

Jahresbericht 2021 Ihr Recht am Zug. Schienen- Control.

Inhaltsverzeichnis

Vorworte	6
Zusammenfassung	
Das Jahr 2021 im Überblick	10
Rolle der Regulierungsbehörde	
Schienen-Control Kommission	18
Schienen-Control GmbH	26
Marktentwicklung	
Marktentwicklung 2021	30
Qualitative Marktbeurteilung 2021	50
Personal und Fahrzeuge	54
Preisentwicklung Bahnen	60
Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen	72
Entwicklungen im europäischen Markt	76
Marktzugang	
Österreichisches Eisenbahnnetz	88
Berechnung von Aufschlägen in Österreich	94
Pünktlichkeit im Bahnverkehr	98
Serviceeinrichtungen und Anschlussbahnen	104
Rechtsgrundlagen	
Rechtliche Neuerungen	112
Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich	114
Vorabentscheidungen des Europäischen Gerichtshofs	116
Arbeit der Schienen-Control Kommission	
Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission	128
Entscheidungen des BVwG, des VwGH und des VfGH	134
Internationales	
Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)	142
Europäische Infrastruktur	149
Zahlen und Fakten	
Schienen-Control GmbH als Unternehmen	154
Ertrags- und Vermögenslage	156
Marktteilnehmer	158
Quellenangabe	176
Glossar	177

01

Vorworte

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

Die Schienen-Control erstellte ihren ausführlichen Jahresbericht für das Jahr 2021. Zwar waren die Pandemie und ihre Auswirkungen auch für die Eisenbahn weiterhin ein zentrales Thema, allerdings hat sich der Schienenverkehr gegenüber 2020 spürbar erholt.

Einerseits erlebte der Personenverkehr nach den massiven Fahrgastverlusten für die anbietenden Unternehmen einen erfreulichen Aufwärtstrend. Das betrifft sowohl den Nahverkehr als auch den Fernverkehr, die nach den Hindernissen 2020 (Grenzsicherungen, Lockdowns und vorübergehende Einstellungen von Zugverbindungen) im Jahr 2021 wieder vermehrt in Anspruch genommen wurden. Auch 2021 wurden auf der Weststrecke Fernzüge zwischen Wien und Salzburg durch öffentliche Beauftragung sichergestellt. Der Bund bestellte diese zur Aufrechterhaltung des Mobilitätsangebotes auf Österreichs Hauptpersonenverkehrsstrecke im Rahmen einer Notvergabe, die schließlich Anfang Juli 2021 endete. Andererseits legte der Schienengüterverkehr, für den die negativen Folgen der Pandemie 2020 nicht ganz so groß wie für den Personenverkehr gewesen waren, 2021 bei den Leistungsindikatoren kräftig zu.

Eine 2020 in Kraft getretene Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates, die Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt aufgrund des COVID-19-Ausbruchs festlegt, wurde mittlerweile bis Ende Juni 2022 verlängert. Auf ihrer Grundlage wurden in Österreich auch 2021 die Weegeentgelte für den eigenwirtschaftlichen Personenverkehr und den Güterverkehr zeitlich befristet ausgesetzt. Nicht zuletzt dadurch konnten die Eisenbahnunternehmen spürbar entlastet werden.

Es ist eine unserer wesentlichen Aufgaben, den Personen- und den Güterverkehr auf der Schiene zu stärken und weiterhin zu fördern. Um die ambitionierten Klimaziele mittel- und langfristig erreichen zu können, werden momentan viele Mittel für die Erweiterung bestellter Verkehre im Tag- und

Nachreiseverkehr sowie die Förderung des Schienengüterverkehrs eingesetzt. Außerdem investieren wir weiterhin umfangreich in die Eisenbahninfrastruktur. In Kombination mit dem KlimaTicket, das 2021 erstmals angeboten wurde und sich seither großer Beliebtheit unter den Bahnreisenden erfreut, wollen wir die Bahn als Transportmittel weiter stärken und den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr so attraktiv wie möglich gestalten.

Ich danke den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Schienen-Control sowie den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission für ihren Einsatz in der Regulierungsarbeit, national wie international. Auf nationaler Ebene sorgt der Bahnregulator in Verhandlungen und Verfahren für einen fairen Zugang zum Schienennetz für alle Eisenbahnunternehmen. International war das Jahr 2021 für die Schienen-Control durch die Vorsitzführung der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) geprägt. Die Schienen-Control ist Gründungsmitglied dieses Regulatoren-Dachverbands, der 2021 sein zehnjähriges Bestehen feierte. IRG-Rail setzt sich für eine europaweit effektive und einheitliche Regulierung ein, von der Fahrgäste sowie Nutzerinnen und Nutzer des Schienengüterverkehrs gleichermaßen profitieren.

Lesen Sie Wissenswertes zu vielfältigen Bahnthemen im aktuellen Jahresbericht der Schienen-Control.



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

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

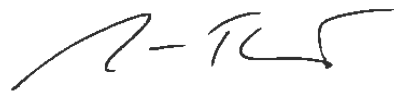
Die Lage am österreichischen Eisenbahnmarkt hat sich nach den Rückschlägen des Jahres 2020 wieder deutlich verbessert und es konnte größtenteils an die positiven Entwicklungstrends der Zeit vor der Pandemie angeknüpft werden.

So wurden in Österreich 2021 beispielsweise so viele Personenzugkilometer wie noch nie zuvor angeboten. In Kombination mit dem gestiegenen Fahrgastaufkommen legten die nachgefragten Personenkilometer um 15 Prozent zu. Der österreichische Schienengüterverkehr, 2020 ebenfalls von den Folgen des Ausbruchs der Pandemie betroffen, entwickelte sich mit Zuwächsen im oberen einstelligen Bereich auch wieder in die richtige Richtung. Dabei konnten die Mitbewerber des Marktführers Rail Cargo Austria ihre Marktanteile beim Verkehrsaufkommen (beförderte Nettotonnen) und der Verkehrsleistung (Netto- bzw. Bruttotonnenkilometer) weiter ausbauen.

Gewissermaßen als „Anwältin“ der in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen kontrollierten die Schienen-Control GmbH und die Schienen-Control Kommission 2021 den freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen. In diesem Zusammenhang befassten wir uns mit einer Reihe wettbewerbsrechtlicher Fragen und führten beispielsweise Verfahren zu Last-Mile-Services und zur Genehmigung von Aufschlägen zu den Wegeentgelten. Außerdem beschäftigten wir uns mit dem infolge eines EuGH-Urteils (wonach Personenbahnsteige kein Teil der Serviceeinrichtung Personenbahnhof mehr sind) neu entwickelten Stationsentgeltmodell. Im Bahnstrombereich eröffnete die Schienen-Control Kommission die Wettbewerbsüberwachungsverfahren für die Jahre 2021 und 2022 zur eingehenden Überprüfung der veröffentlichten Bahnstromtarife.

Die Schienen-Control führte 2021 außerdem den Vorsitz der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), des Dachverbands der europäischen Eisenbahnmarkt-Regulatoren. Inhaltlich war der Vorsitz durch die Verwirklichung einer Organisationsreform geprägt, die erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Das Einstimmigkeitsprinzip wurde dadurch weitgehend abgelöst, die Statuten von IRG-Rail sehen nun für die meisten Abstimmungen in der Plenarversammlung das Mehrheitsprinzip vor.

Wir danken den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Schienen-Control GmbH für ihren Einsatz unter den nach wie vor erschwerten Bedingungen des zweiten Pandemiejahrs.



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



Dr. Robert Streller
Vorsitzender der Schienen-Control Kommission

02

Zusammenfassung

Das Jahr 2021 im Überblick

ENTWICKLUNG DES ÖSTERREICHISCHEN EISENBAHNMARKTES

2021 war von einer Erholung des Eisenbahnsektors von den durch die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie verursachten Rückgängen geprägt. Einerseits sind die Leistungsindikatoren des Schienenpersonenverkehrs wieder gestiegen und der erfreuliche Wachstumstrend der Jahre vor 2020 konnte dadurch fortgesetzt werden. Andererseits ist es auch mit dem Schienengüterverkehr, wo Aufkommen und Verkehrsleistung jeweils im einstelligen Prozentbereich gewachsen sind, wieder bergauf gegangen. Der Wettbewerb hat bei allen drei Indikatoren zugenommen.

Vor allem aufgrund der Fahrgastzuwächse sind die zurückgelegten Personenkilometer um gut 15 Prozent gestiegen. Das Mobilitätsangebot war wegen der schrittweisen Rückkehr zum Regelfahrplan und dessen gezielter Ausweitung so groß wie noch nie. Der 2020 über längere Zeiträume punktuell ausgesetzte Fernverkehr hat um 18 Prozent zugelegt und als Konsequenz daraus erhöhte sich die durchschnittliche Fahrtweite 2021 leicht.

Im Schienengüterverkehr gab es sowohl bei den gefahrenen Netto- und Bruttotonnenkilometern als auch bei den beförderten Nettotonnen Zuwachsraten im oberen einstelligen Bereich. Die Rail Cargo Austria sowie ihre Mitbewerber meldeten wieder höhere Werte ein, wobei die Zugewinne bei den Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns größer waren. Dadurch steigerte sich deren Marktanteil bei allen drei Indikatoren um einige Prozentpunkte und betrug beim Aufkommen bereits beinahe 40 sowie bei der Verkehrsleistung jeweils rund 37 Prozent.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen in Österreich lag Ende 2021 bei 81. Gegenüber 2020 neu hinzugekommen sind die ausländischen Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen BLS Cargo, BSAS, Captrain Deutschland CargoWest, RheinCargo, Rund ums Gleis und Ten Rail. Die Sicherheitsbescheinigungen der Transalpin Eisenbahn und der CER wurden nach deren Ablauf hingegen nicht mehr verlängert. In Summe hatten 62 Unternehmen die Berechtigung dazu, im ÖBB-Netz Züge zu führen. Vier davon sind Teil des ÖBB-Konzerns sowie elf weitere Unternehmen aufgrund direkter oder indirekter Beteiligungen in der Hand von ausländischen Incumbents (marktbeherrschenden Unternehmen). Weiter stark angewachsen ist die Gruppe der Privaten, die 2021 bereits 36 Unternehmen umfasste. Schließlich befanden sich auch noch elf Unternehmen mehrheitlich im Eigentum öffentlicher Institutionen.

ENTWICKLUNGEN IM EUROPÄISCHEN MARKT

Im April 2022 erschien der zehnte Marktbericht der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), der sich mit den Gesamtentwicklungen im europäischen Schienenverkehr 2020 befasst. Insgesamt 31 Länder stellten dafür statistische Auswertungen zur Verfügung. Der Schwerpunkt des Berichts liegt auf der Untersuchung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Eisenbahnsektor im ersten Pandemiejahr und einer Skizzierung der wichtigsten Maßnahmen der europäischen Staaten zur Bewältigung dieser außergewöhnlichen Situation.

2020 war Österreich trotz der Rückgänge im Personenverkehr abermals Bahnland Nummer eins innerhalb der Europäischen Union. 832 zurückgelegte Bahnkilometer je Einwohnerin und Einwohner sicherten Österreich vor Frankreich (829 Kilometer) und Schweden (783 Kilometer) den ersten Platz.

GESETZESNOVELLEN

Mit dem BGBl I 2021/231 wurden das Eisenbahngesetz (EisbG), das Bundesbahngesetz und das Unfalluntersuchungsgesetz (UUG) novelliert. Damit wurde auf laufende Vertragsverletzungsverfahren reagiert, welche die Europäische Kommission wegen aus ihrer Sicht unvollständiger bzw. unrichtiger Umsetzung von Richtlinien gegen die Republik Österreich eingeleitet hatte. Im Zuständigkeitsbereich der Schienen-Control Kommission ergeben sich dadurch Änderungen. Die Novelle ist am 31. Dezember 2021 in Kraft getreten.

VERLÄNGERUNG DES BEZUGSZEITRAUMS DER VO (EU) 2020/1429

Die VO (EU) 2020/1429 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs ermächtigt die Mitgliedstaaten beispielsweise dazu, den Infrastrukturbetreibern zu erlauben, die Entgelte für das Mindestzugangspaket zu ermäßigen, zu erlassen oder zu stunden. Eine Verlängerung des Bezugszeitraums dieser Verordnung durch delegierten Rechtsakt der Europäischen Kommission wäre bislang nur bis längstens 14. April 2022 möglich gewesen. Mit der VO (EU) 2022/312 vom 24. Februar 2022 wurde der Bezugszeitraum der VO (EU) 2020/1429 bis zum 30. Juni 2022 verlängert.

SCHWERPUNKTE DER ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

STATIONSENTGELTE

Die Schienen-Control Kommission hat mit Teilbescheid vom 12. Jänner 2021 Anträge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens u. a. auf Aufhebung der Stationsentgelte 2012 bis 2015 (Rechtslage unter Geltung der RL 2001/14/EG und der RL 91/440/EWG) des größten Bahnhofsbetreibers Österreichs abgewiesen. 2021 führte die Schienen-Control Kommission außerdem ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend die Stationsentgelte 2016 bis 2020. Im Zuge dieses Verfahrens wird die Schienen-Control Kommission darüber entscheiden, wo der Personenbahnhof endet und die Leistungen des Mindestzugangspaketes beginnen.

LAST-MILE-SERVICES

Die Schienen-Control Kommission führte ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Last-Mile-Services. Ein Betreiber von Serviceeinrichtungen, der die Beförderung von Schienenfahrzeugen von und zu Verschubbahnhöfen und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Verschiebeinrichtungen anbietet, hat diese Zusatzleistung sämtlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zu gewähren. Im Verfahren der Schienen-Control Kommission vertrat das Unternehmen, welches die Last-Mile-Services anbietet, den Standpunkt, dass diese Leistungen nicht die Kriterien einer Zusatzleistung erfüllen. Daher handle es sich nicht um regulierte Leistungen, weshalb die Verträge der Schienen-Control Kommission nicht vorzulegen seien. Mit Bescheid vom 27. Juli 2021 erteilte die Schienen-Control Kommission dem Unternehmen den Auftrag, die Verträge über Last-Mile-Services vorzulegen. Diesem Auftrag kam das Unternehmen nach.

BAHNSTROM

Die Schienen-Control Kommission hat Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend die veröffentlichten Netzentgelte für die Durchleitung von Bahnstrom für die Jahre 2021 und 2022 eingeleitet. Im Rahmen dieser Verfahren überprüft sie die durch den Infrastrukturbetreiber festgesetzten Tarife.

