahr 2019 zu allen Abfragezeitpunkten und auf allen Strecken im Vergleich zum Vorjahr 15-mal günstiger und 20-mal teurer. Dies bedeutet, dass im Jahr 2019 im Vergleich zu 2018 der Ticketpreis in 43 Prozent der Abfragezeitpunkte gesunken und in 57 Prozent gestiegen ist.

PREISE DER WESTBAHN

Mehr als 69 Prozent Ersparnis möglich

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

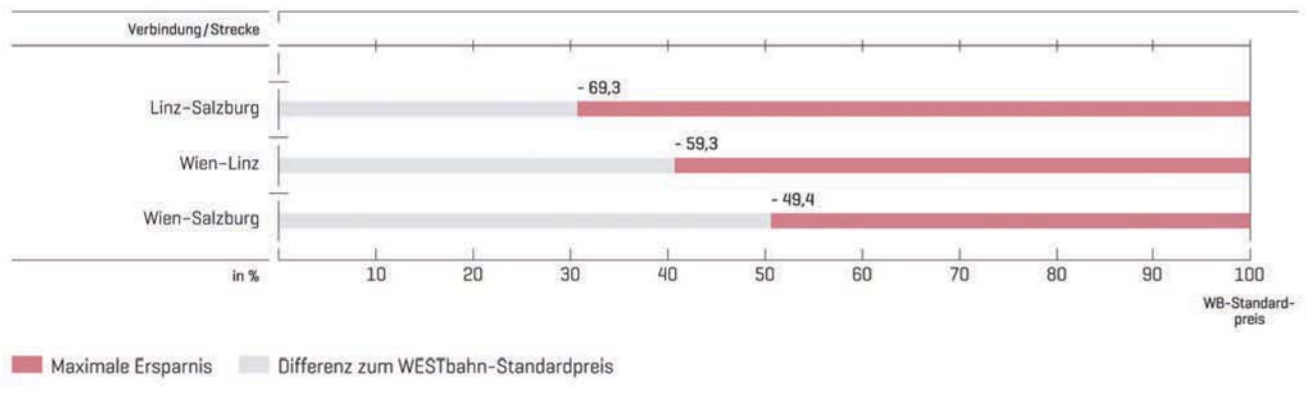


Abb. 1a: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem WESTbahn-Standard-Ticket (100 Prozent) für unterschiedliche Strecken im Jahr 2019.
Quelle: Ticketshop der WESTbahn.

Das heißt, der Zeitpunkt des Ticketkaufs spielte bei der WESTbahn wie bei der ÖBB-Personenverkehr eine starke Rolle. Im Jahr 2019 waren die Preise auch bei der WESTbahn auf den untersuchten Strecken vier Wochen vor Fahrtantritt am günstigsten.

So reduzierte sich bei der WESTbahn im Jahr 2019 auf der Strecke Linz-Salzburg der Preis mit 69,3 Prozent (2017: 37,5 Prozent) im Vergleich zu einem WESTbahn-Standard-Ticket am stärksten, gefolgt von der Strecke Wien-Linz mit 59,3 Prozent (Abbildung 1a). 2018 war die Verbindung Wien-Linz mit 39,2 Prozent erstplatziert und St. Pölten-Attnang-Puchheim mit 34,2 Prozent zweitgereiht.

Die Preise der WESTbahn waren im Jahr 2019 zu allen Abfragezeitpunkten und auf allen Strecken im Vergleich zum Vorjahr elf Mal günstiger und vier Mal teurer. Dies bedeutet, dass im Jahr 2019 im Vergleich zu 2018 der Ticketpreis in 73 Prozent der Abfragezeitpunkte gesunken und in 27 Prozent gestiegen ist. Bei Kauf vier Wochen, 14 Tage und sieben Tage vor Fahrtantritt waren die Ticketpreise zu allen Abfragezeitpunkten und auf allen Strecken im Vergleich zu 2018 günstiger. Grund für die mehrheitlich günstigeren Preise könnte sein, dass die WESTbahn zwar ein Mal eine Preiserhöhung vorgenommen, dafür aber das Angebot an Aktionstickets (z. B. WESTsuperpreise) zumindest bei einem frühen Kaufzeitpunkt deutlich ausgeweitet hat (z. B. WESTsuperpreise bis zu 30 Tage vor Fahrtantritt buchbar).

PREISE DES REGIOJETS

RegioJet hatte im Jahr 2019 an den untersuchten Tagen bis auf eine Ausnahme weiterhin keine Aktionstickets auf der Strecke Wien–Prag. Nur bei der Preiserhebung im Februar gab es das Aktionsticket Single Valentinstag. Es wurden die vier Klassen (Low cost, Standard, Relax und Business) zu fixen Preisen angeboten. Beim Standardpreis (Normalpreis) gibt es jedoch – wohl je nach Auslastung – drei unterschiedliche Preisstufen.

Die Preise von RegioJet lagen erneut deutlich unter den Standard- und Vorteils-cardpreisen des Mitbewerbers. Die durchschnittlich erhobenen Preise waren etwa zwischen 46 und 61 Prozent (2018: zwischen 45 und 65 Prozent) günstiger.

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

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

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

Die Preise mit Vorteils-card lagen bei der ÖBB-Personenverkehr im Jahr 2019 zwischen 5,7 Prozent unter und 64,5 Prozent über den Preisen der WESTbahn (2018: zwischen 2,8 Prozent und 39,8 Prozent über den Preisen der WESTbahn). Insgesamt kann kein einheitlicher Trend wie in den Vorjahren festgestellt werden. In den Jahren 2016 bis 2018 waren die Preise mit Vorteils-card bei der ÖBB-Personenverkehr noch mehrheitlich rund zehn bis 20 Prozent (2016) und rund 20 bis 30 Prozent (2017 bzw. 2018) 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 Strecke von Wien in die tschechische Hauptstadt Prag gleichen sich die Preise von ÖBB-Personenverkehr – bei Nutzung der ÖBB-Vorteils-card – und RegioJet deutlich geringer an. Dies dürfte in erster Linie damit zusammenhängen, dass für die Auslandsstrecke nur 15 Prozent Ermäßigung (statt bis zu 50 Prozent wie für Strecken innerhalb Österreichs) gewährt werden.

STRECKENAUSWERTUNGEN VON ÖBB-PERSONENVERKEHR, WESTBAHN UND REGIOJET IM VERGLEICH

In den Abbildungen 2 bis 8 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 haben. Generell sind die Ticketpreise der ÖBB-Nachtreisezüge teils niedriger und teils höher als jene für ÖBB-Tagesreisezüge.

Im Dezember 2019 hat die ÖBB-Personenverkehr bzw. im März 2019 die WESTbahn die Preise angepasst.⁴

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

STRECKE LINZ-SALZBURG

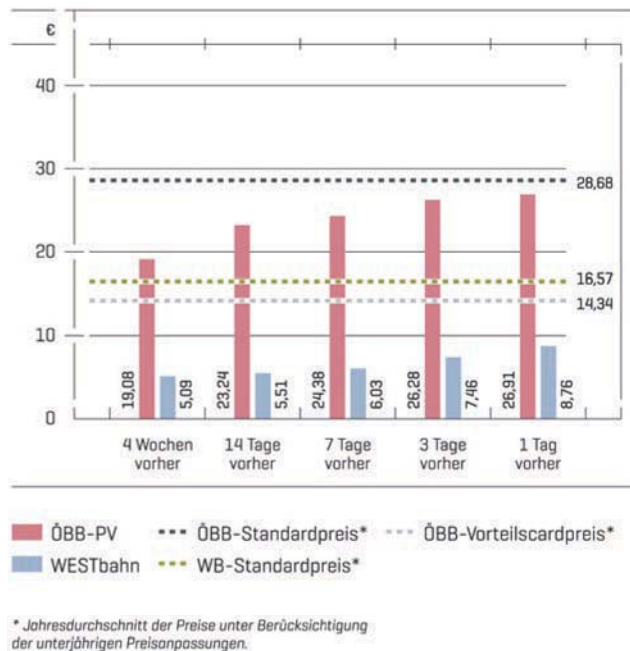


Abb. 2: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Linz-Salzburg. Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

Die WESTbahn war 2019 auf der Strecke Linz-Salzburg zwischen 14,00 Euro⁵ und 18,80 Euro (2018: 3,70 Euro und 14,60 Euro) günstiger als die ÖBB-Personenverkehr (Abbildung 2). Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard gleichen sich die Preise stark an. Der Unterschied zwischen den Bahnen lag hier zwischen 5,60 Euro (2018: 2,60 Euro) und maximal 9,20 Euro (2018: 3,40 Euro).

Im Vergleich zum Jahr 2018 erhöhten sich im Jahr 2019 die Preise der ÖBB-Personenverkehr zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 1,40 Euro bis maximal 4,80 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn sanken zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 2,20 Euro bis maximal 5,50 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt).

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

STRECKE WIEN-LINZ

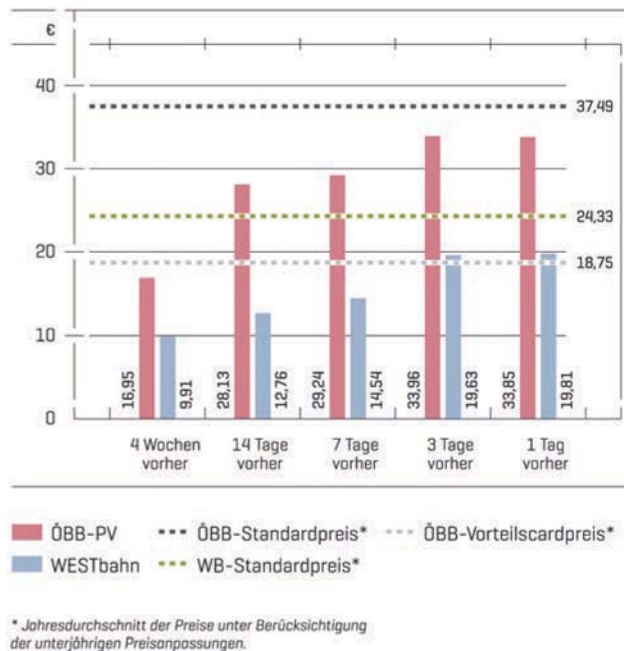


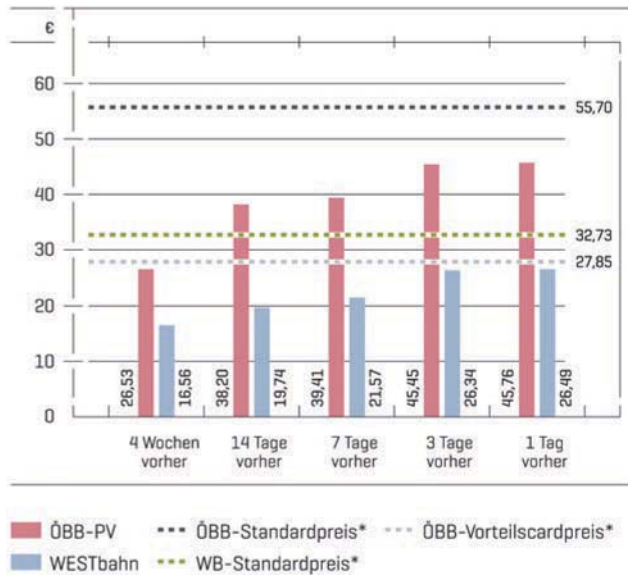
Abb. 3: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Linz. Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

Auf der Strecke Wien-Linz waren die Ticketpreise der WESTbahn 2019 je nach Kaufzeitpunkt zwischen 7,00 Euro und 15,40 Euro (2019: 2,10 Euro bis 18,40 Euro) günstiger als die Tickets der ÖBB-Personenverkehr (Abbildung 3). Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard gleichen sich die Preise stark an. Der Preisunterschied lag zwischen 4,20 Euro (2018: 0,50 Euro) und maximal 8,80 Euro (2018: 5,90 Euro). Zwei Mal ist das Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr mit ÖBB-Vorteilscard günstiger als das Ticket der WESTbahn. Zuletzt im Jahr 2016 war das Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr mit ÖBB-Vorteilscard zwei Mal günstiger als das Ticket der WESTbahn.

Im Vergleich zum Jahr 2018 stiegen die Preise der ÖBB-Personenverkehr zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 0,30 Euro bis maximal 6,70 Euro (am stärksten 14 Tage vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn sanken drei Mal um maximal 2,40 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt) und stiegen zwei Mal um maximal 4,60 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt).

⁵ Sämtliche Preise bzw. Preisdifferenzen im Text sind gerundet.

STRECKE WIEN-SALZBURG



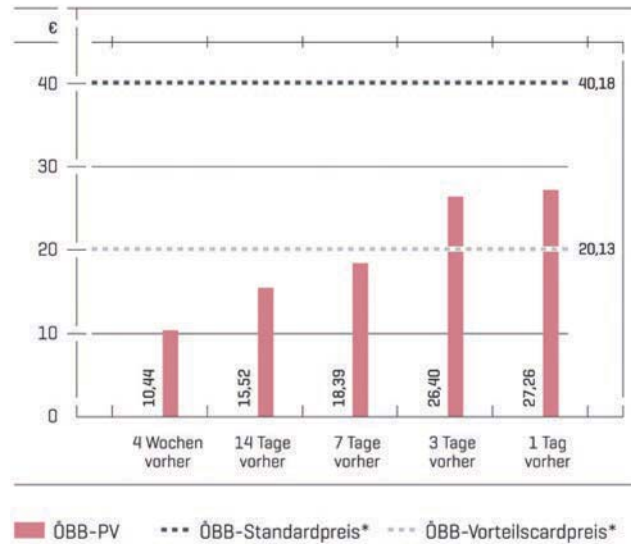
* Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisadjustierungen.

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

Auf der Strecke Wien-Salzburg war die WESTbahn im Jahr 2019 zwischen zehn Euro und 19,30 Euro (2018: sechs Euro und 26,30 Euro) günstiger als die ÖBB-Personenverkehr (Abbildung 4). Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard lag der Preisunterschied zwischen 1,40 Euro (2018: 3,20 Euro) und 11,30 Euro (2018: 7,40 Euro).

Im Vergleich zum Jahr 2018 sanken die Preise der ÖBB-Personenverkehr zwei Mal um maximal 2,30 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt) und stiegen drei Mal um maximal 3,90 Euro (am stärksten 14 Tage vor dem Ticketkauf). Jene der WESTbahn sanken drei Mal um maximal 3,20 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt) und stiegen zwei Mal um maximal 4,80 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt).

STRECKE WIEN-GRAZ



* Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisadjustierungen.

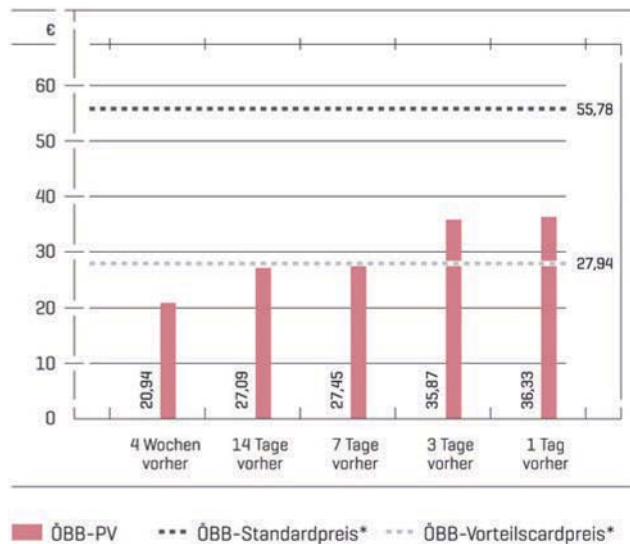
Abb. 5: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-Personenverkehr zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Graz. Quelle: Ticketshop der ÖBB-Personenverkehr.

Auf der Strecke Wien-Graz zahlte sich die Nutzung der ÖBB-Vorteilscard durchschnittlich erst ab einem Ticketkauf drei Tage (2018: sieben Tage) vor Fahrtantritt aus, da die Preise 2019 im Vergleich zum Vorjahr durchschnittlich vier Mal um maximal 7,70 Euro sanken (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt) und ein Mal gleich blieben (Abbildung 5).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 29,70 Euro bzw. 74,0 Prozent (2018: 70,7 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis.

Zwischen Wien und Graz steht die ÖBB-Personenverkehr in starker Konkurrenz zum Busunternehmen FlixBus.

STRECKE WIEN-KLAGENFURT



* Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisanpassungen.

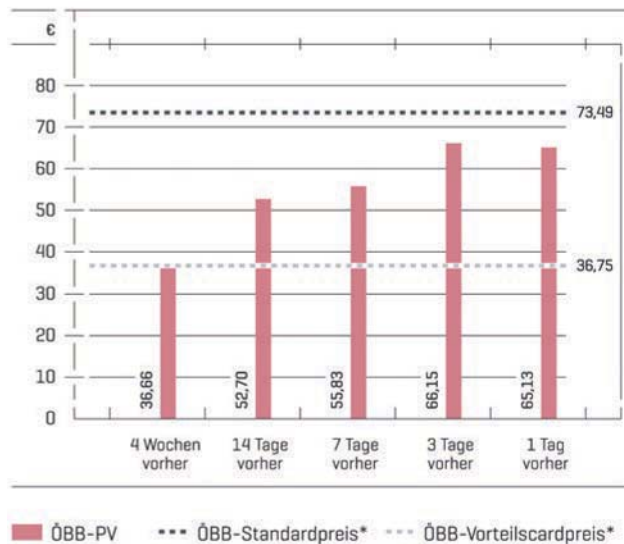
Abb. 6: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-Personenverkehr zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Klagenfurt. Quelle: Ticketshop der ÖBB-Personenverkehr.

Die Preise für die Strecke Wien-Klagenfurt stiegen 2019 im Vergleich zum Vorjahr ein Mal um 1,50 Euro (14 Tage vor Fahrtantritt) und sanken vier Mal um maximal 11,90 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt). Die Nutzung der Ermäßigungskarte zahlte sich aufgrund gesunkener Preise durchschnittlich erst ab drei Tagen (2018: ab sieben Tagen) vor Fahrtantritt aus (Abbildung 6).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 34,80 Euro bzw. 62,5 Prozent (2018: 60,2 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis.

Zwischen Wien und Klagenfurt steht die ÖBB-Personenverkehr in Konkurrenz zum Busunternehmen FlixBus.

STRECKE WIEN-INNSBRUCK



* Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisanpassungen.

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

Die Nutzung der Ermäßigungskarte zahlte sich auf dieser Strecke weiterhin durchschnittlich bereits ab 14 Tagen vor Fahrtantritt aus (Abbildung 7).

Im Vergleich zum Jahr 2018 stiegen die Ticketpreise der ÖBB-Personenverkehr zwei Mal bis maximal 5,50 Euro (am stärksten 14 Tage vor Fahrtantritt) und sanken drei Mal um maximal 10,00 Euro (am stärksten sieben Tage vor Fahrtantritt).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 36,80 Euro bzw. 50,1 Prozent (2018: 54,1 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis.

Der günstigste Preis für Strecken, die nur von der ÖBB-Personenverkehr befahren werden, war auch 2019 dann zu erzielen, wenn das Ticket möglichst früh gekauft wurde – wobei die Maximalreduktion immer vier Wochen vor Fahrtantritt gegeben war.

STRECKE WIEN-PRAG

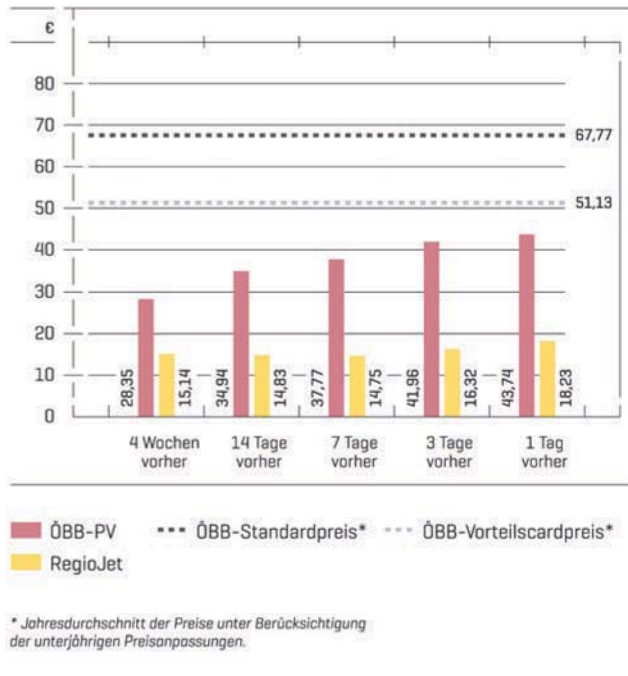


Abb. 8: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-Personenverkehr und des RegioJets zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Prag. Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

Auf der im Jahr 2018 erstmals verglichenen Strecke von Wien in die tschechische Hauptstadt Prag war RegioJet auch im Jahr 2019 zwischen 13,20 Euro, vier Wochen vor Fahrtantritt, und 25,60 Euro, drei Tage vor Fahrtantritt, (2018: 12,40 Euro und 28,90 Euro) günstiger als die ÖBB-Personenverkehr (Abbildung 8). Die Nutzung einer ÖBB-Vorteilscard (bis zu 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. Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 39,40 Euro bzw. 58,20 Prozent (2018: 58,5 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Beim RegioJet hingegen blieben die Preise zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs weitgehend konstant.

Zwischen Wien und Prag stehen die Bahnunternehmen in starker Konkurrenz zum Busunternehmen FlixBus.

PREISVERGLEICH VON EINZELTICKETS

ZWISCHEN WESTBAHN UND ÖBB-PERSONENVERKEHR

Die WESTbahn hat seit ihrem Bestehen (Ende 2011) die Preise mehrmals erhöht. Während 2012 ein Vollpreis-Ticket zwischen Wien und Linz 18,50 Euro kostete, beträgt der Preis 2020 dafür 24,90 Euro. Dies entspricht einer Preissteigerung um ein Drittel. Mehr als verdoppelt hat sich der WESTbahn-Preis zwischen Wien und St. Pölten, von 5,50 auf 11,50 Euro. Verglichen mit dem Vollpreis im Verkehrsverbund Ost-Region in der Höhe von 14 Euro für die Nutzung der ÖBB-Personenverkehr auf der gleichen Strecke ist die Fahrt mit der WESTbahn nach wie vor günstiger. Die Preise der ÖBB-Personenverkehr liegen etwas höher – das Bahnunternehmen bietet aber auch wesentlich mehr Verbindungen an.

Beim Fahrscheinverkauf im Zug verlangt die WESTbahn einen Euro und die ÖBB-Personenverkehr im Fernverkehr drei Euro Aufschlag zum Ticket. Beide Unternehmen bieten zusätzlich zu den Standard-Tickets kontingentierte Sparpreise an.

Die WESTbahn verkauft außerdem seit 2018 gegen Vorlage europäischer Ermäßigungskarten, wie z. B. der ÖBB-Vorteilscard, günstigere Fahrkarten.

PREISVERGLEICH VON EINZELTICKETS ZWISCHEN REGIOJET UND ÖBB-PERSONENVERKEHR

Das tschechische Unternehmen RegioJet bedient seit dem Fahrplan 2018 – neben dem tschechischen Bahnunternehmen ČD (Česke dráhy) und der österreichischen ÖBB-Personenverkehr – die Strecke Prag–Brünn–Wien. RegioJet bietet allerdings etwa halb so viele Verbindungen an wie die beiden Mitbewerber.

	Einzelfahrschein ÖBB-PV in €			Einzelfahrschein RegioJet in €	
	2018	2018, 2020	2020	2018	2020
	Standard	Sparschiene	Standard	Standard	Low cost
Prag–Wien	66,00	ab 14,00	69,60	15,00	ab 15,00
Brünn–Wien	29,20	ab 7,00	30,40	7,00	ab 7,00

Tabelle 1: Preisvergleich eines Einzelfahrscheins [entspricht 2. Klasse] bei ÖBB-PV und RegioJet in ausgewählten Jahren. *Quelle: www.oebb.at und www.regiojet.at, jeweils abgerufen am 22.1.2020 sowie Jahresbericht der Schienen-Control 2018.*

RegioJet verkauft zuggebundene Fahrscheine für vier verschiedene Klassen. Die seit 2018 angebotene Klasse Low cost entspricht der 2. Klasse der ÖBB-Personenverkehr. Sie inkludiert aber für jeden Fahrgast neben einer kostenlosen Platzreservierung ein Wasser als Getränk. Der Standardpreis (vor Einführung der Klasse Low cost am ehesten mit der 2. Klasse der ÖBB-Personenverkehr vergleichbar) beinhaltet ergänzend ein warmes Getränk, eine Tageszeitung, Kopfhörer und einen Multimediabildschirm am Platz. Beim RegioJet sind die beiden Klassen Standard und Low cost preislich günstig. Die ÖBB-Personenverkehr bietet mit den kontingentierte Spartickets unter der Bezeichnung Sparschiene (zuggebunden) auch preisgünstige Tickets an. Ein Vorteil bei RegioJet: Fahrscheine aller vier Klassen können – im Gegensatz zur ÖBB-Personenverkehr – bis 15 Minuten vor Abfahrt gratis storniert werden.

STADT-TICKETS IN DEN LANDESHAUPTSTÄDTEN

Alle Landeshauptstädte in Österreich verfügen über einen Bahnanschluss mit einer unterschiedlichen Anzahl an Bahnhaltestellen. Die Bandbreite bewegt sich zwischen zwei Haltestellen in Eisenstadt und mehr als 50 Haltestellen innerhalb Wiens. Dieses Bahnangebot ermöglicht rasche Verbindungen von einem Stadtende zum anderen. Darüber hinaus verfügen alle Landeshauptstädte über ein städtisches Netz des öffentlichen Verkehrs, das sowohl mit Einzelfahrscheinen als auch mit Zeitkarten genutzt werden kann. Als kleinste Einheit bei Zeitkarten gilt die Tageskarte bzw. 24-Stunden-Karte.



Abb. 9: Kosten einer Tageskarte bzw. 24-Stunden-Karte im Vorverkauf; Stand: 1.2.2019. *Quelle: Städtische Verkehrsbetriebe.*

Die Ticketpreise variieren von zwei Euro in Eisenstadt bis 5,80 Euro in Wien und Innsbruck. Die Preisunterschiede stehen in Beziehung mit dem Verkehrsangebot: In Eisenstadt gibt es beispielsweise nur drei im 30-Minuten-Takt fahrende Linien, in Wien hingegen fünf U-Bahn-Linien plus zahlreiche Straßenbahn- und Buslinien mit kurzen Intervallen. Ähnliche Preisdifferenzen lassen sich auch für Wochen- und Monatskarten feststellen.

Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen

UMSATZERLÖSE 2018

Im Herbst 2019 führte die Schienen-Control zum fünften Mal eine Erhebung der Umsatzzahlen österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2018 durch (Zahlen für 2019 lagen zu Redaktionsschluss noch nicht vor). Diese Umsatzzahlen wurden getrennt nach Personen- und Güterverkehr abgefragt und Umsätze aus dem dem Schienenverkehr nicht zuzurechnenden Leistungen (Busbetrieb, Werkstätten usw.) wurden – ebenso wie Umsätze aus dem Infrastrukturbereich – nicht berücksichtigt. Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen oder Beihilfen wurden von den Gesamtumsätzen abgezogen bzw. gesondert ausgewiesen. Die in Tabelle 1 angeführten Umsatzerlöse bilden die direkt von den Endkundinnen und Endkunden erhaltenen Zahlungen ab. Die Gesamtsumme der Erlöse im Personen- und Güterverkehr stieg erneut an und lag bei insgesamt 2,13 Milliarden Euro (plus 2,3 Prozent gegenüber 2017). Dieser Zuwachs ist überwiegend den Umsatzzahlen des Personenverkehrs, die um 4,1 Prozent gesteigert werden konnten, zuzuschreiben. Mit 0,6 Prozent Zuwachs haben die Umsatzerlöse des Güterverkehrs hingegen relativ stagniert.

Umsatzerlöse in Mio. €					
EVU	2014	2015	2016	2017	2018
Personenverkehr	851	877	905	997	1.038
Güterverkehr	857	1.020	996	1.087	1.094
Summe	1.708	1.897	1.901	2.084	2.132

Tabelle 1: Umsatzerlöse österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen 2014–2018.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN

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

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

So wird festgelegt,

welche Zugfahrten auf welcher Strecke bestellt werden (Fahrplan),

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

welches Entgelt die Bahnunternehmen dafür bekommen.

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

Die nachstehenden Ausführungen über die Zahlungen für den Personen- und Güterverkehr bilden die voraussichtlichen Zahlen für das Jahr 2019 ab, da der Bericht über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen für das Vorjahr noch nicht veröffentlicht ist. In Summe wurden mit 981,5 Millionen Euro jedenfalls deutlich mehr Mittel zur Verfügung gestellt als noch im Jahr 2018 (877,2 Millionen Euro).

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN IM PERSONENVERKEHR

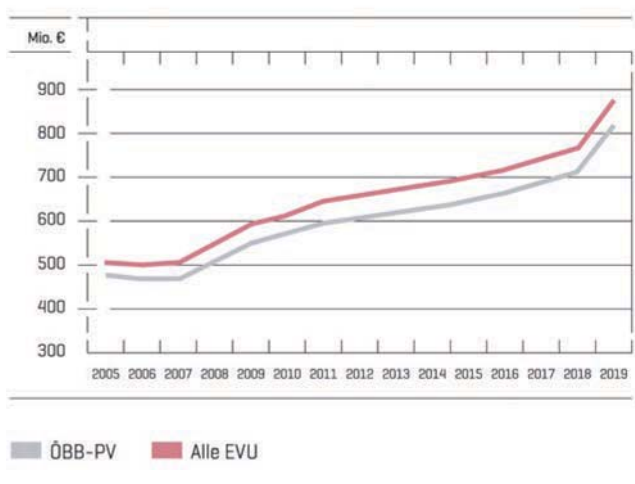


Abb. 1: Zahlungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen an die ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) und weitere Marktteilnehmer 2005–2019. Quelle: Gemeinwirtschaftliche Leistungsberichte BMVIT (mittlerweile BMK), SCHIG; eigene Darstellung.

Beginnend mit Mitte Dezember 2018 wurden die Bestellungen des Bundes und der Bundesländer in je einem „Bundesländervertrag“ zusammengefasst. Die ersten Bundesländer waren Vorarlberg, Kärnten und die Steiermark. Die weiteren Bundesländer folgten Ende Dezember 2019. Der Bund bestellte 2019 im Personenverkehr mit insgesamt rund 82,9 Millionen Zugkilometern deutlich mehr als noch im Jahr zuvor (78,5 Millionen Zugkilometer). Davon entfiel mit etwa 62,8 Millionen Zugkilometern der größte Teil auf Leistungen der ÖBB-Personenverkehr für Pendlerinnen und Pendler im Regional- und Nahverkehr. Die Leistungen im Regional- und

Nahverkehr wurden durch weitere 6,1 Millionen Zugkilometer, die andere Marktteilnehmer erbrachten, ergänzt.

Hinzu kamen die (ausschließlich von der ÖBB-Personenverkehr) erbrachten Leistungen im Fernverkehr, welche – unverändert gegenüber dem Vorjahr – 14 Millionen Zugkilometer umfassten. Allerdings gibt es im Fernverkehr auch Streckenabschnitte, 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; hier werden also keine Verkehrsdienserverträge abgeschlossen.

Für alle voranstehend genannten bestellten Zugfahrten wandte der Bund 2019 in Summe knapp 872 Millionen Euro auf, wovon 57,5 Millionen Euro auf die Mitbewerber entfielen. Verglichen mit den 2018 bereitgestellten rund 766 Millionen Euro entspricht das einer erheblichen Steigerung von 14 Prozent. Diese ist fast ausschließlich dem Nahverkehr zugutegekommen und primär auf die oben genannten neuen „Bundesländerverträge“ zurückzuführen. Die Abrechnung und die Kontrolle der Verträge zwischen Bund und Eisenbahnverkehrsunternehmen übernimmt die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG). Zusätzlich gibt es gesondert Verträge mit Bundesländern bzw. Gemeinden. So bestellen beispielsweise Bundesländer abends und am Wochenende dichtere Intervalle für ihre Bürgerinnen und Bürger, etwa zusätzliche Abend- und Nachtverbindungen auf Regionalstrecken in der Ostregion.

BEIHILFEN IM GÜTERVERKEHR

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

Beihilfen werden für die folgenden drei Produktionsformen gewährt:

Einzelwagenverkehr (EWV),

nationalen und internationalen
unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV),

ationale und internationale
Rollende Landstraße (RoLa).

