

Jahresbericht 2024 Ihr Recht am Zug. Schienen- Control.

Schienen | Control

Inhaltsverzeichnis

Vorworte	6
Zusammenfassung	
Das Jahr 2024 im Überblick	10
Rolle der Regulierungsbehörde	
Schienen-Control Kommission	16
Schienen-Control GmbH	20
Marktentwicklung	
Marktentwicklung 2024	24
Qualitative Marktbeurteilung 2024	50
Preisentwicklung der Bahnen	54
Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen	78
Entwicklungen im europäischen Markt	84
Marktzugang	
Neuerungen im österreichischen Eisenbahnnetz	90
Entgeltsysteme für Personenbahnhöfe	98
Pünktlichkeit im Bahnverkehr	102
Neuerungen bei Serviceeinrichtungen und Anschlussbahnen	112
Rechtsgrundlagen	
Rechtliche Neuerungen im Eisenbahnbereich	121
Arbeit der Schienen-Control Kommission	
Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission	124
Entscheidungen des BVwG, des VwGH und des VfGH	131
Internationales	
Internationale Angelegenheiten	134
Zahlen und Fakten	
Schienen-Control GmbH als Unternehmen	146
Ertrags- und Vermögenslage	148
Quellenangabe	150
Glossar	152

01

Vorworte

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

Der Ihnen vorliegende Jahresbericht der Schienen-Control für das Jahr 2024 dokumentiert eine erfreuliche Entwicklung im Schienenpersonenverkehr. Die Leistungskennzahlen sind abermals gestiegen und der positive Nutzungstrend der Bahn im Personenverkehr setzt sich fort.

Das erneute Fahrgastwachstum führte zu einem Allzeithoch an zurückgelegten Personenkilometern. Die durchschnittliche Reiseweite pro Fahrgast liegt zudem weiterhin im europäischen Spitzenfeld. Die Ausweitung des Angebotes, insbesondere durch die Eröffnung des Kärntner Abschnittes der Koralmbahn, leistet dazu einen positiven Beitrag. Zudem trugen zahlreiche Verbesserungen im Nahverkehr, wie Angebotserweiterungen in den Abendstunden und Verdichtungen in den Fahrplänen, zu mehr Qualität im Schienenverkehr bei.

Aktuell sind 92 Eisenbahnunternehmen in den Bereichen Personen- und Güterverkehr sowie im Infrastrukturbereich tätig. Dieses kontinuierliche Wachstum ist Ausdruck eines funktionierenden Wettbewerbs. Eine von der Schienen-Control durchgeführte Umfrage bestätigt dies – die Akteure des heimischen Eisenbahnverkehrsmarktes bewerten diesen signifikant besser als in vielen anderen EU-Staaten.

Damit der Wettbewerb auf der Schiene weiterhin fair und diskriminierungsfrei bleibt, gewährleistet die Schienen-Control im Rahmen ihrer regulatorischen Tätigkeit den gleichberechtigten Zugang aller Eisenbahnunternehmen zum Schienennetz. Darüber hinaus stellt sie dem Sektor fundierte Expertise und verlässliche Informationen zur Verfügung – wie mit dem vorliegenden Marktbericht.

Mein besonderer Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Schienen-Control sowie den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission. Durch ihr Engagement tragen sie wesentlich zur Weiterentwicklung des Bahnverkehrs bei – national durch faire und transparente Verfahren, die allen Marktteilnehmern den Zugang zum Netz sichern, und international durch ihre aktive Mitwirkung in der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail). Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Schaffung eines einheitlichen, wettbewerbsfähigen und nachhaltigen europäischen Eisenbahnmarktes.



Peter Hanke
Bundesminister für Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

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

Mit dem vorliegenden Jahresbericht informiert die Schienen-Control umfassend über die Entwicklungen auf dem österreichischen Personen- und Güterverkehrsmarkt. Neben den rechtlichen Rahmenbedingungen und den Marktgegebenheiten beleuchten wir auch die von der Schienen-Control Kommission geführten Verfahren.

Es ist weiterhin Wachstum am heimischen Eisenbahnmarkt zu beobachten. Mittlerweile sind 92 Eisenbahnunternehmen aktiv und sorgen für eine Zunahme des Wettbewerbs. Der Bereich Personenverkehr konnte erneut mit Rekordwerten überzeugen, wie unsere Marktbeobachtung für das vergangene Jahr zeigt. Ein bedeutender Fortschritt für diesen Bereich des Marktes in Österreich war die Eröffnung des Kärntner Abschnitts der Koralmbahn. Welche Bedeutung die neu eröffneten Streckenabschnitte für den Gesamtmarkt (also auch für den Güterverkehr) haben werden, wird sich in den kommenden Jahren zeigen.

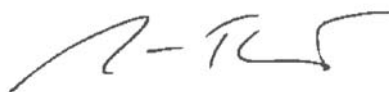
Während sich der Personenverkehr sehr positiv entwickelt, bleibt der Schienengüterverkehr hinter den Erwartungen zurück und tritt weiterhin auf der Stelle.

Trotz dieser Herausforderungen bewerten die Marktteilnehmer den Eisenbahnverkehrsmarkt insgesamt positiv – wie eine aktuelle Umfrage der Schienen-Control bestätigt. Besonders hoch eingeschätzt wurden dabei die Qualität der Schulungseinrichtungen sowie des Fahrplans.

Als „Hüterin“ des Wettbewerbs des Eisenbahnverkehrsmarktes in Österreich überwachte die Schienen-Control GmbH und die Schienen-Control Kommission auch 2024 den freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen. Nur ein geregelter Wettbewerb und die Chancengleichheit beim Zugang zu Infrastruktur stellen ein zukunftsfitte „System Bahn“ sicher.

In diesem Zusammenhang befasste sich die Schienen-Control 2024 mit einer Reihe wettbewerbsrechtlicher Fragen und führte beispielsweise Verfahren zur Übermittlung von Zug- und Wagensdaten, zu Regelungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen und überwachte Verhandlungen gemäß §68a, die wichtige Rechtsfragen zur Zufriedenheit der Verfahrensparteien klären konnten.

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



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



Dr. Robert Streller
Vorsitzender der Schienen-Control Kommission

02

Zusammenfassung

Das Jahr 2024 im Überblick

ENTWICKLUNG DES ÖSTERREICHISCHEN EISENBAHNMARKTES

Im Jahr 2024 setzte der Schienenpersonenverkehr seinen positiven Wachstumstrend fort: Die Zahl der Fahrgäste, die zurückgelegten Personen- und Zugkilometer erreichten neue Rekordwerte. Lediglich die durchschnittliche Fahrweite pro Reisendem sank leicht auf 42,9 Kilometer – ein Rückgang, der vor allem auf überdurchschnittliche Zuwächse im Nahverkehr zurückzuführen ist. Dennoch liegt dieser Wert weiterhin im europäischen Spitzenfeld.

Die Fahrgastentwicklung wurde maßgeblich durch Angebotsausweitungen, Taktverdichtungen und neue Verbindungen begünstigt. Besonders hervorzuheben sind die Inbetriebnahme des Kärntner Abschnitts der Koralmbahn sowie zusätzliche Angebote im Raum Wien. Auch im überregionalen Fernverkehr kam es zu einem Ausbau, etwa durch neue Verbindungen zwischen Linz und Graz, Wien und Villach sowie durch zusätzliche Nachtzugverbindungen und verlängerte WESTbahn-Relationen (z.B. nach Bregenz, St. Johann und Stuttgart). Insgesamt wurde damit ein Rekordniveau von 138,5 Millionen Personenzugkilometern erreicht. Die Fahrgastzahlen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um sechs Prozent auf 348,7 Millionen. Die insgesamt zurückgelegten Personenkilometer beliefen sich auf 15 Milliarden.

Im Schienengüterverkehr stagnierten hingegen die Leistungen bei den Zugkilometern. Lediglich bei den Netto- und Bruttotonnenkilometern konnten leichte Zuwächse im niedrigen einstelligen Bereich erzielt werden.

Im Schienengüterverkehr zeigen die Marktdaten, dass der Güterverkehrsmarkt sowohl bei den gefahrenen Netto- als auch Bruttotonnenkilometern Zuwächse im niedrigen einstelligen Bereich verzeichnet hat. Nach einem deutlichen Rückgang im Jahr 2023 verzeichneten die beförderten Nettotonnen wieder einen leichten Anstieg. Marktführer blieb 2024 die Rail Cargo Austria mit einem Anteil von 57,3 Prozent an den Nettotonnenkilometern – ein Rückgang um 0,3 Prozentpunkte. Auf Rang zwei folgten private Bahnunternehmen (u.a. Ecco-Rail, Lokomotion, CargoServ) mit einem Gesamtanteil von 27,6 Prozent. Ecco-Rail erzielte mit 5,56 Prozent den höchsten Einzelanteil unter den nicht zum ÖBB-Konzern gehörenden Anbietern. Der Marktanteil der Mitbewerber zur Rail Cargo Austria nahm generell zu. Auf den Haupttransitachsen (Westachse, Brenner) dominierten sie bereits den Schienengüterverkehr. Einerseits belebte der wachsende Wettbewerb den Markt, andererseits konnte die Leistungsfähigkeit des SGV im mehrjährigen Vergleich nicht gesteigert werden. Neben der konjunkturellen Situation haben auch baustellenbedingte Streckensperren und mangelnde Betriebsqualität (etwa Stellwerksstörungen, Weichenstörungen, etc.) den Güterverkehr 2024 ausgebremst. Internationale Baustellen (v.a. in Deutschland), Baustellen auf der Tauernbahn und der Westachse (Hochwasser) führten zu weitläufigen Umleitungen.

Fast ein Drittel der gesamten Güterverkehrsleistung wurde 2024 über kurzfristig bestellte Ad-hoc-Trassen erbracht – bei privaten Mitbewerbern sogar über 40 Prozent. Die Volatilität des Schienengüterverkehrs sowie dessen Bedarf nach Trassen außerhalb des Jahresfahrplans nahm zu. Es zeigt sich, dass der Schienengüterverkehr dringend adäquate Trassen statt langer Umleitungen und bessere Planbarkeit der Trassenführung – insbesondere im Zusammenhang mit Baustellenkommunikation, benötigt. Auch bei Streckenneubauten muss künftig mehr auf die Rolle des Güterverkehrs eingegangen werden.

Ende 2024 waren in Österreich 92 Eisenbahnunternehmen tätig – fünf mehr als im Vorjahr. Neu hinzugekommen sind:

- boxXpress (DE, Güterverkehr)
- dispo-Tf Rail Austria (AT, Dienstleistungen)
- Europe Express (FR, Personenverkehr)
- Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (AT, Nostalgiefahrten)
- Rail & Sea Traction (AT, Güterverkehr)

Im Juli 2024 wurde die Infrastruktursparte der Graz-Köflacher Bahn (GKB) in die ÖBB-Infrastruktur integriert – ein Schritt zur Elektrifizierung der weststeirischen Regionalstrecken. Dadurch wurde die GKB formal zu einem reinen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ebenfalls neu: Die Steiermärkischen Landesbahnen erhielten im Oktober 2024 eine Sicherheitsbescheinigung für Überstellfahrten.

Insgesamt waren 68 Unternehmen im Berichtsjahr berechtigt, das ÖBB-Netz zu nutzen. Davon gehören vier zum ÖBB-Konzern, neun stehen mehrheitlich unter Kontrolle ausländischer Marktführer, 44 befinden sich in Privateigentum und elf in öffentlicher Hand.

Seit 2006 erhebt die Schienen-Control jährlich die subjektive Einschätzung der Eisenbahnunternehmen zu insgesamt 41 Einflussfaktoren auf den Marktzugang und die Entwicklung von Neuverkehren.

Während Österreich im europäischen Vergleich in vielen Bereichen des Schienenverkehrs weiterhin Spitzenwerte erreicht, verstärken sich gleichzeitig zentrale Herausforderungen für den Wettbewerb. Die Auswertung der Schienen-Control zeigt, dass in nahezu allen Kategorien die inländischen Rahmenbedingungen besser bewertet werden als jene im europäischen Ausland – besonders deutlich zeigt sich dies beim Netzzustand, bei Schulungseinrichtungen sowie der Fahrplanqualität. Die Trassenvergabe, die insbesondere für den Güterverkehr entscheidend ist, wird noch als gut bewertet, allerdings mit deutlich fallender Tendenz. Als größtes Hemmnis für Neuverkehre nennen die Unternehmen erneut die Konkurrenz durch andere Verkehrsträger, allen voran die Straße. Schlecht bewertet wurden auch Faktoren rund um technische Vorgaben und neue Technologien, wie die Bewertung der Sicherungstechnik (ETCS) und landesspezifische Ausnahmen bei EU-Technikvorgaben (TSI).

GESETZESNOVELLEN

Mit 20. Juli 2024 trat eine Novelle des Eisenbahngesetzes in Kraft (BGBl I 2024/115). Das bislang vorgesehene Zugangsrecht für Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr mit Sitz in der Schweiz ist mit der Novelle entfallen. Die neuen Regelungen verpflichten Eisenbahninfrastrukturunternehmen, für hoch ausgelastete Strecken ein Kapazitätsmodell zu erstellen und Trassenbegehren, die diesem Kapazitätsmodell entsprechen, vorrangig zu behandeln. Die Kriterien für die Erstellung des Kapazitätsmodells legt der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur in der Leitstrategie für den Ausbau und die effektive Nutzung der Eisenbahninfrastruktur fest.

Die Leitstrategie wurde im Dezember 2024 erweitert, um den neuen Regelungen zu entsprechen. Eisenbahninfrastruktur gilt nach der Leitstrategie ab einem Auslastungsgrad von 80 Prozent als hoch ausgelastet. Für den Güterverkehr auf Strecken des TEN-V-Kernnetzes legt die Leitstrategie ein Mindestangebot von einer systematisierten Fahrwegkapazität je Stunde und Richtung fest. Für den Personenverkehr sieht die Leitstrategie ein Knoten-Kanten-Modell vor.

SCHWERPUNKTE DER ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

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

Die Schienen-Control Kommission prüft bereits seit mehreren Jahren Entgeltfragen betreffend den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, Serviceeinrichtungen bzw. Serviceleistungen eines Eisenbahninfrastruktur-unternehmens, das auch Betreiberin von Serviceeinrichtungen ist. Kontradiktorische Parteien in dem Verfahren sind die Zugangsberechtigten (im Wesentlichen sind das Eisenbahnverkehrsunternehmen) und die Eisenbahninfrastrukturunternehmerin. Wesentlicher Verfahrensgegenstand ist die Prüfung, ob die Höhe der Kosten, auf denen die Entgelte basieren, dem gesetzlichen Kostenmaßstab entsprechen.

Anfang 2024 teilte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Schienen-Control Kommission mit, dass es beabsichtige, mit Fahrwegkapazitätsberechtigten Verhandlungen gemäß § 68a EISBG über die Höhe der Entgelte führen zu wollen, um einen Ausgleich der widersprechenden Ansprüche zu erreichen. Da bei diesen Verhandlungen keine Verstöße gegen die Bestimmungen über die Festsetzung der Höhe der Entgelte drohten, stellte die Behörde das Verfahren Ende 2024 ein.

ÜBERMITTLUNG VON ZUG- UND WAGENDATEN

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2025 des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die mit Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 in Kraft traten, sehen vor, dass die Übermittlung der Zug- und Wagendaten der Güterverkehrs-EVU sowohl über eine Web-Applikation für manuelle Eingaben als auch über eine standardisierte Schnittstelle erfolgt. Bisher konnten die Güterverkehrs-EVU ihre Zug- und Wagendaten auch per E-Mail übermitteln. Mit Fahrplanwechsel 2024/2025 sollte für Güterverkehrs-EVU diese Leistung, bezeichnet als „Ersterfassung von Zügen im EDV-System“, nicht mehr zur Verfügung stehen. Im November 2024 wandten sich mehrere Güterverkehrs-EVU an die Schienen-Control Kommission und erklärten, dass es ihnen nicht möglich sein werde, Schnittstellenanbindung zeitgerecht zu finalisieren. Die Schienen-Control Kommission eröffnete daraufhin im Dezember 2024 ein Verfahren und ersucht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen um Stellungnahme. Daraufhin bot das Infrastrukturunternehmen an, bis zur vollständigen Finalisierung der Schnittstellen durch das jeweilige EVU bzw. bis auf Widerruf (längstens bis 30. Juni 2025) die Übermittlung der Daten weiterhin per E-Mail zu ermöglichen.

GENEHMIGUNG VON AUFSCHLÄGEN ZUM WEGEENTGELT

Die Schienen-Control Kommission führte 2024 mehrere Verfahren zur Prüfung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, und zur Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt fort. 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. Vor deren Festsetzung hat das Unternehmen zu prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind. In den laufenden Verfahren prüft die Schienen-Control Kommission die Höhe der Vollkosten und der direkten Kosten. Betreffend die Aufschläge wurden die Verfahren aufgrund eines Vorabentscheidungsersuchens, das vom BVwG an den EuGH gerichtet wurde (Rechtssache C-538/23), ausgesetzt. Die Entscheidung des EuGH steht noch aus.

AUSSCHLUSS VON TRIEBFAHRZEUG-MANIPULATION

Im Berichtsjahr befasste sich die Schienen-Control Kommission mit einer Bestimmung in den SNNB über eine Beschränkung von Triebfahrzeug-Manipulationen und wagentechnischen Behandlungen. Diese waren bei Ad-hoc-Zugtrassen an Werktagen im Grenzbahnhof Spielfeld-Straß ausgeschlossen. Mit Bescheid vom 22. Mai 2024 erklärte die Schienen-Control Kommission den Ausschluss von Triebfahrzeug-Manipulationen und wagentechnischen Behandlungen bei Ad-hoc-Zugtrassen an Werktagen im Grenzbahnhof Spielfeld-Straß für unwirksam, forderte den Infrastrukturbetreiber zur Entfernung aus den SNNB auf und untersagte ihm, sich darauf zu berufen. Der Infrastrukturbetreiber erhob Beschwerde an das BVwG.

HOCHWASSER

In einem Wettbewerbsüberwachungsverfahren prüfte die Schienen-Control Kommission die Vorgehensweise des Infrastrukturbetreibers bei der Betriebsabwicklung während der Hochwasserkatastrophe ab dem 13./14. September 2024. Der Infrastrukturbetreiber teilte im Verfahren mit, die Strecke Wien-St. Pölten sei zwischen 05:00 und 23:00 Uhr nicht für den Güterverkehr bereitgestellt worden, um eine klare, einfache Regel zu schaffen. Die Gefahr, dass Güterzüge liegen bleiben könnten, und der Mangel an Schienenersatzverkehr hätten zur Entscheidung geführt, die beiden Verkehrsarten nicht zu mischen. Die Entscheidungen im Krisenstab habe ausschließlich der Infrastrukturbetreiber getroffen, ebenfalls dort vertretenen Eisenbahnunternehmen sei eine rein passive Rolle zugekommen.

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde wegen der Zuweisung von Zugtrassen während der hochwasserbedingten Einschränkungen. Es erachtete sich als bei der Trassenzuweisung benachteiligt. Der Infrastrukturbetreiber habe das First-come-first-serve-Prinzip angewandt, was nicht den gesetzlichen Vorgaben entspreche.

Mit der Beschwerdeführerin wurde erörtert, ob sie sich durch die Trassenzuweisung nach wie vor benachteiligt fühlt. Nach einer Bedenkzeit zog diese die Beschwerde zurück.

WEITERE VERFAHREN

Die weiteren Verfahren umfassten u.a. Beschwerden zum elektronischen Befehl, Anmeldung neuer Verkehre, Zugang zu einer Serviceeinrichtung, Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines Betreibers von Serviceeinrichtungen, Preise für die Nutzung eines Containerterminals, Fahrstrom und Regelungen bzgl. eines Bearbeitungs- und Stornierungsentgeltes.

ENTSCHEIDUNGEN DES BVwG UND DES VWGH

Die Schienen-Control Kommission hatte zu den Tarifen des Eisenbahninfrastrukturbetreibers für das Jahr 2019 (SCK-18-005) und 2020 (SCK-20-004) am 19. April 2021 im Rahmen von Wettbewerbsüberwachungsverfahren Bescheide erlassen. Gegen diese beiden Bescheide erhoben sowohl der Infrastrukturbetreiber als auch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG). Da beide Beschwerdeführer im Jahr 2024 ihre Beschwerden zurückzogen, stellte das BVwG beide Beschwerdeverfahren mit Beschlüssen vom 3. Dezember 2024 ein. Die Bescheide der Schienen-Control Kommission (SCK-18-005 und SCK-20-004) wurden damit rechtskräftig.

03

Rolle der Regulierungs- behörde

Schienen-Control Kommission

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

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

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

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

Vorsitzender

Dr. Robert Streller

Stellvertreter des Vorsitzenden

Dr. Andreas Huber

Mitglied

MinR i. R. Dr. Karl-Johann Hartig

Mitglied

Mag.a Sylvia Leodolter

Ersatzmitglied

Mag. Norbert Fürst

Ersatzmitglied

Mag. Nicola Gattertnig-Spitzy

AUFGABEN UND FUNKTIONSWEISE

Die Aufgaben der Schienen-Control Kommission ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz 1957 (EisbG). Zu ihren wesentlichen Aufgaben zählt es, die Gewährung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur, zu Serviceeinrichtungen und den jeweiligen Dienstleistungen zu überwachen. Ferner sieht das EisbG bestimmte Meldepflichten an die Schienen-Control Kommission für Eisenbahnunternehmen (Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen), Zuweisungsstellen und Betreiber von Serviceeinrichtungen vor.

INFO

Eine vollständige Aufzählung der Aufgaben der Schienen-Control Kommission ist unter <https://www.schienencontrol.gv.at/de/Schienen-ControlKommission.html> einsehbar.

NETZFABRPLANERSTELLUNG

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

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

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

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

Die Schienen-Control Kommission entscheidet über Beschwerden von Fahrwegkapazitätsberechtigten gegen die Zuweisungsstelle bei Ablehnung eines Begehrens auf Zuweisung von Fahrwegkapazität und/oder auf Gewährung des Mindestzugangspaketes (§ 72 EisbG).

SERVICEEINRICHTUNGEN UND SERVICELEISTUNGEN

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

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

Die Schienen-Control Kommission hat zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten bei Beschwerden und von Amts wegen über geeignete Maßnahmen zu entscheiden – zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderen unerwünschten Entwicklungen in diesen Märkten; insbesondere hat sie einem Betreiber von Serviceeinrichtungen hinsichtlich der Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und der Gewährung von Serviceleistungen im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen (§ 74 Abs 1 Z 4 EisbG) oder den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträge oder Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären (§ 74 Abs 1 Z 5 EisbG).

WEGEENTGELTE

Der Schienen-Control Kommission obliegt die Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die zu erteilen ist, wenn die Voraussetzungen des § 67d Abs 1 vorliegen (§ 67d Abs 6 EisbG).

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

Die Schienen-Control Kommission hat zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten bei Beschwerden und von Amts wegen über geeignete Maßnahmen zu entscheiden – zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderen unerwünschten Entwicklungen in diesen Märkten; insbesondere hat sie einer entgelterhebenden Stelle hinsichtlich der Entscheidung über die Höhe eines zu entrichtenden Wegeentgeltes, der Gewährung von Wegeentgeltnachlässen und der Einhebung von Wegeentgelten im Falle des Zuwiderhandelns ein den Bestimmungen des 6. Teiles oder ein den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen (§ 74 Abs 1 Z 2 EisbG) oder den Bestimmungen des 6. Teiles oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen, die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechende Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträge oder Urkunden ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären (§ 74 Abs 1 Z 5 EisbG).

FAHRGASTRECHTE

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

Schienen-Control Kommission dem Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer oder dem Verkehrsverbund zu untersagen, die für unwirksam erklärten Bestimmungen zu verwenden und sich auf sie zu berufen.

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

ENTFLECHTUNG

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

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

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

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

PRÜFUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN GLEICHGEWICHTS/ BEDIENUNGSVERBOTS BEI PERSONENVERKEHRSDIENSTEN

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

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

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

ANSCHLUSSBAHNEN

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

SCHIENENNNetz-NUTZUNGSBEDINGUNGEN

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

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

DIE ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION IN DER PRAXIS

In der Praxis nehmen an den Sitzungen der Schienen-Control Kommission neben den Mitgliedern zumeist auch die Ersatzmitglieder teil, um einen optimalen Informationsstand und damit Kontinuität für den Vertretungsfall sicherzustellen.

Im Jahr 2024 hielt die Schienen-Control Kommission elf Sitzungen und eine zweitägige Klausur ab. Auf den Tagesordnungen der Sitzungen der Schienen-Control Kommission standen vornehmlich die aufgrund von Beschwerden oder von Amts wegen geführten Verfahren. Darüber hinaus wurden aber auch all jene Unterlagen behandelt, welche die Schienen-Control GmbH von den Bahnen im Rahmen der sogenannten Meldepflichten erhielt. Das waren insbesondere Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Infrastruktur-Nutzungsverträge. Im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung gemäß § 74 EisbG wurden diese Unterlagen seitens der Schienen-Control Kommission von Amts wegen auf Diskriminierungspotenzial oder sonstige aus regulierungsrechtlicher Sicht unzulässige Bestandteile geprüft.

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

Schienen-Control GmbH

Die Schienen-Control GmbH (in weiterer Folge: Schienen-Control) ist Servicestelle und kompetente Ansprechpartnerin für Bahnunternehmen, Institutionen und die öffentliche Hand – mit zwei Tätigkeitsbereichen: Einerseits ist sie Geschäftsstelle der Schienen-Control Kommission, der Regulierungsbehörde für den Schienenverkehr, und erfüllt in diesem Rahmen behördliche Aufgaben; andererseits ist sie gesetzliche Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle.

HAUPTAUFGABE REGULIERUNG

Als Geschäftsstelle der Schienen-Control Kommission unterstützt die Schienen-Control bei der Kontrolle des Wettbewerbs und trägt wesentlich dazu bei, dass es zu fairen Entscheidungen bei formellen Konflikten kommt. Sie sorgt dafür, dass alle Eisenbahnunternehmen freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen haben, indem sie die laufenden Entwicklungen überwacht. Die Schienen-Control wurde von der Schienen-Control Kommission gemäß § 81 Abs 4 S 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)¹ mittels Verordnung ermächtigt, bestimmte Aufgaben, darunter etwa die Marktbeobachtung, im Namen der Schienen-Control Kommission wahrzunehmen. Damit erfüllt sie gemeinsam mit der Schienen-Control Kommission deren Hauptaufgabe, nämlich die Sicherstellung eines funktionierenden und lebendigen Schienenverkehrsmarktes.

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

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

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 Fahr- und Fluggastbeschwerden mittels außergerichtlicher Streitbeilegung verantwortlich. Aufgabe der apf ist es, Reisenden zu ihrem Recht zu verhelfen. Im Streitfall mit dem Unternehmen sorgt die apf kostenlos und provisionsfrei für rasche Lösungen und angemessene Entschädigungen.

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

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

² Bundesgesetz über alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten, BGBl I 105/2015.

04

Marktentwicklung

Marktentwicklung 2024

Die Schienen-Control führte die umfassende, alljährliche Markterhebung für 2024 entsprechend den Vorjahren in Zusammenarbeit mit der Statistik Austria durch. Die nachstehenden Ausführungen beruhen auf den Ergebnissen dieser Erhebung sowie auf ergänzenden Daten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Gemäß Statistik Austria bzw. WIFO hat sich die österreichische Wirtschaftsleistung 2024 gegenüber 2023 real um 1,2 Prozent verringert¹. Nach dem auf die wirtschaftlich herausfordernden Jahre rund um die COVID-19-Pandemie gefolgt zwischenzeitlichen Aufschwung befand sich Österreich 2024 im zweiten Rezessionsjahr in Folge. Sowohl Importe als auch Exporte sind gesunken, insgesamt um 6,7 bzw. 4,9 Prozent. Daraus resultierte erstmals seit sechzehn Jahren (2007) wieder ein Handelsbilanzüberschuss. Die anhaltende Schwächephase der österreichischen sowie der europäischen Wirtschaft spiegelt sich teils auch in den Kennzahlen des Schienenverkehrs wider.

WETTBEWERB

IM ÖSTERREICHISCHEN SCHIENENVERKEHR

Während im Güterverkehrsbereich in Österreich reger Wettbewerb herrscht, findet dieser im Rahmen des eigenwirtschaftlichen Personenverkehrs de facto nur auf vereinzelten Strecken (Wien-Salzburg, Wien-Břeclav und Brennerkorridor) statt. Neben der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) ist die WESTbahn seit Ende 2011 im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr auf der Strecke Wien-Salzburg tätig (mit selektiven Verlängerungen nach Innsbruck bzw. München sowie seit Dezember 2023 nach Bregenz und seit Dezember 2024 über München hinaus bis nach Stuttgart; weiters in Tagesrandlage nach St. Johann im Pongau). Dieser Streckenabschnitt ist der im Fernverkehr mit Abstand meistbefahrene.

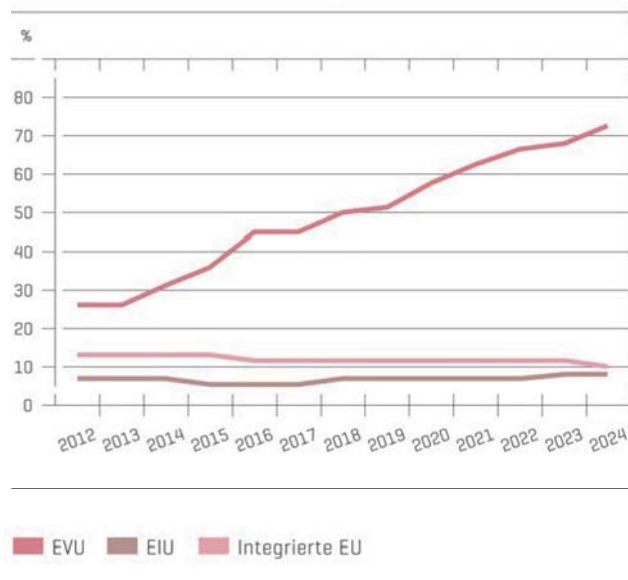


Abb. 1: Entwicklung der Gesamtanzahl von Eisenbahnunternehmen in Österreich zum Ende des jeweiligen Jahres [inklusive nicht vernetzter Bahnen]. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

¹ Vorläufige Berechnungen, Stand: März 2025.

Seit Dezember 2017 verkehren des Weiteren Züge des tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmens RegioJet zwischen Prag und Wien, ab Sommer 2020 vermehrt auch weiter nach Budapest. Anfangs wurden diese auf österreichischem Gebiet unter der Betriebsführung der Graz-Köflacher Bahn gefahren, danach hat die WESTbahn deren operativen Betrieb übernommen. Mittlerweile wickelt RegioJet die Verkehre mittels Österreich-Tochter selbst ab.

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

Der gemeinwirtschaftliche Personenverkehr folgt dem Prinzip der Direktvergabe. Diese erfolgt an verschiedene, zumeist im regionalen Nahverkehr tätige Eisenbahnunternehmen, die untereinander nicht im Wettbewerb um Verkehrsdienstverträge stehen (näheres dazu im Kapitel „Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen“). Abgerundet wird das Angebot im Schienenpersonenverkehr durch Ausflugs-, Charter- und Nostalgiefahrten kleineren Umfangs, die 2024 von der DPB Rail Infra Service, der NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges. m. b. H.), der tenforty2-Rail und der WLB (Wiener Lokalbahnen) durchgeführt wurden.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen (gemäß Eisenbahngesetz wird zwischen Eisenbahnverkehrs-, Eisenbahninfrastruktur- und integrierten Eisenbahnunternehmen unterschieden) in Österreich lag Ende 2024 bei 92 (eine Auflistung der Unternehmen inklusive Tätigkeitsbeschreibung und Zuordnung befindet sich auf der Website der Schienen-Control unter <https://schienencontrol.gv.at/de/eisenbahnunternehmen.html>). Neu hinzugekommen sind gegenüber 2023 (alphabetisch aufgelistet) einerseits das deutsche Güterverkehrsunternehmen boxXpress.de, der Personaldienstleister dispo-Tf Rail Austria, das französische Personenverkehrsunternehmen Europe Express, die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) als Anbieter von Nostalgiefahrten und das Güterverkehrsunternehmen Rail & Sea Traction. Anfang Juli 2024 erfolgte außerdem die Eingliederung der Infrastruktursparte der Graz-Köflacher Bahn (GKB) in die ÖBB-Infrastruktur, vorrangig zum Zweck der Elektrifizierung der weststeirischen Regionalbahnstrecken. Dadurch wurde das ehemals integrierte Unternehmen GKB formal zum reinen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zusätzlich hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Steiermärkische

Landesbahnen seit Oktober 2024 eine Sicherheitsbescheinigung (hauptsächlich zum Zweck von Überstellfahrten zwischen eigenen Strecken via ÖBB-Infrastruktur) und ist dadurch auch zum Eisenbahnverkehrsunternehmen geworden.

Andererseits hat das Unternehmen Captrain Italia seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 keinen gültigen Infrastruktur-Nutzungsvertrag mehr in Österreich. Zusätzlich wurden der LTE Logistik und Transport sowie der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe jeweils die Verkehrsgenehmigung und der PSP Cargo Group Austria (ehemals MMV-Rail Austria) die Sicherheitsbescheinigung entzogen.

Die 92 Unternehmen gliederten sich mit Stand 31. Dezember 2024 in 73 Eisenbahnverkehrsunternehmen, neun Eisenbahninfrastrukturunternehmen und zehn integrierte Eisenbahnunternehmen (siehe Abbildungen 1 und 2). Das heißt: Insgesamt betrieben 19 Unternehmen Infrastruktur (Eisenbahninfrastrukturunternehmen und integrierte Eisenbahnunternehmen zusammengerechnet). Unter diesen befanden sich neun Unternehmen mit nicht vernetzter Infrastruktur, manche davon sind rein touristische Bahnen. Von den 73 Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügten zu Jahresende 2024 drei über keine Sicherheitsbescheinigung, acht davon hatten keinen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Gemeinsam mit den integrierten Unternehmen waren in Summe 68 Eisenbahnunternehmen dazu berechtigt, Züge im ÖBB-Netz zu führen.

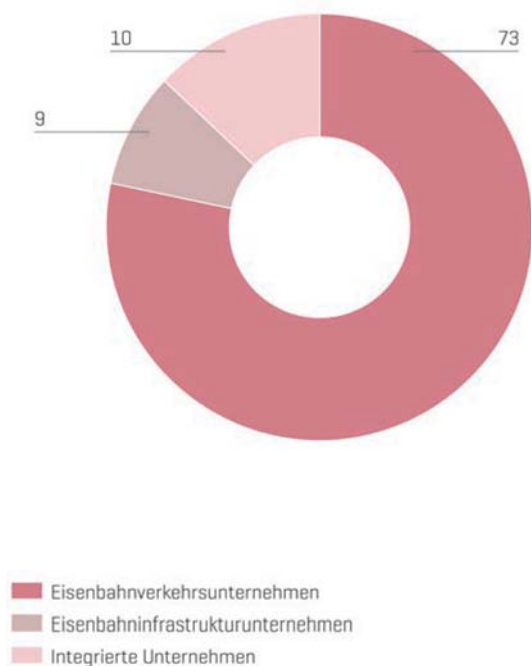


Abb. 2: Status der Eisenbahnunternehmen in Österreich 2024.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

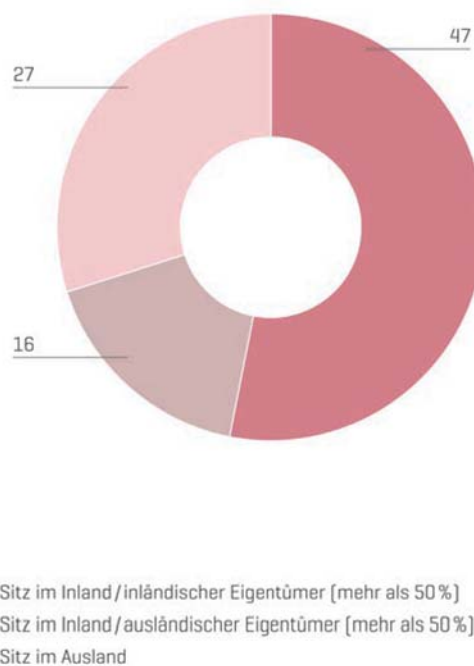


Abb. 3: Herkunft der Eisenbahnunternehmen in Österreich 2024.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Diese 68 Unternehmen lassen sich wie in Abbildung 4 dargestellt kategorisieren. Vier gehören zum ÖBB-Konzern, sind also österreichische Incumbents. Neun weitere sind ausländische Incumbents oder mehrheitlich (zu mehr als 50 Prozent) direkt bzw. indirekt in deren Eigentum. In Privateigentum (50 Prozent oder mehr) stehen 44 Unternehmen, die übrigen elf befinden sich (zu mehr als 50 Prozent) im Eigentum öffentlicher Institutionen. Sieben Unternehmen hatten zum Stichtag die Berechtigung ausschließlich für Personenverkehre, 44 hingegen nur für Güterverkehre und wiederum siebzehn weitere für beide Marktsegmente.

63 der insgesamt 92 in Österreich zugelassenen Unternehmen haben ihren Sitz im Inland, 16 davon jedoch mit mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) ausländischen Eigentümern. Damit bleiben insgesamt 47 Unternehmen mit mehrheitlich (50 Prozent oder mehr) inländischen Eigentümern, das ist etwas mehr als die Hälfte. 27 Unternehmen sind dagegen zur Gänze im Ausland angesiedelt. In dieser Aufzählung implizit enthalten sind die NÖVOG und die Steiermärkische Landesbahn, die jeweils eine Doppelfunktion als Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben.

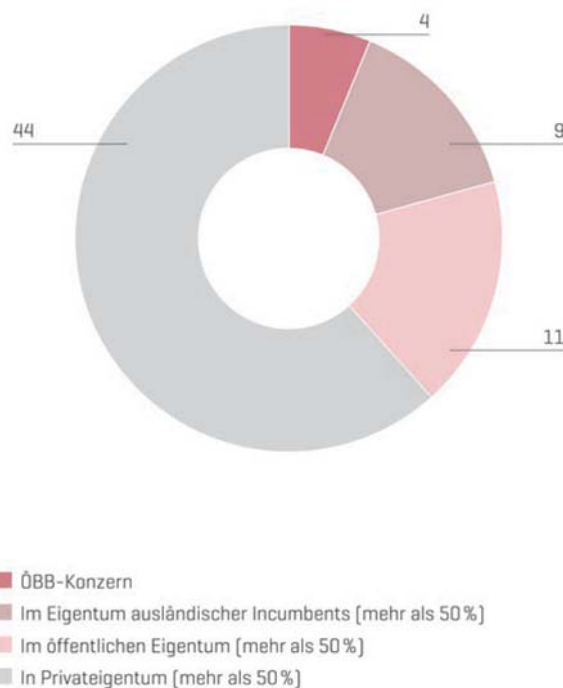


Abb. 4: Mehrheitseigentümerschaft der 68 Eisenbahnunternehmen im Netz der ÖBB-Infrastruktur 2024.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

Bahnunternehmen	Zulassungen / Länder
Rail Cargo Austria	AT, BG, CZ, DE, HR, HU, IT, PL, RO, RS, SI, SK
LTE Austria	AT, BG, CH, CZ, DE, HU, IT, NL, PL, RO, SK
Rail Transport Service	AT, CZ, DE, HU, IT, NL, RO, SK
ÖBB-Personenverkehr	AT, CZ, DE, HU, IT, SI, SK
Cargo Service	AT, DE, HU, IT, SI
TX Logistik Transalpine	AT, DE, HU, IT, SI
ecco-rail	AT, DE, IT, SI
S-Rail	AT, DE, IT, SI
METRANS Railprofi Austria	AT, IT, SI
Wiener Lokalbahnen Cargo	AT, CZ, DE
Lokomotion Austria	AT, DE
RegioJet AT	AT, CZ
WESTbahn Management	AT, DE

Tabelle 1: Tätigkeit ausgewählter österreichischer Unternehmen in europäischen Märkten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control, European Railway Agency Database of Interoperability and Safety (zuletzt abgerufen im Juni 2025).

wobei der Gültigkeitsbereich gegebenenfalls auch Grenzbahnhöfe im benachbarten Ausland umfassen kann). Zu guter Letzt weiten auch immer mehr große europäische Reedereien oder Logistikunternehmen ihre Aktivitäten kontinuierlich auf den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt aus, um so die gesamte Gütertransportkette aus einer Hand anbieten bzw. organisieren zu können. Tabelle 1 listet diejenigen österreichischen Eisenbahnunternehmen auf, die im europäischen Ausland in Eigenregie aktiv sind.

Im Rahmen der Marktbeobachtung wird von den aktiven Unternehmen auch der Indikator „Kooperationen mit ausländischen Partnern“ abgefragt. Trotz des Trends zur durchgängigen Eigenproduktion übergeben Eisenbahnverkehrsunternehmen an der Grenze nach wie vor vielfach Züge an Kooperationspartner bzw. verbundene Unternehmen. Nachdem die Anzahl aktiver Unternehmen stetig steigt, erhöht sich auch die der Kooperationspartner und es ergeben sich daraus vielfältige Geschäftsbeziehungen. So zeigen die Rückmeldungen, dass im grenzüberschreitenden Verkehr mit in- zwischen zumindest 49 Bahnunternehmen in Deutschland, 23 in Tschechien, 22 in Italien, 21 in Ungarn, 14 in der Slowakei, acht in der Schweiz und fünf in Slowenien zusammengearbeitet wird. Daraus resultieren in Summe 142 Eisenbahnverkehrsunternehmen als mögliche Kooperationspartner an den Rändern des österreichischen Schienennetzes. Dadurch entstehen zunehmend Kapazitätsengpässe in den Grenzbahnhöfen, da diese bei seit Jahren gleichbleibender Gleisanzahl von immer mehr Unternehmen befahren werden.

VERKEHRSENTWICKLUNG IM ÖBB-NETZ

GESAMTBETRACHTUNG

Im Allgemeinen haben sich die Leistungsindikatoren des Eisenbahnmarktes durchwegs positiv entwickelt. So zeigte sich am Ende des Jahres 2024 bei der Verkehrsleistung aller Zuggattungen (gemessen in Bruttotonnenkilometern) ein Plus von 3,1 Prozent. Auch die Zugkilometer nahmen in etwa im selben Ausmaß zu. Beide Parameter befanden sich damit auf dem höchsten Niveau der bis 2006 zurückgehenden Datenreihe (Abbildung 5, Tabelle 2).

Diese Zuwächse sind wie so oft in der jüngeren Vergangenheit dem Personenverkehr zuzuschreiben, der hier jeweils im mittleren einstelligen Bereich zugelegt hat. Der seit Längerem kriselnde Güterverkehr stagnierte hingegen bei beiden Parametern. Die Summe der vom Netzbetreiber ÖBB-Infrastruktur eingehobenen Wegeentgelte (Infrastruktur-Benützungsentgelt, IBE)² hat sich wieder leicht erhöht und belief sich auf rund 477 Millionen Euro. Die Entwicklung der letzten Jahre ist dabei auf den Entfall der Marktaufschläge zum IBE 2023 bzw. deren geänderte Verrechnungssystematik gegenüber 2022 zurückzuführen.

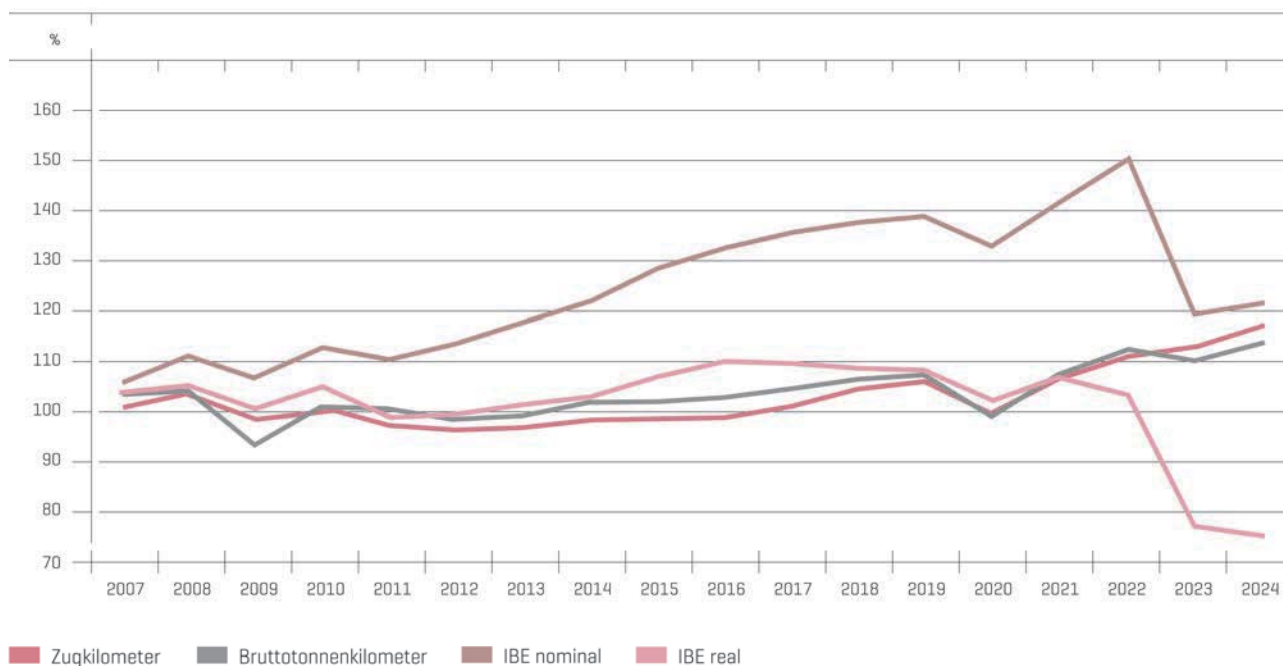


Abb. 5: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2007–2024; Basis [2006] = 100 Prozent.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

Jahr	Zug-km	BT-km	Wegeentgelt
	in Mio.	in Mrd.	in Mio. €
2006	147,0	73,4	394,5
2007	148,6	75,9	417,8
2008	152,2	76,3	438,0
2009	145,4	68,8	421,8
2010	148,2	73,9	446,6
2011	143,5	73,9	436,5
2012	142,0	72,4	449,8
2013	142,8	73,0	467,0
2014	145,1	75,2	483,3
2015	145,4	75,1	508,6
2016	146,1	75,6	526,0
2017	148,6	77,1	535,6
2018	154,4	78,2	542,7
2019	156,4	78,7	548,7
2020	147,0	73,2	526,1
2021	156,6	78,7	559,5
2022	163,7	82,2	592,7
2023	165,9	81,0	474,1
2024	171,3	83,5	476,9

Tabelle 2: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2024.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

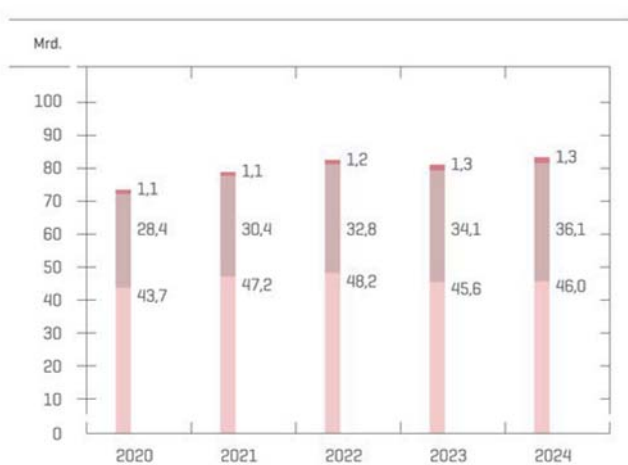


Abb. 6: Netznutzung [Bruttotonnenkilometer] im ÖBB-Netz 2020–2024.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

Anders lässt sich die Situation bei der Auswertung der Netznutzung nach Zugkilometern (Abbildung 7) beschreiben: Hier stellt der Personenverkehr anteilig die mit Abstand größte Zuggattung dar und war in den letzten Jahren immer hauptverantwortlich für die Gesamtzuwächse. Sowohl Dienstzüge als auch Reisezüge wiesen mehr Zugkilometer aus als im Jahr 2023, die von Güterzügen erbrachten Zugkilometer haben hingegen stagniert.