WAGENMEISTERLEISTUNGEN

Die Schienen-Control Kommission führte ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren, bei dem es um die Bereitstellung von Leistungen des technischen Wagendienstes ging. Das Verrechnungsmodell eines Anbieters sah grundsätzlich die Bestellung einer ganzen Dienstschicht (fünf Stunden) vor, selbst wenn Arbeiten kürzer dauerten. Das entsprach mangels ausreichender Entbündelung nicht den gesetzlich definierten Vorgaben. Die Schienen-Control Kommission forderte das Unternehmen daraufhin dazu auf, das Angebot anzupassen. Im Rahmen des Wettbewerbsüberwachungsverfahrens entwickelte der Anbieter ein alternatives Verrechnungsmodell, mit dem auch Leistungen für einzelne Züge bestellt werden können. Beide Verrechnungsmodelle stehen nun allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Wahl.

ZUGANG ZU SERVICEEINRICHTUNGEN

Die Schienen-Control Kommission führte ein Verfahren, in dem sie das Angebot eines Betreibers von Serviceeinrichtungen, nämlich einer Wagenwaschanlage und einer Werkstatt, prüfte. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hatte sich an die Schienen-Control Kommission gewandt, da es die Entgelte für die angebotenen Serviceleistungen als zu hoch empfand. Da die Schienen-Control Kommission Unstimmigkeiten bei der Berechnung durch den Serviceeinrichtungsbetreiber feststellte, musste dieser die Entgelte reduzieren.

ZUGANG ZU ABSTELLKAPAZITÄTEN

Ein Verfahren der Schienen-Control Kommission befasste sich mit dem Zugang zu Abstellkapazitäten. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hatte sich an die Schienen-Control Kommission gewandt, da die bislang für seine Züge genutzten Abstellgleise infolge einer Reduktion von Abstellkapazitäten durch den Betreiber der Serviceeinrichtung nicht mehr zur Verfügung standen. Im Laufe des Verfahrens konnte mit dem Betreiber der Serviceeinrichtung eine Einigung gefunden werden, indem dieser eine alternative Abstellmöglichkeit anbot.

GENEHMIGUNG VON AUFSCHLÄGEN ZUM WEGEENTGELT

Die Schienen-Control Kommission führt mehrere Verfahren zur Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt. Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu bemessen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Diese Kosten werden in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 näher geregelt, wobei der Begriff der direkten Kosten verwendet wird. In den laufenden Verfahren prüft die Schienen-Control Kommission die Höhe der Vollkosten und der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten. Hierzu ersucht die Schienen-Control Kommission das Eisenbahninfrastrukturunternehmen um Auskunft und zieht auch eine Amtssachverständige bzw. einen Amtssachverständigen bei. Sie bzw. er nimmt in Buchhaltungssysteme des Infrastrukturunternehmens Einsicht und untersucht Vollkosten und direkte Kosten. Darüber hinaus prüft die Schienen-Control Kommission, ob die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgesetzten Marktsegmente rechtmäßig sind, ob das Modell zur Ermittlung der Tragfähigkeit der Marktsegmente geeignet ist und ob es richtig angewendet wird.

TRASSENKONFLIKT

Die Schienen-Control Kommission befasste sich in einem Verfahren mit Trassenkonflikten beim Fahrplan für das Jahr 2022. Die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellten Zugtrassen standen dabei in Konflikt mit Zugtrassenbestellungen eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens. Die Zuweisungsstelle führte daher ein Koordinierungsverfahren durch und erarbeitete zwei Lösungsvarianten. Eine der Varianten sah eine Abänderung der Zugtrassenbestellungen beider Eisenbahnverkehrsunternehmen vor, die andere eine Abänderung der Bestellungen nur eines der beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Zuweisungsstelle setzte in der Folge die erste Variante um. Eine gegen diese Entscheidung gerichtete Beschwerde eines Eisenbahnverkehrsunternehmens wies die Schienen-Control Kommission ab, da die von der Zuweisungsstelle gewählte Lösung den Grundsätzen des EibG über die Zuweisung von Zugtrassen und insbesondere dem Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit entsprach.

ANMELDUNG NEUER VERKEHRE

2021 haben mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen die Schienen-Control Kommission über etliche geplante neue Personenverkehrsdienste informiert. Die Regulierungsstelle veröffentlichte die Informationen zu den beabsichtigten neuen Verkehrsdiensten jeweils auf ihrer Internetseite.

ÜBERPRÜFUNG

EINER GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG

Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen senkte die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf einigen seiner Nebenstrecken, wobei dies mit Erfordernissen aus der Eisenbahnkreuzungsverordnung begründet wurde. Nachdem es sich dabei um eine Bedingung des Netzzugangs handelt, prüft die Schienen-Control Kommission im Rahmen eines Wettbewerbsüberwachungsverfahrens die sachliche Rechtfertigung dieser Beschränkung.

REDUKTION DER GLEISLÄNGEN

IN EINEM BAHNHOF

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hatte die Schienen-Control Kommission darüber informiert, dass seine Trassenbestellung für einen langen Güterzug ab Herbst 2021 abgelehnt wurde. Die Ablehnung erfolgte, weil in einem Bahnhof auf der eingleisigen Strecke zu dieser Zeit nicht mehr die erforderliche Gleislänge von 642 Metern zur Verfügung gestanden wäre. Im Rahmen des Verfahrens der Schienen-Control Kommission überprüfte der Infrastrukturbetreiber das Projekt nochmals und konnte eine Reduktion auf lediglich 633 Meter zusagen. Diese Länge reicht aus, damit das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinem Güterzug im Bahnhofsbereich das zweite Triebfahrzeug begeben kann.

ENTSCHEIDUNGEN DES BVwG UND DES VwGH

Im Jahr 2021 haben das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) und der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) zu Verfahren der Schienen-Control Kommission entschieden.

Das BVwG hat im Verfahren über Beschwerden gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 10. Juni 2016 („Bahnstromverfahren 2016“) beschlossen, Spruchpunkte des angefochtenen Bescheides aufzuheben und die Gelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde zurückzuverweisen.

Zudem hat der VwGH zur Veröffentlichung mehrerer Entgeltvarianten entschieden, dass es nicht den Anforderungen an die Veröffentlichung von Entgelten entspricht, wenn diese in mehreren, möglicherweise zur Anwendung kommenden Varianten bekanntgegeben werden.

Eine die Trassenzuweisung für den Netzfahrplan 2019 betreffende Revision erklärte der VwGH in seiner Entscheidung aus dem Jahr 2021 als gegenstandslos geworden, da diese Netzfahrplanperiode bereits abgelaufen war.

In einem anderen Verfahren hob der VwGH ein Erkenntnis des BVwG betreffend eine Regelung in einem Mietvertrag über ein Fahrkartenverkaufslokal, welche eine Kündigung von Teilflächen ausschloss, auf. Die Schienen-Control Kommission hatte die Klausel für unwirksam erklärt und das BVwG diese Entscheidung bestätigt. Der VwGH sprach dagegen aus, dass die Streichung der Klausel keine Änderung der Rechtslage bewirkte, da die Kündigung von Teilflächen nur aufgrund spezieller Kündigungsvorschriften zulässig ist.

Das BVwG wies die Säumnisbeschwerde einer Partei in einem Verfahren vor der Schienen-Control Kommission ab. Es sprach aus, dass die Schienen-Control Kommission zwar die Entscheidungsfrist überschritten hatte, sie daran aber kein überwiegendes Verschulden traf.

03

Rolle der Regulierungs- behörde

Schienen-Control Kommission

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

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

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

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

Vorsitzender

Dr. Robert Streller

Stellvertreterin des Vorsitzenden

Mag.^a Romana Wieser

Mitglied

MinR i. R. Dr. Karl-Johann Hartig

Mitglied

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

Ersatzmitglied

Mag. Norbert Fürst

Ersatzmitglied

Mag. Mario Matzer

AUFGABEN UND FUNKTIONSWEISE

Die Aufgaben der Schienen-Control Kommission ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz (EisbG). Zu 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.

2021 wurden das EisbG, das Bundesbahngesetz und das Unfalluntersuchungsgesetz novelliert (BGBl I 231/2021). Hintergrund hierfür war, dass die Europäische Kommission die innerstaatliche Umsetzung der Richtlinien¹ für unvollständig und nicht im Sinne der Richtlinien umgesetzt betrachtete. Deshalb leitete sie mehrere Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich ein. Um einen Rechtsstreit vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) zu vermeiden, wurden mit der jüngsten EisbG-Novelle Änderungen vorgenommen. Im Zuständigkeitsbereich der Schienen-Control Kommission ergeben sich dadurch einige Änderungen bei § 55i EisbG (Prüfung und Überwachung von Kooperationsvereinbarungen zwischen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen), § 57c Abs 5 EisbG (Begründungspflicht bei Entscheidungen über die Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts) und § 74 Abs 1 Z 16 bis 18 EisbG (Erweiterung Wettbewerbsaufsicht um Aufsicht über Einhaltung §§ 55g bis 55i). Im Kapitel „Rechtliche Neuerungen“ (ab Seite 112) werden die Änderungen durch die EisbG-Novelle genauer ausgeführt.

Die Aufgaben der Schienen-Control Kommission im Detail:

NETZFahrPLANERSTELLUNG

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

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

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

Die Schienen-Control Kommission genehmigt die weitere Einhebung von Entgelten gemäß § 67a EisbG durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in folgenden Fällen:

Die Fahrwegkapazität kann durch außerhalb des Einflussbereichs des Unternehmens liegende Gründe nicht erhöht werden oder mögliche Maßnahmen sind wirtschaftlich oder finanziell nicht tragbar (§ 65e EisbG).

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

¹ RL 2012/34/EU, RL 2016/2370 [ändert RL 2012/34/EU] und RL 2012/18/EU; RL = Richtlinie.

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 (§ 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 kann die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen angewendeten Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen, gänzlich oder teilweise für unwirksam erklären. Beförderungsbedingungen können von der Schienen-Control Kommission für unwirksam erklärt werden, wenn sie gegen bundesrechtliche, unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften verstoßen (§ 78b Abs 1 EisbG).

Die Schienen-Control Kommission kann eine Empfehlung der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte in einem Schlichtungsverfahren, in dem es zu keiner einvernehmlichen Lösung gekommen ist (§ 78a Abs 5 EisbG), für verbindlich erklären.

Die Empfehlung der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte bezieht sich dabei auf einen behaupteten Verstoß gegen anzuwendende Bestimmungen der EU-Fahrgastrechte-VO (EG) 1371/2007 (Verordnung) oder des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetzes (EisbBFG).

ENTFLECHTUNG

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

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

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

PRÜFUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN GLEICHGEWICHTS/BEDIENUNGSVERBOTS BEI PERSONENVERKEHRSDIENSTEN

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).

SCHIENENNETZ-NUTZUNGSBEDINGUNGEN

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

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

WEITERE ZUSTÄNDIGKEITEN

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

Prüfung und Überwachung (§ 55i EisbG): Die Schienen-Control Kommission prüft und überwacht Kooperationsvereinbarungen (insbesondere im Hinblick auf deren Durchführung) zwischen einem Eisenbahninfrastrukturbetreiber und einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den Kundinnen und Kunden der Eisenbahnverkehrsunternehmen Vorteile (niedrigere Kosten oder eine höhere Leistungsfähigkeit) bringen sollen.

Wettbewerbsüberwachung (§ 74 Abs 1 EisbG): Weite Fassung der Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission. Demonstrative Aufzählung einzelner Zuständigkeiten unter § 74 Abs 1 Z 1 bis 18 EisbG u. a.

- § 74 Abs 1 Z 12 EisbG: Feststellung, ob die Bestimmungen des § 55c EisbG über die Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingehalten werden. Falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55c EisbG aufzutragen.
- § 74 Abs 1 Z 13 EisbG: Feststellung, ob die Bestimmungen des § 55d EisbG über die Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingehalten werden. Falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55d EisbG aufzutragen.
- § 74 Abs 1 Z 14 EisbG: Feststellung, ob die Bestimmungen des § 55e EisbG über das Verkehrsmanagement, die Instandhaltungsplanung und die langfristige Planung größerer Instandhaltungs- und/oder Erneuerungsarbeiten eingehalten werden. Falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55e EisbG aufzutragen.
- § 74 Abs 1 Z 15 EisbG: Feststellung, ob die Bestimmungen des § 55f über die finanzielle Transparenz eingehalten werden. Falls dies nicht gegeben ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55f aufzutragen.
- § 74 Abs 1 Z 16: Feststellung, ob die Bestimmungen des § 55g über die Auslagerung von Funktionen und Arbeiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingehalten werden. Falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55g aufzutragen oder falls dies dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus rechtlichen Gründen nicht möglich ist, sind die zugrunde liegenden Verträge für unwirksam zu erklären.
- § 74 Abs 1 Z 17: Feststellung, ob die Bestimmungen des § 55h über die Wahrnehmung von Funktionen durch verschiedene Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingehalten werden. Falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55h aufzutragen oder sind die zugrunde liegenden Kooperationsverträge für unwirksam zu erklären.
- § 74 Abs 1 Z 18: Unwirksamerklärung von Kooperationsvereinbarungen zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 55i), wenn sie nicht in diskriminierungsfreier Weise abgeschlossen wurden.

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

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

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

Die Schienen-Control Kommission verhängt Verwaltungsstrafen bei bestimmten Verstößen gegen regulierungsrechtliche Bestimmungen (§ 227 EisbG).

- § 227 Abs 1 Z 23 EisbG: Wer den mit Bescheid der Schienen-Control Kommission erteilten Aufträgen (gemäß § 74 Abs 1 Z 12 bis 15 EisbG) nicht nachkommt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Schienen-Control Kommission mit einer Geldstrafe bis zu 7.000 Euro zu belegen.
- § 227 Abs 1 Z 24 EisbG: Wer Maßnahmen nicht umsetzt, die in Entscheidungen der Schienen-Control Kommission (gemäß § 74 Abs 1 EisbG) zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten getroffen wurden, ist ebenfalls zu bestrafen. Die Maßnahmen dienen dazu, Fälle der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und anderen unerwünschten Entwicklungen in diesen Märkten zu korrigieren.

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

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

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

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

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

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

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.

DIE ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION IN DER PRAXIS

Im Jahr 2021 hielt die Schienen-Control Kommission zwölf Sitzungen (durch die COVID-19-Pandemie teilweise als reine Videokonferenzen und als Präsenz-Video-Mischform) und eine zweitägige Klausur ab.

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

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

Schienen-Control GmbH

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

HAUPTAUFGABE REGULIERUNG

Als Geschäftsstelle der Schienen-Control Kommission unterstützt die Schienen-Control die Regulierungsbehörde bei der Kontrolle des Wettbewerbs und trägt wesentlich dazu bei, dass es zu 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 EisbG (Eisenbahngesetz) mittels Verordnung ermächtigt, bestimmte Aufgaben, darunter etwa die Marktbeobachtung, im Namen der Schienen-Control Kommission wahrzunehmen. Damit erfüllt sie gemeinsam mit der Schienen-Control Kommission deren Hauptaufgabe, nämlich die Sicherstellung eines funktionierenden und lebendigen Schienenverkehrsmarktes.