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

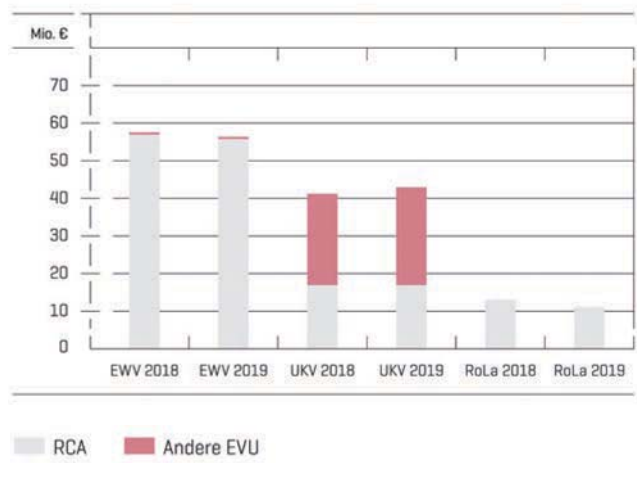


Abb. 2: Zahlungen des Bundes für Beihilfen im Güterverkehr an die Rail Cargo Austria [RCA] und weitere Marktteilnehmer, aufgeteilt nach Produktionsformen, 2018 und 2019. Quelle: SCHIG; eigene Darstellung.

2019 hat der Bund mit 109,6 Millionen Euro etwas weniger an Beihilfen im Güterverkehr ausbezahlt als im Jahr davor (111,1 Millionen Euro). Mit 51 Prozent gingen mehr als die Hälfte davon an den Einzelwagenverkehr. Von den für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr zur Verfügung gestellten rund 42,7 Millionen Euro gingen knapp 39 Prozent an die Rail Cargo Austria und 61 Prozent an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der mit rund elf 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

Ende März 2020 veröffentlichte die Independent Regulators' Group Rail (IRG-Rail)¹ ihren achten Marktbericht. Darin wurde untersucht, wie sich zahlreiche Indikatoren des europäischen Schienenverkehrs entwickelt haben. Mit der erstmaligen Teilnahme von Irland und Serbien haben mittlerweile insgesamt 31 IRG-Rail-Mitgliedsländer Daten erhoben und zur Verfügung gestellt². Neben den klassischen Kapiteln zu den Vergleichen der Eisenbahnnetze, der Weegeentgelte / Infrastruktur-Benützungsentgelte, der Marktteilnehmer und der Güter- und Personenverkehrsmärkte enthält der Bericht drei Schwerpunkte. Einerseits wurde anhand eines jeweils für die Marktsegmente „gemeinwirtschaftlicher Verkehr“, „eigenwirtschaftlicher Verkehr“ und „Güterverkehr“ errechneten Index die Wettbewerbssituation in den Mitgliedsländern verglichen. Ergänzend dazu wurde analysiert, ob und wie sich die Eintrittsbarrieren für neue Marktteilnehmer länderspezifisch unterscheiden. Zudem wurden jene Strecken Europas skizziert, auf denen im Personenverkehr Eisenbahnverkehrsunternehmen im direkten Wettbewerb mit dem Incumbent (Bezeichnung für marktbeherrschendes Unternehmen) stehen. In Österreich betrifft das die Fernverkehrsverbindungen Wien–Salzburg (mit dem Wettbewerber WESTbahn) bzw. Wien–Prag (RegioJet) sowie die Nahverkehre zwischen Wien Mitte und dem Flughafen Wien (City Airport Train/ CAT). Der Bericht ist wie die Vorjahresversion in zwei Teile gegliedert: Es gibt einen „Main Report“, der die Ergebnisse auf europäischer Ebene zusammengeführt veranschaulicht. In Ergänzung dazu stellt das „Working Document“ länderspezifische Details dar. In diesem Kapitel wird ein Überblick über die aus österreichischer Sicht interessantesten Ergebnisse des internationalen Marktberichts gegeben.

DICHTE DES EISENBAHNNETZES

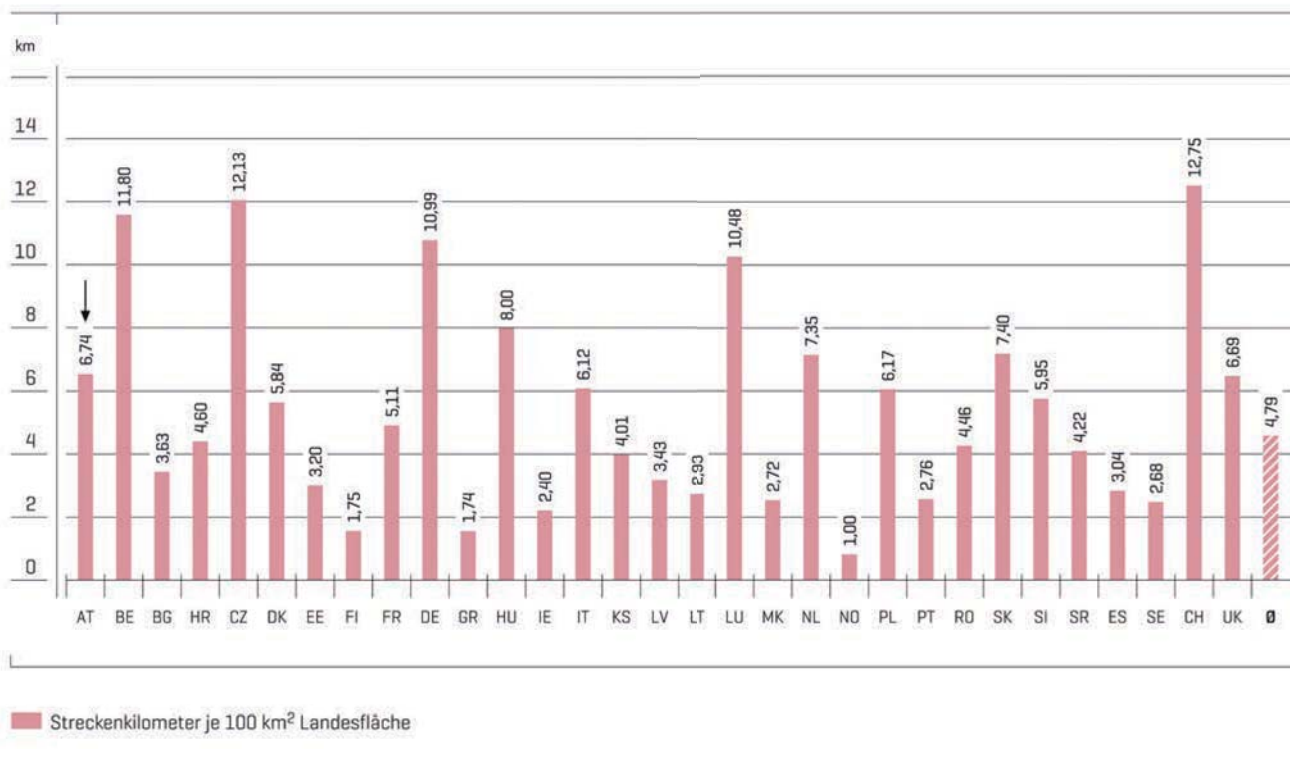


Abb. 1: Erschließung durch das Eisenbahnnetz bezogen auf die Landesfläche 2018. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

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

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

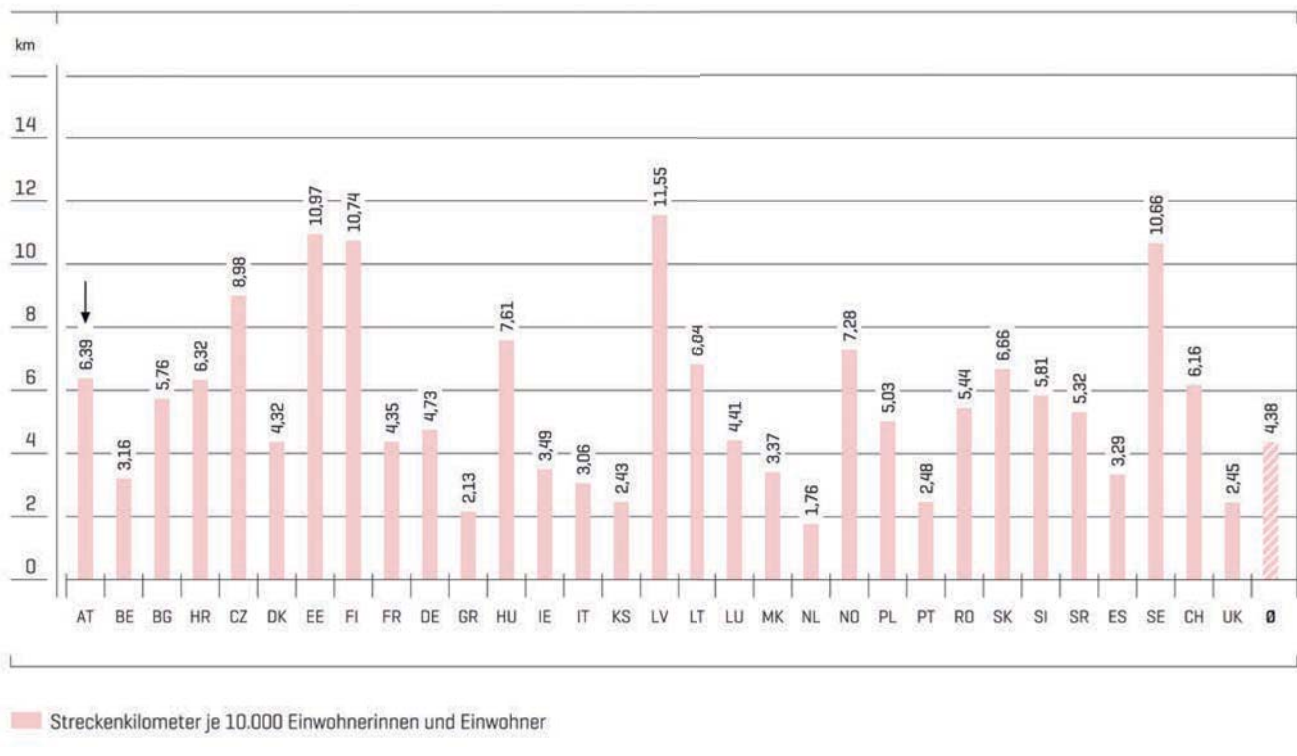


Abb. 2: Erschließung durch das Eisenbahnnetz bezogen auf die Einwohnerzahl 2018. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Insgesamt verkleinerte sich das europäische Eisenbahnnetz im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr. Zwar verzeichneten ein paar Länder geringfügige Zuwächse bei der Netzlänge, allerdings wurden in Frankreich knapp 470 Kilometer stillgelegt, sodass sich das Netz in Summe etwas verkleinerte. Generell liegt Österreich mit einem Wert von 71 Prozent an elektrifizierten Strecken im oberen europäischen Mittelfeld (diesbezüglicher Spitzenreiter ist die Schweiz, in der das Eisenbahnnetz zur Gänze elektrifiziert ist). Obwohl die gebirgigen Teile kaum mit Schieneninfrastruktur erschlossen sind, befindet sich Österreich sowohl bei den Streckenkilometern je Flächeneinheit als auch bei den Streckenkilometern je Einwohnerin bzw. Einwohner über dem Durchschnitt aller betrachteten Länder. Hier zeigt sich die gute Erschließung mit einem dichten Bahnnetz, das für die Bevölkerung und den Wirtschaftsstandort von Vorteil ist.

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

NETZNUTZUNG IM VERGLEICH

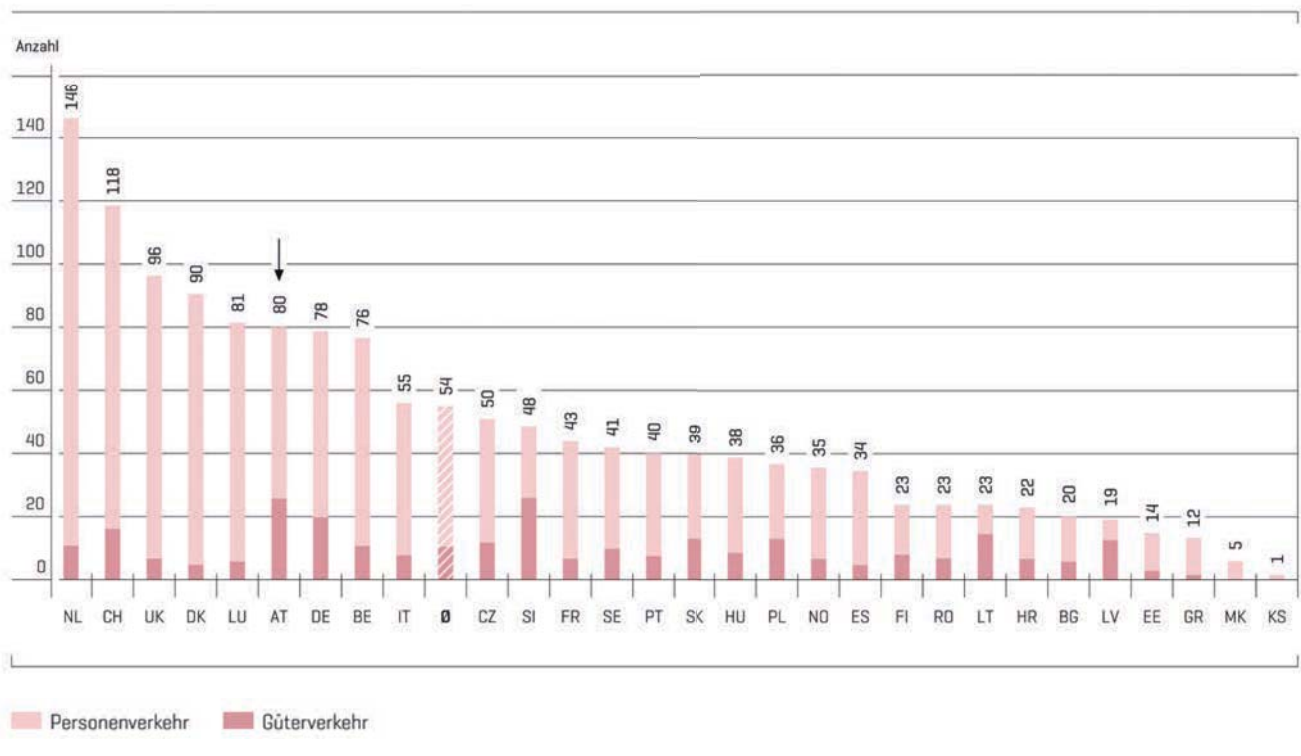


Abb. 3: Anzahl der Züge pro Tag und Streckenkilometer 2018. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Wie Abbildung 3 zeigt, verkehrten in Europa 2018 wie im Vorjahr durchschnittlich 54 Züge (44 Personenzüge und zehn Güterzüge) pro Tag und Streckenkilometer. Mit 146 Zügen stehen die Niederlande weiterhin an der Spitze dieser Statistik. Österreich, als kleines bahnaffines Land, lag mit 80 Zügen (davon 55 Personenzüge) über dem Durchschnittswert der untersuchten Länder. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass Österreich und Slowenien mit jeweils 25 Güterzügen den europäischen Höchstwert erreichten. Dieser Umstand ist wohl auf ihren Status als Transitland zurückzuführen.

Hierzulande waren (wie in beinahe allen anderen Ländern auch) 2018 wesentlich mehr Güterverkehrsunternehmen als Personenverkehrsunternehmen im Eisenbahnbereich aktiv. Die europäische Gesamtanzahl der zurückgelegten Zugkilometer ist zwischen 2014 und 2018 um durchschnittlich etwa ein Prozent pro Jahr gewachsen und betrug zuletzt 4,5 Milliarden. Mehr als 80 Prozent davon erbrachte der Personenverkehr und nur rund 20 Prozent der Güterverkehr (an dieser Verteilung hat sich im Wesentlichen nichts geändert, offenbar haben sich also beide Indikatoren ungefähr gleich entwickelt). Auch in Österreich ist der Anteil des Personenverkehrs an der Netznutzung mit rund 70 Prozent deutlich höher als jener des Güterverkehrs. Dennoch hat der Güterverkehr in Österreich mit einem Anteil von 30 Prozent im internationalen Vergleich eine vergleichsweise hohe Bedeutung. Österreich nimmt damit gemeinsam mit Finnland hinter den traditionell güterverkehrslastigen Ländern Litauen, Lettland, Slowenien, Polen und Serbien den sechsten Platz ein. Das beruht vor allem darauf, dass der Transitgüterverkehr entlang der Donau- und der Brennerachse (bzw. in Slowenien zum Seehafen Koper) eine wichtige Rolle spielt. Außerdem hat der Einzelwagenverkehr³ in Österreich nach wie vor große Relevanz für die Bedienung der Fläche. In vielen anderen Ländern liegt der Fokus hingegen mittlerweile ausschließlich auf dem Ganzzugverkehr.

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

WEGEENTGELTE⁴ IN ÖSTERREICH UNTER DEM EUROPÄISCHEN DURCHSCHNITT

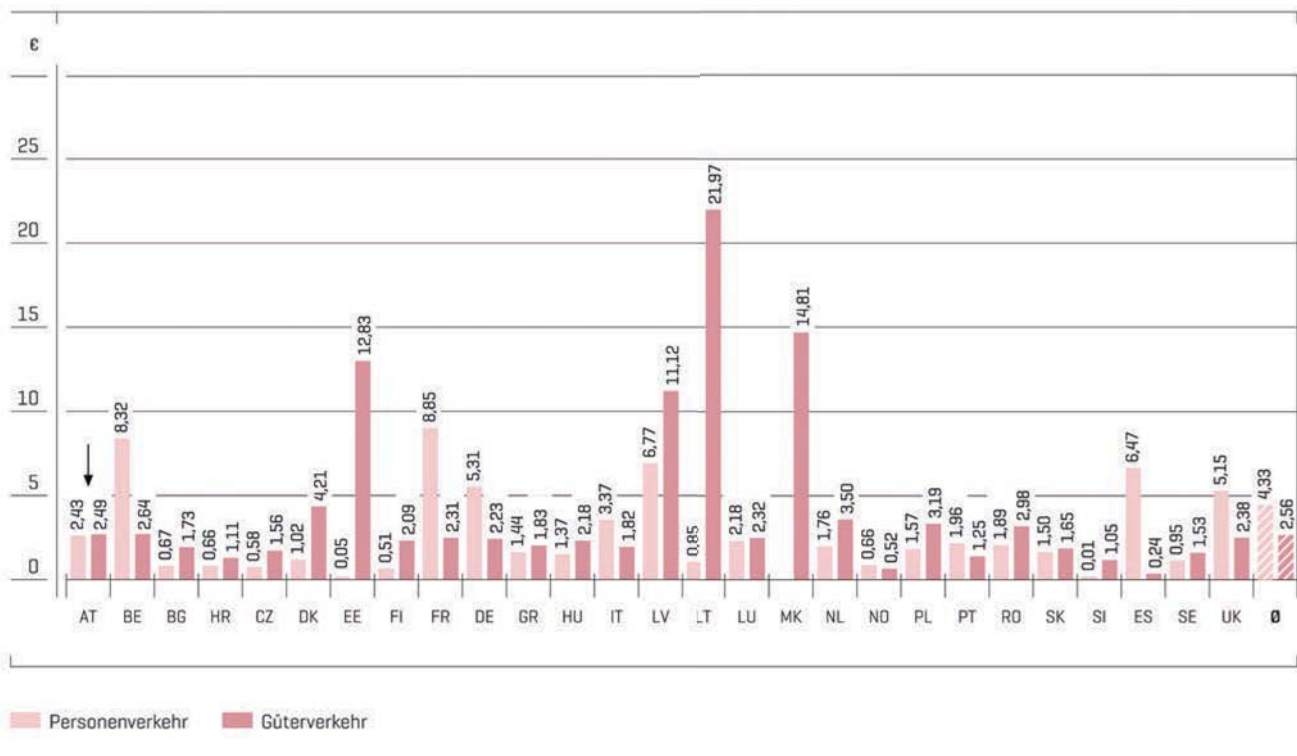


Abb. 4: Wegeentgelte für das Mindestzugangspaket je Zugkilometer im Personen- und im Güterverkehr 2018. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Der Vergleich der evaluierten Länder zeigt die durchschnittlichen Erlöse der Infrastrukturbetreiber aus den Einnahmen für eine Zugfahrt von A nach B je Zugkilometer⁵. Dabei kommt es sowohl zwischen als auch in den einzelnen Ländern durchaus zu Spreizungen, da für verschiedene Strecken- und Zugkategorien unterschiedliche Entgelte verrechnet werden können. Die RL 2012/34/EU (Richtlinie) wurde außerdem noch nicht in allen Ländern im selben Ausmaß in der Festsetzung der Entgelte umgesetzt. Die Erhöhung der gesamteuropäischen Erlöse auf mittlerweile rund 17,2 Milliarden Euro resultiert insbesondere aus gestiegenen Entgelten für den Personenverkehr, während sich jene des Güterverkehrs leicht rückläufig entwickelt haben. Österreich rangiert mit den Trassenpreisen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr unter dem Durchschnittswert der untersuchten Länder.

Im Personenverkehr reicht die Bandbreite von 0,01 Euro (Slowenien) bis 8,85 Euro (Frankreich) je Zugkilometer. In Belgien und Frankreich leitet sich das hohe Benützungsentgelt vor allem von den Aufschlägen, insbesondere jenen für das Hochgeschwindigkeitsnetz, ab. Für dessen Erhaltung bekommt der Infrastrukturbetreiber keine Zuschüsse. Auch in Deutschland und Italien sind die Entgelte im Personenverkehr deutlich höher als in Österreich (2,43 Euro je Zugkilometer). Der geringe Wert von Slowenien ist bedingt durch die Tatsache, dass gemeinwirtschaftliche Züge lediglich ein symbolisches Entgelt von 0,01 Euro zu entrichten haben. In Finnland, Norwegen und Schweden werden die Wegeentgelte aus verkehrspolitischen Gründen ebenfalls niedrig gehalten. Im Güterverkehr reichen die Entgelte von 0,24 Euro (Spanien) bis 21,97 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 über 60 Prozent aller Zugkilometer und einem im Baltikum generell höheren Gewicht der Güterzüge wesentlich zur Abnutzung des Schienennetzes beiträgt. Den Gesamtdurchschnitt zusätzlich verringert hat die Situation in Deutschland, wo der Bund seit Sommer 2018 mit verkehrspolitisch motivierten Zuschüssen zu den Trassenpreisen die Entgelte im Güterverkehr gesenkt hat. Ziel ist es, den Verkehr verstärkt von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Österreich weist mit einem Wert von 2,49 Euro je Zugkilometer im Güterverkehr ein sinkendes und relativ niedriges Durchschnittsentgelt aus.

ERLÖSE IM GÜTERVERKEHR

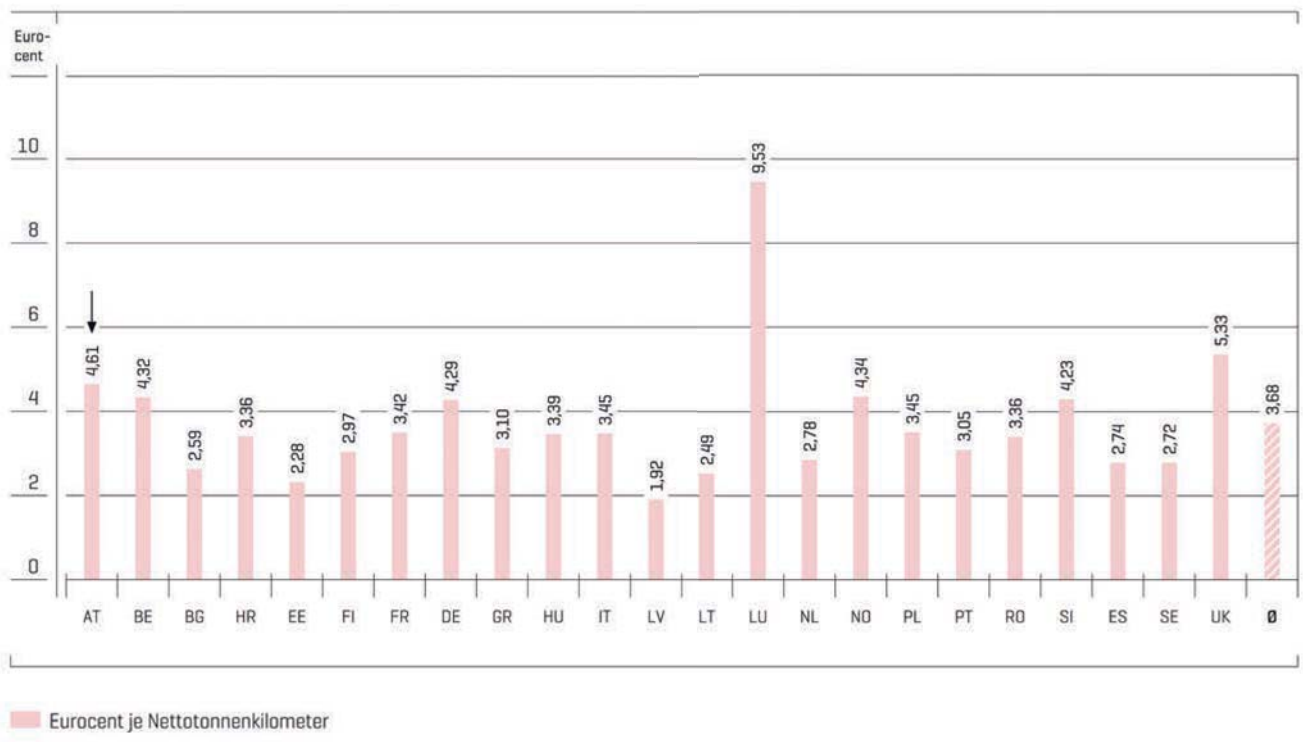


Abb. 5: Erlöse je Tonnenkilometer 2018. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Für den Güterverkehr wurden in Abbildung 5 die Erlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen je Nettotonnenkilometer gegenübergestellt: Im europäischen Vergleich lag Österreich hier 2018 wie im Jahr 2017 über dem Durchschnitt und wurde lediglich von Luxemburg und dem Vereinigten Königreich übertroffen. Das zeigt, dass die in Österreich tätigen Güterverkehrsunternehmen auf eine vergleichsweise durchaus erfreuliche Erlössituation blicken konnten.

Generell verzeichnete der europäische Güterverkehr von 2017 auf 2018 einen neuerlichen Aufwärtstrend bei den Nettotonnenkilometern. Österreich, als beachtlicher fünftgrößter Markt, lag mit einem Prozent Wachstum diesbezüglich relativ weit unter dem europäischen Schnitt von 3,4 Prozent. Gesamteuropäisch ergab sich eine Summe von 466 Milliarden Nettotonnenkilometern. Auch bei den Marktanteilen der Unternehmensgruppen an den geleisteten Nettotonnenkilometern ist Österreich vom Durchschnitt abgewichen: Obwohl hierzulande 2018 die Marktanteile der Mitbewerber zugenommen haben, wurden noch 79 Prozent von den Incumbents (69 Prozent vom heimischen, zehn Prozent von den ausländischen) und 21 Prozent von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht. Im europaweiten Durchschnitt entfielen nur mehr 56 Prozent der Verkehrsleistung auf den heimischen Incumbent und 14 Prozent auf ausländische Incumbents. Mit 30 Prozent erbrachten private Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits ein Drittel der Gesamtverkehrsleistung. Interessanterweise wurde in drei Ländern (Kosovo, Litauen und Luxemburg) der gesamte Güterverkehr vom jeweiligen nationalen Incumbent abgewickelt, während in Dänemark, Estland und Portugal jeglicher Güterverkehr ausschließlich von Privatbahnen durchgeführt wurde.

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

⁵ Als Referenz hierfür wurde das sogenannte Mindestzugangspaket (Minimum Access Package, MAP) herangezogen, für welches der Infrastrukturbetreiber gemäß Richtlinie 2012/34/EU die direkten Kosten je Zugkilometer verrechnen darf. Das Entgelt für das Mindestzugangspaket kann dabei allerdings nicht nur die Zugkilometer, sondern auch andere Komponenten wie beispielsweise die Bruttotonnenkilometer enthalten.

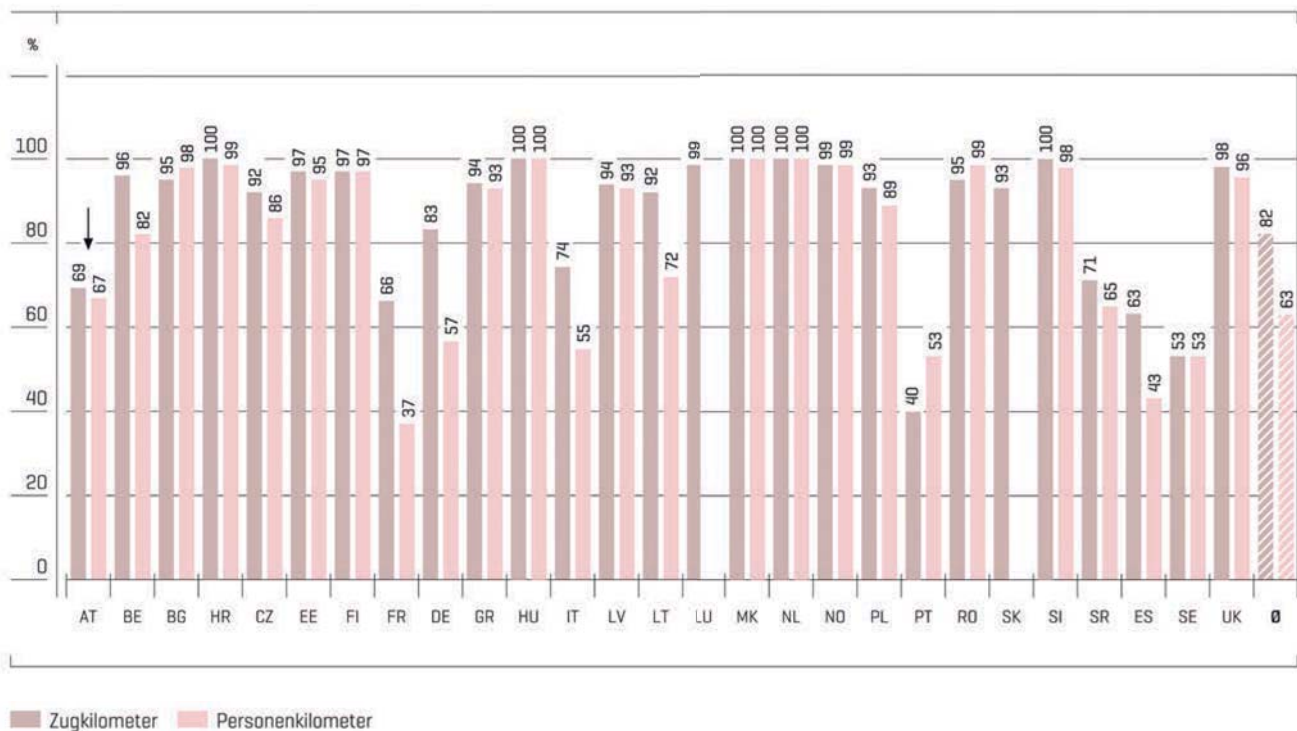
PERSONENVERKEHR UND GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN⁶

Abb. 6: Gemeinwirtschaftliche Anteile an Angebot (in Zugkilometern) und Nachfrage (in Personenkilometern) im Personenverkehr 2018.

Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Auch bei den 2018 allgemein stark gewachsenen Personenverkehrsmärkten, auf denen in Summe 480 Milliarden Personenkilometer nachgefragt wurden, zeigten sich europaweit Unterschiede zwischen den Ländern. Zu Vergleichszwecken wurde die Struktur von Angebot (gemessen in Zugkilometern) und Nachfrage (ausgedrückt in Personenkilometern) für 2018 gegenübergestellt:

Während im europäischen Durchschnitt angebotsseitig nur 18 Prozent aller Zugkilometer eigenwirtschaftlich erbracht wurden, waren es in Österreich 31 Prozent⁷. Das stellt einen vergleichsweise hohen Wert dar, der lediglich in Frankreich, Portugal, Schweden und Spanien übertroffen wurde. Generell fällt der Fernverkehr in vielen Ländern in den eigenwirtschaftlichen Bereich, während der Nahverkehr üblicherweise zur Gänze im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen abgewickelt wird. Allerdings gibt es Länder (wie beispielsweise Slowenien oder Litauen), die aufgrund ihrer geografischen Situation nicht zwischen Fern- und Nah- bzw. Regionalverkehr unterscheiden. Interessanterweise verzeichnete Österreich nachfrageseitig eine sehr ähnliche Struktur, das heißt, rund ein Drittel aller Personenkilometer wurde eigenwirtschaftlich gefahren.