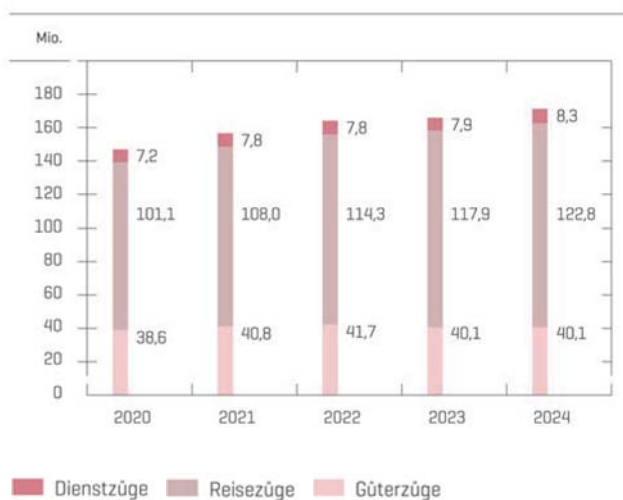


Abb. 7: Netznutzung [Zugkilometer] im ÖBB-Netz 2020–2024.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

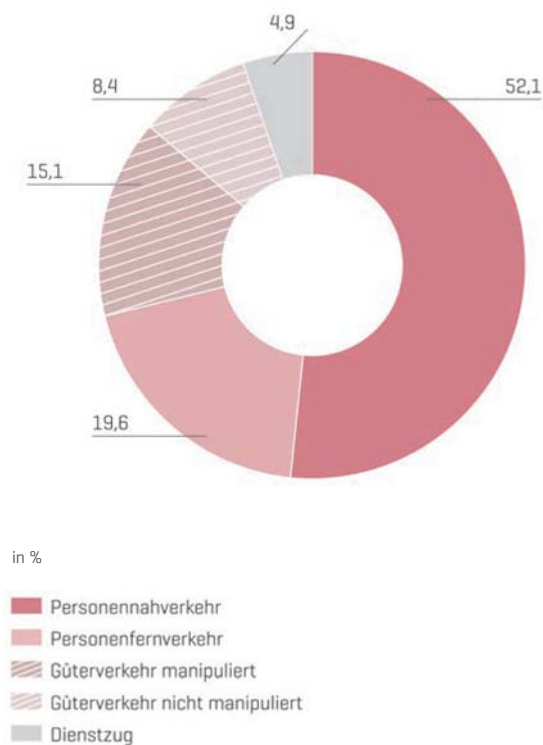


Abb. 8: Anteile der Marktsegmente an den gesamten Zugkilometern im ÖBB-Netz 2024. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Aufgrund eines geänderten Entgeltmodells gibt es seit dem Fahrplanjahr 2018 die Möglichkeit, den Eisenbahnverkehr auf dem ÖBB-Netz in Marktsegmente zu unterteilen³. So können die Leistungsindikatoren zusätzlich zu den Zuggattungen auch nach Marktsegmenten analysiert werden. Für die Zugkilometer ergibt sich im Jahr 2024 die in Abbildung 8 dargestellte Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsarten.

Der Güterverkehr erbrachte gleichbleibend etwas weniger als ein Viertel aller gefahrenen Zugkilometer, wobei der manipulierte (umfasst Einzelwagenverkehre sowie Kombinierte Verkehre und erfordert komplexe Zugbildungsprozesse oder zumindest einen Umschlag der Transporteinheit) den sichtbar größeren Anteil daran hatte als der nicht manipulierte Güterverkehr („klassische Ganzzugverkehre“ von Punkt zu Punkt, bei denen keine Manipulation während des Zuglaufs erfolgt).

Innerhalb des Personenverkehrs (insgesamt gut 72 Prozent) stellte der Nahverkehr (durchschnittliche Distanz zwischen den Halten < 20 km) das wesentlich größere Marktsegment dar. Der Personenfernverkehr (eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehre mit durchschnittlicher Distanz zwischen den Halten ≥ 20 km) spielt hier lediglich eine untergeordnete Rolle.

Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge) machten knapp fünf Prozent aller Zugkilometer aus und werden der Vollständigkeit halber angeführt, obwohl sie kein eigenes Marktsegment bei der Differenzierung des WeSENTGELTS darstellen.

³ Ursprünglich gab es sechs Marktsegmente („Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“, „Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr“, „Güterverkehr manipuliert“, „Güterverkehr nicht manipuliert“, „Nahverkehr schwach“ und „Nahverkehr stark“). Diese wurden 2024 auf die vier in Abbildung 8 angezeigten Segmente (exklusive Dienstzüge) reduziert.

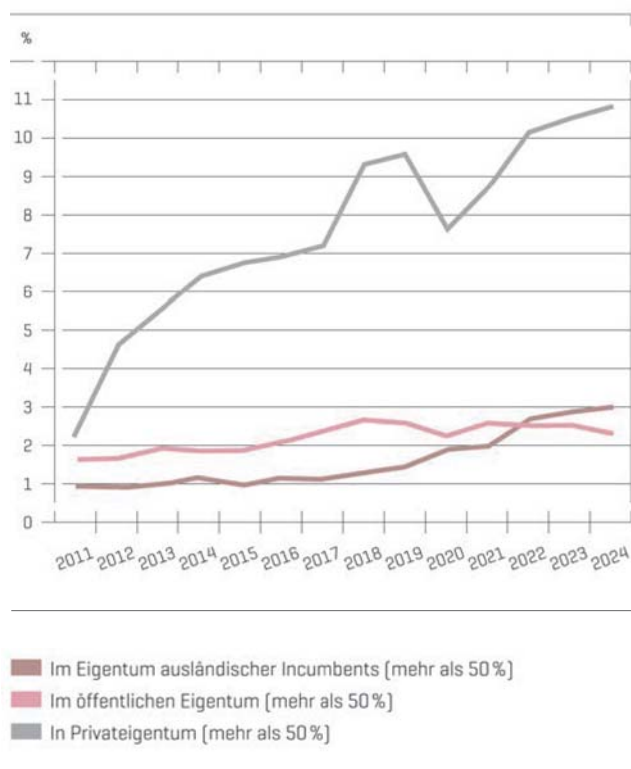


Abb. 9: Zugkilometeranteile nach Unternehmensgruppen im ÖBB-Netz 2011–2024 [exklusive ÖBB-Konzern]. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die Anteile der Zugkilometer im ÖBB-Netz haben sich bei den einzelnen Unternehmensgruppen außerhalb des ÖBB-Konzerns in den vergangenen 15 Jahren unterschiedlich entwickelt (Abbildung 9). Leicht, aber kontinuierlich zugenommen haben sie bei der Gruppe der ausländischen Incumbents, wo vor allem die ČD Cargo und die TX Logistik Transalpine (Trenitalia) eine zentrale Rolle spielen. Die übrigen ausländischen Incumbents hatten wesentlich kleinere Anteile innerhalb dieser Kategorie. Die mehrheitlich in Privateigentum stehenden Unternehmen haben signifikant zugelegt, hier ist die Entwicklung seit 2010 allgemein wesentlich dynamischer verlaufen. Hauptverantwortlich dafür sind der Markteintritt der WESTbahn Ende 2011 sowie die großen privaten Mitbewerber im Güterverkehr (darunter CargoServ, ecco-rail, Lokomotion und LTE Austria). Insgesamt entfielen 2024 bereits elf Prozent auf diese Gruppe. Eher rückläufig entwickeln sich die Zugkilometer bei den Bahnen in mehrheitlich öffentlichem Eigentum, deren größte Vertreter die Wiener Lokalbahnen Cargo (WLC) und die Raaberbahn Cargo (RBC) sind.

Jahr	Zug-km	BT-km	Wegeentgelt
	in %	in %	in %
2020	11,8	22,1	8,8
2021	13,3	24,6	10,0
2022	15,3	26,8	11,6
2023	16,0	27,6	12,9
2024	16,1	27,8	13,4

Tabelle 3: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (Güter- und Personenverkehr) im ÖBB-Netz 2020–2024.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

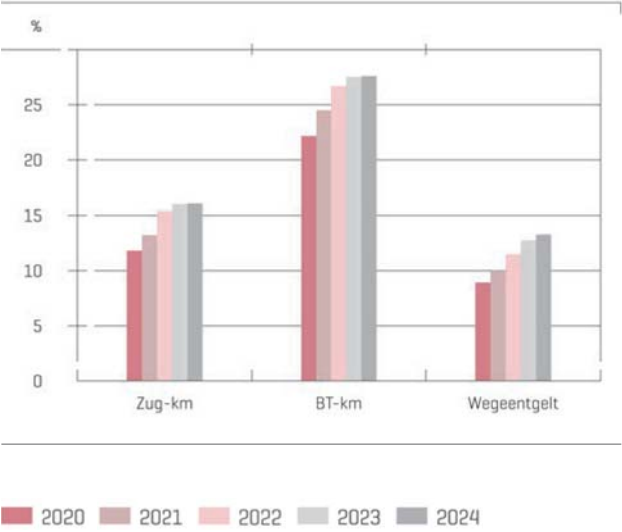


Abb. 10: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (Güter- und Personenverkehr) im ÖBB-Netz 2020–2024.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

Im ÖBB-Netz

werden folgende fünf Streckenkategorien unterschieden:

Brennerachse

(Kufstein–Innsbruck–Brenner)

Ergänzungsnetz

(Nebenbahnen)

Sonstige internationale Achsen

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

Sonstiges Kernnetz

(weitere Hauptstrecken)

Westachse

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

Die Struktur der Netznutzung (in Zugkilometern) nach Zuggattungen auf den einzelnen Streckenkategorien veränderte sich 2024 im Vergleich zu 2023 nur geringfügig. Wie in Abbildung 11 zu erkennen ist, weist die Brennerachse mit knapp 34 Prozent den höchsten Güterverkehrsanteil auf. Die Westachse als weitere Hauptverkehrsader liegt diesbezüglich auf Platz zwei, dahinter kommen die sonstigen internationalen Achsen (Pyhrn, Semmering und Tauern) als das vom Güterverkehr anteilig am drittstärksten genutzte Streckensegment in Österreich. Im Wesentlichen findet der komplette Transitgüterverkehr auf diesen drei Streckenabschnitten statt. Gut zu erkennen ist auch, dass der Güterverkehr im Ergänzungsnetz im Gegensatz zu früher nur noch eine sehr untergeordnete Rolle spielt. Der Anteil des Personenverkehrs an der Netznutzung hat sich auf beinahe allen genannten Abschnitten erhöht.

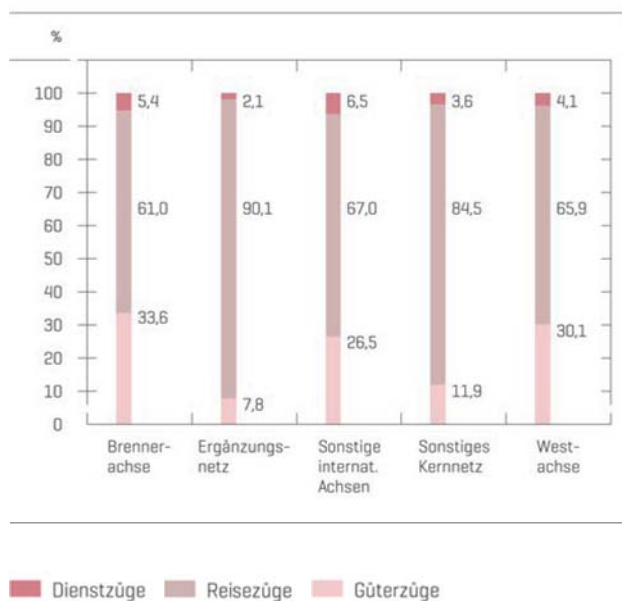
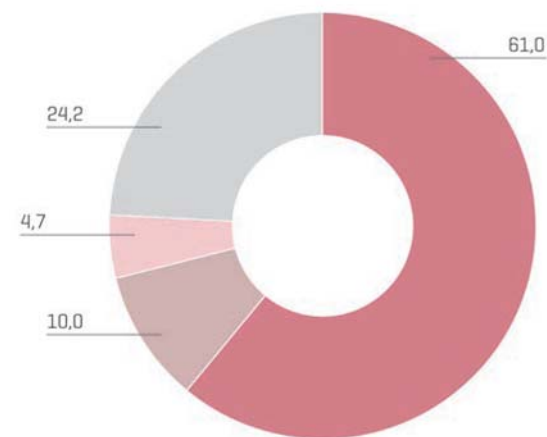


Abb. 11: Netznutzung nach Streckenkategorien und Zuggattungen [Anteile an den gesamten Zugkilometern] 2024; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

GÜTERVERKEHR

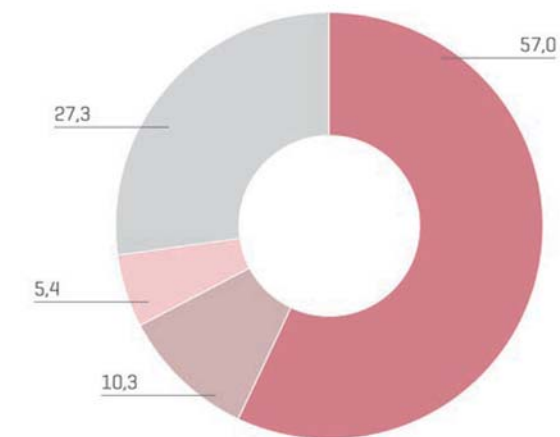


in %

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

Abb. 12: Anteile an den Güterzugkilometern nach Art der Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2024; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Güterverkehr im ÖBB-Netz lässt sich zunächst anhand der Indikatoren Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer analysieren. 61 Prozent aller Güterzugkilometer wurden im Jahr 2024 vom ÖBB-Konzern (Rail Cargo Austria) erbracht, weitere zehn Prozent von ausländischen Incumbents oder etwaigen Tochterunternehmen. Auf sonstige Mitbewerber im öffentlichen Eigentum entfielen 4,7 Prozent, auf jene in Privateigentum 24,2 Prozent.



in %

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

Abb. 13: Anteile an den Bruttotonnenkilometern (Güterverkehr) nach Art der Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2024; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

2024 hatte der ÖBB-Konzern bei den Bruttotonnenkilometern 57 Prozent Marktanteil, ausländische Incumbents hatten 10,3 Prozent. 5,4 Prozent entfielen auf die Gruppe jener Mitbewerber, die mehrheitlich im öffentlichen Eigentum stehen. Mit 27,3 Prozent aller Bruttotonnenkilometer wurde bereits über ein Viertel von Mitbewerbern mit (überwiegend) privaten Eigentümern erbracht.

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

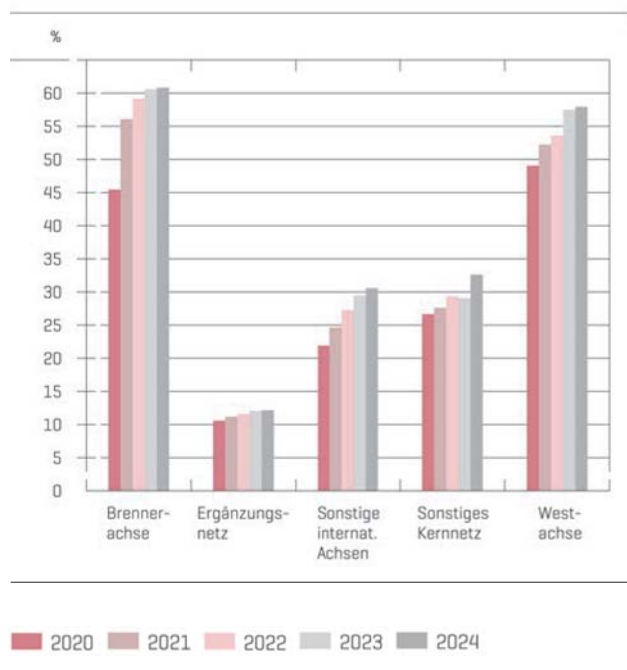


Abb. 14: Anteile der Mitbewerber an den Bruttotonnenkilometern im Güterverkehr nach Streckenkategorie 2020–2024.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Nach Streckenkategorien und Verkehrsleistung betrachtet vergrößerten sich 2024 die Marktanteile der Mitbewerber auf allen Abschnitten des ÖBB-Netzes. Mit knapp 3,5 Prozentpunkten waren die Anteilsgewinne im sonstigen Kernnetz am stärksten. Hervorzuheben sind in dem Zusammenhang außerdem die bemerkenswert hohen Marktanteile von über 60 Prozent auf der Brenner- und 58 Prozent auf der Westachse (über den Grenzübergang Passau wird beispielsweise ein Fünftel des gesamten österreichischen Schienengüteraufkommens geführt). Mittlerweile wird also auf zwei der drei österreichischen Haupttransitachsen (Nord-Süd und Ost-West) deutlich mehr als die Hälfte aller Bruttotonnenkilometer von Eisenbahnunternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns abgewickelt. Auch auf den weiteren bedeutenden Transitstrecken wie Pyhrn, Semmering und Tauern als Teil der sonstigen internationalen Achsen haben die Mitbewerber in den letzten fünf Jahren kräftig zugelegt (um beinahe zehn Prozentpunkte).

Die Güterverkehrsleistung hat sich 2024 je nach Streckenkategorie unterschiedlich entwickelt. Auf der Brennerachse ist die Gesamtverkehrsleistung der Schiene beispielsweise um über fünf Prozent höher gewesen als 2023, während Zahlen des Autobahnbetreibers ASFINAG für denselben Zeitraum auf der Brennerautobahn einen Rückgang von 1,2 Prozent bei den Lkw-Verkehren zeigen. Auf dem sonstigen Kernnetz ist die Verkehrsleistung sogar um über neun Prozent gestiegen, wobei darauf lediglich ein Zehntel des gesamten österreichischen Güterverkehrs abgewickelt wurde. Die Westachse hatte nur minimale Zuwächse bzw. hat stagniert, allerdings hat die dreimonatige Teilsperre der „Neuen Westbahn“ als Folge des Jahrhunderthochwassers im Tullnerfeld die Ost-West-Verkehre zwischen September und Dezember massiv eingeschränkt. Gleichzeitig fanden auf den anderen Segmenten Mengenverluste statt, im Ergänzungsnetz (umfasst alle Nebenbahnen des ÖBB-Netzes) stärker als auf den sonstigen internationalen Achsen. Auf Letzteren wirkte sich mitunter die Tauernbahnsperre ab Mitte November 2024 aus.

Interessanterweise ist die Brennerachse jenes Streckensegment im ÖBB-Netz, auf dem im Vergleich zu den anderen Abschnitten die wenigsten Mitbewerber Verkehre führten (23 Güterverkehrsunternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns; davon hatten allerdings bloß zwei Unternehmen Mengen in ähnlicher Dimension wie die ÖBB). Auf den beiden anderen wichtigen Transitabschnitten, der Westachse und den sonstigen internationalen Achsen, waren dagegen die meisten Unternehmen aktiv – 43 bzw. 50. Insbesondere dort betätigen sich laufend neue Marktteilnehmer und daraus resultiert verstärkter Wettbewerb.

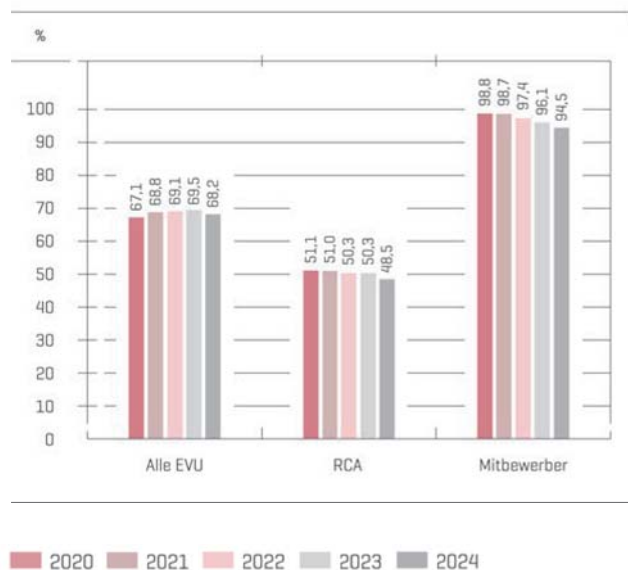


Abb. 15: Anteile des Ganzzugverkehrs [Bruttotonnenkilometer] am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2020–2024.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

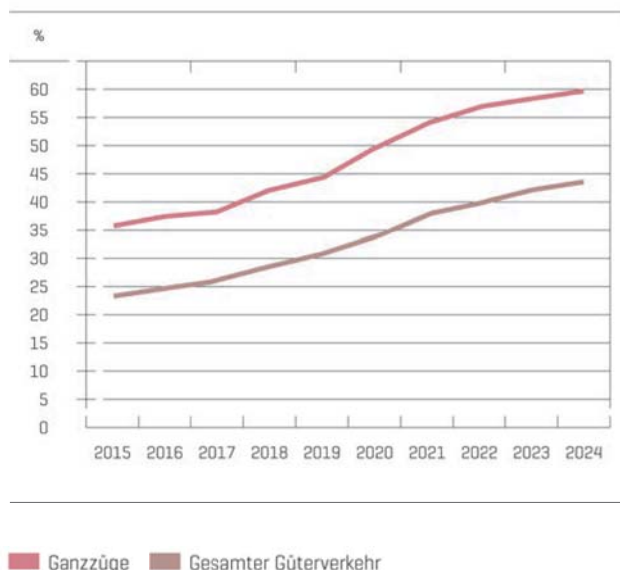


Abb. 16: Marktanteile der Mitbewerber [Bruttotonnenkilometer] im Ganzzugsegment und im Gesamtgüterverkehr 2015–2024.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Ganzzugverkehr (gemeint sind an dieser Stelle alle Zugklassen der „klassischen“ Ganzzüge sowie der Kombinierte Verkehr) ist im Jahr 2024 bei den Mitbewerbern in absoluten Zahlen gestiegen und beim ÖBB-Konzern zurückgegangen. Letztlich entfielen bei allen Unternehmen zusammen etwas mehr als zwei Drittel des Gesamtverkehrs in Bruttotonnenkilometern darauf (siehe Abbildung 15, „Alle EVU“). Relativ betrachtet ist der Anteil jedoch leicht zurückgegangen, da auch im Einzelwagenverkehr Mengen hinzugekommen sind. Das liegt zum einen daran, dass größere Wettbewerber mehr derartige Verkehre als noch in der Vergangenheit gefahren sind. Zum anderen hat die Rail Cargo Austria unrentable Ganzzugverkehre als Einzelwagenverkehre geführt. Auch die bereits erwähnte Tauernbahnsperre ab Mitte November 2024 mit einer für Verkehre von Salzburg Richtung Süden knapp doppelt so langen Umleitungsstrecke über den Schoberpass erklärt einen Teil der Zunahme. Zu guter Letzt sind außerdem die finanziellen Zuwendungen für Einzelwagenverkehre seitens der öffentlichen Hand, vor allem in Gestalt der Wegeentgeltförderung von 2023 auf 2024, gestiegen.

Im Segment der Ganzzüge erreichten die Mitbewerber im Jahr 2024, bezogen auf die Bruttotonnenkilometer, bereits einen Marktanteil von deutlich über der Hälfte (60 Prozent). Im gesamten Güterverkehr auf dem ÖBB-Netz lag der Wert hingegen bei 43 Prozent. Dieser Unterschied resultiert daraus, dass der Einzelwagenverkehr bis auf wenige Ausnahmen (siehe oben) fast ausschließlich von der Rail Cargo Austria erbracht wird, während sich die Mitbewerber auf die Führung von Ganzzügen spezialisiert haben. Vor allem der Teilbereich der kombinierten Ladungsverkehre befand sich fest in ihrer Hand, sie konnten hier 2024 ihre Vormachtstellung auf 74 Prozent der Verkehrsleistung ausbauen. Im Vergleich dazu lag der Marktanteil der Wettbewerber im Einzelwagenverkehr in etwa bei fünf Prozent.

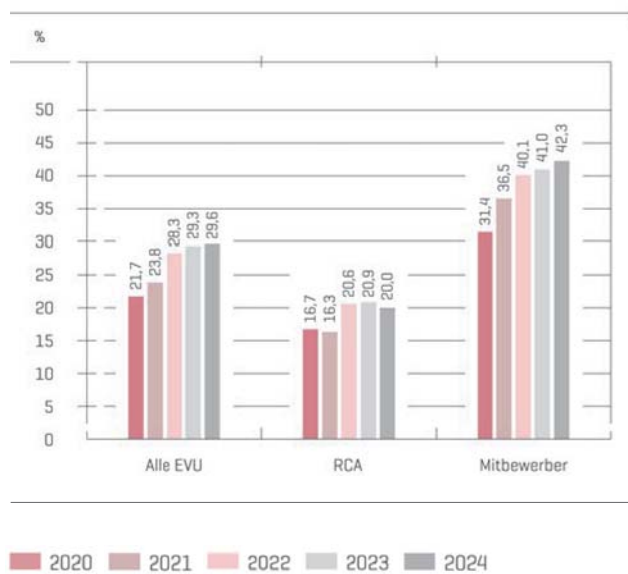


Abb. 17: Anteile der Ad-hoc-Verkehrs (Bruttotonnenkilometer) am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2020–2024.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Erneut zugenommen hat im Jahr 2024 bei der Summe aller Eisenbahnverkehrsunternehmen der Anteil kurzfristig bestellter oder abgeänderter Zugtrassen (Ad-hoc-Verkehrs) – dieser lag bei beinahe einem Drittel der gesamten Güterverkehrsleistung im ÖBB-Netz. Bei den Mitbewerbern ist er erneut leicht gestiegen und diese Form der Trassenbestellung machte bereits über 40 Prozent der Verkehrsmenge aus. Die Rail Cargo Austria hatte mit einem Fünftel hingegen anteilig wesentlich weniger Spotverkehrs, zudem war dieser Wert sogar leicht rückläufig.

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

VERKEHRSENTWICKLUNG IM GESAMTNETZ⁴

GÜTERVERKEHR

Wie eingangs erwähnt blieb die wirtschaftliche Lage in Österreich im Jahr 2024 angespannt, jedoch ließ der Abschwung im Verlauf des Jahres nach. Die Hauptindikatoren des Schienengüterverkehrs – Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer, Bruttotonnenkilometer) und Aufkommen (beförderte Nettotonnen) – konnten jeweils Zuwächse im niedrigen einstelligen Bereich verzeichnen.

Im Gegensatz zu den Jahren während und unmittelbar nach dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie (2020/2021) gab es keine nennenswerten Beschränkungen mehr im internationalen Warenverkehr, allerdings hatte der Schienengüterverkehr in Österreich trotz minimaler Zuwächse mit einer Vielzahl an anderen Problemen zu kämpfen.

Zum einen gab es etliche konjunkturelle Einflussfaktoren. Neben der sinkenden Industrieproduktion und einer einhergehenden niedrigen Transportnachfrage in Österreich und ganz Europa befanden sich die Energiepreise bzw. die allgemeinen Preise noch immer auf sehr hohem Niveau. Generell ist die wirtschaftliche Produktion mittlerweile wesentlich volatiler als früher und Gütertransporte sind dadurch schwerer planbar. Viele bahnaffine Güter (beispielsweise Kohle oder Mineralöl) werden zudem nicht mehr im selben Ausmaß verwendet, die Masse des Transportsubstrats nimmt folglich tendenziell ab.

Zum anderen häuften sich in den letzten Jahren zunehmend infrastrukturelle Hemmnisse. Umfassende Infrastrukturarbeiten und baustellenbedingte Umleitungen sowie die teils mangelnde Betriebsqualität auf internationalen Korridoren bzw. im benachbarten Ausland wirken sich auf die Planung und Durchführung von Verkehren aus. Hier ist vorrangig Deutschland zu nennen, wo die Konsequenzen der General-sanierungen von insgesamt 42 Korridoren sowie kleinerer Baustellen der DB Infra GO die Bahnunternehmen im österreichischen bzw. europäischen Transit spürbar getroffen haben bzw. noch mehrere Jahre betreffen werden. Das gilt insbesondere für Arbeiten an den Abschnitten München-Salzburg und Obertraubling-Passau, die beide jeweils direkt an das österreichische Schienennetz anschließen und einen integralen Bestandteil von Haupttransitstrecken darstellen. Auch in Österreich selbst war die infrastrukturelle Situation 2024 mitunter kompliziert. Neben der dreimonatigen Teilsperre der „Neuen Westbahn“ im Tullnerfeld als Folge der Hochwasserschäden (betroffen davon waren Ost-West-Verkehre) im September war auch die Tauernbahn ab Mitte November bis Mitte Juli 2025 aufgrund der notwendigen Sanierung des Tauerntunnels zwischen Salzburg und Kärnten (Nord-Süd) gesperrt.

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

Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
2019	116,8	23,189	46,256
2020	108,2	21,577	42,840
2021	118,9	23,456	45,843
2022	118,0	23,789	46,935
2023	110,8	22,562	44,587
2024	113,3	22,788	44,833

Tabelle 4: Hauptindikatoren des Schienengüterverkehrsmarktes 2020–2024. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Durch Baustellen und weitere Betriebsstörungen ergeben sich vielerorts zahlreiche großräumige Umleitungen, die die Laufwege von Verkehren oft um ein Vielfaches verlängern und dementsprechend auch die Kosten der Unternehmen für Transporte in die Höhe treiben. Für die eingesetzten Produktionsmittel (beispielsweise Energie, Infrastruktur-Benutzungsentgelt, Personal) erhöht sich der finanzielle Aufwand dadurch beträchtlich. In weiterer Folge wirkt sich das auf die Produktionskosten und die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehre aus. Gleichzeitig mindert die wirtschaftliche Flaute die Transportmengen auf der Straße und schafft dort wieder vermehrt freie Kapazitäten und ein Überangebot an Lkw bei den Frächtern, was folglich deren Preise senkt und den Verlagerungsdruck hin zur Straße weiterverstärkt. Für die Bahn besonders schwierig ist die Lage bei Einzelwagenverkehren und Kombinierten Verkehren, die im direkten Wettbewerb mit dem Lkw stehen. Immer öfter werden auch Forderungen seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Verbände nach finanzieller Entschädigung laut, wenn Bahninfrastruktur baustellenbedingt nicht mehr adäquat nutzbar ist oder durch Einschränkungen unverhältnismäßig hohe Kosten entstehen.

Im internationalen Verkehr gab und gibt es zudem immer noch Probleme mit der Interoperabilität der Bahnsysteme und beim Grenzübertritt. Unverändert prägten Personalengpässe sowie ein europaweiter Mangel an einsatzfähigem und verfügbarem Rollmaterial (Triebfahrzeuge und Güterwagen) die Gesamtsituation.

Jahr	NT	NT-km	BT-km
	in %	in %	in %
2020	36,7	33,1	33,0
2021	39,6	36,6	36,7
2022	40,9	39,2	39,3
2023	43,5	42,4	41,7
2024	44,5	42,7	42,9

Tabelle 5: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2020–2024. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

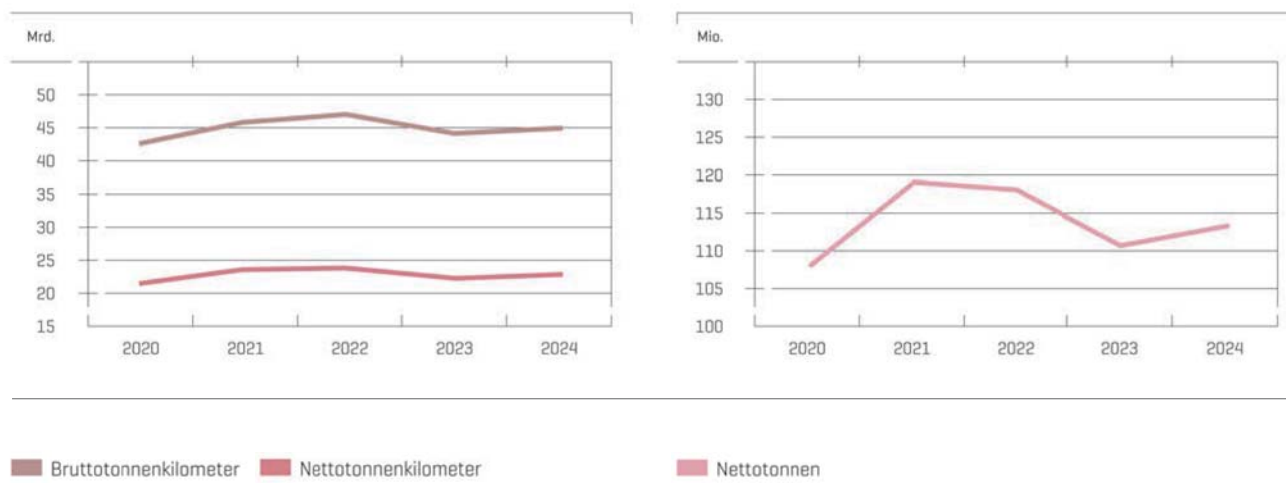


Abb. 18: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2010–2024.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Tabelle 4 und Abbildung 18 stellen die Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes über die letzten Jahre dar. Dabei wird deutlich, dass Verkehrsaufkommen und -leistung auch im Jahr 2024 noch unter dem Level von 2019 lagen. Die Rail Cargo Austria meldete gegenüber dem Vorjahr leicht höhere Werte beim Aufkommen und stabile bei der Leistung, während die Gruppe der Mitbewerber bei allen drei Parametern kleine Zuwächse erzielen konnte. Dadurch bauten Letztere ihre Marktanteile bei allen Indikatoren aus und näherten sich so weiter der 50-Prozent-Marke. Inzwischen hatten bereits 13 im Güterverkehr tätige Unternehmen im Jahr 2024 Marktanteile von einem Prozent oder darüber (zum Vergleich: 2019 waren es noch neun Unternehmen gewesen). Abbildung 20 listet die Unternehmen sortiert nach der Größe ihres Marktanteils bei den Nettotonnenkilometern auf, wobei nur jene mit einem Marktanteil von zumindest 0,1 Prozent berücksichtigt wurden. Die Anzahl der Unternehmen, die diesen Wert übersteigen, nimmt seit Jahren zu.

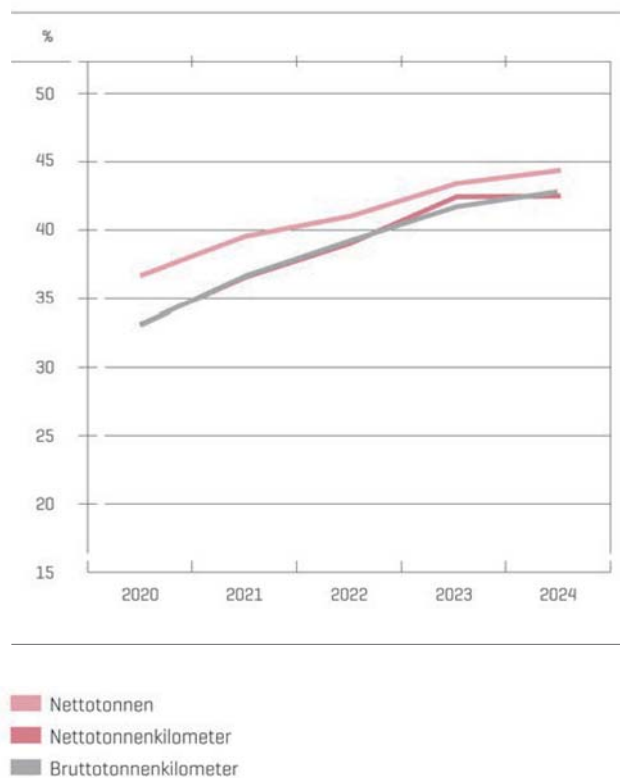
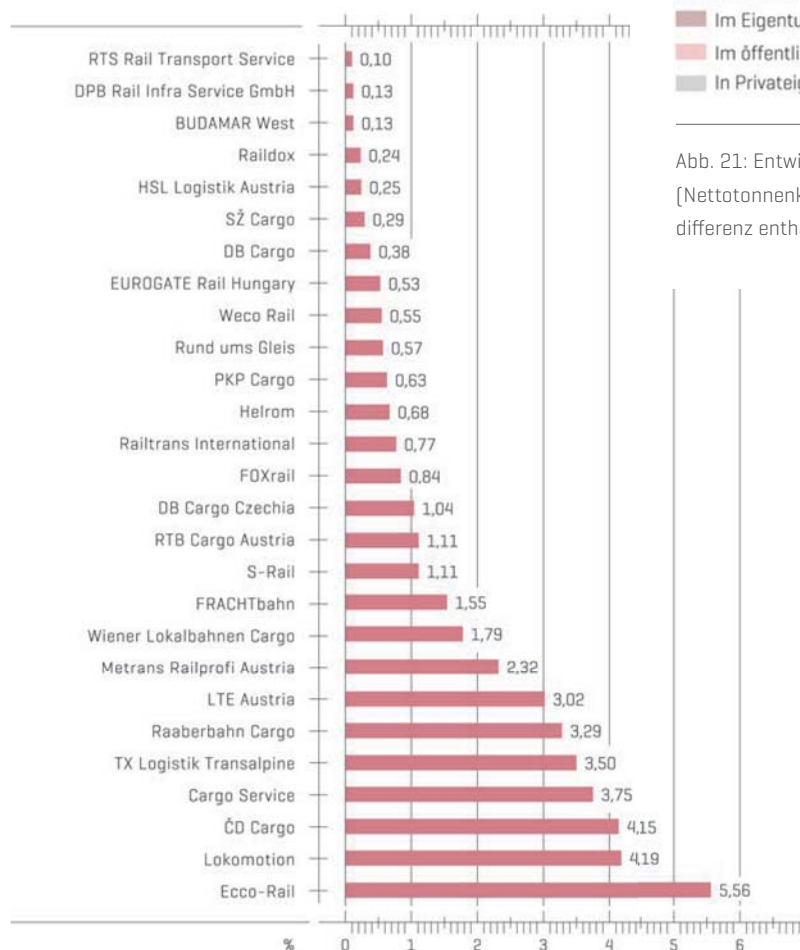


Abb. 19: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2020–2024.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Bezugnehmend auf die Eigentümerschaft der Eisenbahnverkehrsunternehmen ergeben sich die Marktanteile (Nettotonnenkilometer) wie in Abbildung 21 dargestellt. Der Marktanteil der im öffentlichen Eigentum stehenden Unternehmen verkleinerte sich um knapp einen Prozentpunkt und betrug für das vergangene Jahr fünf Prozent. Die in Privateigentum stehenden Unternehmen weisen eine eindeutige Tendenz auf, hier ist der Anteil in den letzten fünf Jahren stetig bzw. stark gewachsen und lag 2024 bei bereits 27,6 Prozent. Der Anteil der ausländischen Incumbents bzw. deren Tochterunternehmen hat sich dagegen wieder leicht verringert und machte 2024 zehn Prozent aller erbrachten Nettotonnenkilometer aus.



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

Abb. 21: Entwicklung der Marktanteile nach Unternehmensgruppen (Nettotonnenkilometer) im Güterverkehr 2020–2024; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abb. 20: Marktanteile der Mitbewerber (zumindest 0,1 Prozent der gesamten Nettotonnenkilometer) im Güterverkehr 2024.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

PERSONENVERKEHR



Abb. 22: Langfristige Entwicklung der Leistungsparameter im Personenverkehr 2010–2024 (2010 = 100 %).

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der österreichische Schienenpersonenverkehrsmarkt hat sich in den letzten 15 Jahren überwiegend sehr gut entwickelt. Die Phase konstanten Wachstums zu Beginn dieses Abschnitts und die dynamische Entwicklung in den vergangenen Jahren sind in Abbildung 22 jeweils deutlich erkennbar.

Ab dem Fahrplan 2012 sorgte der Markteintritt der WESTbahn in den Fernverkehrssektor für einen Anstieg der Leistungsparameter, bis es als Folge der Corona-Pandemie 2020 zu einem starken Einbruch gekommen ist. Der wesentlich geringere zwischenzeitliche Rückgang bei den angebotenen Zugkilometern erklärt sich dadurch, dass zu diesem Zeitpunkt seitens der öffentlichen Hand durchgehend ein Grundangebot an Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger bereitgestellt wurde. Allerdings sank die Nachfrage damals massiv, was sich gut am Rückgang der Fahrgäste bzw. der Personenkilometer ablesen lässt. Seither haben sich jedenfalls alle Indikatoren durchwegs positiv entwickelt, wobei sie zwischen 2021 und 2022 besonders stark gewachsen sind. Nachdem die Rekordwerte aller Leistungsparameter von 2019 im Jahr 2023 erstmals wieder übertroffen wurden, bilanzierte der Personenverkehr 2024 neuerlich sehr erfreulich (Tabelle 6).

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer	Ø Fahrtweite
	in Mio.	in Mrd.	in Mio.	in km
2016	288,8	12,6	112,1	43,6
2017	290,6	12,7	114,5	43,6
2018	309,9	13,3	113,3	42,8
2019	316,4	13,4	120,3	42,3
2020	192,2	7,4	113,4	38,6
2021	218,7	8,5	123,4	38,9
2022	295,2	13,0	127,8	43,9
2023	328,3	14,5	132,1	44,3
2024	348,7	15,0	138,5	42,9

Tabelle 6: Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2016–2024.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Einerseits wurde das **Angebot** im Jahresfahrplan 2024 durch Ausweitungen und Taktverdichtungen bei bestehenden Verbindungen bzw. die Einführung neuer Relationen abermals umfangreich verbessert. Neben einzelnen Maßnahmen im Nahverkehr rund um den Ballungsraum Wien (zusätzliche Verbindungen nach Krems, St. Pölten oder Wiener Neustadt) sticht dabei besonders die Eröffnung des Kärntner Abschnitts der neu errichteten Koralmbahn (Klagenfurt–Wolfsberg) hervor. Auch im restlichen Österreich kam es vielerorts zu Angebotsveränderungen in den Abendstunden (längere Betriebszeiten) und weiteren Verkehren an Wochenenden sowie verbesserten Anschlüssen zwischen Fern- und Regionalverkehr. Außer den Verkehren der ÖBB-Personenverkehr in den Bundesländern betrifft das auch den Leistungsumfang eines Großteils der Regionalbahnen.

Im überregionalen Fernverkehr wurde das Angebot vor allem mit zusätzlichen Verbindungen zwischen österreichischen Städten (Linz–Graz, Wien–Villach) und bei den Nachtzugverbindungen attraktiviert (beispielsweise wurden die neuen Nightjet-Garnituren mit zweijähriger Verzögerung wegen Lieferschwierigkeiten sukzessive in Betrieb genommen). Auch die WESTbahn verlängerte erneut einige ihrer Verkehre, national beispielsweise nach Bregenz oder St. Johann im Pongau. Alle Maßnahmen zusammen sorgten für ein Rekordangebot von 138,5 Millionen Personenzugkilometern österreichweit (fünf Prozent mehr als 2023).

	Summe	ÖBB-PV	Mitbewerber	Anteil Mitbewerber
Mio. Reisende	348,7	298,1	50,6	14,5 %
Mrd. Personenkilometer	15,0	12,8	2,2	14,8 %
Mio. Personenzugkilometer	138,5	118,8	19,7	14,2 %

Tabelle 7: Personenverkehrsmarkt nach Unternehmensgruppen 2024; Rundungsdifferenz enthalten.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Andererseits hat sich auch die **Nachfrage** gut entwickelt. Sie befand sich ebenfalls auf einem Allzeithoch, wobei der Zuwachs bei der Anzahl an Reisenden sechs Prozent betrug.

Zum einen boomten Fernverkehr und touristische Bahnfahrten, zum anderen ist dieser Trend eng mit der Rückkehr zur Anwesenheit am Arbeitsplatz sowie hohen Treibstoffpreisen und steigenden Parkkosten in städtischen Gebieten verbunden. Verstärkt wurden diese Effekte durch das im Oktober 2021 eingeführte KlimaTicket, das sich nicht zuletzt aufgrund der oft deutlichen Preisdifferenz zu den regionalen Verbundtarifen entsprechender Beliebtheit erfreut. So gab es im September 2024 laut Klimaschutzministerium bereits über 300.000 Besitzerinnen und Besitzer der bundesweit gültigen Variante dieses Tickets (KlimaTicket Österreich).

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer
	in %	in %	in %
2016	15,5	11,6	13,2
2017	15,5	11,6	13,0
2018	15,7	13,5	16,1
2019	15,9	13,2	15,4
2020	15,3	9,8	12,1
2021	14,2	10,1	12,9
2022	14,9	12,1	13,7
2023	15,8	13,5	14,6
2024	14,5	14,8	14,2

Tabelle 8: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2016–2024.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Das erweiterte Angebot führte in Kombination mit dem Fahrgastwachstum dazu, dass auch die zurückgelegten Personenkilometer erneut gestiegen sind (plus drei Prozent). In diesem Bereich übertraf der Personenverkehr das Vorkrisenniveau von 2019 mittlerweile um bemerkenswerte zwölf Prozent. Durch die in Summe deutlich stärkeren Fahrgastzuwächse im Nahverkehr hat sich die durchschnittliche Fahrtweite je Fahrgast auf 42,9 Kilometer reduziert.

Tabelle 8 und Abbildung 23 veranschaulichen, dass die Mitbewerber ihre Marktanteile gegenüber 2023 bei den Personenkilometern ausbauen konnten, bei den Reisenden und den Personenzugkilometer sind sie hingegen zurückgegangen.

ÖBB-Personenverkehr

Im Jahr 2024 beförderte die ÖBB-Personenverkehr insgesamt rund 298 Millionen Personen und verzeichnete damit einen neuen Fahrgastrekord (Abbildung 24). Gegenüber 2023 erhöhte sich die Zahl der Fahrgäste um etwa acht Prozent, die zurückgelegten Personenkilometer (Abbildung 25) sind im selben Zeitraum in deutlich geringerem Ausmaß gestiegen. Die durchschnittliche Fahrtweite je Fahrgast hat sich zwischen den beiden Jahren um beinahe drei Kilometer reduziert und betrug 42,8 Kilometer.

Im inländischen Fernverkehr verzeichnete das Unternehmen mit 45,6 Millionen Reisenden geringfügig weniger Fahrgäste als die rund 46,2 Millionen des Jahres 2023. Das entspricht einer Abnahme von etwas mehr als einem Prozent, allerdings hatte 2024 die dreimonatige hochwasserbedingte Sperre der neuen Weststrecke ab September einerseits sowie die Sperre der Tauernstrecke ab November andererseits maßgeblichen Einfluss auf die Fernverkehre. Mit beinahe zehn Prozent verzeichnete der Nahverkehr hingegen einen erheblichen Zuwachs. Dadurch veränderte sich auch die Fahrgastverteilung zu seinen Gunsten (Abbildung 26) auf beinahe 85 Prozent. Eine Gegenüberstellung der Jahre 2019 und 2024 zeigt jedoch, dass die langfristigen Fahrgastzuwächse von insgesamt zwölf Prozent vor allem dem Fernverkehr zuzurechnen sind. Während dieser im direkten Vergleich um 20 Prozent gewachsen ist, hat der Nah- bzw. Regionalverkehr um elf Prozent zugelegt. In den Fernverkehrszahlen inbegriffen sind 2024 auch knapp zwei Millionen Nachtzugreisende.