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

AUFGABE ALS UNABHÄNGIGE SCHLICHTUNGS- UND DURCHSETZUNGSSTELLE

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

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

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

¹ § 77 Abs 1 Z 2 EisbG.

² Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte erlassen wird und das Eisenbahngesetz 1957, das Kraftfahrlineiengesetz, das Luftfahrtgesetz, das Schifffahrtsgesetz und das Verbraucherbehördenkooperationsgesetz geändert werden [Passagier- und Fahrgastrechte-agenturgesetz – PFAG], BGBl I 2015/61.

³ Gemäß § 4 Abs 1 iVm § 25 ASStG.

04

Marktentwicklung

Marktentwicklung 2021

Die Schienen-Control führte die umfassende jährliche Markterhebung für das Jahr 2021 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 Austria¹ gab es 2021 eine kräftige Konjunkturerholung von plus 6,2 Prozent. Nach dem wirtschaftlich herausfordernden Jahr 2020 sind sowohl die Importe als auch die Exporte 2021 wieder stark angestiegen (plus 23,2 bzw. 16,1 Prozent). Diese positiven Entwicklungen spiegeln sich auch in den Kennzahlen des österreichischen Schienenverkehrs wider.

WETTBEWERBSENTWICKLUNG

Während im Güterverkehrsbereich in Österreich reger Wettbewerb herrscht, findet dieser im Rahmen des eigenwirtschaftlichen Personenverkehrs de facto nur auf vereinzelter Strecken (Wien-Salzburg, Wien-Břeclav und Brennerkorridor) statt. Neben der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) ist vor allem die WESTbahn im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr tätig (grundsätzlich im Stundentakt auf der Strecke Wien-Salzburg). Die besonderen wirtschaftlichen Umstände führten ab dem Ausbruch der Pandemie im Frühjahr 2020 allerdings dazu, dass der Bund diese Verkehre zur Aufrechterhaltung des Mobilitätsangebotes auf Österreichs Hauptpersonenverkehrsstrecke im Rahmen einer mehrmaligen und -monatigen Notvergabe gemeinwirtschaftlich bestellte. 2021 kam es ebenfalls zur Anwendung dieser Unterstützungsmaßnahme.

Seit Dezember 2017 verkehren des Weiteren im Regelfahrplan pro Tag vier Zugpaare des tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmens RegioJet zwischen Prag und Wien, ab Sommer 2020 fuhren davon zwei Zugpaare pro Tag weiter nach Budapest. Anfangs wurden diese auf österreichischem Gebiet unter der Betriebsführung der Graz-Köflacher Bahn gefahren, mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 hat die WESTbahn deren operativen Betrieb übernommen. Diese Verkehre wurden pandemiebedingt bzw. aufgrund vorübergehender Grenzsicherungen zwischenzeitlich eingestellt.

Auch im Nahverkehr gibt es auf dem Abschnitt zwischen Wien Mitte und dem Flughafen Wien mit der ÖBB-Personenverkehr und dem City Airport Train (CAT) prinzipiell zwei Anbieter, allerdings war Letzterer 2021 aufgrund des nahezu komplett lahmgelegten Flugverkehrs nicht in Betrieb.

Der gemeinwirtschaftliche Personenverkehr folgt hingegen dem Prinzip der Direktvergabe. Diese erfolgt an verschiedene im Nahverkehr tätige Eisenbahnunternehmen, die untereinander nicht im Wettbewerb um Verkehrsdienserverträge stehen

¹ Vorläufige Berechnungen, Stand: Juni 2022.

(Näheres dazu im Kapitel „Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen“). Abgerundet wird das Angebot im Personenverkehr durch Ausflugs-, Charter- und Nostalgiefahrten kleineren Ausmaßes, die 2021 von der NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges. m. b. H.), den Wiener Lokalbahnen (WLB) und twentyone abgewickelt wurden.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen (gemäß Eisenbahngesetz wird zwischen Eisenbahnverkehrs-, Eisenbahninfrastruktur- und integrierten Eisenbahnunternehmen unterschieden) in Österreich lag Ende 2021 bei 81 (eine vollständige Auflistung der Unternehmen inklusive Beschreibung und Zuordnung befindet sich im Kapitel „Marktteilnehmer“ ab Seite 158). Neu hinzugekommen sind gegenüber 2020 die Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen BLS Cargo aus der Schweiz, die BSAS, Captrain Deutschland CargoWest, die RheinCargo, Rund ums Gleis (alle vier aus Deutschland) und die slowenische Ten Rail. Die Sicherheitsbescheinigungen der schweizerischen Transalpin Eisenbahn und der ungarischen CER wurden hingegen nach deren Ablauf im September bzw. Dezember 2021 nicht mehr verlängert.

Die 81 Unternehmen gliederten sich mit Stand 31. Dezember 2021 in 62 Eisenbahnverkehrsunternehmen, acht Eisenbahninfrastrukturunternehmen und elf integrierte Eisenbahnunternehmen. Das heißt: Insgesamt betrieben 19 Unternehmen Infrastruktur (Eisenbahninfrastrukturunternehmen und integrierte Eisenbahnunternehmen zusammengerechnet). Unter diesen befanden sich neun Unternehmen mit nicht vernetzter Infrastruktur, manche davon sind rein touristische Bahnen. Von den 62 Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügten zu Jahresende 2021 drei über keine Sicherheitsbescheinigung, fünf hatten keinen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Gemeinsam mit den integrierten Unternehmen waren 62 Eisenbahnunternehmen dazu berechtigt, Züge im ÖBB-Netz zu führen.

Diese 62 Unternehmen gliedern sich wie folgt: Vier Unternehmen gehören zum ÖBB-Konzern, sind also österreichische Incumbents (Bezeichnung für marktbeherrschende Unternehmen). Elf weitere sind ausländische Incumbents bzw. mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) direkt oder indirekt in deren Eigentum. In Privateigentum (50 Prozent oder mehr) stehen 36 Unternehmen, die übrigen elf befinden sich (zu mehr als 50 Prozent) im Eigentum öffentlicher Institutionen. Sechs Unternehmen hatten die Berechtigung ausschließlich

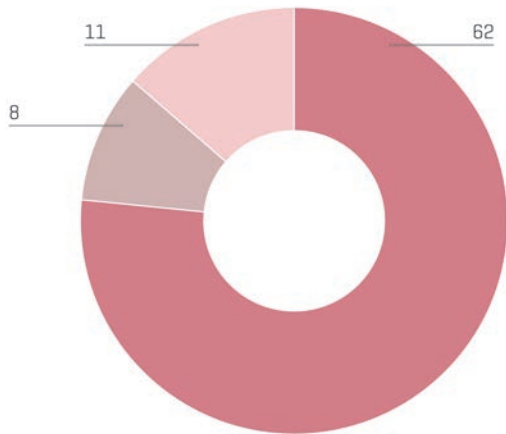
für Personenverkehre, 44 hingegen nur für Güterverkehre und wiederum zwölf weitere für beide Marktsegmente.

57 der insgesamt 81 in Österreich aktiven Unternehmen haben ihren Sitz im Inland. 14 dieser 57 Bahnen haben jedoch mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) ausländische Eigentümer. Somit bleiben insgesamt 43 Unternehmen mit mehrheitlich (50 Prozent oder mehr) inländischen Eigentümern, das ist etwas mehr als die Hälfte (53 Prozent). 24 Unternehmen sind hingegen zur Gänze im Ausland angesiedelt.

Der Eisenbahnbereich hat sich in den vergangenen Jahren zunehmend internationalisiert. Das liegt einerseits daran, dass die Incumbents europaweit versuchen, ihre im Inland verlorenen Marktanteile auf ausländischen Märkten zurückholen. Andererseits setzt sich der Trend fort, durch mehrere Länder verkehrende Züge durchgehend selbst zu führen (anstelle von Kooperationen mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen). Folglich sind etliche ausländische Unternehmen in Österreich tätig, gleichzeitig weiteten die österreichischen Unternehmen ihre Aktivitäten auf ausländische Märkte aus. Sie erwarben entweder ausländische Sicherheitsbescheinigungen oder agierten dort mit entsprechenden Verkehrsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen von Tochter- bzw. Schwesterunternehmen (mittlerweile werden sämtliche sicherheitsrelevanten Dokumente für den Eisenbahnverkehr einheitlich von der Europäischen Eisenbahnbehörde [European Railway Agency, ERA] ausgestellt). Tabelle 1 listet diejenigen österreichischen Eisenbahnunternehmen auf, die im europäischen Ausland aktiv sind.

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

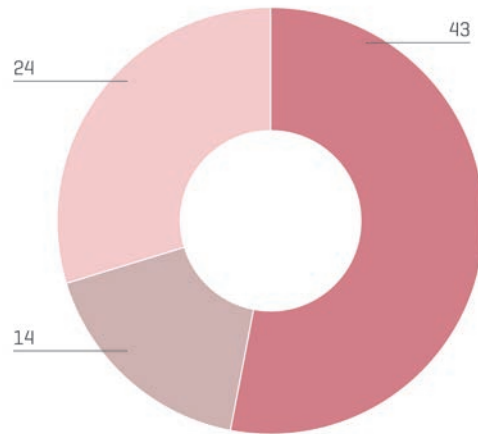
Tabelle 1: Tätigkeit von österreichischen Unternehmen in europäischen Märkten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control, European Railway Agency Database of Interoperability and Safety [zuletzt abgerufen im Juni 2022].



in %

- Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- Integrierte Unternehmen

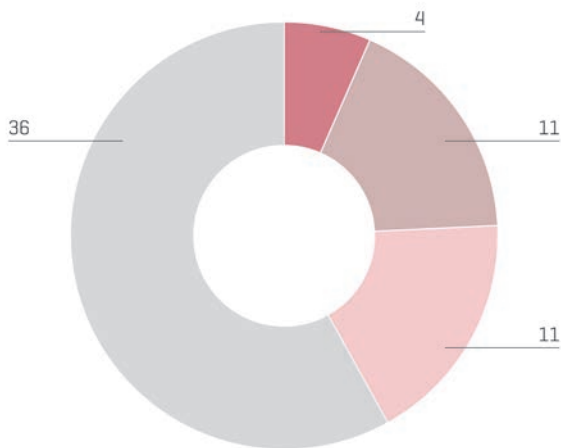
Abb. 1: Status der Eisenbahnunternehmen in Österreich 2021.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.



in %

- Sitz im Inland / inländischer Eigentümer (mehr als 50%)
- Sitz im Inland / ausländischer Eigentümer (mehr als 50%)
- Sitz im Ausland

Abb. 2: Herkunft der Eisenbahnunternehmen in Österreich 2021.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.



in %

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

Abb. 3: Mehrheitseigentümerschaft der 62 Eisenbahnunternehmen im ÖBB-Netz 2021. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im Rahmen der Markterhebung wurde auch der Indikator „Kooperation mit ausländischen Partnern“ ausgewertet. Bei grenzüberschreitenden Transporten übergeben österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen Züge an der Grenze mitunter an ausländische Kooperationspartner. Deren Anzahl hat sich innerhalb der letzten fünf Jahre beinahe verdoppelt (von 72 auf 142), das unterstreicht die immer vielfältiger werdenden Geschäftsbeziehungen der Bahnen.

2021 wurde also mit 142 Eisenbahnverkehrsunternehmen im Ausland grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr abgewickelt, wobei in dieser Zahl auch Tochter- und Schwestergesellschaften der jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen enthalten sind. Spitzenreiter bei der Anzahl ausländischer Partnerunternehmen war die Raaberbahn Cargo mit 45 Kooperationspartnern.

VERKEHRSENTWICKLUNG IM ÖBB-NETZ

GESAMTBETRACHTUNG

Der eingangs erwähnte Wirtschaftsaufschwung schlug sich auch in den Leistungsindikatoren des Eisenbahnmarktes nieder. So zeigte sich am Ende des Jahres 2021 bei der Verkehrsleistung aller Zuggattungen (gemessen in Bruttotonnenkilometern) ein Zuwachs von gerundet acht Prozent. Auch die Zugkilometer nahmen im Jahr 2021 mit knapp sieben Prozent wieder deutlich zu. Ähnlich wie bei den Bruttotonnenkilometern liegt dieser Wert damit auf dem höchsten Niveau der bis 2006 zurückgehenden Datenreihe.

Die Zuwächse bei den Bruttotonnenkilometern sind primär dem Güterverkehr zuzuschreiben, der Personenverkehr ist hingegen hauptverantwortlich für die gestiegenen Zugkilometer. Die Summe der vom Netzbetreiber ÖBB-Infrastruktur eingehobenen Wegeentgelte (Infrastruktur-Benützungsentgelt, IBE)² hat sich mit etwas mehr als sechs Prozent ebenfalls wieder deutlich erhöht und belief sich auf 560 Millionen Euro.

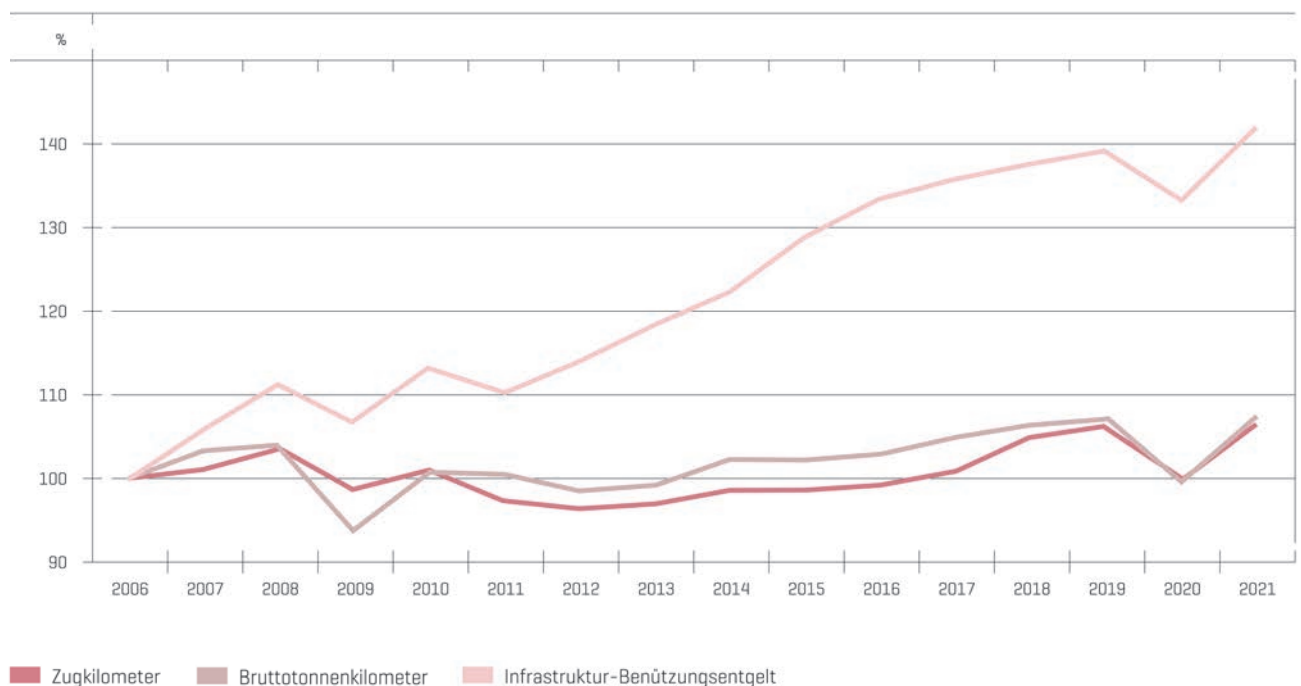


Abb. 4: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2021; Basis [2006] = 100 Prozent. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

Tabelle 2: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2021.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abbildung 5 zeigt anschaulich, dass der Güterverkehr jene Zuggattung mit dem größten Anteil an den Gesamtbruttotonnenkilometern im Netz ist. Über die Hälfte aller Bruttotonnenkilometer sind auf Güterzüge zurückzuführen. Trotz des zumeist stärkeren Zuwachses beim Personenverkehr (Reisezüge) in den Jahren vor der COVID-19-Pandemie ist dieses Kräfteverhältnis über die letzten Jahre weitgehend stabil geblieben. Die Gattung der Dienstzüge (z. B. Lok- und Leerpersonenzüge) blieb gegenüber 2020 mengenmäßig relativ unverändert.