In einigen Ländern gab es jedoch offenbar beträchtliche Unterschiede zwischen Angebot und Nachfrage. In Frankreich wurden zum Beispiel wie in Österreich rund zwei Drittel aller Zugkilometer im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen erbracht, hingegen entfielen nur 37 Prozent aller Personenkilometer auf den gemeinwirtschaftlichen Bereich (in Österreich sind dies mit 67 Prozent wesentlich mehr). Eine Erklärung dafür könnte sein, dass der Fernverkehr üblicherweise wesentlich höhere Kapazitäten als der Nahverkehr aufweist und durch die größeren Entfernungen viele Personenkilometer gesammelt werden. Für Deutschland zeigt sich ein ähnliches Bild: Mehr als 80 Prozent der Zugkilometer wurden hier im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen angeboten, während dieser Anteil bei den Personenkilometern nur 57 Prozent betrug. Allerdings fällt in Deutschland der gesamte Fernverkehr in die Kategorie „eigenwirtschaftlich“ und ein Zug aus diesem Segment transportiert in der Regel bis zu dreimal so viele Fahrgäste wie ein Nahverkehrszug.

ÖSTERREICH BEIM BAHNFAHREN AUF PLATZ 1 INNERHALB DER EU

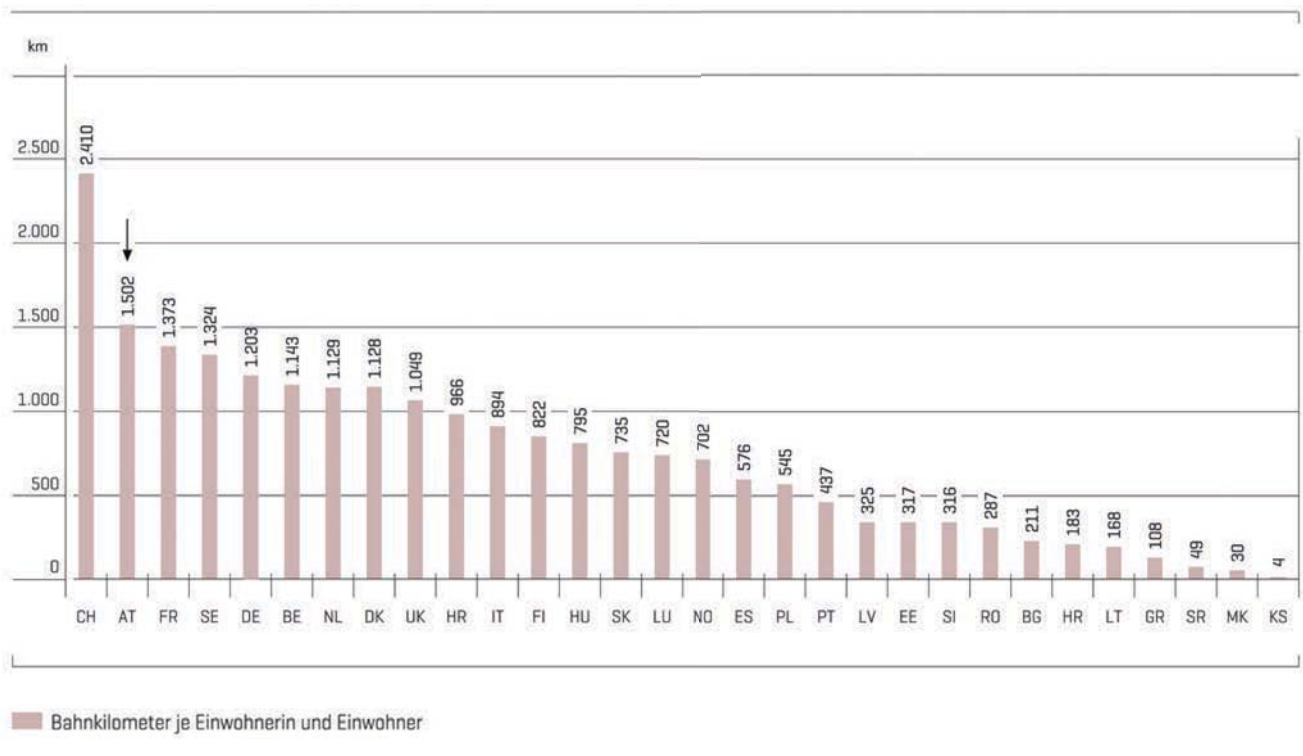


Abb. 7: Je Einwohnerin bzw. Einwohner mit der Bahn zurückgelegte Entfernung im Jahr 2018.

Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Seit dem Jahr 2011 verzeichnet Österreich einen kontinuierlichen Anstieg der durchschnittlich pro Jahr und Einwohnerin bzw. Einwohner zurückgelegten Bahnkilometer. 2018 setzte sich dieser Trend fort: Statistisch betrachtet fuhr jede Österreicherin bzw. jeder Österreicher 1.502 Kilometer – und somit knapp 70 Kilometer mehr als noch 2017 – mit der Bahn. Österreich liegt dadurch weit über dem europäischen Durchschnitt und bleibt weiterhin Bahnfahrland Nummer eins unter allen EU-Mitgliedstaaten. Im Rahmen des europaweiten Vergleichs befindet sich nur die Schweiz vor Österreich. Hintergrund dieser erfreulichen Entwicklung in Österreich sind die im Jahr 2018 erreichte neuerliche Rekordanzahl an Passagieren (rund 310 Millionen) und ein damit einhergehendes Wachstum der Personenkilometer von 4,9 Prozent. Die intensive Bahnnutzung ist wiederum vor allem auf die Ausweitung des Angebots im Nahverkehr rund um die Ballungsgebiete zurückzuführen.

Hinter Österreich liegen Frankreich mit 1.373 Kilometern und Schweden mit 1.324 Kilometern, gefolgt von Deutschland, Belgien und den Niederlanden.

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

⁷ Der Schienen-Control liegen zu Österreich nur die Zahlen betreffend die vom Bund bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen vor: Für 2018 waren es dementsprechend rund 70 Prozent. Die restlichen rund 30 Prozent fielen in den Bereich der eigenwirtschaftlichen Leistungen.

05

Marktzugang

Österreichisches Eisenbahnnetz

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

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

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

Österreichisches Schienennetz	Länge in km
Baulänge	5.650
Normalspur [1.435 mm]	5.346
Schmalspur [z. B. 760 oder 1.000 mm]	304
Eingleisige Strecken	3.459
Zweigleisige Strecken	2.191

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

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

ELEKTRIFIZIERUNGEN

2019 wurden zahlreiche Strecken elektrifiziert dem Betrieb übergeben. So konnten die Elektrifizierungsarbeiten zwischen Arnoldstein und Hermagor (Kärnten) sowie im Tiroler Außerfern zwischen Reutte in Tirol und der Staatsgrenze bei Vils abgeschlossen werden. Der Anteil der elektrifizierten Strecken aller Infrastrukturbetreiber betrug im Jahr 2019 rund drei Viertel (73 Prozent).

Das österreichische Bahnnetz 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). Auch die zahlreichen elektrifizierten Schmalspurbahnen wie die Mariazeller- und die Stubaitalbahn sind erwähnenswert.

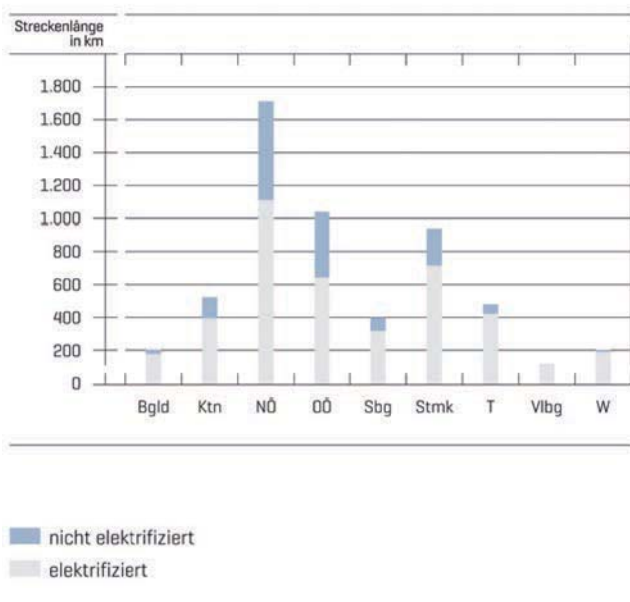


Abb. 1: Aufteilung des elektrifizierten Schienennetzes in Österreich nach Baulänge [ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen]. Quelle: Schienen-Control.

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

NEUBAU UND AUSBAU

2019 war gekennzeichnet durch den weiteren Ausbau des Hochleistungsnetzes. Neben dem Ausbau der Südbahn mit

dem Semmering-Basistunnel und der Koralmbahn wird auch die Pottendorfer Linie als Zulaufstrecke zur Hochleistungsstrecke ausgebaut. Nach mehrjähriger Bauzeit wurde im Vorjahr die Pottendorfer Linie bis Münchendorf zweigleisig fertiggestellt. Der Personenverkehr kann nun den Abschnitt mit 160 km/h befahren.

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).

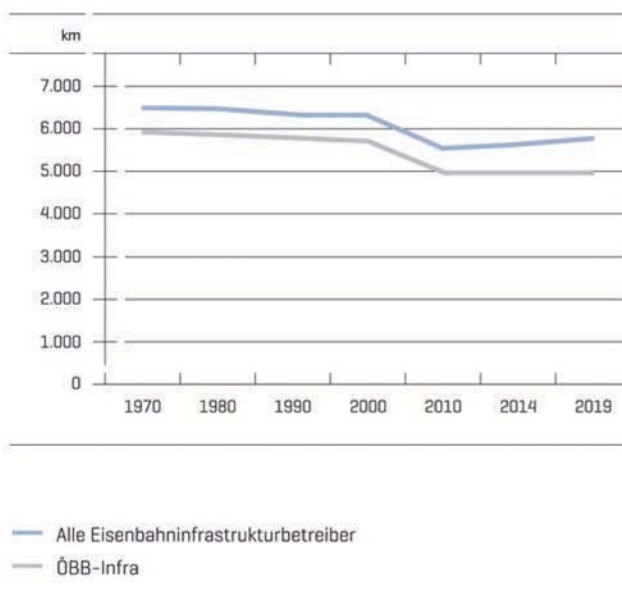


Abb. 2: Entwicklung des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur und aller Infrastrukturbetreiber (ÖBB und Privatbahnen) in Österreich [ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen]. Quelle: BMVIT [mittlerweile BMK] – Verkehr in Zahlen für die Werte bis 2000; Schienen-Control 2010–2019.

EINSTELLUNGEN

Seit Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2019 wird auf 59 Kilometern des Streckennetzes kein Personenverkehr mehr angeboten:

Strecke	Bundesland	Streckenlänge
Gänserndorf–Pirawarth	Niederösterreich	18,7 km
Obersdorf–Groß Schweinbarth	Niederösterreich	17,3 km
St. Nikola–Struden–Sarmingstein	Niederösterreich	2,8 km
Haiding–Aschach an der Donau	Oberösterreich	20,5 km

Tabelle 2: Eingestellte Strecken im Personenverkehr (seit Mitte Dezember 2019). Quelle: Schienen-Control.

Der Güterverkehr bleibt nach Aschach an der Donau sowie auf der Teilstrecke zwischen Gänserndorf und Pirawarth bis Prottes aufrecht.

ENTWICKLUNGEN BEI DEN VERKEHRSTATIONEN

Im österreichischen Eisenbahnnetz wurden im Jahr 2019 insgesamt 1.433 Verkehrsstationen täglich bedient. Die meisten – 1.038 – betriebenen Stationen stehen im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur, gefolgt von den Steiermärkischen Landesbahnen mit 71 und von der Salzburger Lokalbahn mit 70. Hinzu kommen noch Verkehrsstationen der touristischen Bahnen wie zum Achensee, auf den Schafberg, in der Wachau oder im Waldviertel.

Das Programm zur Modernisierung wurde weitergeführt und Stationen wurden barrierefrei ausgebaut. 2019 wurde beispielsweise der Umbau des Bahnhofs Schwaz mit barrierefreiem Zugang abgeschlossen. Die Stationen Tassenbach und Sillian in Osttirol wurden fertig saniert und die Station Neumarkt-Köstendorf wird umgebaut. Außerdem wurden Park-and-ride-Bereiche ausgeweitet, wie z. B. in Klosterneuburg, Wels, Braunau am Inn und Rankweil.

Seit Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2019 sind 22 Stationen durch nicht mehr bestellte Regionalverkehre außer Betrieb. Dies betrifft etwa die Haltestellen der niederösterreichischen Strecken Gänserndorf–Groß Schweinbarth–Pirawarth / Obersdorf, Sarmingstein–St. Nikola–Struden und der oberösterreichischen Strecke Haiding–Eferding–Aschach an der Donau.

Hingegen wurden mit Fahrplanwechsel zwei neue Stationen, Villach Landskron und Heinfels in Osttirol, in Betrieb genommen; alle Regionalzüge und S-Bahn-Züge halten dort.

GRENZÜBERSCHREITENDE STRECKEN

Das österreichische Eisenbahnnetz ist gut in das europäische Netz eingebunden. Von den 28 Grenzübergängen sind 22 bzw. knapp 80 Prozent elektrifiziert. 26 Grenzübergänge betreffen die ÖBB-Infrastruktur. Einen Übergang (Baumgarten / Sopron) hat die Raaberbahn und einen die Neusiedler Seebahn (Pamhagen / Fertőszentmiklós). An allen Grenzübergängen wird Personenverkehr angeboten. Der Grenzübergang Brenner wurde durch die Führung einer direkten Fernverkehrsverbindung zwischen Bozen und Wien aufgewertet.

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

Strecke	Anzahl Grenzübergänge	davon mehrgleisig	elektrifiziert
Tschechien	4	1	3
Slowakei	2	0	1
Ungarn	6	1	alle
Italien	3	2	alle
Slowenien	3	1	1
Deutschland	8	4	6
Liechtenstein	1	0	alle
Schweiz	1	0	alle

Tabelle 3: Anzahl der Grenzübergänge zu den Nachbarländern. *Quelle: Schienen-Control.*

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

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

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., Wettmannstätten	nicht erforderlich*	98
GV	Schmalspur	Vorchdorf-Eggenberg, Gmunden	nicht vernetzt	18
IVB	Schmalspur	Innsbruck Hbf.	nicht vernetzt	18
LILO	Infrastruktur, Betrieb Stern & Hafferl	Eferding, Linz Hbf.	LILO	59
LVE	Infrastruktur, Betrieb Stern & Hafferl	Stadl-Paura	LVE	16
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 Raaberbahn	Neusiedl / See, Fertőszentmiklós	ÖBB-Infrastruktur	38
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 u. a. örtliche und regionale, eigenständige vernetzte Nebenbahnen für Personenverkehrsdienste sowie vernetzte Nebenbahnen, die ausschließlich für die Erbringung regionaler Güterverkehrsdienste durch einen einzigen Zugangsberechtigten genutzt werden, ausgenommen (§ 54a Abs 2 EisbG).

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 Gmunden mündet die Lokalbahn in die städtische Straßenbahnstrecke ein. 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 (Richtlinie) erlassen, wonach die von der Linzer Lokalbahn, der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg, der Wiener Lokalbahn sowie der Salzburger Lokalbahn betriebenen Strecken für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes über keine strategische Bedeutung verfügen.

Das bedeutet, dass für diese Strecken z. B. keine Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen sind und das Entgelt nicht nach den Bestimmungen der §§ 67 ff EibG 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.

Vergleich der Entgelte für die Benutzung von Personenbahnhöfen

EINFÜHRUNG

Im Jahr 2019 widmete sich die Arbeitsgruppe „Entgelte für Serviceeinrichtungen“ des Dachverbands europäischer Regulatorien (IRG-Rail) den Entgelten für die Benutzung von Personenbahnhöfen gemäß Annex II Nr 2 lit a der RL 2012/34/EU (Richtlinie). In einer Untersuchung verglich sie die verrechneten Entgelte in den einzelnen Ländern und analysierte die Unterschiede. Die Datenerhebung fand in der ersten Jahreshälfte 2019 – und somit vor Bekanntgabe des EuGH-Urteils zum Vorabentscheidungsverfahren hinsichtlich der Zuordnung der Bahnsteige – statt (Genauer zum EuGH-Urteil ab Seite 135). Daher bilden die hier dargestellten Ergebnisse die Situation vor Erlass des Urteils ab. Es ist zu erwarten, dass sich die Entgeltsysteme in einigen europäischen Ländern aufgrund dieses Urteils künftig noch ändern werden.

INTERNATIONALER VERGLEICH

In den meisten der 25 teilnehmenden Länder variieren die Entgelte für den Zugang zu Personenbahnhöfen je nach inkludierter Leistung, Verkehrsart u. Ä. hinsichtlich ihrer Höhe. Aus diesen Gründen ist ein Vergleich nur bedingt möglich. Um zumindest eine Einschätzung der unterschiedlichen Niveaus zu erhalten, wurde pro Land ein Bahnhof (Verkehrstation) mit erheblicher Verkehrsbedeutung¹ herangezogen.

In Deutschland und Polen wird beispielsweise innerhalb desselben Bahnhofs beim Entgelt zwischen Nah- und Fernverkehr unterschieden, in Frankreich zwischen Verkehren mit und ohne PSO-Vertrag (PSO = Public Service Obligation / gemeinwirtschaftliche Verpflichtung). Für diese Länder bestehen dadurch jeweils zwei Werte bei den Entgelten.

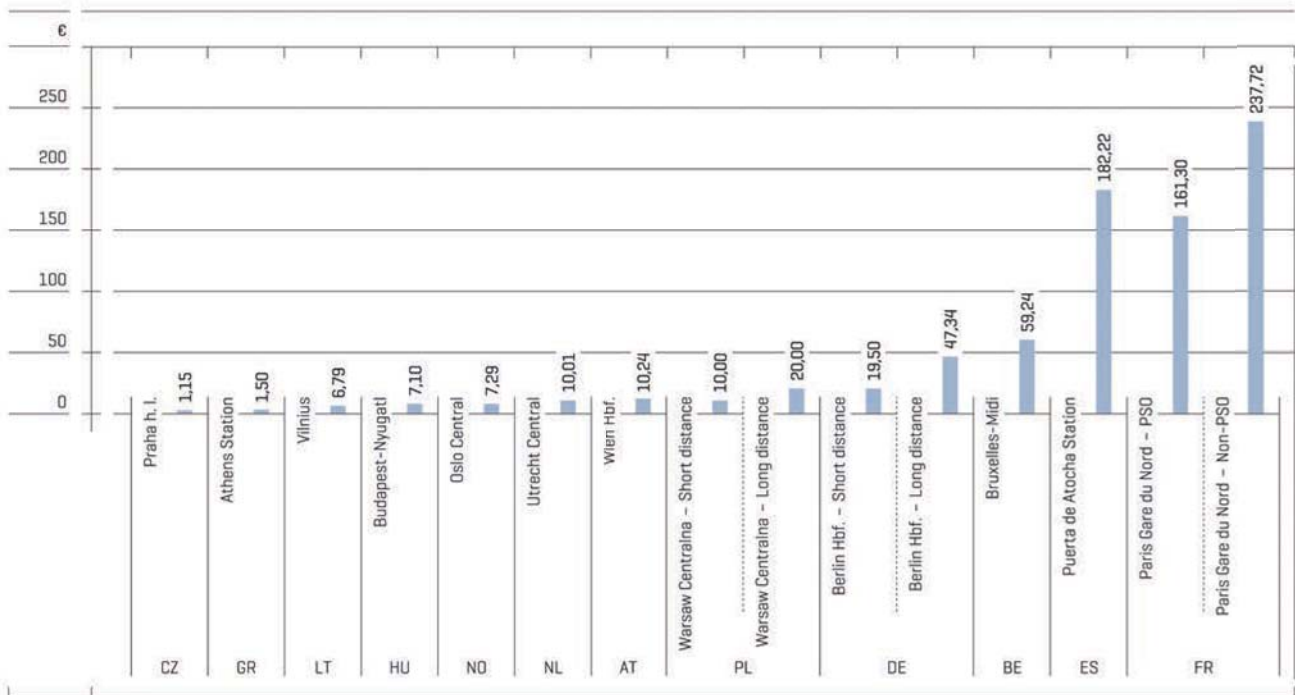


Abb. 1: Entgelte je Halt für den Zugang zu Personenbahnhöfen in den untersuchten Ländern 2018.

Quelle: Positionspapier IRG-Rail 2019².

Abbildung 1 verdeutlicht die große Bandbreite bei den Entgelten. Während beispielsweise ein Halt im Hauptbahnhof Prag 1,15 Euro kostet, werden für die Halte im Bahnhof Paris Gare du Nord für Züge ohne PSO-Vertrag über 200 Euro verrechnet. Diese Entgelte beziehen sich auf den Zugang zum Bahnhof, enthalten allerdings nicht die Nutzung von Verkaufsstellen oder Geschäftsräumlichkeiten.

In Finnland und Italien (nicht in der Abbildung enthalten) wird für den Zugang zu einem Bahnhof hingegen kein Entgelt verrechnet, da dieses bereits durch das Mindestzugangspaket abgedeckt ist.

Die Gründe für die deutlichen Unterschiede bei den Beträgen sind vielfältig: Einerseits sind die Entgelte von den Leistungen abhängig, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen im Gegenzug dazu erhält. Andererseits sind neben den anrechenbaren Vollkosten (alle Kosten, die zur Erbringung der Leistung anfallen) und den unterschiedlich verrechneten Gewinnzuschlägen auch die verschieden ausgestalteten Entgeltsysteme ausschlaggebend.

LEISTUNGEN IN DEN BAHNHÖFEN

In neun der untersuchten Länder waren bei den Entgelten jene Kosten für die Bahnsteige berücksichtigt, die aufgrund der oben genannten EuGH-Entscheidung künftig nicht mehr verrechnet werden dürfen. Während in fast allen Ländern die Kosten für das Bahnhofsgebäude enthalten sind, werden die Flächen für das Aufstellen von Ticketautomaten nur in manchen Ländern eingerechnet.

Gebühren für Verkaufslokale sind überhaupt nur in drei Ländern in den Entgelten je Halt erfasst und werden ansonsten ggf. zusätzlich zum Zugangsentgelt per Quadratmeter verrechnet. In zwölf Ländern sind Sanitäreinrichtungen und in sieben Ländern ist die Unterstützung von Personen mit eingeschränkter Mobilität inbegriffen. Auch weitere Leistungen oder Anlagen sind in einigen Ländern von diesem Basisentgelt umfasst, so etwa in Frankreich die Kosten für die Ticketschranken oder in Dänemark die Kosten für die Ticketentwerter.

INFO

Ticketverkauf in den einzelnen Ländern

Der Verkauf von Tickets findet neben dem Internet hauptsächlich direkt in den Bahnhöfen statt. In 24 der 25 befragten Länder (Ausnahme ist nur Litauen) werden die Tickets in den Bahnhöfen über Ticketautomaten und Verkaufslokale vertrieben.

Während die Kosten für die Flächen und den Betrieb der Automaten in den meisten Ländern durch das Basisentgelt abgedeckt sind, werden für die Verkaufslokale größtenteils getrennte Entgelte verrechnet. So gibt es in 17 Ländern Entgelte für Ticketverkaufslokale und lediglich in drei – Dänemark, Kroatien und Norwegen – ist diese Leistung vom Basisentgelt abgedeckt.

In zehn Ländern wird der Ticketvertrieb als eigene Dienstleistung angeboten: Hier übernimmt der Bahnhofsbetreiber, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein sonstiger Anbieter gegen Gebühr den Verkauf von Tickets aller Bahnunternehmen. Der Vorteil für die Unternehmen liegt darin, keine eigene Vertriebsstruktur aufbauen zu müssen. Zusätzlich können sich die Fahrgäste an einen einheitlichen Schalter wenden – unabhängig davon, mit welcher Bahn sie fahren möchten.

¹ Die jeweilige Regulierungsbehörde hat die Auswahl mit Kriterien (wie die Anzahl der Passagiere oder die Anzahl der Zughalte je Tag) getroffen.

² Paper „An overview of charges and charging principles for passenger stations“, abrufbar auf <https://www.irg-rail.eu/download/5/644/Anoverviewofchargesandcharging-principlesforpassengerstations.pdf>.

ZU BERÜCKSICHTIGENDE KOSTEN UND ANGEMESSENER GEWINN

Art 31 Abs 7 RL 2012/34/EU enthält folgende Bestimmung: Die von den Betreibern der Serviceeinrichtungen (wie etwa Personenbahnhöfe) verlangten Entgelte dürfen deren entstandene Kosten für die Erbringung der Serviceleistung (die sogenannten Vollkosten) einschließlich eines angemessenen Gewinns nicht überschreiten.

Daraus wird von den EU-Mitgliedsländern mehrheitlich abgeleitet, dass die Vollkosten samt angemessenem Gewinn durch die Entgelte abgegolten werden dürfen. Die gesetzlichen Vorgaben sind in anderen Ländern restriktiver und lassen nur die Berücksichtigung gewisser Kosten oder eines niedrigen Gewinns bei der Festlegung der Entgelte zu. In diesen Ländern werden deshalb die Kosten des Bahnhofs nur anteilig verrechnet oder es wird auf einen Gewinnzuschlag verzichtet. Warum hier das Potenzial der Vollkostenverrechnung mit angemessenem Gewinn nicht immer ausgeschöpft wird, konnte im Rahmen dieser Untersuchung nicht zur Gänze geklärt werden.

Zwei Aspekte liefern eine mögliche Begründung: der sogenannte Single-Till-Ansatz und die Berücksichtigung öffentlicher Zuschüsse. In manchen Ländern (wie etwa in Frankreich) werden die Entgelte für die Bahnhofsnutzung mit dem Single-Till-Ansatz festgesetzt. Dabei werden in einem Rechnungskreis die gesamten Kosten des Bahnhofs den erwirtschafteten Einkünften im Rahmen des Bahnhofs gegenübergestellt. Somit werden Gewinne aus der Vermietung von Geschäftslokalen oder sonstigen Tätigkeiten mitberücksichtigt und verringern demnach die Kosten, die durch die Entgelte gedeckt werden müssen. Bei Verwendung dieses Ansatzes ist jedoch sicherzustellen, dass dem regulierten Bereich des Bahnhofs keine Verluste aus der Vermietung oder sonstigen Tätigkeiten zugerechnet werden. Im überwiegenden Teil der befragten Länder wird hingegen der Dual-Till-Ansatz angewandt, der getrennte Rechnungskreise für den regulierten Bereich einerseits und den nicht regulierten Bereich (wie die Vermietung von Verkaufsflächen oder sonstige Tätigkeiten) andererseits vorsieht. Der zweite Aspekt – warum das Potenzial der Vollkostenverrechnung mit angemessenem Gewinn wohl nicht ausgeschöpft wird – betrifft die Berücksichtigung öffentlicher Zuschüsse. In mindestens fünf der untersuchten Länder erhalten Betreiber von Personenbahnhöfen Zuschüsse für deren Betrieb. Diese Zuschüsse müssen bei der Festsetzung der Entgelte einkalkuliert werden und es dürfen keine Kosten, die bereits durch öffentliche Zuschüsse abgedeckt wurden, für die Entgeltermittlung herangezogen werden.

ENTGELTSYSTEME

Ein Teil der Entgeltunterschiede zwischen den Ländern erklärt sich aus der Systematik, nach der die Entgelte ermittelt werden. Drei unterschiedliche Methoden der Ermittlung kommen zur Anwendung: Einerseits können die Entgelte je Bahnhof auf Basis der für den Bahnhof anfallenden Kosten festgesetzt werden, wie dies in zwei Ländern durchgeführt wird. Andererseits kann für alle Bahnhöfe ein Entgelt in gleicher Höhe verrechnet werden, wie es etwa in Tschechien, Luxemburg oder Rumänien gehandhabt wird. Die dritte

Möglichkeit besteht darin, die Entgelte basierend auf einem Entgeltmodell zu bestimmen, wie dies in Österreich und der Mehrzahl der untersuchten Länder der Fall ist. In solch einem Entgeltmodell werden die Kosten je Halt anhand der Ausstattung der Bahnhöfe ermittelt. Manche Länder stellen zusätzlich auf die Charakteristika von Verkehren ab. Die Vorteile dieses Systems sind, dass hier die Kostenverbindung zwischen Ausstattung des Bahnhofs und angebotener Leistung gewahrt bleibt.

In den Entgeltsystemen der untersuchten Länder wird eine Vielzahl an Parametern herangezogen. Die gängigsten Parameter berücksichtigen das Verkehrsvolumen: In zehn Ländern ist die Anzahl der täglichen Ankünfte oder Abfahrten relevant, während in acht anderen Ländern die Anzahl der täglichen Passagiere die Entgelte beeinflusst.

Die Ausstattung eines Bahnhofs und die dort angebotenen Services werden bei der Entgeltfestsetzung ebenfalls über eine Reihe von Parametern berücksichtigt. In sieben Ländern ist die Anzahl der Bahnsteige oder deren Länge für die Höhe der verrechneten Entgelte maßgeblich. Verfügbare Warteräume, Sanitäreinrichtungen oder andere Elemente der Stationsausstattung und Dienstleistungen, wie z. B. Security, bestimmen in neun Ländern die Höhe des Entgelts mit. Daneben ist in manchen Ländern die Lage des Bahnhofs entscheidend: In drei der befragten Länder wird darauf abgestellt, ob der Bahnhof in einer Stadtregion liegt. Dagegen hängt die Höhe der Entgelte in zwei weiteren Ländern davon ab, ob es sich um einen Start- oder Endbahnhof handelt. Wiederum in zwei weiteren Ländern bemisst sich das verrechnete Entgelt danach, ob am Bahnhof andere Verkehrsträger für einen Weitertransport verfügbar sind und somit Multimodalität besteht.

In sieben Ländern werden die Entgelte nicht nur anhand stationsspezifischer Kriterien (wie etwa Anzahl der Passagiere, Halte oder Ausstattung des Bahnhofs) festgesetzt, sondern es findet eine zusätzliche Differenzierung durch die Arten

des Verkehrs statt. Üblicherweise ist ausschlaggebend, ob es sich um Nah- oder Fernverkehr bzw. um einen Verkehr mit oder ohne PSO-Vertrag handelt. Diese Unterscheidung kann etwa auf gesetzlichen Vorgaben beruhen. Ein Beispiel hierfür ist in Deutschland zu finden: Dort dürfen die Entgelte für die Nutzung des Personenbahnhofs für Nahverkehrszüge nur um 1,8 Prozent pro Jahr angehoben werden, während für den Fernverkehr keine Beschränkungen bestehen und dieser üblicherweise die vollen Kosten zu tragen hat.

INFO

Stationsentgelte in Großbritannien

Als Praxisbeispiel zu den unterschiedlich zusammengesetzten Entgelten für die Stationsnutzung bietet sich Großbritannien an. Einerseits wird eine „Station Long Term Charge (LTC)“ verrechnet, welche die Instandhaltung und die Erneuerungskosten abdecken soll. Für die Berechnung dieses Entgelts gibt es genaue nationale Vorgaben, die auch vom Regulator überprüft werden. Daneben existieren weitere Entgelte, die nur im Streitfall vom Regulator kontrolliert werden. Beispielhaft sind hierfür einerseits die „Qualifying expenditure (QX) charge“ für die laufenden Aufwendungen, andererseits die „QX management fee“, die Gemein- und Overheadkosten des Infrastrukturbetreibers Network Rail für den Betrieb des Bahnhofs abbildet, anzuführen.

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 großteils 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 2019 mit 95,2 Prozent minimal niedriger als im Vorjahr mit 95,8 Prozent.

PÜNKTLICHKEITSSTATISTIK 2019

Die statistische Grundlage bilden die Ankünfte aller Züge in allen Verkehrsstationen. Somit werden in der Statistik ausgefallene 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. Die Pünktlichkeit der Züge spiegelt abgeschwächt die Pünktlichkeit der Reisenden wider, die mitunter durch einen unpünktlichen Zug beim Umsteigen den Anschlusszug verpassen.