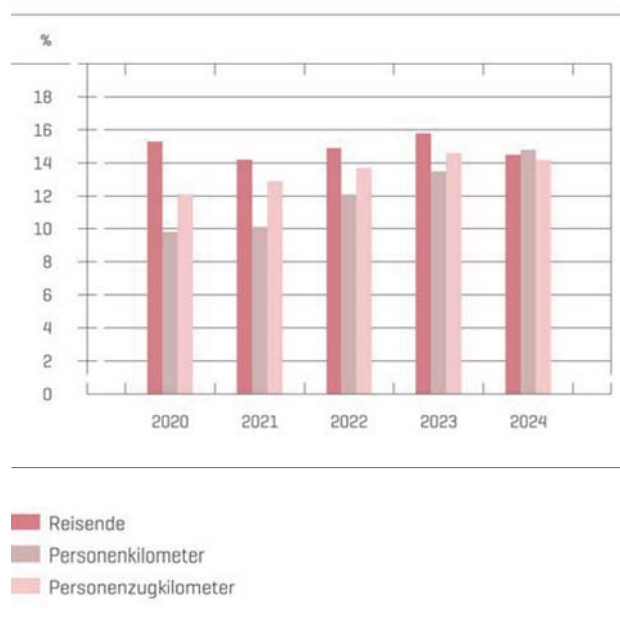


Abb. 23: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2020–2024.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

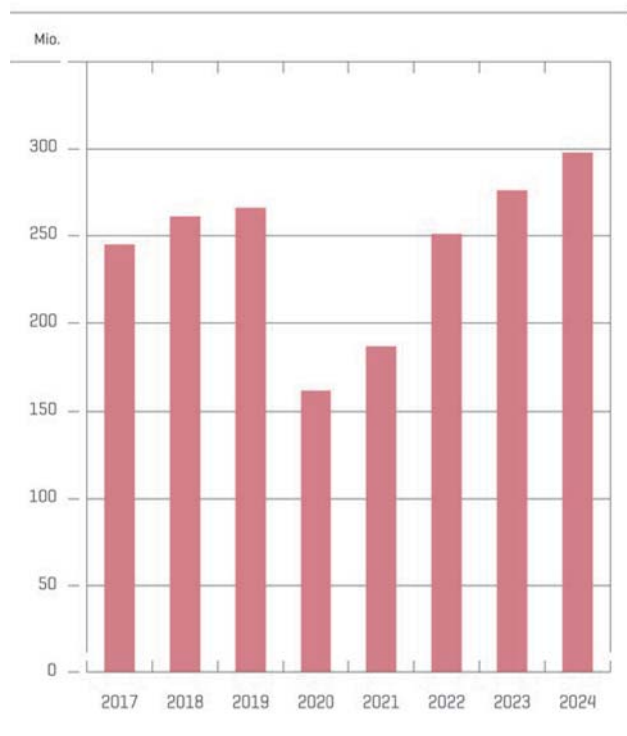


Abb. 24: Anzahl der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen 2017–2024. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

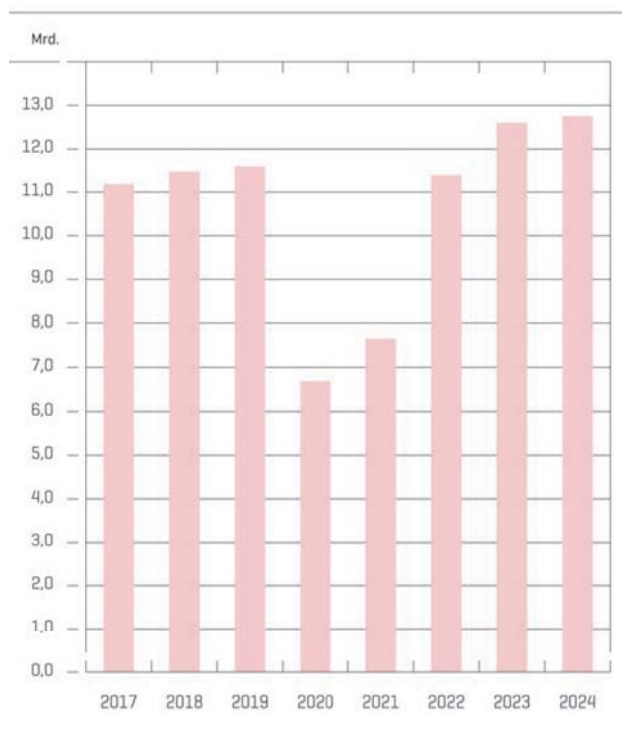


Abb. 25: Anzahl der von der ÖBB-Personenverkehr zurückgelegten Personenkilometer 2017–2024. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

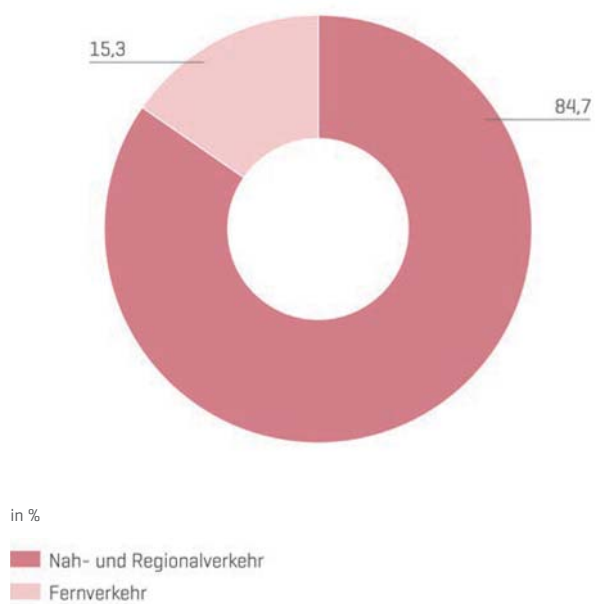


Abb. 26: Anteil der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen im Nah- und Regionalverkehr sowie im Fernverkehr 2024. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Weitere Eisenbahnunternehmen

Die Mehrheit der anderen im Personenverkehr tätigen Unternehmen verzeichnete Zuwächse bei den erhobenen Kennzahlen. Für die Summe der Privatbahnen ergab sich zwar ein leichter Rückgang bei der Anzahl der Reisenden (minus zwei Prozent), allerdings sind die Zugkilometer im selben Ausmaß gewachsen und die Personenkilometer stark gestiegen (plus 13 Prozent), auch um einiges stärker als bei der ÖBB-Personenverkehr.

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

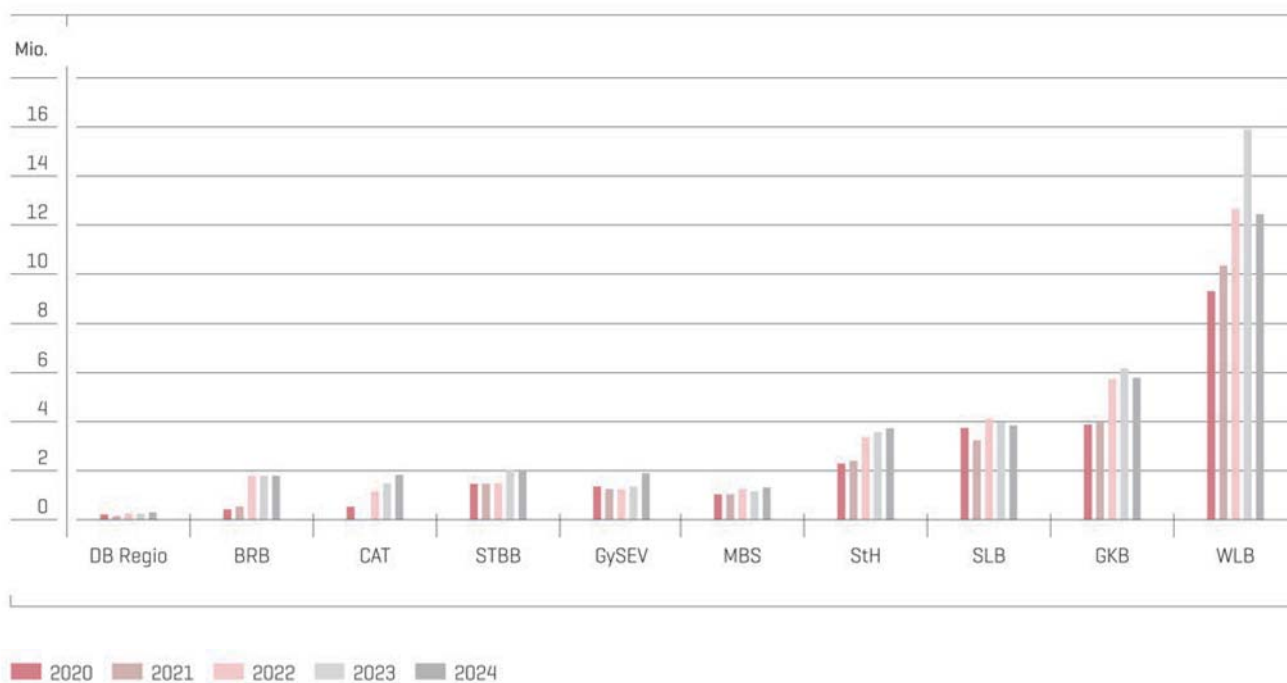


Abb. 27: Anzahl der von den vernetzten Personenverkehrsunternehmen DB Regio, BRB, CAT, STBB, GySEV, MBS, StH, SLB, GKB und WLB beförderten Personen 2020–2024. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

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

Der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse lag in Zügen der ÖBB-Personenverkehr 2024 bei 1,7 Prozent. Bei der WESTbahn betrug er lediglich 0,3 Prozent, wobei seit der Einführung des dreiteiligen Klassensystems nur noch die First Class als 1. Klasse gewertet wird und Comfort und Standard in der 2. Klasse zusammengefasst sind. In den Zügen von RegioJet fuhren knapp unter zehn Prozent der Fahrgäste in der 1. Klasse, die Bayerische Regiobahn beförderte 1,1 Prozent ihrer Fahrgäste darin.

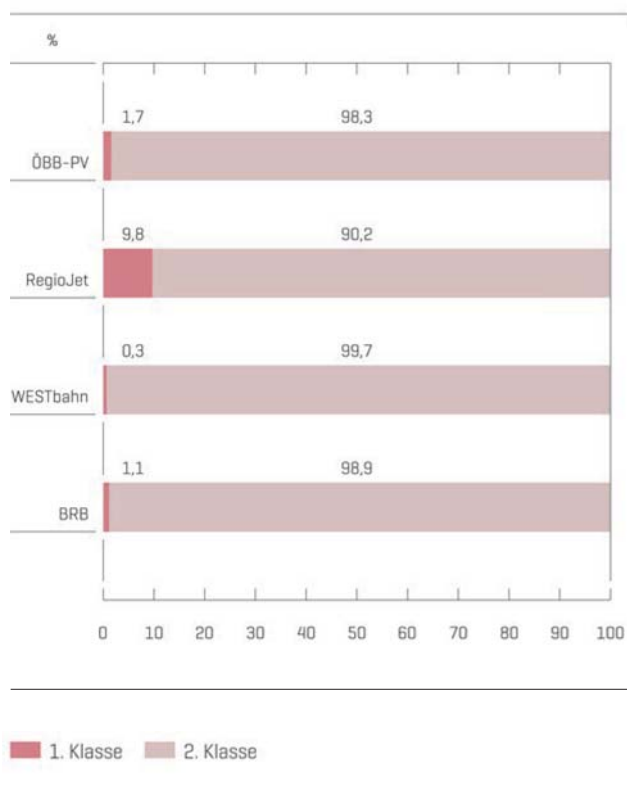


Abb. 28: Anteile der in Zügen der ÖBB-Personenverkehr, von RegioJet, der WESTbahn und der Bayerischen Regiobahn beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse im Jahr 2024.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Qualitative Marktbeurteilung 2024

Seit 2006 führt die Schienen-Control Umfragen unter den in Österreich aktiven Eisenbahnunternehmen zu deren Einschätzung des Marktes durch. Die darin enthaltenen Fragen dienen dazu, mittels subjektiver Sicht der Teilnehmer am Markt ein Gesamtbild über dessen Problemfelder zu erlangen. Im Berichtsjahr 2024 lag die Rücklaufquote dieser Erhebung bei knapp unter 80 Prozent. Der Fragebogen bestand wie in den Vorjahren aus 41 – in sieben Gruppen gegliederte – Einflussfaktoren. Die zentrale Fragestellung an die Eisenbahnunternehmen lautete: „In welchem Ausmaß werden Neuverkehre durch folgende Punkte negativ beeinflusst?“ Die Bewertung erfolgte dabei nach dem Schulnotensystem (wobei 1 „kein negativer Einfluss“ und 5 „großer negativer Einfluss“ bedeutet). Um einen direkten Vergleich der Einschätzungen zu ermöglichen, wurden die Fragestellungen der vergangenen Jahre beibehalten. In Tabelle 1 werden die Ergebnisse des Zeitraums 2019–2023 gegenübergestellt. Die letzten beiden Spalten zeigen die durchschnittlichen Bewertungen der Faktoren im Jahr 2024, wobei sich die linke Spalte auf Österreich und die rechte explizit auf das europäische Ausland bezieht.

Netzzugang	2019	2020	2021	2022	2023	2024 Inland	2024 Ausland
Trassenvergabe	1,86	1,86	1,93	1,88	1,94	2,23	2,72
Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahn)	2,56	2,66	2,83	2,80	2,63	2,82	2,92
Zugang zu Serviceeinrichtungen (Stationen, Tankstellen, Terminals etc.)	2,00	1,95	2,02	2,06	2,08	2,22	2,67
Engpass bei Trassen (Baustellen und Umleitungen)	2,42	2,61	2,66	2,63	2,75	2,98	3,64
Grenzübertritt	2,38	2,39	2,39	2,40	2,48	2,53	3,08
Betriebliche Auflagen (Vorschriften, Meldungen etc.)	2,71	2,69	2,56	2,60	2,65	2,65	3,08
Verschub	2,36	2,22	2,13	2,27	2,31	2,38	2,68
Unternehmensfaktoren	2019	2020	2021	2022	2023	2024 Inland	2024 Ausland
Mangel an (Risiko-)Kapital	2,16	2,24	2,10	2,09	2,04	2,20	2,71
Konkurrenz durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen	2,82	2,98	2,91	2,74	2,76	2,86	3,24
Konkurrenz durch andere Verkehrsträger (Straße, Luft)	3,52	3,66	3,67	3,65	3,56	3,82	4,16
Unternehmensgründung (EIU/EVU)	2,37	2,74	2,37	2,37	2,29	2,40	2,44
Fahrplanqualität	2,03	2,02	2,05	2,02	1,98	2,10	2,13
						3,20	
Netzzustand	2019	2020	2021	2022	2023	2024 Inland	2024 Ausland
Ausbau	2,03	2,15	2,16	2,00	2,02	2,23	3,46
Erhaltung	2,29	2,28	2,33	2,10	2,21	2,43	3,50
Umleitungen	2,58	2,64	2,78	2,38	2,34	2,53	3,72
Sicherungstechnik (ETCS, PZB90 etc.)	2,15	2,26	2,26	2,27	2,37	2,58	3,20
Betriebsqualität (Störungen etc.)	2,41	2,32	2,38	2,24	2,31	2,55	3,54

Die Inlandswerte schnitten im direkten Vergleich mit den Werten für das Ausland in nahezu allen Punkten besser ab, oft sehr deutlich. Insbesondere betrifft das den gesamten Themenblock Infrastruktur, der die Einschätzungen des Netzzustandes hinsichtlich Ausbau und Erhaltung, Umleitungen, Sicherungstechnik sowie Betriebsqualität umfasst. Bessere Bewertungen erhielt das europäische Ausland hingegen lediglich bei behördlichen Aspekten im Bereich Verkehrsgenehmigungen/Konzessionen und Sicherheitsbescheinigungen.

Personal	2019	2020	2021	2022	2023	2024 Inland	2024 Ausland
Verfügbarkeit	2,91	2,60	2,82	2,81	2,75	3,00	3,40
Schulungseinrichtungen	2,18	2,05	1,88	1,98	1,92	2,00	2,32
Soziale Normen	2,29	2,15	2,14	2,17	2,16	2,14	2,20
Behördliche Auflagen	3,06	3,00	2,95	3,04	2,98	3,02	3,24
Sprache	2,09	1,90	1,89	1,96	1,98	2,06	2,48
Verfügbarkeit / Kosten der Betriebsmittel	2019	2020	2021	2022	2023	2024 Inland	2024 Ausland
Triebfahrzeuge	2,65	2,52	2,58	2,94	2,92	3,08	3,19
Waggons	2,63	2,84	2,62	2,74	2,66	2,77	2,92
Dienstleistungen	2,47	2,59	2,73	2,67	2,48	2,53	2,69
Energie	1,82	1,90	2,17	2,78	2,68	2,87	3,23
Struktur der Trassengebühren	2,33	2,27	2,36	2,29	2,23	2,52	2,88
Höhe der Trassengebühren GV	2,61	2,46	2,53	2,45	2,45	2,84	3,32
Höhe der Trassengebühren PV	2,60	2,46	2,12	2,20	2,22	2,32	3,08
Behörden	2019	2020	2021	2022	2023	2024 Inland	2024 Ausland
Zulassung Fahrzeuge	2,59	2,54	2,62	2,81	2,68	2,76	3,00
Technische Vorschriften	2,53	2,72	2,52	2,71	2,78	2,67	2,84
Betriebliche Normen	2,56	2,68	2,40	2,41	2,61	2,71	2,80
Verkehrsgenehmigung / Konzession	2,52	2,46	2,33	2,31	2,30	2,19	2,12
Sicherheitsbescheinigung	2,71	2,68	2,77	2,61	2,64	2,63	2,48
Unterschiede bei der Umsetzung in den EU-Ländern	3,39	3,41	3,38	3,44	3,36	3,21	3,44
Triebfahrzeugführerschein	2,15	2,02	1,98	2,17	2,08	2,04	2,12
Fahrzeugregister	1,94	1,88	1,78	2,16	2,06	2,08	2,33
Verpflichtende neue Technologien	2019	2020	2021	2022	2023	2024 Inland	2024 Ausland
Kommunikation [z. B. GSMR]	2,00	2,00	1,84	2,02	2,08	2,25	2,42
Sicherungstechnik [ETCS]	2,76	2,53	2,38	2,57	2,73	3,14	3,50
Umsetzung TSI ¹	2,55	2,51	2,39	2,60	2,77	3,02	3,25
Landesspezifische Ausnahmen bei den TSI	2,63	2,74	2,55	2,77	2,92	3,09	3,46

Tabelle 1: Durchschnittliche Bewertungen der Einflussfaktoren aus Sicht der Eisenbahnunternehmen für die Jahre 2019 bis 2024.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

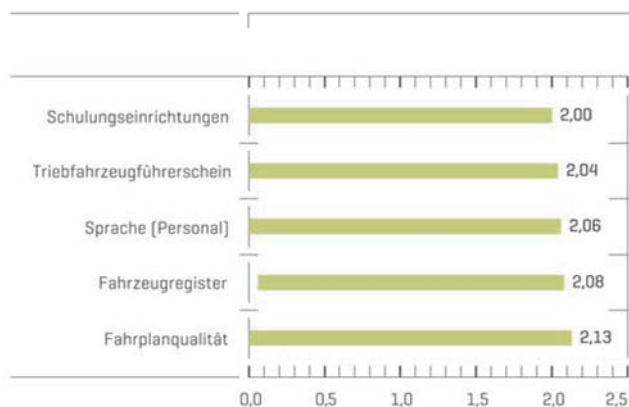


Abb. 1: Die fünf in Österreich am besten bewerteten Einflussfaktoren 2024.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Abbildung 1 zeigt die fünf Einflussfaktoren mit den höchsten Bewertungen im Jahr 2024. Die beste Durchschnittsnote erzielten erneut die Schulungseinrichtungen für eisenbahnspezifische Berufe bzw. Tätigkeiten. Diese haben in der jüngeren Vergangenheit an Bedeutung gewonnen, was sich auch an der Tatsache zeigt, dass heimische Eisenbahnverkehrsunternehmen vermehrt selbst derartige Einrichtungen in Betrieb genommen haben. Der Triebfahrzeugführerschein, für die Durchführung von Güter- und Personenverkehren gleichermaßen relevant, hat wie bereits im Vorjahr gut abgeschnitten. Dahinter folgte die „Sprachkompetenz des Personals“ als einer der grundlegenden Bausteine für den grenzüberschreitenden Bahnbetrieb auf Platz 3. Eine ebenfalls solide Note erhielt das Fahrzeugregister. Hohe Zufriedenheitswerte mit der Fahrplanqualität (Platz 5) reflektieren den in Österreich zuverlässig funktionierenden Netzbetrieb.

Im Gegensatz dazu sind in Abbildung 2 die fünf im Jahr 2024 durchschnittlich am schlechtesten bewerteten Einflussfaktoren dargestellt. Der Konkurrenz durch andere Verkehrsträger (Straße, Luftfahrt) wurde – mit noch schlechterer Bewertung als schon in den Vorjahren – ein besonders negativer Einfluss attestiert. Hintergrund sind die oftmals kritisierte zu niedrige Bepreisung von Straßen- und Flugverkehren, deren geringere Personalkosten sowie zusätzliche steuerliche Vorteile. Eine der schlechtesten Bewertungen erhielt zudem der Faktor „Unterschiede bei der Umsetzung rechtlicher Vorgaben in den einzelnen EU-Ländern“. Gemeint sind damit im grenzüberschreitenden Bahnverkehr geltende nationale Regelungen,

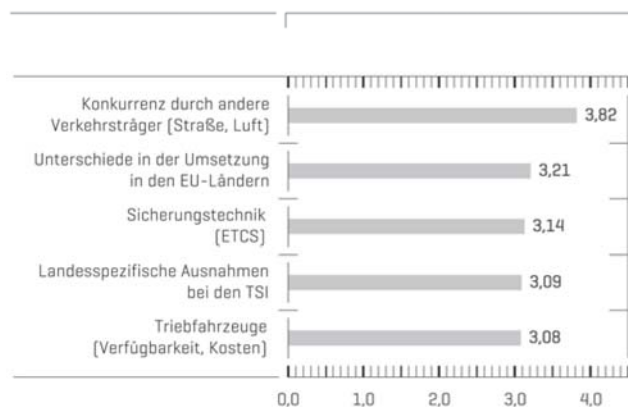


Abb. 2: Die fünf in Österreich am schlechtesten bewerteten Einflussfaktoren 2024. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

die der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes konstant im Weg stehen. Weiters befanden sich unter den negativ hervorzuhebenden Faktoren zwei Punkte aus dem Block „Einführung neuer Technologien“: Zum einen betrifft das konkret die Sicherungstechnik (ETCS), zum anderen landesspezifische Ausnahmen bei den „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität“ (TSI). In beiden Fällen beklagten die Unternehmen erhebliche Mehrkosten für die (fahrzeugseitige) Implementierung und ein nicht einheitlich umgesetztes Regelwerk bei der Einführung technischer Upgrades, zum Beispiel bezüglich Signaltechnik oder Telematik. Voneinander abweichende ETCS-Levels würden vor allem im internationalen Kontext zu keinem Gewinn in puncto Interoperabilität, sondern lediglich zu komplexeren Schnittstellen führen. Auf geplanten ETCS-only-Strecken erschwere das beispielsweise die Baustellenlogistik oder die Bedienung von Anschlussbahnen, da (derzeit noch oft verwendete) Diesellokomotiven in der Regel nicht mit solchen Systemen ausgestattet sind. Abschließend verdeutlicht die niedrige Bewertung der Verfügbarkeit und Kosten von Triebfahrzeugen die angespannte Situation am europäischen Fahrzeugmarkt. Unterschiedliche Voraussetzungen für die Zulassung bzw. Inbetriebnahme von Rollmaterial verkomplizierten die Lage hier zusätzlich.

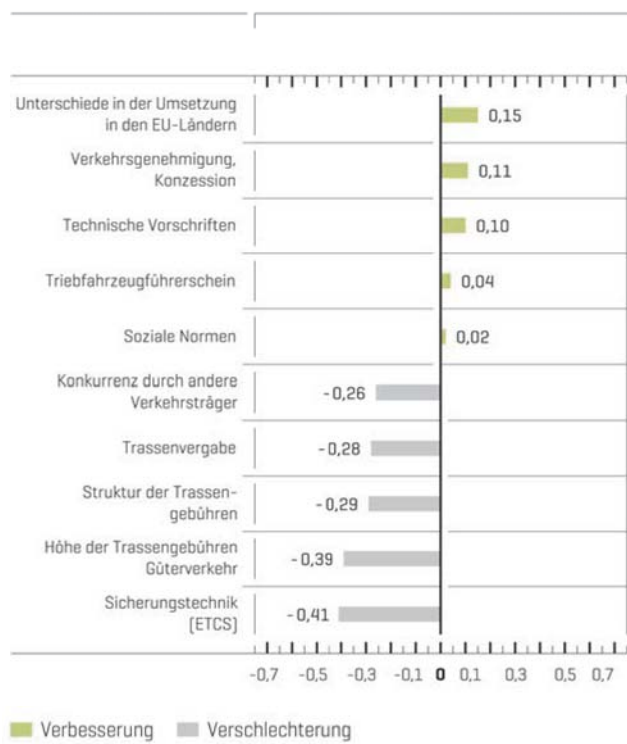


Abb. 3: Stärkste Veränderungen bei der Bewertung einzelner Einflussfaktoren im Jahresvergleich 2023/2024. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die große Mehrheit (34) der abgefragten Einflussfaktoren hat sich nach Meinung der Eisenbahnunternehmen gegenüber 2023 verschlechtert, während sich hingegen lediglich sechs Faktoren leicht verbessert haben.

Generell sind sowohl die Verbesserungen der Werte als auch deren Verschlechterungen gegenüber den Vorjahren stärker geworden. Bei den stärksten Veränderungen in der durchschnittlichen Benotung (Abbildung 3) ist zu erkennen, dass sich der Faktor „Sicherungstechnik“ spürbar verschlechtert hat. Auch die Höhe der Trassengebühren sowie deren Struktur wurde von vielen Unternehmen als auffällig schlechter erachtet. Die Trassenvergabe ist ebenfalls deutlich geringer bewertet worden, im Güterverkehr klagen Unternehmen seit geraumer Zeit darüber, dass vernünftige Trassen (im Sinne von attraktiven Fahrzeiten) überwiegend dem Personenverkehr vorbehalten sind. Weiters haben sich speziell 2024 die September-Hochwässer im Osten Österreichs negativ auf die Laufwege vieler Verkehre ausgewirkt, da dadurch insbesondere Güterverkehre großräumig (und

somit für Unternehmen kostspielig) umgeleitet wurden. Der Konkurrenzkampf mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere der Straße, hat sich nicht zuletzt dadurch verschärft und das Risiko, dass Gütertransporte dauerhaft auf die Straße abwandern, wieder erhöht.

Ausschließlich Verschlechterungen zeigten sich einerseits bei der Verfügbarkeit und den Kosten der Betriebsmittel, die vom Rollmaterial (Triebfahrzeuge, Waggons) über Dienstleistungen bis hin zur Energie und den Trassenpreisen alle relevanten Produktionsfaktoren beinhalten. Auch die Zufriedenheit mit dem Netzzustand ist als Ganzes spürbar gesunken, wenngleich diese wie eingangs erwähnt immer noch weit über jener mit dem Netzzustand jenseits der österreichischen Grenze lag. Probleme sahen die Unternehmen zusätzlich beim Netzzugang, dort insbesondere auch hinsichtlich Trassenengpässe. Langfristige personelle Engpässe beispielsweise beim Vershubpersonal, bei Triebfahrzeugführerinnen und -führern und der allgemein große Nachbesetzungsbedarf innerhalb des gesamten Sektors verdeutlichten sich an der Bewertung des Faktors Personal. Auffällig und erfreulich ist andererseits, dass sich fast alle Faktoren im Fragenblock „Behörden“ wieder verbessert haben.

Preisentwicklung Bahnen

Der österreichische Fernverkehrsmarkt im Personenverkehr umfasste 2024 neben der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) auch die WESTbahn und RegioJet. Dazu kommen im Nahverkehr sieben Verkehrsverbünde¹ sowie vernetzte und nicht vernetzte Bahnunternehmen. Zu den vernetzten Bahnen zählen DB Regio, die Bayerische Oberlandbahn (BOB), die Steiermarkbahn (StB), die Raaberbahn (GySEV), die Montafonerbahn (MBS), Stern & Hafferl (StH), die Salzburger Lokalbahn (SLB), die Graz-Köflacher Bahn (GKB), die Wiener Lokalbahnen (Badner Bahn, WLB) und der City Airport Train (CAT). Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn (IVB), die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) und die Zillertaler Verkehrsbetriebe (ZB) gehören zu den nicht vernetzten Personenverkehrsbahnen.

Für die statistische Preiserhebung wurden Tickets der ÖBB-PV, der WESTbahn und des RegioJets herangezogen, da diese Unternehmen im direkten Wettbewerb operieren und neben Standardpreis-Tickets teilweise auch vergleichbare Aktionspreis-Tickets (z. B. Sparschiene-Österreich- oder WEST-superpreis-Tickets) verkaufen.

Personen im Besitz von Ermäßigungskarten erhalten beim Ticketkauf Preisnachlässe. Zusätzlich bieten die Unternehmen sowohl Vergünstigungen für Personengruppen, wie etwa Jugendliche, Studierende oder Reisegruppen, als auch für die Nutzung von Freizeitangeboten, wie Museums-, Tierpark- oder Thermenbesuche, an.

Die ÖBB-PV unterscheidet zwischen 1. und 2. Klasse (First Class und Economy Class) und verfügt zusätzlich über eine Business Class. Bei RegioJet sind vier Klassen buchbar (Low cost, Standard, Relax und Business), wobei die Business Class als 1. Klasse gilt. Bei der WESTbahn wird neben der 2. Klasse (Standard Class bzw. mit Upgrade Comfort Class) unter dem Begriff First Class eine gehobene Klasse angeboten. Der CAT fährt mit einer Klasse, die am ehesten der gängigen 1. Klasse entspricht; alle anderen Bahnunternehmen bieten Fahrten in der 2. Klasse an.

INFO

Aufgrund der Verbundexklusivität (bei bestimmten Verkehrsverbindungen innerhalb eines Verkehrsverbundes darf nur der Verbundtarif zur Anwendung gelangen) erhalten Fahrgäste von österreichischen Bahnunternehmen vorrangig den Verbund-Tarif², wenn sie Tickets für Strecken kaufen, die sich im Verbundgebiet befinden. Geht eine Fahrt über die Grenzen eines Verkehrsverbundes hinaus, so zahlt der Fahrgast nicht mehr den Verbund-Tarif, sondern wechselt in den Tarif des jeweiligen Bahnunternehmens. Die ÖBB-PV ist in allen österreichischen Verkehrsverbünden vertreten, die WESTbahn im OÖVV, SVV, VOR, VVT und VVV. Alle anderen Bahnunternehmen sind Mitglied in jenen Verkehrsverbünden, in deren Gebiet sie ihre Verkehrsleistungen anbieten. Einzig der CAT und der RegioJet sind in keinem österreichischen Verkehrsverbund organisiert.

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

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

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

Die Ticketpreise der Relationen wurden monatlich den jeweiligen Websites der Bahnunternehmen entnommen. Dabei wurden Fahrkarten für die 2. Klasse (bzw. 1. Klasse, sofern günstiger als der angebotene Preis für die 2. Klasse) verglichen, die für Fahrgäste ohne besondere Voraussetzung bzw. Ermäßigungskarten erhältlich waren. Berücksichtigt wurden sowohl Standardpreise ohne jegliche Ermäßigung (z. B. Standard-Ticket) als auch allgemein erhältliche Sonderangebote (z. B. Sparschiene-Österreich-, WESTsuperpreis-Ticket), sofern 2024 angeboten. Bei RegioJet wurde die Klasse Low cost (bzw. Standard oder Relax, sofern Low cost/Standard nicht mehr verfügbar waren) herangezogen, da diese direkt mit der 2. Klasse der beiden anderen Bahnunternehmen vergleichbar ist.

Die Preise folgender Fernverkehrsstrecken wurden für den Preisvergleich erhoben:

ÖBB-PV und WESTbahn

Wien-Linz, 190 Kilometer

Wien-Salzburg, 317 Kilometer

Wien-München, 470 Kilometer

ÖBB-PV und RegioJet

Wien-Budapest, 272 Kilometer

Wien-Prag, 404 Kilometer

ÖBB-PV

Wien - Klagenfurt, 330 Kilometer

Die Ticketpreise wurden für die ausgewählten Strecken im jeweiligen Online-Shop³ zu bestimmten Stichtagen erhoben:

- jeweils vier Wochen,
- 14 Tage,
- sieben Tage,
- drei Tage bzw.
- einen Tag vor Fahrtantritt.

Berücksichtigt wurden alle am jeweiligen Tag angebotenen Direktzüge bzw. auch Umsteigeverbindungen mit ähnlicher Fahrtdauer. Nicht berücksichtigt wurden hingegen Verbindungen mit wesentlich längerer Fahrtdauer.

INFO

Das Tarifsystem bei manchen Bahnunternehmen – etwa bei der ÖBB-PV, der WESTbahn und des RegioJets – basiert auf sogenannten Relationspreisen. Bei diesen bestimmen sowohl Angebot und Nachfrage als auch Faktoren wie Reisegeschwindigkeit oder -zeit den Ticketpreis.

³ Bei allen drei Bahnunternehmen werden unterschiedliche Preise je nach gewähltem Vertriebskanal (Bahnschalter, Fahrscheinautomat, Online-Shop, Zugpersonal) angeboten. Für die Preiserhebung war ausschließlich der Online-Shop relevant.

ERGEBNISSE DER PREISERHEBUNG 2024

PREISE DER ÖBB-PV

Variierende Preise je nach Kaufzeitpunkt

Die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV variierten im Jahr 2024 auf den untersuchten Strecken erneut stark. Die maximale Preisdifferenz lag bei 57,30 Euro für die Strecke Wien–Prag. Im Vergleich dazu lag die maximale Preisdifferenz im Jahr 2023 bei 42,80 Euro für die Strecke Wien–Prag. Das bedeutet, dass der Zeitpunkt des Ticketkaufs bei der ÖBB-PV im Jahr 2024 weiterhin eine große Rolle spielte, sowohl bei Strecken mit als auch ohne Mitbewerber.

Mehr als 67 Prozent Ersparnis bei frühem Kaufzeitpunkt möglich

2024 galt wie in den Vorjahren für alle verglichenen Strecken: Je früher Tickets gekauft wurden, desto größer war grundsätzlich die Ersparnis. Die den niedrigsten Preis im Online-Shop konnten Fahrgäste auf allen verglichenen Strecken jeweils vier Wochen vor Fahrtantritt erzielen. Auf fünf der verglichenen sechs Strecken war der Preis drei Tage vor Fahrtantritt geringfügig höher als einen Tag vor Fahrtantritt.

Von den untersuchten Strecken wies die Verbindung Wien–Prag mit durchschnittlich 67,6 Prozent Einsparung im Vergleich zum ÖBB-Standard-Ticket das höchste Einsparungspotenzial auf (2023: 56,9 Prozent). Auf Platz zwei befand sich die Strecke Wien–Klagenfurt mit 60,5 Prozent Einsparungspotenzial (2023: 52,8 Prozent). Auf den anderen ausgewerteten Strecken konnte durch einen frühen Ticketkauf eine durchschnittliche Preisersparnis zwischen 35,2 und 51,9 Prozent (2023: zwischen 23,4 und 49,2 Prozent) erzielt werden (Abb. 1).

Hälfte der verglichenen Preise im Jahr 2024 höher

Die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV waren im Jahr 2024 auf den sechs überprüften Strecken zu den Abfragezeitpunkten insgesamt 14 (2023: vier) Mal günstiger und 16 (2023: 26) Mal teurer als 2023.

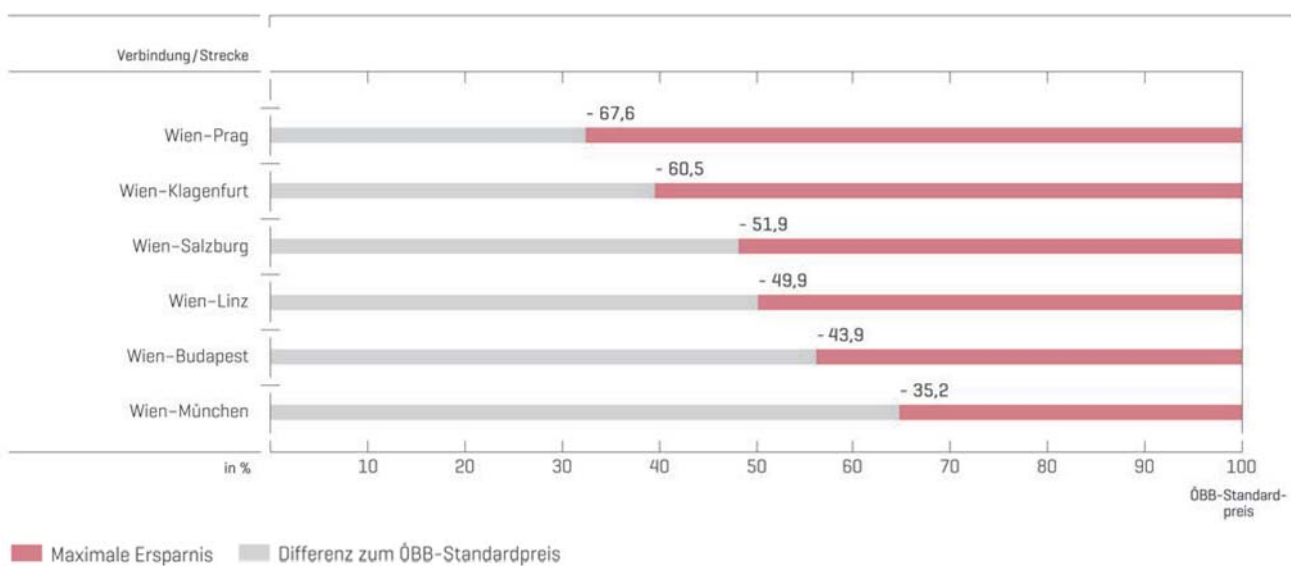


Abb. 1: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem ÖBB-Standard-Ticket (100 Prozent) für die im Preisvergleich untersuchten Strecken im Jahr 2024. Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

PREISE DER WESTBAHN

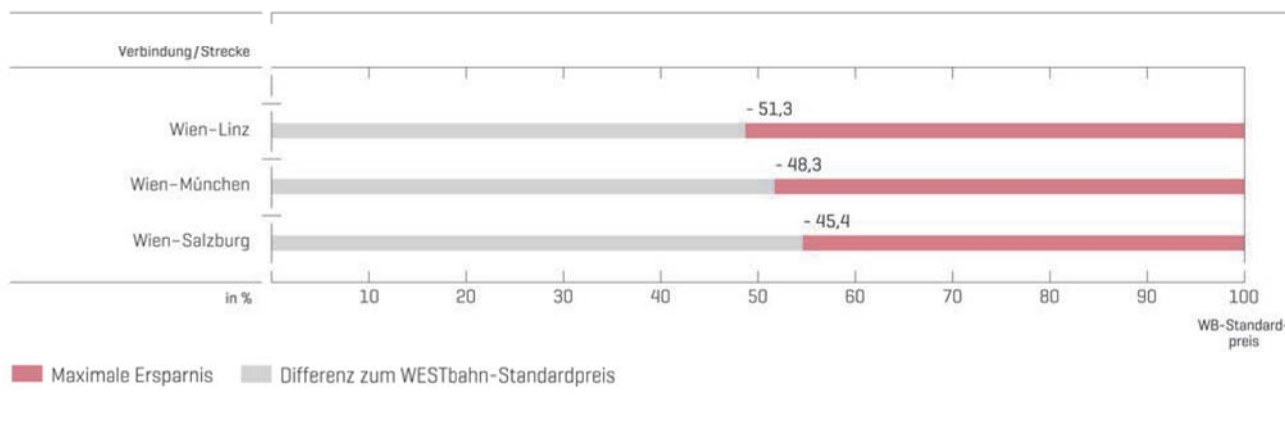


Abb. 2: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem WESTbahn-Standard-Ticket [100 Prozent] für unterschiedliche Strecken im Jahr 2024. Quelle: Ticketshop der WESTbahn.

Geringere Preise durch frühen Kaufzeitpunkt

Die durchschnittlichen Preise der WESTbahn variierten je nach Buchungszeitpunkt auf allen untersuchten Strecken. Die maximale Preisdifferenz lag bei 50,70 Euro (2023: 54,10 Euro) für die Strecke Wien-München bzw. 28,00 Euro (2023: 30,60 Euro) für die Strecke Wien-Salzburg oder 21,30 Euro (2023: 24,10 Euro) für die Strecke Wien-Linz. Das bedeutet, dass der Zeitpunkt des Ticketkaufs bei der WESTbahn im Jahr 2024 ebenfalls eine große Rolle spielte.

Mehr als 51 Prozent Ersparnis bei frühem Kaufzeitpunkt möglich

So war die mögliche Ersparnis bei der WESTbahn im Jahr 2024 auf der Strecke Wien-Linz mit 51,3 Prozent (2023: 59,9 Prozent) im Vergleich zu einem WESTbahn-Standard-Ticket am höchsten, gefolgt von der Strecke Wien-München mit 48,3 Prozent (2023: 53,7 Prozent) und der Strecke Wien-Salzburg mit 45,4 Prozent (2023: 53,1 Prozent), siehe Abb. 2.

Alle verglichenen Preise im Jahr 2024 teurer

Die durchschnittlichen Preise der WESTbahn waren im Jahr 2024 auf den drei überprüften Strecken an den jeweils fünf Abfragezeitpunkten im Vergleich zum Vorjahr 15 (2023: 15) Mal teurer.

VERGLEICH ÖBB-PV UND WESTBAHN

Die Standardpreise für die beiden von ÖBB-PV und WESTbahn bedienten nationalen Destinationen unterschieden sich im Jahr 2024 zwischen den beiden Bahnunternehmen erneut wenig. Die Differenz zwischen den Standardpreisen betrug von Wien nach Linz 2,20 Euro im Jahresdurchschnitt (ÖBB-PV: 39,40 Euro, WESTbahn: 41,60 Euro) bzw. von Wien nach Salzburg 1,80 Euro im Jahresdurchschnitt (ÖBB-PV: 59,90 Euro, WESTbahn: 61,80 Euro). Bei der Strecke von Wien nach München hingegen fiel der Preisunterschied für ein Standardticket mit 13,10 Euro im Jahresdurchschnitt (ÖBB-PV: 118,00 Euro, WESTbahn: 104,90 Euro) erneut deutlich größer zwischen den beiden Bahnunternehmen zugunsten der WESTbahn aus.

Die maximale Preisersparnis bei der WESTbahn ist auf den untersuchten Strecken mit der ÖBB-PV vergleichbar.

Das unterstreicht den Zeitpunkt des Ticketkaufs als zentrales Element der Preisgestaltung bei der WESTbahn und der ÖBB-PV. Im Jahr 2024 waren die durchschnittlichen Preise sowohl bei der WESTbahn als auch bei der ÖBB-PV auf den untersuchten Strecken erneut vier Wochen vor Fahrtantritt am günstigsten.

Personen im Besitz einer ÖBB-Vorteilscard (aktuell Kosten zwischen 19 und 71 Euro pro Jahr, inklusive Rabatt auf Sitzplatzreservierungen 86 Euro pro Jahr⁴) erhalten 50 Prozent Ermäßigung auf Standard-Einzeltickets der ÖBB-PV. Bei Verbundtickets weichen die Ermäßigungen ab. Die zusätzlichen Kosten pro Jahr für die Ermäßigungskarte sind beim Preisvergleich nicht berücksichtigt.

Auf den innerösterreichischen Strecken Wien-Linz und Wien-Salzburg waren die Preise mit ÖBB-Vorteilscard bei der ÖBB-PV zu allen fünf Abfragezeitpunkten (2023: an vier von fünf Abfragezeitpunkten günstiger) niedriger als der vergleichbare durchschnittliche Preis bei der WESTbahn. Bei Berücksichtigung des speziell ermäßigten Tarifs WESTvorteilspreis-Ticket, welchen die WESTbahn auch für Fahrgäste mit einer ÖBB-Vorteilscard anbietet, gleichen sich die Preise bei ÖBB-PV und WESTbahn bei Nutzung der Vorteilscard weitestgehend an.

Mit ÖBB-Sparschiene-Österreich- oder mit WESTsuperpreis-Tickets sind Preise deutlich unter jenen der Standard-Fahrkarten bzw. teilweise auch unter den in diesem Artikel festgestellten durchschnittlichen Preisen der beiden Bahnunternehmen möglich.

Auf den verglichenen Strecken in das Ausland (Prag, München, Budapest) bietet die ÖBB-PV mittlerweile mehrere Standardpreise an, was dazu führt, dass gleichzeitig auch mehrere Preise mit Vorteilscard angeboten werden. Aufgrund der damit zusammenhängenden Komplexität wurden die Preise mit Vorteilscard auf diesen Strecken nicht mehr erhoben.

⁴ Stand: April 2025.

PREISE DES REGIOJET

RegioJet bot im Jahr 2024 an den untersuchten Tagen weiterhin die vier Klassen (Low cost, Standard, Relax und Business) an. Diese werden jedoch – wohl je nach Auslastung und Kaufzeitpunkt – zu sehr unterschiedlichen Preisstufen angeboten.

Die durchschnittlich erhobenen Preise waren auf der Strecke Wien–Prag zwischen rund 33,50 und 61 Prozent (2023: zwischen 44 und 60 Prozent) und auf der Strecke Wien–Budapest zwischen rund 52 und 62 Prozent (2023: zwischen 43 und 54 Prozent) günstiger im Vergleich zum Mitbewerber.

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

Im Unterschied zu den anderen beiden Bahnunternehmen fällt der durchschnittliche Preisunterschied mit sechs bis knapp unter neun Euro zwischen den verschiedenen Abfragezeitpunkten jedoch geringer aus.

Sieben von zehn verglichenen Preise im Jahr 2024 höher

Die durchschnittlichen Preise von RegioJet waren im Jahr 2024 auf den zwei überprüften Strecken an den jeweils fünf Abfragezeitpunkten im Vergleich zum Vorjahr sieben Mal teurer und drei Mal günstiger (2023: zehn Mal teurer), lagen aber weiterhin deutlich unter den Standardpreisen des Mitbewerbers.

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

STRECKENAUSWERTUNGEN VON ÖBB-PV, WESTBAHN UND REGIOJET IM VERGLEICH

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

Im Juni 2023 hat die ÖBB-PV ihre Preise angepasst. Im Jänner, April und Juni 2023 kam es zu Preisveränderungen bei der WESTbahn.⁵ Bei RegioJet wurden ebenfalls unterjährig die Preise angepasst. Die Feststellung der Preisunterschiede war jedoch nicht möglich. Zusätzlich konnten weitere unterjährig Preis Anpassungen, geänderte Aktionspreise oder neue Preisstufen festgestellt werden.

⁵ Allfällige Preiserhöhungen werden beim ÖBB-Vorteilscardpreis und bei den Standardpreisen der ÖBB-PV bzw. WESTbahn berücksichtigt, indem ein Jahresdurchschnittspreis ermittelt wird.

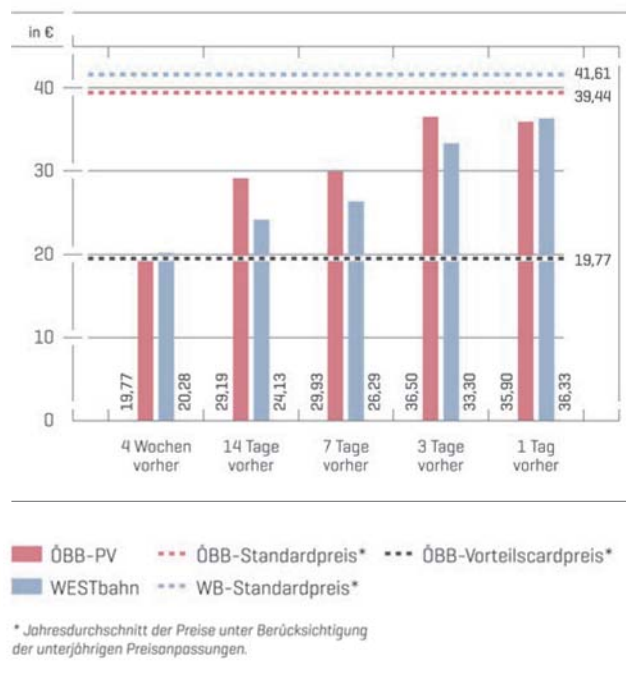


Abb. 3: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-Linz** im Jahr 2024.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

STRECKE WIEN-LINZ

Vergleich der durchschnittlichen Ticketpreise

Auf der Strecke Wien-Linz waren die durchschnittlichen Ticketpreise der WESTbahn 2024 je nach Kaufzeitpunkt zwischen 50 Cent teurer und 5,10 Euro günstiger (2023: vier Euro bis 9,30 Euro günstiger) als die Tickets der ÖBB-PV. Die Tickets der WESTbahn waren drei von fünf Mal günstiger, der Abstand zum Mitbewerber verringerte sich auch zu den übrigen verglichenen Kaufzeitpunkten (Abb. 3).