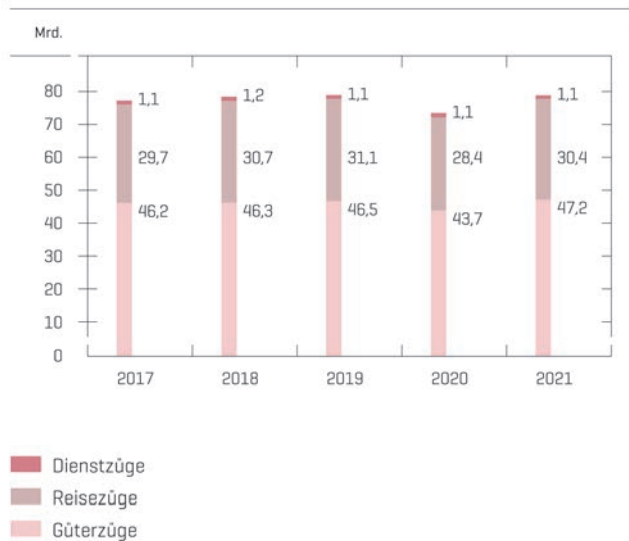


Abb. 5: Netznutzung [Bruttotonnenkilometer] im ÖBB-Netz 2017–2021.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Anders lässt sich die Situation bei der Auswertung der Netznutzung nach Zugkilometern (Abbildung 6) beschreiben:

Hier stellt der Personenverkehr anteilig die mit Abstand größte Zuggattung dar und war mit Ausnahme des Jahres 2020 hauptverantwortlich für die Gesamtwachse. Sowohl Güterzüge als auch Reisezüge hatten signifikant mehr Zugkilometer auszuweisen als im Jahr 2020. Die von den Dienstzügen erbrachten Zugkilometer sind ebenfalls wieder etwas nach oben gegangen.



Abb. 6: Netznutzung [Zugkilometer] im ÖBB-Netz 2017–2021. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Durch das geänderte Entgeltmodell gibt es seit dem Fahrplanjahr 2018 die Möglichkeit, den Eisenbahnverkehr in Marktsegmente zu unterteilen³. So können die Leistungsindikatoren im ÖBB-Netz zusätzlich zu den Zuggattungen auch nach Marktsegmenten analysiert werden. Für die Zugkilometer ergibt sich im Jahr 2021 die in Abbildung 7 dargestellte und gegenüber 2020 kaum veränderte Verteilung auf die Marktsegmente. So erbrachte der Güterverkehr gleichbleibend rund ein Viertel (26 Prozent) aller gefahrenen Zugkilometer (wobei der manipulierte Güterverkehr [Einzelwagenladungsverkehr, Kombiniertes Verkehr und Verschiebungsgüterzüge] den sichtbar größeren Anteil daran hatte).

Innerhalb des Personenverkehrs (insgesamt 69 Prozent) stellte der „Nahverkehr schwach“ (weniger als 200 Sitzplätze) gefolgt vom „Nahverkehr stark“ das stärkste Marktsegment dar. Der eigenwirtschaftliche Personenverkehr ist in etwa gleichgeblieben, während der gemeinwirtschaftliche Personenfernverkehr um einen Prozentpunkt gestiegen ist. Der Zuwachs in diesem Segment ist einerseits auf die Rückkehr zum Regelfahrplan nach der ersten Phase der Pandemie und andererseits auf zusätzliche Leistungsbestellungen zurückzuführen. Dienstzüge machten immerhin fünf Prozent aller Zugkilometer aus und werden der Vollständigkeit halber angeführt, obwohl sie kein eigenes Marktsegment darstellen.

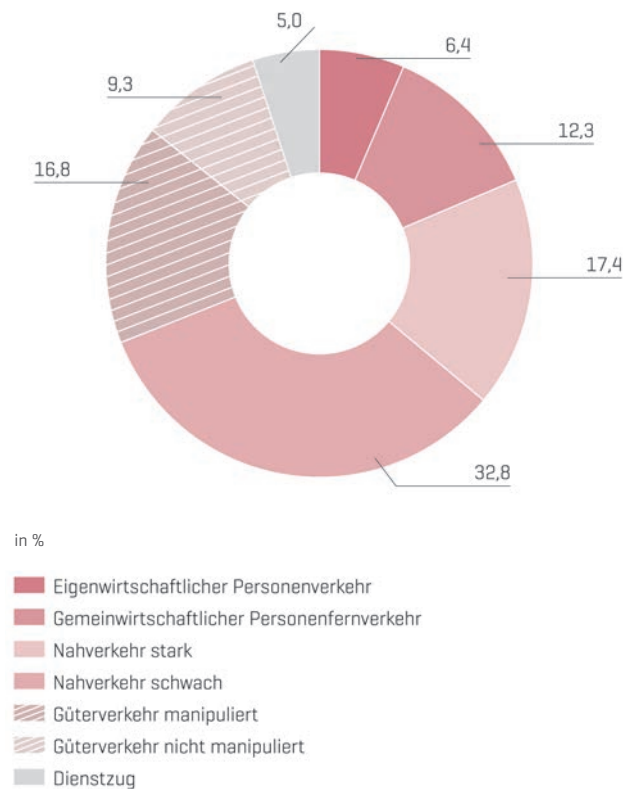


Abb. 7: Anteile der Marktsegmente an den gesamten Zugkilometern im ÖBB-Netz 2021. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

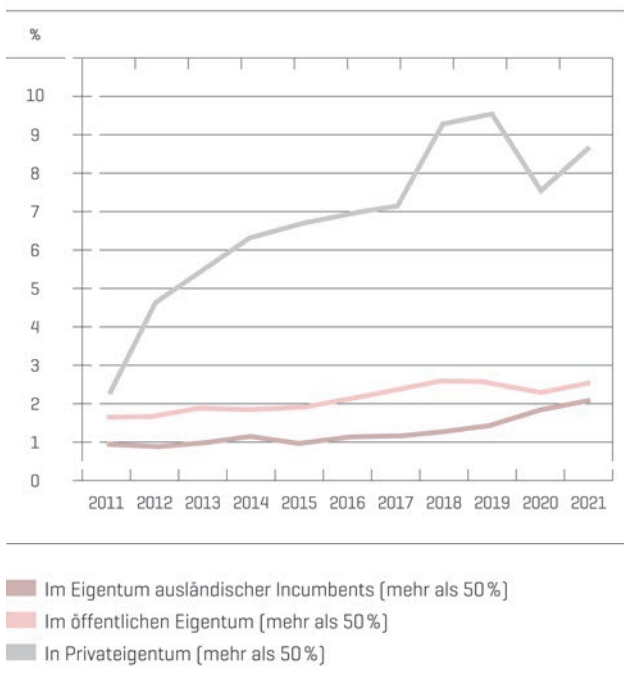


Abb. 8: Zugkilometer nach Unternehmensgruppen im ÖBB-Netz 2011–2021 (exklusive ÖBB-Konzern). Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die Zugkilometer im ÖBB-Netz haben sich bei den einzelnen Unternehmensgruppen außerhalb des ÖBB-Konzerns wieder jeweils erhöht (Abbildung 8). In der Gruppe der ausländischen Incumbents spielte insbesondere die TX Logistik Transalpine (Trenitalia) eine zentrale Rolle, allerdings hat auch die ČD Cargo ihre Verkehre innerhalb der letzten Jahre erheblich und konstant gesteigert. Die übrigen ausländischen Incumbents hatten wesentlich kleinere Anteile. Auch die Bahnen im mehrheitlich öffentlichen Eigentum, beispielsweise die Wiener Lokalbahnen Cargo (WLC) und die Raaberbahn Cargo (RBC), konnten ihre Marktanteile vergrößern. Bei den mehrheitlich im Privateigentum stehenden Unternehmen ist die Entwicklung der letzten Jahre hingegen offensichtlich dynamischer gewesen. Hier sind u. a. der Markteintritt der WESTbahn ab 2011 und die zunehmende Zahl privater Mitbewerber im Güterverkehr für den vergleichsweise großen Anteil verantwortlich, der im Jahr 2020 vorübergehend etwas gesunken ist. Das hatte vor allem den Hintergrund, dass die WESTbahn im Personenverkehr ihre Verkehre pandemiebedingt auf rund ein Drittel des Vorjahresniveaus reduziert hat.

Jahr	Zug-km in %	BT-km in %	Wegeentgelt in %
2017	10,7	18,0	10,1
2018	13,3	20,5	11,4
2019	13,6	21,6	11,5
2020	11,8	22,1	8,8
2021	13,3	24,6	10,0

Tabelle 3: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (Güter- und Personenverkehr) im ÖBB-Netz 2017–2021.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

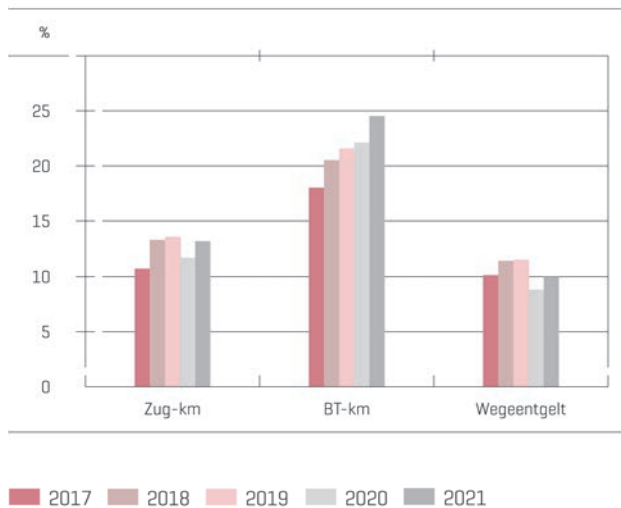


Abb. 9: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (Güter- und Personenverkehr) im ÖBB-Netz 2017–2021.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Tabelle 3 und Abbildung 9 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. Mit Ausnahme von 2020 sind die Anteile bei allen Indikatoren stetig gewachsen, insbesondere die Kenngröße Bruttotonnenkilometer: Die überwiegend im Güterverkehr tätigen Mitbewerber erbrachten im Vorjahr beispielsweise bereits ein Viertel aller Bruttotonnenkilometer. Durch ihren Fokus auf den Güterverkehr lagen ihre Anteile am Gesamtverkehr allerdings deutlich unter jenen am Güterverkehr.

Im ÖBB-Netz

werden folgende Streckenkategorien unterschieden:

Brennerachse

(Kufstein–Innsbruck–Brenner)

Ergänzungsnetz

(Nebenbahnen)

Sonstige internationale Achsen

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

Sonstiges Kernnetz

(weitere Hauptstrecken)

Westachse

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

Die Netznutzung (in Zugkilometern) nach Zuggattungen auf den einzelnen Streckenkategorien veränderte sich 2021 im Vergleich zum Vorjahr abermals nur geringfügig.

In Abbildung 10 weist die Brennerachse mit knapp 41 Prozent weiterhin den höchsten Güterverkehrsanteil auf. Die Westachse liegt diesbezüglich auf Platz zwei, dahinter kommen die sonstigen internationalen Achsen (Pyhrn, Semmering und Tauern) als das vom Güterverkehr anteilig am drittmeisten genutzte Streckensegment in Österreich. Im Wesentlichen findet der komplette Transitgüterverkehr auf diesen drei Streckenabschnitten statt.

Der Anteil des Personenverkehrs an der Netznutzung hat sich auf dem Ergänzungsnetz und den sonstigen internationalen Achsen erhöht, während er auf der Brenner- und der Westachse sowie im sonstigen Kernnetz im Vergleich zu 2020 wieder etwas zurückgegangen ist.

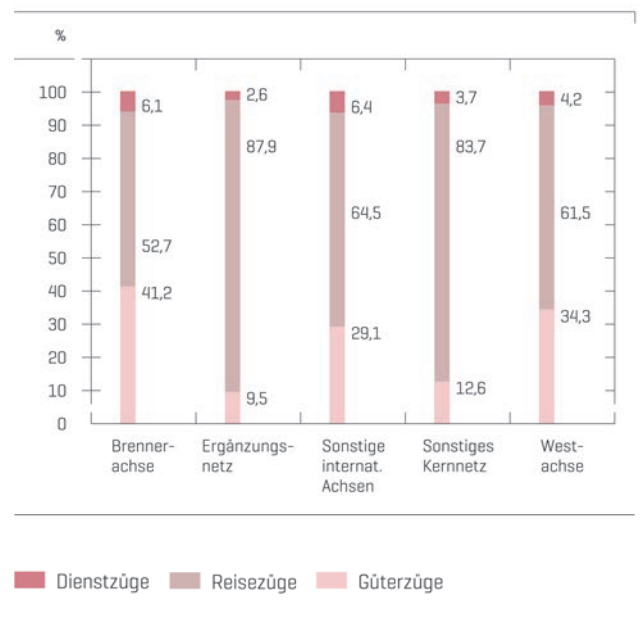


Abb. 10: Netznutzung nach Streckenkategorien und Zuggattungen [Anteile an den gesamten Zugkilometern] 2021; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der vergleichsweise hohe Anteil der Dienstzüge am Brenner und auf den sonstigen internationalen Achsen erklärt sich durch den häufigen Einsatz von Schiebe- oder Vorspannlokomotiven auf diesen überwiegend gebirgigen Strecken. Auf den restlichen Streckenkategorien ist diese Betriebsform relativ unbedeutend.