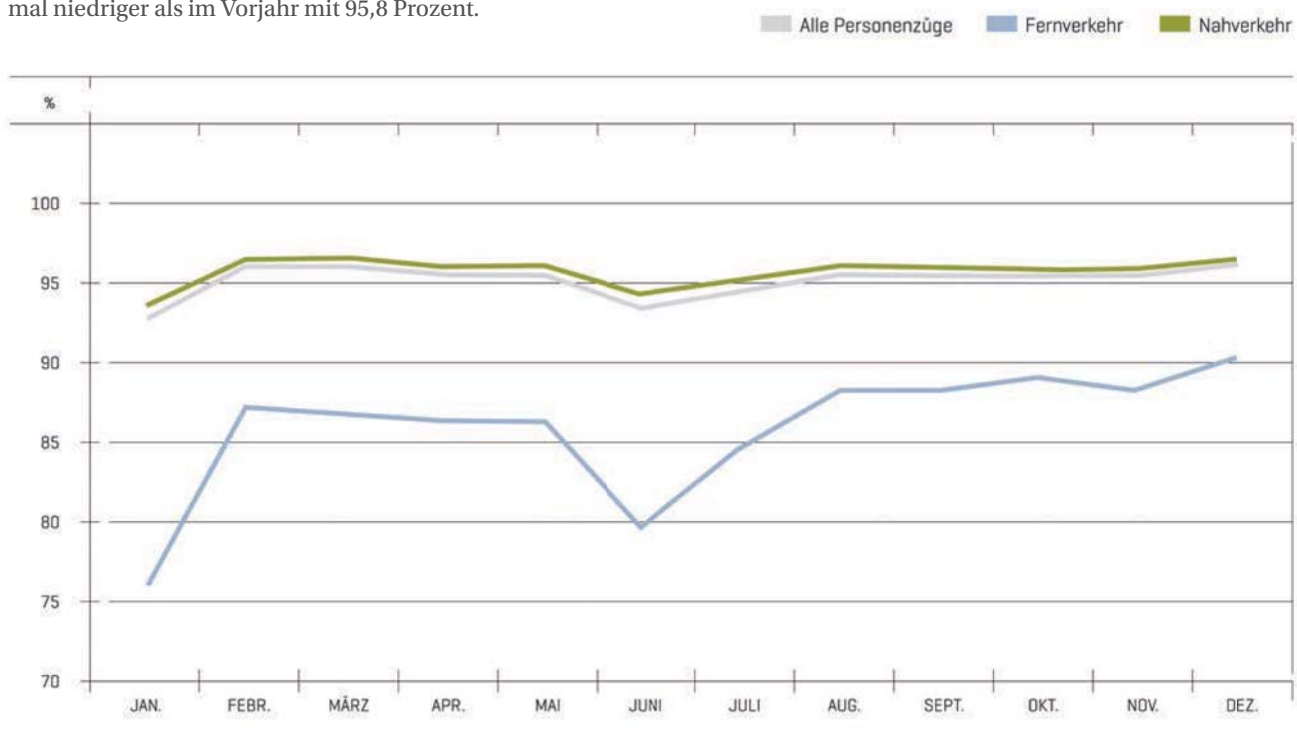


Abb. 1: Vergleich der Pünktlichkeit der Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und aller Personenzüge 2019 im ÖBB-Netz. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

PERSONENNAHVERKEHR PÜNKTLICHER ALS PERSONENFERNVERKEHR

Die Statistik wird durch die 4.360 Nahverkehrszüge wesentlich mehr beeinflusst als durch die 260 Fernverkehrszüge, die durchschnittlich täglich unterwegs sind. Der Nahverkehr konnte 2019 eine Pünktlichkeit von 95,7 Prozent erreichen (2018: 96,3 Prozent). Unter Berücksichtigung der spontan ausgefallenen Züge (z. B. Lokschaden während einer Zugfahrt) ergab sich eine Pünktlichkeit von 95,2 Prozent. Die Monate mit den meisten pünktlichen Personennahverkehrszügen waren die Wintermonate Februar, März und Dezember 2019 mit mehr als 96 Prozent. In allen Auswertungen werden Zugausfälle (vorab bekannte Ausfälle etwa aufgrund einer Baustelle) ebenso wie Züge, die im Schienenersatzverkehr geführt werden, nicht berücksichtigt.

Im Personenfernverkehr ist durch die internationale Vernetzung die Pünktlichkeit geringer als im Nahverkehr. 2019 waren u. a. verspätete Grenzübergaben von Deutschland, Tschechien und Italien sowie Baumaßnahmen dafür ursächlich. Im Vorjahr lag die Pünktlichkeit mit 85,9 Prozent niedriger als 2018 mit 88,2 Prozent. Maßgeblich dafür waren die Wetterkapriolen im Jänner, die Pünktlichkeit betrug in diesem Wintermonat 75,8 Prozent. Der pünktlichste Monat war der Dezember mit 90,2 Prozent.

Streckenweise in Bezug auf ÖBB-Züge betrachtet, verzeichnete die täglich von 22 ÖBB-Fernverkehrszügen befahrene Tauernstrecke 2019 mit 87,2 Prozent sehr gute Pünktlichkeitswerte. Auf der Weststrecke waren im Vorjahr im Schnitt täglich 136 ÖBB-Züge mit einer Pünktlichkeit von 84,3 Prozent unterwegs. Im nationalen und internationalen Nachtzugverkehr waren im Durchschnitt innerhalb Österreichs 25 ÖBB-Züge täglich unterwegs, die im ÖBB-Netz eine Pünktlichkeit von 76,8 Prozent erreichten.

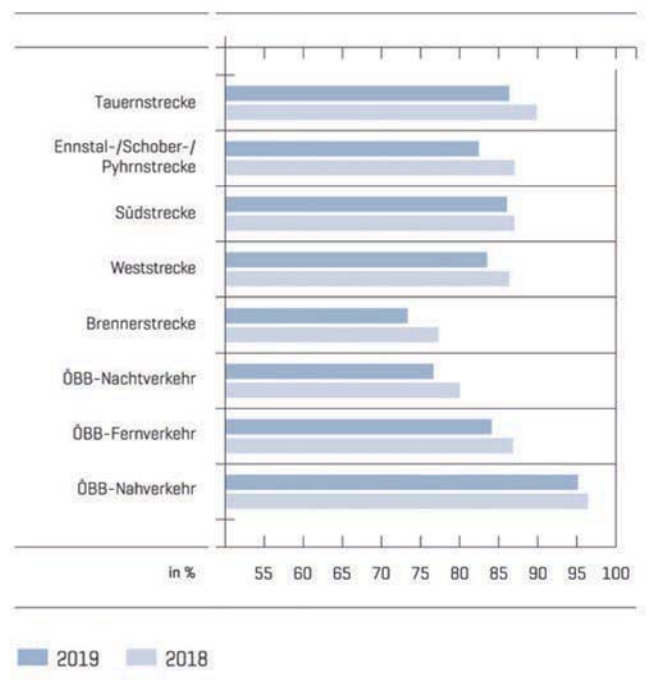


Abb. 2: Pünktlichkeit im ÖBB-Fernverkehr (nach Strecken, Nachtverkehr und gesamt) und ÖBB-Nahverkehr (gesamt) 2018 und 2019 (Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden).

Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

PÜNKTLICHKEIT IM WETTBEWERB

Interessant ist der Pünktlichkeitsvergleich bei Strecken mit mehreren Mitbewerbern. Auf der Weststrecke gibt es seit Ende 2011 neben dem ÖBB-Personenverkehr auch die WESTbahn, die Fernverkehrszüge anbietet. Diese Züge verkehrten bis Dezember 2019 sowohl vom Bahnhof Wien West als auch vom Bahnhof Wien Praterstern (seit dem Fahrplanwechsel nur mehr vom Bahnhof Wien West) 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. Über die Jahre ist die Pünktlichkeit der WESTbahn zurückgegangen; sie erreichte 92,2 Prozent im Jahr 2019. Das ist insbesondere durch die Zugführung über den Bahnhof Wien Praterstern und durch die hohe Zugdichte zwischen Wels und Salzburg bedingt.

Von Mitte Dezember 2017 bis Mitte Dezember 2019 führte das tschechische Bahnunternehmen RegioJet in Österreich in Kooperation mit der Graz-Köflacher Bahn Personenzüge von Prag nach Wien und erreichte 2019 durch verspätete Grenzübergaben lediglich eine Pünktlichkeit von 64,9 Prozent. Verspätungsursachen sind vor allem die hohe Dichte an Zügen östlich von Prag und die zahlreichen Baustellen bei Brünn.

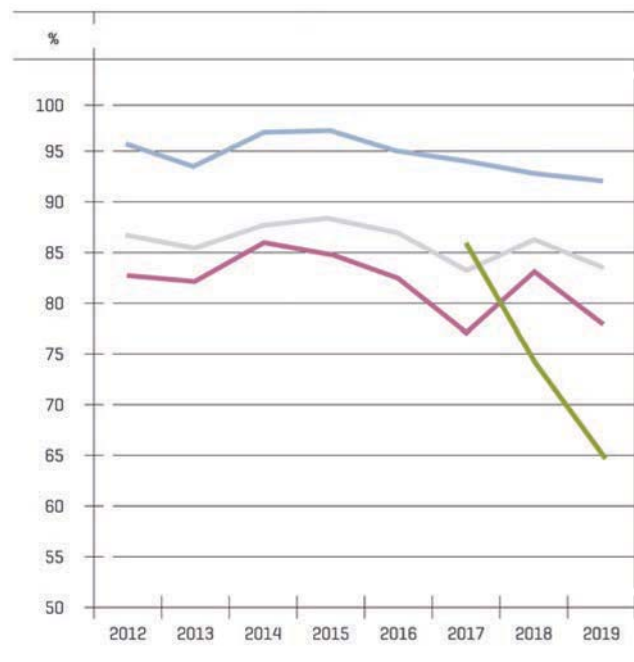


Abb. 3: Pünktlichkeit auf der Weststrecke 2012 bis 2019 [Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden].

Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

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

VERSPÄTUNGSURSACHEN

Im Personenverkehr verursachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2019 mit 35 Prozent mehr als ein Drittel der Verspätungen selbst, etwa durch starken Fahrgastwechsel oder Personalwechsel in den Stationen. Eine weitere Ursache für solche Verspätungen waren Defekte bei Fahrzeugen wie Traktionsstörungen, Probleme bei der Bereitstellung von Garnituren und Türstörungen. Seitens der Infrastruktur ergaben sich im Vorjahr 29 Prozent der Verspätungen beim Personenverkehr durch Weichen- und Signalstörungen oder Stellwerksprobleme. 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 2019 mit 24 Prozent deutlich höher als 2018 mit 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 vier Prozent. Derartige Folgestörungen können selbst durch optimale Disposition nicht verhindert werden. Nachbarbahnen verursachten schlussendlich weitere 13 Prozent der Verspätungen im Personenverkehr.

Im Personenfernverkehr war 2019 die Hauptursache für Verspätungen der Infrastrukturbetreiber mit 31 Prozent, gefolgt von Verspätungen im Ausland und externen Einflüsse mit je 26 Prozent.

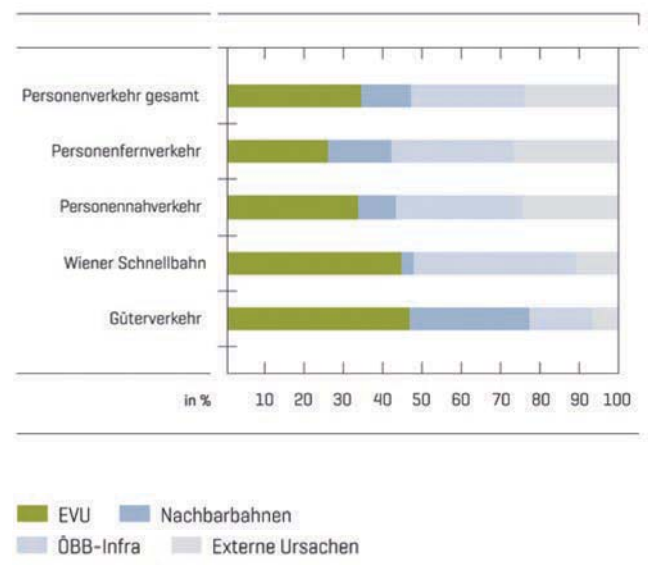


Abb. 4: Verspätungsursachen nach Verkehrsarten 2019 (Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden).

Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Im Güterverkehr waren die Eisenbahnverkehrsunternehmen 2019 für 47 Prozent der Verspätungen selbst verantwortlich, weitere 31 Prozent entstanden durch europäische Nachbarbahnen. 16 Prozent aller letztjährigen Verspätungen im Güterverkehr verursachte der Infrastrukturbetreiber. Die externen Ursachen bewegen sich im minimalen Bereich.

HERAUSFORDERUNGEN IM GRENZVERKEHR

Über 13 Grenzübergänge werden internationale Fernverkehre von Österreich aus und nach Österreich geführt. 2019 zeigte sich eine deutliche Verschlechterung bei der Pünktlichkeit der vom Ausland übergebenen Züge. So erreichte nur etwa jeder dritte aus Italien kommende Zug (39 Prozent) Österreich pünktlich über den Grenzübergang Brenner.

Im Jahr zuvor betrug die Pünktlichkeit noch 45,8 Prozent. Die durchschnittliche Verspätung dieser Züge machte rund zwölf Minuten aus. Des Weiteren verzeichneten die Grenzübergänge Passau, Břeclav und Spielfeld-Straß bei der Einreise eine Pünktlichkeit von unter 50 Prozent. Die pünktlichsten Grenzübergänge waren 2019 einmal mehr die Übergänge von der Schweiz (Buchs und St. Margrethen) nach Österreich.

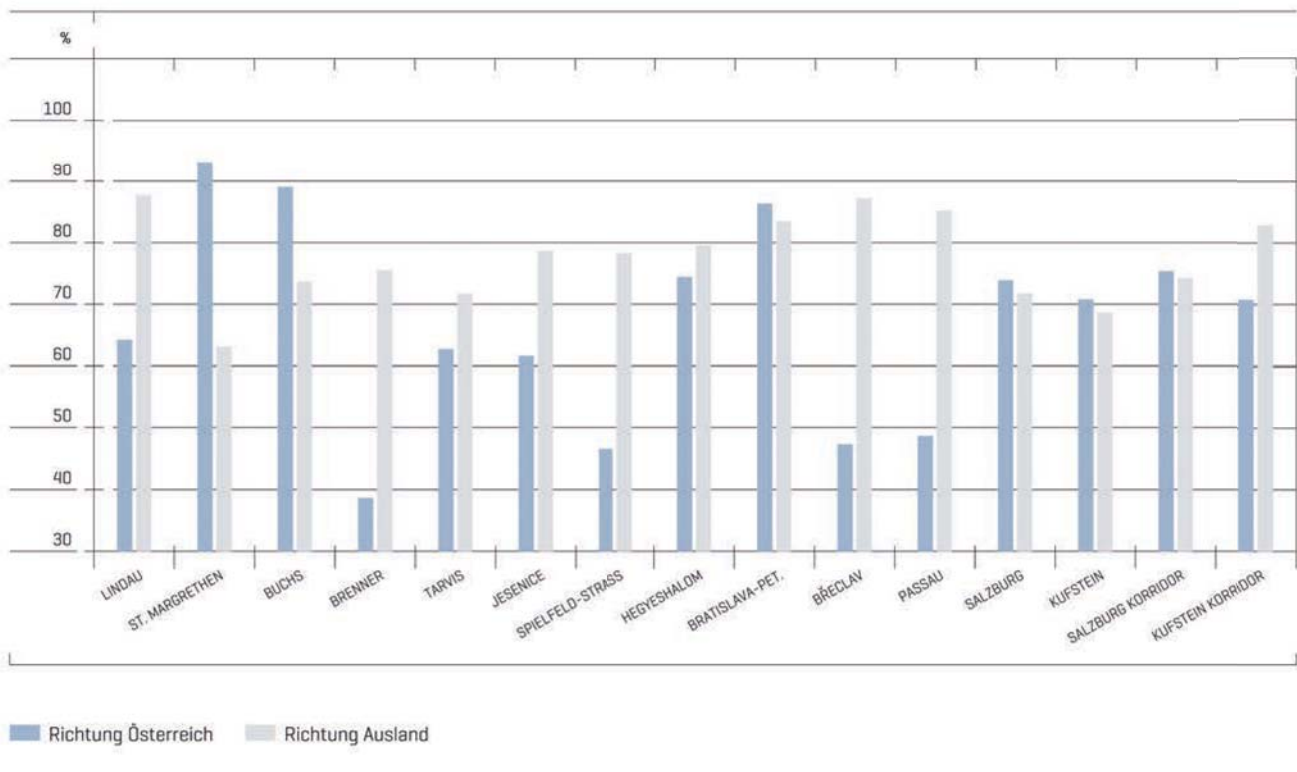


Abb. 5: Pünktlichkeit des gesamten Personenfernverkehrs bei der Grenzübergabe 2019 (Messung der österreichischen Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden). Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

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

Die Auswertungen zeigen beim Korridor in Kufstein eine geringere Pünktlichkeit bezüglich der an der Grenze nach Österreich übergebenen Korridorzüge. So erreichen beispielsweise die Fernverkehrszüge von Wien nach Vorarlberg bei Salzburg die Grenze nach Deutschland mit einer Pünktlichkeit von 74,6 Prozent. Nach einer Fahrzeit von 70 Minuten durch Bayern werden diese Züge in Kufstein nur mehr mit einer Pünktlichkeit von 70,8 Prozent an der Grenze von Deutschland nach Österreich übergeben.

Im Gegensatz dazu kann der österreichische Infrastrukturbetreiber die Pünktlichkeit der Fernverkehrszüge von München nach Italien verbessern. Züge aus Deutschland passieren die Grenze mit einer Pünktlichkeit von 70,8 Prozent und erreichen 80 Minuten später die italienische Grenze mit einer Pünktlichkeit von 75,8 Prozent.

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 2019 bei 77,3 Prozent, wobei 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 80,5 Prozent pünktlicher als ihre Mitbewerber, die deutlich mehr Ad-hoc-Verkehre führen. Der pünktlichste Monat der Rail Cargo Austria war der August 2019 mit 84 Prozent. Differenziert man nach Zugarten, so ist der Einzelwagenverkehr mit 85,1 Prozent pünktlicher als die Rollende Landstraße mit 80,1 Prozent und deutlich pünktlicher als der kombinierte Wagenladungsverkehr mit 59,3 Prozent. Die Pünktlichkeit der Rollenden Landstraße hat sich von 2018 mit 69 Prozent auf 2019 mit gut 80,1 Prozent spürbar verbessert.

PERFORMANCE REGIME

Gemäß § 67 Abs 7 EisbG 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 Zuschreibung der Verspätungsursache erfolgt durch den Infrastrukturbetreiber.

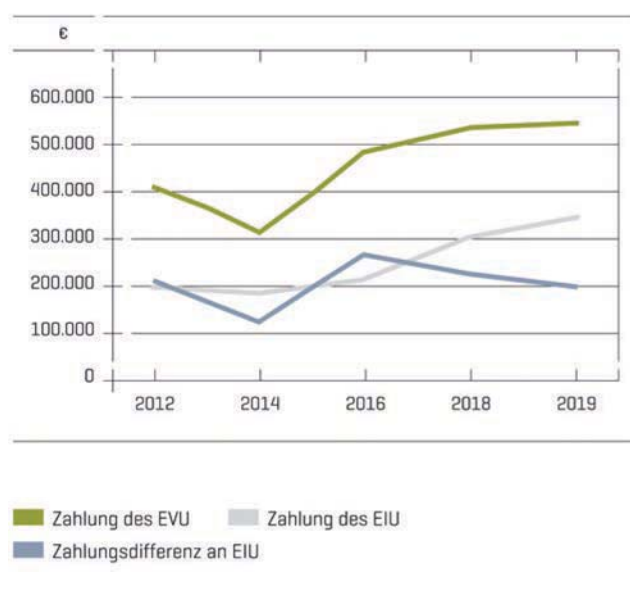


Abb. 6: Zahlungen aus dem Performance Regime für ausgewählte Jahre 2012-2019. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

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

Im Jahr 2019 verursachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit 919.749 Minuten oder rund 15.300 Stunden mehr Verspätungen als der Infrastrukturbetreiber mit 582.730 Minuten oder rund 9.700 Stunden. Durch das aufgrund des erweiterten Angebots im Nah- und Fernverkehr stärker belastete Eisenbahnnetz und die Baustellen zur Ertüchtigung des Netzes ergaben sich gegenüber dem Vorjahr zwölf Prozent zusätzliche Verspätungsminuten beim Infrastrukturbetreiber. Im Gegensatz dazu stiegen die Verspätungsminuten des Eisenbahnverkehrsunternehmens um lediglich 1,1 Prozent. Das Entgelt beträgt lediglich knapp 60 Cent je Verspätungsminute.

Die Abrechnung für 2019 zeigt, dass die ÖBB-Infrastruktur den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Verspätungen eine Abgeltung in Höhe von insgesamt 346.258 Euro zahlen musste. 546.515 Euro mussten die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2019 an die ÖBB-Infrastruktur entrichten.

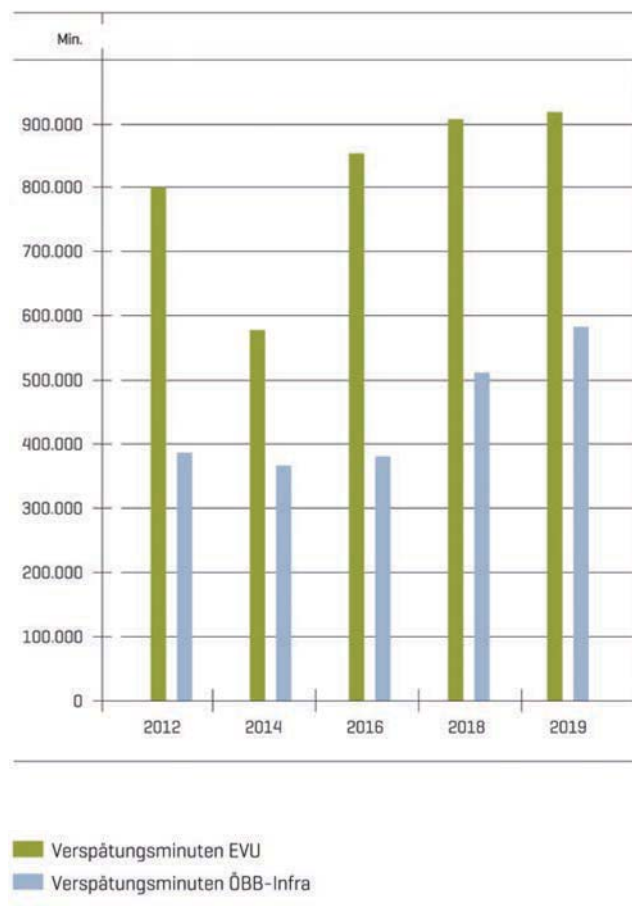


Abb. 7: Abgerechnete Verspätungsminuten aus dem Performance Regime für ausgewählte Jahre 2012–2019. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Der liberalisierte Bahnstrommarkt

Seit der Öffnung des österreichischen Bahnstrommarktes im Jahr 2016 beschäftigt sich die Schienen-Control Kommission mit den Netzentgelten für Bahnstrom. Das 2016 veröffentlichte Modell zur Berechnung der Netzentgelte wurde in den vergangenen Jahren durch die ÖBB-Infrastruktur als Grundlage zur Berechnung der Tarife herangezogen. Im Laufe der Jahre gab es kleinere Änderungen und Präzisierungen, die der exakteren Abbildung der tatsächlich angefallenen Kosten dienen sollten. 2019 ist es nun Zeit für einen Rückblick.

TARIFE DER ÖBB-INFRASTRUKTUR

Anlagenkosten	Verluste	Systemdienstleistungen	Vorgelagerte Netzkosten	Allgemeine Kosten
Frequenzumformer	Netzverluste Oberleitung	Regelleistung Frequenzumformer	Netzkosten APG	Overhead Geschäftsbereich
Umrichter Timelkam	Netzverluste Bahnstromleitung	Regelleistung Kraftwerke	Netzkosten Timelkamvertrag	Energiemanagement
Bahnstromleitungen	Verluste Frequenzumformer	Ausfallreserve Frequenzumformer		Kosten aus Versorgungsauftrag
Zentrale Leitstelle Innsbruck		Frequenzumformer-Verluste durch rotierende Reserve		Regulierungsmanagement
Abzug aktivierte Fremdkapitalzinsen		Blindleistung		Erwartete Zusatzkosten
		Schwarzstartfähigkeit		
		Kraftwerksreserve für Revisionen Frequenzumformer		
		Spannungsvorhaltung Lindau		
		Engpassmanagement		

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

Die ÖBB-Infrastruktur unterscheidet seit Beginn der Bahnstromliberalisierung 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“). Die Tarife selbst setzen sich aus einer Reihe von Einzelpositionen zusammen. Im Jahr 2019 waren die in Abbildung 1 dargestellten Kostenpositionen laut Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) Bestandteil der Tarifiermittlung.

Die blau dargestellten Kostenpositionen gehören dem Tarif „Verteilung“ an, während die grün hinterlegten Kostenpositionen dem Tarif „Umformung“ zugerechnet werden. Die Kostenpositionen des Tarifs „Verteilung“ fließen als Fixkosten ohne direkten Bezug zur umgeformten Strommenge ein. Sie werden allen 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 der Frequenzumformer 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. Der Hochtarif wird an allen Tagen von 06:00 bis 22:00 Uhr und der Niedertarif von 22:00 bis 06:00 Uhr angesetzt.

Der Tarif „Verteilung“ entwickelte sich in den letzten Jahren laut Veröffentlichung der ÖBB-Infrastruktur in den SNNB nahezu gleichbleibend.

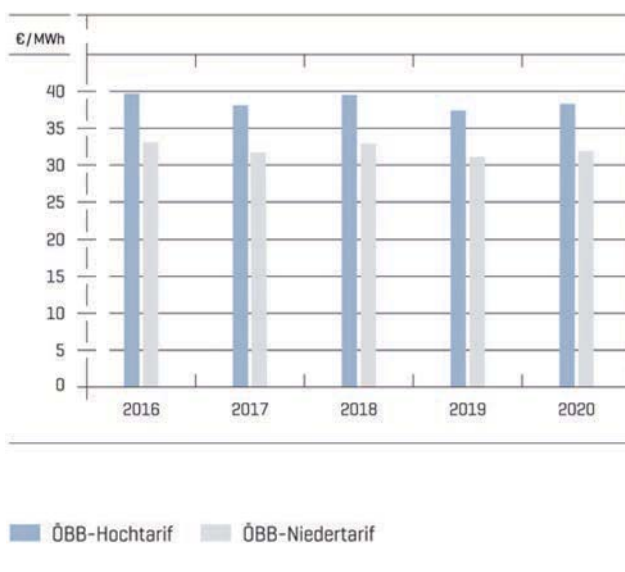


Abb. 2: Entwicklung Tarif „Verteilung“ 2016–2020 laut SNNB.
Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Dabei unterschieden sich die einzelnen Kostenpositionen jedoch stark. Während z. B. die Regelleistung der Frequenzumformer einen starken Anstieg verzeichnete, fielen beispielsweise die Kosten für die Netzverluste der Oberleitung geringer aus. Trotz der vielen unterschiedlichen Kostenpositionen und deren individueller Entwicklung blieb der Tarif „Verteilung“ letztendlich auf gleichem Niveau.

Anders sah es bei der Entwicklung des Tarifs „Umformung“ aus, der einen deutlichen Anstieg aufwies. Der Umformungstarif bildet die variablen Kosten ab, die durch die Nutzung der Frequenzumformer anfallen und somit nur entstehen, wenn die Umformung über Frequenzumformer beansprucht wird.

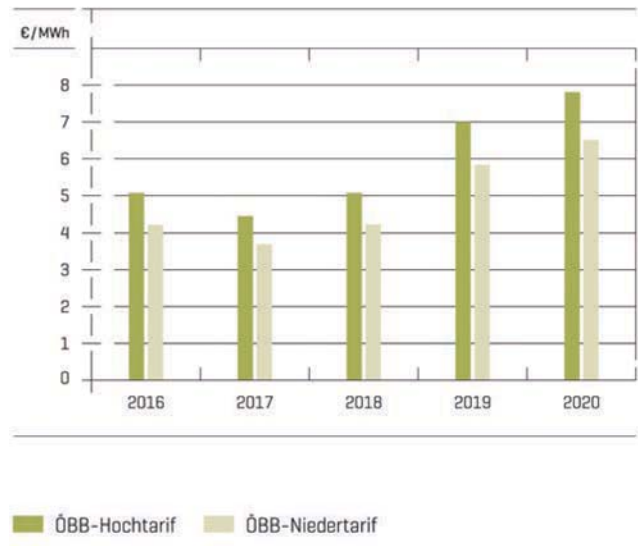


Abb. 3: Entwicklung Tarif „Umformung“ 2016–2020 laut SNNB.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Ursächlich für die Tarifierhöhung waren vor allem Entwicklungen im Bereich der vorgelagerten Netzkosten (Kosten, die durch die Anbindung der Frequenzumformer im vorgelagerten 50-Hz-Bereich entstehen) sowie die regulatorische Entscheidung der europäischen Energieregulierungsbehörde zur Trennung der Strompreiszone zwischen Österreich und Deutschland.

Dadurch verringert sich die Liquidität am österreichischen Strom-Großhandelsmarkt, Kapazitätsengpässe folgen und daraus resultierend entstehen zusätzliche Kosten.

RESÜMEE BAHNSTROMLIBERALISIERUNG

Die Schienen-Control Kommission prüft die Funktionsfähigkeit des liberalisierten Bahnstrommarktes und behält dabei auch die Bahnstromfremdversorgung der Eisenbahnverkehrsunternehmen kritisch im Blick. Nach fünf Jahren Bahnstromliberalisierung (Ende 2019 waren bereits die Bahnstromtarife für 2020 veröffentlicht) kann nun ein erstes Resümee gezogen werden.

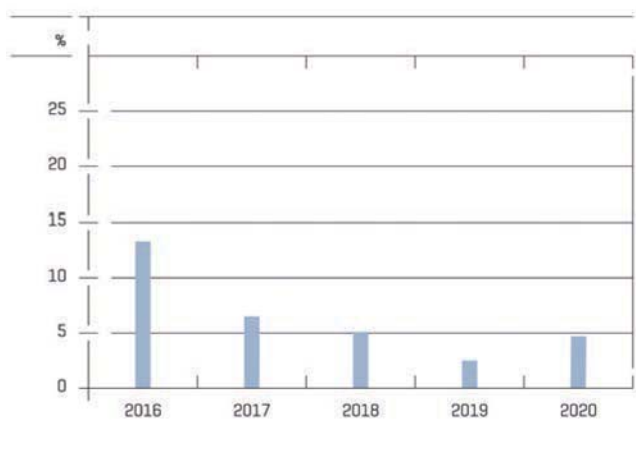


Abb. 4: Prozentueller Anteil der drittversorgten Unternehmen 2016–2020. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

So zeigte sich gleich zu Beginn der Bahnstromliberalisierung, dass bereits mehr als zehn Prozent aller Eisenbahnverkehrsunternehmen auf einen Drittversorger wechselten (anderer Energieanbieter als ÖBB-Infrastruktur), um ihren Bahnstrom zu beziehen. Im Laufe der Jahre ging dieser Anteil allerdings deutlich zurück.

Die Schienen-Control Kommission beobachtet daher die aktuelle Marktsituation genau und prüft Maßnahmen, um Wettbewerb für die Zukunft sicherzustellen.

Neues von den Güterkorridoren

ERFAHRUNGEN UND NEUE ENTWICKLUNGEN

Die Europäische Union, konkret die Generaldirektion Mobilität und Verkehr (DG MOVE), hat mit einiger Verzögerung im Jahr 2019 damit begonnen, die Güterverkehrskorridor-VO (EU) 913/2010¹ (Verordnung) zu evaluieren. In einem der ersten Schritte wurde zu diesem Zweck eine Erhebung unter den verschiedenen Akteuren des Eisenbahnsektors, einschließlich der Regulierungsbehörden, durchgeführt. Darin wird einerseits versucht, bestehende Barrieren für eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu identifizieren. Andererseits befasst sich die Befragung mit der Management- und Verwaltungsstruktur der Güterkorridore, der Einbindung der Regulierungsbehörden und damit, wie weit die Güterverkehrskorridorverordnung bereits umgesetzt wurde. Mit der Durchführung wurde ein Konsortium rund um die Beratungsagentur TRT Trasporti e Territorio mit Sitz in Mailand und Brüssel beauftragt.

2019 trieben die Initiatoren RailNetEurope (RNE) und Forum Train Europe (FTE) ihr Projekt TTR (Timetabling Process Re-design)², mit dem die Trassenvergabe künftig effizienter gestaltet werden soll, erneut voran. Wie bereits in den Jahren davor setzten sich die europäischen Eisenbahnregulierungsbehörden ebenfalls intensiv mit TTR auseinander. Zunächst waren Projektbeteiligte sowohl bei der Europäischen Kommission als auch im Kreis der Regulierungsbehörden der Ansicht, das Projekt sei mit der geltenden Rechtslage nicht oder nicht gänzlich vereinbar. Die Europäische Kommission arbeitete an einer Neufassung von Anhang VII der Verordnung, um wenigstens die TTR-Pilotversuche (siehe weiter unten) rechtlich abzusichern. Dann teilte die Kommission allerdings mit, dass die TTR-Pilotversuche nach Einschätzung ihres Rechtsdienstes schon jetzt der geltenden Rechtslage entsprechen, das heißt rechtlich gedeckt sind.