Maximale Preisdifferenz

Bei der ÖBB-PV und bei der WESTbahn waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2024 – bis auf eine Ausnahme bei der ÖBB-PV – umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand (Abb. 3).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug bei der ÖBB-PV 19,67 Euro bzw. 49,9 Prozent (2023: 48 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei der WESTbahn betrug diese Ersparnis 21,30 Euro bzw. 51,3 Prozent auf den WESTbahn-Standardpreis (2023: 59,9 Prozent). Die maximale prozentuale Preisersparnis im Vergleich zum Vorjahr wurde somit bei der ÖBB-PV leicht höher, bei der WESTbahn geringer.

Vergleich der Preise mit jenen von 2023

Im Vergleich zum Jahr 2023 sanken die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV drei Mal um maximal 40 Cent (am stärksten sieben Tage vor Fahrtantritt) und stiegen zwei Mal um maximal 30 Cent (am stärksten 14 Tage vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn stiegen fünf Mal um maximal 5,50 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt). Die Preise der WESTbahn stiegen somit stärker als die des Mitbewerbers.

ÖBB-Vorteilscard

Für Personen mit einer ÖBB-Vorteilscard waren die Preise bei der ÖBB-PV vier Mal günstiger und ein Mal (vier Wochen vor Fahrtantritt) gleich hoch wie der durchschnittliche Ticketpreis der ÖBB-PV (vgl. untere Linie „ÖBB-Vorteilscardpreis“ in der Abb. 3).

STRECKE WIEN–SALZBURG

Vergleich der durchschnittlichen Ticketpreise

Auf der Strecke Wien–Salzburg war die WESTbahn im Jahr 2024 zwischen 4,90 Euro teurer und 2,80 Euro günstiger (2023: zwischen 3,00 Euro und 8,90 Euro günstiger) als die ÖBB-PV. Die Tickets der WESTbahn waren im Jahr 2024 an zwei von fünf Abfragezeitpunkten günstiger, der Abstand zum Mitbewerber verringerte sich auch zu den anderen verglichenen Kaufzeitpunkten (Abb. 4).

Maximale Preisdifferenz

Bei der ÖBB-PV und bei der WESTbahn waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2024 – bis auf eine Ausnahme bei der ÖBB-PV – umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand (Abb. 4).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug bei der ÖBB-PV 31,10 Euro bzw. 51,90 Prozent (2023: 47,50 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei der WESTbahn betrug diese 28,00 Euro bzw. 45,40 Prozent auf den WESTbahn-Standardpreis (2023: 53,10 Prozent). Die maximale prozentuale Preisersparnis im Vergleich zum Vorjahr wurde somit bei der ÖBB-PV höher, bei der WESTbahn geringer.

Vergleich der Preise mit jenen von 2023

Im Vergleich zum Jahr 2023 stieg der durchschnittliche Preis der ÖBB-PV ein Mal um 0,50 Euro (sieben Tage vor Fahrtantritt), an den anderen vier Zeitpunkten sanken die Preise um maximal 1,60 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn stiegen zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs um maximal 7,20 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt). Die Preise der WESTbahn stiegen somit stärker als jene des Mitbewerbers.

ÖBB-Vorteilscard

Für Personen mit einer ÖBB-Vorteilscard waren die Preise bei der ÖBB-PV vier Mal günstiger und ein Mal teurer (vier Wochen vor Fahrtantritt) als der durchschnittliche Ticketpreis der ÖBB-PV. Damit lohnte sich die ÖBB-Vorteilscard bei der ÖBB-PV jedenfalls ab 14 Tage vor Fahrtantritt (vgl. untere Linie „ÖBB-Vorteilscardpreis“ in der Abb. 4).

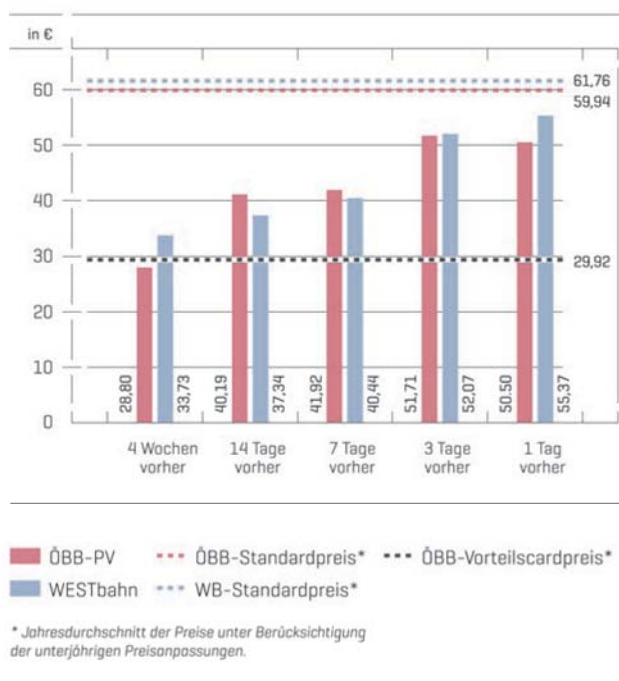
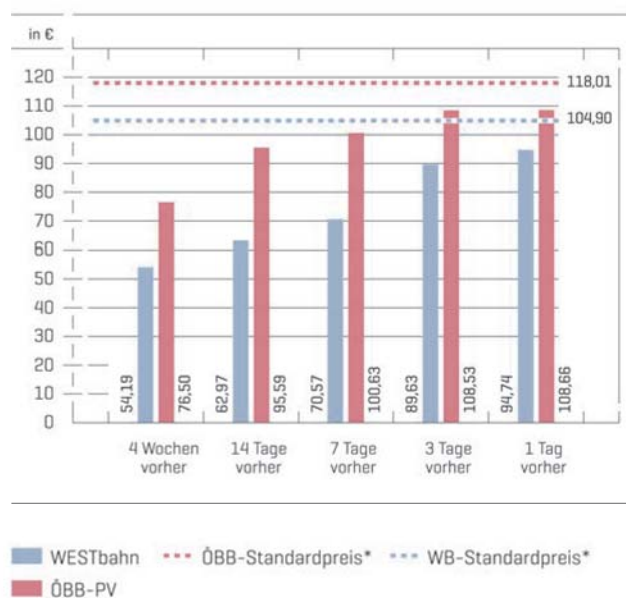


Abb. 4: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien–Salzburg** im Jahr 2024.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.



* Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisanpassungen.

Abb. 5: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-München** im Jahr 2024.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

STRECKE WIEN-MÜNCHEN

Vergleich der durchschnittlichen Ticketpreise

Auf der Strecke von Wien in die bayrische Landeshauptstadt München war im Jahr 2024 die WESTbahn zwischen 13,90 und 32,60 Euro (2023: zwischen 22,90 Euro und 36,60 Euro) günstiger als die ÖBB-PV. Die Tickets der WESTbahn waren somit weiterhin durchwegs deutlich günstiger, der Abstand zum Mitbewerber verringerte sich zu allen verglichenen Kaufzeitpunkten (Abb. 5).

Maximale Preisdifferenz

Bei der ÖBB-PV und bei der WESTbahn waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2024 umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand (Abb. 5).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug bei der ÖBB-PV 41,50 Euro bzw. 35,20 Prozent (2023: 23,40 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei der WESTbahn betrug diese 50,70 Euro bzw. 48,30 Prozent (2023: 53,70 Prozent) auf den WESTbahn-Standardpreis. Die maximale prozentuale Preisersparnis im Vergleich zum Vorjahr wurde somit bei der ÖBB-PV höher, bei der WESTbahn geringer.

Vergleich der Preise mit jenen von 2023

Im Vergleich zum Jahr 2023 sank der durchschnittlich Preis der ÖBB-PV ein Mal um 2,70 Euro (vier Wochen vor Fahrtantritt) und stieg vier Mal um maximal 4,20 Euro (am stärksten sieben Tage vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn stiegen zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs um maximal 12,90 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt). Die Preise der WESTbahn stiegen somit stärker als die des Mitbewerbers.

Zwischen Wien und München standen die Bahnunternehmen zudem in Konkurrenz zu Fernbusunternehmen, wie etwa FLIXBUS.

STRECKE WIEN-KLAGENFURT

Durchschnittliche Ticketpreise

Die durchschnittlichen Preise für die Strecke Wien-Klagenfurt sanken 2024 im Vergleich zum Vorjahr zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs um maximal 13,00 Euro (2023: zwischen 0,90 Euro und 9,00 Euro teurer), am stärksten 14 Tage vor Fahrtantritt (Abb. 6).

Maximale Preisdifferenz

Die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV waren im Jahr 2024 bis auf eine Ausnahme umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand (Abb. 6).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke bei der ÖBB-PV betrug 35,90 Euro bzw. 60,50 Prozent (2023: 52,80 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Die maximale prozentuale Preisersparnis bei der ÖBB-PV im Vergleich zum Vorjahr wurde somit höher.

ÖBB-Vorteilscard

Die Nutzung der Ermäßigungskarte ÖBB-Vorteilscard bei der ÖBB-PV zahlte sich durchschnittlich ab sieben Tagen (2023: ab 14 Tagen) vor Fahrtantritt aus (vgl. untere Linie „ÖBB-Vorteilscardpreis“ in der Abb. 6).

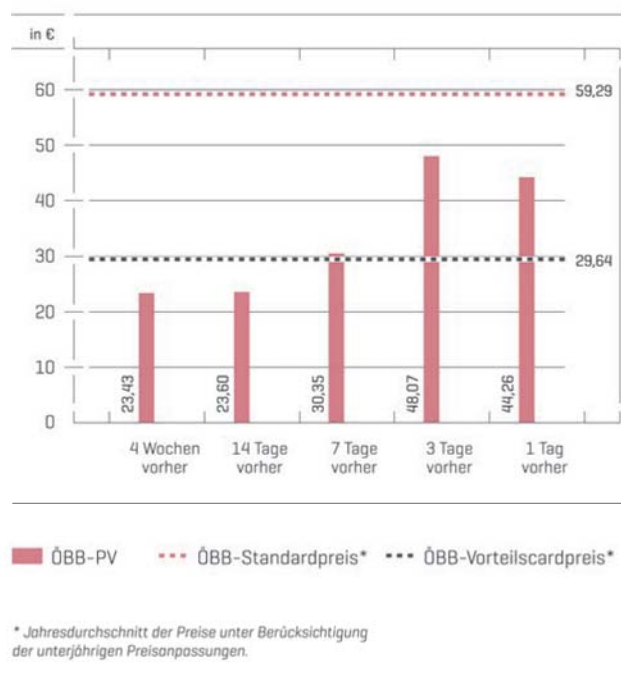


Abb. 6: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-Klagenfurt** im Jahr 2024.

Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

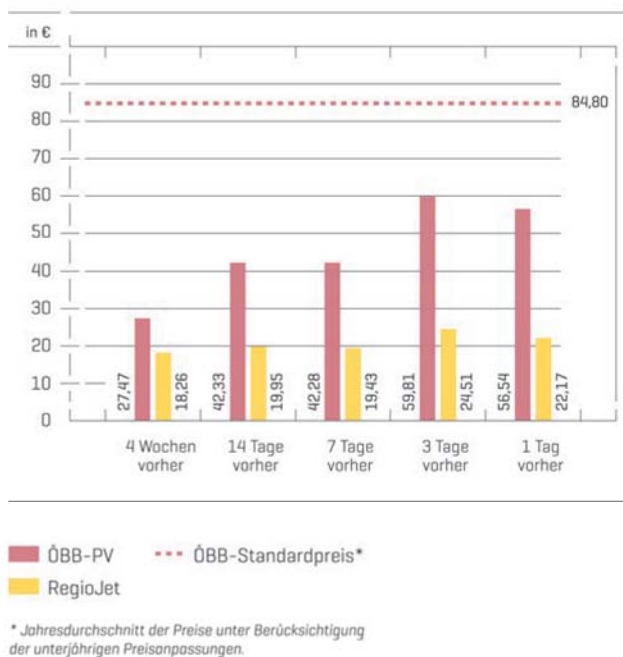


Abb. 7: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und des RegioJets zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-Prag** im Jahr 2024.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

STRECKE WIEN-PRAG

Vergleich der durchschnittlichen Ticketpreise

Auf der Strecke von Wien in die tschechische Hauptstadt Prag war RegioJet auch im Jahr 2024 zwischen 9,20 und 35,30 Euro (2023: zwischen 14,40 Euro und 32,20 Euro) günstiger als die ÖBB-PV. Die Tickets von RegioJet waren somit weiterhin durchwegs deutlich günstiger, der Abstand zum Mitbewerber erhöhte sich bis auf ein Mal zu den verglichenen Kaufzeitpunkten (Abb. 7).

Maximale Preisdifferenz

Bei der ÖBB-PV und bei RegioJet gab es bei dieser Strecke bei den durchschnittlichen Preisen im Jahr 2024 keinen einheitlichen Trend für den günstigsten Zeitpunkt des Ticketkaufs. Den günstigsten Preis gab es aber bei beiden Unternehmen vier Wochen vor Fahrtantritt (Abb. 7).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke bei der ÖBB-PV betrug 57,30 Euro bzw. 67,60 Prozent (2023: 56,90 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis, somit stieg die maximale prozentuale Preisersparnis im Vergleich zum Vorjahr an.

Bei RegioJet hingegen blieben die Preise erneut zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs im Vergleich zum Mitbewerber konstanter. Maximal 6,20 Euro (ÖBB-PV: 32,30 Euro) betrug der Unterschied zwischen den durchschnittlich niedrigsten und höchsten Preisen von RegioJet.

Vergleich der Preise mit jenen von 2023

Im Vergleich zum Jahr 2023 sank der durchschnittliche Preis der ÖBB-PV ein Mal um 4,90 Euro (vier Wochen vor Fahrtantritt) und stieg vier Mal um maximal 6,60 Euro (am stärksten drei Tage vor Fahrtantritt). Jene von RegioJet stiegen zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs um maximal 3,50 Euro (am stärksten drei Tage vor Fahrtantritt). Die Preise der ÖBB-PV stiegen somit mit einer Ausnahme stärker als die des Mitbewerbers.

Zwischen Wien und Prag standen die Bahnunternehmen in Konkurrenz zu Fernbusunternehmen, wie etwa FLIXBUS.

STRECKE WIEN-BUDAPEST

Vergleich der durchschnittlichen Ticketpreise

Auf der Strecke von Wien in die ungarische Hauptstadt Budapest war RegioJet im Jahr 2024 zwischen 15,30 Euro und 29,80 Euro (2023: zwischen 10,95 Euro und 24,90 Euro) günstiger als die ÖBB-PV. Die Tickets von RegioJet waren somit weiterhin durchwegs deutlich günstiger, der Abstand zum Mitbewerber erhöhte sich zu allen verglichenen Kaufzeitpunkten (Abb. 8).

Maximale Preisdifferenz

Bei der ÖBB-PV waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2024 bis auf eine Ausnahme umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand, bei RegioJet gab es zusätzlich eine weitere Ausnahme, nämlich 14 Tage vor Fahrtantritt (Abb. 8).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke bei der ÖBB-PV betrug 23,10 Euro bzw. 43,90 Prozent (2023: 49,20 Prozent), somit sank die maximale prozentuale Preisersparnis im Vergleich zum Vorjahr.

Bei RegioJet hingegen blieben die Preise erneut zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs im Vergleich zum Mitbewerber konstanter. Maximal 8,40 Euro (ÖBB-PV: 20,60 Euro) betrug der Unterschied zwischen den durchschnittlich niedrigsten und höchsten Preisen von RegioJet.

Vergleich der Preise mit jenen von 2023

Im Vergleich zum Jahr 2023 stiegen die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs um maximal 4,10 Euro (am stärksten sieben Tage vor Fahrtantritt). Jene von RegioJet sanken drei Mal um maximal 3,00 Euro (am stärksten sieben Tage vor Fahrtantritt) und stiegen zwei Mal um maximal 0,90 Euro (am stärksten drei Tage vor Fahrtantritt). Die Preise der ÖBB-PV stiegen somit stärker als die des Mitbewerbers.

Zwischen Wien und Budapest standen die Bahnunternehmen in Konkurrenz zu Fernbusunternehmen, wie etwa FLIXBUS.

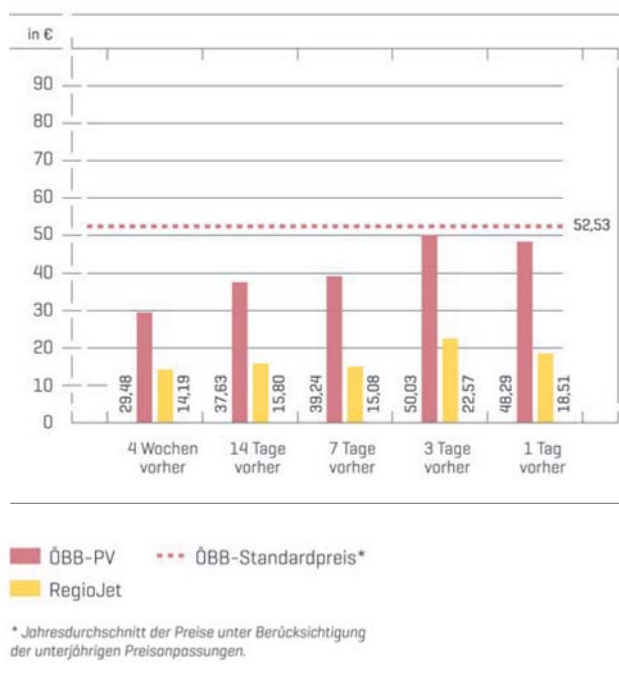


Abb. 8: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und des RegioJets zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-Budapest** im Jahr 2024.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

NACHTREISEZÜGE

Nachtzüge liegen seit einigen Jahren im Trend. Neben einigen anderen Anbietern ist insbesondere die ÖBB-PV ins Nachtreisezuggeschäft eingestiegen und mittlerweile einer der größten Anbieter in Europa. Mit den von der ÖBB-PV geführten ÖBB-Nightjets bzw. den EuroNight-Zügen der Partnerbahnen werden Verbindungen nach Österreich, Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Kroatien, in die Niederlande, nach Polen, in die Schweiz, die Slowakei, nach Slowenien, Tschechien und Ungarn angeboten. Aktuell werden 21 Nightjet- und acht EuroNight-Strecken angeboten (vgl. www.nightjet.com/de/reiseziele, Stand: Juni 2025).

Die ÖBB-PV bietet die Reisekategorien Schlafwagen, Liegewagen, Mini Cabin und Sitzwagen an. Der Schlafwagen ist dabei die teuerste Reisemöglichkeit für eine, zwei oder drei Personen. Ein Liegewagenabteil bietet Platz für vier bis sechs Personen. Die Reisekategorie „Mini Cabin“ bietet Platz für eine Person und wird derzeit nur auf ausgewählten Verbindungen angeboten. Das gesamte Liegewagenabteil kann auch als Privatabteil zum Pauschalpreis gebucht werden.



Abb. 9: Europakarte der ÖBB-Nightjet-Reiseziele. Quelle: www.nightjet.com/de/reiseziele.

STATISTISCHE ERHEBUNG DER NACHTZUG-PREISE BEI DER ÖBB-PV

Die Preise folgender Nachtzugsstrecken wurden für den Preisvergleich erhoben:

- Graz Hbf.–Berlin Hbf. (täglich)
- Wien Hbf.–Brüssel Midi (nur an bestimmten Tagen)
- Wien Hbf.–Zürich HB (täglich)
- Wien Hbf.–Paris Gare de l'Est (nur an bestimmten Tagen)
- Innsbruck Hbf.–Hamburg Hbf. (täglich)
- Wien Hbf.–Venedig Santa Lucia (täglich)

Die Preise wurden einmal pro Monat auf sechs Strecken über das gesamte Kalenderjahr der ÖBB-Website www.oebb.at entnommen. Dabei wurden die Fahrkarten für die folgenden Reisekategorien verglichen:

- Privatabteil im Liegewagen für bis zu vier Personen bzw. – wenn nicht vorhanden – für bis zu sechs Personen
- Liegewagen-Abteil für vier Personen bzw. – wenn nicht vorhanden – für sechs Personen
- Schlafwagen-Abteil für zwei Personen mit Dusche/WC bzw. – wenn nicht vorhanden – ohne Dusche/WC bzw. ohne Dusche
- Mini Cabin für eine Person, sofern angeboten

Die verglichenen Reiseklassen waren an den Stichtagen sehr unterschiedlich verfügbar. Wenn auf einer Strecke kein Privatabteil im Liegewagen/Liegewagen-Abteil für vier Personen angeboten wurde, wurde das Privatabteil im Liegewagen/Liegewagen-Abteil für sechs Personen für den Preisvergleich herangezogen. Sofern auf einer Strecke sowohl Abteile für vier und sechs Personen angeboten wurden, wurden die Abteile für vier Personen für den Preisvergleich herangezogen. In Einzelfällen gab es ein Privatabteil für bis zu fünf Personen, diese wurden in der Preiserhebung zu den Sechser-Privatabteilen hinzugezählt. Beim Schlafwagenabteil für zwei Personen wurde – sofern verfügbar – das Angebot mit Dusche/WC ausgewählt, ansonsten das Angebot ohne Dusche/WC.

Es wurden die konkret angebotenen Ticketpreise bei den ausgewählten Strecken jeweils

- vier Wochen,
- acht Wochen und
- zwölf Wochen

vor Fahrtantritt an bestimmten Stichtagen⁶ im ÖBB-Online-Shop auf www.oebb.at erhoben. Dabei wurden keine Fahrkarten für den Sitzwagen, Spezialabteile (z. B. Damenabteil) oder für das Auto oder Motorrad berücksichtigt. Es wurden nur Fahrkarten für eine Person ohne besondere Voraussetzung (z. B. Ermäßigungskarten) für den billigsten verfügbaren Tarif in dieser Reihenfolge herangezogen:

- Sparschiene Non-Flex (nicht stornierbar),
- Sparschiene Komfort Semi-Flex (kostenlos stornierbar bis 15 Tage vor dem Geltungstag. Danach bis vor dem 1. Geltungstag 50 Prozent des Fahrpreises, aber mindestens 15 Euro Stornokosten pro Person) und
- Standardticket Flex (kostenlos stornierbar vor dem 1. Geltungstag).

⁶ Im Jahr 2024: 5.2., 26.2., 11.3., 17.4., 13.5., 12.6., 15.7., 14.8., 20.9., 14.10., 20.11. und 18.12.

STRECKENAUSWERTUNGEN IM VERGLEICH

STRECKE GRAZ-BERLIN

Maximale Preisdifferenz

Die durchschnittlichen Preise im Jahr 2024 für die Strecke Graz-Berlin für ein Privatabteil im Liegewagen für bis zu sechs Personen und für das Liegewagen-Abteil für vier Personen waren acht Wochen vor Fahrtantritt, für das Schlafwagen-Abteil für zwei Personen mit Dusche/WC hingegen zwölf Wochen vor Fahrtantritt am günstigsten.

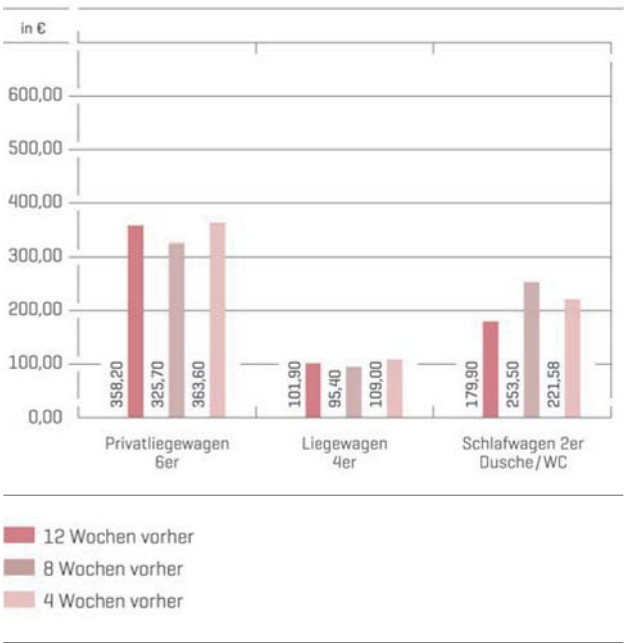


Abb. 10: Preise für Online-Tickets für den Nachtreisezug der ÖBB-PV zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Graz-Berlin** im Jahr 2024.
Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

Verfügbarkeit

Das Privatabteil im Liegewagen für bis zu sechs Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt:
in acht/zwölf Monaten,
- acht Wochen vor Fahrtantritt:
in sechs/zwölf Monaten und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt:
in sechs/zwölf Monaten

verfügbar.

Das Liegewagen Abteil für vier Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt:
in elf/zwölf Monaten,
- acht Wochen vor Fahrtantritt:
in zehn/zwölf Monaten und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt:
in zehn/zwölf Monaten

verfügbar.

Das Schlafwagen Abteil für zwei Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt:
in acht/zwölf Monaten
(davon zwei Mal ohne Dusche/WC),
- acht Wochen vor Fahrtantritt:
in neun/zwölf Monaten
(davon zwei Mal ohne Dusche/WC) und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt:
in zehn/zwölf Monaten

verfügbar.

STRECKE WIEN-BRÜSSEL

Maximale Preisdifferenz

Die durchschnittlichen Preise im Jahr 2024 für die Strecke Wien-Brüssel für ein Privatabteil im Liegewagen für bis zu sechs Personen und für das Liegewagen-Abteil für vier Personen waren acht Wochen vor Fahrtantritt, für das Schlafwagen-Abteil für zwei Personen mit Dusche/WC hingegen zwölf Wochen vor Fahrtantritt am günstigsten.

Verfügbarkeit

Das Privatabteil im Liegewagen für bis zu sechs Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt:
in neun/zwölf Monaten,
- acht Wochen vor Fahrtantritt:
in sechs/zwölf Monaten und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt:
in einem/zwölf Monaten

verfügbar.

Das Liegewagen Abteil für vier Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt:
in acht/zwölf Monaten,
- acht Wochen vor Fahrtantritt:
in sechs/zwölf Monaten und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt:
in einem/zwölf Monaten

verfügbar.

Das Schlafwagen Abteil für zwei Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt:
in neun/zwölf Monaten,
- acht Wochen vor Fahrtantritt:
in sieben/zwölf Monaten
(davon ein Mal ohne Dusche/WC) und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt:
in zwei/zwölf Monaten

verfügbar.

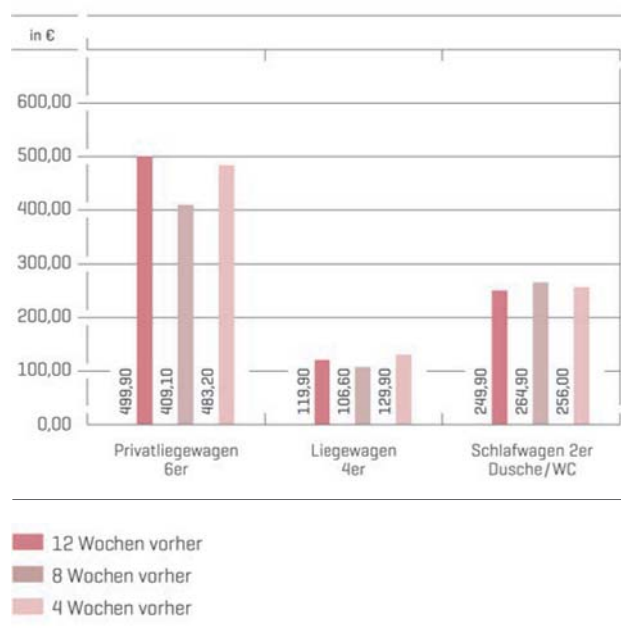


Abb. 11: Preise für Online-Tickets für den Nachtreisezug der ÖBB-PV zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-Brüssel** im Jahr 2024.

Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

STRECKE WIEN-ZÜRICH

Maximale Preisdifferenz

Die durchschnittlichen Preise im Jahr 2024 für die Strecke Wien-Zürich für ein Privatabteil im Liegewagen für bis zu vier Personen und für das Schlafwagen-Abteil für zwei Personen mit Dusche/WC waren zwölf Wochen vor Fahrtantritt, für das Liegewagen-Abteil für vier Personen hingegen vier Wochen vor Fahrtantritt am günstigsten.

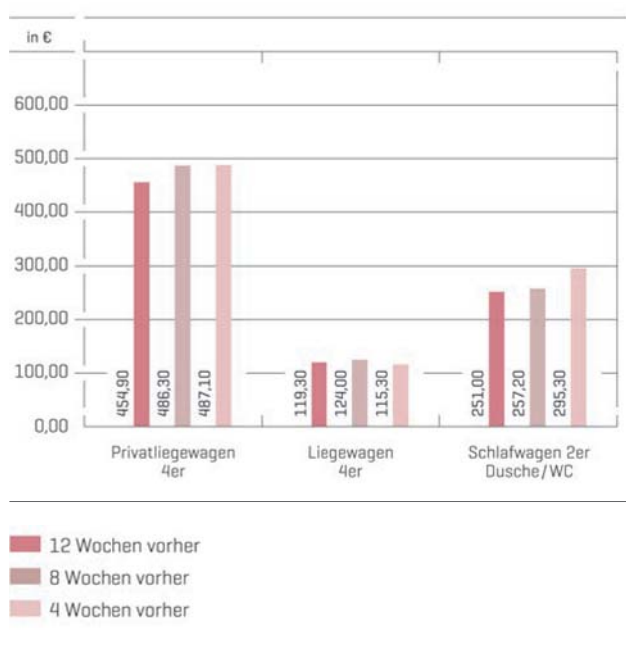


Abb. 12: Preise für Online-Tickets für den Nachtreisezug der ÖBB-PV zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-Zürich** im Jahr 2024.

Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

Verfügbarkeit

Das Privatabteil im Liegewagen für bis zu vier Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt:
in neun/zwölf Monaten,
- acht Wochen vor Fahrtantritt:
in sieben/zwölf Monaten und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt:
in vier/zwölf Monaten

verfügbar.

Das Liegewagen Abteil für vier Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt:
in zwölf/zwölf Monaten,
- acht Wochen vor Fahrtantritt:
in elf/zwölf Monaten und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt:
in neun/zwölf Monaten

verfügbar.

Das Schlafwagen Abteil für zwei Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt:
in zehn/zwölf Monaten
(davon zwei Mal ohne Dusche/WC),
- acht Wochen vor Fahrtantritt:
in elf/zwölf Monaten und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt:
in acht/zwölf Monaten
(davon ein Mal ohne Dusche/WC)

verfügbar.

STRECKE WIEN–PARIS

Maximale Preisdifferenz

Die durchschnittlichen Preise im Jahr 2024 für die Strecke Wien–Paris für ein Privatabteil im Liegewagen für bis zu sechs Personen waren vier und acht Wochen vor Fahrtantritt identisch, wobei anzumerken ist, dass es für vier Wochen vor Fahrtantritt nur einen Vergleichswert gibt. Die durchschnittlichen Preise für das Liegewagen-Abteil für vier Personen war vier Wochen vor Fahrtantritt und für das Schlafwagen-Abteil für zwei Personen mit Dusche/WC hingegen acht Wochen vor Fahrtantritt am günstigsten.

Bei der Abfrage zwölf Wochen vor Fahrtantritt waren keine Tickets verfügbar.

Verfügbarkeit

Das Privatabteil im Liegewagen für bis zu sechs Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt:
in einem/zwölf Monaten,
- acht Wochen vor Fahrtantritt:
in vier/zwölf Monaten und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt:
in null/zwölf Monaten

verfügbar.

Das Liegewagen Abteil für vier Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt:
in zwei/zwölf Monaten,
- acht Wochen vor Fahrtantritt:
in vier/zwölf Monaten und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt:
in null/zwölf Monaten

verfügbar.

Das Schlafwagen Abteil für zwei Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt:
in drei/zwölf Monaten,
- acht Wochen vor Fahrtantritt:
in vier/zwölf Monaten
(davon ein Mal ohne Dusche/WC) und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt:
in null/zwölf Monaten

verfügbar.

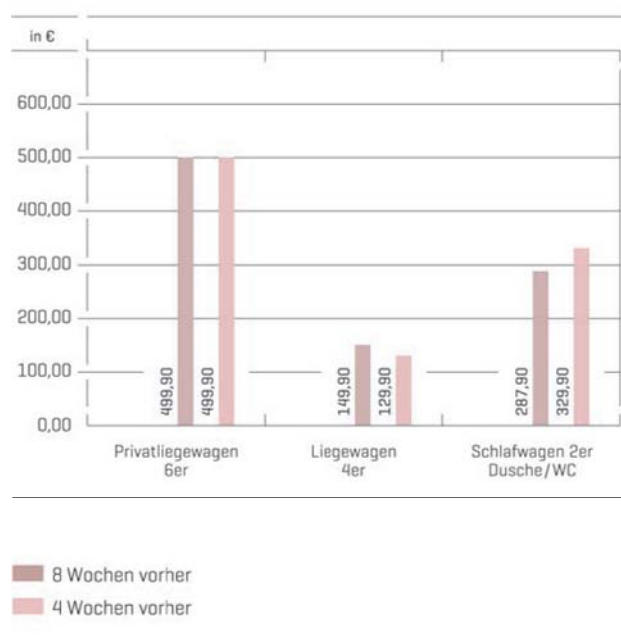


Abb. 13: Preise für Online-Tickets für den Nachtreisezug der ÖBB-PV zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien–Paris** im Jahr 2024.

Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

STRECKE INNSBRUCK-HAMBURG

Maximale Preisdifferenz

Die durchschnittlichen Preise im Jahr 2024 für die Strecke Innsbruck-Hamburg für ein Privatabteil im Liegewagen für bis zu vier Personen und für die Mini Cabin für eine Person waren acht Wochen vor Fahrtantritt, für das Liegewagen-Abteil für vier Personen und für das Schlafwagen Abteil für zwei Personen mit Dusche/WC hingegen zwölf Wochen vor Fahrtantritt am günstigsten.

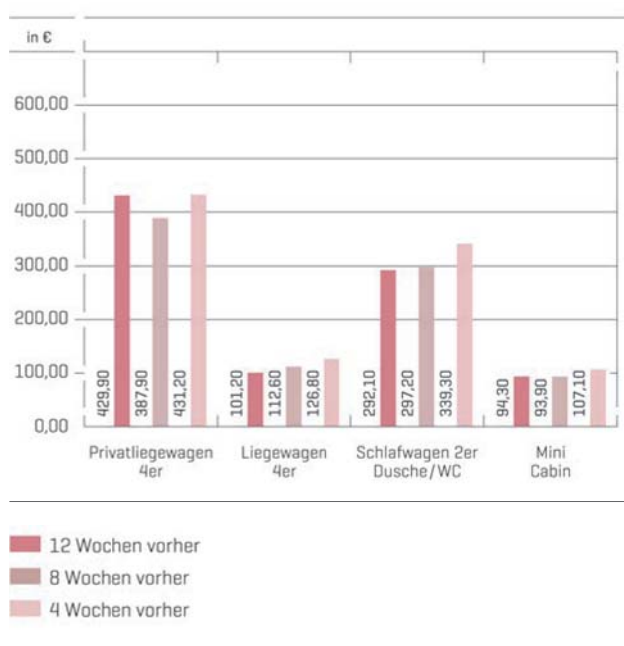


Abb. 14: Preise für Online-Tickets für den Nachtreisezug der ÖBB-PV zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Innsbruck-Hamburg** im Jahr 2024.

Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

Bei den verglichenen Strecken wurde nur auf dieser Strecke die Komfortkategorie Mini Cabin angeboten, da hier ein Nightjet der neuen Generation eingesetzt wird.

Verfügbarkeit

Das Privatabteil im Liegewagen für bis zu vier Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt: in acht/zwölf Monaten,
- acht Wochen vor Fahrtantritt: in zehn/zwölf Monaten und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt: in sechs/zwölf Monaten

verfügbar.

Das Liegewagen Abteil für vier Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt: in acht/zwölf Monaten,
- acht Wochen vor Fahrtantritt: in elf/zwölf Monaten und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt: in acht/zwölf Monaten

verfügbar.

Das Schlafwagen Abteil für zwei Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt: in acht/zwölf Monaten (davon ein Mal ohne Dusche/WC),
- acht Wochen vor Fahrtantritt: in neun/zwölf Monaten (davon zwei Mal ohne Dusche/WC) und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt: in neun/zwölf Monaten

verfügbar.

Die Mini Cabin für eine Person war

- vier Wochen vor Fahrtantritt: in neun/zwölf Monaten,
- acht Wochen vor Fahrtantritt: in zehn/zwölf Monaten und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt: in neun/zwölf Monaten

verfügbar.

STRECKE WIEN-VENEDIG

Maximale Preisdifferenz

Die durchschnittlichen Preise im Jahr 2024 für die Strecke Wien-Venedig für ein Privatabteil im Liegewagen für bis zu sechs Personen, für das Liegewagen-Abteil für vier Personen und für das Schlafwagen-Abteil für zwei Personen mit Dusche/WC waren zwölf Wochen vor Fahrtantritt am günstigsten, wenn auch teils nur geringfügig günstiger.

Verfügbarkeit

Das Privatabteil im Liegewagen für bis zu sechs Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt:
in sechs/zwölf Monaten,
- acht Wochen vor Fahrtantritt:
in sieben/zwölf Monaten und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt:
in zehn/zwölf Monaten

verfügbar.

Das Liegewagen Abteil für vier Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt:
in neun/zwölf Monaten,
- acht Wochen vor Fahrtantritt:
in sieben/zwölf Monaten und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt:
in zehn/zwölf Monaten

verfügbar.

Das Schlafwagen Abteil für zwei Personen war

- vier Wochen vor Fahrtantritt:
in sechs/zwölf Monaten
(davon vier Mal ohne Dusche/WC),
- acht Wochen vor Fahrtantritt:
in neun/zwölf Monaten und
- zwölf Wochen vor Fahrtantritt:
in zehn/zwölf Monaten

verfügbar.

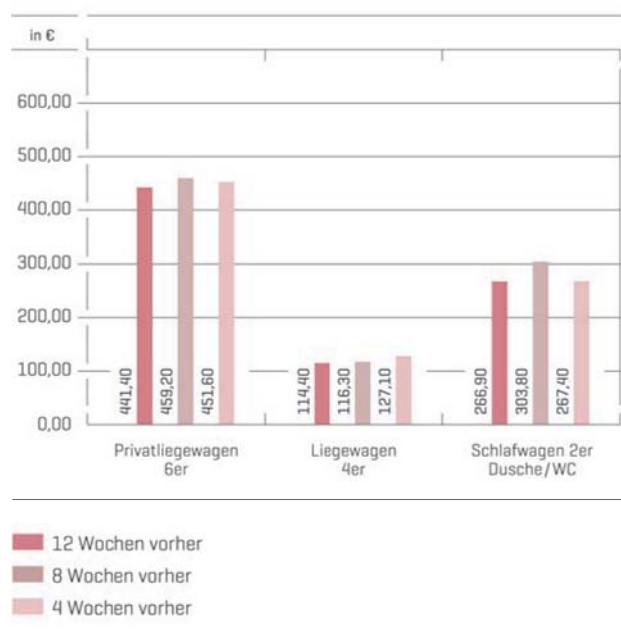


Abb. 15: Preise für Online-Tickets für den Nachtreisezug der ÖBB-PV zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-Venedig** im Jahr 2024.

Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

FAHRKARTENPREISE NACH BUCHUNGSKANAL SOWIE BUCHUNGSTAG IM PERSONENVERKEHR

Fahrkarten können für den Fernverkehr über vier Buchungskanäle erworben werden. Online über die Websites der Bahnunternehmen bzw. mobile Applikationen, über Schalterpersonal, Fahrkartenautomaten oder im Zug beim Zugpersonal. Je nach Buchungskanal differieren die Tarife innerhalb der Bahnunternehmen. Das zweite Kriterium ist der Zeitpunkt des Kaufes der Fahrkarten, wobei zwischen folgenden Zeiträumen unterschieden wird:

- 180–15 Tage vor Fahrtantritt,
- 14– bis einen Tag vor Fahrtantritt,
- der Reisetag selbst

Fahrscheine der ÖBB-PV gelten entweder für die erste oder zweite Klasse. Zu guter Letzt werden die Fahrscheine nach den Kategorien Erwachsener, Kind und Gruppe unterschieden. Eisenbahnverkehrsunternehmen gewähren bei Vorweis von Ermäßigungskarten, wie etwa der ÖBB-Vorteilscard, Preisnachlässe.

Vertriebsschiene/Verkauf x Tage vor Fahrtantritt	180–15 Tage	14–1 Tag	Reise- tag
Automat	2,70	5,40	8,80
im Zug	10,00	14,20	24,30
online	0,00	2,70	4,00
Personenkassa	4,00	11,50	17,60

Tabelle 1: Preisauflagen 2024 in Euro für einen Fahrschein von Bad Aussee nach Abfaltersbach über Salzburg für einen Erwachsenen in der zweiten Klasse im Vergleich zu einem Online-Fahrschein um 63,60 Euro. Quelle: ÖBB-PV.

Die Tabelle zeigt für die Fernverkehrsrelation Bad Aussee–Abfaltersbach über Salzburg die Preisdifferenzen zum günstigsten Online-Fahrschein um 63,60 Euro. Es kommt zu Unterschieden bis zu 38 Prozent. Am teuersten sind Fahrscheine, die am Reisetag erworben werden. Der Fahrkartenerwerb im Zug mit den gezeigten Auflagen ist nur in Fernverkehrszügen und nicht in Nahverkehrszügen möglich. 2024 wurden letztmalig die dargestellten Preise in zahlreichen Tarifabellen auf der Website der ÖBB-PV veröffentlicht. Seitdem ist ein Preisvergleich nur noch eingeschränkt im Online-Ticketshop des Bahnunternehmens möglich, wobei die Preise am Automaten oder am Schalter nicht abgerufen werden können.

Für im Zug gekaufte Fahrscheine verlangt die WESTbahn eine Servicepauschale von 3,10 Euro. Bei der Graz-Köflacher Bahn (GKB) wurden 2024 beim Zugpersonal neben Vollpreistickets bzw. ermäßigten Fahrscheinen an Einzelreisende auch Verbund-Fahrausweise und Gruppenfahrausweise ausgegeben – ein Bordpreis wird nicht eingehoben. Auch bei anderen regional tätigen Bahnunternehmen, wie etwa der Salzburger Lokalbahn oder Stern & Hafferl, wurden Fahrausweise ohne Zuschlag im Zug verkauft.

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

ERSTATTUNGSANSPRUCH BEI DOWNGRADE
IN DEN ÖBB-NACHTREISEZÜGEN

Wenn Fahrgäste aufgrund von Platzmangel, Ausfall eines Wagens oder Abteils statt in der gebuchten in einer niedrigeren Komfortklasse reisen mussten, erhalten die Fahrgäste die Preisdifferenz zwischen tatsächlicher und gebuchter Reisekategorie erstattet. Die dazu veröffentlichte Tabelle der ÖBB-PV stellt eine unverbindliche Berechnungshilfe des Preisminderungsanspruches dar und ist abhängig von der Komfortverschlechterung. Die Minderung kann bis zu 87 Prozent des Gesamtpreises (Fahrkarte plus Zuschlag für Schlaf- oder Liegewagen) betragen.

Kategorie gebucht	Kategorie erhalten	
	Liegewagen 6er-Abteil	Sitzplatz
Single-Schlafabteil mit WC und Dusche	-81%	-86%
3er-Schlafabteil mit WC oder Dusche	-39%	-57%
Mini Cabin	-15%	-40%

Tabelle 2: Auszug aus der Tabelle „Preisminderungsanspruch bei Downgrade in den ÖBB-Nachtreisezügen der ÖBB-Personenverkehr AG“. Quelle: ÖBB-PV.

Bei Nachtzügen gibt es bis zu zehn Kategorien, die vom Schlafwagen-Einzelabteil mit WC und Dusche, Schlafwagen-3er-Abteil über Liegewagen mit Vierer- oder Sechser-Belegung bis zum Sitzplatz reichen. Die Minderung, die sich durch Wagenmangel ergeben kann, deckt sich nicht immer mit den Aufschlägen, die bei der Buchung ersichtlich sind.



Sitzwagen

- günstigste Reisemöglichkeit
- Großraumwagen
- Reservierung inkludiert
- Wasch- und Toilettenräume im Wagen
- Getränke und Snacks erhältlich

für alle Reisenden

ab € 29,90

Mehr Infos

Auswählen



Liegewagen

- Mini Cabins für mehr Privatsphäre
- Abteile für 4 Personen
- Reservierung inkludiert
- Wasch- und Toilettenräume im Wagen
- Frühstück inklusive
- Bettwäsche auf jeder Liege
- Abteil verschließbar

für alle Reisenden

ab € 79,90

Mehr Infos

Auswählen



Schlafwagen

- besonders komfortables Reisen
- Abteile für 1-2 Personen
- Reservierung inkludiert
- mit eigenem WC; plus-Abteile zusätzlich mit privater Dusche
- A la carte Frühstück inklusive
- Abteil verschließbar
- Weckservice

Für mehr Privatsphäre als ganzes Abteil buchbar

für alle Reisenden

ab € 129,90

Mehr Infos

Auswählen

Abb. 16: Preisofferte für Wien–Bregenz am 15.03.2024; abgefragt am 13.03.2025.
Quelle: www.nightjet.at.

Wie die exemplarische Buchung zeigt, beträgt der Aufschlag von einem Sitzwagen zu einer Mini Cabin (einzelne Schlafkoje mit Frühstück) bei einer Fahrt zwischen Wien nach Bregenz 50 Euro, der Abschlag bei Minderleistung aber gemäß Tabelle nur 31,96 Euro. Ähnlich verhält sich bei anderen Qualitätseinschränkungen. Entfällt der Schlafwagen um 449,90 Euro für die gleiche Relation, erhält man 87 Prozent oder 391,41 Euro retour und nicht den Aufschlag von 420 Euro, der bei der Online-Buchung aufscheint.

www.parlament.gv.at

NETZKARTEN FÜR INTERNATIONALE REISEN

„Interrail Pass“ ist der Sammelbegriff für den „Interrail Global Pass“ und den „Interrail One Country Pass“. Es handelt sich dabei um Fahrscheine, die Reisende abhängig von der gewählten Kategorie und dem Geltungsbereich dazu berechtigt, alle Strecken eines oder mehrerer Länder zu nutzen. Sitzplatzreservierungen oder Zuschläge sind nicht im Interrail Pass inkludiert und müssen zusätzlich erworben werden. Die Pässe berechtigen Reisende darüber hinaus auf den Strecken des Wohnsitzlandes zur einmaligen An- und Abreise. Während die Preise 2024 für Italien um 33 Prozent für Erwachsene stiegen, betrug die Steigerung für Jugendliche gegenüber dem Vorjahr 7,9 Prozent.

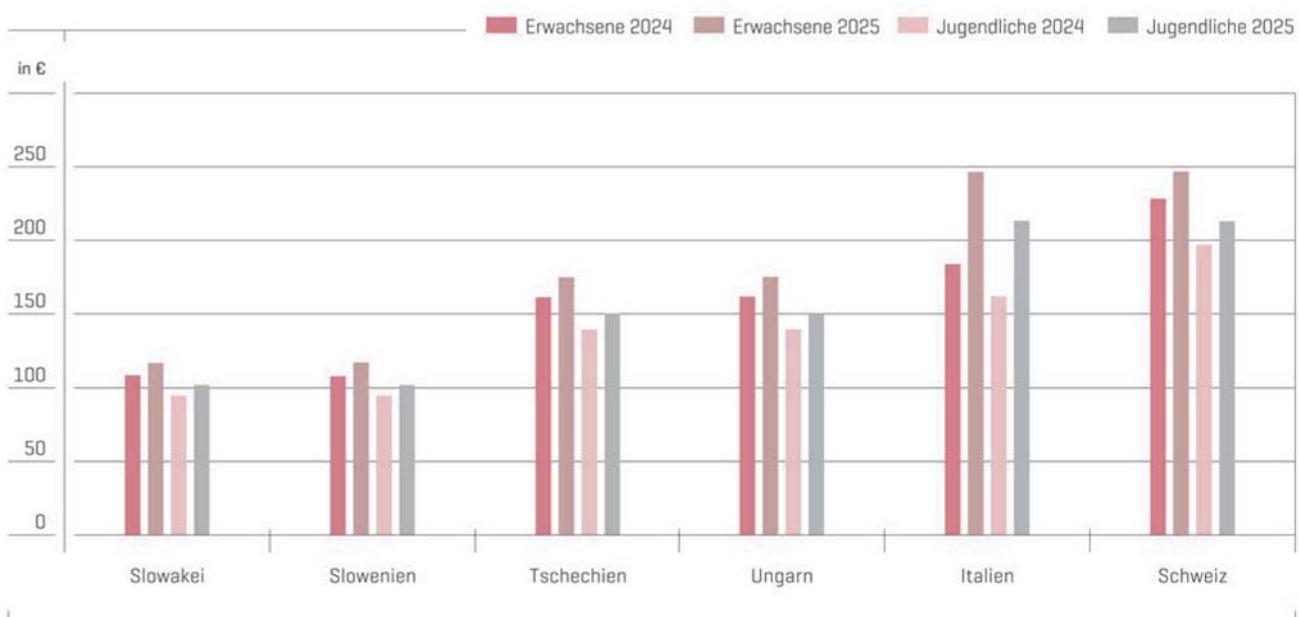


Abb. 17: Preise in Euro für einen Interrail Pass 2. Klasse für ausgewählte Länder für sechs frei wählbare Tage innerhalb von 30 Tagen im Dezember 2024 und 2025 für Erwachsene und Jugendliche. Quelle: ÖBB-PV.