GÜTERVERKEHR

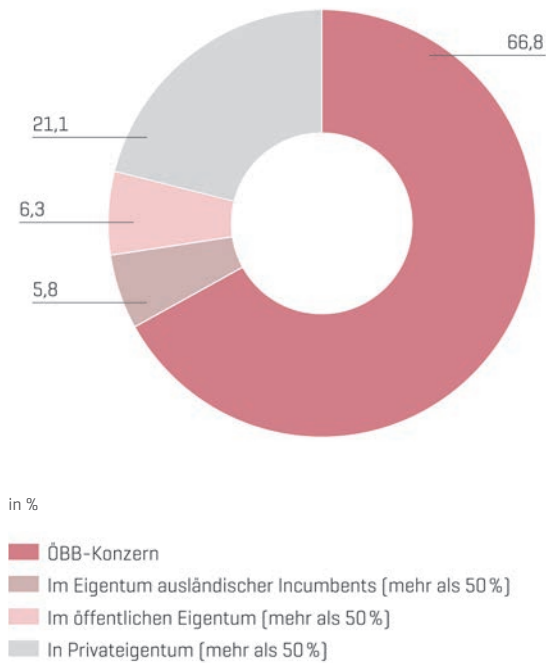


Abb. 11: Anteile an den Güterzugkilometern nach Art der Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2021; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Güterverkehr im ÖBB-Netz lässt sich anhand der Indikatoren Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer analysieren. 66,8 Prozent aller Güterzugkilometer wurden im Jahr 2021 vom ÖBB-Konzern (Rail Cargo Austria) erbracht, weitere 5,8 Prozent von ausländischen Incumbents oder etwaigen Tochterunternehmen. Auf sonstige Mitbewerber im öffentlichen Eigentum entfielen 6,3 Prozent, auf jene in Privateigentum 21,1 Prozent.

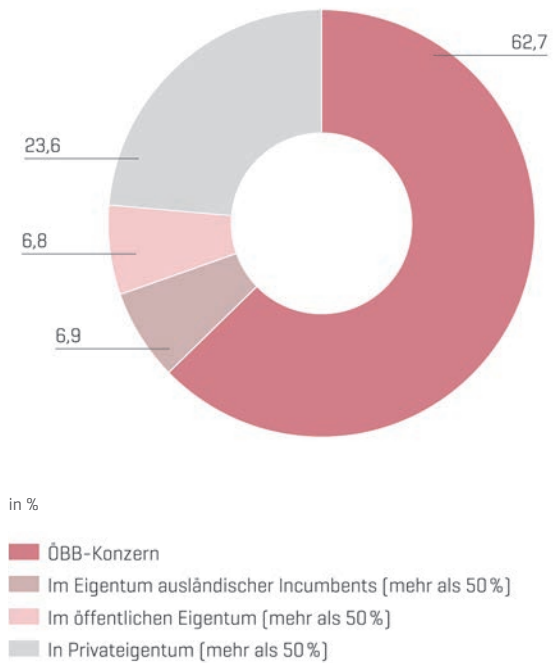


Abb. 12: Anteile an den Bruttotonnenkilometern (Güterverkehr) nach Art der Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2021; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

2021 hatte der ÖBB-Konzern bei den Bruttotonnenkilometern 62,7 Prozent Marktanteil, ausländische Incumbents hatten 6,9 Prozent. 6,8 Prozent entfielen auf die Gruppe jener Mitbewerber, die mehrheitlich im öffentlichen Eigentum stehen. Mit 23,6 Prozent der Bruttotonnenkilometer wurde bereits knapp ein Viertel von Mitbewerbern mit überwiegend privaten Eigentümern erbracht.

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

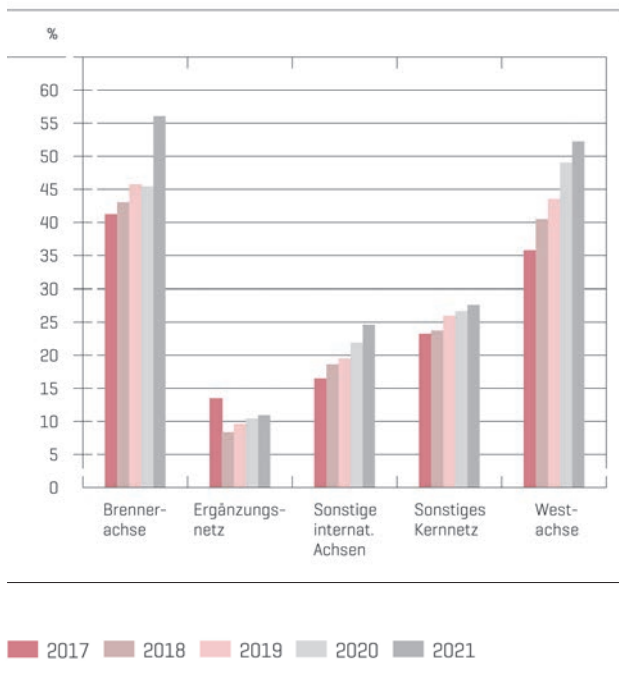


Abb. 13: Anteile der Mitbewerber an den Bruttotonnenkilometern im Güterverkehr nach Streckenkategorie 2017–2021.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Nach Streckenkategorien betrachtet vergrößerten sich 2021 die Marktanteile der Mitbewerber überall. Hervorzuheben ist zum einen, dass die auf der Westachse bereits zuvor bemerkenswert hohen Marktanteile weiter zugelegt haben. Zum anderen gab es auf der Brennerachse beachtliche Zuwächse der Mitbewerber von über zehn Prozentpunkten. Mittlerweile wird also bereits auf zwei der drei österreichischen Haupttransitachsen über die Hälfte aller Bruttotonnenkilometer von Eisenbahnunternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns abgewickelt.

Im Gegensatz zu den vergangenen Jahren ist die Verkehrsleistung der Schiene auf der Brennerachse 2021 absolut betrachtet wieder deutlich gestiegen.

Interessanterweise ist sie jenes Streckensegment im ÖBB-Netz, auf dem im Vergleich zu den übrigen genannten die von der Anzahl her wenigsten Mitbewerber unterwegs sind (18 Eisenbahngüterverkehrsunternehmen). Die Westachse ist hingegen der Teil, auf dem neben den sonstigen internationalen Achsen (z. B. Tauern- und Semmeringstrecke) die meisten Unternehmen Verkehre führten – jeweils über 40.

Auf beiden haben die Mitbewerber durch den Eintritt neuer Marktteilnehmer und den daraus resultierenden verstärkten Wettbewerb noch einmal jeweils um gut drei Prozentpunkte zugelegt.

Mit Ausnahme des für den Güterverkehr kaum relevanten Ergänzungsnetzes (umfasst alle Nebenbahnen des ÖBB-Netzes) hat sich die Verkehrsleistung 2021 auf allen Streckenabschnitten innerhalb einer großen Bandbreite von fünf bis 18 Prozent erhöht. Zusammenfassend lässt sich jedenfalls festhalten, dass der Wettbewerb im Güterverkehr insbesondere auf den Haupttransitachsen mittlerweile sehr stark ausgeprägt ist.



Abb. 14: Anteile des Ganzzugverkehrs [Bruttotonnenkilometer] am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2017–2021.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Ganzzugverkehr (gemeint sind an dieser Stelle alle Zugklassen der „klassischen“ Ganzzüge sowie der Kombinierte Verkehr) blieb im Jahr 2021 für alle Unternehmen anteilig konstant und es entfielen etwas mehr als zwei Drittel des Gesamtverkehrs in Bruttotonnenkilometern darauf (siehe Abbildung 14, „Alle EVU“).

Sowohl der immer schon sehr hohe Anteil bei den Mitbewerbern als auch jener der Rail Cargo Austria bewegte sich auf dem Niveau des Vorjahres.

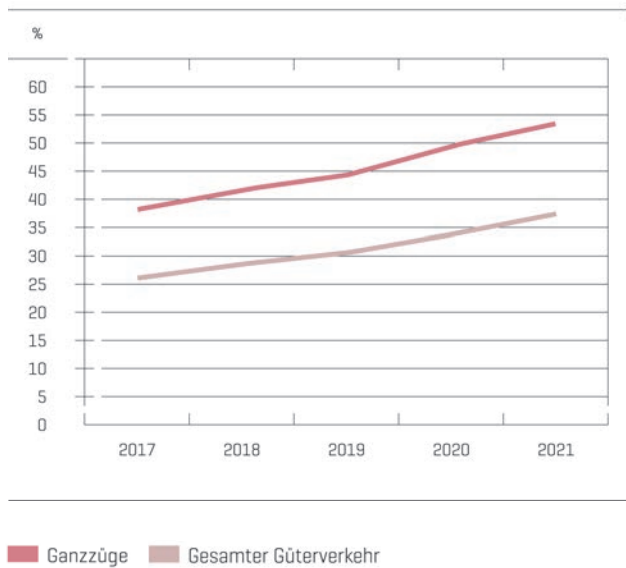


Abb. 15: Marktanteile der Mitbewerber [Bruttotonnenkilometer] im Güterverkehr 2017-2021. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im Segment der Ganzzüge erreichten die Mitbewerber im Jahr 2021, bezogen auf die Bruttotonnenkilometer, beim Marktanteil bereits über die Hälfte (rund 54 Prozent). Im gesamten Güterverkehr auf dem ÖBB-Netz lag der Wert hingegen bei knapp über einem Drittel (rund 37 Prozent). Diese Unterschiede resultieren vor allem daraus, dass der Einzelwagenverkehr fast ausschließlich von der Rail Cargo Austria erbracht wird, während sich die Mitbewerber auf die Führung von Ganzzügen (insbesondere Containerverkehre) spezialisiert haben. Vor allem der Teilbereich der Kombinierten Verkehre befindet sich fest in der Hand der Mitbewerber, sie konnten hier 2021 ihre starke Position um weitere sechs Prozentpunkte auf 66 Prozent der Gesamtverkehrsleistung ausbauen.

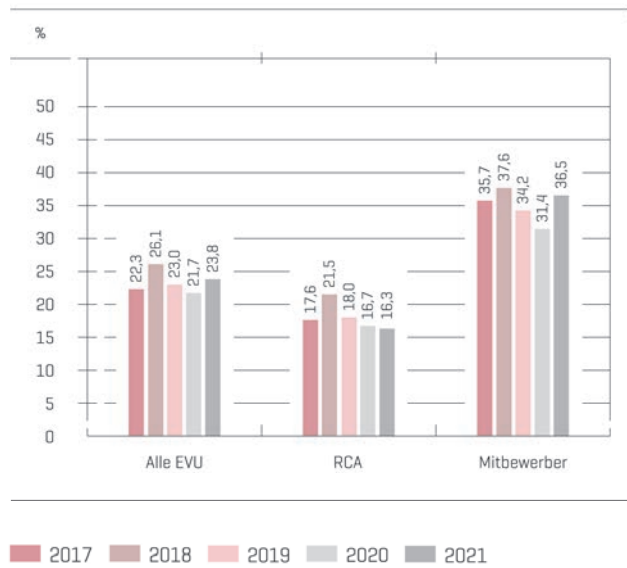


Abb. 16: Anteile des Ad-hoc-Verkehrs [Bruttotonnenkilometer] am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2017-2021. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Wieder zugenommen hat im Jahr 2021 bei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen der Anteil kurzfristig bestellter oder abgeänderter Zugtrassen (Ad-hoc-Verkehre). Er umfasste knapp ein Viertel der gesamten Güterverkehrsleistung im ÖBB-Netz. Zuzuschreiben ist das der Zunahme bei den Mitbewerbern, wo diese Art der Trassenbestellungen mittlerweile mehr als ein Drittel der Verkehrsleistung ausmacht. Bei der Rail Cargo Austria betragen die Ad-hoc-Bestellungen hingegen weniger als ein Fünftel.

Diese Zahlen spiegeln letztendlich die Volatilität des Schienengüterverkehrs wider, die auch in der angestrebten Neukonzeption des Trassenbestellvorgangs Berücksichtigung finden soll. Das sogenannte Redesign of the International Timetabling Process (TTR) soll ermöglichen, dass im grenzüberschreitenden Verkehr tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen künftig auch kurzfristig attraktive Trassen zur Verfügung gestellt bekommen.

VERKEHRESENTWICKLUNG IM GESAMTNETZ⁴

GÜTERVERKEHR

Wie eingangs erwähnt hat sich die wirtschaftliche Situation 2021 gegenüber 2020 spürbar entspannt, in weiterer Folge haben sich auch die Hauptindikatoren des Schienengüterverkehrs wieder positiv entwickelt: Sowohl das Aufkommen (beförderte Nettotonnen) als auch die Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer, Bruttotonnenkilometer) sind mit Wachstumsraten im oberen einstelligen Bereich jeweils deutlich gestiegen. Zwar gab es auch 2021 Beschränkungen im internationalen Warenverkehr (unter anderem führten Personalengpässe sowie die mangelnde Verfügbarkeit von Containertragwagen zu verlangsamten Abläufen), allerdings wirkten sich diese gegenüber dem ersten Jahr der Corona-Pandemie kaum mehr auf den Güterverkehr aus. So verzeichnete beispielsweise der Kombinierte Verkehr laut Kombiverkehrsverband UIRR im zweiten Quartal europaweit ein historisches Wachstum von rund 26 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum 2020. Zudem hat der hohe Ölpreis dazu beigetragen, dass während der ersten Pandemiephase gewonnene Neugeschäfte mittelfristig gehalten werden konnten. Auch regionale Ereignisse beeinflussten die Güterverkehrsaktivität in Österreich positiv: Der nach einer Sanierung wiedereröffnete Karawankentunnel (integraler Bestandteil des Güterkorridors von den Adria Häfen nach Deutschland) hat gewisse Transporte aufgrund der verkürzten Wege wieder auf die Schiene zurückgebracht. Schließlich herrschte auch ein Mangel an Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern, der die Position der Schiene im intermodalen Wettbewerb mit der Straße durchaus begünstigt hat.

Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
2017	118,8	23,494	45,973
2018	117,9	23,734	46,639
2019	116,8	23,189	46,256
2020	108,2	21,577	42,840
2021	118,9	23,456	45,843

Tabelle 4: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2017–2021.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

Jahr	NT	NT-km	BT-km
	in %	in %	in %
2017	30,2	26,9	25,5
2018	33,3	30,7	28,9
2019	36,4	31,8	30,2
2020	36,7	33,1	33,0
2021	39,6	36,6	36,7

Tabelle 5: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2017–2021.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

⁴ Leistungsdaten von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ihre Daten nicht fristgerecht eingereicht haben, wurden an dieser Stelle mithilfe der Vorjahreswerte bzw. der aktuellen Daten der Netzbetreiber geschätzt.