TTR ist grundsätzlich kein auf die Güterkorridore beschränktes Projekt. Im Endausbau sieht es die Implementierung im gesamten europäischen Eisenbahnnetz vor und schließt auch den Personenverkehr mit ein. Das Projekt wird in diesem Kapitel dargestellt, weil der erste Implementierungsschritt Pilotprojekte auf Teilen bestehender Güterverkehrskorridore umfasst. Es sind dies die Abschnitte Antwerpen-Rotterdam (Rail Freight Corridor / RFC 2) und Mannheim-Miranda de Ebro (RFC 4). Das dritte Pilotprojekt wird auf dem Abschnitt München-Verona des Skandinavisch-Mediterranen Güterkorridors (RFC 3), der auch durch Österreich führt, abgewickelt. Außerdem erfolgten 2019 erste Vorarbeiten für einen TTR-Pilotversuch auf der Strecke Břeclav-Tarvisio-Boscoverde/Jesenice/Spielfeld-Straß des ÖBB-Netzes ab dem Fahrplanjahr 2021 (Teil des RFC 5). Eine entsprechende kurze Ankündigung findet sich unter Punkt 4.3.1.2 in den Schienen-netznutzungsbedingungen 2020 der ÖBB-Infrastruktur.

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

Der TTR-Bestellprozess wird seit 2018 auf den oben genannten Güterkorridoren einem Praxistest unterzogen. Seit damals beschäftigen sich auch zwei Arbeitsgruppen der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) – das Netzwerk der europäischen Eisenbahnregulierungsbehörden – federführend mit diesem Projekt. Mittlerweile steht fest, dass es sich bei den Pilotversuchen weniger um Tests, sondern vielmehr um erste Implementierungsschritte des Projekts handelte und handelt.

RNE beabsichtigt, ab der Fahrplanperiode 2021 im Rahmen der TTR-Pilotversuche sogenannte Commercial Conditions zu testen. Darunter verstehen die Zuständigen bei RNE Trassenänderungs- und Trassenstornogebühren. Diese sind in den einzelnen europäischen Staaten aktuell sehr unterschiedlich und es gibt keine einheitliche Definition, was unter Stornierung zu verstehen ist. Daher strebt RNE ein einheitliches Modell an. Die Commercial Conditions wurden auch im Rahmen von Arbeitstreffen bei IRG-Rail thematisiert. Vorrangig befasst sich die Arbeitsgruppe „Netzzugang“ mit diesem Thema und hielt dazu im Februar 2020 einen Workshop in Warschau ab.

¹ VO (EU) 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.9.2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

² Siehe auch: <http://www.rne.eu/sales-timetabling/ttr>.

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 auch die Anzahl wesentlicher Serviceeinrichtungen abgefragt, um eine Marktübersicht zu erhalten.

Art der Serviceeinrichtung	Anzahl	davon ÖBB-Konzern
Verkehrsstationen	1.433	1.053
Vorheizanlagen	46	46
Wasch- und Reinigungsanlagen	11	7
Entsorgungsanlagen	11	11
Eisschutzanlagen	1	1
Autoreisezuganlagen	4	4
Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme	36	29
Zugbildungseinrichtungen	139	139
Ladestellen	540	491
Mattengleise	112	112
Verschubbahnhöfe	105	102
Güterterminals	16	8
Instandhaltungseinrichtungen	31	22
Häfen	5	0

Tabelle 1: Art und Anzahl der Serviceeinrichtungen (insgesamt und ÖBB-Konzern) 2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die meisten der in Tabelle 1 angeführten Serviceeinrichtungen wurden 2019 von Eisenbahnunternehmen betrieben, lediglich z. B. acht Güterterminals von anderen Unternehmen (wie das Terminal Enns oder das Terminal Salzburg Lieferung). Die ÖBB-Infrastruktur war im Vorjahr Betreiber von acht Güterterminals: Wien Süd, St. Michael, Villach, Wels, Salzburg, Wörgl, Wolfurt und Brennersee. Fünf Terminals sind für die Be- und Entladung der Rollenden Landstraße geeignet. Die Steiermärkischen Landesbahnen führen das Cargo Center Graz südlich von Graz. Die von sonstigen Unternehmen bewirtschafteten Güterterminals befinden sich in Enns, Salzburg Lieferung, Krems, Linz Stadthafen, Hafen Freudenu, Bludenz, Hall in Tirol und Kapfenberg.

1.053 Personenbahnhöfe und -haltestellen betrieb die ÖBB-Infrastruktur im Jahr 2019, der Rest entfiel auf sonstige Infrastrukturbetreiber. Im Rahmen der Bahnhofsoffensive sowie des Ausbaus der Infrastruktur wurden u. a. die Stationen Parndorf Ort, Schwaz und Sillian modernisiert. Ab Mitte Dezember 2019 gab es keine Halte mehr in den Stationen der Regionalbahn zwischen Gänserndorf und Obersdorf sowie zwischen Haiding und Aschach an der Donau. Ausnahme ist die Station Eferding, die noch von Stern & Hafferl bedient wird. Zwischen Villach und Feldkirchen in Kärnten wurde die Haltestelle Villach-Landskron neu errichtet und in Betrieb genommen. In Osttirol wurde in Heinfels eine neue Station gebaut. Von den 105 Verschubbahnhöfen gehören 102 zur ÖBB-Infrastruktur; darunter fallen auch die acht Großverschiebebahnhöfe in Wien Kledering, Linz, Wels, Salzburg Gnigl, Hall in Tirol, Wolfurt, Graz Gösting und Villach Süd.

RÜCKGANG DES TREIBSTOFFVERBRAUCHS

2019 betrieb die ÖBB-Produktion 27 Tankstellen. Eine Erhebung des Treibstoffverbrauchs zeigt für das letzte Jahrzehnt einen deutlichen Verbrauchsrückgang. Wurden 2008 noch 51,5 Millionen Liter Dieselöl abgegeben, sank die Menge bis 2019 um etwa 40 Prozent auf 34,7 Millionen Liter.

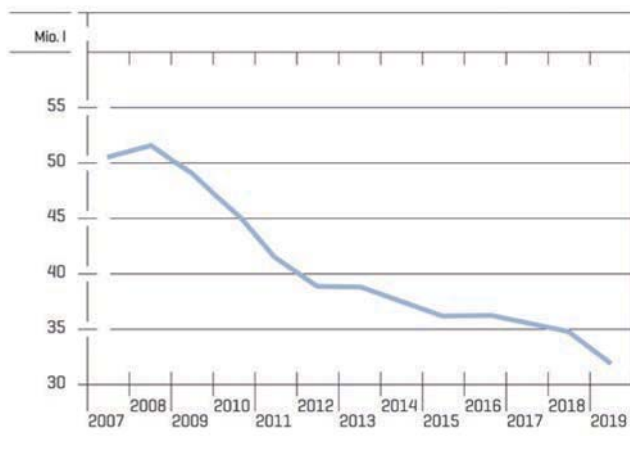


Abb. 1: An den Tankstellen der ÖBB-Produktion abgegebene Menge an Dieselöl 2007–2019. Quelle: ÖBB-Produktion, Auswertung Schienen-Control.

22 der 31 Instandhaltungseinrichtungen hatte im Berichtsjahr die ÖBB-Technische Services inne, der Rest entfiel auf andere Eisenbahnunternehmen. In Instandhaltungseinrichtungen erfolgen die Wartung und die Ausbesserung von Schienenfahrzeugen. Die elf Wasch- und Reinigungsanlagen dienen vor allem dem Personenverkehr; die Anlage in Wien Westbahnhof wird von der WESTbahn betrieben. Mattengleise ermöglichen Kraftfahrzeugen die Zufahrt auf Gleisanlagen, womit die Verkehrsflächen von beiden Verkehrsträgern, Schiene und Straße, genutzt werden können.

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

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

Betreiberinnen und Betreiber von Serviceeinrichtungen können eine Ausnahme von der Anwendung der Verordnung beantragen. Dazu ist ein Antrag an die Schienen-Control Kommission zu stellen und hinreichend zu begründen. Die Schienen-Control informierte im Dezember 2018 in einem Schreiben alle in Österreich tätigen Betreiberinnen und Betreiber von Serviceeinrichtungen darüber. Mit 1. Jänner 2019 veröffentlichte die Schienen-Control Kommission außerdem als Orientierungshilfe auf der Website der Schienen-Control die Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen. Ausnahmen wurden per Bescheid den Steiermärkischen Landesbahnen, der Wiener Lokalbahn und der Salzburger Lokalbahn gewährt. Die Graz-Köflacher Bahn hat im Jahr 2019 einen diesbezüglichen Antrag zurückgezogen.

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

ANSCHLUSSBAHNEN

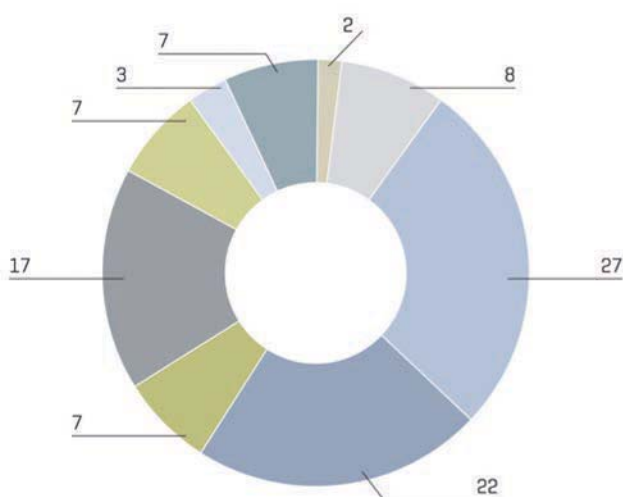
Um dem zu erwartenden Anstieg des Güterverkehrs nachhaltig begegnen zu können, ist es u. a. ein Ziel der österreichischen Verkehrspolitik, Gütertransporte von der Straße auf die Schiene und das Schiff zu verlagern. Anschlussbahnen – Gleise, die direkt z. B. zu den Produktionshallen der Unternehmen führen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

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

DIE ÖSTERREICHISCHEN ANSCHLUSSBAHNEN IM ÜBERBLICK

2019 konnten vom Netz der ÖBB-Infrastruktur aus 950 Anschlussbahnen (nicht alle werden bedient) erreicht werden, 221 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. 20 Anschlussbahnen waren im Vorjahr gesperrt, alle anderen in Betrieb.

27 Prozent aller Anschlussbahnen befanden sich 2019 in Niederösterreich und 22 Prozent in Oberösterreich. Mit zwei Prozent aller Anschlussbahnen hatte das Burgenland den niedrigsten Anteil an Anschlussbahnen.



in %



Abb. 2: Anschlussbahnen in Österreich nach Bundesländern 2019.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Auswertung Schienen-Control.

Im Bahnhof Linz Stadthafen gab es im Vorjahr 21 Anschlussbahnen (in Österreich hat sonst kein Bahnhof eine so große Anzahl). Linz Wegscheid verfügte 2019 über 18 Anschlussbahnen und Laxenburg-Biedermannsdorf, gleich wie Salzburg Lieferung, über 15 Anschlussbahnen.

GLEICHBLEIBENDES AUFKOMMEN

Mit 1,36 Millionen (2018: 1,35 Millionen) Wagen wurden 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund ein 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 reduziert. Wagenladungsverkehre sind gemischte Güterzüge mit Transportgut, das in den Anschlussbahnen be- und entladen wird.

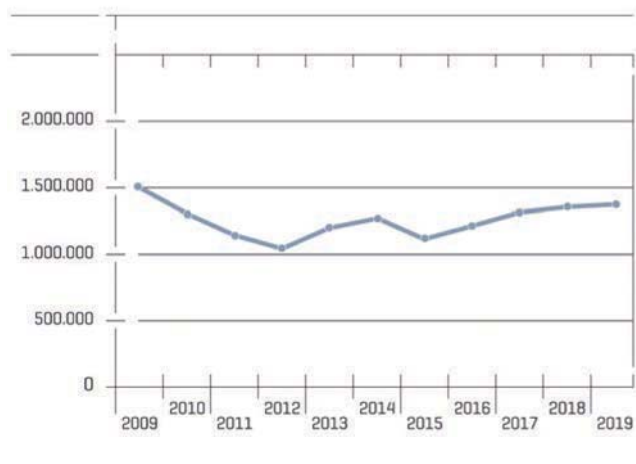


Abb. 3: Gesamtaufkommen [beigestellte Wagen] in den österreichischen Anschlussbahnen 2009-2019. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Erhebung der Schienen-Control.

20 Anschlussbahnen, darunter u. a. voestalpine Linz, Sappi Gratkorn und Ennshafen, sorgten im Jahr 2019 für die Hälfte des gesamten Aufkommens. Acht Anschlussbahnen erbrachten ein Drittel des Aufkommens. Vier dieser Bahnen liegen in Oberösterreich und weitere drei in der Steiermark.

Aufkommensstärkste Anschlussbahn war wie in den Jahren zuvor die voestalpine Linz, gefolgt von Ennshafen und der Linz Service, die den Handels- und Tankhafen betreibt. Einen deutlichen Zuwachs von 2018 auf 2019 um jeweils mehr als 9.000 Wagen erzielten beispielsweise die Anschlussbahnen in Graz Hauptbahnhof, Salzburg Lieferung und Wien Lobau Hafen. Rückgänge verzeichneten die Anschlussbahnen in Schwechat und Linzerhaus.

Anschlussbahn	ÖBB-Verkehrsstation	Beigestellte Wagen 2019
voestalpine Linz	Linz Mühlbachbahnhof	mehr als 60.000 Wagen
Ennschafener	Enns	bis 60.000 Wagen
Linz Service GmbH	Linz Hafen	bis 60.000 Wagen

Tabelle 2: Ausgewählte Anschlussbahnen mit starkem Aufkommen 2019.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Erhebung der Schienen-Control.

ZUNAHME DER BEDIENTEN ANSCHLUSSBAHNEN

Im Jahr 2019 erhöhte sich die Anzahl der tatsächlich bedienten Anschlussbahnen im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt wurden 579 Anschlussbahnen im gesamten österreichischen Netz serviciert, im Jahr 2018 waren es mit 571 geringfügig weniger. Im Netz der ÖBB-Infrastruktur wurden mit 553 Anschlussbahnen um acht mehr bedient als im Jahr zuvor.

40 Anschlussbahnen, die an die ÖBB-Infrastruktur anschließen, hatten im Jahr 2019 einen Wagenumschlag von jeweils zehn oder weniger Wagen. Weitere 31 Anschlussbahnen verzeichneten lediglich einen Umschlag von jeweils maximal 20 Wagen.

ZUGANGSRECHT AUF ANSCHLUSSBAHNEN

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

der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten und der sonstigen Regelungen des EisbG berechnen.

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

2019 beantragte eine Anschlussbahn solche Erleichterungen, die von der Schienen-Control Kommission gewährt wurden. Besonderheit dieser österreichischen Anschlussbahn ist, dass sie in einem Nachbarland vom öffentlichen Netz abzweigt und nach 134 Metern österreichisches Staatsgebiet erreicht.

06

Rechtsgrundlagen

Rechtliche Neuerungen

NOVELLE DES EISENBAHNGESETZES

Mit dem BGBl I 2019/60 vom 22. Juli 2019 wurde das Eisenbahngesetz (EisbG) geändert. Die Novelle diente der Umsetzung der RL (EU) 2016/2370 (Richtlinie) zur Änderung der RL 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur.

Durch die Novelle gibt es nun im Personenverkehr für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem EU- oder EWR-Staat ein Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch für die Erbringung rein innerstaatlicher Beförderungsleistungen.¹ Davor bestand das Zugangsrecht im Personenverkehr nur im grenzüberschreitenden Verkehr.

Ein anderer wesentlicher Regelungsinhalt der Novelle ist die Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens im vertikal integrierten Unternehmen. Ein vertikal integriertes Unternehmen liegt vor, wenn ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Kontrolle über ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ausübt oder umgekehrt. Von einem vertikal integrierten Unternehmen spricht man auch, wenn ein drittes Unternehmen die Kontrolle über ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen innehat.²

Im vertikal integrierten Unternehmen darf beispielsweise keine rechtliche Einheit bestimmenden Einfluss auf Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hinsichtlich wesentlicher Funktionen haben. Wesentliche Funktionen sind jene als Zuweisungsstelle sowie jene als entgeltliche Stelle. Des Weiteren bestehen Verbote bestimmter Doppelfunktionen als Vorstand bzw. Aufsichtsrat im Eisenbahninfrastrukturunternehmen und im Eisenbahnverkehrsunternehmen.³

Eisenbahnverkehrsunternehmen oder andere rechtliche Einheiten im vertikal integrierten Unternehmen dürfen keinen bestimmenden Einfluss auf Ernennungen und Abberufungen von Personen ausüben, die zu Entscheidungen über wesentliche Funktionen befugt sind.⁴

¹ § 57 Abs 1 Z 1 EisbG.

² § 1 Abs 1 EisbG.

³ § 55c EisbG.

⁴ § 55d EisbG.

Explizit geregelt wird nunmehr, dass das Verkehrsmanagement und die Instandhaltungsplanung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens diskriminierungsfrei zu erfolgen haben. Die diesbezüglich entscheidungsbefugten Personen müssen frei von Interessenkonflikten sein.⁵

Ein anderer Aspekt der Novelle ist die finanzielle Transparenz. Hierzu zählt etwa die ausschließliche Verwendung der Einnahmen aus dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur zur Finanzierung der eigenen Geschäftstätigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen keine Darlehen gewährt werden.⁶

Die Schienen-Control Kommission hat die Einhaltung der neuen Bestimmungen im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung gemäß § 74 EisbG zu prüfen und bei Verstößen die Herstellung des rechtmäßigen Zustandes aufzutragen. Wird ihren Anordnungen zuwidergehandelt, hat sie Verwaltungsstrafen zu verhängen.⁷

Seit der Novelle regelt das EisbG außerdem eine Koordinierung zwischen dem Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen und den Fahrwegkapazitätsberechtigten (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verladern, Spediteuren, Unternehmen des Kombinierten Verkehrs etc.), ggf. unter Beiziehung von Vertreterinnen bzw. Vertretern der Dienstleistungsnutzerinnen und Dienstleistungsnutzer und des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (nunmehr Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie). Die Koordinierung bezieht sich auf Themen wie Bedarf an Fahrwegkapazität, Inhalt und Umsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Qualität der Dienstleistungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Sie findet ein Mal im Jahr statt. Die Schienen-Control Kommission kann an der Koordinierung als Beobachterin teilnehmen.

⁵ § 55e EisbG.

⁶ § 55f EisbG.

⁷ § 164 EisbG.

Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich

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

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

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

4. EISENBAHNPAKET

„TECHNISCHE SÄULE“

VO [EU] 2016/796

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

RL [EU] 2016/797/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 Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur.

VO [EU] 2016/2338

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

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 Personenverkehrsdienste 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 Schienenpersonenverkehrsdienste.

DVO [EU] 2015/10

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

DVO [EU] 2015/429

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

DVO [EU] 2015/909

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

DVO [EU] 2015/1100

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

DVO [EU] 2016/545

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

DVO [EU] 2017/6

Durchführungsverordnung über den europäischen Bereitstellungsplan für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem.

DVO [EU] 2017/2177

Durchführungsverordnung über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen.

DVO [EU] 2018/763

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

DVO [EU] 2019/250

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

DVO [EU] 2019/777

Durchführungsverordnung zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister.

07

Arbeit der Schienen-Control Kommission

20 Jahre Schienen-Control bedeuten 20 Jahre Eisenbahnregulierung in Österreich

ENTSTEHUNG UND ENTWICKLUNG DER SCHIENEN-CONTROL

1999 wurden die Schienen-Control GmbH (in weiterer Folge: Schienen-Control) und die Schienen-Control Kommission gegründet und als Regulierungsbehörden für den Eisenbahnsektor eingerichtet. Die Schienen-Control Kommission erhielt über die Jahre, vor allem durch die Umsetzung von EU-Richtlinien, erweiterte Kompetenzen. Zuletzt wurde ihr mit der Novelle des Eisenbahngesetzes (EisbG) 2019 folgende neue Aufgabe übertragen: Der Schienen-Control Kommission obliegt es nun, zu überwachen, ob der Infrastrukturbetreiber die Anforderungen betreffend Unabhängigkeit, insbesondere im vertikal integrierten Unternehmen, einhält.

Mit den Aufgaben stiegen auch die Anzahl und der Umfang der Verfahren auf 33 im Jahr 2018 und 34 im Jahr 2019. Die jüngeren Verfahren erstreckten sich thematisch vom Fahrkartenverkauf über die Entgelte und den Bahnstrom bis zum Fahrplan 2020. Im Laufe der Jahre wurden die Verfahren auch inhaltlich immer komplexer – die Unterlagen zum ersten Bahnstromverfahren umfassten beispielsweise zum Zeitpunkt der Übermittlung an das Bundesverwaltungsgericht im September 2016 fast vier Laufmeter an Akten.

Seit Beginn der Schienen-Control gibt es auch schon die staatliche Schlichtungsstelle für Bahn-Fahrgäste. Im Jahr 2015 wurden dann die weiteren Verkehrsträger Flug, Schiff und Bus ebenfalls dort gebündelt und es entstand die innerhalb der Schienen-Control angesiedelte Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (kurz „apf“). Seither vertritt sie als Schlichtungsstelle mit stark erweiterten Zuständigkeiten Reisende aus vier Verkehrssektoren kompetent und kostenlos dabei, ihre Ansprüche erfolgreich gegenüber den Unternehmen geltend zu machen.

Durch den im Regulierungs- und Schlichtungsbereich stetig gestiegenen Arbeitsaufwand entwickelte sich auch die Personalzahl nach oben. Waren im Jahr 2000 noch im Durchschnitt acht Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Schienen-Control beschäftigt, so waren es im Jahr 2019 bereits rund 24 in Vollzeitäquivalenten.

WIE HAT SICH DER MARKT IN DEN ZWEI JAHRZEHNTE ENTWICKELT?

Formal wurde der Personen- und Güterverkehr in Österreich schon im Jahr 1998 für den Wettbewerb geöffnet. Erst danach wurde 1999 mit einer Novelle des EisbG die Schaffung der Regulierungsbehörde zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs aller Eisenbahnverkehrsunternehmen zur vorhandenen Eisenbahninfrastruktur festgeschrieben. Ab diesem Zeitpunkt erfolgte auch die verpflichtende rechnerische Trennung der Eisenbahnunternehmen in Infrastruktur- und Verkehrsbetrieb. Im Jahr 2001 war dann schließlich mit der LogServ (einem Eisenbahnverkehrsunternehmen aus dem voestalpine-Konzern) der erste private Güterzug im Netz der ÖBB-Infrastruktur unterwegs. Seitdem haben sich insbesondere im Güterverkehr die Marktanteile der Mitbewerber (alle Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns) stetig erhöht. Während diese 2010 beim Aufkommen (beförderte Nettotonnen) noch rund 20 Prozent und bei der gesamten Verkehrsleistung (gemessen in Nettotonnenkilometern) knapp 15 Prozent ausmachten, betrug sie 2019

bereits rund 36 Prozent bzw. knapp 32 Prozent. Vor allem auf den Haupttrouten Brennerachse und Westachse (inklusive Linz–Passau) herrscht reger Wettbewerb, hier haben die Marktteilnehmer außerhalb der Rail Cargo Group bereits einen Marktanteil von jeweils rund 45 Prozent. Inzwischen gibt es in Österreich im Güterverkehr sechs Eisenbahnverkehrsunternehmen im Wettbewerb mit einem Marktanteil von je mehr als zwei Prozent.

Die Wettbewerbssituation im Personenverkehr unterscheidet sich stark von jener im Güterverkehr. Zunächst wurde 2003 im eigenwirtschaftlichen Nahverkehr der Betrieb des CAT (City Airport Train) aufgenommen. Im Jahr 2011 trat dann das erste private Eisenbahnverkehrsunternehmen im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr auf der Strecke Wien–Salzburg in den Markt ein – die WESTbahn. Des Weiteren betreibt das tschechische Eisenbahnverkehrsunternehmen RegioJet seit dem Fahrplanjahr 2018 Fernverkehrszüge auf der Strecke Prag–Wien (bisher in Kooperation mit der Graz–Köflacher Bahn, seit dem Fahrplan 2020 mit der WESTbahn). Daneben gibt es eine größere Zahl an (teilweise integrierten) Privatbahnen. Diese sind durchwegs im Nahverkehr tätig, stehen jedoch nicht in direkter Konkurrenz zu den ÖBB. Die Passagierzahlen im Personenverkehr sind in den letzten Jahren konstant gewachsen und betragen für das Jahr 2019 in Summe rund 316 Millionen beförderte Personen (2010: in etwa 240 Millionen). In diesem Zusammenhang ist jedoch anzumerken, dass das Wachstum primär auf den Nahverkehr zurückzuführen ist.

Insgesamt hat sich die Zahl der aktiven Unternehmen seit Beginn der Liberalisierung signifikant erhöht, sodass es im Jahr 2019 in Österreich insgesamt 70 Eisenbahnunternehmen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, integrierte und nicht vernetzte Eisenbahnen) gab, von denen 50 dazu berechtigt waren, Züge im Netz der ÖBB-Infrastruktur zu führen. Diese steigende Zahl spiegelt die zunehmende Internationalisierung im europäischen

Eisenbahnverkehr wider: Unternehmen wollen sich im Inland an die Konkurrenz verlorene Marktanteile im Ausland zurückholen – entweder mittels eigener operativer Tätigkeit oder indem sie sich an anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen beteiligen.

DIE REGULIERUNGSARBEIT WURDE AUF- UND AUSGEBAUT

Was haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Schienen-Control gemeinsam mit der Schienen-Control Kommission in den vergangenen 20 Jahren gemacht, um die soeben dargestellte Entwicklung zu fördern bzw. in vielen Fällen überhaupt erst zu ermöglichen? Das kann am besten anhand der in den letzten 20 Jahren bearbeiteten Regulierungsthemen gezeigt werden.

ZUGANG ZUR

TRASSE – MINDESTZUGANGSPAKET – TRASSENKONFLIKTE

In den ersten Jahren beschäftigte sich die Schienen-Control insbesondere mit der Erstellung und auch Genehmigung der damals gänzlich neuen allgemeinen Geschäftsbedingungen des Infrastrukturbetreibers, den heutigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB). Auch bei Problemen zwischen den Bahnunternehmen und dem Infrastrukturbetreiber im Zusammenhang mit Sicherheitsbescheinigungen und Konzessionen für das ÖBB-Netz verfügte die Schienen-Control über Zuständigkeiten. Ab 2004 befasste sich die Schienen-Control primär mit der am 1. Jänner 2005 in Kraft getretenen Bahnstrukturreform und der damals eingeführten Holdingkonstruktion bei den ÖBB (bis zum Urteil des Europäischen Gerichtshofs im Jahr 2013). Bis 2012 war jährlich auch die Genehmigung von Ausnahmen für verästelte Anschlussbahnen ein Arbeitsschwerpunkt (37 Bescheide aus 40 Verfahren).

Aufgrund der Zunahme des Wettbewerbs muss sich die Schienen-Control in Koordinierungsverfahren zwischen der Zuweisungsstelle (Infrastrukturbetreiber) und den betroffenen

Eisenbahnverkehrsunternehmen regelmäßig als Beobachterin mit Trassenkonflikten auseinandersetzen. Führt das Koordinierungsverfahren zu keiner Konfliktlösung, können die Fahrwegkapazitätsberechtigten (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verlader, Spediteure, Unternehmen des kombinierten Verkehrs etc.) Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben und diese hat dann zu entscheiden. In den meisten Fällen konnte entweder im Koordinierungsverfahren oder im Verfahren vor der Schienen-Control Kommission eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Lediglich im Jahr 2018 entschied die Schienen-Control Kommission im Hinblick auf den Fahrplan 2019 mit Bescheid. Gegen diesen Bescheid wurde Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) und Revision an den Verwaltungsgerichtshof (VwGH) erhoben. Das ist nur ein Beispiel dafür, dass die Entscheidungen der Schienen-Control in vielen Fällen mit Rechtsmitteln bekämpft werden.

Zur Frage, ob diskriminierungsfrei Zugang zur Infrastruktur gewährt wurde, gehört zweifelsfrei auch das Thema Disposition (verantwortlich für einen reibungslosen Ablauf aller bestellten Zugtrassen, Dispositionen klären den Vorrang der einzelnen Züge). Die Schienen-Control Kommission konnte in den Fällen, in denen dem Netzbetreiber vorgeworfen wurde, schlecht disponiert zu haben, keine systematische Diskriminierung feststellen.

Mehrmals hat sich die Schienen-Control außerdem bereits an den Europäischen Gerichtshof (EuGH) gewandt und damit Europarecht geschrieben. Erstmals im Jahr 2011 legte die Schienen-Control Kommission dem EuGH im Rahmen einer Beschwerde betreffend Echtzeitdaten (um Fahrgäste über Verspätungen von Anschlusszügen zu informieren) Fragen zur Vorabentscheidung vor. Der EuGH entschied, dass der Infrastrukturbetreiber verpflichtet ist, den Eisenbahnverkehrsunternehmen in diskriminierungsfreier Weise Echtzeitdaten von Zügen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen.

ZUGANG ZU SERVICEEINRICHTUNGEN

Neben den Stationen sind laut EisbG Terminals, Waschanlagen, Tankanlagen, Wartungseinrichtungen und Abstellanlagen ebenfalls Serviceeinrichtungen. Die Schienen-Control Kommission hat sich in den letzten Jahren mit dem Großteil dieser Serviceeinrichtungen beschäftigt. So wurde einem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Nutzung der Wagenwaschanlage, einem anderen die Nutzung der Werkstatt, einem dritten der Zugang zum Terminal verweigert. Mithilfe der Schienen-Control konnte in diesen Fällen eine Einigung zwischen den Parteien erzielt werden.

Zugang zur Station

Eine nicht unerhebliche Anzahl von Verfahren der Schienen-Control Kommission hatte das Thema Zugang zum Personenbahnhof zum Gegenstand (Bedingungen für den Einsatz von Promotorinnen und Promotoren im Bahnhof zu Werbezwecken, Nutzung von Werbeflächen im Bahnhof oder Verwendung von Werbeaufstellern zur Fahrplaninformation der Reisenden). Ein Teil dieser Verfahren endete mit einer Einigung zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Bahnhofsbetreiber, einen anderen Teil entschied die Schienen-Control Kommission bescheidmässig. Dabei sprach sie insbesondere aus, dass der Zugang zum Personenbahnhof (auch etwa) für Promotiontätigkeiten nur solchen Bedingungen unterworfen werden darf, die in den SNNB veröffentlicht sind und die auch für den Zugang der anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten.

Im Zusammenhang mit der Fahrgastinformation befasste sich die Schienen-Control Kommission des Weiteren mit der richtigen Anzeige und Durchsage von Zügen im Personenbahnhof. Auch das Wegeleitsystem am Hauptbahnhof Wien war bereits Thema eines Verfahrens. Die Schienen-Control Kommission stellte fest, dass es im Hinblick auf mögliche künftige Wechsel bei den Verkehrsdienstleistern und Bahnsteigänderungen sachgerecht ist, das Wegeleitsystem nicht unternehmensbezogen zu gestalten. In mehreren Verfahren

beschäftigte sich die Schienen-Control Kommission mit dem Thema Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen, weil das Zugangsrecht zum Personenbahnhof geeignete Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf umfasst. Streitpunkt zwischen dem Bahnhofsbetreiber und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen war meist die Gleichwertigkeit der Lage eines für den Fahrscheinverkauf infrage kommenden Verkaufslokals in Bezug auf das Verkaufslokal des Incumbent (des marktbeherrschenden Unternehmens). Die Schienen-Control Kommission musste hier mehrmals mit vertragsersetzendem Bescheid eingreifen.