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

Gegenüber 2023 stiegen die Preise 2024 um 6,8 Prozent. Mehrmals jährlich gibt es Preisreduktionen für ausgewählte Interrail-Pässe von bis zu 25 Prozent.

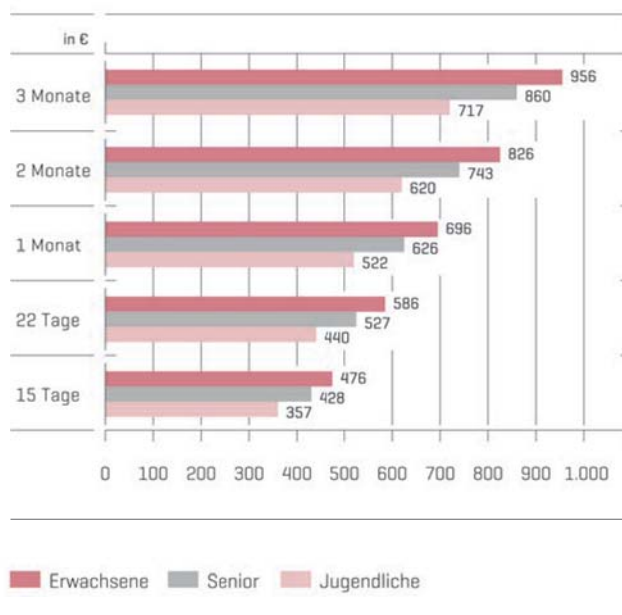


Abb. 18: Preise in Euro für einen Interrail Global Pass nach Geltungsdauer für die 2. Klasse im Dezember 2024. Quelle: ÖBB-PV.

TARIFE DER RAIL CARGO AUSTRIA (RCA)

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

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

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

Nachdem die durchschnittliche Preiserhöhung von 2022 auf 2023 in den erhobenen Distanzen zwischen 100 und 850 Kilometern circa 35 Prozent betrug, stiegen diese im Folgejahr um sieben Prozent. Die Tarife der Basisfracht steigen nicht proportional zu zunehmender Entfernung. Weiter entfernte Destinationen sind relativ gesehen preiswerter als Kurzstrecken. Zuschläge gibt es für verschiedene Wagenbauarten.

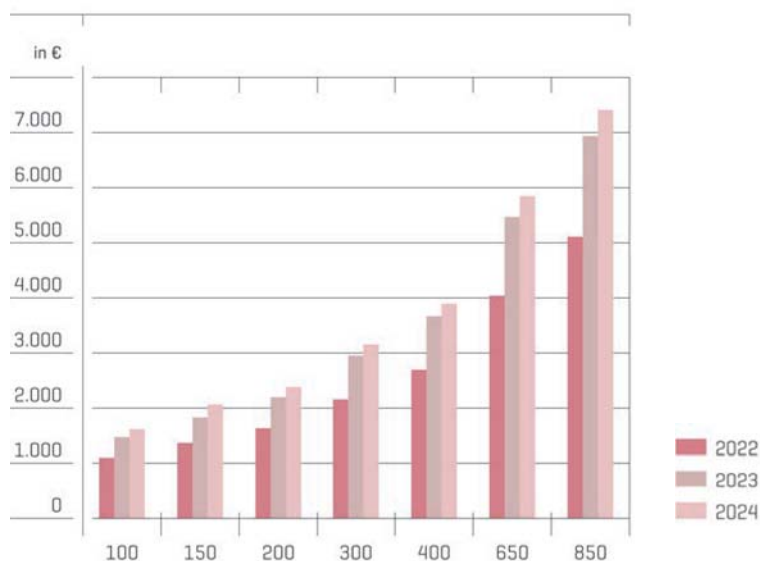


Abb. 19: Basisfrachttarife 2022 bis 2024 der Rail Cargo Austria [in Euro] für einen Wagen von bis zu vier Achsen nach Entfernung [in km].

Quelle: Rail Cargo Austria – Österreichischer Gütertarif.

Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen

UMSATZERLÖSE 2023

Umsatzerlöse in Mio. €					
EVU	2019	2020	2021	2022	2023
Personenverkehr	1.006	643	475	814	853
Güterverkehr	995	874	941	969	1.115
Summe	2.001	1.517	1.416	1.783	1.968

Tabelle 1: Umsatzerlöse österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen abzüglich Zahlungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Personenverkehr bzw. Förderungen des Güterverkehrs 2019–2023.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im Herbst 2024 führte die Schienen-Control eine Erhebung der Umsatzzahlen österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2023 durch (aktuellere Zahlen lagen zu Redaktionsschluss noch nicht vor). Die Umsatzzahlen wurden getrennt nach Personen- und Güterverkehr abgefragt. Umsätze aus den dem Schienenverkehr nicht zuzurechnenden Leistungen (Busbetrieb, Werkstätten usw.) wurden dabei – ebenso wie jene aus dem Infrastrukturbereich – nicht berücksichtigt. Außerdem wurden Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen (GWL) sowie Mittel aus der Schienengüterverkehrsförderung von den Gesamtumsätzen abgezogen.

Die in Tabelle 1 angeführten Umsatzerlöse bilden daher die im Bahnbetrieb direkt von den Endkundinnen und Endkunden erhaltenen Zahlungen ab. Sie lagen 2023 insgesamt zwar zum vierten Mal in Folge unter jenen von 2019, näherten sich allerdings nicht zuletzt aufgrund des allgemein höheren Preisniveaus in Österreich weiter dem Vorkrisenlevel an. Die Umsätze sind im Jahresvergleich beim Großteil der Unternehmen – darunter auch bei der ÖBB-Personenverkehr und der Rail Cargo Austria – gewachsen, im selben Zeitraum fielen Aufwendungen der öffentlichen Hand für den Güterverkehr geringer und für den Personenverkehr deutlich stärker aus. Die Summe der um die jeweiligen Förderungen bereinigten Umsätze aller Bahnen betrug 1,97 Milliarden Euro und damit zehn Prozent mehr als noch 2022. Der Güterverkehr befand sich mit 15 Prozent weit über dem Vorjahresniveau, die Personenverkehrserlöse legten mit fünf Prozent hingegen nicht ganz so stark zu.

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN 2024

Rein mit 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 Verkehrsdiensteverträge (VDV) erfolgen. In diesen VDV wird vereinbart, welche Leistungen die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Fahrgäste zu erbringen haben. Rechtliche Grundlage für die Verträge ist die VO (EG) 1370/2007 (Verordnung) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007.

Sie beinhalten,

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

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

Die nachstehenden Ausführungen über Unterstützungen des Bundes für den Personen- und Güterverkehr basieren auf Angaben des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI), sowie der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG). Sie bilden die voraussichtlichen Werte für das Jahr 2024 ab, da der abschließende gemeinwirtschaftliche Leistungsbericht des Bundes bzw. die Jahresendabrechnung zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts noch nicht vorlag. In Summe wurden mit 1,99 Milliarden Euro jedenfalls vier Prozent mehr Mittel zur Verfügung gestellt als im Jahr 2023 (1,91 Milliarden Euro); in diesem Vergleich inbegriffen sind neben den herkömmlichen Fördermaßnahmen auch für den Güterverkehr gewährte Beihilfen in Form von Wegeentgeltabsenkungen/-aussetzungen oder allfälligen Rückerstattungen.

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN IM PERSONENVERKEHR

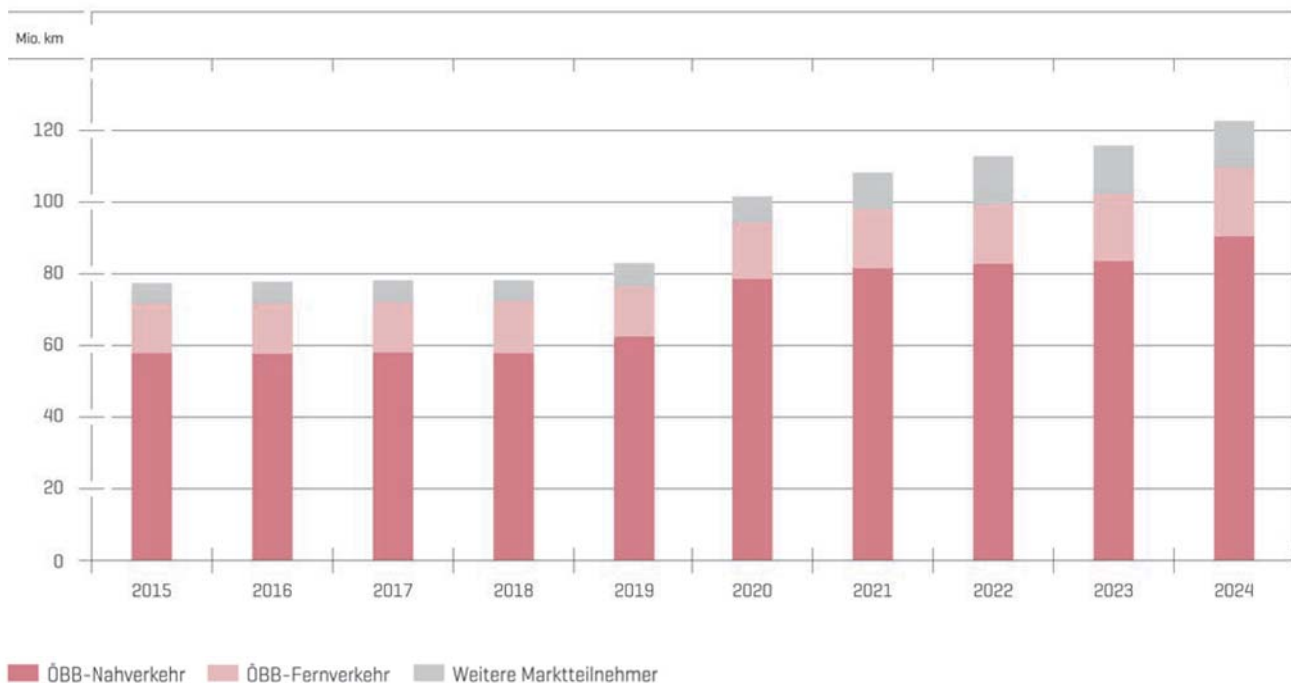


Abb. 1: Bei der ÖBB-Personenverkehr und weiteren Marktteilnehmern im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen bestellte Fahrplankilometer 2015–2024 [ohne die Notvergaben 2020/2021]. Quelle: Gemeinwirtschaftliche Leistungsberichte BMK/BMIMI, SCHIG; eigene Darstellung.

Beginnend mit Mitte Dezember 2018 wurden die Bestellungen des Bundes und der Bundesländer in je einem Bundesländervertrag zusammengefasst. Die ersten Bundesländer waren Vorarlberg, Kärnten und die Steiermark, alle anderen folgten Ende Dezember 2019. Der Bund bestellte 2024 im Personenverkehr insgesamt 122,5 Millionen Zugkilometer und somit erneut beträchtlich mehr als im Jahr zuvor (115 Millionen). Im Detail ist die Bestellmenge bei der ÖBB-Personenverkehr für Fernverkehre um zwölf Prozent auf rund 20 Millionen Zugkilometer gestiegen, gleichzeitig ist sie im gesamten Nahverkehr um sechs Prozent auf 102,6 Millionen Zugkilometer angewachsen. Davon entfiel mit 90,4 Millionen Zugkilometern (bzw. 88 Prozent) der allergrößte Teil auf Leistungen der ÖBB-Personenverkehr für Pendlerinnen und Pendler. Das Angebot im Nah- und Regionalverkehr wurde durch zusätzliche 12,2 Millionen Zugkilometer bei weiteren Marktteilnehmern beauftragte Zugkilometer ergänzt.

Durch zahlreiche Maßnahmen wurden österreichweit also 7,5 Millionen zusätzliche Fahrplankilometer bestellt und

damit auch das bisher diesbezüglich größte Angebot geschaffen. Als Ausweitungen im Nahverkehr sind vorrangig die Eröffnung des Kärntner Streckenteils der neuen Koralmbahn zwischen Klagenfurt und Wolfsberg sowie Angebotsverdichtungen bzw. -erneuerungen rund um die Bundeshauptstadt (z. B. stündliche Cityjet-Verbindungen Wien–Wiener Neustadt, halbstündliche REX-Verbindungen Wien–St. Pölten oder ein Halbstundentakt zwischen Wien und Krems) oder im Salzkammergut zu nennen. Daneben gab es in ganz Österreich abermals etliche Erweiterungen wie dichtere Intervalle oder selektive Verlängerungen der Betriebszeiten. Neben der ÖBB-Personenverkehr vergrößerten auch fast alle Regionalbahnen ihren Leistungsumfang. Die größten Bestellmengen gingen hier mit 2,4 Millionen Zugkilometern an die Badner Bahn (WLB), gefolgt von den von Stern & Hafferl betriebenen oberösterreichischen Lokalbahnen (zwei Millionen Zugkilometer) und der Graz-Köflacher Bahn (1,8 Millionen Zugkilometer). Im Fernverkehr wurde das Angebot vor allem um weitere Verbindungen zwischen den Landeshauptstädten (Linz–Graz, Wien–Villach) und um Nachtzugverbindungen ausgebaut.

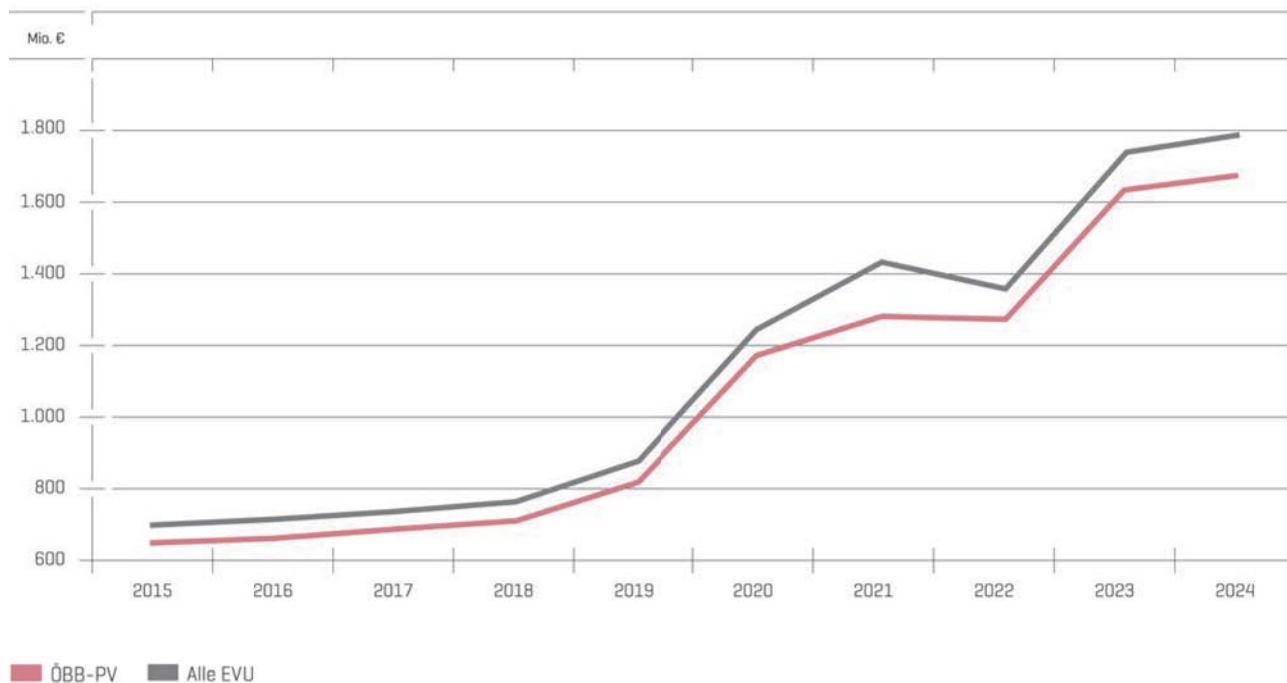


Abb. 2: Zahlungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen an die ÖBB-Personenverkehr und weitere Marktteilnehmer im Zeitraum 2015–2024. Quelle: Gemeinwirtschaftliche Leistungsberichte BMK, SCHIG; eigene Darstellung.

Für alle oben genannten bestellten Zugfahrten im Personenverkehr wandte der Bund 2024 in Summe etwa 1,79 Milliarden Euro auf. Verglichen mit den 2023 bereitgestellten rund 1,73 Milliarden Euro entspricht das einer Steigerung von vier Prozent. Der Großteil des Gesamtbetrages (87 Prozent) ist dem Nahverkehr zugutegekommen, wobei die Mitbewerber insgesamt rund acht Prozent der für den Nahverkehr in Summe eingesetzten Mittel erhielten (118,8 Millionen Euro).

Allgemein übernimmt die SCHIG die Abrechnung und die Kontrolle der Verträge zwischen Bund und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zusätzlich gibt es vereinzelt ergänzend Verträge mit anderen Gebietskörperschaften, die beispielsweise abends oder am Wochenende dichtere Intervalle oder Zusatzverkehre für ihre Bürgerinnen und Bürger bestellen. Auch gibt es im Fernverkehr Streckenabschnitte, auf denen keine Zugbestellungen erfolgen, weil diese Verbindungen eigenwirtschaftlich geführt werden können. Dort reichen Ticket- und Verbunderlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus, um den Zugverkehr wirtschaftlich zu

betreiben. Das gilt insbesondere für Fernverkehrszüge zwischen Wien und Salzburg auf der Weststrecke, aber auch zum Teil für andere Streckenabschnitte wie Wien–Břeclav oder die Brennerstrecke.

BEIHILFEN IM GÜTERVERKEHR

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

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

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

Diese Förderung kann von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das in Österreich Schienengüterverkehrsleistungen erbringt, beantragt und in Anspruch genommen werden. Beim **Einzelwagenverkehr** inkludiert das neben dem Hauptlauf auch die erste bzw. die letzte Meile. Die Förderhöhe bemisst sich an den in Österreich beförderten Nettotonnenkilometern (außerdem ist sie gegebenenfalls nach Entfernungsklassen gestaffelt). Beim **Unbegleiteten Kombinierten Verkehr** wird die Beihilfe je Sendung (Container, Wechselaufbauten oder Sattelaufleger) gewährt, wobei die Beihilfensätze nach der Art des Verkehrs (national, bilateral, Transit), nach Behältergröße und -gewicht sowie nach der in Österreich zurückgelegten Entfernung auf dem Schienennetz variieren. Auch kann zusätzlich beispielsweise ein Zuschlag für Bergstrecken gewährt werden. Die **Rollende Landstraße**, bei der Lastwagen bzw. Sattelzüge Teilstrecken ihrer Route mit der Bahn zurücklegen, wird je transponiertem Lkw, für verschiedene Verkehrsachsen sowie zudem abhängig von der Tageszeit gefördert. Darüber hinaus gibt es vereinzelt auch noch regionale Förderungen von Einzelwagenverkehren auf Bundesländerebene (aktuell in Kärnten, Niederösterreich, Salzburg und Tirol).

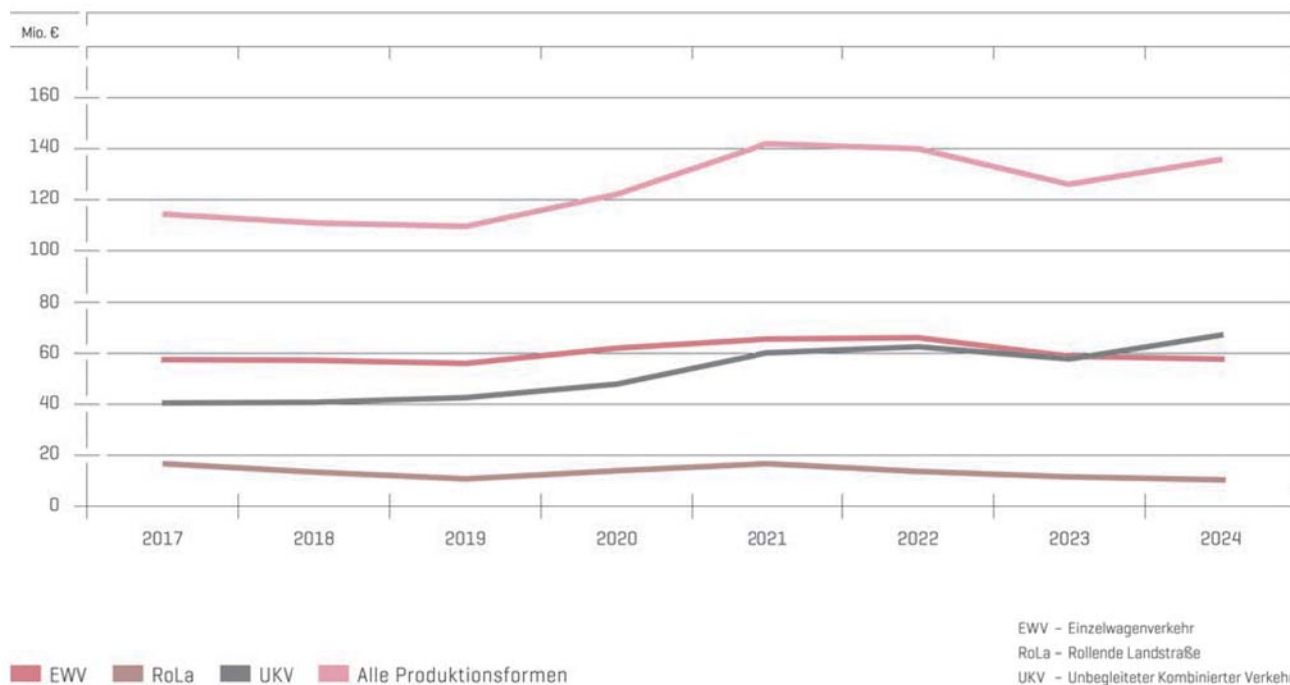


Abb. 3: Zahlungen des Bundes für Beihilfen im Güterverkehr (Betriebskostenförderung exklusive Wegeentgeltförderung) an alle Marktteilnehmer 2017–2024, gesamt und aufgeteilt auf Produktionsformen. Quelle: BMK; eigene Darstellung.

Betrachtet man rein die Beträge aus der klassischen SGV-Förderung, so hat der Bund 2024 mit 135,4 Millionen Euro im Güterverkehr acht Prozent mehr Mittel ausbezahlt als noch im Jahr davor (125,9 Millionen Euro), gleichzeitig lag die Förderhöhe allerdings immer noch unter den Werten von 2021 und 2022. Auch die Verteilung der Gelder auf die Produktionsformen hat sich seitdem leicht verändert: Mit 43 Prozent bzw. 58,3 Millionen Euro dieser Beihilfen gingen anteilig weniger Mittel an den Einzelwagenverkehr, der lediglich zu einem minimalen Teil auch von anderen Fördernehmern als der Rail Cargo Austria angeboten wird. Von den insgesamt um 16 Prozent gestiegenen, für den Unbegleiteten Kombierten Verkehr zur Verfügung gestellten 66,7 Millionen Euro – also in etwa der Hälfte der Gesamtsumme – gingen 36 Prozent an die Rail Cargo Austria und 64 Prozent an konkurrierende Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der mit rund 10,4 Millionen Euro dotierte kleinste Teil des Fördertopfes (acht Prozent) kam der Rollenden Landstraße zugute, die aktuell ausschließlich von der Rail Cargo Austria betrieben wird.

Zusätzlich zu den oben genannten Beihilfen wird das gesamte Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ (umfasst Einzelwagenverkehre sowie kombinierte Verkehre) unter dem Begriff „Wegeentgeltförderung“ (WEF) finanziell unterstützt. Anfangs wurde das in Form einer Absenkung bzw. Aussetzung der Infrastruktur-Benutzungsentgelte umgesetzt (2023 fielen die Gebühren beispielsweise lediglich im ersten Quartal an und wurden in den restlichen drei Quartalen ausgesetzt). Mittlerweile werden den Eisenbahnverkehrsunternehmen die dafür entrichteten Entgelte von der öffentlichen Hand nachträglich ersetzt. Die Mittel für die WEF sind 2024 gegenüber 2023 jedenfalls um 22 Prozent gestiegen und betrugen zuletzt 63,6 Millionen Euro. Davon gingen in weiterer Folge gut 60 Prozent an die Rail Cargo Austria und die restlichen 40 Prozent an deren Mitbewerber.

Entwicklungen im europäischen Markt

Im April 2025 veröffentlichte die Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)¹ ihren 13. Marktbericht. Dieser bietet einen umfassenden Überblick über die Entwicklung zahlreicher Indikatoren des europäischen Schienenverkehrs und die im Sektor vorherrschenden wirtschaftlichen Bedingungen. Das ermöglicht die kontinuierliche Beobachtung des europäischen Eisenbahnmarktes und liefert Hinweise auf dessen Wettbewerbsfähigkeit. Zu diesem Zweck haben insgesamt 31 IRG-Rail-Mitgliedstaaten Daten zum Jahr 2023 erhoben und zur Verfügung gestellt².

Neben der Darstellung der Entwicklung von Parametern aus den Bereichen Eisenbahninfrastruktur, Infrastruktur-Benützungsentgelte, Marktteilnehmer sowie Güter- und Personenverkehrsmärkte analysiert der Bericht im Rahmen einer Schwerpunktanalyse die europäische Infrastruktur-betreiberlandschaft.

Der Marktbericht ist prinzipiell in zwei Teile gegliedert: Es gibt einen „Main Report“, der Ergebnisse auf europäischer Ebene zusammengeführt veranschaulicht und zudem die Schwerpunktanalyse enthält. In Ergänzung dazu geht das „Working Document“ auf länderspezifische Details ein und listet die Hauptentscheidungen bzw. -verfahren aller nationalen Eisenbahnregulierungsbehörden im jeweiligen Jahr auf. Beide Dokumente sowie der den Berechnungen zugrunde liegende Datensatz können unter <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/536,2025.html> abgerufen werden.

EUROPAS EISENBAHNMARKT IM GESAMTÜBERBLICK

Analog zu den Schwerpunkten vergangener Berichte wurde im Überblick auch 2019 (also der Zustand vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie) als zusätzliches Referenzjahr für die Analyse des europäischen Eisenbahnsektors herangezogen. Daran lässt sich gut ablesen, wie sich die Indikatoren nach der Talsohle 2020 entwickelt haben (Abbildung 1).

Im Personenverkehr lag das Angebot (Personenzugkilometer) in den 31 untersuchten Ländern 2023 ein Prozent über jenem aus dem Jahr 2022, gleichzeitig allerdings minimal unter jenem des Jahres 2019. Die in Personenkilometern gemessene Nachfrage ist hingegen erneut signifikant gewachsen (plus zwölf Prozent gegenüber 2022) und hat damit auch erstmals das Niveau des Jahres 2019 um ein Prozent übertroffen. Während das Angebot in den vergangenen Jahren beinahe durchgehend aufrechterhalten wurde und dementsprechend kleine Veränderungsraten aufweist, entwickelte sich die Nachfrage in den letzten Jahren wesentlich dynamischer. Das ist überwiegend auf auslaufende Maßnahmen

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

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



Abb. 1: Entwicklung wichtiger Indikatoren des europäischen Eisenbahnmarktes von 2022 auf 2023 (in Klammer der jeweilige Mehrjahresvergleich zwischen 2019 und 2023). Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

gegen die Corona-Pandemie (größtenteils Rückkehr zur Präsenz am Arbeitsplatz bzw. in Schulen, Ende von Reisebeschränkungen) und einen allgemeinen Bahnboom zurückzuführen, von dem sowohl Nah- als auch Fernverkehr profitiert haben.

Ganz anders der europäische Güterverkehr: Hier waren die Auswirkungen der Pandemie anfangs weniger spürbar, allerdings sieht sich dieser seit Jahren mit schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und beinahe überall stagnierenden Zahlen konfrontiert. Die Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) hat sich 2023 gegenüber 2022 um acht Prozent verringert und lag damit auch deutlich (acht Prozent) unter jener aus dem Jahr 2019. Die gefahrenen Zugkilometer waren im Jahresvergleich ebenfalls um sechs Prozent geringer sowie fünf Prozent unter dem Wert von 2019. Vor allem der internationale Güterverkehr hat weiter abgebaut.

Die in Europa weiterhin hohen Inflationsraten führten 2023 zwar im Durchschnitt zu höheren Umsätzen bei den Unternehmen, allerdings sind auch deren Kosten dementsprechend höher gewesen. So sind beispielsweise die Ausgaben für Bahnstrom (je kWh) um im Durchschnitt 19 Prozent angestiegen.

EINORDNUNG ÖSTERREICHS

Österreich befindet sich mit seinem dicht ausgebauten **Eisenbahnnetz** bei den Infrastrukturkennzahlen im oberen Mittelfeld der IRG-Rail-Mitgliedstaaten. 74 Prozent des heimischen Netzes sind elektrifiziert und 14 Prozent mit ETCS ausgestattet, das bedeutet überdurchschnittlich hohe Werte. Unter anderem lässt sich das auch an den im Schnitt mehr als doppelt so hohen Ausgaben je Streckenkilometer für Instandhaltung bzw. Erneuerungen, Upgrades und gänzlich neue Infrastruktur ablesen. Der Status als Transitland wird durch die hohe Netznutzung (die meisten Züge pro Tag und Streckenkilometer nach den Niederlanden und der Schweiz) unterstrichen. Das steigende Verkehrsaufkommen wirkt sich allerdings negativ auf die Pünktlichkeitsstatistiken der Züge aus.

Unterschiedlich entwickelt haben sich in Europa die von den Infrastrukturbetreibern eingehobenen **Wegeentgelte** für das Mindestzugangspaket. Im Wesentlichen folgen diese der Verkehrsentwicklung beider Segmente: Während sie demnach für den Personenverkehr gestiegen sind, haben sie sich für den Güterverkehr verringert. In Österreich befinden sich beide Verkehrsarten bei den Berechnungssätzen je Zug-, Personen- und Tonnenkilometer jeweils (teils deutlich) unter dem Schnitt. Allgemein zahlt der Personenverkehr mehr als der Güterverkehr, allerdings gibt es nicht zuletzt aufgrund diverser Finanzierungssysteme, verschiedener verkehrspolitischer Motive, zeitversetzter Umsetzungen europäischen Rechts und höherpreisiger Hochgeschwindigkeits- bzw. Schwergüterzüge in und zwischen etlichen Ländern beträchtliche Unterschiede. Entgeltsteigerungen sind zudem auf das stark gestiegene allgemeine Preisniveau zurückzuführen.

Insgesamt waren in Europa deutlich mehr **Güterverkehrsunternehmen** als Personenverkehrsunternehmen aktiv. Alle Unternehmen zusammen legten 2023 4,57 Milliarden Zugkilometer in den europäischen Bahnnetzen zurück, wovon 82 Prozent der Personenverkehr erbrachte und lediglich 18 Prozent auf den Güterverkehr entfielen. In Österreich (183 Millionen Zugkilometer, davon 88% mit elektrischer Traktion) erreichte der Güterverkehr einen Anteil von 29 Prozent, was die vergleichsweise hohe Priorität hervorhebt.

Der europäische **Güterverkehr** erbrachte rund 435 Milliarden Nettotonnenkilometer. Deutschland hielt dabei vor Polen und Frankreich den größten Anteil am Gesamtvolumen, während Österreich mit rund 23 Milliarden hinter Italien den respektablen fünften Platz belegte. Im Schnitt wurden in Europa 45 Prozent der Verkehrsleistung von nationalen Incumbents („Staatsbahnen“) erbracht, wobei dieser Anteil seit Jahren sinkt. Die stetig wachsende Gruppe der „Privatgüterbahnen“ hatte hingegen bereits einen Anteil von 40 Prozent, während die restlichen 15 Prozent stabil auf ausländische Incumbents oder deren Tochterunternehmen entfielen. Auch in Österreich haben die Marktanteile der privaten Mitbewerber neuerlich zugenommen und beträchtliche 32 Prozent erreicht, gleichzeitig wurden noch immer 69 Prozent von den Incumbents – 58 Prozent vom heimischen, elf Prozent von der Gruppe der ausländischen – erbracht. In vier Ländern (Irland, Kosovo, Luxemburg und Nordmazedonien) wurde der komplette Schienengüterverkehr vom jeweiligen nationalen Incumbent abgewickelt, während der Markt in Dänemark und Estland zur Gänze in der Hand der Wettbewerber bzw. Privatbahnen war.

Im deutlich gewachsenen **Personenverkehrssektor**, in dem in Summe 518 Milliarden Personenkilometer nachgefragt wurden, sticht Österreich insbesondere durch einen hohen Anteil internationaler Verkehre heraus (23% aller Personenkilometer; im europäischen Schnitt waren es lediglich sieben Prozent) und befindet sich damit in Gesellschaft anderer vergleichsweise kleiner Durchgangsländer wie Luxemburg, Slowenien oder Tschechien.

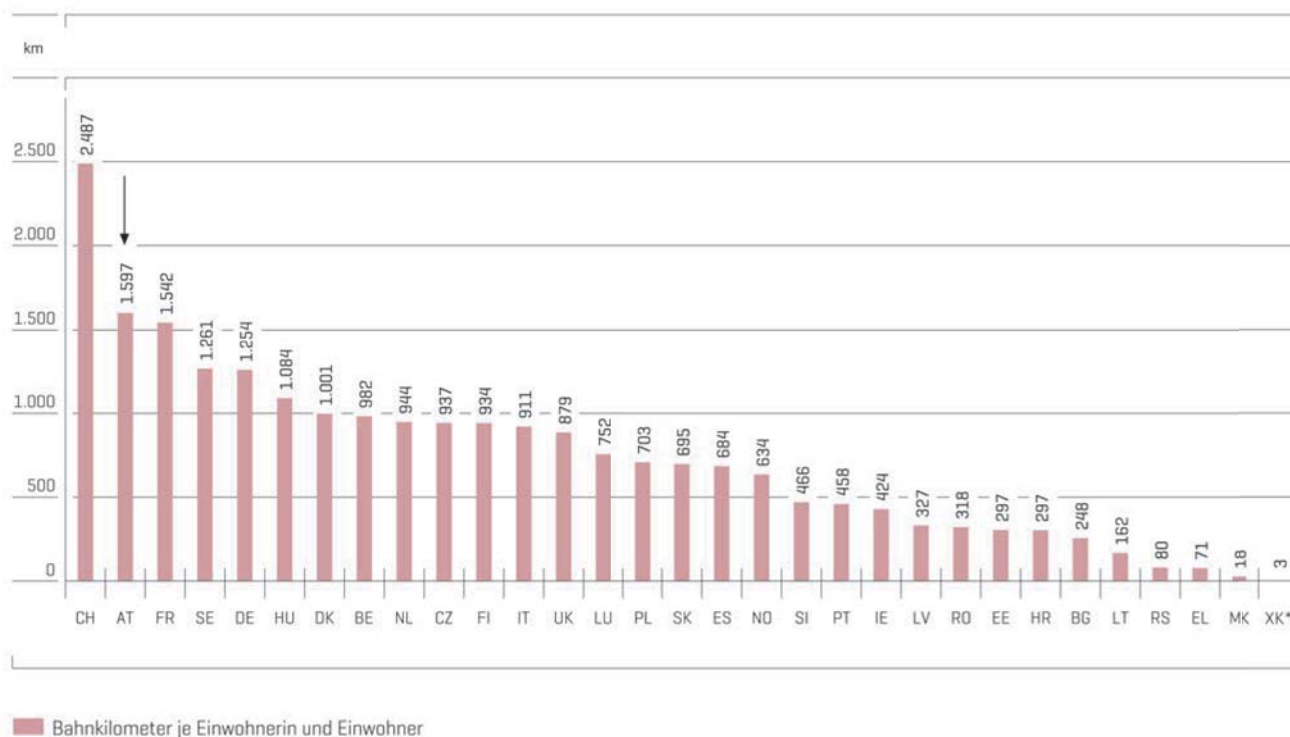


Abb. 2: Je Einwohnerin und Einwohner mit der Bahn zurückgelegte Entfernung im Jahr 2023.

Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Seit 2010 verzeichnete Österreich einen permanenten Anstieg der durchschnittlich pro Jahr und Einwohnerin bzw. Einwohner zurückgelegten Bahnkilometer. Nach dem Ausbruch der Corona-Pandemie 2020 wurde dieser Trend zwischenzeitlich unterbrochen, mittlerweile ist man wieder auf den Wachstumspfad zurückgekehrt und konnte sich in der Rangliste der eifrigsten EU-Bahnfahr Länder Platz Eins zurückholen (Abbildung 2).

Jede in Österreich lebende Person hat erfreulicherweise gut 150 zusätzliche Bahnkilometer zurückgelegt (1.597 in Summe; bisheriger Bestwert [2019]: 1.507 Kilometern). Dahinter folgten Frankreich, Schweden und Deutschland, während der europäische Schnitt mit 962 Kilometern weit darunter lag. Die Schweiz blieb nicht zuletzt aufgrund ihres umfassenden und gut funktionierenden Bahnsystems weiterhin einsam an der Spitze dieser Wertung.

05

Marktzugang

Neuerungen im österreichisches Eisenbahnnetz

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

Das gesamte österreichische Schienennetz hatte mit 31. Dezember 2024 eine Gesamtlänge von 5.621 Kilometern und wird von mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben. Dies stellt im Vergleich mit 2023 eine Verminderung von 15 Kilometern dar, was hauptsächlich auf Streckenschließungen im Weinviertel zurückzuführen ist. Fünf Prozent des Streckennetzes werden schmalspurig geführt, wobei die Mariazellerbahn mit 83 Kilometern die längste eingleisige Schmalspurbahn ist.

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

Österreichisches Schienennetz	Länge in km (gerundet)
Betriebslänge	5.621
- davon elektrifiziert	4.216
- davon 15 kV Wechselstrom	3.842
Normalspur	5.314
Schmalspur	307
- davon 760 mm	264
Eingleisige Strecken	3.402
Zweigleisige Strecken	2.219

Tabelle 1: Übersicht Schienennetz 2024 in Österreich (ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen).
Quelle: Schienen-Control.

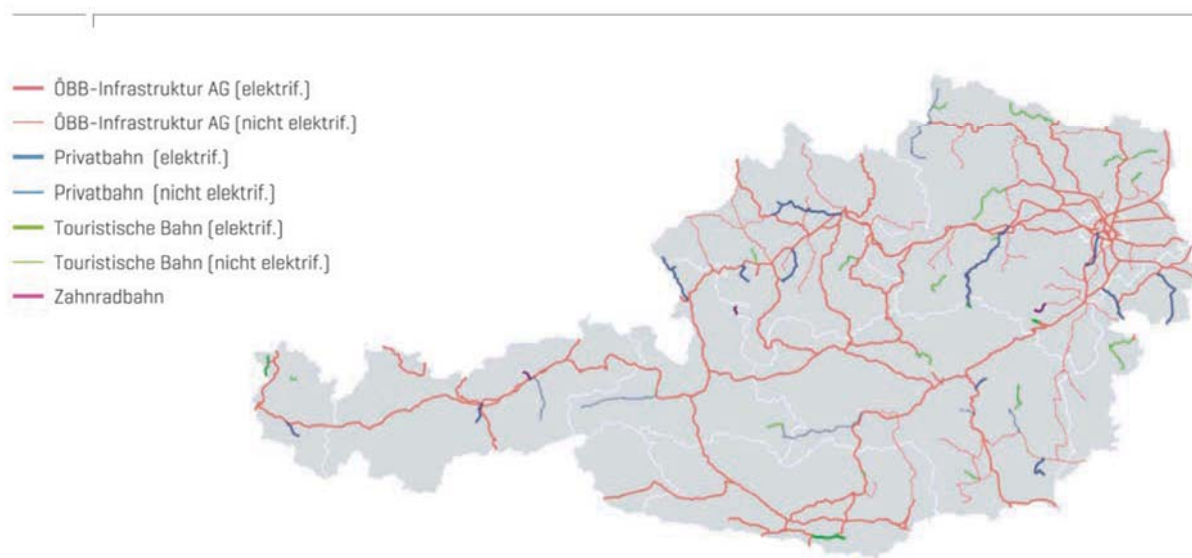


Abb. 1: Österreichische elektrifizierte [dicke Linie] und nicht elektrifizierte [dünne Linie] Strecken; Eisenbahnnetz Stand Jänner 2024.
Quelle: Schienen-Control eigene Darstellung.

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

Die längsten Streckenabschnitte finden sich in Niederösterreich mit 1.704 Kilometern, gefolgt von Oberösterreich mit 1.048 Kilometern und der Steiermark mit 921 Kilometern. Vorarlberg hat mit 121 Kilometern das kleinste Netz aller Bundesländer.

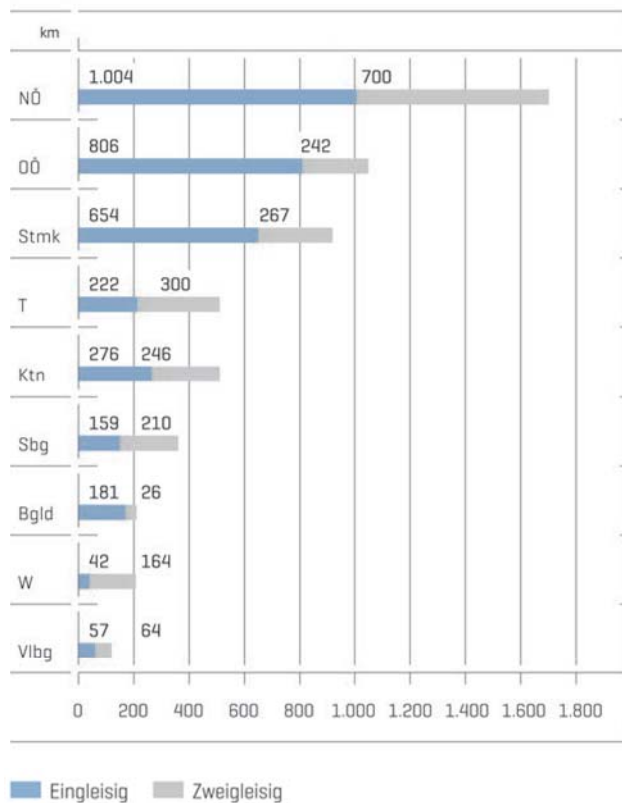


Abb. 2: Streckenlänge im Jahr 2024 nach Anzahl der Streckengleise und Bundesland [ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen].
Quelle: Schienen-Control.

ELEKTRIFIZIERUNGEN

2024 wurden weitere Streckenabschnitte der ÖBB-Infrastruktur mit 15 Kilovolt (kV)/16,7 Hertz (Hz) elektrifiziert und dem Betrieb übergeben. So konnte ein weiterer Teil der viergleisigen Westbahnstrecke zwischen Marchtrenk und Wels abschnittsweise in Betrieb genommen werden. Der Kärntner Abschnitt der Koralmbahn zwischen Grafenstein und St. Paul im Lavanttal wurde im Berichtsjahr vollständig zweigleisig in Betrieb genommen. Diese Strecke stellt den Vorgriff für den Betrieb der gesamten Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt dar. Die Inbetriebnahme der Elektrifizierung des steirischen Abschnittes ist bei Berichtserstellung noch ausständig. Der Anteil der elektrifizierten Strecken aller Infrastrukturbetreiber betrug im Jahr 2024 rund 75 Prozent.

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

Das Eisenbahnnetz in Vorarlberg ist vollständig elektrifiziert. Zum größten Teil elektrifiziert betrieben werden zudem die Bahnstrecken in Wien (98 Prozent) sowie in Tirol und Kärnten (jeweils mehr als 90 Prozent). Rund zwei Drittel der Strecken in Niederösterreich und Oberösterreich sind elektrifiziert. Die Steiermark weist mit knapp 60 Prozent den geringsten Anteil an Strecken im elektrischen Betrieb aus.

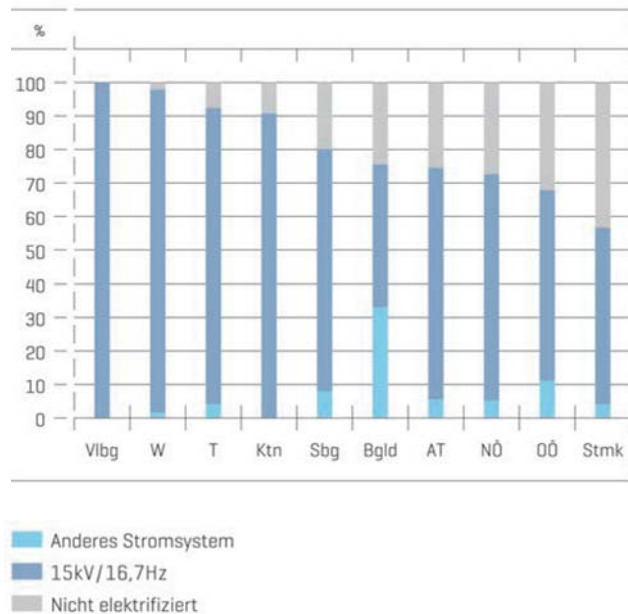


Abb. 3: Anteil der Bahnstromsysteme im Jahr 2024 nach Bundesländern (ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen).

Quelle: Schienen-Control.

30 – zumeist kurze – Strecken dienen ausschließlich dem Güterverkehr, beispielsweise die oberösterreichische Strecke Haiding–Aschach an der Donau. Die einzige verbliebene Schmalspurbahn mit Güterverkehr ist jene von Mixnitz nach Sankt Erhart. Im Personenverkehr wiederum dienen z. B. drei Viertel aller Strecken in Niederösterreich nur dem Nahverkehr. Auf fast der Hälfte aller ÖBB-Strecken verkehren täglich weniger als fünf Güterzüge je Richtung. Auf vier von zehn Streckenabschnitten werden auch Fernverkehrszüge geführt. Bereits 2022 begannen die Elektrifizierungsarbeiten der Graz-Köflacher Bahn, wobei der erste Abschnitt Mitte 2025 eröffnet werden soll. Vorerst soll der Abschnitt zwischen Wettmannstätten und Wies-Eibiswald elektrifiziert werden.

NEUBAU UND AUSBAU

2024 war durch den weiteren Ausbau des Hochleistungsnetzes gekennzeichnet. Neben dem Ausbau der Südbahn mit dem Semmering-Basistunnel und der Koralmbahn samt gleichnamigem Tunnel wird derzeit auch die Westbahnstrecke zur viergleisigen Hochleistungsstrecke zwischen Linz und Wels ausgebaut. Durch die Errichtung der Koralmbahn konnte der Abschnitt zwischen Wiederndorf-Aich und Lavanttal 2024 vollständig zweigleisig in Betrieb genommen werden. Auch der viergleisige Ausbau der Westbahnstrecke wurde 2024 mit der Inbetriebnahme zwei weiterer Streckengleise zwischen Marchtrenk und Wels fortgeführt.

Streckenabschnitte	Bundesland	Streckenlänge in km
Viergleisiger Ausbau Marchtrenk–Wels Hbf.	Ober-österreich	1,3
Zweigleisige Fertigstellung Wiederndorf-Aich–St. Paul im Lavanttal	Kärnten	12,5

Tabelle 2: Ausbauten österreichischer Eisenbahninfrastruktur 2024.
Quelle: Schienen-Control.