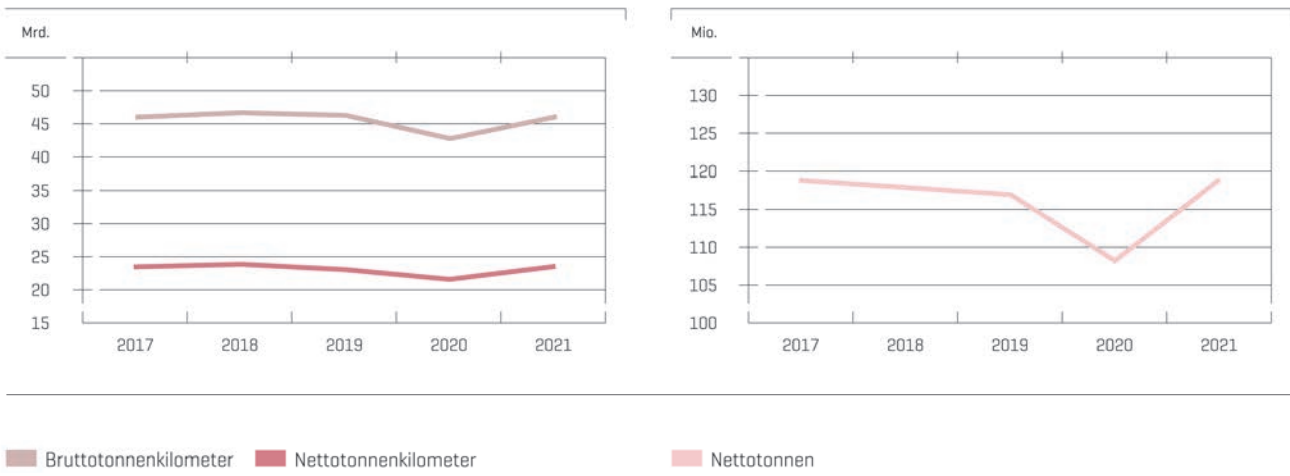


Abb. 17: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2017-2021.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

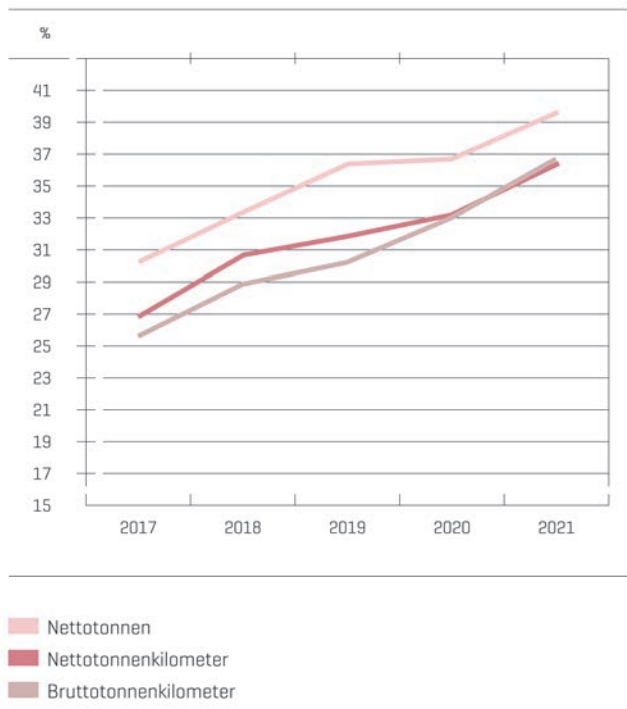


Abb. 18: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2017-2021.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Tabelle 4 und Abbildung 17 stellen die Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes dar. Sowohl die Rail Cargo Austria als auch deren Mitbewerber meldeten Steigerungen gegenüber dem Vorjahr. Nachdem die Zuwächse bei der Gruppe der Mitbewerber um einiges stärker waren, konnten diese ihre Marktanteile bei allen drei Indikatoren ausbauen. Inzwischen hatten zehn im Güterverkehr tätige Unternehmen im Jahr 2021 Marktanteile von 1,2 Prozent oder mehr, die übrigen wiesen Anteile von rund einem Prozent bzw. darunter auf. Abbildung 19 listet die Marktteilnehmer sortiert nach der Größe ihres Marktanteils bei den Nettotonnenkilometern auf, wobei nur Unternehmen mit einem Marktanteil von mindestens 0,1 Prozent berücksichtigt wurden. Die Anzahl der Unternehmen, die diesen Wert übersteigen, wird zunehmend größer.

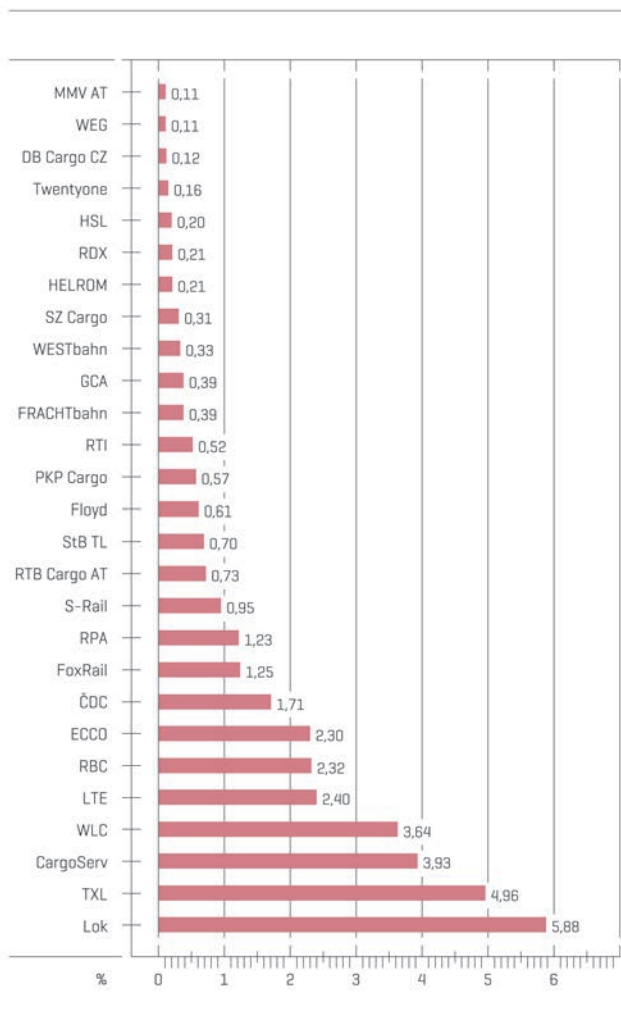


Abb. 19: Marktanteile der Mitbewerber [Nettotonnenkilometer] im Güterverkehr 2021. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Bezugnehmend auf die Eigentümerschaft der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen ergeben sich die Marktanteile (Nettotonnenkilometer) wie in Abbildung 20 dargestellt. Der Marktanteil der im öffentlichen Eigentum stehenden Unternehmen hat sich wie schon im Vorjahr etwas verringert und betrug für das vergangene Jahr 6,8 Prozent. Bei den in Privateigentum stehenden Unternehmen ist der Anteil in den letzten fünf Jahren jedoch stetig gewachsen und lag 2021 bereits bei 22,1 Prozent. Auch der Anteil der ausländischen Incumbents bzw. deren Tochterunternehmen weist seit 2019 einen Aufwärtstrend aus und machte 2021 7,7 Prozent aller erbrachten Nettotonnenkilometer aus.

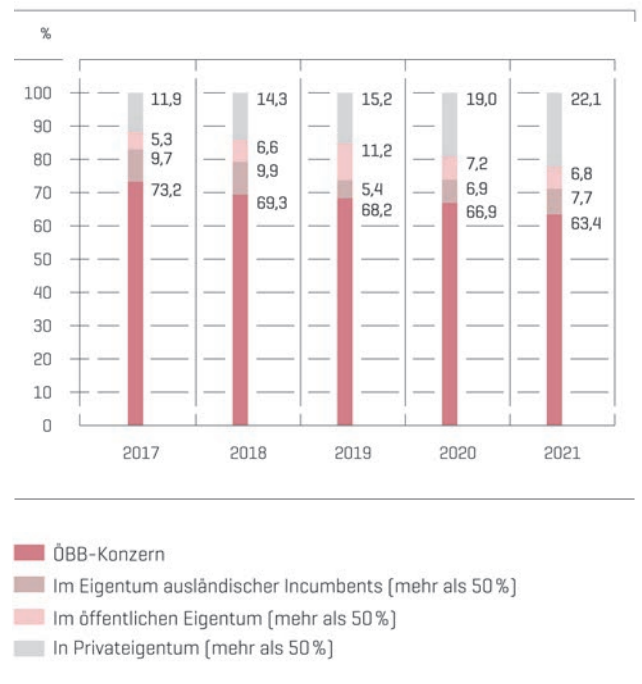


Abb. 20: Entwicklung der Marktanteile nach Unternehmensgruppen [Nettotonnenkilometer] im Güterverkehr 2017-2021; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

PERSONENVERKEHR

Der Schienenpersonenverkehrsmarkt war im Jahr 2020 besonders negativ von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie betroffen. Zwar wurde im Nahverkehr und in Teilen des Fernverkehrs zumindest ein Grundangebot an Mobilität bereitgestellt, allerdings ging die Nachfrage massiv zurück. 2021 haben sich die Leistungsindikatoren hingegen wieder merklich erholt. Erheblich gestiegen sind mit 14 Prozent beispielsweise die Fahrgastzahlen. Das ist einerseits auf die überwiegende Rückkehr zur Anwesenheit an den Arbeitsplätzen und in den Schulen zurückzuführen, andererseits auf den wiederbelebten Fernverkehr. Nicht zuletzt hatte sicherlich auch der Verkaufsstart des österreichweiten KlimaTickets im letzten Quartal einen positiven Effekt (bis Ende 2021 waren über 130.000 Exemplare verkauft worden). Durch die Wiedereinführung des Regelfahrplans und dessen gezielte Ausweitung (dichtere Zugintervalle im Nahverkehr, teilweise

Ausweitung der Betriebszeiten, verlängerte Fernverkehrsverbindungen sowie neue Nachtzugverbindungen) führen knapp sieben Prozent mehr Züge. Das selbst im Vergleich zum Rekordjahr 2019 umfangreichere Angebot führte in Kombination mit der zugenommenen Inanspruchnahme dazu, dass auch die zurückgelegten Personenkilometer wieder stark gestiegen sind (plus 15 Prozent). Mit 64 Prozent der Nachfrage von 2019 lag der Personenverkehr 2021 jedoch immer noch weit unter dem damaligen Niveau (siehe Tabelle 6). Aufgrund des stärkeren Zuwachses im Fernverkehr erhöhte sich die errechnete durchschnittliche Fahrtweite je Fahrgast wieder leicht.

Tabelle 8 und Abbildung 21 veranschaulichen, dass die Mitbewerber ihre Marktanteile bei den Personenkilometern und den Zugkilometern gegenüber 2020 wieder etwas ausbauen konnten, bei den Reisenden ist ihr Anteil hingegen das zweite Jahr in Folge gesunken.

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer	Ø Fahrtweite
	<i>in Mio.</i>	<i>in Mrd.</i>	<i>in Mio.</i>	<i>in km</i>
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

Tabelle 6: Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2017–2021.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

	Summe	ÖBB-PV	Mitbewerber	Anteil Mitbewerber
Mio. Reisende	218,7	187,6	31,1	14,2%
Mrd. Personenkilometer	8,5	7,6	0,9	10,1%
Mio. Personenzugkilometer	123,4	107,5	15,9	12,9%

Tabelle 7: Personenverkehrsmarkt nach Unternehmensgruppen 2021; Rundungsdifferenz enthalten.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer
	<i>in %</i>	<i>in %</i>	<i>in %</i>
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

Tabelle 8: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2017–2021.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

ÖBB-Personenverkehr

Im Jahr 2021 beförderte die ÖBB-Personenverkehr knapp 188 Millionen Fahrgäste, 2020 waren es noch 163 Millionen gewesen (Abbildung 22). Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl der Fahrgäste also um über 15 Prozent, die Personenkilometer um ca. 14 Prozent. Die durchschnittliche Fahrtweite hat sich entgegen dem Trend aller Bahnen und gemäß der langjährigen eigenen Tendenz von 2020 auf 2021 auf 40,8 Kilometer verringert.



Abb. 21: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2017-2021. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

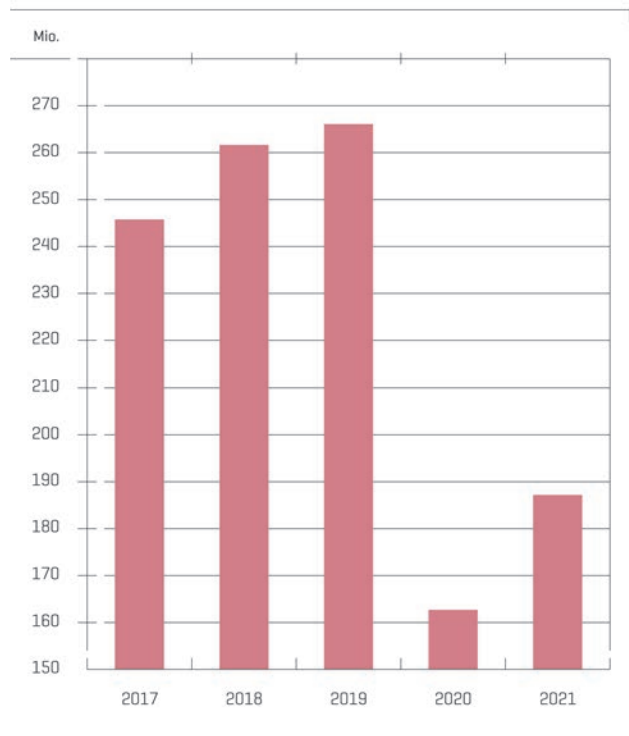


Abb. 22: Anzahl der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen 2017-2021. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

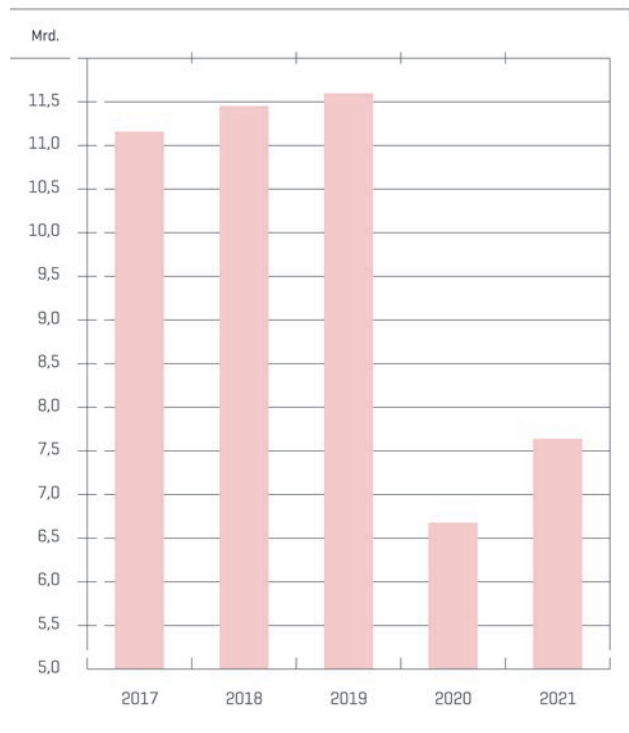


Abb. 23: Anzahl der von der ÖBB-Personenverkehr zurückgelegten Personenkilometer 2017-2021. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Weitere Eisenbahnunternehmen

Zudem verzeichneten auch die meisten anderen Unternehmen im Jahr 2021 durchwegs erfreuliche Zuwächse bei den erhobenen Kennzahlen. Stärker davon betroffen waren die Personenkilometer mit 18 Prozent und die Zugkilometer mit 16 Prozent. Die Anzahl der Reisenden ist bei den Mitbewerbern mit plus 5,5 Prozent hingegen vergleichsweise schwächer gewachsen. Die Fahrgastzahlen von WESTbahn und RegioJet wurden zwar in den Gesamtberechnungen berücksichtigt, sie werden allerdings auf Unternehmenswunsch bzw. aus Wettbewerbsgründen nicht separat veröffentlicht.