ENTGELTE

Seit dem Jahr 2012 prüft die Schienen-Control in sehr umfangreichen und komplexen Verfahren alle Bestandteile der Entgelte des Infrastrukturbetreibers. Teilweise konnte sie per Bescheid die Richtigkeit der Entgelte bestätigen. In anderen Verfahren wurden Entgeltbestandteile aufgehoben und für nichtig erklärt, etwa ein Zuschlag zum Wegeentgelt (Infrastruktur-Benützungsentgelt) für Züge mit Geschwindigkeit über 160 km/h, ein Zuschlag zum Stationsentgelt für den Halt von Fernverkehrszügen oder ein Bearbeitungsentgelt für den Abschluss von Verträgen über die Nutzung von Flächen für den Einsatz von Servicepersonal bzw. für Promotiontätigkeiten. In manchen Fällen konnte die Schienen-Control aber auch eine Einigung zwischen den Parteien und Kompromisslösungen erwirken, beispielsweise beim Triebfahrzeugfaktor. Hierbei handelt es sich um ein Zu- und Abschlagsystem, um die unterschiedliche Abnutzung durch Triebfahrzeuge zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Überprüfung der Stationsentgelte legte die Schienen-Control Kommission dem EuGH ein Vorabentscheidungsersuchen vor. Es ging um die Frage, ob die bei Stationshalten (Ein- und Aussteigen der Fahrgäste) von Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzten Personenbahnsteige – wie bisher vom Stationsbetreiber festgesetzt – Bestandteil der Serviceeinrichtung Personenbahnhof oder des

Mindestzugangspaketes sind. Die Zuordnung ist entscheidend für die Berechnung der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Nutzung zu zahlenden Entgelte sowie für die Zugangsmodalitäten. Mit Urteil vom 10. Juli 2019 hat der EuGH klargestellt, dass Personenbahnsteige nicht zur Serviceeinrichtung Personenbahnhof zählen, sondern Teil des Mindestzugangspaketes sind.

Seit der Novelle des EisbG im Jahr 2015 bedürfen Aufschläge zum Wegeentgelt eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens der Genehmigung der Schienen-Control Kommission; sie hat schon mehrere Verfahren dazu geführt. In den laufenden Verfahren untersucht die Schienen-Control Kommission einerseits die Höhe der Vollkosten und der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten (auch durch Einsichtnahme in Buchhaltungssysteme des Eisenbahninfrastrukturunternehmens). Andererseits prüft die Schienen-Control Kommission, ob die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgesetzten Marktsegmente rechtmäßig sind und ob das zur Ermittlung der Tragfähigkeit der Marktsegmente herangezogene Modell geeignet ist und richtig angewendet wird.

BAHNSTROM

Das Thema Bahnstrom beschäftigt die Schienen-Control seit mehreren Jahren sehr intensiv, weshalb hier etwas weiter ausgeholt wird: Neben der Liberalisierung des Schienenmarktes wird seit dem Jahr 2012 auch an der Öffnung des Bahnstrommarktes gearbeitet. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen erhielten schlussendlich im Jahr 2016 die Möglichkeit, ihre Stromanbieter frei zu wählen. Dazu muss der Strom in das Bahnstromnetz eingespeist und durchgeleitet werden.

Das österreichische Bahnstromnetz wird mit 16,7 Hertz (Hz) betrieben, nicht mit 50 Hz wie das öffentliche Stromnetz. Der Infrastrukturbetreiber verfügt über eigene Kraftwerke und 2.000 Kilometer Hochspannungsleitungen. Rund 40 Prozent des Strombedarfs werden aus dem öffentlichen Netz

eingespeist und in der Frequenz umgewandelt. Die Strommarkt-Regulierungsbehörde E-Control ist lediglich für 50-Hz-Netze zuständig – daher hat die Schienen-Control Kommission auch die Aufgabe, die Versorgung der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Bahnstrom zu regulieren.

Die Regulierung des Bahnstrommarktes ist durchaus eine Herausforderung. Neben elektrizitätswirtschaftlichem Know-how ist es auch notwendig, die allgemeinen Regulierungsbestimmungen im EisbG für die Stromversorgung greifbar zu machen. Die EU-rechtlichen Vorgaben gehen nämlich vom Normalfall einer Stromversorgung über das öffentliche Netz aus. Der Betrieb von Kraftwerken und der Betrieb eines Versorgungsnetzes sind darin nicht abgebildet. Der österreichische Gesetzgeber hat ebenfalls keinen Bedarf einer näheren Regelung der Bahnstromversorgung gesehen.

Daher hat die Schienen-Control Kommission in mehreren grundlegenden Bescheiden seit dem Jahr 2016 das von den ÖBB entwickelte Durchleitungsmodell rechtlich geprüft, die Kostenbasis beurteilt und teilweise die Tarife reduziert. Dabei wurde das Rechtsgebiet umfassend aufgearbeitet. Die Schienen-Control Kommission hat den Netzbetrieb und die Umformung als Serviceleistung eingestuft, die für die Zusatzleistung der Bereitstellung von Fahrstrom wesentlich ist. Derzeit liegen die Verfahren der Jahre 2016–2018 beim Bundesverwaltungsgericht.

INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

Die Tätigkeit der Schienen-Control war und ist nicht nur auf Österreich beschränkt. Vielmehr gewann das Zusammenwirken mit anderen Regulierungsbehörden in Europa immer mehr an Bedeutung. Es führte 2011 zur Gründung der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), deren Gründungsmitglied die Schienen-Control ist. Damit reagierten die Regulierungsbehörden auf das Erfordernis, der europäischen Gesetzgebung eine europäische Regulierung gegenüberzustellen. IRG-Rail zählt mittlerweile 31 Mitglieder. Ihr Ziel ist es, den Informationsaustausch zu verschiedenen aktuellen Regulierungsthemen zu gewährleisten und Homogenität im europäischen Bahnsektor herzustellen. Die Schienen-Control bringt ihre Erkenntnisse in verschiedenen Arbeitsgruppen ein. Aufgrund der relativ langen Erfahrung mit Open Access und anderen Reformen im Bereich der Öffnung des Eisenbahnsektors in Österreich ist die Schienen-Control ein geschätzter Partner und hat auch den Vorsitz in einer der IRG-Rail-Arbeitsgruppen inne.

Die Europäische Kommission sieht IRG-Rail als Inputgeberin für legislative Vorhaben. Neben den Positionspapieren zu eisenbahnrelevanten Themen wird vor allem der jährliche Marktbericht nachgefragt.

Die Aktivitäten von IRG-Rail schließen außerdem die Netzwerktätigkeit der oder des jeweiligen Vorsitzenden mit Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern in Politik, europäischen Interessenverbänden sowie Vertreterinnen und Vertretern der Industrie ein. Nicht zuletzt aufgrund der dadurch gebotenen Chancen bewarb sich die Schienen-Control um den Vize-Vorsitz von IRG-Rail. Die Bewerbung wurde vom IRG-Plenum einstimmig angenommen. Maria-Theresia Röhler hat damit seit 1. Jänner 2020 den Vize-Vorsitz inne und wird 2021 den Vorsitz führen.

Die Schienen-Control nimmt auch regelmäßig am „Netzwerk der Europäischen Eisenbahnregulierungsbehörden“

(ENRRB), das bei der Europäischen Kommission angesiedelt ist, teil. Dieses trifft sich rund drei Mal pro Jahr unter dem Vorsitz der Europäischen Kommission. In diesem Rahmen wird einerseits über die Arbeit der einzelnen Regulierungsbehörden berichtet und andererseits werden Informationen aus Brüssel über die Entwicklungen in der europäischen Gesetzgebung an die Regulatoren herangetragen.

Die Schienen-Control arbeitet entlang der Güterverkehrskorridore, die Österreich betreffen, eng mit den anderen Regulierungsbehörden zusammen. Dazu wurden Kooperationsübereinkünfte hinsichtlich der Korridore Scan-Med (Korridor 3), Baltic-Adriatic (Korridor 5) und Orient-East Med (Korridor 7) abgeschlossen.

Zum Bereich Internationales zählt auch die bilaterale Kooperation der Schienen-Control mit anderen Regulierungsbehörden: Es finden ein fallbezogener Erfahrungsaustausch und wechselseitige Hilfe statt, z. B. mit der deutschen Bundesnetzagentur und der französischen ART. Im Rahmen des TAIEX-Programms (Technical Assistance and Information Exchange Instrument) werden im Aufbau befindliche Eisenbahnregulierungsbehörden in ihrer Entwicklung unterstützt. Beispielsweise machte die Schienen-Control einen Expertenbesuch bei der kroatischen HAKOM und hielt zweitägige Seminare für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Regulierungsbehörden in Bosnien-Herzegowina, Mazedonien und Serbien. Mit TAIEX fördert die Europäische Union den Informations- und Know-how-Transfer zwischen Regulierungsbehörden der Europäischen Union und der Nichtmitgliedsländer.

Der Rückblick in die vergangenen 20 Jahre zeigt, wie vielfältig die Entwicklungen waren. Die Schienen-Control wird sowohl in der Wettbewerbsregulierung als auch mit der apf für die Passagierrechte weiterhin intensiv für Unternehmen und Reisende im Einsatz sein.

Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

Serviceeinrichtungen

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.¹ Eines der Verfahren der Schienen-Control Kommission betraf den Fahrkartenverkauf im Hauptbahnhof Wien. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat, das Züge in Österreich in Kooperation mit einem 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 Verkaufsort; 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 Verkaufsort, 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 Eisen-

bahnverkehrsunternehmen geführt werden, beeinträchtigt das Zugangsrecht nicht. Eine Sicherheitsbescheinigung ist für den Fahrkartenverkauf nicht erforderlich. Im vertragsersetzenden Bescheid der Schienen-Control Kommission wurden einige Klauseln aus dem Mustervertrag für die Miete von Fahrkartenverkaufsorten in Personenbahnhöfen nicht übernommen, da sie Bestimmungen des Eisenbahnrechts bzw. des Zivilrechts widersprachen.

Bahnhofsbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen erhoben gegen den Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht. Der Bahnhofsbetreiber bestreitet das Bestehen eines Zugangsrechts und sieht sich durch die angeordneten Zugangsbedingungen im Nachteil. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen wendet sich ebenfalls gegen die angeordneten Zugangsbedingungen.

BESTIMMUNGEN IN EINEM MUSTERVERTRAG FÜR UNWIRKSAM ERKLÄRT

Nach Erlass des vertragsersetzenden Bescheides bezüglich des Fahrscheinverkaufs im Hauptbahnhof Wien leitete die Schienen-Control Kommission ein neues Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur Prüfung der Bestimmungen des Mustervertrags und des Dokuments „Serviceeinrichtungen und -leistungen“ ein. Mit Bescheid vom September 2019 erklärte sie diejenigen Bestimmungen des Mustervertrags für unwirksam, die sie im vertragsersetzenden Bescheid vom Mai 2019 nicht übernommen hatte, wie beispielsweise einen einseitig zulasten des Mieters ausgestalteten Haftungsausschluss. Des Weiteren erklärte die Schienen-Control Kommission eine Bestimmung des Dokuments „Serviceeinrichtungen und -leistungen“ für unwirksam, nach der nur jene Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Recht auf ein Fahrkartenverkaufsort im Personenbahnhof haben, deren Züge planmäßig in diesem Bahnhof halten. Diese Regelung schränkte das Zugangsrecht aus Sicht der Schienen-Control Kommission zu stark ein. Der Bahnhofsbetreiber erhob gegen die Entscheidung Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht.

¹ § 58b Abs 1 Z 1 EisbG.

In einem weiteren Bescheid vom September 2019 erklärte die Schienen-Control Kommission eine Regelung in einem bereits abgeschlossenen Vertrag zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Nutzung von Fahrkartenverkaufslökalen für unwirksam, mit der eine Kündigung von Teilflächen ausgeschlossen wurde. Diese Regelung war zum einen nicht im Mustervertrag enthalten, zum anderen kann eine Kündigung von Teilflächen in Hinblick auf Zugangsbegehren anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen erforderlich sein. Deshalb darf diese Möglichkeit nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Sowohl der Bahnhofsbetreiber als auch das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhoben gegen den Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht.

VERÖFFENTLICHUNG DES ENTGELTS FÜR FAHRKARTENVERKAUFSSCHALTER

Ein anderes Verfahren der Schienen-Control Kommission im Zusammenhang mit dem Fahrkartenverkauf im Personenbahnhof betraf die Veröffentlichung des Entgelts für die Anmietung von Fahrkartenverkaufsschaltern (Countern) durch Eisenbahnverkehrsunternehmen. Solche Informationen über den Zugang zu Serviceeinrichtungen, die an eine Eisenbahninfrastruktur anschließen, wie etwa zu einem Personenbahnhof, sind Bestandteil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.² Betreiber von Serviceeinrichtungen haben dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen diese Informationen (z. B. die Entgelte) mitzuteilen oder eine Internetseite bekanntzugeben, auf der die Informationen veröffentlicht sind.³

² § 59 Abs 4 EisbG.

³ § 59 Abs 6 EisbG.

⁴ Vgl. Jahresbericht 2018, S. 105.

Die Schienen-Control Kommission forderte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen – das in diesem Fall zugleich Betreiber des Personenbahnhofs war – auf, das Entgelt für das Anmieten eines Fahrkartenverkaufsschalters in die SNNB aufzunehmen. Das Infrastrukturunternehmen setzte dies um, sodass die Schienen-Control Kommission das Wettbewerbsüberwachungsverfahren einstellen konnte.

FAHRSCHEINVERKAUF IM BAHNHOF WIEN PRATERSTERN

Im Jahresbericht 2018⁴ wurde über das Verfahren der Schienen-Control Kommission betreffend Fahrkartenverkauf im Bahnhof Wien Praterstern informiert. Nachstehend ein aktualisierter Bericht bzw. eine Verfahrenszusammenfassung: Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen beehrte Zugang zu einer Verkaufsförtlichkeit im Bahnhof Wien Praterstern. Das Bahnunternehmen hatte von Dezember 2017 bis Dezember 2019 eine Zugverbindung zwischen Hauptbahnhof Salzburg und Bahnhof Wien Praterstern geführt.

Das Bahnunternehmen erhob Beschwerde bei der Schienen-Control Kommission, nachdem sein Wunsch bezüglich der Errichtung eines mobilen Verkaufsstandes abgelehnt wurde. Der Bahnhofsbetreiber bot dem Eisenbahnverkehrsunternehmen stattdessen ein außerhalb der Bahnhofshalle und abseits des Hauptkundenstroms gelegenes Verkaufslökal an; das Verkaufslökal des Mitbewerbers befindet sich hingegen inmitten der Bahnhofshalle. Frühestens für 2020, nach der geplanten Erweiterung des Bahnhofs, stellte der Bahnhofsbetreiber eine alternative – im Zuge der Erweiterung neu zu errichtende – Örtlichkeit in Aussicht. Das Bahnunternehmen lehnte beide Angebote unter Verweis auf den Grundsatz der Gleichbehandlung ab.

Im Laufe des Verfahrens stützte das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen sein Begehren neben § 74 EisbG auch auf § 73 EisbG (Eisenbahngesetz). Diese Bestimmung befugt die Regulierungsbehörde bei Vorliegen eines

nachgewiesenen Bedarfs dazu, dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen einen angemessenen Teil der vorhandenen Kapazität, also etwa eine (Teil-)Fläche eines Verkaufslokals, zuzuteilen. Der Mitbewerber hatte inzwischen im Verkaufslokal einen nicht genutzten Schalter (von insgesamt vier) entfernt. Mangels tragfähiger Alternativen wies die Schienen-Control Kommission dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen mit vertragsersetzendem Bescheid diese nicht benötigte Teilfläche im Verkaufslokal des Mitbewerbers zu. Sie ordnete die gemeinschaftliche Nutzung des Verkaufslokals bis zur Fertigstellung der neuen Örtlichkeit an.

Sowohl der Bahnhofsbetreiber als auch der Mitbewerber brachten eine Bescheidbeschwerde gegen den vertragsersetzenden Bescheid bei der Schienen-Control Kommission ein. Die Beschwerden wurden dem Bundesverwaltungsgericht vorgelegt.

Mit Fahrplanwechsel (Dezember 2019) schränkte das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen sein Angebot ein und fährt nicht mehr zum Bahnhof Wien Praterstern. Wenig später stellte es dort auch den Fahrscheinverkauf auf der zugewiesenen Fläche ein und das Mietverhältnis wurde mit Ende Jänner 2020 einvernehmlich beendet. Da den aufgeworfenen Rechtsfragen durch diesen neuen Sachverhalt nur mehr theoretische Bedeutung zukommt, wird das Bundesverwaltungsgericht das Beschwerdeverfahren voraussichtlich mit Beschluss einstellen.

FAHRSCHEINVERKAUF IM HAUPTBAHNHOF LINZ

Aufgrund einer Beschwerde eines Eisenbahnverkehrsunternehmens führte die Schienen-Control Kommission ein weiteres Wettbewerbsüberwachungsverfahren hinsichtlich des Zugangs zu einer geeigneten Örtlichkeit für den Fahrscheinverkauf betreffend den Hauptbahnhof Linz.⁵

In diesem Verfahren bot der Bahnhofsbetreiber dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen ein im Untergeschoss des Bahnhofs gelegenes Verkaufslokal an, das vom Unternehmen mehrfach abgelehnt wurde (Begründung: zu geringer Kundenstrom). Der Bahnhofsbetreiber wiederum lehnte das Ansuchen des Bahnunternehmens ab, einen mobilen Verkaufsstand in der Eingangshalle errichten zu dürfen (Verweis auf die Beeinträchtigung der Sicherheit, des Kundenstroms und des Blindenleitsystems).

Nachdem das Eisenbahnverkehrsunternehmen mangels Einigung mit dem Betreiber ohne Genehmigung einen mobilen Fahrkartenverkauf in der Bahnhofshalle startete, forderte die Schienen-Control Kommission den Bahnhofsbetreiber erneut auf, der Beschwerdeführerin ein Fahrscheinverkaufslokal anzubieten. Daraufhin teilte der Bahnhofsbetreiber mit, dass mehrere Bestandsverträge, u. a. mit einer Bank, auslaufen. Mithilfe der Schienen-Control Kommission konnten sich das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Bank darauf einigen, das Geschäftslokal der Bank gemeinschaftlich zu nutzen.

Die Beschwerdeführerin zog anschließend ihre Beschwerde zurück und die Schienen-Control Kommission stellte das Wettbewerbsüberwachungsverfahren ein.

ABSTELLKAPAZITÄTEN FÜR LOKOMOTIVEN

Eisenbahnverkehrsunternehmen benötigen Abstellgleise zum „Parken“ von Lokomotiven (Triebfahrzeugen) zwischen zwei Zugfahrten. Grundsätzlich ist es möglich, Loks auf Betriebsgleisen abzustellen, das schränkt jedoch die Betriebskapazität für den Infrastrukturbetreiber ein. In großen Bahnhöfen sind daher Abstellgleise für Fahrzeuge, die nicht in Betrieb sind, vorhanden. Diese Abstellgleise sind allen Eisenbahnverkehrsunternehmen in diskriminierungsfreier Weise anzubieten.⁶

⁵ Vgl. Jahresbericht 2018, S. 106.

⁶ § 58b Abs 1 Z 4 EisbG.

In einem Fall beschwerte sich ein Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Schienen-Control Kommission, weil seine Anfrage hinsichtlich der Nutzung von Abstellgleisen abgelehnt worden war. Die Schienen-Control Kommission erörterte den Sachverhalt mit den Beteiligten. Schließlich ersuchte sie den Betreiber der Abstellgleise, bei künftigen Ansuchen von Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei und kundenorientiert vorzugehen. Wenn die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen gewünschte Abstell-einrichtung voll ist, sollen freie Abstellgleise im Umkreis geprüft werden.

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

Die seit 1. Juni 2019 geltende DVO (EU) 2017/2177⁷ (Durchführungsverordnung) bestimmt die Einzelheiten des Verfahrens und die anzuwendenden Kriterien für den Zugang zu Serviceeinrichtungen. Sie normiert zudem eine Pflicht für Betreiberinnen und Betreiber zur Veröffentlichung von Informationen über Serviceeinrichtungen und die darin erbrachten schienenverkehrsbezogenen Leistungen.

Im Jahresbericht der Schienen-Control für das Jahr 2018 gibt es einen ersten Beitrag zur Bedeutung der DVO⁸. Nachstehend finden sich nun weitere Ausführungen und Informationen bezüglich der Anträge im Jahr 2019.

Betreiberinnen und Betreiber von Serviceeinrichtungen haben gemäß Art 2 der DVO die Möglichkeit, bei der Schienen-Control Kommission als zuständiger Regulierungsbehörde Ausnahmen von der Anwendung der DVO zu beantragen. Hinsichtlich des Umfangs der gewährten Ausnahme ist zwischen Betreiberinnen und Betreibern von Serviceeinrichtungen, die ausschließlich von kulturhistorischen

Eisenbahnen für deren eigene Zwecke genutzt werden können, und Betreiberinnen und Betreibern sonstiger Serviceeinrichtungen zu unterscheiden. Erstgenannte können von der Anwendung sämtlicher Vorschriften der DVO ausgenommen werden, während Letztere jedenfalls Art 4 Abs 2 lit a-d und lit m sowie Art 5 dieser VO unterworfen sind. Erleichterungen sind allerdings nur dann möglich, wenn die Serviceeinrichtungen oder darin angebotene Leistungen in eine der folgenden drei Kategorien fallen:

- a) die Serviceeinrichtungen oder die darin angebotenen Serviceleistungen sind ohne strategische Bedeutung für den Schienenverkehrsmarkt, insbesondere was die Auslastung der Einrichtung, die Art und den Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs sowie die Art der in der Einrichtung angebotenen Leistung anbelangt;
- b) die Serviceeinrichtungen oder Leistungen werden in einem wettbewerbsorientierten Umfeld mit einer Vielzahl von Wettbewerbern, die vergleichbare Leistungen erbringen, betrieben bzw. erbracht;
- c) die Anwendung der Verordnung könnte hinsichtlich der Serviceeinrichtungen oder Leistungen das Funktionieren des Marktes für Serviceeinrichtungen beeinträchtigen.

⁷ DVO (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22.11.2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen, ABl L 2017/307, 1.

⁸ Vgl. Jahresbericht 2018, S. 96.

Im Jahr 2019 gingen bei der Schienen-Control Kommission vier Anträge auf Gewährung von Ausnahmen von der Durchführungsverordnung ein. Alle Antragstellerinnen und Antragsteller waren integrierte Eisenbahnunternehmen. Sie betreiben für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, die mit dem Hauptnetz verbunden sind, und wickeln gleichzeitig als Eisenbahnverkehrsunternehmen den auf diesen Nebenbahnen stattfindenden Schienenverkehr ab. Nur vereinzelt werden die vernetzten Nebenbahnen auch von Dritten genutzt. Die antragsgegenständlichen Serviceeinrichtungen befinden sich in allen Fällen entlang dieser Schieneninfrastruktur. Wie Tabelle 1 zu entnehmen ist, stützten nahezu alle Betreiberinnen und Betreiber ihre Anträge auf mehrere Kriterien.

Jahr	Anträge	Strategische Bedeutung	Wettbewerbsorientiertes Umfeld	Beeinträchtigung des Marktes	Kulturhistorische Bedeutung
2019	4	4	3		

Tabelle 1: Anträge betreffend Ausnahmen von der DVO durch Betreiberinnen und Betreiber von Serviceeinrichtungen an die Schienen-Control Kommission 2019. *Quelle: Schienen-Control.*

Bei der Antragsstellung orientierten sich die Betreiberinnen und Betreiber an den von der Schienen-Control Kommission auf deren Website veröffentlichten Kriterien. Mitunter befand die Schienen-Control Kommission die Informationen in den Anträgen als unzureichend und ersuchte die Antragstellenden, weitere serviceeinrichtungsrelevante Kennzahlen und Darstellungen vorzulegen. Nach einzelfallbezogenen Prüfungen gewährte die Regulierungsbehörde jeweils die Ausnahme von der Anwendung der Vorschriften, abgesehen von Art 4 Abs 2 lit a-d und lit m sowie Art 5 der Durchführungsverordnung. Die Erleichterungen wurden mit der Auflage einer jährlichen Meldepflicht verbunden. Neben der Gewährleistung einer umfassenden Marktbeobachtung soll dadurch auch sichergestellt sein, dass die oben dargestellten Kriterien weiterhin erfüllt bleiben. Ist dies nicht gegeben, so hat die Schienen-Control Kommission die Ausnahme nach Art 2 der Durchführungsverordnung zu widerrufen.

Für das Jahr 2020 ist mit weiteren Anträgen von Betreiberinnen und Betreibern von Serviceeinrichtungen zu rechnen.

Wegeentgelte

GENEHMIGUNG VON AUFSCHLÄGEN

Die Schienen-Control Kommission führt mehrere Verfahren zur Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt. Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu bemessen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.⁹ Diese Kosten werden in der DVO (EU) 2015/909 (Durchführungsverordnung) näher geregelt, wobei der Begriff der direkten Kosten verwendet wird.

Sofern die Wegeentgelte und die sonstigen Erlöse aus dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Aufschläge verrechnen.¹⁰ Vor deren Festsetzung hat das Unternehmen zu prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind. Jedenfalls festzulegen sind die Marktsegmente Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und andere Personenverkehrsdienste. Die Aufschläge sind von der Schienen-Control Kommission zu genehmigen.

In den laufenden Verfahren prüft die Schienen-Control Kommission die Höhe der Vollkosten und der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten. Hierzu ersucht die Schienen-Control Kommission das Eisenbahninfrastrukturunternehmen um Auskunft und zieht auch einen Amtssachverständigen bei. Der Amtssachverständige nimmt in Buchhaltungssysteme des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Einsicht und untersucht Vollkosten und direkte Kosten. Darüber hinaus prüft die Schienen-Control Kommission, ob die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgesetzten Marktsegmente rechtmäßig sind, ob das Modell, mit dem die Tragfähigkeit der Marktsegmente ermittelt wird, geeignet ist und ob es richtig angewendet wird.

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

¹⁰ § 67d EisbG.

¹¹ § 65c Abs 1 EisbG.

¹² § 67a EisbG.

Schiennetz-Nutzungsbedingungen

ÜBERLASTETE STRECKE

Liegen einem Infrastrukturbetreiber sich (zeitlich, örtlich) überschneidende Trassenbestellungen für den Netzfahrplan vor, versucht er, in einem Koordinierungsverfahren zwischen den Interessenten eine Lösung zu erzielen. Gelingt ihm das nicht und kann er somit die Bestellungen nicht angemessen bestätigen, hat der Infrastrukturbetreiber eine Strecke für überlastet zu erklären.¹¹ Auf dem für überlastet erklärten Streckenabschnitt kann der Betreiber im Rahmen des Wegeentgelts einen Engpasszuschlag einheben, der die zeitlichen und örtlichen Kapazitätsengpässe für die Dauer der Überlastung widerspiegelt.¹²

In einem Wettbewerbsüberwachungsverfahren prüfte die Schienen-Control Kommission den für überlastet erklärten Streckenabschnitt Wien Meidling-Mödling. Auf diesem Streckenabschnitt wurde in den Hauptverkehrszeiten ein Engpasszuschlag von rund 1,30 Euro je Zugkilometer eingehoben. Als Hauptverkehrszeiten legte der Infrastrukturbetreiber in den SNNB an allen Wochentagen die Zeit zwischen 05:00 und 09:00 Uhr sowie zwischen 15:00 und 19:00 Uhr fest.

Die Prüfung der Schienen-Control Kommission ergab, dass der Streckenabschnitt von Wien Meidling bis zur Einmündung Hetzendorf generell und die restliche Strecke am Wochenende nicht überlastet ist. In Gesprächen mit der Schienen-Control Kommission erklärte sich der Infrastrukturbetreiber zu folgendem Vorgehen bereit: Er hebt den Engpasszuschlag nur noch von Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit zwischen Hetzendorf und Mödling ein. Des Weiteren adaptiert er die SNNB entsprechend. Das Wettbewerbsüberwachungsverfahren konnte daher eingestellt werden.

AUSSERGEWÖHNLICHE SENDUNGEN

Die sogenannten außergewöhnlichen Sendungen sind breiter, höher oder schwerer als gewöhnliche Züge.

Die Mehrheit der Güterzüge und Personenzüge mit Doppelstockwagen sind außergewöhnliche Sendungen. Für die gängigsten außergewöhnlichen Sendungen werden von der Zuweisungsstelle Profile erstellt, die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zeigen, welche Streckenabschnitte befahren

werden können. Sollte es kein Profil geben, muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Genehmigung als außergewöhnliche Sendung beantragen.

Dafür waren in den SNNB eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens bislang fixe Vorlaufzeiten von bis zu zehn Wochen vorgesehen. Diese Fristen entsprachen nicht den Vorgaben des Eisenbahngesetzes. Über Trassenbestellungen, die nicht in den Netzfahrplan aufgenommen werden (Ad-hoc-Trassen), hat die Zuweisungsstelle ohne unnötigen Aufschub und spätestens innerhalb von fünf Arbeitstagen zu entscheiden.¹³ Die Einhaltung von Vorlaufzeiten für außergewöhnliche Sendungen kann den Eisenbahnverkehrsunternehmen empfohlen werden, sie ist jedoch keine zwingende Voraussetzung für die Bestellung einer außergewöhnlichen Sendung im Ad-hoc-Verkehr. Soweit die Prüfung der Machbarkeit der außergewöhnlichen Sendung für die Zuweisungsstelle innerhalb der genannten Frist möglich ist, hat sie innerhalb dieser Frist zu erfolgen. Ein Ad-hoc-Trassenbegehren darf nicht abgelehnt werden bzw. unbearbeitet bleiben, weil in den SNNB festgesetzte Vorlaufzeiten nicht gewahrt wurden.

Im Verfahren vor der Schienen-Control Kommission hat die Zuweisungsstelle zugesagt, Fahrwegkapazitätsbegehren nicht wegen solcher Vorlaufzeiten aus den SNNB abzulehnen. Sie hat außerdem erklärt, in den SNNB klarzustellen, dass über Ad-hoc-Trassenbegehren jedenfalls ohne unnötigen Aufschub entschieden wird. Sollte die Entscheidung nicht innerhalb der fünftägigen Frist möglich sein, wird der Fahrwegkapazitätsberechtigte (z. B. Eisenbahnverkehrsunternehmen, Spediteur) über den voraussichtlichen Termin der Entscheidung informiert. Die Umsetzung bleibt abzuwarten.

WEBSHOP FÜR REGELWERKE

Die Schienen-Control Kommission führt ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren bezüglich des Webshops für Regelwerke eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens. In diesem Webshop stellt das Unternehmen in einem passwortgeschützten Bereich u. a. Unterlagen zur Verfügung, welche die Bedingungen des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur regeln. Zu diesen Unterlagen gehören insbesondere Informationen über außergewöhnliche Sendungen, sicherheitsrelevante Informationen, streckenbezogene Fahrplanunterlagen und diverse betriebliche Richtlinien.

In den SNNB eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens müssen Angaben zur Eisenbahninfrastruktur, die Fahrwegkapazitätsberechtigten zur Verfügung steht, enthalten sein.

Des Weiteren müssen die SNNB über die Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur einschließlich der wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten informieren.¹⁴ Insbesondere müssen die SNNB einen Abschnitt aufweisen, der die Art der zur Verfügung stehenden Eisenbahninfrastruktur und die Zugangsbedingungen angibt. Diese Angaben haben auf Jahresbasis mit dem veröffentlichten Eisenbahninfrastrukturregister in Einklang zu stehen oder auf dieses zu verweisen. Maßgebliche Inhalte des SNNB-Abschnittes:

- a) die technische Beschreibung und die betrieblichen Bedingungen für den Zugang zu den einzelnen Strecken, Streckenteilen oder sonstigen Abschnitten der Eisenbahninfrastruktur;
- b) die nicht in Rechtsvorschriften vorgegebenen und/oder in betrieblichen Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthaltenen Anforderungen, deren Einhaltung für die und bei der Ausübung des Zugangs vorgeschrieben werden soll.¹⁵

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die SNNB laut EisbG unentgeltlich in elektronischer Form und in für jedermann zugänglicher Weise auf seiner Internetseite zu veröffentlichen.¹⁶

¹³ § 71 Abs 4 EisbG.

¹⁴ § 59 Abs 4 erster Satz EisbG.

¹⁵ § 59 Abs 4 Z 1 EisbG.

¹⁶ § 59 Abs 8 EisbG.

Im Wettbewerbsüberwachungsverfahren forderte die Schienen-Control Kommission das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf, Unterlagen bezüglich der Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur frei zugänglich im Webshop zu veröffentlichen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erklärte sich zu einer entsprechenden Umsetzung bereit. Andere im Webshop verfügbare Unterlagen, wie bauliche und konstruktive Richtlinien, sind hingegen nicht zwingend Bestandteil der SNNB und müssen weiterhin nicht frei zugänglich veröffentlicht werden. Die Umsetzung bleibt abzuwarten.