In der Steiermark soll künftig die Graz-Köflacher Bahn ausgebaut werden¹. So gibt es den Beschluss, ausgehend von Graz die Strecken zu elektrifizieren. 2024 konnte der Abschnitt Wettmannstätten–Wies-Eibiswald nahezu elektrisch fertiggestellt werden. Hinzu kommt eine sich in Fertigstellung befindende Schleife vom Bahnhof Deutschlandsberg zum Bahnhof Weststeiermark, wodurch die Strecke an die Koralmbahn angebunden wird.

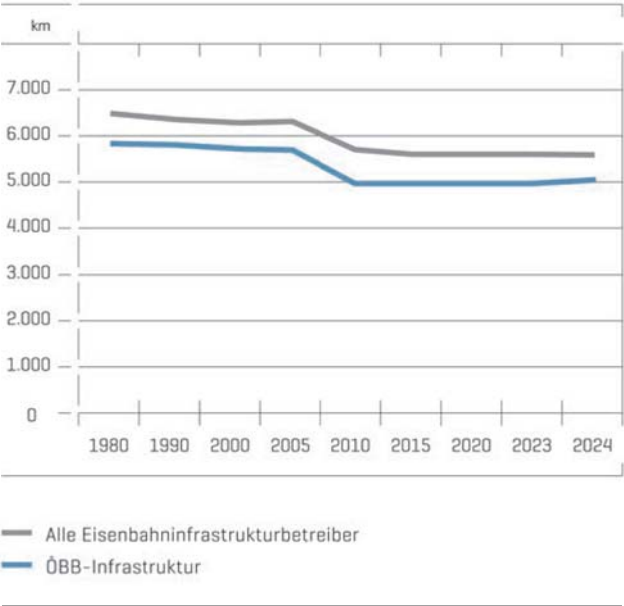


Abb. 4: Entwicklung des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur und aller Infrastrukturbetreiber (ÖBB und Privatbahnen) Österreichs (ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen) in Kilometer.
Quelle: BMK – Verkehr in Zahlen für die Werte bis 2010; Schienen-Control 2010–2024.

¹ Seit Mitte 2024 ÖBB-Infrastruktur.

STRECKEN-EINSTELLUNGEN

In Niederösterreich ist seit Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2024 das „Schweinbarther Kreuz“ gemäß § 28 EisbG vorübergehend eingestellt. Es umfasst die Strecken Gänserndorf–Pirawarth und Obersdorf–Groß Schweinbarth. Dies hat zur Folge, dass auch die drei Anschlussbahnen dieser Strecke nicht mehr erreicht werden können.

Streckenabschnitte	Bundesland	Streckenlänge in km
Gänserndorf–Groß Schweinbarth–Pirawarth	Niederösterreich	18,3
Obersdorf–Groß Schweinbarth	Niederösterreich	17,3
Mistelbach–km 53,76	Niederösterreich	4,4

Tabelle 3: Streckeneinstellungen 2024. Quelle: SNNB der ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.

Überdies wurde ein weiterer Abschnitt der einst von Korneuburg über Mistelbach nach Hohenau verlaufenden Lokalbahn zwischen Mistelbach Lokalbahn und nächst eines Verladeplatzes des Bundesheeres km 53,76 gemäß § 28 EisbG dauerhaft eingestellt. Es wird mit einer Umwandlung in eine Anschlussbahn gerechnet, die dann von Mistelbach Lokalbahn bis Hohenau reicht.

Allgemein ist das österreichische Eisenbahnnetz gut in das europäische Schienennetz eingebunden. Von den 28 existierenden Grenzübergängen sind 23 (also knapp 80 Prozent) elektrifiziert. Mit 26 Grenzübergängen betreibt beinahe alle die ÖBB-Infrastruktur, jeweils ein Übergang liegt im Netz der Raaberbahn (Baumgarten/Sopron) und der Neusiedler Seebahn (Pamhagen/Fertőszentmiklós). Über alle Grenzübergänge wird Personenverkehr angeboten.

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

GRENZÜBERSCHREITENDE STRECKEN

Die meisten Grenzübergänge gibt es zu Deutschland, wobei die Grenzübergänge Passau, Salzburg und Kufstein starken internationalen Charakter aufweisen. Nur einen Grenzübergang gibt es hingegen nach Liechtenstein und in die Schweiz. Der Grenzübergang zwischen Salzburg und Freilassing ist als einziger Grenzübergang dreigleisig ausgebaut, acht Grenzübergänge sind zweigleisig in Betrieb. Über fünf Grenzübergänge (Bleiburg, Loipersdorf-Schattendorf, Pamhagen, Vils, Sillian) wird planmäßig kein Güterverkehr abgewickelt. Über Gmünd wurde mit zwei Zugpaaren 2022 wieder ein Personenfernverkehr zwischen Wien und Prag angeboten, der 2024 ausgeweitet wurde.

Die ÖBB-Infrastruktur betreibt ebenso die gesamte Strecke in Liechtenstein (8,9 Kilometer). Durch die Elektrifizierung sowie den Ausbau der Strecke Marchegg–Devínska Nová Ves wurde der Gesamtverkehr ab dem Sommer 2024 zwischen Österreich und der Slowakei nur noch über Kittsee abgewickelt. Eine vollständige Auflistung aller Grenzübergänge befindet sich auf der Website der Schienen-Control.

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

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

PRIVATBAHNEN

Eine Darstellung des gesamten Privatbahnnetzes in Österreich ist auf der Website der Schienen-Control unter <https://www.schienencontrol.gv.at/de/wettbewerbsregulierung/eisenbahnnetz-oesterreich.html> einsehbar. Das Netz der Privatbahnen in Österreich umfasst insgesamt 742 Kilometer. Davon sind zwölf Strecken mit dem Netz der ÖBB-Infrastruktur vernetzt, fünf Eisenbahnunternehmen sind integriert und betreiben sowohl Infrastruktur als auch den Eisenbahnbetrieb. Mit der Achenseebahn, der Schafbergbahn sowie der Schneebergbahn werden drei Strecken ausschließlich touristisch als Zahnradbahn verwendet.

Unternehmen	Typ	„Verknüpfung“ in	elektrifiziert	Zuweisungsstelle	Länge in km
AB	Schmalspur-Zahnradbahn	Jenbach	nein	nicht vernetzt	7
CCG	integriert, Betrieb StB	Kalsdorf	nur Übergabebhf.	SCHIG	1
GKB	integriert bis Juli 2024	Graz Hbf., Wettmannstätten	nein	nicht erforderlich*	98
GV	Schmalspur-Straßenbahn	Vorchdorf-Eggenberg, Gmunden	ja	nicht vernetzt	15
IVB	Schmalspur-Straßenbahn	Innsbruck Hbf.	ja	nicht vernetzt	18
LILLO	Infrastruktur, Betrieb Stern & Hafferl	Eferding, Linz Hbf.	ja	LILLO	59
LVE	Infrastruktur, Betrieb Stern & Hafferl	Stadl-Paura	ja	LVE	11
MBS	integriert	Bludenz	ja	ÖBB-Infrastruktur	13
MStE	Schmalspur, Betrieb STB	Mixnitz-Bärenschützklamm	ja	nicht vernetzt	10
NÖSBB	Schmalspur-Zahnradbahn	Puchberg / Schneeberg	nein	nicht vernetzt	10
NÖVOG	Schmalspur	St. Pölten, Gmünd, Waidhofen a. d. Ybbs	nur Mariazellerbahn	nicht vernetzt	156
NSB	Infrastruktur, Betrieb Raaberbahn	Neusiedl / See, Fertőszentmiklós	ja	ÖBB-Infrastruktur	38
Raaberbahn	integriert (österreich.-ungarisch)	Ebenfurth, Wulkaprodersdorf, Deutschkreutz	ja	ÖBB-Infrastruktur	26
SKGB/SLB	Schmalspur-Zahnradbahn	–	nein	nicht vernetzt	6
SLB	integriert	Salzburg Itzling	ja	SCHIG	41
SLB	Schmalspur	Zell am See	nein	nicht vernetzt	53
STLB	integriert	Gleisdorf, Feldbach, Peggau-Deutschfeistritz	außer Gleisdorf-Weiz	nicht erforderlich*	48
STLB	Schmalspur	Unzmarkt	nein	nicht vernetzt	67
VA	Schmalspur	Vöcklamarkt	ja	nicht vernetzt	15
WLB	integriert	Wien Meidling, Traiskirchen	ja	SCHIG	31
ZB	Schmalspur	Jenbach	nein	nicht vernetzt	32

* Von der Verpflichtung, eine unabhängige Zuweisungsstelle zu beauftragen, sind u. a. örtliche und regionale, eigenständige vernetzte Nebenbahnen für Personenverkehrsdienste sowie vernetzte Nebenbahnen, die ausschließlich für die Erbringung regionaler Güterverkehrsdienste durch einen einzigen Zugangsberechtigten genutzt werden, ausgenommen (§ 54a Abs 2 EisbG).

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

Am 3. Juli 2024 um 2 Uhr erfolgte gemäß GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz die Betriebsumstellung des Infrastrukturteils der Graz-Köflacher Bahn und Busbetriebs GmbH (GKB) in die ÖBB-Infrastruktur AG. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der GKB behielten bis zum Netzfahrplanwechsel im Dezember 2024 ihre Gültigkeit. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen GKB bleibt erhalten und führt den Gesamtverkehr zwischen Graz und Köflach einerseits und zwischen Graz und Wies-Eibiswald andererseits. Die meisten nicht vernetzten Bahnen teilen sich mit der ÖBB-Infrastruktur einen Gemeinschaftsbahnhof, der das Umsteigen für die Reisenden ermöglicht. In Gmunden mündet die Lokalbahn in die städtische Straßenbahnstrecke ein. Analog münden die Wiener Lokalbahn von Baden kommend und die Stubaitalbahn in die städtischen Straßenbahnbetriebe ein. In Jenbach treffen sich mit der ÖBB-Infrastruktur, der Zillertalbahn und der Achenseebahn gleich drei Infrastrukturunternehmen mit unterschiedlichen Spurweiten.

ENTWICKLUNGEN BEI DEN VERKEHRSTATIONEN

Im österreichischen Eisenbahnnetz wurden im Jahr 2024 insgesamt 1.422 Verkehrsstationen bedient. Die meisten betriebenen Stationen (1.053) stehen im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur, gefolgt von den Steiermärkischen Landesbahnen mit 71 und der Salzburger Lokalbahn mit 69. Hinzu kommen noch Verkehrsstationen weiterer Privatbahnen sowie touristischer Bahnen, wie jener auf den Schafberg oder den Schneeberg.

Mit 396 Stationen befinden sich die meisten Verkehrsstationen in Niederösterreich, gefolgt von Oberösterreich mit 294 und der Steiermark mit 189 Stationen. Das Bahn-Programm zur Modernisierung wurde 2024 weitergeführt und Stationen wurden barrierefrei ausgebaut. So wurde beispielsweise der Bahnhof Gramatneusiedl neu gestaltet und in Betrieb genommen. Ebenso ausgebaut wurden die Bahnhöfe Wartberg im Mürztal, Wiener Neustadt Civitas Nova, Oberdrauburg, Fürth-Göttweig, Wampersdorf und Wien Franz-Josefs-Bahnhof mit barrierefreiem Zugang. Modernisierungen gingen jedoch vereinzelt mit der Abtragung von Ladegleisen, wie in Obertraun Dachsteinhöhlen oder Deutsch-Wagram, einher.

Außerdem wurden Park-and-Ride-Bereiche, wie jener in Wiener Neustadt oder Kaindorf, ausgeweitet. Ebenso wurden Stationen von Privatbahnen, wie jene in Deutschlandsberg der Graz-Köflacher Bahn, modernisiert in Betrieb genommen. Neun Verkehrsstationen wurden in Kärnten und dem Burgenland nach dem Volksgruppengesetz zweisprachig beschildert.

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

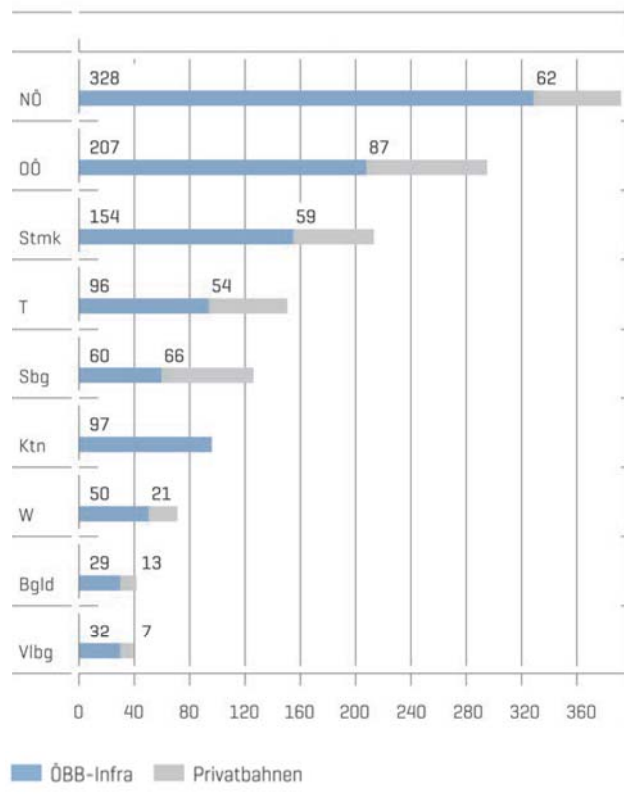


Abb. 5: Verkehrsstationen nach Bundesländern, gegliedert nach ÖBB und Stationen der Privatbahnen. Quelle: Österreichisches Kursbuch.

Entgeltsysteme für Personenbahnhöfe

VERGLEICH DER STATIONSENTGELTE IN DEN IRG-RAIL-MITGLIEDSTAATEN

Personenbahnhöfe sind essenzielle Infrastruktureinrichtungen im Schienenpersonenverkehr. Sie dienen als Zugangspunkte für Reisende zu den Zügen und bieten zentrale Dienstleistungen wie Fahrgastinformation und Ticketverkauf. Die Höhe der Stationsentgelte variiert erheblich zwischen den IRG-Rail-Mitgliedstaaten und beeinflusst die Wettbewerbsbedingungen des europäischen Eisenbahnmarktes maßgeblich. Transparente und faire Preisstrukturen sind für den Wettbewerb im Personenverkehr entscheidend.

Vor diesem Hintergrund analysierte die IRG-Rail-Arbeitsgruppe „Entgelte für Serviceeinrichtungen“ im Jahr 2024 die Preise für in Stationen erbrachte Leistungen. Dies ist bereits der vierte Bericht dieser Art innerhalb von 14 Jahren, was die anhaltende Bedeutung des Themas unterstreicht. Im Mittelpunkt der Erhebungen standen hierbei die verschiedenen Entgeltsysteme. Dieser Beitrag stellt ausgewählte Ergebnisse und zentrale Erkenntnisse aus dem Bericht dar. Die vollständige Analyse, einschließlich detaillierter Daten und weiterführender Auswertungen, kann dem Originalbericht entnommen werden.

Getrennt wurde die Bereitstellung und Vermietung von Räumlichkeiten für den Ticketverkauf betrachtet. Diese Verkaufsflächen sind entscheidend für den Marktzugang neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen, da sie den Fahrgästen den Zugang zu Fahrscheinen erleichtern. Einheitliche und transparente Regelungen können dazu beitragen, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und die Auswahlmöglichkeiten für Reisende zu verbessern.

VERGLEICH DER STATIONSENTGELTE UND ENTGELTSYSTEME

Der Vergleich der Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen zeigt sowohl Gemeinsamkeiten als auch erhebliche Unterschiede zwischen den IRG-Rail-Mitgliedstaaten.

In den meisten Fällen werden die Entgelte nicht für den einzelnen Personenbahnhof ermittelt, sondern es wird ein Entgeltsystem verwendet. In einem solchen System Entgelte für Kategorien von Bahnhöfen berechnet, die sich nach gewissen Kriterien richten, etwa der geografischen Lage, der Anzahl der Reisenden oder nach der Ausstattung der Station.

Die Berechnungseinheiten für Stationsentgelte sind vielfältig. In 15 Staaten basiert die Gebühr auf der Anzahl der Halte eines Zuges in einem Bahnhof. Vier weitere nutzen ein Abrechnungsmodell pro Abfahrt. Spanien setzt als einziger Staat auf einen Pauschalbetrag für Stationen mit geringer Verkehrsbedeutung, die nur von gemeinwirtschaftlichen Verkehren bedient werden.

In zumindest fünf IRG-Rail-Mitgliedstaaten wird im Entgeltsystem nach der Art des Verkehrs unterschieden. In Frankreich etwa zwischen gemeinwirtschaftlich bestellten und eigenwirtschaftlichen Verkehren. In Spanien werden Entgelte abhängig von der Art des Haltes (Startbahnhof, Zielbahnhof, Unterwegshalt) verrechnet. In Polen, den Niederlanden und Deutschland wird bei den Entgelten für einen Halt zwischen Fern- und Nahverkehrszügen unterschieden.

Andere Staaten nutzen zusätzliche Preisanreize. Ungarn und Polen kombinieren die Abrechnung pro Halt mit Rabatt- und Bonussystemen. So setzt Polen auf ein Bonus-Malus-System, das Gebühren auf Basis von Leistungskriterien anpasst und Ermäßigungen gewährt, wenn der Zugang zum Bahnhof temporär eingeschränkt ist.

Die folgende Grafik stellt die Gebühren je Halt oder Abfahrt in ausgewählten Stationen gegenüber:

Bahnhof	Entgelt in €
Riga Central	0,26
Lissabon Cais do Sidré	0,77
Athen	1,50
Zagreb Glavni kolodvor	1,53
Budapest Nyugati	6,00
Brüssel Midi	7,14
Oslo S	9,28
Warschau Central Nahverkehr	9,60
Warschau Central Fernverkehr	19,20
Wien Hbf.	12,30
Vilnius	15,48
Berlin Hbf. Nahverkehr	18,22
Berlin Hbf. Fernverkehr	45,73
Utrecht Central Nahverkehr	16,05
Utrecht Central Fernverkehr	50,50
Madrid Puerta de Atocha intermediate stop	63,78
Madrid Puerta de Atocha origin	182,22
Paris Gare du Nord PSO	158,00
Paris Gare du Nord Non-PSO	283,13

Tabelle 1: Vergleich der Entgelte der Benutzung der Personenbahnhöfe;
Quelle: An overview of charges and charging principles for passenger stations in the IRG-Rail member states.

Die Gebühren variieren stark: Während in Riga Central mit 0,26 Euro pro Halt und in Lissabon Cais do Sodr  mit 0,77 Euro pro Halt sehr niedrige Entgelte anfallen, liegen die höchsten Gebühren in Paris Gare du Nord (eigenwirtschaftlich) bei 283,13 Euro pro Halt, gefolgt von Madrid Puerta de Atocha mit 182,22 Euro pro Abfahrt. Die Ursachen hierfür sind einerseits in den anrechenbaren Kosten zu finden, die über die Stationsentgelte refinanziert werden, und andererseits in der unterschiedlichen Handhabung der Zurechnung von Einkünfte aus nicht regulierten Bereichen. Ein weiterer Erklärungsfaktor ist das Entgeltsystem, das oft nach Größe des Personenbahnhofs, Anzahl der Reisenden, Lage der Personenbahnhöfe wie auch nach der Art des Verkehrs unterscheidet.

ENTGELTE FÜR RÄUMLICHKEITEN FÜR FAHRSCHEINVERKAUF

Räumlichkeiten für den Fahrscheinverkauf sind essenziell für den Wettbewerb im Personenverkehr, da sie Fahrgästen den Zugang zu Tickets erleichtern und die Sichtbarkeit neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen verbessern. Ohne sie entstehen Vorteile für etablierte Anbieter mit eigenen Vertriebskanälen, während kleinere Unternehmen auf Online-Vertrieb angewiesen wären. Einheitliche Regelungen fördern den Marktzugang neuer Anbieter und erhöhen die Wahlmöglichkeiten für Fahrgäste.

Die Bereitstellung und Vermietung von Räumlichkeiten für den Fahrscheinverkauf in den Bahnhöfen der IRG-Rail-Mitgliedsstaaten folgt häufig ähnlichen Prinzipien. Oftmals wird die Nutzung dieser Flächen als eigenständige Dienstleistung betrachtet und separat berechnet. Die Gebühren richten sich meist nach der genutzten Quadratmeterzahl und können je nach Bahnhofskategorie sowie der Lage innerhalb des Bahnhofs variieren. Zudem werden Ticketverkaufsräume sowohl an Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch an Dritte vermietet, die den Fahrscheinverkauf als Teil ihres Serviceangebots übernehmen.

Darüber hinaus besteht in einigen Ländern die Möglichkeit, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht nur eigene Ticketverkaufsstellen betreiben, sondern auch Flächen für den Vertrieb von Fahrkarten anderer Anbieter nutzen. Dies trägt dazu bei, den Wettbewerb zu fördern und den Fahrgästen eine größere Auswahl an Ticketoptionen zu bieten. Die Bereitstellung und Vermietung dieser Räumlichkeiten folgt dabei weitgehend marktwirtschaftlichen Prinzipien, wobei die Kosten und Zugangsbedingungen von den jeweiligen Bahnhofsbetreibern festgelegt werden.

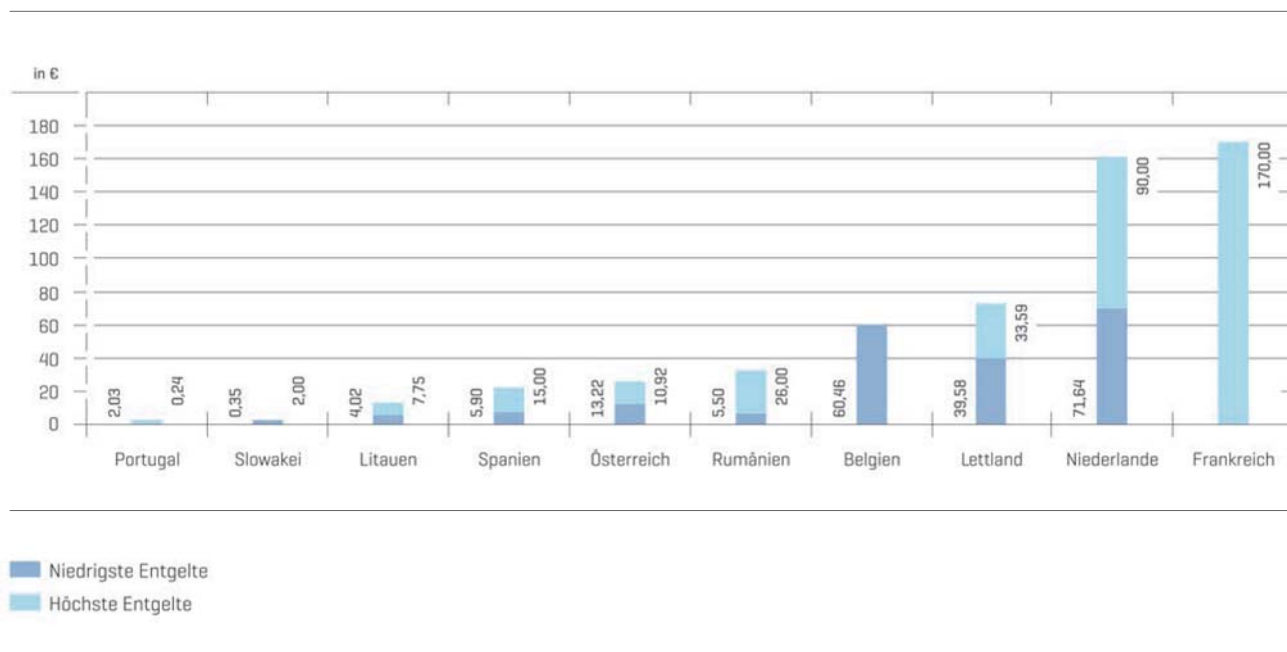


Abb. 1: Vergleich der Entgelte der Räumlichkeiten für den Fahrscheinverkauf in Euro je Quadratmeter; Quelle: *An overview of charges and charging principles for passenger stations in the IRG-Rail member states.*

Pünktlichkeit im Bahnverkehr 2024

Pünktlichkeit ist im Schienenverkehr ein wichtiges Thema und gekennzeichnet durch das Einhalten festgelegter Ankunftszeiten in den Verkehrsstationen. Sie stellt eine zentrale Kennzahl für die Zuverlässigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Attraktivität für den Personen- bzw. Gütertransport dar. Die Pünktlichkeit der Bahn ist für Lieferketten von transportierten Gütern, den täglichen Arbeitsweg von Pendlerinnen und Pendlern sowie für den Tourismus zentral, um als Transportmittel attraktiv zu bleiben.

Insbesondere aufgrund des großteils umgesetzten integrierten Taktfahrplans ist ein hoher Pünktlichkeitsgrad entscheidend, damit benötigte Umsteigeverbindungen wahrgenommen werden können. Beeinträchtigungen auf einzelnen Streckenabschnitten eines engmaschigen und vertakteten Bahnnetzes können sich auf das gesamte Netz auswirken. Unpünktliche Züge verursachen zusätzliche Belastungen und Kosten für Unternehmen durch betriebliche Mehraufwendungen, wie etwa erhöhte Stromkosten aufgrund höherer Geschwindigkeiten, wenn Züge die Verspätungen wieder aufholen müssen, oder aufgrund von Entschädigungszahlungen an Fahrgäste.

PÜNKTLICHKEITSSTATISTIK IM PERSONENVERKEHR 2024

Die Grundlage für die Pünktlichkeitsstatistik 2024 bilden die ca. 23 Millionen Ankünfte aller Personenzüge in allen Verkehrsstationen in Österreich. Pünktlichkeit wird als Schwellenwert definiert, der im Fall der ÖBB-Infrastruktur AG für den Personenverkehr die geplante Ankunft in einer Verkehrsstation um fünf Minuten und 29 Sekunden nicht übersteigen darf.

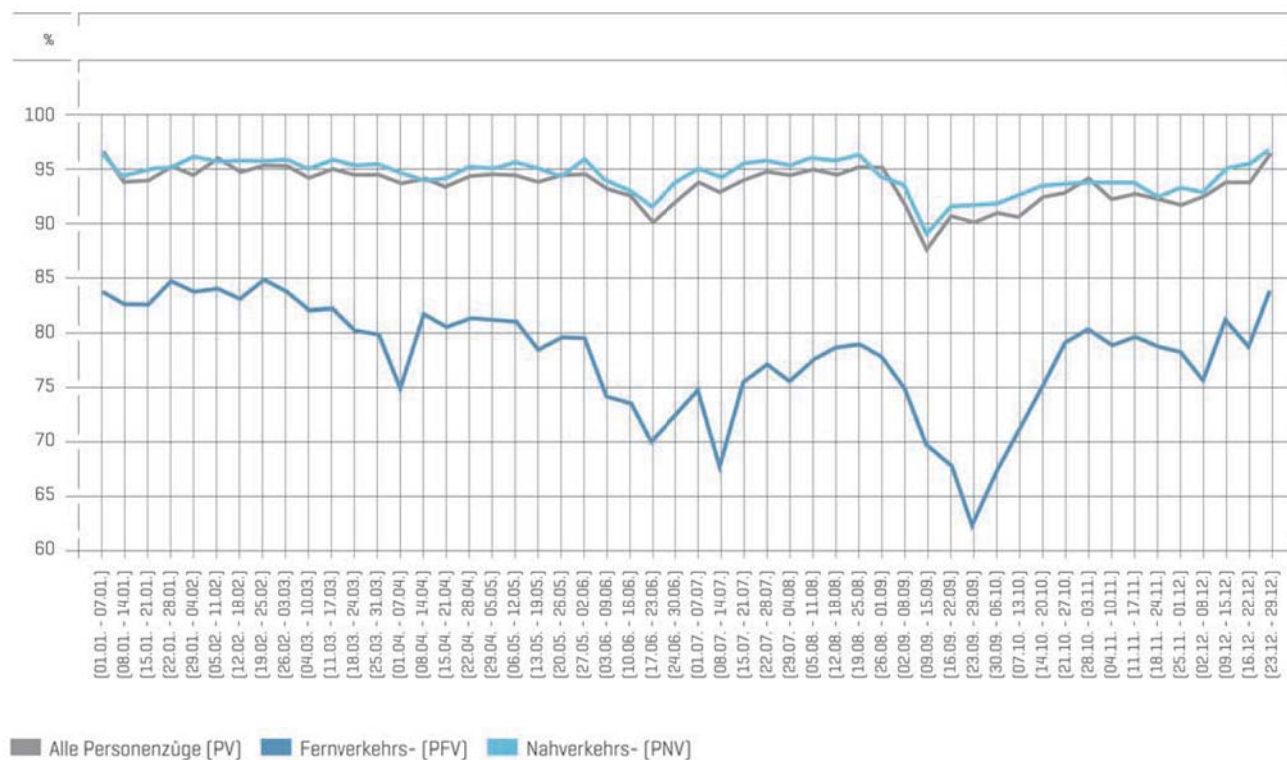


Abb. 1: Vergleich der Pünktlichkeit in Prozent des Nahverkehrs- (PNV), Fernverkehrs- (PFV) und aller Personenzüge (PV) im ÖBB-Netz 2024 [Messung der Verspätungen ab fünf Minuten 29 Sekunden] nach Kalenderwochen. *Quelle: ÖBB-Infrastruktur.*

PERSONENNAHVERKEHR PÜNKTLICHER ALS PERSONENFERNVERKEHR

Im gesamten schienengebundenen Personenverkehr im Netz der ÖBB-Infrastruktur lag die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2024 im Durchschnitt mit 93,5 Prozent unter dem Wert aus dem Vorjahr (94,9 Prozent).

Die Statistik wird durch die mittlerweile bis zu 5.900 täglich verkehrenden Nahverkehrszüge wesentlich stärker beeinflusst als durch die etwa 400 Fernverkehrszüge. Der Nahverkehr verzeichnete 2024 im Durchschnitt eine Pünktlichkeit von 94,3 Prozent, wobei insgesamt 22,5 Millionen Ankünfte gemessen wurden. Unter Berücksichtigung von spontan ausgefallenen Zügen, etwa durch Lokschnaden während einer Zugfahrt, ergab sich eine durchschnittliche Pünktlichkeit von 92,4 Prozent im Nahverkehr. Die Monate mit den pünktlichsten Personennahverkehrszügen 2024 waren Jänner bis März sowie der August mit jeweils mehr als 93,5 Prozent Pünktlichkeit; der Monat mit den geringsten Pünktlichkeitswerten war durch die Hochwasserereignisse der September mit 82,8 Prozent Pünktlichkeit inklusive spontaner Zugausfälle. 128.000 der insgesamt 386.000 Zugausfälle (2023: 244.000) des Jahres 2024 wurden im September verzeichnet.

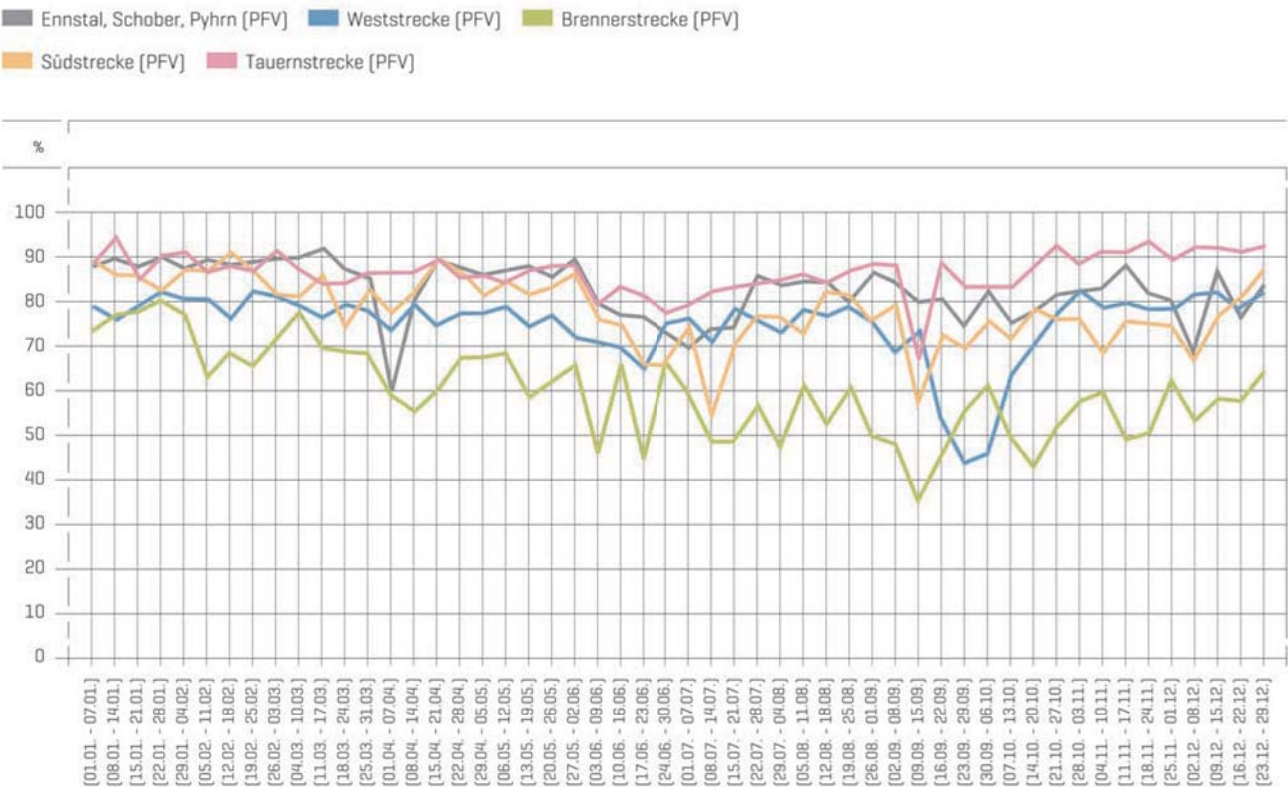


Abb. 2: Pünktlichkeit im ÖBB-Fernverkehr [nach Strecken] 2024. Messung ab fünf Minuten 29 Sekunden.
 Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Im Personenfernverkehr fiel die Pünktlichkeit durch die internationale Vernetzung deutlich geringer aus als im Nahverkehr. 2024 waren verspätete Grenzübergaben aus Deutschland, Italien und Slowenien sowie Baumaßnahmen hauptsächlich dafür verantwortlich. Im September 2024 beeinträchtigten die starken Regenfälle nördlich des Alpenhauptkammes in Niederösterreich massiv den Fernverkehr der Westbahnstrecke nach Innsbruck, München und Nürnberg. Im Jahr 2024 betrug die Pünktlichkeit im Fernverkehr des ÖBB-Netzes im Durchschnitt 79,3 Prozent (2023: 81,0 Prozent). Dies stellt zudem den niedrigsten durchschnittlichen Pünktlichkeitswert der letzten Jahre dar.

Nach Strecken aufgeschlüsselt verzeichneten die Fernverkehrszüge der ÖBB-Personenverkehr 2024 als einziges im Personenfernverkehr tätiges Unternehmen auf der Tauernstrecke eine Pünktlichkeit von 86,2 Prozent, gefolgt von der inneralpinen Achse über den Schoberpass mit 82,6 Prozent und der Südbahnstrecke mit 77,9 Prozent. Auf der Weststrecke waren im Vorjahr täglich bis zu 150 ÖBB-Züge mit einer durchschnittlichen Pünktlichkeit von 75,3 Prozent unterwegs. Das Schlusslicht der Pünktlichkeitswertung war dabei der aus Bayern über Passau kommende ICE-Verkehr (in Kooperation mit der Deutschen Bahn) mit einer Pünktlichkeit von 60,8 Prozent. Im nationalen und grenzüberschreitenden Nachtzugverkehr waren innerhalb Österreichs mehr als zwei Dutzend ÖBB-Züge täglich geplant, die im ÖBB-Netz eine Pünktlichkeit von durchschnittlich 67,6 Prozent erreichten.

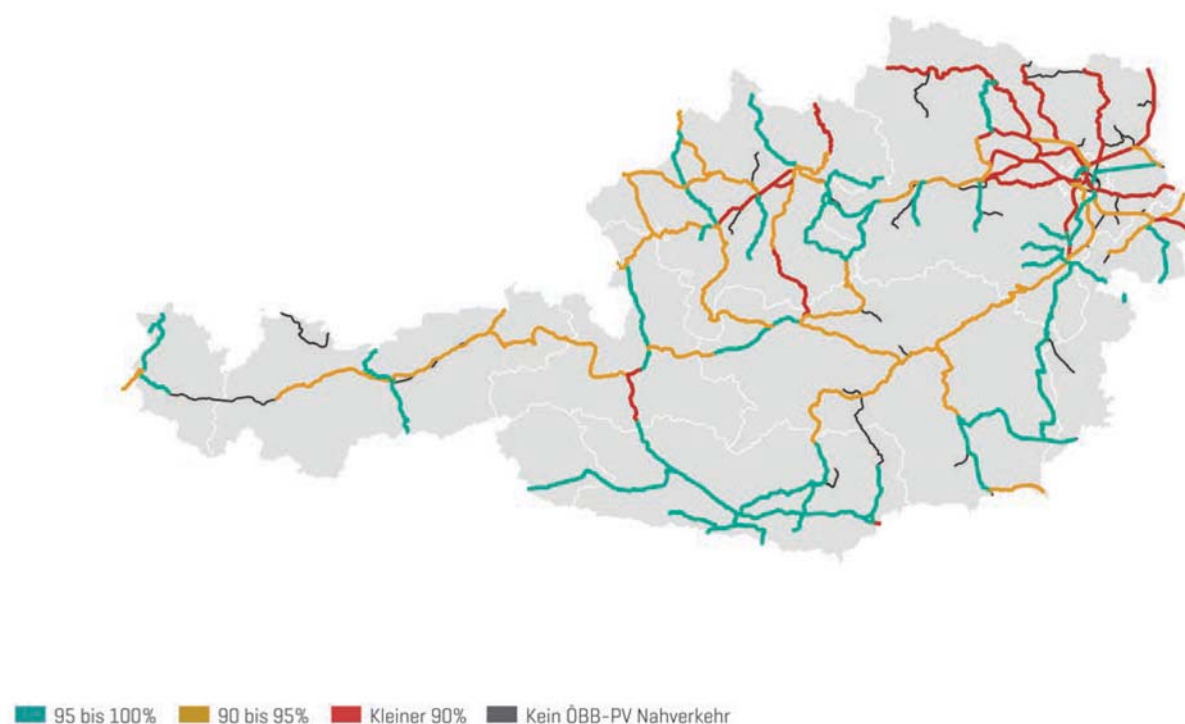


Abb. 3: Pünktlichkeit im ÖBB-Nahverkehr (nach Strecken) 2024 unter Berücksichtigung der ausgefallenen Halte sowie der ungeplanten Schienenersatzverkehre. Messung ab fünf Minuten 29 Sekunden. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

PÜNKTLICHKEIT IM WETTBEWERB

Auf der Weststrecke bietet neben der ÖBB-Personenverkehr seit 2011 auch die WESTbahn Fernverkehrszüge an. Die von Wien Westbahnhof in Richtung München/Stuttgart und Bregenz verkehrenden Züge erreichten im Jahr 2024 einen Pünktlichkeitsgrad von 84,5 Prozent (2023: 83,7 Prozent). Die häufigste Verspätungsursache war dabei die mangelhafte Betriebsabwicklung in Deutschland im Deutschen Eck Kufstein-Salzburg.

Seit Mitte Dezember 2019 verkehrt das tschechische Bahnunternehmen RegioJet in Österreich. Die Fernverkehrszüge von Prag nach Wien bzw. weiter nach Budapest erreichten 2024 eine Pünktlichkeit von 56,3 Prozent (2023: 64,4 Prozent). Hauptverspätungsursache war 2024 vor allem die hohe Dichte an Zügen östlich von Prag.

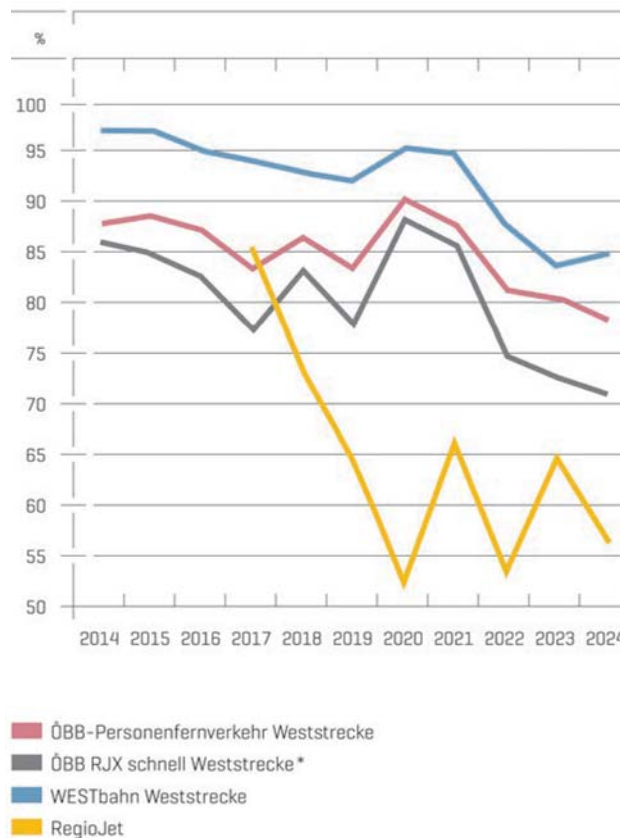


Abb. 4: Vergleich der Pünktlichkeit der Bahnunternehmen auf der Weststrecke von 2014 bis 2024 bzw. des RegioJets [Messung der Verspätungen ab fünf Minuten 29 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

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

PÜNKTLICHKEIT IM GÜTERVERKEHR

Im Güterverkehr gibt es wesentlich mehr Verflechtungen mit dem Ausland als im Personenverkehr. Hinzu kommt die Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern, die für den Vor- bzw. Nachlauf benötigt werden. So müssen beispielsweise Züge in Terminals und Häfen auf ihre Fracht warten, wenn diese per Frachtschiff angeliefert wird. Im Güterverkehr lag die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2024 bei 69,5 Prozent (2023: 72,2 Prozent). Als Grenzwert, ab dem ein Zug als verspätet gilt, wurden 30 Minuten festgelegt.

Die Rail Cargo Austria (RCA), der Marktführer im Schienengüterverkehrssektor in Österreich, war 2024 mit ihren planmäßigen Einzelwagenverkehren zwischen den Verschubknoten (Wien, Linz, Wels, Salzburg, Hall in Tirol, Graz, Bruck an der Mur und Villach) und bei den Ganzzugverkehren mit durchschnittlich insgesamt 76,1 Prozent pünktlicher als ihre Mitbewerber. Diese führten deutlich mehr Ad-hoc-Verkehre durch. Differenziert nach Zugarten waren die Einzelwagenverkehre der RCA mit 81,4 Prozent pünktlicher als die Ganzzugverkehre (wie Kohle-, Koks- oder Erzzüge) mit einer Pünktlichkeit von 53,9 Prozent. Innerhalb der Kategorie der Ganzzugverkehre schnitten die Rollende Landstraße (RoLa) mit 54,9 Prozent und der kombinierte Wagenladungsverkehr mit 44,5 Prozent Pünktlichkeit ab.

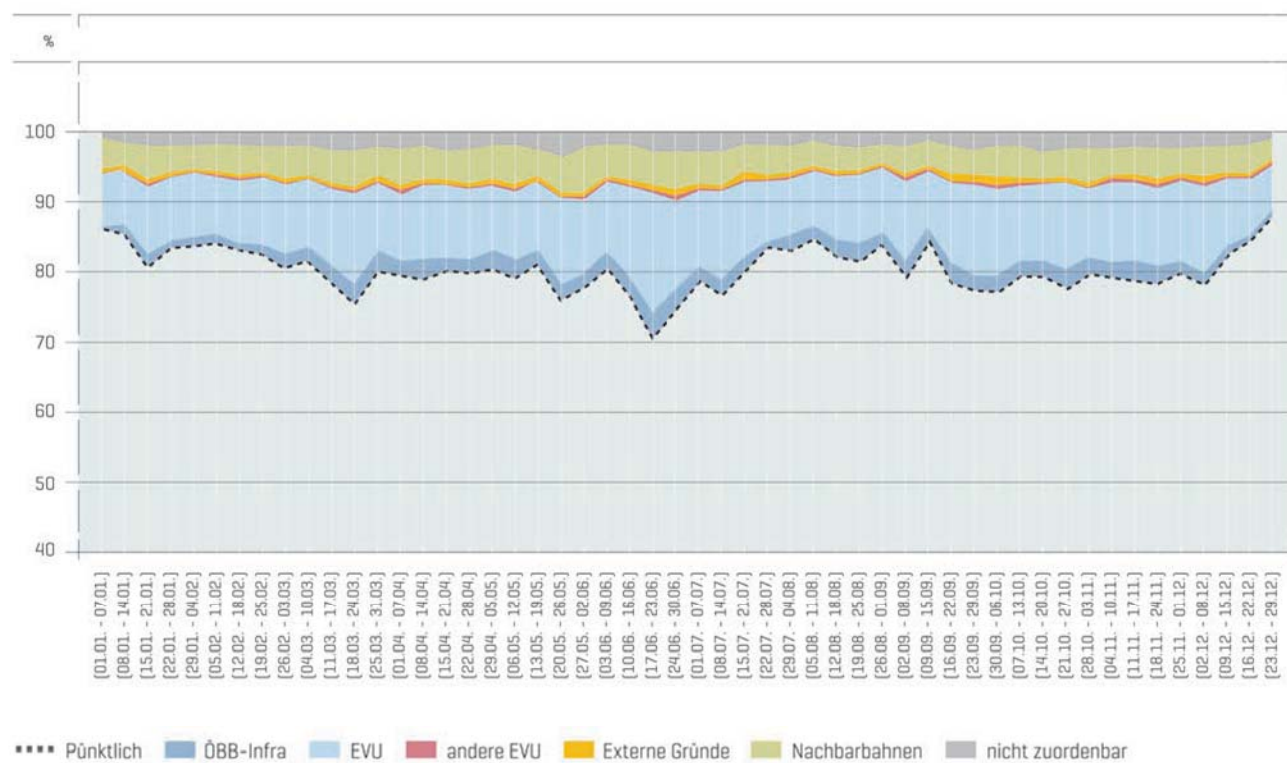


Abb. 5: Pünktlichkeit und Verspätungsursachen im Güterverkehr der RCA 2024 [Messung der Verspätungen ab 30 Minuten].

Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

VERSPÄTUNGSURSACHEN

Im gesamten Personenverkehr gingen im Berichtsjahr 31 Prozent (2023: 32 Prozent) aller Verspätungen auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) selbst zurück, etwa durch Defekte an Fahrzeugen, wie Traktionsstörungen, Probleme bei der Bereitstellung von Garnituren und erhöhten Fahrgastwechsel. Der Infrastrukturbetreiber verursachte mit 23 Prozent die zweitmeisten Verspätungen. Ursachen dafür können Weichen- und Signalstörungen oder Stellwerksprobleme sein. Zu diesen Anlagenstörungen kamen noch Verspätungen aufgrund von Wartungs-, Inspektions- oder Erneuerungsarbeiten an Infrastrukturanlagen hinzu.

Nachbarbahnen verursachten weitere 16 Prozent der Verspätungen im Personenverkehr. Unpünktlichkeit kann aber auch durch externe Einflüsse wie betriebsfremde Personen im Gleisbereich, Unwetter oder Rettungseinsätze hervorgerufen werden – dieser Faktor lag im Personenverkehr 2024 bei elf Prozent. Schlussendlich waren 19 Prozent der Verspätungen nicht eindeutig zuordenbar.

Im Personenfernverkehr waren 2024 Verspätungen bei den Nachbarbahnen im Ausland die Hauptursache (34 Prozent) für Verspätungen, gefolgt von selbst verursachten Verspätungen mit 30 Prozent und Verspätungen durch Infrastrukturabweichungen mit 16 Prozent.