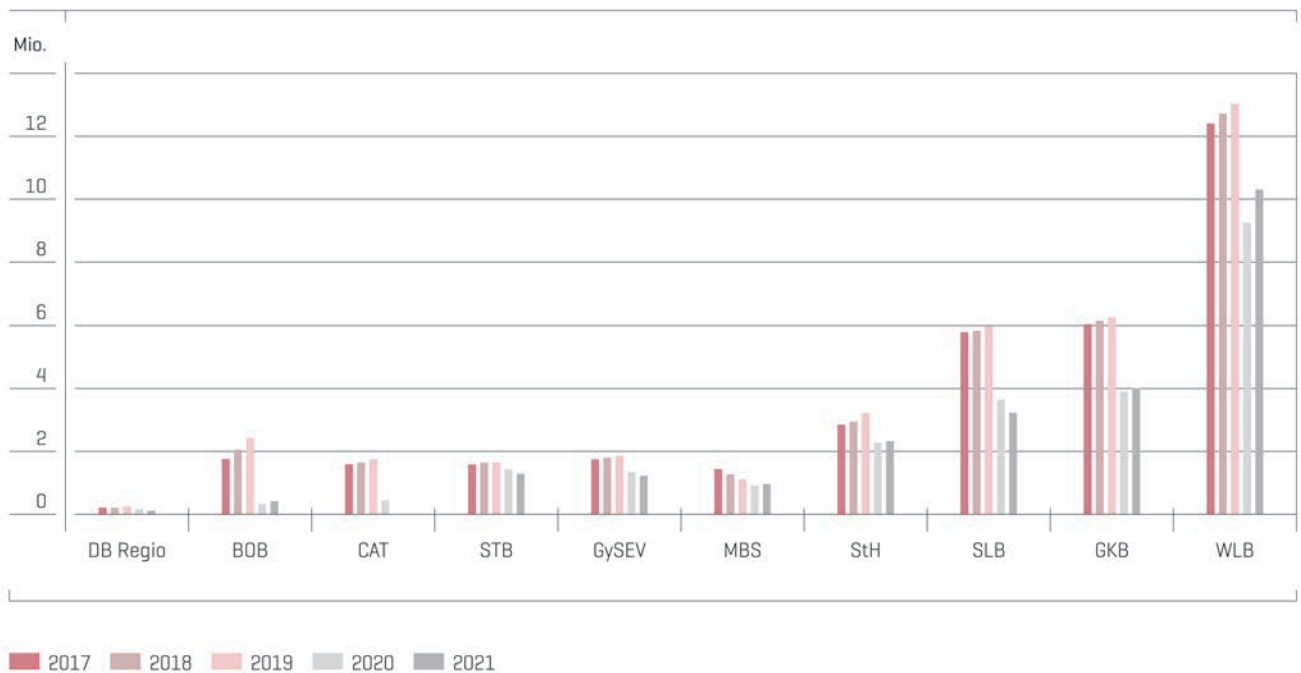


Abb. 24: Anzahl der von den vernetzten Personenverkehrsunternehmen DB Regio, BOB, CAT, STB, GySEV (einschließlich Neusiedler Seebahn), MBS, StH, SLB, GKB und WLB beförderten Personen 2017–2021. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

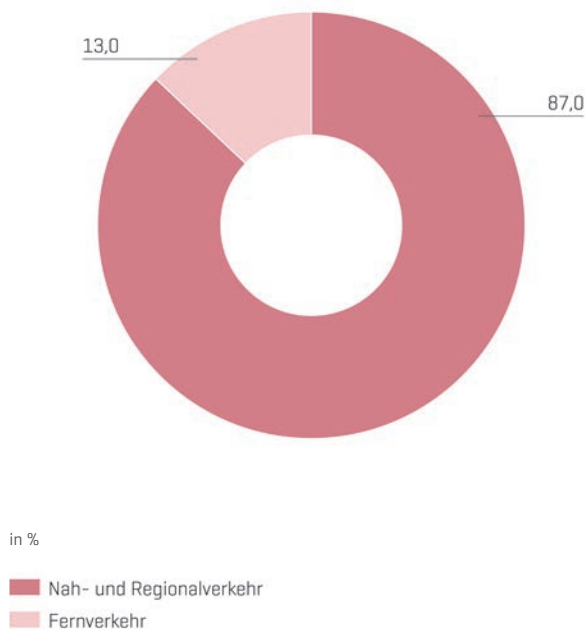


Abb. 25: Anteil der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen im Nah- und Regionalverkehr sowie im Fernverkehr (Auswertung nach Zugkategorien) 2021. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

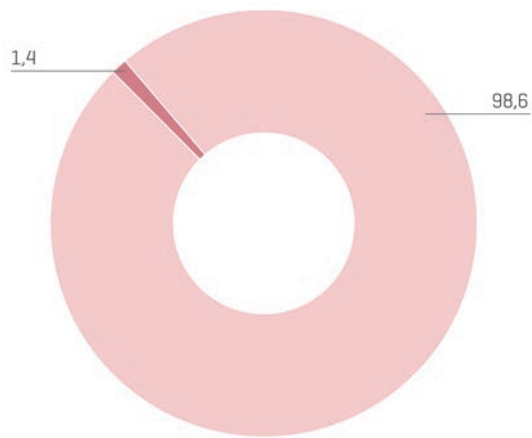
Beförderte Personen im Nah-, Regional- und Fernverkehr in Österreich

Im Fernverkehr beförderte die ÖBB-Personenverkehr 2021 mit 24,4 Millionen Reisenden wieder wesentlich mehr Fahrgäste (2020: rund 20,6 Millionen), das entspricht einer deutlichen Zunahme von knapp 18 Prozent. Mit 15 Prozent verzeichnete der Nahverkehr im Vergleich dazu nicht ganz so starke Zuwächse. Das veränderte auch die Fahrgastverteilung zwischen Nah- und Regionalverkehr leicht (Abbildung 25):

Der Anteil des Fernverkehrs stieg auf 13 Prozent (2020: 12,7 Prozent). Das lag einerseits daran, dass dieser 2020 von den Beschränkungen rund um COVID-19 proportional stärker betroffen war. Gewisse (vor allem grenzüberschreitende) Verbindungen, die zeitweise zur Gänze ausgesetzt wurden, konnten 2021 sukzessive wieder hochgefahren werden. Andererseits blieb der Nahverkehr zumindest für Berufspendlerinnen und Berufspendler weiterhin verfügbar und die Wiederaufnahme fiel vergleichsweise weniger stark ins Gewicht.

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

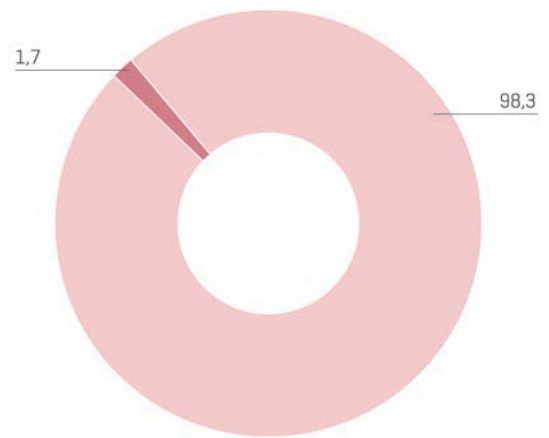
Der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse der ÖBB-Personenverkehr ist 2021 gleichgeblieben und lag bei weiterhin 1,4 Prozent. Bei der WESTbahn reduzierte sich der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse auf 1,7 Prozent (wobei die Einführung eines neuen, dreiteiligen Klassensystems einen Einfluss auf die Verteilung gehabt hat). Ebenso verhält es sich bei der Bayerischen Oberlandbahn, bei der mit 7,2 Prozent erneut weniger Fahrgäste in der 1. Klasse reisten. Während der CAT (der ja im Jahr 2021 ohnehin nicht in Betrieb war) nur 1.-Klasse-Sitzplätze anbietet, verfügen die anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen lediglich über Sitzplätze in der 2. Klasse, zumal sie fast ausschließlich im Nahverkehr tätig sind. Eine Ausnahme bilden die NÖVOG und die twentyone, die mit ihren Ausflugs- bzw. Sonderverkehren ebenfalls Fahrgäste in der 1. Klasse befördern können.



in %

- 1. Klasse
- 2. Klasse

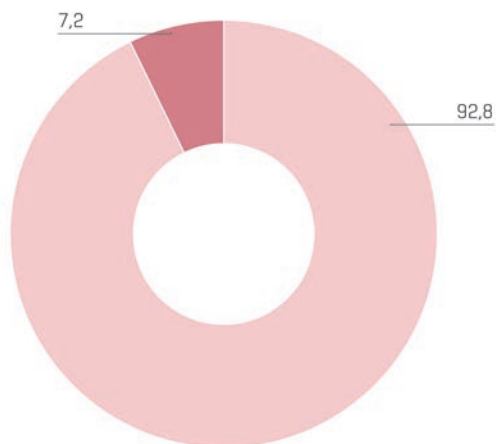
Abb. 26: Anteil der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse 2021. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*



in %

- 1. Klasse
- 2. Klasse

Abb. 27: Anteil der von der WESTbahn beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse 2021. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*



in %

- 1. Klasse
- 2. Klasse

Abb. 28: Anteil der von der Bayerischen Oberlandbahn beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse 2021. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Qualitative Marktbeurteilung 2021

Seit dem Jahr 2006 führt die Schienen-Control eine ausführliche Umfrage unter den Eisenbahnunternehmen durch. Die darin enthaltenen Fragen dienen dazu, mittels der subjektiven Sicht der Marktteilnehmer ein Gesamtbild über die Problemfelder des Marktes zu erhalten. Im Berichtsjahr 2021 beantworteten drei Viertel aller Unternehmen (etwa 75 Prozent) diese Erhebung. Wie in den Vorjahren umfasste der Fragebogen 41 in sieben Gruppen gegliederte Einflussfaktoren (siehe Tabelle 1). Die zentrale Fragestellung an die Eisen-

bahnunternehmen lautete: „In welchem Ausmaß werden Neuverkehre durch folgende Punkte negativ beeinflusst?“

Die Bewertung erfolgte nach dem Schulnotensystem (wobei 1 „kein negativer Einfluss“ und 5 „großer negativer Einfluss“ bedeutet). Um einen direkten Vergleich zu ermöglichen, wurden die Fragestellungen der Vorjahre auch im Jahr 2021 beibehalten. In Tabelle 1 werden die Ergebnisse der vergangenen Jahre gegenübergestellt.

Netzzugang	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Trassenvergabe	1,62	1,62	1,83	1,88	1,91	1,72	2,09	1,86	1,86	1,93
Letzte Meile [Bedienung Anschlussbahn]	2,83	2,86	2,76	2,70	2,74	2,96	2,45	2,56	2,66	2,83
Zugang zu Serviceeinrichtungen [Stationen, Tankstellen, Terminals etc.]	2,15	2,35	2,22	2,04	2,18	2,07	2,00	2,00	1,95	2,02
Engpass bei Trassen [Baustellen und Umleitungen]	2,25	2,23	2,35	2,36	2,45	2,19	2,45	2,42	2,61	2,66
Grenzübertritt	2,37	1,87	2,14	2,18	2,15	2,37	2,54	2,38	2,39	2,39
Betriebliche Auflagen [Vorschriften, Meldungen etc.]	2,37	2,44	2,61	2,56	2,55	2,52	2,59	2,71	2,69	2,56
Verschub	2,32	2,32	2,39	2,25	2,15	2,19	2,27	2,36	2,22	2,13

Unternehmensfaktoren	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Mangel an [Risiko-]Kapital	2,31	2,16	2,14	2,30	2,42	2,26	2,20	2,16	2,24	2,10
Konkurrenz durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen	2,69	2,60	2,64	2,83	2,65	2,58	2,81	2,82	2,98	2,91
Konkurrenz durch andere Verkehrsträger [Straße, Luft]	3,62	3,44	3,59	3,74	3,40	3,42	3,42	3,52	3,66	3,67
Unternehmensgründung [EIU / EVU]	1,82	1,90	1,79	2,00	1,80	2,00	2,20	2,37	2,74	2,37
Fahrplanqualität	2,27	2,24	2,36	2,13	2,05	1,78	2,03	2,03	2,02	2,05

Netzzustand	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ausbau	2,30	2,16	2,09	2,15	2,00	1,89	2,00	2,03	2,15	2,16
Erhaltung	2,56	2,60	2,39	2,54	2,36	2,14	2,34	2,29	2,28	2,33
Umleitungen	2,85	2,71	2,77	2,83	2,71	2,50	2,55	2,58	2,64	2,78
Sicherungstechnik [ETCS, PZB90 etc.]	2,41	2,13	2,09	2,33	2,19	2,00	2,13	2,15	2,26	2,26
Betriebsqualität [Störungen etc.]	2,22	2,28	2,30	2,42	2,18	2,15	2,41	2,41	2,32	2,38

Personal	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Verfügbarkeit	2,86	2,88	2,83	2,92	2,82	2,96	2,94	2,91	2,60	2,82
Schulungseinrichtungen	1,93	2,12	2,13	1,76	1,73	1,85	2,06	2,18	2,05	1,88
Soziale Normen	2,29	2,27	2,43	2,44	2,18	2,04	2,38	2,29	2,15	2,14
Behördliche Auflagen	2,93	3,12	3,09	2,96	2,86	2,93	3,06	3,06	3,00	2,95
Sprache	1,89	1,85	1,78	1,88	1,91	1,96	2,03	2,09	1,90	1,89