Weitere Zuständigkeiten

ZUGTRASSE FÜR SONDERPERSONENZUG

Eine Zuweisungsstelle bot einem personenbefördernden Eisenbahnverkehrsunternehmen für ein Sonderzugpaar im Fernverkehr nicht die gewünschte Zugtrasse an. Sie stellte stattdessen eine Umleitungsstrasse mit einer im Vergleich zur Bestellung um rund fünf Stunden längeren Fahrzeit zur Verfügung. Dies sei durch eine technische Maßnahme (Stellwerksintegration in eine Betriebsfernsteuerzentrale) bedingt. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen akzeptierte die ersatzweise angebotene Zugtrasse nicht. Der Fernverkehrs-sonderzug sollte für einen Tagesausflug eingesetzt werden, diesen Ausflug hätten die Reisenden aufgrund der verlängerten Fahrzeit nur im Zug verbracht.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen wandte sich an die Regulierungsbehörde. Die Untersuchungen der Regulierungsbehörde zeigten eine deutliche Beschränkung der Infrastruktur durch den Stellwerksneubau. Jedoch hatte der Infrastrukturbetreiber (die Zuweisungsstelle) den Fahrwegkapazitätsberechtigten im Vorfeld des Neubaus mitgeteilt, dass Fernverkehrszüge nicht abgelehnt werden. Im Zuge des Verfahrens vor der Schienen-Control Kommission bot die Zuweisungsstelle dem Eisenbahnverkehrsunternehmen schließlich

eine Trasse in nur leicht geänderter Lage zur ursprünglichen Bestellung an. Diese Trasse akzeptierte das Eisenbahnverkehrsunternehmen und das Verfahren wurde eingestellt. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen konnte die Kapazitätseinschränkung besser als geplant bewältigen.

BESCHWERDE WEGEN DISPOSITION

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde an die Schienen-Control Kommission: Das Unternehmen war der Ansicht, von der Zuweisungsstelle in acht Fällen bei der Disposition diskriminiert worden zu sein. Im Rahmen der Disposition wird u. a. darüber entschieden, welcher Zug einem anderen vorfahren darf und welcher warten muss. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen brachte vor, die in den SNNB enthaltenen Dispositionsregeln seien zu seinen Ungunsten falsch angewendet worden.

Im Verfahren vor der Schienen-Control Kommission zeigte sich, dass die Zuweisungsstelle lediglich in zwei der acht vorgebrachten Fälle Bestimmungen der SNNB über die Disposition nicht richtig angewendet hatte. Im Verhältnis zur Zahl der vom Eisenbahnverkehrsunternehmen insgesamt geführten Züge betrafen die fehlerhaften Dispositionsentscheidungen damit nur einen sehr geringen Teil (0,09 Promille der Züge). Darin konnte die Regulierungsbehörde keine systematische Diskriminierung des beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmens erkennen.

Entscheidungen des BVwG, des VwGH und des VfGH

ENTSCHEIDUNG ÜBER ZUGTRASSENKONFLIKTE

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hatte Beschwerde gemäß § 72 EisbG (Eisenbahngesetz) an die Schienen-Control Kommission erhoben. Das Unternehmen beantragte die Zuweisung von Zugtrassen entsprechend seiner Bestellung. Dabei vertrat es den Standpunkt, dass die Trassenzuweisung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Zuweisungsstelle) nicht dessen Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) entsprach. Die SNNB legten in einem sogenannten Knoten-Kanten-Modell Fahrwegkapazität (Trassen) fest, um symmetrisch vertaktete Verkehre zu verknüpfen. Symmetrisch vertaktete Verkehre ermöglichen es Fahrgästen, in regelmäßigen Zeitabständen mit Zügen zu fahren und in angemessener Zeit in andere Züge umzusteigen – und zwar auch in solche in die Gegenrichtung. Dem Knoten-Kanten-Modell entsprechen Trassenbestellungen, bei denen Züge in bestimmten Knotenbahnhöfen innerhalb eines festgelegten Zeitkorridors ankommen bzw. abfahren und (Kanten-)Fahrzeiten zwischen den Knotenbahnhöfen einhalten. 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 damit in Konflikt stehenden Bestellungen eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens traf dies hingegen nicht zu. Das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen war daher der Meinung, die Zugtrassen seien ihm wie bestellt zuzuweisen.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hingegen verwies darauf, dass die SNNB mehrere Zuweisungsgrundsätze enthielten. Neben dem Knoten-Kanten-Modell sahen die SNNB nämlich auch die Anwendung international anerkannter Zuweisungsgrundsätze, wie die Bündelung von Zugtrassen und die Harmonisierung von Fahrgeschwindigkeiten, vor. Bei der

Bündelung werden Zugtrassen mit ähnlichem Geschwindigkeitsniveau bzw. Haltemuster in der Fahrplannerstellung zeitnah hintereinandergelegt. Dies dient der Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen argumentierte folgendermaßen: Mit der gewählten Lösung des Trassenkonflikts konnten andere Folgekonflikte vermieden werden und die Vorgehensweise entspreche daher dem Grundsatz der möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.¹

Mit Bescheid vom 11. Dezember 2018 (GZ: SCK-18-026) wies die Schienen-Control Kommission die Beschwerde des Eisenbahnverkehrsunternehmens ab. Begründend führte sie aus, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zwar Fahrwegkapazität für die Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen festlegen kann.² Symmetrisch vertaktete Verkehre werden aber nur auf überlasteter Eisenbahninfrastruktur priorisiert. Auf nicht überlasteter Eisenbahninfrastruktur ist eine strikte Priorisierung bestimmter Verkehre nicht vorgesehen. Die Zuweisungsstelle hat jedenfalls Zugtrassenbegehren so weit wie möglich zu genehmigen und dabei die Grundsätze der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einzuhalten.³

Die Zuweisungsstelle war im vorliegenden Fall nach diesen Grundsätzen vorgegangen. Sie hatte so weit wie möglich allen Trassenbegehren stattgegeben. Indem sie einzelne Zugtrassen der Beschwerdeführerin in einem Streckenabschnitt im Minutenbereich abweichend von der Bestellung zugewiesen hatte, 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 (BVwG).

¹ § 63 Abs 1 EisbG

² § 63 Abs 2 EisbG.

³ § 63 Abs 1 EisbG, § 65 Abs 6

Das BVwG wies die Beschwerde mit Erkenntnis vom 13. August 2019 (GZ: W219 2213304-1/17E) ab. Als Begründung führte es aus: § 63 Abs 2 EisbG legt die Fahrwegkapazität für Eisenbahnpersonenverkehrsdienste fest, räumt jedoch einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen keinen „absoluten“ Rechtsanspruch auf die Zuweisung bestimmter Trassen ein. Vielmehr habe die Zuweisungsstelle bei der Fahrplanerstellung so weit wie möglich allen Begehren zu entsprechen.⁴ Entscheidend sei des Weiteren, dass gemäß Art 45 Abs 2 RL 2012/34/EU (Richtlinie) der Infrastrukturbetreiber lediglich auf überlasteter Eisenbahninfrastruktur⁵ und auf besonderen Strecken⁶ speziellen Verkehrsarten im Fahrplanstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang gewähren darf. Der im vorliegenden Fall betroffene Streckenabschnitt war jedoch nicht für überlastet erklärt worden. Daher war die Zuweisung der Fahrwegkapazität unter angemessenen, nicht diskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen.⁷

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob gegen den Bescheid Revision an den Verwaltungsgerichtshof (VwGH).

INFRASTRUKTUR-BENÜTZUNGSENTGELT

Mit Bescheid vom 27. März 2017 (GZ: SCK-WA-12-002) hatte die Schienen-Control Kommission Anträge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens abgewiesen, mit denen das Unternehmen Infrastruktur-Benützungsentgelte für die Fahrplanjahre 2011 bis 2017 für unwirksam erklären lassen wollte. Dem war eine umfangreiche Prüfung der Infrastruktur-Benützungsentgelte durch die Schienen-Control Kommission vorangegangen.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde an das 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 in Bezug auf die Kosten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens – als auch die Richtigkeit der von der Schienen-Control Kommission vorgenommenen rechtlichen Beurteilung. Insbesondere bestätigte das Gericht die Auslegung des Begriffs der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten durch die Schienen-Control Kommission. Die geprüften 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 u. a. 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 (wie Weichen oder Signale) und verschleißbedingte vorzeitige Reinvestitionen (z. B. Austausch von Schienen). Bereitschaftskosten – wie Instandsetzungs-, Wartungs- und Inspektionskosten sowie die Kosten der Zugsteuerung (Betriebsführung) – sind abhängig von der Verkehrsmenge, weil mit Erhöhung des Zugbetriebs der Kostenverlauf ansteigt. Insofern stehen auch sie in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zugbetrieb.

⁴ § 65 Abs 6 EisbG.

⁵ Art 47 RL 2012/34/EU.

⁶ Art 49 RL 2012/34/EU.

⁷ § 63 Abs 1 EisbG.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob gegen das Erkenntnis des BVwG Revision an den VwGH. Mit Erkenntnis vom 11. Juli 2019 (Zl Ro 2019/03/0015) hob der VwGH das Erkenntnis des BVwG auf. Der VwGH nahm Bezug auf die Rechtsprechung des EuGH. Dieser gehe davon aus, dass unter den Begriff der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten nur jene Kosten einzuordnen sind, die in Abhängigkeit von der Zugbewegung variieren. Fixkosten, welche der Betreiber auch ohne Zugbewegung tragen müsse, fielen nicht unter diesen Begriff. Ferner seien Kostenpositionen, die zum Teil Fixkosten und zum Teil variable Kosten umfassen, nur im Umfang der variablen Kosten miteinzubeziehen. Kosten für Unterhalt (laufende Erhaltung der Infrastruktur) und Verkehrsverwaltung, Wartung und Instandsetzung könnten teilweise, je nach Verkehrsintensität, variieren und infolgedessen zum Teil als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallend angesehen werden. Daraus ergebe sich, dass die genannten Kosten, da sie vom Betreiber unabhängig von der Zugbewegung zu tragende Fixkosten im Zusammenhang mit der Bereitstellung des Streckenabschnitts einschließen, nur teilweise als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallend anzusehen sind.

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

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

Der Argumentation des revisionswerbenden Eisenbahnverkehrsunternehmens folgte der VwGH nicht. Das Bahnunternehmen nannte die von der Europäischen Kommission erlassene DVO (EU) 2015/909 (Durchführungsverordnung) über die Modalitäten für die Berechnung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten als für die Ermittlung der Wegeentgelte im vorliegenden Fall maßgeblich. Der VwGH hielt fest, dass der Infrastrukturbetreiber aufgrund der RL 2012/34/EU die von der Europäischen Kommission in der DVO festgelegten Modalitäten schrittweise übernehmen kann. Hierfür steht ihm ein Zeitraum von höchstens vier Jahren nach dem Inkrafttreten der DVO zur Verfügung.⁸ Demnach liege es aber auch im Ermessen des Infrastrukturbetreibers, die von der Europäischen Kommission festgelegten Modalitäten bereits vor Ablauf der vierjährigen Frist, die am 3. Juli 2019 endete, zu übernehmen und dementsprechend den SNNB zugrunde zu legen. Die Modalitäten der DVO seien jedenfalls bei den verfahrensgegenständlichen SNNB noch nicht zwingend zu berücksichtigen.

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

Nach Aufhebung des BVwG-Erkenntnisses vom 10. Dezember 2018 durch den VwGH hob das BVwG mit Beschluss vom

⁸ Art 31 Abs 3 RL 2012/34/EU.

30. Oktober 2019 (GZ: W110 2162055-1/57E) den Bescheid der Schienen-Control Kommission unter Bezugnahme auf das VwGH-Erkenntnis auf. Es hielt fest, dass nach der Entscheidung des VwGH im fortgesetzten Verfahren ein umfangreicher Ermittlungsbedarf bestehen werde, der in seiner Dimension einer Neudurchführung des Ermittlungsverfahrens gleichkomme. Das BVwG nahm diese ausstehenden Sachverhaltsermittlungen jedoch nicht selbst wahr. In Anbetracht des besonderen Ermittlungsumfangs und der konkreten Umstände des vorliegenden Falles wäre nämlich nicht absehbar gewesen, dass die Durchführung der ausstehenden Ermittlungen durch das BVwG selbst mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist.

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

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

Die Schienen-Control Kommission führt aufgrund des Beschlusses des BVwG das Ermittlungsverfahren fort.

VERÖFFENTLICHUNG MEHRERER ENTGELTVARIANTEN

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

Die Schienen-Control Kommission erklärte die Varianten für unwirksam. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Wegeentgelte und die Aufschläge innerhalb bestimmter Fristen zu veröffentlichen.⁹ 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 erhob gegen den Bescheid Beschwerde an das BVwG.

Mit Erkenntnis vom 2. August 2019 (GZ: W110 2216862-1/8E) wies das BVwG die Beschwerde ab. Das BVwG entschied, dass die verfahrensgegenständliche Marktinformation als Teil der SNNB zu betrachten ist und als solche der Wettbewerbsüberwachung der Schienen-Control Kommission unterliegt. Die in der Marktinformation veröffentlichten Wegeentgeltvarianten und die damit in Zusammenhang stehenden Teile der SNNB seien als Einheit zu sehen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hatte dagegen die Ansicht vertreten, dass die Marktinformation als Veröffentlichung wesentlicher Veränderungen von Aufschlägen zum Wegeentgelt nicht Teil der SNNB ist. Diese Veröffentlichung muss drei Monate vor der Veröffentlichung der SNNB erfolgen.¹⁰

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

¹⁰ § 67d Abs 7 EisbG.

Zum Inhalt der Marktinformation hielt das BVwG fest: Die gesetzlichen Vorlaufzeiten für die SNNB und ihre Änderungen bewirken eine bessere Planbarkeit des Verkehrsangebotes der Eisenbahnverkehrsunternehmen und die effizient-wirtschaftliche Nutzung der Schieneninfrastruktur. Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen als Marktteilnehmer und Zugangsberechtigte zeitgerecht die Entgelte kalkulieren und ihr Leistungsangebot planen können. Vor diesem Hintergrund könne die Regelung, nach der die SNNB bei Bedarf zu ändern sind¹¹ – die Beschwerdeführerin berief sich darauf – nicht dahingehend interpretiert werden, dass jede beliebige Änderung der SNNB ungeachtet der Veröffentlichungsfristen zulässig wäre. Die Umsetzung einer behördlichen oder gerichtlichen Entscheidung berechtige bzw. verpflichte zu einer Änderung der SNNB, dies beschränke sich jedoch nach Ablauf der gesetzlichen Frist ausschließlich auf den Inhalt der jeweiligen Entscheidung. Es ermächtige aber nicht dazu, vom Inhalt der behördlichen oder gerichtlichen Anordnung abweichende Änderungen der SNNB vorzunehmen oder vom Entscheidungsinhalt nicht betroffene Regelungen in den SNNB einer Änderung zu unterziehen.

Die Marktinformation modifiziere die zeitliche Geltungsdauer des Wegeentgeltmodells in den SNNB insofern, als die Entgeltregelungen (unter Vorbehalt) bis zu einer allfälligen behördlichen oder gerichtlichen Entscheidung gültig sind und anlässlich einer solchen Entscheidung – auch wenn nicht von ihr betroffen – grundlegend abgeändert werden können. Damit konstituiere die Marktinformation einen weitreichenden Dispositions- und Gestaltungsfreiraum abseits der gesetzlichen Veröffentlichungsfristen (und über die Umsetzung einer behördlichen Entscheidung hinaus). Sie widerspräche damit den für die Veröffentlichung des Wegeentgeltmodells geltenden Regelungen des EisbG.¹²

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

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

¹¹ § 59 Abs 2 EisbG.

¹² § 59 Abs 8, 67d Abs 7 EisbG.

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

Zum anderen lehnte der VfGH die Behandlung der Beschwerde deshalb ab, da sie – soweit sie verfassungsrechtliche Fragen berührte – keine hinreichende Aussicht auf Erfolg hatte. Die Beschwerde behauptete die Rechtswidrigkeit, nämlich unzureichende Bestimmtheit iSv Art 18 B-VG, der die angefochtene Entscheidung tragenden Rechtsvorschrift § 74 Abs 1 EisbG idF BGBl I 2019/60. § 74 Abs 1 EisbG idF BGBl I 2019/60 sieht vor, dass die Schienen-Control Kommission „zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten auf Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie von Amts wegen über geeignete Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten zu entscheiden“ hat. Die Aufzählung der einzelnen Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission in § 74 Abs 1 EisbG ist seit Inkrafttreten von BGBl I 2019/60 demonstrativ.

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

Im Revisionsverfahren hob der VwGH mit Erkenntnis vom 25. Februar 2020 (Zl Ro 2019/03/0029) das Erkenntnis des BVwG wegen Verletzung von Verfahrensvorschriften auf. Zunächst bejahte der VwGH die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission, Inhalte der Marktinformation für unwirksam zu erklären. Aus Sicht der Revisionswerberin handelte es sich bei der Marktinformation nicht um einen Bestandteil

der SNNB. Deshalb sei die Schienen-Control Kommission nicht zuständig, deren Inhalt zu überprüfen und gegebenenfalls für unwirksam zu erklären. Dem folgte der VwGH nicht. Vielmehr bestätigte er das BVwG, das ausgesprochen hatte, dass die Marktinformation in untrennbarem Zusammenhang mit den SNNB steht und Inhalte umfasst, die in den SNNB enthalten sein sollen.

Der VwGH sah jedoch eine Rechtswidrigkeit der angefochtenen Entscheidung dadurch als gegeben an, dass das BVwG keine mündliche Verhandlung durchgeführt hatte, obwohl die Revisionswerberin eine solche beantragt hatte. Ein Verwaltungsgericht könne von einer beantragten mündlichen Verhandlung nur dann absehen, wenn die Akten erkennen lassen, dass die mündliche Erörterung eine weitere Klärung der Rechtssache nicht erwarten lässt. Diese Voraussetzung sei im vorliegenden Fall nicht erfüllt gewesen. Die im Verfahren zu beurteilende Frage, inwiefern Änderungen von in den SNNB festgelegten Entgeltregelungen außerhalb der gesetzlich vorgesehenen Veröffentlichungsfristen zulässig sind, wäre in einer mündlichen Verhandlung zu erörtern gewesen. Der VwGH hob das Erkenntnis des BVwG daher auf.

Entscheidung des EuGH

ENTSCHEIDUNG BETREFFEND BAHNSTEIGE

Mit Urteil vom 10. Juli 2019¹ hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) klargestellt, dass Personenbahnsteige nicht zur Serviceeinrichtung Personenbahnhof zählen, sondern Teil des Mindestzugangspaketes sind.

Das Urteil geht auf ein Vorabentscheidungsersuchen der Schienen-Control Kommission zurück, die ein Beschwerdeverfahren eines Eisenbahnverkehrsunternehmens bezüglich der (Höhe der) Stationsentgelte geführt hat und weiterhin führt.

Die Schienen-Control Kommission legte dem EuGH die Frage vor, ob die von Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen von Stationshalten genutzten Personenbahnsteige Bestandteil der Serviceeinrichtung Personenbahnhof (wie bisher vom Stationsbetreiber festgesetzt) oder des Mindestzugangspaketes sind. Die Beantwortung der Frage ist entscheidend für die Entgeltbemessung und die Zugangsmodalitäten.

Der Gerichtshof stützte sich zur Begründung seines knappen Urteils, ähnlich wie der Generalanwalt in seinen Schlussanträgen, in erster Linie auf den Wortlaut des Anhangs I und II der RL 2012/34/EU (Nennung der Personenbahnsteige im Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen, Anführung der Eisenbahninfrastrukturanlagen als Bestandteil des Mindestzugangspaketes).

¹ EuGH 10.7.2019, C-210/18.

Dieses Auslegungsergebnis werde nach Ansicht des EuGH sowohl durch den historischen Kontext der einschlägigen Bestimmungen als auch durch die mit der Richtlinie verfolgten Ziele bestätigt:

Der EuGH verwies darauf, dass im Geltungszeitraum der Vorgänger-RL 2001/14/EG (Richtlinie) die Benutzung der Personenbahnsteige unter die Serviceeinrichtung Personenbahnhof gefasst werden konnte. Mit der Aufnahme des Tatbestandes „Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“ in das Mindestzugangspaket (RL 2012/34/EU) sei hingegen davon auszugehen, die Benutzung der Personenbahnsteige, als Teil der Eisenbahninfrastruktur, falle nunmehr unter das Mindestzugangspaket. Zudem lasse die Tatsache, dass die Nachfolge-RL (EU) 2016/2370 hinsichtlich dieser Angelegenheit keine Änderung beinhaltet, den Schluss zu, der Unionsgesetzgeber beabsichtige eine Erweiterung des Mindestzugangspaketes.

Diese Interpretationsweise fördere den Zugang und entspreche somit den Zielen der RL 2012/34/EU, weil die Zugangs- und Entgeltbedingungen für das Mindestzugangspaket nach Auffassung des EuGH besonders günstig für die Eisenbahnunternehmen seien.

Die Schienen-Control Kommission begrüßt, dass durch die Entscheidung des EuGH Klarheit hinsichtlich der Zuordnung der Personenbahnsteige als Bestandteile des Mindestzugangspaketes eingetreten ist. Trotzdem verbleiben für die Praxis eine Reihe offener Fragen, etwa nach der konkreten Abgrenzung der Eisenbahninfrastruktur als Teil des Mindestzugangspaketes von der Serviceeinrichtung Personenbahnhof.



Internationale Zusammenarbeit

Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

Die Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) wurde 2011 von 15 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, Irland, Italien, der Kosovo, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Mazedonien, die Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, die Schweiz, Serbien, die Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn und das Vereinigte Königreich in der Plattform der unabhängigen Eisenbahn-Regulierungsbehörden vertreten. Neben sämtlichen EU-Mitgliedstaaten mit Eisenbahnnetzen (aus den EU-27 fehlen nur Malta und Zypern – dort gibt es keine Eisenbahnen) sind zusätzlich sechs Nicht-EU-Länder einschließlich des Vereinigten Königreichs Mitglied bei IRG-Rail.

Durch den EU-Austritt des Vereinigten Königreichs mit Februar 2020 könnte sich für die dortige Regulierungsbehörde, das Office of Rail and Road (ORR), eine Änderung ergeben. ORR wird jedenfalls bis 31. Dezember 2020 und danach noch für eine einjährige Übergangsperiode Mitglied von IRG-Rail bleiben. In dieser Zeit soll über den künftigen Mitgliedsstatus von ORR entschieden werden.

Ein Ziel von IRG-Rail ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsbehörden weiter zu stärken. Das soll neben gegenseitiger Unterstützung auch die Identifikation und den Austausch von besten Methoden (Best-Practice-Beispielen) fördern. Ergänzend dazu besteht ein Ziel darin, die Interessen der Regulatoren gegenüber europäischen Institutionen einheitlich zu vertreten und in weiterer Folge ein homogenes Regulierungsniveau in Europa zu schaffen.

Zweimal im Jahr gibt es eine Vollversammlung (Plenum) der IRG-Rail-Mitglieder, bei der Entscheidungen getroffen werden. Während des Jahres befassen sich vier Arbeitsgruppen und zwei Unterarbeitsgruppen mit aktuellen eisenbahnbezogenen Themen, zu denen Positionspapiere erarbeitet werden. Auf Basis der Positionspapiere trifft die Vollversammlung dann ihre Entscheidungen. In den Jahren 2011 bis 2019 wurden insgesamt 72 themenspezifische Dokumente (Positionspapiere, Marktbeobachtungs- und Jahresberichte) verabschiedet. Diese sind auf der Website von IRG-Rail unter www.irg-rail.eu abrufbar.

2019 führte die portugiesische Regulierungsbehörde Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) mit João Carvalho an der Spitze den Vorsitz. Als Stellvertreter fungierte Serge Drugmand, Direktor der belgischen Regulierungsbehörde. Er übernahm nun satzungsgemäß am 1. Jänner 2020 den Vorsitz.

Im November 2019 bewarb sich Maria-Theresia Röhler von der Schienen-Control um den Vize-Vorsitz 2020. Die Bewerbung wurde vom IRG-Plenum einstimmig angenommen. Maria-Theresia Röhler hat damit seit 1. Jänner 2020 den Vize-Vorsitz inne und wird 2021 den Vorsitz führen. Damit fällt nicht nur das zehnjährige Jubiläum von IRG-Rail in die Zeit des Vorsitzes der Schienen-Control, sondern aller Voraussicht nach auch der Beschluss eines neuen IRG-Rail-Strategiedokuments. Das aktuelle läuft mit Ende 2020 aus.

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]

Nach dem Ausscheiden von Coen Timmerman aus der niederländischen Regulierungsbehörde wurde mit Gustav Sjöblom ein neuer Co-Vorsitzender für die Arbeitsgruppe gewählt. Er gehört dem schwedischen Regulator Transportstyrelsen an.

Die Arbeitsgruppe forderte und erhielt von der Arbeitsgruppe „Neue Gesetzesinitiativen“ Unterstützung zur rechtlichen Einschätzung des TTR-Projekts (Timetable Redesign Project) von RailNetEurope (RNE) und der Pilotversuche. 2019 nahmen Vertreterinnen und Vertreter der Arbeitsgruppe als Beobachterinnen und Beobachter an Treffen verschiedener TTR-Gremien teil. Insgesamt wurden die Entwicklungen auf den drei Pilotstrecken, das heißt auf den Teilabschnitten der drei Güterkorridore Mannheim–Miranda de Ebro, Rotterdam–Antwerpen und München–Verona beobachtet und dokumentiert. Die Arbeitsgruppe schrieb darüber einen Bericht und veröffentlichte ihn auf der Website von IRG-Rail.

Gemäß Art 20 der VO 913/2010/EU (Verordnung) über die Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr obliegt es den Regulierungsbehörden, den Wettbewerb auf den Güterverkehrskorridoren zu überwachen. Dazu wurde im Jahr 2018 erstmals ein Bericht über zentrale Leistungsindikatoren (Key Performance Indicators, KPIs) der Korridore erarbeitet. Die Aktualisierung des Berichts im Jahr 2019 zeigte die Schwierigkeiten, die bei der Datenerhebung in manchen Bereichen bestehen sowie die Notwendigkeit, die Liste der Indikatoren zu verbessern (Protokoll des IRG-Rail-Plenums vom 25. November 2019).

Außerdem führte die Arbeitsgruppe eine Erhebung über den europäischen Markt für rollendes Material durch und erstellte einen Bericht zu überlasteten Fahrwegen, Vorrangkriterien und Ausgleichsleistungen gemäß Art 47 der RL 2012/34/EU.

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

Mit Juni 2019 trat die DVO (EU) 2017/2177 (Durchführungsverordnung) in Kraft. Sie sieht umfangreiche Informationspflichten für Betreiber von Serviceeinrichtungen vor. Art 2 der DVO wiederum ermöglicht die Gewährung von Ausnahmen von diesen Berichtspflichten. Betreiber von Serviceeinrichtungen können seit Jänner 2019 Anträge auf Ausnahme bei der Regulierungsbehörde stellen. Die Arbeitsgruppe hatte hierfür im Jahr davor Kriterien entwickelt und auf www.irg-rail.eu bekannt gemacht. Die Schienen-Control hat eine Erläuterung für Betroffene und potenzielle Antragsteller auf ihrer Website veröffentlicht.

Die Arbeitsgruppe fasste in einem Bericht die Erfahrungen der Regulatoren mit Anträgen auf und mit der Gewährung von Ausnahmen gemäß Art 2 (2) der DVO (EU) 2017/2177 zusammen. Es zeigte sich, dass sowohl die Zahl der Anträge als auch die tatsächlich gewährten Ausnahmen (noch) recht gering waren.

ARBEITSGRUPPE „MARKTBEOBACHTUNG“

[MARKET MONITORING]

Der siebte europäische Marktbericht wurde im April 2019 veröffentlicht. Er zeigt die Entwicklung vieler Indikatoren des europäischen Eisenbahnmarktes, die von insgesamt 29 Mitgliedern der IRG-Rail erhoben und übermittelt wurden. Dieser Bericht legt vor allem dar, wie sich der Ausschreibungswettbewerb für gemeinwirtschaftliche Personenverkehre (Public Service Obligations/PSO) in den Mitgliedsländern gestaltet. 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 Anteile hält.

Für eine bessere Übersicht ist der Bericht wie im Vorjahr in zwei Teile gegliedert: Einerseits gibt es einen „Main Report“, der die Ergebnisse auf europäischer Ebene veranschaulicht bzw. vergleicht; ergänzend dazu stellt das „Working Document“ länderspezifische Details dar. Im Sommer 2019 wurde außerdem die Datenerhebung für den achten Marktbericht begonnen und Ende des Jahres erfolgreich abgeschlossen. Informationen zum achten internationalen Marktbericht über das Jahr 2018 enthält das Kapitel „Entwicklungen im europäischen Markt“ ab Seite 70.

ARBEITSGRUPPE „NEUE GESETZESINITIATIVEN“

[EMERGING LEGISLATIVE PROPOSALS]

Die Zusammenarbeit der Regulatoren hat mit dem 2018 verabschiedeten „Memorandum of Cooperation“ über das Zusammenwirken der Regulatoren gemäß Art 57 Abs 8 des Recast eine neue Grundlage erhalten. Der Recast verpflichtet die Regulierungsbehörden dazu, gemeinsame Grundsätze und Verfahren für Entscheidungen in Fällen grenzüberschreitender Zugtrassen oder grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zu erarbeiten. Im Jahr 2019 wurde das Memorandum umgesetzt und führte zu einer größeren Anzahl bi- und multilateraler Kooperationen wie Auskunftsbegehren und Informationsaustausch in laufenden Verfahren, von denen einige auch die Schienen-Control betrafen.

Eine Gesetzesinitiative, der sich die Arbeitsgruppe widmete, ist die DVO über den Test zur Überprüfung der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Ein dazu geplanter Workshop soll 2020 stattfinden.

Auf Ersuchen der Arbeitsgruppe „Netzzugang“ wurde eine rechtliche Einschätzung des TTR-Projekts vorgenommen. Die Arbeitsgruppe erstellte dazu einen internen Bericht. Dessen Resümee ist, dass eine vollständige Umsetzung des Projekts neue gesetzliche Maßnahmen erfordern würde. Dagegen sei eine Umsetzung von Teilaspekten durch die jeweiligen Teilnehmer, das heißt durch die beteiligten Infrastrukturunternehmen in ihren jeweiligen Staaten, aber möglich. Diese werde man seitens der Regulierungsbehörden und der Arbeitsgruppe weiterbeobachten und -begleiten.

Die Arbeitsgruppe verfasste einen Bericht über die unterschiedlichen Kompetenzen, Konfliktlösungs- und Sanktionsmöglichkeiten der einzelnen Regulatoren. Er wurde im Frühjahrspodium 2019 von IRG-Rail einstimmig angenommen.

Der Bericht umfasst die Rückmeldungen von 27 (Kompetenzen) bzw. 23 (Konfliktlösungs- und Sanktionsmöglichkeiten) Mitgliedern und soll laufend aktualisiert werden.

Das IRG-Rail-Plenum entschied im November 2019, den Bericht der Arbeitsgruppe über die Klassifizierung von Serviceeinrichtungen nicht zu veröffentlichen. Stattdessen wurde er als internes Referenzdokument verabschiedet. Die Klassifizierung, das heißt die Unterscheidung von Infrastruktur und Serviceeinrichtungen, hat in der Praxis eine Vielzahl rechtlicher Konsequenzen und wird die Arbeitsgruppe auch künftig beschäftigen.

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

Die Arbeitsgruppe schrieb einen Bericht über die Kosten und die Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur inklusive eines Kapitels über Entgelte bzw. Gebühren für die Benutzung der Zugtrassen (Mindestzugangspaket) in den einzelnen Staaten. Ziel war es, die unterschiedlichen Systeme in Europa inklusive aller verwendeten Daten und Methoden zu vergleichen. Der Bericht analysiert die ökonomischen Aspekte der Trassenbestellungsgebühren und den jeweils dahinterstehenden Zweck. Es wird ein Überblick über die aktuellen Praktiken der Infrastrukturbetreiber gegeben. Im November 2019 wurde der Bericht in einer öffentlichen und einer internen Version beschlossen. Die öffentliche Version ist auf der Website von IRG-Rail verfügbar.

Ein weiterer Bericht widmete sich dem Vergleich von Stornierungsentgelten im Zusammenhang mit Trassenbestellungen bzw. -abbestellungen und bietet einen Überblick über die unterschiedlichen Zugänge, die es dazu in Europa gibt.

Die Arbeitsgruppe unterstützte darüber hinaus die Arbeit der Gruppe „Netzzugang“ am Bericht zu überlasteter Infrastruktur, Prioritätsregeln und Kapazitätsentgelten.

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

Im Jahr 2019 hatte Andreas Himmel von der österreichischen Regulierungsbehörde Schienen-Control den alleinigen Vorsitz inne. Nachdem die Rolle der bzw. des Co-Vorsitzenden längere Zeit unbesetzt war, wurde mit Alberto Pizarro Oeo beim IRG-Rail-Plenum im November ein neuer Co-Vorsitzender gewählt. Er gehört dem spanischen Regulator CNMC an.