Im Güterverkehr waren die Eisenbahnverkehrsunternehmen 2024 für 43 Prozent aller Verspätungen selbst verantwortlich, weitere 37 Prozent entstanden durch europäische Nachbarbahnen. Acht Prozent aller letztjährigen Verspätungen im Güterverkehr verursachte der Infrastrukturbetreiber. Die externen Ursachen bewegten sich im minimalen Bereich.

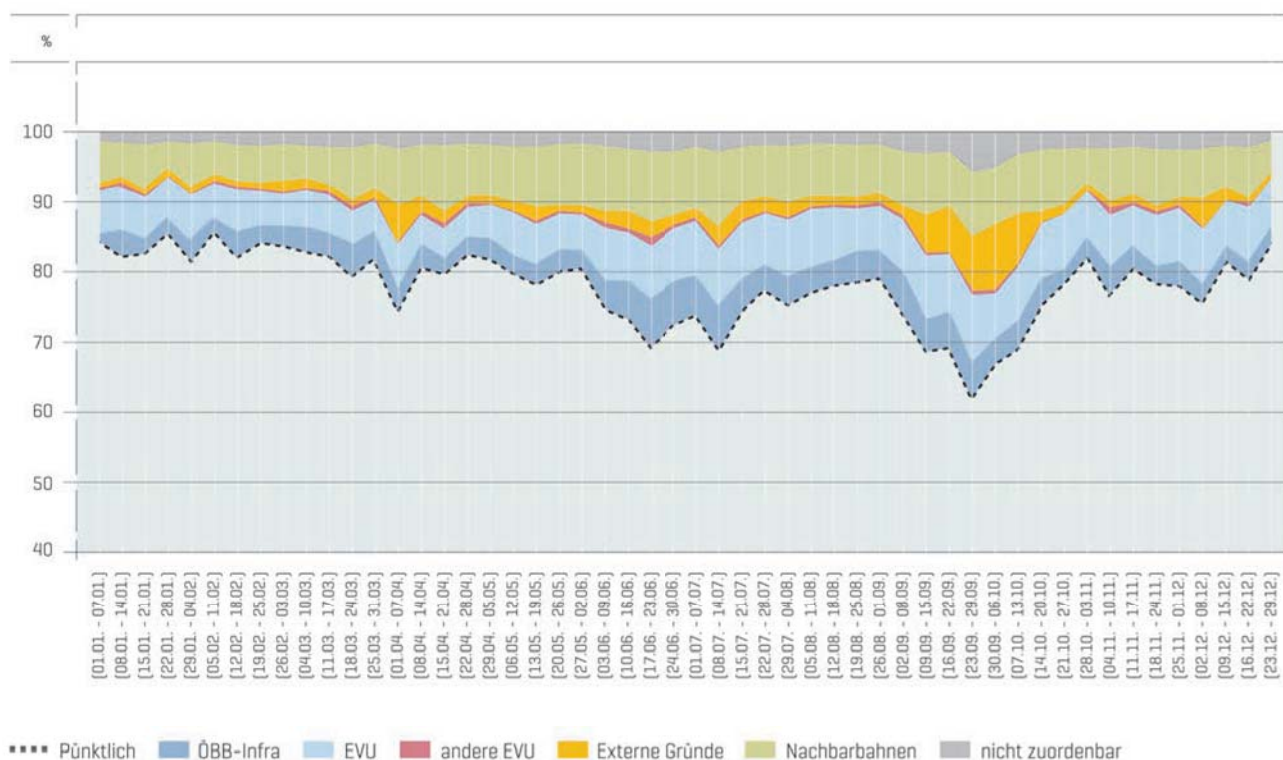


Abb. 6: Pünktlichkeit und Verspätungsursachen im ÖBB-Fernverkehr 2024 (Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden im Personenverkehr und 30 Minuten im Güterverkehr). Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

HERAUSFORDERUNGEN IM GRENZVERKEHR

Über insgesamt 13 Grenzübergänge werden internationale Fernverkehre von und nach Österreich geführt. 2024 zeigte sich abermals eine Verschlechterung bei der Pünktlichkeit der vom Ausland übergebenen Züge. So erreichte beispielsweise nicht einmal jeder zweite aus Nürnberg kommende Personenzug (40,9 Prozent) pünktlich den Grenzübergang Passau. Der Grenzübergang Lindau wies von München aus eine Pünktlichkeit von 42,8 Prozent auf. Kein einziger Grenzübergang von Deutschland aus erreichte 2024 eine Pünktlichkeit über 71 Prozent im Fernverkehr. Des Weiteren verzeichneten die Grenzübergänge Spielfeld-Straß, Jesenice (beide Slowenien) und Bratislava-Petržalka (Slowakei) bei der Einreise eine Pünktlichkeit von weniger als 46 Prozent. Einmal mehr waren 2024 die pünktlichsten Grenzübergänge mit einer Pünktlichkeit von mehr als 85 Prozent jene von der Schweiz (Buchs und St. Margrethen) nach Österreich.

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

Bedeutung – einerseits im Fernverkehr Richtung München und andererseits im Korridorverkehr, der von Ostösterreich kommend über deutsches Staatsgebiet nach Tirol und Vorarlberg geführt wird. Bei den Korridorzügen ist kein Ein- und Aussteigen in Deutschland möglich. Die Auswertungen zeigen für den Korridor in Kufstein eine geringere Pünktlichkeit bezüglich der an der Grenze nach Österreich übergebenen Korridorzüge. So erreichten 2024 beispielsweise die Fernverkehrszüge von Vorarlberg nach Wien bei Kufstein die Grenze nach Deutschland noch mit einer Pünktlichkeit von 79,4 Prozent. Nach einer Fahrzeit von rund 70 Minuten durch Bayern wurden diese Züge in Salzburg allerdings nur mehr mit einer Pünktlichkeit von 54,5 Prozent nach Österreich übergeben. Im Jahr 2023 betrug dieser Wert noch 62,1 Prozent.

Im Gegensatz dazu konnte der österreichische Infrastrukturbetreiber die Pünktlichkeit der Fernverkehrszüge von Italien nach München verbessern. So passierten aus Italien kommende Züge im Jahr 2024 die Grenze am Brenner mit einer Pünktlichkeit von 40,0 Prozent (2023: 54,7 Prozent) und erreichten rund 80 Minuten später die deutsche Grenze bei Kufstein mit einer Pünktlichkeit von 57,5 Prozent (2023: 71,4 Prozent).

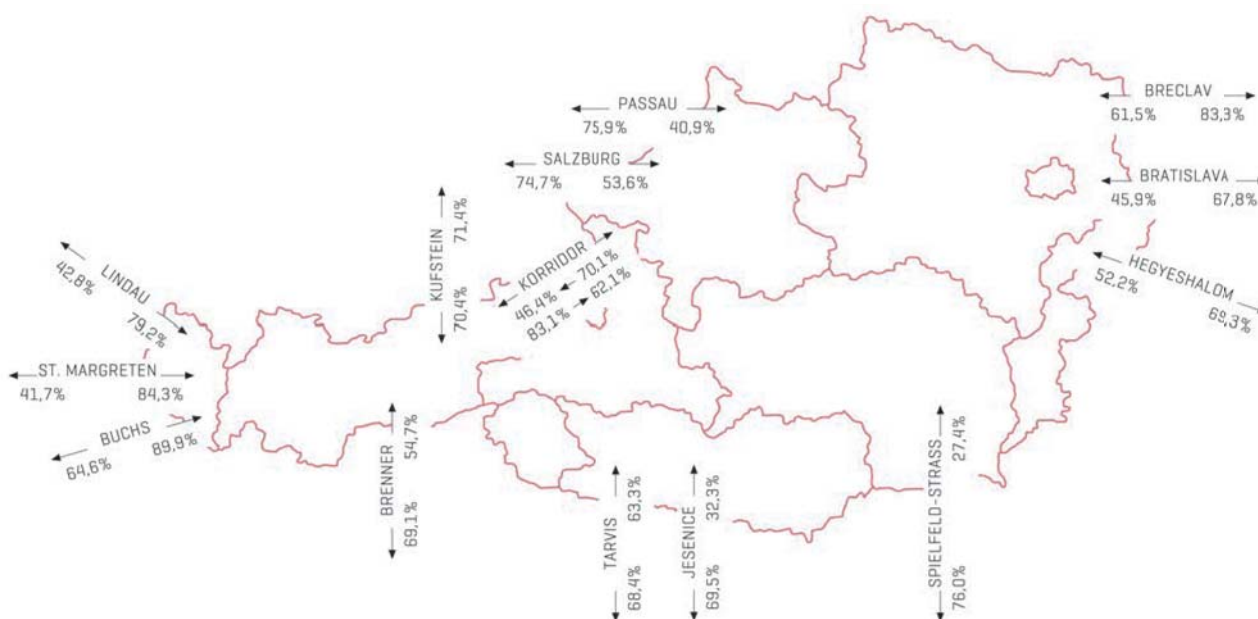


Abb. 7: Pünktlichkeit des gesamten Personenfernverkehrs bei der Grenzübergabe 2023 [Messung der österreichischen Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

PERFORMANCE REGIME

Das Performance Regime ist ein leistungsabhängiger Entgeltbestandteil i. S. v. § 67h EisebG (Eisenbahngesetz), der Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Eisenbahninfrastruktur bietet. Um den im Performance Regime angeführten Anreizen gerecht zu werden, werden die Verspätungen aller Zugläufe vom Infrastrukturbetreiber erhoben und den jeweiligen Verspätungsursachen zugewiesen.

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

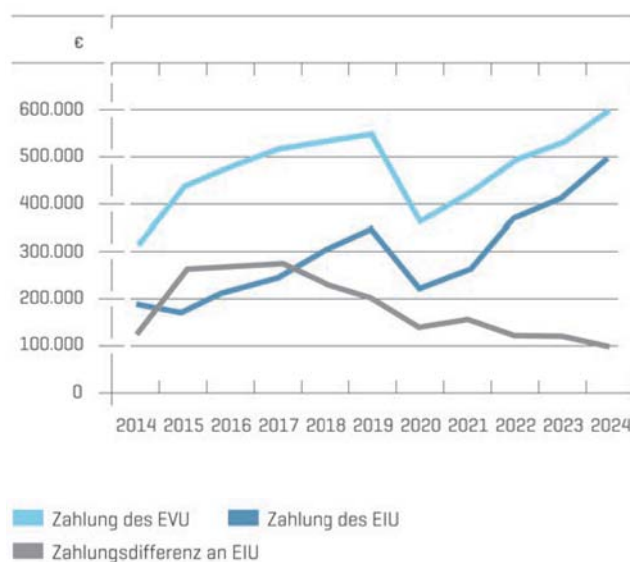


Abb. 8: Zahlungen aus dem Performance Regime für die Jahre 2014–2024.
Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

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

Im Jahr 2024 verursachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit 831.223 Minuten (rund 13.900 Stunden) mehr Verspätungen als der Infrastrukturbetreiber mit 691.121 Minuten (rund 11.500 Stunden).

Durch das Verkehrsaufkommen stiegen gegenüber dem Vorjahr die Verspätungsminuten beim Infrastrukturbetreiber um 17 Prozent. Ebenso gab es mit neun Prozent zusätzlicher Verspätungsminuten seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen eine spürbare Steigerung. Das Entgelt betrug im Berichtsjahr 71,32 Cent je Verspätungsminute und spiegelt die Betriebserschwerungskosten nur minimal wider.

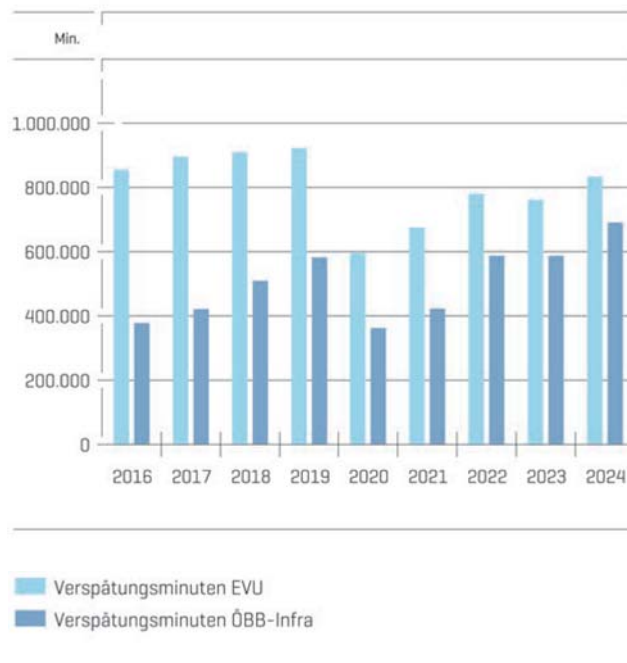


Abb. 9: Abgerechnete Verspätungsminuten aus dem Performance Regime für die ausgewählten Jahre 2016–2024. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Neuerungen bei Serviceeinrichtungen und Anschlussbahnen

SERVICEEINRICHTUNGEN

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

Beinahe alle in Tabelle 1 angeführten Serviceeinrichtungen wurden 2024 von Eisenbahnunternehmen betrieben, acht Güterterminals von anderen Unternehmen. Die ÖBB-Infrastruktur war im Vorjahr Betreiberin von sieben Güterterminals mit den Standorten Wien Süd, St. Michael, Villach, Wels, Wörgl, Wolfurt und Brennersee. Davon sind vier Terminals für die Be- und Entladung der Rollenden Landstraße nutzbar. Das Terminal Brennersee ist nur für die Rollende Landstraße geeignet. In einigen Verladestationen können nun auch Abroll-Container von der Straße auf die Schiene verladen werden. Im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Strecke Linz-Wels wird das Terminal Wels ausgebaut werden. Die von den sonstigen Unternehmen bewirtschafteten Güterterminals befinden sich in Graz (Cargo Center Graz), Enns, Salzburg Liefering, Krems an der Donau, Linz Stadthafen, Hafen Freudenau, Bludenz, Hall in Tirol und Kapfenberg.

Art der Serviceeinrichtung	Anzahl	davon ÖBB-Konzern
Verkehrsstationen	1.422	1.053
Fahrzeug-Fingerprint-Anlagen	7	7
Vorheizanlagen	43	43
Wasch- und Reinigungsanlagen	11	7
Entsorgungsstandorte	11	11
Eisschutzanlagen	1	1
Autoreisezuganlagen	5	5
Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme	34	27
Zugbildungseinrichtungen	139	139
Ladestellen	437	398
Ladestellen ACTS-tauglich	116	116
Ladestellen mobilertauglich	189	189
Mattengleise	108	108
Verschubbahnhöfe	105	95
Güterterminals	16	8
Instandhaltungseinrichtungen	49	24
Häfen	5	0

Tabelle 1: Art und Anzahl der Serviceeinrichtungen (insgesamt und ÖBB-Konzern) 2024. Quelle: Schienen-Control.

1.053 Personenbahnhöfe und -haltestellen betrieb die ÖBB-Infrastruktur im Jahr 2024, der Rest entfiel auf sonstige Infrastrukturbetreiber. Hinzu kamen Mitte des Jahres die Stationen der Graz-Köflacher Bahn. Im Rahmen der Bahnhofsoffensive sowie des kontinuierlichen Ausbaus der Infrastruktur wurden u. a. die Verkehrsstationen Deutschkreutz, Kremsmünster, Gramatneusiedl, Oberdrauburg, Wien Franz-Josefs-Bahnhof modernisiert. Zwischen Wels und Salzburg wurde im Gemeindegebiet von Seekirchen am Wallersee eine zweite Verkehrsstation Seekirchen Stadt mit einer P&R-Fläche neu errichtet. Die Verkehrsstationen Patsch und Unterberg-Stefansbrücke werden hingegen seit Mitte Dezember 2024 im ÖBB-Netz nicht mehr bedient. Die Stationen Flugschanze Kulm und Spielberg bei Knittelfeld werden nur im Rahmen von Großveranstaltungen angeboten.

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

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

2024 waren in Summe 437 Ladestellen im Netz der ÖBB-Infrastruktur verfügbar. Dies sind vier Ladestellen mehr als im Vergleich zum Vorjahr. In 166 Ladestellen können Abrollcontainer zwischen der Straße und der Schiene verladen werden. In 189 Bahnhöfen ist das Verladen sogenannter Mobiler möglich. Ein hydraulische Hubvorrichtung erlaubt dabei ohne Kraneinsatz den Umschlag zwischen Straße und Schiene. Von den 106 Verschubbahnhöfen gehören 96 zur ÖBB-Infrastruktur; darunter fallen auch die acht Großverschiebebahnhöfe in Wien Kledering, Linz, Wels, Salzburg Gnigl, Hall in Tirol, Wolfurt, Graz Gösting und Villach Süd. Als Sicherheitseinrichtung dienen 307 Heißläufermessanlagen im ÖBB-Netz, die zu heiße Räder detektieren, woraufhin der Zug unverzüglich im nächsten Bahnhof angehalten werden kann. Durch eine übermäßige Erwärmung eines Radsatzlagers eines Wagens kann es zu einem Achsbruch kommen, der in weiterer Folge zu einer Entgleisung des Waggons führen kann. In sieben „Fingerprint-Anlagen“ können regelmäßige Berichte zum Zustand der Fahrzeugräder (Abweichung von der idealen Rundheit der Räder) erhoben werden.

LANGFRISTIGER RÜCKGANG DES TREIBSTOFFVERBRAUCHS

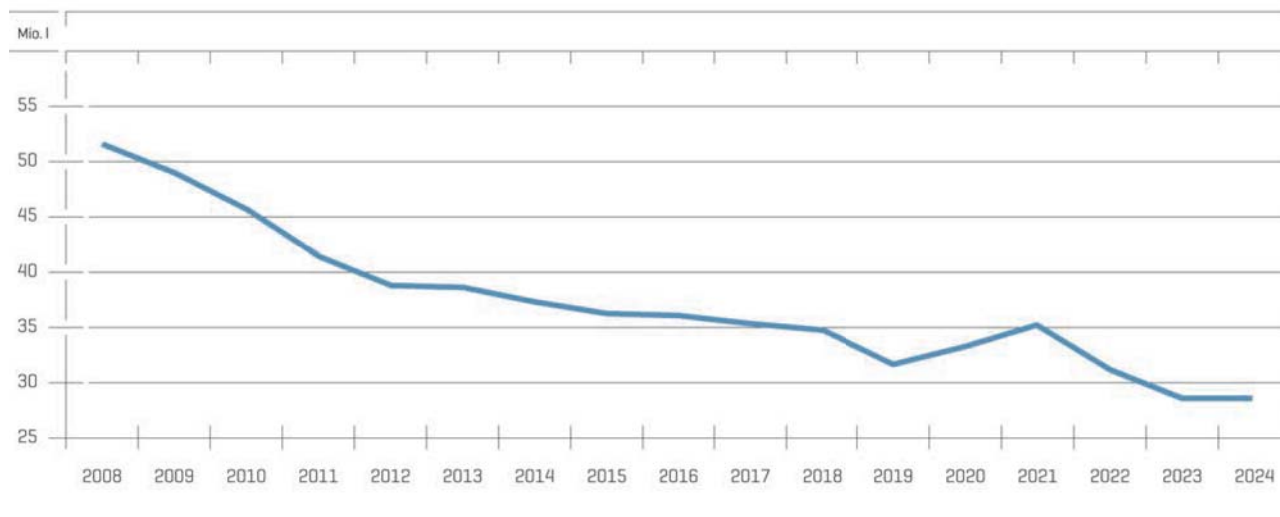


Abb. 1: An den Tankstellen der ÖBB-Produktion abgegebene Menge an Dieselöl 2008–2024 in Millionen Liter.

Quelle: ÖBB-Produktion, Schienen-Control.

2024 betrieb die ÖBB-Produktion 26 Tankstellen. Eine Erhebung des Treibstoffverbrauchs zeigt für das letzte Jahr einen um neun Prozent geringeren Verbrauch, der wesentlich durch Elektrifizierungen erreicht wurde.

Wurden 2008 noch 51,5 Millionen Liter Dieselöl abgegeben, war die verbrauchte Menge 16 Jahre später um etwa 45 Prozent niedriger (28,6 Millionen Liter). Neben der ÖBB-Produktion betreiben auch noch die Graz-Köflacher Bahn und die Steiermärkischen Landesbahnen für ihre Streckennetze Tankstellen; auch einzelne Anschlussbahnen wie die voestalpine verfügen über solche. Alle anderen EVU benötigten 2024 6,2 Millionen Liter Dieselöl.

23 der 48 Instandhaltungseinrichtungen (hier erfolgen die Wartung und die Ausbesserung von Schienenfahrzeugen) hatte im Berichtsjahr die ÖBB-Train Tech (vormals ÖBB-Technische Service) inne, der Rest entfiel auf andere Eisenbahnunternehmen. Leichte Instandsetzungsarbeiten werden bei der ÖBB-Technische Services an 18 Standorten, schwere Instandsetzungsarbeiten an fünf Standorten angeboten – teils rund um die Uhr. Neu errichtet wird eine Werkstatt für die neuen Nahverkehrs-Doppelstockgarnituren der ÖBB-PV in Wien Floridsdorf. Circa 100 Mattengleise ermöglichen österreichweit Kraftfahrzeugen die Zufahrt auf Gleisanlagen, wodurch die Verkehrsflächen von beiden Verkehrsträgern, Schiene und Straße, genutzt werden können.

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

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

Betreiber von Serviceeinrichtungen können eine Ausnahme von der Anwendung der Verordnung beantragen. Dazu ist ein Antrag an die Schienen-Control Kommission zu stellen und hinreichend zu begründen. Die Schienen-Control informierte im Dezember 2018 in einem Schreiben alle in Österreich tätigen Betreiber von Serviceeinrichtungen darüber. Mit 1. Jänner 2019 veröffentlichte die Schienen-Control Kommission außerdem die Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen auf der Website der Schienen-Control. Per Bescheid wurden in weiterer Folge drei regional tätigen Betreibern von Serviceeinrichtungen Ausnahmen gewährt.

Im Rahmen der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), der Plattform der unabhängigen europäischen Eisenbahn-Regulierungsbehörden, befasste sich die Arbeitsgruppe „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ mit diesem Thema. Sie erfasste und kategorisierte alle in den Mitgliedsländern gestellten Anträge des Jahres 2024.

ANSCHLUSSBAHNEN

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

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

DIE ÖSTERREICHISCHEN ANSCHLUSSBAHNEN IM ÜBERBLICK

2024 konnten vom Netz der ÖBB-Infrastruktur aus 923 Anschlussbahnen erreicht werden, 281 davon als Nebenananschlussbahnen. Dabei handelt es sich um Anschlussbahnen, die nicht direkt an die Gleise der ÖBB-Infrastruktur anschließen, sondern über eine andere Anschlussbahn („verästelte Anschlussbahn“) damit verbunden sind. 2024 waren mit 32 Anschlussbahnen um eine Anschlussbahn mehr als im Vorjahr gesperrt, alle anderen in Betrieb.

26 Prozent aller in Betrieb befindlichen Anschlussbahnen befanden sich 2024 in Niederösterreich, 22 Prozent in Oberösterreich und 15 Prozent in der Steiermark. Mit einem Prozent aller Anschlussbahnen hatte das Burgenland den niedrigsten Anteil aller Bundesländer. Die im Südburgenland befindliche Anschlussbahn Heiligenkreuz ist außerdem die einzige Anschlussbahn Österreichs, die nur aus dem Ausland (Ungarn) erreichbar ist.

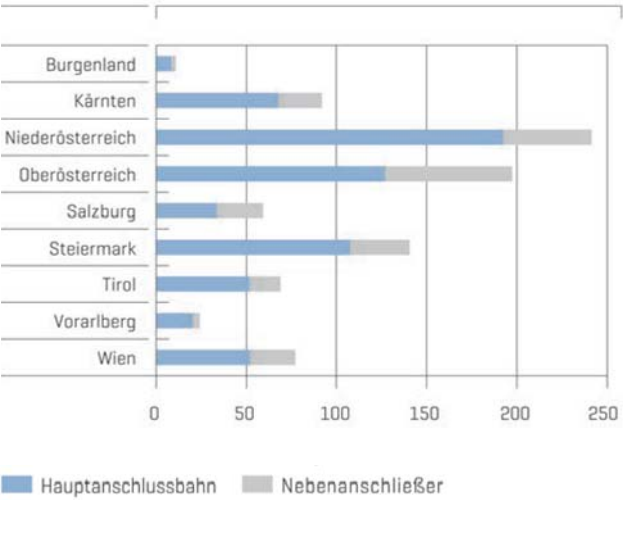


Abb. 2: 2024 in Betrieb befindliche Anschlussbahnen in Österreich nach Bundesland. *Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.*

Vom Bahnhof Linz Stadthafen ausgehend gab es im Vorjahr 20 bediente Anschlussbahnen – kein anderer Bahnhof in Österreich hat eine derart große Anzahl an Anschlüssen. Linz Wagscheid verfügte 2024 über 16 und Laxenburg-Biedermannsdorf über 15 Anschlussbahnanschlüsse.

LEICHTER ANSTIEG DES AUFKOMMENS

Mit 1,17 Millionen (2023: 1,14 Millionen) Wagen wurden 2024 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,9 Prozent mehr Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt.

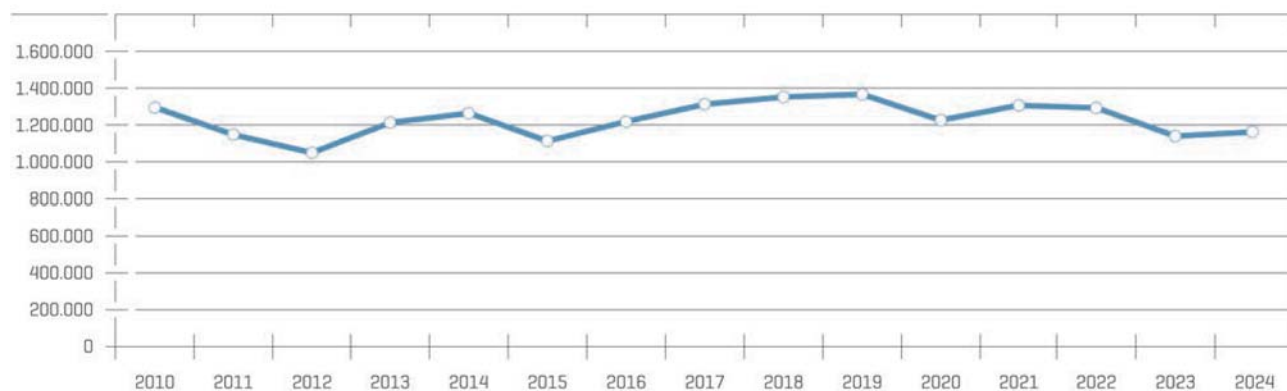


Abb. 3: Gesamtaufkommen (beigestellte Wagen) in den österreichischen Anschlussbahnen 2010–2024.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.

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

Anschlussbahn	ÖBB-Bahnhof	Beigestellte Wagen 2024
voestalpine Linz	Linz	über 180.000
voestalpine Stahl Donawitz GmbH	Leoben-Donawitz	bis 55.000
EHG Ennshafen Ges.m.b.H.	Enns	bis 50.000
Linz Service GmbH	Linz Stadthafen	bis 50.000
Sappi Austria Produktions-GmbH & Co. KG	Gratwein-Gratkorn	bis 40.000
OMV Refining & Marketing GmbH	Lobau	bis 40.000

Tabelle 2: Ausgewählte Anschlussbahnen mit starkem Aufkommen 2024.
Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.

16 Anschlussbahnen, darunter u. a. die voestalpine (Linz bzw. Donawitz), der Ennshafen, die Linz Service GmbH und Sappi Austria, sorgten im Jahr 2024 für die Hälfte des gesamten österreichischen Anschlussbahnaufkommens. Sieben Anschlussbahnen erbrachten ein Drittel des Gesamtaufkommens, wobei vier dieser Bahnen in Oberösterreich und weitere zwei in der Steiermark liegen.

Aufkommensstärkste Anschlussbahn war wie in den Jahren zuvor die voestalpine Linz, gefolgt von der Linz Service GmbH, der voestalpine Donawitz und dem Ennshafen. Aufkommensstärkster Nebenanschießer war die EVN-Abfallverwertung Niederösterreich, die in Moosbierbaum anschließt. 2024 wurden Verträge zu Anschlussbahnen in Wien Meidling, Braunau am Inn, Spratzern, Wiederndorf-Aich und Schwarzach-St. Veit neu abgeschlossen. Aufgelöst wurden durch vorübergehende Streckeneinstellungen Verträge in Prottes und Bad Pirawarth.

ANZAHL DER BEDIENTEN ANSCHLUSSBAHNEN

Im Jahr 2024 nahm die Anzahl der tatsächlich bedienten Anschlussbahnen erneut leicht ab. Insgesamt wurden 494 Anschlussbahnen (2023: 498) im gesamten österreichischen Eisenbahnnetz bedient, davon 468 von der ÖBB-Infrastruktur aus. 455 Anschlussbahnen, die an die ÖBB-Infrastruktur anschließen, hatten im Jahr 2024 keinen Wagenumschlag – dies sind zwölf mehr als im Vorjahr. Weitere 52 Anschlussbahnen hatten ein Aufkommen von jeweils zehn oder weniger Wagen und weitere 20 Anschlussbahnen verzeichneten lediglich einen Umschlag von jeweils maximal 20 Wagen.

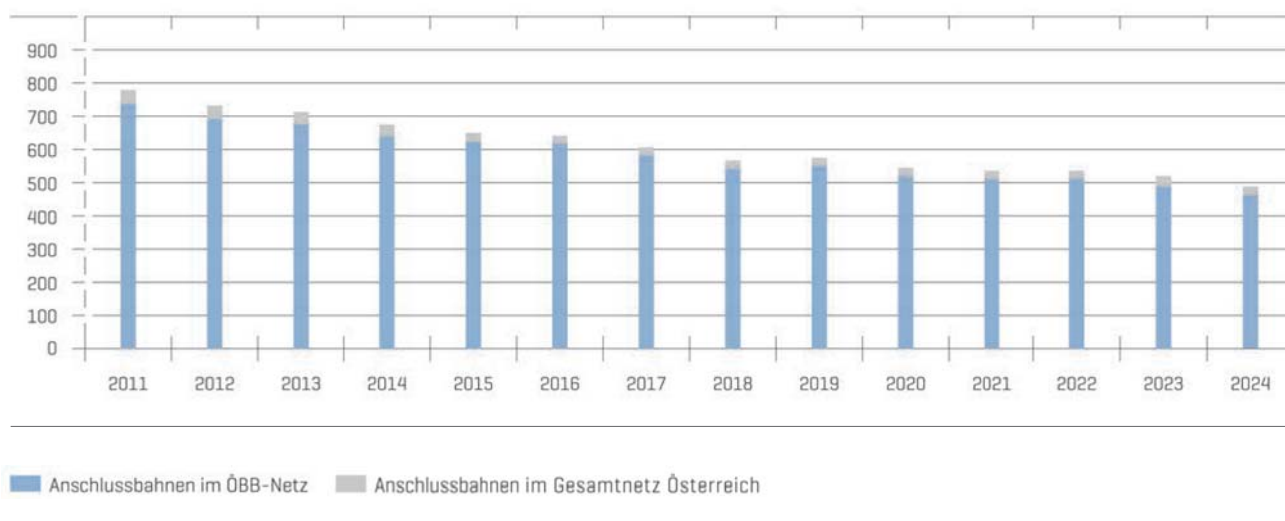


Abb. 4: Bediente Anschlussbahnen im ÖBB-Netz und insgesamt in Österreich 2011–2024.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.

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 Schienenverkehrs 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 Schienenverkehrs ansuchen. Zu diesen Verpflichtungen zählen etwa die Erstellung von SNNB und die Berechnung des Entgelts anhand der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten (§ 75a Abs 3 EisbG). Die Erleichterungen können gewährt werden, wenn dadurch die Erreichung des Regulierungszweckes gemäß § 54 EisbG nicht gefährdet wird. Sie sind zu gewähren, wenn kein Begehren auf Zugang von Dritten vorliegt.

Rechtsgrundlagen

06

Rechtliche Neuerungen

NOVELLE DES EISENBAHNGESETZES

Mit 20. Juli 2024 ist eine Novelle des Eisenbahngesetzes in Kraft getreten (BGBl I 2024/115). Das bislang vorgesehene Zugangsrecht für Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr mit Sitz in der Schweiz ist mit der Novelle entfallen (§ 57 Abs 1 Z 2 EisbG). Die neuen Regelungen verpflichten das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, für hoch ausgelastete Strecken ein Kapazitätsmodell zu erstellen und Trassenbegehren, die diesem Kapazitätsmodell entsprechen, vorrangig zu behandeln (§ 63b EisbG). Die Kriterien für die Erstellung des Kapazitätsmodells legt die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie in der Leitstrategie für den Ausbau und die effektive Nutzung der Eisenbahninfrastruktur fest (§ 55a Abs 2 letzter Satz EisbG). In der Leitstrategie wird definiert, wann eine Strecke als hoch ausgelastet zu qualifizieren ist (§ 63b Abs 1 EisbG). Im Kapazitätsmodell ist die Fahrwegkapazität für Personenverkehr und Güterverkehr insbesondere auf Basis der in der Leitstrategie festgelegten Kriterien und unter Anwendung von Verkehrsprognosen und Verkehrsbedarfserhebungen festzulegen (§ 63b Abs 2 EisbG).

Die Leitstrategie gemäß § 55a EisbG wurde im Dezember 2024 erweitert, um den neuen Regelungen zu entsprechen. Eisenbahninfrastruktur gilt nach der Leitstrategie ab einem Auslastungsgrad von 80 Prozent als hoch ausgelastet. Für den Güterverkehr auf Strecken des TEN-V-Kernnetzes legt die Leitstrategie ein Mindestangebot von einer systematisierten Fahrwegkapazität je Stunde und Richtung fest. Für den Personenverkehr sieht die Leitstrategie Knoten-Kanten-Modelle vor.

07

Arbeit der Schienen-Control Kommission

Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

Die Schienen-Control Kommission eröffnete im Berichtsjahr 2024 Verfahren aus den Bereichen Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, Entgelte, Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen und Wegeentgelte.

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

AUSSCHLUSS VON TRIEBFahrZEUG-MANIPULATION

Im Berichtsjahr befasste sich die Schienen-Control Kommission mit einer Bestimmung in den SNNB über eine Beschränkung von Triebfahrzeug-Manipulationen und wagentechnischen Behandlungen. Diese waren bei Ad-hoc-Zugtrassen an Werktagen im Grenzbahnhof Spielfeld-Straß ausgeschlossen. Triebfahrzeug-Manipulationen sind dort insbesondere in Hinblick auf die unterschiedlichen Bahnstromsysteme in Österreich und in Slowenien erforderlich.

Sofern das Eisenbahnverkehrsunternehmen kein Mehrsystem-Triebfahrzeug einsetzt, muss es das Triebfahrzeug vor der Grenze an einem dafür vorgesehenen und geeigneten Manipulationsstandort wechseln. Dies geschieht im Bahnhof Spielfeld-Straß.

Im Verfahren argumentierte der Infrastrukturbetreiber, mit der verfahrensgegenständlichen Regelung Verhaltensänderungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne eines Einsatzes von Mehrsystem-Triebfahrzeugen anregen zu wollen. Die Beschränkung werde konsistent für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen angewandt und sei in Hinblick auf Kapazitätsfragen (Gleis- und Personalkapazität) sowie die Verfügbarkeit angrenzender Strecken erforderlich. Abweichend von der Regelung der SNNB ließ der Infrastrukturbetreiber Triebfahrzeug-Manipulationen und wagentechnische Behandlungen in bestimmten Zeitfenstern zu.

Mit Bescheid vom 22. Mai 2024 erklärte die Schienen-Control Kommission den Ausschluss von Triebfahrzeug-Manipulationen und wagentechnischen Behandlungen bei Ad-hoc-Zugtrassen an Werktagen im Grenzbahnhof Spielfeld-Straß für unwirksam, forderte den Infrastrukturbetreiber zur Entfernung aus den SNNB auf und untersagte ihm, sich darauf zu berufen. Aus Sicht der Schienen-Control Kommission schließt die Regelung die Zuweisung von Kapazität ohne sachliche Rechtfertigung aus und verstößt damit gegen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (EisbG) über das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur. Der Infrastrukturbetreiber erhob Beschwerde an das BVwG.

HINWEIS AUF RÜCKWIRKENDE GELTUNG IN SCHIENENNETZ-NUTZUNGSBEDINGUNGEN

Anlässlich der Erhebung der Beschwerde gegen den Bescheid zum Verfahren SCK-24-002 (siehe oben) nahm das Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Hinweis in die SNNB auf, wonach die für unwirksam erklärte Regelung in Abhängigkeit vom Ausgang des Beschwerdeverfahrens rückwirkend in Geltung bleibe und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen sich diesfalls darauf berufen werde. Im Verfahren vor der Schienen-Control Kommission argumentierte es, „rückwirkend in Geltung bleiben“ entspreche der Wirkung der ersatzlosen Behebung des Bescheids durch das BVwG gemäß § 28 Abs 2 und 3 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG). Er verfolge mit dem Hinweis das Ziel, die Eisenbahnverkehrsunternehmen transparent über die Rechtsfolgen einer erfolgreichen Beschwerde zu informieren.

Mit Bescheid vom 9. September 2024 erklärte die Schienen-Control Kommission den Hinweis für unwirksam, forderte den Infrastrukturbetreiber zur Entfernung aus den SNNB auf und untersagte ihm, sich auf den Hinweis zu berufen. Aus Sicht der Schienen-Control Kommission widerspricht der Hinweis dem EisbG. Insbesondere ist er intransparent und geeignet, Fahrwegkapazitätsberechtigte davon abzuhalten, Ad-hoc-Zugtrassen mit Triebfahrzeug-Manipulation bzw. wagentechnischer Behandlung zu bestellen. Insofern verstößt er gegen den Grundsatz einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 63 Abs 1 EisbG. Gegen den Bescheid erhob der Infrastrukturbetreiber Beschwerde an das BVwG.

DATEN FÜR DEN ELEKTRONISCHEN BEFEHL

Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen beabsichtigt die Inbetriebnahme eines elektronischen Befehls als Ersatz des Befehls in Papierform.

Für die sichere Übermittlung, Anzeige und Nutzung des elektronischen Befehls wird eine mobile Softwareapplikation erforderlich sein. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine solche Applikation zur Verfügung stellen. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht jedoch auch die Möglichkeit, selbst eine Applikation zu entwickeln bzw. entwickeln zu lassen.

Die hierfür erforderlichen Schnittstellenspezifikationen bzw. Mindestanforderungen zur Anwendung aufseiten der Nutzer stellt der Infrastrukturbetreiber zur Verfügung.

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das einen IT-Dienstleister mit der Entwicklung einer Applikation beauftragt hatte, wandte sich an die Schienen-Control Kommission und brachte vor, die Zurverfügungstellung der vom IT-Dienstleister benötigten Daten durch den Infrastrukturbetreiber sei unzureichend. Der Infrastrukturbetreiber entgegnete im Verfahren vor der Schienen-Control Kommission, er stelle alle verfügbaren Daten zur Verfügung. Allerdings verzögere sich das Projekt, weshalb bislang noch nicht alle zur Softwareentwicklung erforderlichen Daten übermittelt werden konnten.

In der Folge teilte der Infrastrukturbetreiber den Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Zeitplan für die Implementierung mit. Der elektronische Befehl wird verpflichtend mit Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2025 eingeführt. Der Infrastrukturbetreiber sagte zu, dass alle erforderlichen Tests, so auch jene für die eigene Softwareentwicklung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, rechtzeitig durchgeführt werden können.

VORGEHENSWEISE DES INFRASTRUKTURBETREIBERS NACH HOCHWASSERKATASTROPHE

In einem Wettbewerbsüberwachungsverfahren prüft die Schienen-Control Kommission die Vorgehensweise des Infrastrukturbetreibers bei der Betriebsabwicklung während der Hochwasserkatastrophe ab dem 13./14. September 2024. Der Infrastrukturbetreiber teilte im Verfahren mit, die Strecke Wien-St. Pölten sei zwischen 05:00 und 23:00 Uhr nicht für den Güterverkehr bereitgestellt worden, um eine klare, einfache Regel zu schaffen. Die Gefahr, dass Güterzüge liegen bleiben könnten, und der Mangel an Schienenersatzverkehr hätten zur Entscheidung geführt, die beiden Verkehrsarten nicht zu mischen. Damit sollte die Betriebsstabilität gewährleistet werden. Die Entscheidungen im Krisenstab habe ausschließlich der Infrastrukturbetreiber getroffen, ebenfalls dort vertretenen Eisenbahnunternehmen sei eine rein passive Rolle zugekommen. Der Infrastrukturbetreiber teilte mit, dass er die einschlägigen Regelwerke, welche bei derartigen Krisensituationen zur Anwendung kommen, überarbeiten wird.

ZUGTRASSEN-BESCHWERDE WEGEN HOCHWASSERKATASTROPHE

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde wegen der Zuweisung von Zugtrassen während der hochwasserbedingten Einschränkungen. Es erachtete sich als bei der Trassenzuweisung benachteiligt. Der Infrastrukturbetreiber habe das First-come-first-serve-Prinzip angewandt, was nicht den gesetzlichen Vorgaben entspreche.

Bei einem Gesprächstermin mit der Schienen-Control GmbH und dem Infrastrukturbetreiber erläuterte dieser die Vorgehensweise während der ersten Tage des Hochwassers: 40 Güterzüge pro Nacht hatten sich als machbar herausgestellt, diese Trassen wurden zunächst nach dem First-come-first-serve-Prinzip und nach den ersten drei Tagen aliquot zur Zahl der bestellten Regeltrassen zugewiesen. Die Beschwerdeführerin vertrat den Standpunkt, ihr hätten mehr Trassen zugewiesen werden müssen. Der Infrastrukturbetreiber argumentierte, dass bei der Aliquotierung regelmäßig Kommazahlen entstanden, sodass auf ganze Trassen gerundet werden musste. Bei kleinen Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde dabei möglichst aufgerundet.

Mit der Beschwerdeführerin wurde erörtert, ob sie sich durch die Trassenzuweisung nach wie vor benachteiligt fühlt. Nach einer Bedenkzeit zog diese die Beschwerde zurück.

ANMELDUNG NEUER VERKEHRE

Im Berichtsjahr haben mehrere Fahrwegkapazitätsberechtigte die Schienen-Control Kommission über geplante neue Personenverkehrsdienste informiert. Beabsichtigt ein Fahrwegkapazitätsberechtigter (Eisenbahnverkehrsunternehmen oder anderes Unternehmen mit eigen- oder gemeinwirtschaftlichem Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität), einen neuen eigenwirtschaftlichen Personenverkehrsdienst zu erbringen, hat er darüber die Regulierungsstelle und den Infrastrukturbetreiber zu unterrichten. Die Bekanntgabe muss mindestens 18 Monate vor dem Inkrafttreten des Fahrplanes, für den Trassen bestellt werden sollen, erfolgen. Die Regulierungsstelle veröffentlicht die Informationen über den beabsichtigten neuen Verkehrsdienst auf ihrer Internetseite. Innerhalb eines Monats können der Infrastrukturbetreiber, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag auf der Strecke erfüllt, sowie die Behörde, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat, die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts beantragen. Langt ein solcher Antrag ein, hat die Schienen-Control Kommission zu untersuchen, ob der neue Verkehrsdienst das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde.¹

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

- Paris–Wien–Paris (evtl. Istanbul)
- München–Bregenz–Zürich
- München–Innsbruck–Bologna
- Wien–Salzburg–Saalfelden
- Wien–Salzburg–Innsbruck/Bregenz bzw. München–Stuttgart/Frankfurt
- Wien–Graz–Klagenfurt–Villach
- Wien–Innsbruck–Bregenz–Lindau
- Wien bzw. Budapest Keleti–Villach–Venezia SL
- München–Salzburg–Villach–Venezia SL

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

¹ Siehe Durchführungsverordnung [EU] 2018/1795 der Kommission vom 20. November 2018 zur Festlegung des Verfahrens und der Kriterien für die Durchführung der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemäß Art 11 der Richtlinie 2012/34/EU.

Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen

ÜBERMITTLUNG VON ZUG- UND WAGENDATEN

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2025 des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die mit Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 in Kraft traten, sehen vor, dass die Übermittlung der Zug- und Wagendaten der Güterverkehrs-EVU im Rahmen von Porthos sowohl über eine Web-Applikation für manuelle Eingaben als auch über eine standardisierte Schnittstelle (Porthos-ZDE-Schnittstelle) erfolgt. Außerdem besteht für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Möglichkeit, Daten über die Hermes-Schnittstelle direkt in das System Infra-TIS einzumelden. Zugdaten sind beispielsweise die Wagennummer, das Wagengewicht, der Ausgangs- und Endbahnhof, das RID im Zug etc. Technische Merkmale des Fahrzeuges werden als Wagendaten (z. B. Anzahl der Achsen, Bremsgewicht etc.) bezeichnet.

Bisher konnten die Güterverkehrs-EVU ihre Zug- und Wagendaten auch per E-Mail übermitteln. Die Daten wurden dann durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens manuell in das Betriebssystem übertragen. Mit Fahrplanwechsel 2024/2025 sollte für Güterverkehrs-EVU diese Leistung, bezeichnet als „Ersterfassung von Zügen im EDV-System“, nicht mehr zur Verfügung stehen.

Im November 2024 wandten sich mehrere Güterverkehrs-EVU an die Schienen-Control Kommission und erklärten, dass es ihnen aufgrund der Umstände (Testzeitraum zu kurz etc.) nicht möglich sein werde, die Porthos-Schnittstellenanbindung zeitgerecht zu finalisieren. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen sei mit seinen Systemen nicht fertig und könne aufkommende Fragen nicht ausreichend beantworten. Daher solle die Einführung der Porthos-ZDE-Schnittstelle verschoben werden. Moniert wurde, dass mit der elektronischen Schnittstelle ein System etabliert werde, das nicht dem TAF-TSI-Standard entspreche.

Die Schienen-Control Kommission eröffnete daraufhin im Dezember 2024 ein Verfahren und ersucht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen um Stellungnahme.

Dieses erklärte daraufhin, dass eine fehlerfreie Datenübermittlung gewährleistet sei, sofern die Schnittstelle von den EVU entsprechend der bereitgestellten Beschreibung ordnungsgemäß implementiert werde. Die Schnittstelle sei technisch korrekt und rechtzeitig zur Verfügung gestellt und deren Verwendung ausführlich dokumentiert und erläutert worden. Eine Verschiebung der Verwendung oder eine Übergangslösung werde abgelehnt, weil damit erhebliche nicht zu rechtfertigende Arbeitsaufwände und damit verbundene Kosten bei der Betreiberin verbleiben würden.

Mit OSS-Meldung vom 10. Dezember 2024 erklärte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dass – da die technische Umsetzung der Schnittstellen bis zum Fahrplanwechsel 2024/2025 nicht bei allen EVU vollständig abgeschlossen sein werde und um einen reibungslosen Zugverkehr zu gewährleisten – folgende Übergangslösung gälte:

Die EVU betreiben die Tests der Schnittstellen in der Vorproduktionsumgebung gegebenenfalls auch über den Fahrplanwechsel hinaus intensiv weiter, um damit die schnellstmögliche Finalisierung der EVU-Schnittstellen sicherzustellen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen werde die eingehenden Testergebnisse weiterhin zeitnah analysieren und festgestellte Abweichungen über die vereinbarten Kanäle schriftlich zurückmelden. Bis zur vollständigen Finalisierung der Schnittstellen durch das jeweilige EVU bzw. bis auf Widerruf (längstens bis 30. Juni 2025) sei die Übermittlung der Daten weiterhin per E-Mail möglich.

Im Zuge der Verschiebung habe das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch weiteres Verbesserungspotenzial identifiziert, nicht zuletzt aufgrund einer Eingabe eines EVU im Dezember 2024.

Die Schienen-Control Kommission wird das Verfahren vorerst weiterführen und den Transformationsprozess weiterverfolgen.