Der im Arbeitsprogramm 2019 vorgesehene Bericht über Entgelte für Serviceeinrichtungen wurde in Form eines internen Papiers abgeschlossen und vom Plenum angenommen. Auch der 2018 begonnene und zwischendurch umgestellte Bericht über den ökonomischen Zugang zu Entgeltgrundsätzen gemäß Art 31 (7) des Recast ist fertiggestellt. Das Plenum hat ihn im November 2019 beschlossen und veröffentlicht. Auch der Bericht über Entgelte und Entgeltgrundsätze für Passagierbahnhöfe wurde, wie im Arbeitsprogramm vorgesehen, vollendet und einstimmig verabschiedet.

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

Luxemburg	Institut Luxembourgeois de Régulation [ILR] 17, rue du Fossé, 1536 Luxembourg, ilr.lu
Mazedonien	Агенција за регулирање на железничкиот сектор, Macedonian Railway Regulatory Agency str. Mito Hadzivasilev Jasmin nr. 52/1/4, 1000 Skopje, arpz.mk
Niederlande	Autoriteit Consument & Markt [ACM], Authority for Consumers & Markets Muzenstraat 41, 2511 WB Den Haag, acm.nl
Norwegen	Statens Jernbanetilsyn [SJT], Norwegian Railway Authority Karl Johans gate 41B, 0162 Oslo, sjt.no
Österreich	Schienen-Control GmbH Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien, schienencontrol.gv.at
Polen	Urząd Transportu Kolejowego [UTK], Office for Rail Transport Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa, utk.gov.pl
Portugal	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes [AMT] Palácio Coimbra, Rua de Santa Apolónia, n.º 53, 1100-468 Lisboa, amt-autoridade.pt
Rumänien	Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar [CNSDF], Railway Supervision Council Piața Presei Libere, nr. 1, corp D1, Sector 1, 013701 București, consiliulferoviar.ro
Schweden	Transportstyrelsen, Swedish Transport Agency Jussi Björklings 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
Vereinigtes Königreich	Office of Rail and Road [ORR] 25 Cabot Square, London, E14 4QZ, orr.gov.uk

09

Zahlen und Fakten

Schienen-Control GmbH als Unternehmen

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

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

AUFSICHTSRAT

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

Die Kapitalvertreterinnen und -vertreter im Berichtsjahr waren:

Vorsitzender | seit 13. August 2019

Mag. Maximilian Geschl,

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Stv. Vorsitzende

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

Dr. Erik Wolf, Wirtschaftskammer Österreich

Mag. Christa Bock, Bundesministerium für Finanzen

Vorsitzender | bis 13. August 2019

SC Mag. Christian Weissenburger,

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Die Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmervertretung haben im Jahr 2019 Mag. Norman Schadler und Mag. Birgit Hammerschmid wahrgenommen.

¹ Bis Ende Jänner 2020: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT). In diesem Beitrag wird nur mehr die neue Bezeichnung verwendet (auch für das Berichtsjahr 2019).

PERSONALSTAND

Im Geschäftsjahr 2019 waren durchschnittlich 24 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 Wegeentgelt (Infrastruktur-Benützungsentgelt). Der Anteil der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen am Aufwand der Schienen-Control wird durch einen eigenen Aufteilungsschlüssel errechnet.

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

Das veranschlagte Budget für das Geschäftsjahr 2019 wurde unter der Prämisse, die Aufgaben der Regulierungsbehörde sowie der apf sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig zu erfüllen, geplant. Das Budget wurde im Berichtsjahr sowohl im Regulierungs- als auch im Agenturbereich unterschritten. Im Regulierungsbereich können dadurch insgesamt 309.282,48 Euro an die Eisenbahnverkehrsunternehmen rückvergütet werden. Der geplante Aufwand für die apf wurde vom BMK quartalsweise vorfinanziert. Am Ende des Jahres 2019 wurden an betroffene Unternehmen insgesamt Fallpauschalen für Schlichtungen in Höhe von 257.478 Euro verrechnet. Zusammen mit der Unterschreitung des Planaufwands der apf beträgt die aus dem Geschäftsjahr 2019 resultierende Rückvergütung an das BMK 281.425,29 Euro.

JAHRESABSCHLUSS DER SCHIENEN-CONTROL

Der Jahresabschluss der Schienen-Control für das Wirtschaftsjahr 2019 (1. Jänner bis 31. Dezember 2019) wurde nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) idgF 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 2019 insgesamt 2.184.211,74 Euro beträgt. Die Schienen-Control weist einen Nullgewinn aus. Der Zinsertrag in Höhe von 1.062,18 Euro wird einer freien Gewinnrücklage zugeführt.

Ertrags- und Vermögenslage 2019

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG ZUM 31.12.2019

	2019	2018
1. Umsatzerlöse	2.184.211,74	2.047.765,23
2. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	75,00	0,00
b) übrige	9.701,61	13.171,16
	9.776,61	13.171,16
3. Personalaufwand		
a) Gehälter	-1.259.069,06	-1.133.528,97
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-19.849,40	-18.265,86
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-30.723,60	-29.693,70
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-346.130,15	-302.550,91
e) sonstige Sozialaufwendungen	-21.885,29	-18.125,74
	-1.677.657,50	-1.502.165,18
4. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagevermögens	-28.537,48	-32.771,89
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) übrige	-485.289,71	-522.008,32
6. Zwischensumme aus Z 1 bis 5 (Betriebsergebnis)	2.503,66	3.991,00
7. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0,00	0,00
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.206,52	6.516,43
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 10 (Finanzerfolg)	1.206,52	6.516,43
12. Ergebnis vor Steuern	3.710,18	10.507,43
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.648,00	-4.006,00
14. Ergebnis nach Steuern	1.062,18	6.501,43
15. Jahresüberschuss	1.062,18	6.501,43
16. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	-1.062,18	-6.501,43
17. Jahresgewinn/Jahresverlust	0,00	0,00

BILANZ ZUM 31.12.2019

AKTIVA	2019	2018
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	9.144,00	11.991,66
II. Sachanlagen		
1. Einbauten in fremden Gebäuden	4.288,85	7.718,47
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	49.828,46	48.893,06
	63.261,31	68.603,19
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	270.203,38	199.604,54
2. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	68.018,04	71.800,96
II. Wertpapiere und Anteile		
1. Sonstige Wertpapiere und Anteile	0,00	0,00
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.573.614,44	1.393.635,74
	1.911.835,86	1.665.041,24
C. Rechnungsabgrenzungsposten	17.390,65	19.942,32
Bilanzsumme	1.992.487,82	1.753.586,75

PASSIVA	2019	2018
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]	311.103,40	310.041,22
	1.063.957,33	1.062.895,15
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	0,00	0,00
2. Sonstige Rückstellungen	115.100,00	102.300,00
	115.100,00	102.300,00
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	75.963,82	44.352,26
2. Sonstige Verbindlichkeiten		
a) Steuern	86.993,23	17.096,17
b) soziale Sicherheit	42.608,95	37.129,53
c) übrige	607.864,49	489.813,64
	813.430,49	588.391,60
Bilanzsumme	1.992.487,82	1.753.586,75

Marktteilnehmer

Zu Jahresende 2019 gab es in Österreich insgesamt 70 Eisenbahnunternehmen. Gemäß Eisenbahngesetz wird zwischen Eisenbahnverkehrs-, Eisenbahninfrastruktur- und integrierten Eisenbahnunternehmen unterschieden:

Eisenbahnverkehrsunternehmen

erbringen Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

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

Integrierte Eisenbahnunternehmen

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

INFO

70 Eisenbahnunternehmen

- 51 Eisenbahnverkehrsunternehmen
- 8 Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- 11 integrierte Eisenbahnunternehmen

Die acht Eisenbahninfrastrukturunternehmen ergeben gemeinsam mit den elf integrierten Eisenbahnunternehmen insgesamt 19 Infrastrukturbetreiber, von denen im Jahr 2019 neun ausschließlich nicht vernetzte Infrastruktur betrieben haben. Von den elf integrierten Eisenbahnunternehmen verfügten fünf über einen Zugang zur ÖBB-Infrastruktur. Zu Jahresende 2019 konnten fünf der 51 Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Sicherheitsbescheinigung vorweisen, sieben keinen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. So waren in Summe letztendlich 50 Unternehmen dazu berechtigt, Züge im ÖBB-Netz zu führen.

Von diesen Unternehmen sind vier zu 100 Prozent der ÖBB-Holding zuzuordnen und fallen somit in die Kategorie „Österreichischer Incumbent“, neun Unternehmen haben direkte oder indirekte Beteiligungen von ausländischen Incumbents mit mehr als 50 Prozent und sind daher als solche anzusehen. 13 weitere Unternehmen befinden sich zu mehr als 50 Prozent im Eigentum öffentlicher Institutionen. Die übrigen 24 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 2019 einerseits die zwei Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen S-Rail GmbH Österreich mit Sitz in Salzburg und die niederländische HSL Netherlands B.V. Andererseits ist die ebenfalls niederländische ERS Railways B.V. seit Anfang 2019 in Österreich nicht mehr als Eisenbahnverkehrsunternehmen zugelassen.

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

Achenseebahn AG, IntEU

Die Achenseebahn steht mehrheitlich in Privatbesitz und betreibt die schmalspurige Zahnradbahn von Jenbach zum Achensee, die ausschließlich touristischen Zwecken in den Sommermonaten dient. In den letzten Jahren hatte das Unternehmen mit wirtschaftlichen Herausforderungen zu kämpfen. Künftig sind die Elektrifizierung sowie der Ganzjahresbetrieb angedacht. Seit Dezember 2019 hat das Unternehmen zudem einen neuen Vorstand.

Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB), EVU

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 in Salzburg Hauptbahnhof abgestimmt.

Cargo Service GmbH (CargoServ), EVU

Die CargoServ ist eine Tochter der Logistik Service GmbH (LogServ), die zu 100 Prozent im Eigentum der voestalpine Stahl GmbH steht. Seit 2013 ist die CargoServ für den Güterverkehr im ÖBB-Netz zuständig, die LogServ betreibt mit der Werkbahn im Stahlwerk Linz die größte Anschlussbahn Österreichs. Seitens der CargoServ wird einerseits die Anlieferung von Erz, Kohle und Schrott, aber auch der Abtransport von Stahlblech für die voestalpine Stahl GmbH durchgeführt. Andererseits wird zusätzlich der Gütertransport für andere Unternehmen bewerkstelligt. 2019 wurden neue Wagen für die Erzverkehre nach Eisenerz geliefert, wodurch höhere Zuggewichte möglich sind.

ČD Cargo a.s., EVU

Seit Ende 2017 ist die 100-prozentige Tochter der tschechischen Staatsbahn České dráhy in Österreich im Güterverkehr tätig. 2019 wurden zahlreiche Verkehre von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen übernommen, wobei der Schwerpunkt auf dem grenzüberschreitenden Güterzugverkehr nach Tschechien über die Grenzübergänge Břeclav/Hohenau und Summerau liegt.

City Air Terminal Betriebs GmbH (CAT), EVU

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. 2019 haben Ausschreibungen für neue Doppelstocktriebwagen begonnen.

DB Cargo AG, EVU

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. Seit 2019 wird verstärkt mit der CargoServ kooperiert, welche die Züge von der deutschen Grenze zur voestalpine Linz führt.

DB Fernverkehr AG, EVU

Das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn hat 2016 eine Sicherheitsbescheinigung für Österreich erhalten. Bisher wurde diese jedoch nur im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr nach Salzburg genutzt. Im grenzüberschreitenden Verkehr nach Wien und Innsbruck stellt die DB Fernverkehr der ÖBB-Personenverkehr ICE-Garnituren zur Verfügung. Im Jahr 2019 erfolgte die Übernahme der grenzüberschreitenden Fernverkehrszüge ab Salzburg bis zum Grenzübergang Freilassing.

DB Regio AG, EVU

Das Unternehmen gehört zu 100 Prozent der Deutschen Bahn. Es betreibt Regionalverkehr auf den Strecken Mühl-dorf-Freilassing-Salzburg sowie Ehrwald-Reutte-Pfronten-Steinach. Mitte Dezember 2017 wurde das Angebot ab Salzburg Richtung Mühl-dorf zum Stundentakt verdichtet. Seit Mitte Dezember 2019 stellt die DB Regio der ÖBB-Personen-verkehr neuere Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Regionalverkehr auf der Strecke Simbach-Braunau am Inn-Salzburg-Freilassing zur Verfügung.

DPB Rail Infra Service GmbH, EVU

Die DPB Rail Infra Service aus Österreich ist ein Eisenbahn-verkehrsunternehmen aus dem Bereich Baustellenlogistik. 2018 hat das Unternehmen die Verkehrsgenehmigung erhalten, im August 2019 schließlich die Sicherheitsbescheinigung.

EccoRail GmbH, EVU

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

Floyd Szolgálató Zrt., EVU

Das Unternehmen mit Sitz in Ungarn befindet sich heute mehrheitlich im Eigentum der Eurogate Intermodal, die u. a. 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

2013 wurde das Unternehmen durch den Gründer bzw. ehe-maligen Eigentümer der Floyd errichtet. 2016 erhielt es die Sicherheitsbescheinigung in Österreich und fährt seither Ganzzüge auf der Donauachse.

Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft mbH, EVU

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 Bahn-baumaschinen ist. Das Stammwerk befindet sich in Linz.

GEVD Gesellschaft für**Eisenbahnverkehrsdienstleistungen mbH, EVU**

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

GHS Logistik GmbH, EVU

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

Grampetcargo Austria GmbH, EVU

Als Tochter der rumänischen Grampet Group wurde das Unternehmen 2012 gegründet. Die Grampet Group ist auch an Eisenbahnverkehrsunternehmen in Rumänien, Bulga-rien und Ungarn beteiligt. Seit 2016 führt Grampetcargo Austria Schlackezüge von Moosbierbaum nach Mistelbach bzw. Neunkirchen und ist zusätzlich am Spotmarkt aktiv. In Kooperation mit der DB Cargo wurden 2019 außerdem noch Containerzüge von Wels nach Kalsdorf geführt.

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

Das integrierte Eisenbahnunternehmen steht zu 100 Prozent im Eigentum der Republik Österreich und erbringt vorwie-gend Verkehrsleistungen auf dem eigenen Streckennetz Graz-Köflach und Graz-Wies-Eibiswald. Ende 2010 über-nahm die Graz-Köflacher Bahn auch den Personenverkehr Graz-Werndorf-Wies-Eibiswald über den neu errichteten Abschnitt Werndorf-Wettmannstätten (Koralmbahn). Bis zum Ablauf des Vertrags Mitte Dezember 2019 war sie zudem durchführendes Eisenbahnverkehrsunternehmen für den österreichischen Teil der Verkehre Prag-Wien des tsche-chischen Unternehmens RegioJet. Die Graz-Köflacher Bahn ist zu je 50 Prozent an der LTE Logistik und Transport sowie der slowenischen Adria Transport beteiligt.

HSL Netherlands B.V., EVU

Das niederländische Unternehmen, dessen Hauptgeschäftsfeld vor allem der Mineralölbereich ist, hat im Dezember 2019 erstmals eine Sicherheitsbescheinigung erhalten. Der Ende 2019 noch ausständige Infrastruktur-Nutzungsvertrag dürfte insbesondere für Transitverkehre auf der Donauachse zwischen Deutschland und der Slowakei verwendet werden.

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH (IVB), IntEU

Das Unternehmen ist zu einem überwiegenden Teil im Eigentum der Stadt Innsbruck. Es betreibt neben dem Innsbrucker Straßenbahnnetz die Stubaitalbahnen 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

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, bis dato wickelte es allerdings noch keine nennenswerten Güterverkehre ab.

Linzer Lokalbahn AG (LILO), EIU

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

Logistik Service GmbH (LogServ), EVU

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 Linz zuständig.

Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf AG, EIU

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

Lokalbahn**Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG, EIU**

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

Lokalbahn Mixnitz-St. Erhard AG, EIU

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

Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee AG, EIU

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

Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraction mbH, EVU

Als 100-prozentige Tochter der deutschen Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction 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 (wie jene auf der Donauachse), durchgeführt (siehe unten).

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, EVU

Das Unternehmen steht zu je 30 Prozent im Besitz des privaten italienischen Eisenbahnverkehrsunternehmens Rail Traction Company SpA und der DB Cargo AG. Die restlichen 40 Prozent werden je zur Hälfte von der Brenner Schienentransport AG (öffentlich, Italien) bzw. der Kombiverkehr GmbH gehalten. Allerdings haben weder die deutsche noch die italienische öffentliche Hand Durchgriff auf das Unternehmen. Die Lokomotion befährt vorwiegend die Transitstrecken über den Brenner und den Tauern, die anderen Verkehre in Österreich werden primär von der Tochtergesellschaft Lokomotion Austria durchgeführt.

LTE Logistik- und Transport GmbH, EVU

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. Mit der Bekanntgabe, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sicherheitsbescheinigung zurücklegen wird, wurde diese im Dezember 2019 vom Ministerium entzogen. Sämtliche Leistungen werden seitdem vom Tochterunternehmen LTE Austria (siehe unten) erbracht.

LTE Austria GmbH, EVU

2017 wurde das 100-prozentige Tochterunternehmen der LTE Logistik und Transport speziell für die Aktivitäten in Österreich gegründet. Eine Sicherheitsbescheinigung wurde im Sommer 2019 ausgestellt und mit dieser wurden bereits zahlreiche Verkehre auf der Donauachse geführt.

Metrans Railprofi Austria GmbH, EVU

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

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

Das 2015 in Österreich gegründete Unternehmen steht zu 90 Prozent im Eigentum der ungarischen Petrolsped Szállítómányozási 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

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 für Fahrten im Bahnhofsbereich von Bludenz. Seit Mitte Dezember 2019 werden vermehrt Direktzüge zwischen Schruns, Bregenz und Lindau in Kooperation mit der ÖBB-Personenverkehr angeboten.

Neusiedler Seebahn GmbH, EIU

Das Unternehmen entstand 2010 durch Aufteilung der früheren Neusiedler Seebahn AG, die sowohl den ungarischen als auch den österreichischen Streckenabschnitt bediente. Der ungarische Teil 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, IntEU

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

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 Sommer bzw. Ende 2019 verfügt die NÖVOG auch über eine Sicherheitsbescheinigung und einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag für das Netz der ÖBB. Sie möchte ab 2020 Ausflugsverkehre im Weinviertel und der Wachau führen.

ÖBB-Infrastruktur AG, EIU

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

ÖBB-Personenverkehr AG, EVU

Die ÖBB-Personenverkehr ist eine 100-Prozent-Tochter der ÖBB-Holding und führt den Großteil des Personenverkehrs auf dem österreichischen Schienennetz durch. Ausländische Verkehre werden in der Regel mit Kooperationspartnern abgewickelt. Seit dem Fahrplan 2017 wird das größte europäische Nachtzugangebot betrieben, das Anfang 2020 um die Verbindung Wien–Brüssel erweitert wurde und Ende 2020 auch um die Strecke Wien–Amsterdam ergänzt werden soll. 2019 wurde national der Regionalverkehr am Schweinbarther Kreuz eingestellt, gleichzeitig allerdings der Nahverkehr in der gesamten Ostregion deutlich ausgeweitet. Auf einigen Regionalstrecken fanden bereits erfolgreiche Probefahrten mit hybridbetriebenen Fahrzeugen statt. Des Weiteren ist das Unternehmen zu 49,9 Prozent am CAT beteiligt und hält 50 Prozent der Anteile der ÖBB-Produktion sowie 49 Prozent der Anteile der ÖBB-Technische Services.

ÖBB-Produktion GmbH, EVU

Die ÖBB-Produktion erbringt sämtliche Traktionsleistungen für die Rail Cargo Austria und die ÖBB-Personenverkehr. Für Erstgenannte wurden 2019 zahlreiche neue Triebfahrzeuge beschafft. Eine weitere Dienstleistung neben dem Betrieb von Tankstellen ist die Bereitstellung mobiler und stationärer Wagenmeisterleistungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen.

ÖBB-Technische Services GmbH, EVU

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 Probefahrten nach schweren Reparaturen im ÖBB-Netz durchgeführt werden. Überdies betreibt die ÖBB-Technische Services Hilfszüge.

PKP Cargo S.A., EVU

Die polnische Güterbahn PKP Cargo wurde 2001 als eigenständige Gesellschaft innerhalb der PKP-Holding gegründet. Seit 2013 führt das Unternehmen Züge des Kombinierten Verkehrs von Polen über Österreich nach Italien.

Porr Austriarail GmbH, EVU

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

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

Die Raaberbahn hat als Aktiengesellschaft ihren Sitz in Ungarn, verfügt jedoch über eine Zweigniederlassung in Österreich und ist auch im österreichischen Handelsregister eingetragen. Sie besitzt in Österreich eine Konzession als Infrastrukturbetreiber 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

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 des Kombinierten Verkehrs auf der Donauachse Richtung Passau und nach Lambach. Seit Ende 2012 wird auch der Güterverkehr Sopron-Deutschkreutz von der Raaberbahn Cargo betrieben.

Rail Cargo Austria AG, EVU

Innerhalb des ÖBB-Konzerns ist die Rail Cargo Austria für den Güterverkehr zuständig. Neben dem Verkehr auf dem konzernerneigenen Infrastrukturnetz werden Züge auf den Netzen von Privatbahnen einerseits mit eigenem Fuhrpark und andererseits in Kooperation gefahren. Die Rail Cargo Austria besitzt mehrere Auslandstöchter (Rail Cargo Hungaria, Rail Cargo Carrier [Ungarn], Rail Cargo Carrier Slovakia, S.C. Rail Cargo Carrier România, Rail Cargo Carrier Bulgaria, Rail Cargo Carrier Croatia, Rail Cargo Carrier [Slowenien], Rail Cargo Carrier Czech Republic und Rail Cargo Carrier Italy 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

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 Züge 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 2019 nicht.

Retrack GmbH & Co. KG, EVU

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

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

Das Unternehmen wurde 2015 gegründet und ist eine Schwestergesellschaft der deutschen Rurtalbahn Cargo GmbH. Weitere Schwestergesellschaften bestehen in Belgien und in den Niederlanden. Seit Erhalt der Sicherheitsbescheinigung im Herbst 2018 ist das Unternehmen eigenverantwortlich im Güterverkehr tätig, wobei der Schwerpunkt auf dem grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland liegt.

RTI Railtrans International a.s., EVU

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, führte im Jahr 2019 allerdings keine nennenswerten Verkehre in Österreich.

RTS Rail Transport Service GmbH, EVU

Das zum Bahnbauunternehmen Swietelsky Baugesellschaft gehörende Unternehmen ist im Bereich Güterverkehrsleistungen einschließlich Sondertransporte in Österreich sowie in 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. 2019 wurden zwei der drei Viersystemmaschinen an die tschechische ČD verkauft. Zudem wurde die Sicherheitsbescheinigung für das Netz der ÖBB-Infrastruktur, der GKB, der MBS, der StB, der GySEV und des Cargo Center Graz verlängert.

Safety4you Baustellenlogistik GmbH, EVU

Das in Privatbesitz befindliche Unternehmen mit Firmensitz in Wels erhielt Ende 2011 die Sicherheitsbescheinigung für den Güterverkehr im ÖBB-Netz. Die Verkehrsgenehmigung war bereits Ende 2010 erteilt worden. Das Unternehmen arbeitete bisher vor allem im Bereich Baustellensicherheit auf Gleisbaustellen, darüber hinaus stellt es auch Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer für Arbeitszüge bereit. Als neuer eigener Verkehr wurden 2019 Ganzzüge zwischen Wels und Ranshofen abgewickelt.

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation – Salzburger Lokalbahn, IntEU

Die Salzburg AG betreibt mit dem Geschäftsfeld Salzburger Lokalbahn auf der eigenen Infrastruktur Güter- und Personenverkehr zwischen Salzburg und Lamprechtshausen bzw. Ostermiething. Das Unternehmen steht im Besitz der Länder Salzburg und Oberösterreich sowie der Stadt Salzburg. Es hat auch eine Zulassung im ÖBB-Netz, wo es vor allem mit der Bedienung von Anschlussbahnen im Raum Salzburg und Umgebung beauftragt ist. Außerdem ist es mit dem Zwischenwerksverkehr von Salzburg Lieferung 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

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

S-Rail GmbH Österreich, EVU

Im Jahr 2019 hat das auf Holzverkehre spezialisierte Unternehmen sowohl die Verkehrsgenehmigung als auch die Sicherheitsbescheinigung erhalten. Es handelt sich um eine Tochtergesellschaft der deutschen S-Rail GmbH, die wiederum eine Schwestergesellschaft der Salzburger Eisenbahn TransportLogistik GmbH ist. Seit Dezember 2019 ist das Unternehmen operativ tätig.

Steiermarkbahn und Bus GmbH, EVU

Die Steiermarkbahn und Bus steht zu 100 Prozent im Besitz des Landes Steiermark und ist seit der Umstrukturierung des ehemaligen integrierten Eisenbahnunternehmens Steiermärkische Landesbahnen im Sommer 2018 für die Abwicklung des Personenverkehrs im Rahmen öffentlicher Verkehrsdienstverträge im Bahn- und Busbereich zuständig. Sie betreibt im Großraum Graz den Verkehr nach Bad Gleichenberg, Weiz und Übelbach.

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH, EVU

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, EIU

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

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

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

Die Transalpin Eisenbahn mit Sitz in der Schweiz ist eine 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. Bis Dezember 2019 führte das Unternehmen Autozüge zwischen Lundenburg (Břeclav) und Passau.

Trenitalia S.p.A., EVU

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

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

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-Freudenau gefahren.

Walser Eisenbahn GmbH, EVU

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. 2019 wurde das Unternehmen von der Spedition Wenzel Combi Cargo Transportlogistik GmbH aufgekauft, wodurch zahlreiche neue Güterzüge über die Pyhrnachse hinzukamen.

WESTbahn Management GmbH, EVU

2008 wurde die WESTbahn als erste Tochter der RAIL Holding AG gegründet und steht mehrheitlich im Besitz privater Eigentümer, auch die französische Staatsbahn SNCF hält 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. Von Dezember 2017 bis Mitte Dezember 2019 hat das Unternehmen

zwischen Wien und Salzburg einen Halbstundentakt angeboten. Mitte Dezember 2019 übernahm die WESTbahn von der Graz-Köflacher Bahn die Betriebsführung des tschechischen Betreibers RegioJet auf dem österreichischen Abschnitt der Strecke Wien-Prag.

Wiener Lokalbahnen GmbH, IntEU

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

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH, EVU

Im Jahr 2007 wurde die Wiener Lokalbahnen Cargo gegründet, um das Güterzuggeschäft der Muttergesellschaft Wiener Lokalbahnen – sowohl in deren eigenem als auch im ÖBB-Netz – zu übernehmen. Das Unternehmen ist überwiegend im Container- und Ganzzugverkehr auf der Donauachse zwischen der Nordsee und Rumänien tätig. In Österreich werden vor allem die Terminals Enns und Wien-Freudenau bedient. Diese Aktivitäten werden durch zahlreiche Spotverkehre, außer(fahr)planmäßige Gütertransporte, ergänzt. 2019 setzte das Unternehmen verstärkt Hybridloks ein, um die letzte Meile zu bedienen.

Zillertaler Verkehrsbetriebe AG, IntEU

Das Unternehmen steht mehrheitlich im Eigentum der Zillertaler Anliegergemeinden. Es besitzt und betreibt die schmalspurige Zillertalbahn von Jenbach nach Mayrhofen. Aktuell konzentriert sich die Zillertalbahn auf den Personenverkehr, der Güterverkehr mit Rollwagen ist 2014 zum Erliegen gekommen. Für die Zukunft ist der Einsatz von Hybridfahrzeugen mit Wasserstoffantrieb vorgesehen.

Quellenangabe

An overview of charges and charging principles for passenger stations, 2019:

<https://www.irg-rail.eu/download/5/644/Anoverviewofchargesandchargingprinciplesforpassengerstations.pdf>

Business-Handbuch Europäische Bahnen, 11. Auflage -

Das Verzeichnis der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen

DVO (EU) 2015/909 (Durchführungsverordnung) der Kommission vom 12. Juni 2015

über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, ABl L 2015/148, 17

DVO (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017

über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen, ABl L 2017/307, 1

Geschäftsberichte österreichischer Eisenbahnunternehmen

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

ÖBB-Fahrpläne Österreich

ÖBB-Infrastruktur AG, diverse Unterlagen

RL 2001/14/EG (Richtlinie) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001

über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, ABl L 2001/75, 29

RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2013

zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung/Recast), ABl L 2012/343, 32

RL (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016

zur Änderung der RL 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur, ABl L 2016/352, 1

Statistik Austria, diverse Publikationen

Ticketshops diverser Eisenbahnunternehmen und städtischer Verkehrsbetriebe

VO (EU) 913/2010 (Verordnung) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010

zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr

WIFO, diverse Publikationen

www.irg-rail.eu

Glossar

Bahnen	
AB	Achenseebahn AG
BOB	Bayerische Oberlandbahn GmbH
CargoServ	Cargo Service GmbH
CAT	City Air Terminal BetriebsgmbH
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	Ferrovie dello Stato/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.
MMV-AT	MMV-Rail Austria GmbH
MSTE	Lokalbahn Mixnitz–St. Erhard AG
NÖSBB	Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH
NÖVOG	Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H.
NSB	Neusiedler Seebahn GmbH
ÖBB-Infra	ÖBB-Infrastruktur AG
ÖBB-Konzern	Konzern der Österreichischen Bundesbahnen
ÖBB-PR	ÖBB-Produktion GmbH
ÖBB-PV	ÖBB-Personenverkehr AG
ÖBB-TS	ÖBB-Technische Services GmbH
PKP-C	PKP Cargo S.A.
RBC	Raaberbahn Cargo GmbH
RCA	Rail Cargo Austria AG
RCH	Rail Cargo Hungaria Zrt.
RegioJet	RegioJet a.s. – tschechisches Eisenbahnunternehmen
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 – belgisches Eisenbahnunternehmen
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
APG	Austrian Power Grid AG
Art	Artikel
AS-Stelle	Stelle zur alternativen Streitbeilegung
AStG	Alternative-Streitbeilegung-Gesetz
AVG	Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz
BGBI	Bundesgesetzblatt
Bglld	Burgenland
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMASGK	Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz

BMVIT / BMK	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; seit 29. Jänner 2020: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BVwG	Bundesverwaltungsgericht
BT	Bruttotonnen
BT-km	Bruttotonnenkilometer
bzw.	beziehungsweise
DVO	Durchführungsverordnung
E-Control	Energie-Control Austria für die Regulierung der Elektrizitäts- und Erdgaswirtschaft
EisbBFG	Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte [Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz] – Fahrgastrechtegesetz
EisbG	Eisenbahngesetz
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
EU / EG	Europäische Union / Europäische Gemeinschaft
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
FlixBus	FlixMobility GmbH – deutsches Busunternehmen
ggf.	gegebenenfalls
GmbH, GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GSM-R	Global System for Mobile Communications–Rail
GV	Güterverkehr
GZ	Geschäftszahl
Hbf.	Hauptbahnhof
HG	Handelsgericht
Hz	Hertz
IBE	Infrastruktur-Benützungsentgelt, seit Eisenbahngesetz-Novelle 2015: Wegeentgelt

ICE	Intercity Express
idF	in der Fassung
IHS	Institut für Höhere Studien
IntEU	Integriertes Eisenbahnunternehmen
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail – Netzwerk zur engeren Zusammenarbeit der europäischen Schienen-Regulatoren
iSd	im Sinne der / des
iSv	im Sinne von
iVm	in Verbindung mit
km	Kilometer
Ktn	Kärnten
kV	Kilovolt
lit	Litera
Mio.	Million(en)
MWh	Megawattstunde(n)
NÖ	Niederösterreich
NT	Nettotonnen
NT-km	Nettotonnenkilometer
OENB	Oesterreichische Nationalbank AG
OÖ	Oberösterreich
OÖVV	Verkehrsverbund Oberösterreich
PFAG	Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz
PFV	Personenfernverkehr
PNV	Personennahverkehr
PPP	Public Private Partnership
PSO	Public Service Obligation[s], gemeinwirtschaftliche Leistung(en)
PV	Personenverkehr
RL	Richtlinie
Rs	Rechtssache
Sbg	Salzburg
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SIBE	Sicherheitsbescheinigung
SNNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
Stmk	Steiermark



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

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Redaktion: Schienen-Control GmbH, Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien, T: +43 1 5050707, office@schienencontrol.gv.at,
www.schienencontrol.gv.at | Gestaltung: Judith Mullan | Druck: Bösmüller Print Management GesmbH & Co. KG, www.boesmueller.at |
Text: Schienen-Control GmbH | © Schienen-Control GmbH | Redaktionsschluss: Mai 2020