ZUGANG ZU EINER SERVICEEINRICHTUNG

Im Jahr 2024 brachte ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Beschwerde bei der Schienen-Control Kommission ein, weil ein Betreiber von Serviceeinrichtungen den Zugang zu seinen Serviceeinrichtungen ablehnte. Betreiber von Serviceeinrichtungen haben unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, den Zugang zu ihren Serviceeinrichtungen und zu den Leistungen zu ermöglichen. Daher leitete die Behörde ein Verfahren ein, um diese Ablehnung zu prüfen. Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens holte die Behörde sachdienliche Informationen beim Betreiber der Serviceeinrichtung ein und führte Gespräche mit dem Betreiber der Serviceeinrichtung und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zu prüfen ist insbesondere, ob dem Begehren ein nachgewiesener Bedarf zugrunde liegt, eine tragfähige Alternative nicht vorhanden ist und dem Begehren deshalb nicht entsprochen werden konnte, weil der Betreiber der Serviceeinrichtung nicht über die erforderliche Kapazität verfügt. Das Verfahren läuft noch.

SCHIENENNNetz-NUTZUNGSBEDINGUNGEN EINES BETREIBERS VON SERVICEEINRICHTUNGEN

In Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben Informationen über die Bedingungen, einschließlich der administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten für den Zugang zu an ihre Eisenbahninfrastruktur angeschlossenen Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und über die Gewährung der Serviceleistungen, die in solchen Serviceeinrichtungen erbracht werden, enthalten zu sein oder es muss ein Verweis auf eine Internetseite vorhanden sein, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form in für jedermann zugänglicher Weise veröffentlicht sind. Diese Informationen sind daher Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen und dürfen nur innerhalb enger Fristen und Bedingungen geändert werden, damit Zugangsberechtigten ihre Eisenbahnverkehre planen und umsetzen können. Ein Betreiber von Serviceeinrichtungen wollte die Schienennetz-Nutzungsbedingungen dennoch außerhalb dieser Voraussetzungen ändern, weswegen die Schienen-Control Kommission ein Verfahren einleitete und die Änderung bescheidmäßig untersagte. Der Betreiber erhob gegen den Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG). Das Verfahren ist dort noch anhängig.

§ 68a Verfahren [Strom, Stationen, IBE]

Bei der Schienen-Control Kommission sind schon seit mehreren Jahren Verfahren betreffend Entgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, Serviceeinrichtungen bzw. Serviceleistungen eines Eisenbahninfrastruktur-unternehmens, das auch Betreiberin von Serviceeinrichtungen ist, anhängig.

Kontradiktorische Parteien in dem Verfahren sind die Zugangsberechtigten (im Wesentlichen sind das Eisenbahnverkehrsunternehmen) und die Eisenbahninfrastrukturunternehmerin. Wesentlicher Verfahrensgegenstand ist die Prüfung, ob die Höhe der Kosten, auf denen die Entgelte basieren, dem gesetzlichen Kostenmaßstab entsprechen.

Anfang 2024 teilte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Schienen-Control Kommission mit, dass es beabsichtige, mit Fahrwegkapazitätsberechtigten Verhandlungen gemäß § 68a EisbG über die Höhe der Entgelte führen zu wollen, um einen Ausgleich der widersprechenden Ansprüche zu erreichen. Verhandlungen sind grundsätzlich nur zulässig, wenn sie unter Aufsicht der Behörde geführt werden. In der Folge wurden die Verhandlungen unter Aufsicht der Behörde mit dem Ziel geführt, in der Angelegenheit Rechtsfrieden zwischen den Zugangsberechtigten und der Eisenbahninfrastrukturunternehmerin zu erreichen.

Da bei diesen Verhandlungen keine Verstöße gegen die Bestimmungen über die Festsetzung der Höhe der Entgelte drohten, stellte die Behörde das Verfahren Ende 2024 ein. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen legte der Schienen-Control Kommission darauffolgend Entwürfe geänderter Schienennetz-Nutzungsbedingungen, in denen neue Entgelte festgelegt wurden, vor, die aktuell noch von der Behörde geprüft werden.

Wegeentgelte

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

Die Schienen-Control Kommission führte 2024 mehrere Verfahren zur Prüfung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, und zur Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt fort.

Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu bemessen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Ab dem Fahrplanjahr 2018 ist für diese Kosten die Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 einschlägig und regelt sie näher. Es wird dabei der Begriff der direkten Kosten verwendet.

Sofern die Wegeentgelte und die sonstigen Erlöse aus dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Aufschläge verrechnen. Vor deren Festsetzung hat das Unternehmen zu prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind. Hierfür ist eine Unterteilung des Marktes in mehrere Segmente vorzunehmen, wobei jedenfalls die Marktsegmente Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und andere Personenverkehrsdienste enthalten sein müssen. Eine Unterteilung in weitere Segmente ist möglich, wobei geprüft werden muss, ob eine Unterteilung in Segmente (wie in Annex VI der Richtlinie 2012/34/EU vorgesehen) zweckmäßig ist. Die Aufschläge sind von der Schienen-Control Kommission zu genehmigen.

In den laufenden Verfahren prüft die Schienen-Control Kommission die Höhe der Vollkosten und der direkten Kosten. Hierzu ersuchte die Schienen-Control Kommission das Eisenbahninfrastrukturunternehmen um Auskunft und zog auch Sachverständige bei. Darüber hinaus prüfte die Schienen-Control Kommission, ob die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgesetzten Marktsegmente rechtmäßig sind, ob das Modell zur Ermittlung der Tragfähigkeit der Marktsegmente geeignet ist und ob es richtig angewendet wird.

Betreffend die Aufschläge wurden die Verfahren aufgrund eines Vorabentscheidungsersuchens, das vom BVwG an den EuGH gerichtet wurde (Rechtssache C-538/23), ausgesetzt. Die Entscheidung des EuGH steht noch aus.

Entgelte

PREISE FÜR NUTZUNG EINES CONTAINERTERMINALS

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ersuchte um Prüfung der Entgelte eines Terminal-Betreibers. Es beanstandete im Wesentlichen die Kostensätze für Zugverspätungspönalisierung, Abstellung und Vershubkoordination. Auf die Aufforderung zur Stellungnahme durch die Schienen-Control Kommission nahm der Terminal-Betreiber eingehend Stellung zu den angesprochenen Punkten und begründete die Kostensätze. Die Schienen-Control Kommission stellte das Wettbewerbsüberwachungsverfahren daraufhin ein.

FAHRSTROM

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen brachte bei der Schienen-Control Kommission eine Beschwerde bezüglich des Fahrstroms des Eisenbahninfrastrukturunternehmens ein. Dabei machte die Beschwerdeführerin geltend, dass die Entgelte für den Fahrstrom nicht die dafür angefallenen Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns übersteigen dürfen und der Fahrstrom den Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung bereitstellen sei.

Die Schienen-Control Kommission leitete daraufhin ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren ein (SCK-WA-24-005). Mit Bescheid vom 14. November 2024 erklärte sich die Schienen-Control Kommission für unzuständig.

Begründet wurde dies vor allem damit, dass der Bezug des Stroms selbst keine regulierte Leistung sei. Es gäbe eine deutliche Trennung zwischen Netz und Energie selbst.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob gegen den Bescheid Beschwerde gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG.

BEARBEITUNGS- UND STORNIERUNGSENTGELT

Die Schienen-Control Kommission hat ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur Prüfung der Regelungen über die Bearbeitungs- und Stornierungsentgelte in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens geführt. Diese Entgelte sollen ab der Netzfahrplanperiode 2027 gelten. Nach der ursprünglichen Regelung in den SNNB sollte das Bearbeitungsentgelt zur Anwendung kommen, wenn für Fahrwegkapazitätsbegehren, die fristgerecht zum Hauptbestelltermin eingebracht werden und im Netzfahrplan zu berücksichtigen sind, aus vom Fahrwegkapazitätsberechtigten zu vertretenden Gründen keine Zuweisung zustande kommt. Das Bearbeitungsentgelt soll zur Abdeckung der für die Bearbeitung, die Prüfung der Umsetzbarkeit und die Angebotsausarbeitung sowie -übermittlung entstehenden Kosten dienen.

Die Schienen-Control Kommission stellte die rechtliche Grundlage und Kostenbasiertheit infrage. In der Folge ergänzte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die SNNB um die Klarstellung, dass das Bearbeitungsentgelt nur bei Abbestellung nach Angebotslegung zur Anwendung kommt. Die Schienen-Control Kommission beschloss, das Wettbewerbsüberwachungsverfahren einzustellen.

Entscheidungen des BVwG, des VwGH und des VfGH

BAHNSTROM-NETZENTGELTE

Die Schienen-Control Kommission hatte zu den Tarifen des Eisenbahninfrastrukturbetreibers für das Jahr 2019 (SCK-18-005) und 2020 (SCK-20-004) am 19. April 2021 im Rahmen von Wettbewerbsüberwachungsverfahren Bescheide erlassen. In diesen Bescheiden hatte die Schienen-Control Kommission die Entgelte für die Netznutzung nach Prüfung der Höhe der zugrunde liegenden Kosten gesenkt und damit nicht in voller – vom Infrastrukturbetreiber geltend gemachter – Höhe anerkannt.

Gegen diese beiden Bescheide erhoben sowohl der Infrastrukturbetreiber als auch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG). Da beide Beschwerdeführer im Jahr 2024 ihre Beschwerden zurückzogen, stellte das BVwG beide Beschwerdeverfahren mit Beschlüssen vom 3. Dezember 2024 ein.

Die Bescheide der Schienen-Control Kommission (SCK-18-005 und SCK-20-004) wurden damit rechtskräftig.

08

Internationales

Europäische Zusammenarbeit

Die Schienen-Control engagiert sich intensiv in verschiedenen internationalen und europäischen Netzwerken, die sich mit regulatorischen Fragen und dem europäischen Gesetzgebungsprozess befassen.

Dazu zählen die aktive Mitarbeit im Netzwerk der europäischen Regulierungsbehörden IRG-Rail sowie die Teilnahme am „European Network of Rail Regulatory Bodies“ (ENRRB) der Europäischen Kommission. Darüber hinaus nimmt die Schienen-Control u. a. am „Single European Railway Area Forum“ (SERAF) teil. Das Kapitel gibt außerdem einen Überblick über relevante europäische Entwicklungen.

Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

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

Im Jahr 2024 wurde IRG-Rail von der schwedischen Regulierungsbehörde Transportstyrelsen geleitet. Konkret teilten sich Jonas Bjelfvenstam und Carl von Utfall Danielsson den Vorsitz. In dieser Zeit wurden zehn Berichte und zwei Stellungnahmen erstellt und angenommen. Die Berichte und Stellungnahmen wurden jeweils auf der Website von IRG-Rail unter www.irg-rail.eu publiziert. Wie in den Vorjahren wurde auch 2024 der IRG-Rail-Marktbeobachtungsbericht im Umfang von drei Dokumenten veröffentlicht (Hauptbericht, Arbeitsdokument und Datensatz). 2024 wurde zudem die neue IRG-Rail-Strategie für die nächsten drei Jahre (2025–2028) beschlossen, welche die strategische Ausrichtung und zentrale Prioritäten für die kommenden Jahre festlegt.

Der schwedische Vorsitz legte im Jahr 2024 den Fokus darauf, die Arbeit von IRG-Rail zu konkretisieren, indem Formate und Fristen klarer definiert wurden. Darüber hinaus förderte er die bilaterale Kommunikation zwischen den IRG-Rail-Mitgliedern durch die Einführung eines neuen Instruments für den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit: TREE, „Tool for Regulatory Bodies Exchange of Experiences“. Zudem wurde die Einrichtung einer Kommunikations-Taskforce vorgeschlagen, die als „Redaktionskomitee“ eine einheitliche und professionelle Kommunikation, insbesondere bei der Veröffentlichung von Berichten und der Sichtbarkeit in sozialen Medien, gewährleisten soll.

Teilnehmende an den jährlichen Treffen des IRG-Rail-Vorsitzes mit Vertreterinnen und Vertretern des europäischen Eisenbahnsektors waren unter anderem Interessenträger von CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), FTE (Forum Train Europe), UIRR (International Union for Road-Rail Combined Transport), RNE (Rail Net Europe), der Generaldirektion Verkehr (DG MOVE) der Europäischen Kommission und Abgeordnete des Europäischen Parlaments.

Die IRG-Rail-Plenarsitzungen fanden 2024 in Schweden statt und boten eine zentrale Plattform zur Präsentation der Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen in Bezug auf das Jahresarbeitsprogramm. Der Schwerpunkt lag auf IRG-Rails Beitrag zu den Verhandlungen über die Kapazitätsverordnung sowie der Überprüfung der SERA-Richtlinie (sog. Recast, Richtlinie 2012/34/EU) durch die EU-Kommission. Darüber hinaus wurden strategische Themen wie die Zukunft von IRG-Rail, die Beziehung zu ENRRB und Leitlinien der neuen Strategie diskutiert und entsprechende Entscheidungen getroffen.

Die spanische Regulierungsbehörde CNMC war 2024 IRG-Rail-Vizevorsitzende und hat mit 2025 den Vorsitz von Transportstyrelsen übernommen.

INFO

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

2011 gegründet

aktuell 31 Mitglieder

Aufgabe: Zusammenarbeit auf europäischer Ebene

Informationen auf www.irg-rail.eu

Generelles Ziel von IRG-Rail ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsbehörden weiterzustärken. Das soll neben gegenseitiger Unterstützung auch das Erkennen und den Austausch von besten Methoden (Best-Practice-Beispiele) fördern. Ergänzend dazu besteht ein Ziel darin, die Interessen der Regulatoren gegenüber europäischen Institutionen einheitlich zu vertreten und so ein homogenes Regulierungsniveau in Europa zu schaffen.

Zweimal im Jahr gibt es eine Vollversammlung (Plenum) der IRG-Rail-Mitglieder, bei der Entscheidungen getroffen und Dokumente verabschiedet werden. Sechs Arbeitsgruppen befassen sich laufend mit aktuellen eisenbahnbezogenen Themen, zu denen Berichte und Positionspapiere erarbeitet werden. In den Jahren 2011 bis 2024 wurden insgesamt über 100 themenspezifische Dokumente (Positionspapiere, Marktbeobachtungs- und Jahresberichte) verabschiedet. Diese sind auf der Website von IRG-Rail unter www.irg-rail.eu abrufbar.

Die Mitgliederzahl von IRG-Rail ist von 15 im Gründungsjahr 2011 auf aktuell 31 Regulierungsbehörden angestiegen. Neben Österreich sind Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, der Kosovo, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Nordmazedonien, die Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, die Schweiz, Serbien, die Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn und das Vereinigte Königreich vertreten. Damit sind neben den Regulierungsbehörden sämtlicher Mitgliedstaaten der EU mit Eisenbahnetzen (von den EU-27-Staaten fehlen nur Malta und Zypern, dort gibt es keine Eisenbahnen) zusätzlich Regulatoren aus sechs Nicht-EU-Ländern Mitglied.

Die sechs Arbeitsgruppen von IRG-Rail umfassen folgende Bereiche:

Netzzugang (Access)

Zugang zu Serviceeinrichtungen (Access to Service Facilities)

Marktbeobachtung (Market Monitoring)

Neue Gesetzesinitiativen (Emerging Legislative Proposals)

Gemeinsame Ansätze in Fragen des Benützungsentgelts (Charges)

Benützungsentgelte für Serviceeinrichtungen (Charges for Service Facilities)

Zusätzlich wurde vor einigen Jahren eine Taskforce für Multimodalität eingerichtet.

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

Die ELP-Arbeitsgruppe übernimmt eine koordinierende Rolle bei der Bewertung zentraler Gesetzesinitiativen, die die Zukunft des europäischen Eisenbahnsektors prägen werden. Im Mittelpunkt stand 2024 der Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum (COM [2023] 443)¹, die darauf abzielt, ein koordinierteres und effizienteres System der Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität zu schaffen.

Die Arbeitsgruppe veröffentlichte zwei Stellungnahmen: eine Zusammenfassung der Kernbotschaften sowie eine ausführliche Analyse, in der die Regulierungsbehörden zu den unterschiedlichen Entwürfen und Abänderungsvorschlägen – sei es von der Europäischen Kommission, dem Rat oder dem Europäischen Parlament – Stellung nahmen. Dabei sprachen sie entweder ihre Unterstützung aus, lehnten bestimmte Vorschläge ab oder unterbreiteten eigene Formulierungsvorschläge. In allen Fällen wurde die Position von den Regulatoren detailliert begründet.

Ein weiterer Schwerpunkt war die neue und aufgewertete Rolle des Netzwerks der Eisenbahnregulierungen (ENRRB) im Rahmen der geplanten Kapazitätsverordnung. Die Arbeitsgruppe bewertet die damit verbundenen neuen Aufgaben und setzte sich für eine enge Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission und weiteren Akteuren ein. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen wurde die strukturelle Vielfalt der Regulierungsbehörden thematisiert. Im Fokus standen Unterschiede in Aufbau, Arbeitsweise und institutionelle Beziehungen zu den jeweiligen Verkehrsministerien.

Zudem äußerten sich die Regulatoren zu den Erfahrungen mit der sogenannten SERA-Richtlinie (RL 2012/34/EU).

Agnes Bonnet (ORR, UK) trat als Co-Vorsitzende der Arbeitsgruppe zurück. Robert Kogler (Schienen-Control, AT) wurde zum neuen Co-Vorsitzenden gewählt.

ARBEITSGRUPPE „NETZZUGANG“ [ACCESS]

Im Jahr 2024 befasste sich die Arbeitsgruppe mit den zu erwartenden Auswirkungen des Verordnungsvorschlags der Europäischen Kommission über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum (COM [2023] 443) auf den Netzzugang. Dazu zählte eine technische Analyse zentraler Zugangsthemen der Verordnung wie strategische Kapazitätsplanung, Regelungen bei Überlastung, mehrjährige Zuteilung durch Rahmenvereinbarungen, rollierende Planung und temporäre Kapazitätsbeschränkungen (Temporary Capacity Restriction, TCR), die in die IRG-Rail-Stellungnahme zur Kapazitätsverordnung einfluss.

Ein weiteres Thema war die geplante Überarbeitung der TCR-Regeln durch die Europäische Kommission (ursprünglich in Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU). Die Arbeitsgruppe setzte zudem die Beobachtung der Güterverkehrskorridore (RFCs) fort – mit Koordination durch Schienen-Control im Scan-Med-Korridor – und begleitete die Umsetzung des TTR-Prozesses (Timetabling and Capacity Redesign). Dabei bewertete sie erste Umsetzungsschritte und nahm in beobachtender Rolle an den Sitzungen des TTR Advisory Board teil.

Im Frühjahr 2024 veröffentlichte die Arbeitsgruppe ihre Analyse zum ERTMS-Ausbau und dessen Auswirkungen auf den Netzzugang. Der Bericht benennt Marktzugangshindernisse, technische und finanzielle Herausforderungen sowie mögliche regulatorische Lösungsansätze. Die Arbeitsgruppe Entgelte unterstützte diese Arbeit mit kostenspezifischen Daten zu ETCS-On-Board-Einheiten (OBUs).

Roberto Piazza (ART-IT, IT) trat als Co-Vorsitzender der Arbeitsgruppe zurück. Anna Westerberg (Transportstyrelsen, SE) und Matthew Westlake (ORR, UK) wurden als neue Co-Vorsitzende gewählt.

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

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

Die Arbeitsgruppe konzentrierte sich darauf, einen transparenten und fairen Zugang zu Serviceeinrichtungen im Schienenverkehr sicherzustellen. Ein zentrales Thema blieb, wie Serviceeinrichtungen – z. B. Abstellgleise, Terminals, Rangierbahnhöfe und Instandhaltungseinrichtungen – im Rahmen der o. g. vorgeschlagenen Verordnung (COM[2023] 443) in die Prozesse des Kapazitätsmanagements eingebunden werden können und ob die Regeln zur Kapazitätsvergabe entsprechend angepasst oder erweitert werden sollten. Die Arbeitsgruppe legte dazu konkrete Vorschläge für Artikel 29 der Verordnung vor, um einen einheitlichen Umgang mit Zugangsrechten im gesamten Netz zu gewährleisten.

Ende des Jahres organisierte die Arbeitsgruppe einen Workshop zum neutralen Zugang zu Verschiebebahnhöfen. Zudem verfolgt sie seit 2017 die Entwicklung des Rail Facilities Portal (RFP)² durch regelmäßigen Austausch mit RNE und die Teilnahme der Co-Vorsitzenden als Beobachter im RFP Governance Board. Dieses wird vom Interessenverband der Europäischen Infrastrukturbetreiber (Rail Net Europe, RNE) betrieben und kann von den Betreibern von Serviceeinrichtungen genutzt werden, um Beschreibungen von Serviceeinrichtungen (Service Facility Description, SFD) zu veröffentlichen.

ARBEITSGRUPPE „MARKTBEOBACHTUNG“ [MARKET MONITORING]

Die Arbeitsgruppe erstellte ihren zwölften jährlich erscheinenden europäischen Marktbericht über das Jahr 2022. Der Bericht wurde im März 2024 veröffentlicht und ist auf der Website von IRG-Rail verfügbar. Er beschreibt ausführlich und detailliert die Entwicklung wichtiger Indikatoren des europäischen Eisenbahnmarktes und verwendet dazu Daten von insgesamt 31 IRG-Rail-Mitgliedern bzw. den von ihnen regulierten Eisenbahnnetzen.

Der seit 2013 einmal jährlich erscheinende Bericht gibt einen Überblick über die Marktentwicklungen und die wirtschaftlichen (Rahmen-)Bedingungen der Branche. Er ermöglicht zudem einen zeitlichen Vergleich hinsichtlich der langfristigen Entwicklung des Wettbewerbs am Eisenbahnmarkt.

Im Wesentlichen besteht er aus zwei Teilen: Der Hauptbericht (Main Report) präsentiert Ergebnisse auf gesamteuropäischer Ebene, während das Arbeitsdokument (Working Document) länderspezifische Beobachtungen vergleicht. Zusätzlich beinhaltet der Hauptbericht ein alternierendes Schwerpunktthema.

Der zwölfte Marktbericht enthält eine vertiefte Analyse zur Heterogenität der Netznutzung in Europa sowie deren potenziellen Einflussfaktoren. Darüber hinaus führt der Bericht neue Indikatoren ein – unter anderem zur Anzahl und zu den Ausgaben der Infrastrukturbetreiber, zum ETCS-ausgerüsteten Netz, zu elektrifizierten Zugkilometern sowie zu den Energieausgaben der Eisenbahnunternehmen. Weitere Indikatoren sind im ergänzenden Arbeitsdokument enthalten.

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

Die Arbeitsgruppe Entgelte befasste sich mit der Frage, wie Infrastrukturentgelte den Marktzugang und die Wettbewerbsfähigkeit im Schienenverkehr beeinflussen. Ein zentrales Thema im Jahr 2024 waren die von der Europäischen Kommission geplanten Leitlinien zu Trassenentgelten (Track Access Charges, TAC).

Die Arbeitsgruppe verfolgte diese Entwicklung und setzte sich dafür ein, dass Entgeltstrukturen transparent, kostenorientiert und nicht diskriminierend gegenüber verschiedenen Eisenbahnunternehmen ausgestaltet sind.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Analyse des internationalen Güterverkehrs aus entgeltbezogener Perspektive. Die Arbeitsgruppe untersuchte Unterschiede in der Berechnung von Trassenentgelten, insbesondere im Hinblick auf das in Europa unterschiedlich angewendete Prinzip direkter Kosten.

Zudem tauschte sich die Arbeitsgruppe mit relevanten Stakeholdern zu Fragen der kommerziellen Rahmenbedingungen sowie zur getrennten Rechnungsführung aus.

² <https://railfacilitiesportal.eu/>.

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

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

Im Jahr 2024 befasste sich die Arbeitsgruppe mit dem schwach ausgeprägten Wettbewerb im Markt für Bahnstrom. Aufbauend auf früheren Analysen untersuchte sie die rechtlichen Rahmenbedingungen des Bahnstrommarktes sowie – angesichts der weiterhin volatilen Energiepreise – die Auswirkungen unterschiedlicher Entgeltmodelle auf Eisenbahnunternehmen.

Zudem veröffentlichte die Arbeitsgruppe eine aktualisierte Fassung des Berichts zu Entgelten für Personenbahnhöfe aus dem Jahr 2019 und zeigte, wie sich das EuGH-Urteil (C-210/18), wonach Bahnsteige nicht zur Serviceeinrichtung Personenbahnhof gehören, auf die Entgeltermittlung und auswirkt.

TASKFORCE „MULTIMODALITY“
[MULTIMODALITÄT IM VERKEHR]

Im Jahr 2024 befasste sich die Taskforce mit Einzel- und Rabattfahrerscheinssystemen in Europa – darunter auch das österreichische KlimaTicket –, da diese eine wichtige Rolle bei der Förderung der Bahnnutzung und der Verringerung der Umweltauswirkungen des Verkehrssektors spielen. Verschiedene nationale und regionale Initiativen wurden eingeführt, darunter Angebote für kostenlosen oder vergünstigten öffentlichen Verkehr, die häufig mit vereinfachten Tarifstrukturen oder Einzelfahrcheinssystemen verknüpft sind.

Zur Bewertung dieser politischen Maßnahmen führte die Taskforce eine Benchmarking-Studie durch, bei der mithilfe eines Fragebogens Fallstudien erstellt wurden. Ein Übersichtsbericht konzentriert sich auf regulatorische sowie wettbewerbsbezogene Fragestellungen, die für die IRG-Rail-Mitglieder relevant sind.

„Single European Railway Area Forum“ (SERAF)

Das Single European Railway Area Forum (SERAF) wurde von der Europäischen Kommission (DG MOVE) ins Leben gerufen, um zentrale Akteure des Eisenbahnsektors – insbesondere Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Bahnindustrie, Verbände und Behörden – in die Weiterentwicklung des europäischen Eisenbahnrechtsraums einzubinden. Das Forum besteht aus rund 150 Mitgliedern und arbeitet themenbezogen in zeitlich begrenzten Arbeitsgruppen, die jeweils für rund ein Jahr eingerichtet werden. Das Forum hält zweimal jährlich Plenarsitzungen ab, in denen die Europäische Kommission zentrale Entwicklungen und Arbeitsschwerpunkte vorstellt, die in einem großen Rahmen erörtert werden. Etwaige Rückmeldungen von Interessenträgern in diesem Forum haben vor allem beratenden Charakter für DG MOVE. In den Arbeitsgruppen sind jeweils rund fünf Regierungsbehörden vertreten, die Schienen-Control war 2024 in zwei der drei bestehenden Arbeitsgruppen aktiv.

SERAF-ARBEITSGRUPPE „REPORT ON THE IMPLEMENTATION OF DIRECTIVE 2012/34/EU“

Diese Arbeitsgruppe widmete sich der Analyse von Herausforderungen bei der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU über einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum. Sie stützte sich dabei auf vorhandene Quellen wie die Marktüberwachung der Kommission (RMMS), Berichte des Europäischen Rechnungshofs sowie von IRG-Rail, um Makroeffekte zu untersuchen. Der Fokus lag unter anderem auf Hochgeschwindigkeitsverkehren, diskriminierenden Praktiken integrierter Infrastrukturbetreiber und der Vereinfachung einzelner Bestimmungen der Richtlinie. Die Schienen-Control war in dieser Arbeitsgruppe vertreten, die ihre Tätigkeit Anfang 2025 beendet hat.

SERAF-ARBEITSGRUPPE „COMMERCIAL CONDITIONS AND INFRASTRUCTURE CHARGES“

Diese Arbeitsgruppe befasste sich 2024 mit den kommerziellen Bedingungen des Netzzugangs – insbesondere mit Entgelten für Änderungs- und Stornierungsvorgänge sowie mit der Ausgestaltung von Infrastrukturbenützungsentgelten (IBE).

Ziel dieser 2025 fortgeführten Arbeitsgruppe ist es, die Perspektiven von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern vergleichend darzustellen. Behandelt werden unter anderem Anreizmechanismen, standardisierte Kompensationen und Modelle für mehrjährige Reservierungen. Die Arbeitsgruppe hat zwei Dokumente mit Positionen beider Seiten erstellt und arbeitet derzeit an einem konsolidierten Bericht mit Praxisbeispielen. Die Schienen-Control ist in dieser Arbeitsgruppe vertreten.

SERAF-ARBEITSGRUPPE „CONSULTATION OF STAKEHOLDERS BY INFRASTRUCTURE MANAGERS“

Diese Ende 2024 ins Leben gerufene Arbeitsgruppe konzentriert sich auf die strukturierte Einbindung von Akteuren des Sektors (z. B. EVU) durch Infrastrukturbetreiber im Rahmen der Kapazitätsplanung. Hintergrund ist unter anderem das TTR-Projekt, in dem RNE und FTE seit Jahren eng zusammenarbeiten.

Ziel ist es, Anforderungen an eine effektive und frühzeitige Konsultation im Sinne von Transparenz und Planbarkeit zu definieren – insbesondere mit Blick auf die künftige Kapazitätsverordnung. Ein Berichtsentwurf ist für das zweite Quartal 2025 vorgesehen.

ENRRB-Treffen 2024

Seit seiner Gründung im Jahr 2013 tauscht sich das Europäische Netzwerk der Eisenbahnregulierungsbehörden (ENRRB)³ regelmäßig aus, um die Zusammenarbeit zwischen nationalen Regulierungsstellen zu fördern. Gemäß der Richtlinie 2012/34/EU sind die Regulierungsbehörden im Rahmen von ENRRB ermächtigt, Informationen über ihre Tätigkeiten auszutauschen, Entscheidungen zu koordinieren, gemeinsame Prinzipien und Praktiken zu entwickeln sowie Berichte und Empfehlungen zu spezifischen Themen anzunehmen. Im Verordnungsvorschlag über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum sind für ENRRB eine neue Rolle und eine Vielzahl neuer Kompetenzen und Aufgaben vorgesehen.

Im Jahr 2024 fanden zwei Treffen statt. Im Mittelpunkt standen erneut die Umsetzung und die mögliche Überarbeitung der Richtlinie 2012/34/EU, insbesondere im Hinblick auf Hochgeschwindigkeitsverkehre, vertikale Integration, Digitalisierung und den ökonomischen Gleichgewichtstest gemäß Artikel 11, sowie der Zugang zu Fahrkartenverkaufsplattformen. Die Notwendigkeit, Regulierungsbehörden ausreichend auszustatten und in künftige EU-Vorhaben wie die Kapazitätsverordnung angemessen einzubinden, wurde ebenso betont. Die Schienen-Control beteiligte sich aktiv an beiden Sitzungen, unter anderem mit Beiträgen zur Anwendungspraxis des Gleichgewichtstests und zur Finanzierung unabhängiger Regulierungsstellen.

Parallel zu ENRRB arbeiten Infrastrukturbetreiber innerhalb von PRIME (Platform of Rail-Infrastructure Managers in Europe) intensiv an der Vorbereitung der künftigen Struktur des „European Network of Infrastructure Managers“ (ENIM).

Stakeholder-Treffen RNE, IRG-Rail und DG MOVE

Im September 2024 fand in Wien ein Stakeholder-Treffen zwischen RNE, IRG-Rail, ENRRB und Vertreterinnen und Vertretern der Regulierungsbehörden statt. Es markierte den Beginn eines strukturierten Austauschs zur künftigen Rolle von Rail Net Europe (RNE) als Netzwerkkoordinator im Rahmen der geplanten Kapazitätsverordnung. RNE bereitet sich aktiv auf diese Aufgabe vor und strebt eine enge Zusammenarbeit mit den Regulierungsbehörden an, insbesondere bei der Entwicklung diskriminierungsfreier Rahmenwerke für das „European Network of Infrastructure Managers“ (ENIM).

Diskutiert wurden unter anderem Anforderungen an die künftige Entscheidungs- und Verwaltungsstruktur (Governance), Leistungsindikatoren sowie Möglichkeiten der Konsultation von Antragstellern im Kapazitätsmanagementprozess. Die Veranstaltung diente zugleich der Abstimmung über die Abgrenzung zu regulatorischen Zuständigkeiten auf nationaler Ebene.

³ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/market/regulatory-bodies/european-network-rail-regulatory-bodies-enrrb_en.

Überwachung der RFC-Korridore

Eine weitere Aktivität, an der die Regulierungsbehörden beteiligt sind, ist die Überwachung des Wettbewerbs auf den Güterverkehrskorridoren („Rail Freight Corridors“, RFC). Gemäß Artikel 13 Absatz 5 iVm Artikel 20 der Schienengüterverkehrsverordnung 913/2010⁴ sind die Regulierungsstellen für die Überwachung der Tätigkeiten der zentralen Anlaufstelle für den Korridor („Corridor-One-Stop-Shop“, C-OSS) zuständig und zur Zusammenarbeit bei der Überwachung des Wettbewerbs auf dem Korridor verpflichtet. Aus diesem Grund hat die Schienen-Control mit anderen Regulierungsbehörden Abkommen zur Zusammenarbeit bei der Überwachung der Güterkorridore RFC3 („Scan-Med“), RFC5 („Baltic-Adriatic“), RFC7 („Orient/East-Med“), RFC9 („Rhine-Danube“) und RFC10 („Alpine-Western Balkan“) geschlossen. Die Schienen-Control hat unter den Regulatoren entlang des „Scan-Med Corridor“ (RFC3) eine koordinierende Rolle bei der Beobachtung.

Insgesamt führen fünf Güterverkehrskorridore durch Österreich, und zwar:

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

Im Zuge ihrer Verpflichtungen hat die Schienen-Control im Berichtsjahr an verschiedenen Treffen teilgenommen. Dabei handelte es sich um Sitzungen mit C-OSS des Güterverkehrskorridors RFC3 und RFC9 sowie um die Teilnahme an den RAG/TAG-Treffen der Güterverkehrskorridore „RFC7 – Rhein-Donau“ und „RFC9 – Orient/Ost-Mittelmeer“. TAG(s) und RAG(s) sind beratende Gruppen für einen Korridor. Die TAG(s) setzen sich aus den Betreibern und Eigentümern der Terminals eines Schienengüterverkehrskorridors zusammen, während die RAG(s) aus Eisenbahnunternehmen bestehen, die an der Nutzung eines Schienengüterverkehrskorridors interessiert sind. Diese Treffen finden zweimal im Jahr für jeden Schienengüterverkehrskorridor statt.

⁴ Artikel 20 der VO [EU] 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.9.2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, zuletzt geändert durch die VO [EU] 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.12.2013.

TEN-V-Verordnung

Im Juni 2024 wurde die neue Verordnung (EU) 2024/1679 über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes „TEN-V“ erlassen. Diese Verordnung sieht den Aufbau eines zuverlässigen und nahtlosen Verkehrsnetzes vor, das bis 2050 eine nachhaltige Konnektivität in ganz Europa gewährleisten soll. Dabei werden klare Fristen für den Ausbau bzw. die Modernisierung des TEN-V-Netzes festgelegt: Das Kernnetz soll bis 2030, das erweiterte Kernnetz bis 2040 und das Gesamtnetz bis 2050 fertiggestellt sein. Zur Unterstützung des Netzausbaus wurde eine finanzielle Absicherung als Garantie für die Mitgliedstaaten eingeführt.

Die Integration von Schienenstrecken, Straßen und Wasserstraßen führt mit der neuen Verordnung zur Schaffung von neun europäischen Verkehrskorridoren, die das Rückgrat nachhaltiger und multimodaler Transportwege in Europa bilden sollen. Die RFCs werden künftig als Güterverkehrskorridore der „European Transport Corridors“ (ETC) verwaltet. RFC7 wurde bereits teilweise im Jahr 2024 in RFC9 integriert.

09

Zahlen und Fakten

Schienen-Control GmbH als Unternehmen

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

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

AUFSICHTSRAT

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

Die Kapitalvertreterinnen und -vertreter im Berichtsjahr waren:

Vorsitzende

DIⁱⁿ Vera Hofbauer,
BMIMI

Stv. Vorsitzende

Mag.^a Claudia Scholz, MBA,
BMIMI

Dr. Erik Wolf,

Wirtschaftskammer Österreich

Mag.^a Christa Bock,

Bundesministerium für Finanzen

Die Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmervertretung haben im Jahr 2024
Mag. Norman Schadler, Isabella Jambor und
Oguzhan Gökdas, BSc, MSc, wahrgenommen.

PERSONALSTAND

Im Geschäftsjahr 2024 waren durchschnittlich 38 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei der Schienen-Control beschäftigt.

FINANZIERUNG

Seit die apf mit Mai 2015 als Abteilung bei der Schienen-Control eingerichtet wurde, werden die beiden Geschäftsbereiche – Regulierungsbereich und Schlichtungsbereich – auch kostenrechnerisch getrennt voneinander geführt. Durch die Einführung der Kostenstellenrechnung ist die getrennte Erfassung der Kosten gewährleistet. Der Regulierungsbereich wird durch Beiträge der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) finanziert. Bemessungsgrundlage ist das in einem Jahr insgesamt geleistete Weegeentgelt (Infrastruktur-Benützungsentgelt). Der Anteil der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen am Aufwand der Schienen-Control wird durch einen eigenen Aufteilungsschlüssel errechnet.

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

Das veranschlagte Budget für das Geschäftsjahr 2024 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 570.593,83 Euro an die EVU rückvergütet werden. Der geplante Aufwand für die apf wurde vom BMIMI quartalsweise vorfinanziert. Am Ende des Jahres 2024 wurden an betroffene Unternehmen insgesamt Fallpauschalen für Schlichtungen in Höhe von 355.602 Euro verrechnet. Zusammen mit der Unterschreitung des Planaufwands der apf beträgt die aus dem Geschäftsjahr 2024 resultierende Rückvergütung an das BMIMI 545.490,97 Euro.

JAHRESABSCHLUSS DER SCHIENEN-CONTROL

Der Jahresabschluss der Schienen-Control für das Wirtschaftsjahr 2024 (1. Jänner bis 31. Dezember 2024) wurde nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) idGF erstellt. Die Grant Thornton Austria Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung GmbH bestätigte den Abschluss mit einem uneingeschränkten Vermerk.

Aus der Gewinn-und-Verlust-Rechnung geht hervor, dass der Umsatzerlös der Schienen-Control für das Geschäftsjahr 2024 insgesamt 4.524.629,41 Euro beträgt. Die Schienen-Control weist einen Nullgewinn aus.

Ertrags- und Vermögenslage 2024

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG ZUM 31.12.2024

	2024	2023
1. Umsatzerlöse	4.524.629,41	4.090.905,77
2. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	9.527,10	12.061,30
b) übrige	11.135,75	16.948,65
	20.662,85	29.009,95
3. Personalaufwand		
a) Gehälter	-2.591.919,01	-2.356.658,34
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-39.657,43	-35.082,54
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-62.314,74	-56.645,16
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-558.220,9	-597.615,18
e) sonstige Sozialaufwendungen	-72.126,48	-47.866,28
	-3.400.087,90	-3.093.867,49
4. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagevermögens	-96.689,24	-67.213,73
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) übrige	-1.045.082,1	-949.636,94
6. Zwischensumme aus Z 1 bis 5 (Betriebsergebnis)	3.433,00	9.197,56
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	35.676,13	2.048,44
8. Zwischensumme aus Z 7 bis 7 (Finanzerfolg)	35.676,13	2.048,44
9. Ergebnis vor Steuern	39.109,13	11.246,00
10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-7.228,00	-11.246,00
11. Ergebnis nach Steuern	31.881,13	0,00
12. Jahresüberschuss	31.881,13	0,00
13. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	31.881,13	0,00
14. Jahresgewinn/ Jahresverlust	0,00	0,00

BILANZ ZUM 31.12.2024

AKTIVA	2024	2023
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	42.341,60	45.225,50
II. Sachanlagen		
1. Einbauten in fremden Gebäuden	4.603,79	5.626,85
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	80.439,36	60.741,50
III. Finanzanlagen		
1. Sonstige Ausleihungen	750.000	0,00
	877.384,75	111.593,85
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	373.994,99	497.505,66
2. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	33.489,62	1.827,93
	407.484,61	499.333,59
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.331.649,18	1.649.137,46
	1.739.133,79	2.148.471,05
C. Rechnungsabgrenzungsposten	52.904,05	61.092,10
Bilanzsumme	2.669.422,59	2.321.157,00
PASSIVA	2024	2023
A. Eigenkapital		
I. Stammkapital	750.000,00	750.000,00
II. Kapitalrücklagen		
1. Gebundene	2.853,93	2.853,93
III. Gewinnrücklagen		
1. Andere Rücklagen [freie Rücklagen]	342.984,53	311.103,40
	1.095.838,46	1.063.957,33
B. Investitionszuschüsse	5.864,08	11.728,20
C. Rückstellungen		
1. Steuerrückstellungen	3500,00	14.300,00
2. Sonstige Rückstellungen	244.200,00	182.850,00
	247.700,00	197.150,00
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	68.568,05	115.310,89
2. Sonstige Verbindlichkeiten	1.251.452,00	933.010,58
a) Steuern	27.640,88	42.360,68
b) soziale Sicherheit	80.891,22	72.346,18
c) übrige	1.142.919,90	818.303,72
	1.320.020,05	1.048.321,47
Bilanzsumme	2.669.422,59	2.321.157,00

Quellenangabe

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

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

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

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

Delegierte VO (EU) 2020/2180 der Kommission vom 18. Dezember 2020 zur Verlängerung des Bezugszeitraums der VO (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs

DVO (EU) 2015/909 der Kommission vom 12. Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, ABL L 2015/148, 17

DVO (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen, ABL L 2017/307, 1

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

Eisenbahngesetz (1957) in der geltenden Fassung

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

Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV in der geltenden Fassung

Europäische Kommission, diverse Stellungnahmen und Publikationen (DG Move)

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

Gerichtshof der Europäischen Union, diverse Urteile des Jahres 2023

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

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

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

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

ÖBB-Infrastruktur AG, diverse Unterlagen

ÖBB-Personenverkehr AG, Fahrpläne Österreich / Preiserhebungen

ÖBB-Produktion, diverse Unterlagen

Österreichische Eisenbahnunternehmen (div.); Geschäftsberichte und ergänzende Angaben

Rail Facilities Portal

Rail Net Europe, diverse Publikationen

RegioJet AT GmbH, Fahrpläne / Preiserhebungen

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

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

RL 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, ABL L 2001/75, 29

RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung/Recast), ABl L 2012/343, 32

RL (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der RL 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur, ABl L 2016/352, 1

SchiCKomm-Sitzungsgeldverordnung 2023 in der geltenden Fassung

Schienen-Control GmbH, diverse eigene Erhebungen

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG), diverse Publikationen

Statistik Austria, diverse Publikationen und Erhebungen

Ticketshops diverser Eisenbahnunternehmen, Verkehrsverbünde und städtischer Verkehrsbetriebe

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

Verordnung über die Einführung des Klimatickets

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

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

VO (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Oktober 2020 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs, ABl L 2020/333, 1

VO (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. L 172

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

Verwaltungsgerichtshof (VwGH), diverse Urteile

Westbahn Management GmbH, Fahrpläne Österreich / Preiserhebungen

WIFO, diverse Publikationen

Glossar

Bahnen	
BOB	Bayerische Oberlandbahn GmbH
boxXpress	boxXpress.de GmbH
CargoServ / CSERV	Cargo Service GmbH
CAT	City Air Terminal BetriebsgmbH
ČDC	ČD Cargo – tschechisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
CER	CER Hungary Zrt. – ungarisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
CCG	Cargo Center Graz GmbH
CTI	Captrain Italia S.r.l. – italienisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
DB	Deutsche Bahn AG
DBC	DB Cargo AG
DB FV	DB Fernverkehr AG
DB Regio	DB Regio AG
ECCO	ecco-rail GmbH
Floyd	Floyd Szolgáltatató Zrt. – ungarisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
FOX	FOXrail Zrt. – ungarisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
FS/Trenitalia	Ferrovie dello Stato/Trenitalia S.p.A. – staatliche Eisenbahngesellschaft Italiens mit Personen-/Güterverkehrstochter
GCA	Grampetcargo Austria GmbH
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
GySEV	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. [Raaberbahn]
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH
LILO	Linzer Lokalbahn AG
LogServ	Logistik Service GmbH
LOK	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH
LTE	LTE Logistik- und Transport GmbH
MBS	Montafonerbahn AG
MEV	MEV Independent Railway Services GmbH
Medway Italia	Medway Italia S.r.l.
MMV-AT	MMV-Rail Austria GmbH

NÖVOG	Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H.
NSB	Neusiedler Seebahn GmbH
ÖBB-Infra	ÖBB-Infrastruktur AG – Infrastrukturbetreiber
ÖBB-Holding	ÖBB-Holding AG – Muttergesellschaft des Konzerns der Österreichischen Bundesbahnen
ÖBB-PR	ÖBB-Produktion GmbH
ÖBB-PV	ÖBB-Personenverkehr AG
ÖBB-TS	ÖBB-Technische Services GmbH
PKP-C	PKP Cargo S.A. – polnisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
RBC	Raaberbahn Cargo GmbH
RCA	Rail Cargo Austria AG
RCH	Rail Cargo Hungaria Zrt. – ungarisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
RegioJet	RegioJet a.s. bzw. RegioJet AT– tschechisches/österreichisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
Retrack	Retrack Germany GmbH
RHR	Rhomberg Bahntechnik GmbH
RM Lines	RM Lines a.s.
RPA	Metrans Railprofi Austria GmbH
RTB	RTB Cargo Austria GmbH
RTI	Railtrains International a.s. – slowakisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
RTS	Rail Transport Service GmbH
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
S4YOU	Safety4you Baustellenlogistik GmbH
SLB	Salzburger Lokalbahn
SNCB/NMBS	Société Nationale des Chemins de fer Belges/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen – belgisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français – französisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
STB	Steiermarkbahn und Bus GmbH
STB TL	Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
StH	Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H.
STLB	Steiermärkische Landesbahnen – Infrastrukturbetreiber

STRBL	STRABAG BahnLogistik
SŽTP	SŽ Tovorni promet d.o.o. – slowenisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
TAE	Transalpin Eisenbahn AG – schweizerisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
Tenforty2-Rail	Tenforty2-Rail GmbH
TXL	TX Logistik Transalpine GmbH
WEG	Walser Eisenbahn GmbH
WESTbahn	WESTbahn Management GmbH
WLB	Wiener Lokalbahnen GmbH
WLC	Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH
ZB	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Sonstige	
Abb.	Abbildung
ABI	Amtsblatt
Abs	Absatz
Art	Artikel
AS-Stelle	Stelle zur alternativen Streitbeilegung
AStG	Alternative-Streitbeilegung-Gesetz
AVG	Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz
BGBI	Bundesgesetzblatt
Bgld	Burgenland
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMASPK	Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Pflege und Konsumentenschutz
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
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	FlixBus GmbH – deutsches Busunternehmen
ggf.	gegebenenfalls
GmbH, GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GSM-R	Global System for Mobile Communications-Rail
GV	Güterverkehr
GZ	Geschäftszahl
Hbf.	Hauptbahnhof
HG	Handelsgericht
Hz	Hertz
IBE	Infrastruktur-Benützungsentgelt, seit Eisenbahngesetz-Novelle 2015: Wegeentgelt
ICE	Intercity Express
idF	in der Fassung
IHS	Institut für Höhere Studien
IntEU	Integriertes Eisenbahnunternehmen
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail –
	Netzwerk der europäischen Eisenbahn-Marktregulierungsbehörden
iSd	im Sinne der / des
iSv	im Sinne von

iVm	in Verbindung mit
km	Kilometer
Ktn	Kärnten
kV	Kilovolt
lit	Litera
Mio.	Million(en)
MWh	Megawattstunde(n)
NÖ	Niederösterreich
NT	Nettotonnen
NT-km	Nettotonnenkilometer
OENB	Oesterreichische Nationalbank AG
OÖ	Oberösterreich
OÖVV	Verkehrsverbund Oberösterreich
PFAG	Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz
PFV	Personenfernverkehr
PNV	Personennahverkehr
PPP	Public Private Partnership
PSO	Public Service Obligation[s], gemeinwirtschaftliche Leistung(en)
PV	Personenverkehr
RL	Richtlinie
Rs	Rechtssache
Sbg	Salzburg
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SIBE	Sicherheitsbescheinigung
SNNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
Stmk	Steiermark
StVG	Verkehrsverbund Steiermark, Verbundlinie
SVV	Verkehrsverbund Salzburg
T	Tirol
TEN	Transeuropäische Netze

[illegible]

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Redaktion: Schienen-Control GmbH, Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien, T: +43 1 5050707, office@schienencontrol.gv.at, www.schienencontrol.gv.at | **Gestaltung:** Judith Mullan | **Text:** Schienen-Control GmbH
© Schienen-Control GmbH | Redaktionsschluss: Juni 2025