Verfügbarkeit/Kosten der Betriebsmittel	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Triebfahrzeuge	2,64	3,12	3,00	3,08	2,86	2,92	2,84	2,65	2,52	2,58
Waggons	2,89	2,96	2,86	2,86	2,56	2,55	2,40	2,63	2,84	2,62
Dienstleistungen	2,21	2,44	2,29	2,40	2,26	2,46	2,33	2,47	2,59	2,73
Energie	1,96	2,00	2,00	2,13	1,95	1,75	1,91	1,82	1,90	2,17
Struktur der Trassengebühren	2,23	2,31	2,13	2,32	2,41	2,50	2,47	2,33	2,27	2,36
Höhe der Trassengebühren GV	2,83	2,65	2,68	2,68	2,61	2,60	2,54	2,61	2,46	2,53
Höhe der Trassengebühren PV	2,94	3,00	2,74	3,00	2,79	2,57	2,65	2,60	2,46	2,12

Behörden	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Zulassung Fahrzeuge	2,92	2,88	2,83	2,88	2,60	2,46	2,38	2,59	2,54	2,62
Technische Vorschriften	2,78	2,80	2,83	2,76	2,62	2,41	2,50	2,53	2,72	2,52
Betriebliche Normen	2,36	2,38	2,52	2,50	2,36	2,36	2,47	2,56	2,68	2,40
Verkehrsgenehmigung/Konzession	2,27	2,38	2,09	2,23	2,32	2,32	2,37	2,52	2,46	2,33
Sicherheitsbescheinigung	2,42	2,38	2,26	2,38	2,41	2,50	2,74	2,71	2,68	2,77
Unterschiede bei der Umsetzung in den EU-Ländern	3,09	3,13	3,32	3,64	3,25	3,31	3,34	3,39	3,41	3,38
Triebfahrzeugführerschein	2,46	2,58	2,74	2,48	2,05	2,15	2,22	2,15	2,02	1,98
Fahrzeugregister	2,24	2,04	2,17	2,04	2,00	2,00	2,00	1,94	1,88	1,78

Verpflichtende neue Technologien	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Kommunikation [z. B. GSMR]	2,22	2,04	2,00	2,20	2,19	2,14	2,06	2,00	2,00	1,84
Sicherungstechnik [ETCS]	3,58	3,50	3,45	3,33	3,05	2,65	2,67	2,76	2,53	2,38
Umsetzung TSI ¹	3,04	2,88	2,78	2,83	2,57	2,43	2,42	2,55	2,51	2,39
Landesspezifische Ausnahmen bei den TSI	2,75	2,73	2,82	2,86	2,58	2,50	2,53	2,63	2,74	2,55

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

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

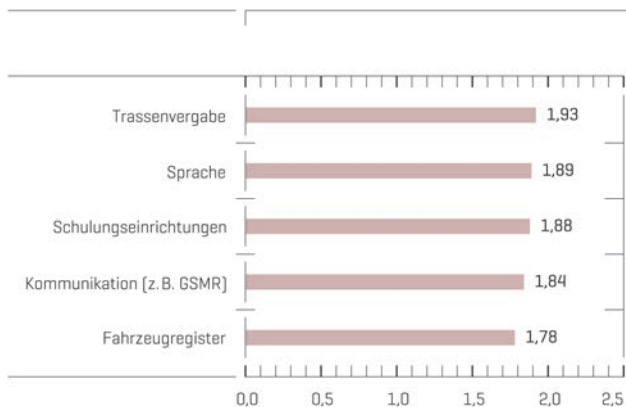


Abb. 1: Die fünf am besten bewerteten Einflussfaktoren 2021.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abbildung 1 zeigt die fünf Einflussfaktoren mit den besten Bewertungen im Jahr 2021. Dabei befindet sich die für den Eisenbahnbetrieb benötigte Energie (in puncto Verfügbarkeit und Kosten) nach langer Zeit nicht mehr unter den bestbewerteten Faktoren, da viele Eisenbahnverkehrsunternehmen trotz guter Verfügbarkeit die mittlerweile hohen Kosten dafür spüren. Die beste Durchschnittsnote erhielt im Vorjahr das Fahrzeugregister, dessen sehr guter Wert bestätigt wurde. Dahinter folgen die Kommunikation als Teil der verpflichtenden Einführung neuer Technologien auf Platz 2 und die Schulumrichtungen für bahnspezifische Berufe bzw. Tätigkeiten auf Platz 3. Letztere gewinnen zunehmend an Bedeutung, was sich auch in der Tatsache widerspiegelt, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen vermehrt eigene derartige Einrichtungen in Betrieb nehmen. Die Sprache des Personals befindet sich mit nahezu unverändertem Wert auf Platz 4, die im Vorjahr noch auf Rang 1 gelegene Trassenvergabe nur noch auf Platz 5.

In Abbildung 2 sind die fünf im Jahr 2021 subjektiv am schlechtesten bewerteten Einflussfaktoren dargestellt. Der Konkurrenz durch andere Verkehrsträger (Lkw, Flugzeug) wurde wie schon in den Vorjahren ein besonders negativer Einfluss attestiert, dieser Wert hat sich sogar weiterverschlechtert. Hintergrund ist die oftmals seitens der Eisenbahnbranche kritisierte und deutlich zu niedrig angesetzte Bepreisung von Straßen- und Flugverkehren (Stichwort: Externalisierung von Kosten). Eine abermals schlechte Bewertung erhielt der Faktor Unterschiede bei der Umsetzung rechtlicher Vorgaben in den einzelnen EU-Ländern – gemeint sind damit vor allem die im Eisenbahnverkehr sehr häufig vorherrschenden und für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr hinderlichen nationalen Interessen. Die behördlichen Auflagen betreffend Personal wurden im Durchschnitt wieder etwas besser bewertet, wenngleich sich auch dieser Einflussfaktor zum wiederholten Mal unter den negativen Spitzenreitern wiederfindet. Konstant schlechter Einfluss wird auch dem intramodalen Wettbewerb, also der Konkurrenz durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), zugeschrieben. Ebenso wurde die sogenannte Letzte Meile, gemeint ist in dem Fall die unzureichende Bedienung von Anschlussbahnen, als Hemmnis bemängelt.

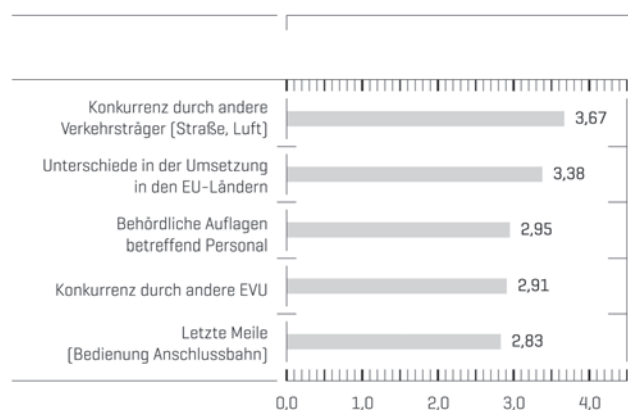


Abb. 2: Die fünf am schlechtesten bewerteten Einflussfaktoren 2021.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Exakt die Hälfte der abgefragten Einflussfaktoren hat sich nach Meinung der Eisenbahnunternehmen seit 2020 verbessert, die andere Hälfte der Faktoren hingegen verschlechtert. Generell ist die Verbesserung der Werte gegenüber den Vorjahren stärker geworden und die Verschlechterung schwächer. Auffällig ist auch, dass sich alle Faktoren im Bereich Einführung neuer Technologien verbessert haben, im Vergleich zu den Vorjahren teils sehr deutlich. Umgekehrt sind alle Bewertungen aus dem Bereich Netzzustand und beinahe alle aus dem Bereich Verfügbarkeit/Kosten der Betriebsmittel mitunter erheblich schlechter bewertet worden als zuvor.

Bei den stärksten Veränderungen in der Benotung (Abbildung 3) ist zu erkennen, dass sich der eingangs erwähnte Faktor Energie aus Sicht der Unternehmen bereits 2021 stark negativ auswirkte. Die schon länger angespannte Personalsituation im Bahnbereich lässt sich an den Bewertungen der Verfügbarkeit von Personal und Dienstleistungen ablesen. Auch die baustellenbedingten Umleitungen aus dem Bereich Netzzustand haben sich merklich verschlechtert. Erholt haben sich demgegenüber die Faktoren Unternehmensgründung, betriebliche Normen im behördlichen Sinn sowie die Höhe der Trassenpreise im Personenverkehr. Letzteres dürfte wohl auch damit zusammenhängen, dass diese für die Jahre 2020 und 2021 aufgrund von COVID-19-Bestimmungen gesenkt bzw. erlassen wurden. Etwas entspannt hat sich die Situation scheinbar bei der Verfügbarkeit und den Kosten von Waggons sowie den technischen Vorschriften seitens der Behörden.

Erneut beanstandeten einzelne Unternehmen im Speziellen, dass die Betriebsqualität durch Naturereignisse stark negativ beeinflusst wird und manchen Streckenabschnitten im Transit wieder mehr Aufmerksamkeit seitens des Infrastrukturbetreibers gewidmet werden soll (langfristige Sperren würden, auch kurzzeitig, erheblich zunehmen). Zudem seien Grenzübertritte im internationalen Güterverkehr, beispielsweise nach Ungarn, mit ihren starken Verzögerungen stark einschränkend. Beim Ausbau des Streckennetzes wurde zudem kritisiert, dass die Güterverkehre eine untergeordnete Rolle spielen würden.

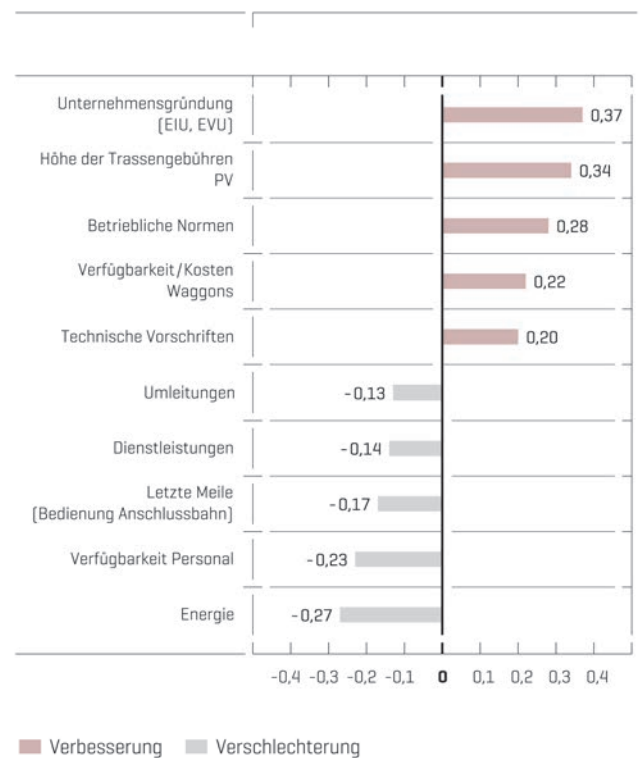


Abb. 3: Stärkste Veränderung der Bewertung von Einflussfaktoren von 2020 auf 2021. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Personal und Fahrzeuge

PERSONAL

Im Rahmen der jährlichen Marktbeobachtung erhebt die Schienen-Control verschiedene Kennzahlen direkt von den Bahnunternehmen. In diesem Zusammenhang wird u. a. auch jener Personalstand der Eisenbahnunternehmen erfragt, der ausschließlich dem Eisenbahnbetrieb zuzurechnen ist – unterteilt in die Bereiche Absatz und Infrastruktur. Aufgrund europarechtlicher Berichtsvorschriften wird die Anzahl der Triebfahrzeugführerinnen und -führer gesondert erfasst, sie sind aber ebenfalls im Bereich Absatz enthalten.

Beschäftigte wie Busfahrerinnen und Busfahrer, Werkstattpersonal, Overhead, Verkaufspersonal und Sicherheitspersonal bleiben unberücksichtigt. Ebenso sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von in Österreich tätigen ausländischen Eisenbahnunternehmen sowie im Ausland tätige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter österreichischer Eisenbahnunternehmen nicht miteinbezogen. Dies hat den Grund, dass es nicht möglich ist, das im Ausland und das in Österreich tätige Personal gesondert auszuweisen.

Personalstand	2017	2018	2019	2020	2021
Infrastruktur	17.025	17.172	17.237	17.246	17.213
Absatz	12.231	12.875	13.118	13.942	14.149
davon Triebfahrzeugführende	4.995	5.024	5.163	5.382	5.580
Summe	29.256	30.047	30.355	31.188	31.362

Tabelle 1: Personalstand der österreichischen Eisenbahnunternehmen in den Bereichen Absatz und Infrastruktur 2017–2021 (jeweiliger Jahresdurchschnitt). Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Tabelle 1 zeigt den durchschnittlichen Jahrespersonalstand aller österreichischen Eisenbahnunternehmen der letzten fünf Jahre. Insgesamt ist dieser von 2020 auf 2021 um 0,6 Prozent angewachsen. Im Wesentlichen hat sich der Personalstand im Infrastrukturbereich ganz leicht verringert, während er im Absatzbereich (der auch die Triebfahrzeugführenden umfasst, bei denen es mit 3,7 Prozent die relativ größten Zuwächse gab) etwas stärker zugenommen hat.

TRIEBFahrZEUGE

Die Gesamtanzahl der Triebfahrzeuge (Lokomotiven, Triebwagen und Triebzüge) nahm 2021 verglichen mit dem Vorjahr minimal ab. Zur Entwicklung bei den einzelnen Kategorien: Bei den Diesellokomotiven ist die Abnahme auf die Verschrottung schon länger abgestellter Fahrzeuge zurückzuführen. Die Zunahme der Hybridlokomotiven ist ausschließlich durch Zukäufe der Mitbewerber im Güterverkehr verursacht. Sie können damit den Großteil ihrer Verkehre im Hauptnetz abwickeln und die letzte Meile auf nicht elektrifizierten Abschnitten bewerkstelligen. Der langfristige Zuwachs bei der

Zahl der elektrischen Mehrsystemlokomotiven (können zwischen verschiedenen Bahnstromsystemen verkehren) hat folgenden Hintergrund:

Die ÖBB-Produktion hat zahlreiche Exemplare der Reihe 1293 (Vectron) für den grenzüberschreitenden Güterverkehr von den Niederlanden bis zum Schwarzen Meer in Betrieb genommen (und mit dieser Beschaffung gleichzeitig ältere Einsystemfahrzeuge der Reihe 1142 und 1144 ausgemustert). Auch die Mitbewerber verwenden Lokomotiven dieses Typs vermehrt im Gütertransit auf der Brenner-, der Tauern- und der Donauachse.

Triebfahrzeugstatistik	2017	2018	2019	2020	2021
Lokomotiven					
Diesellokomotiven	404	388	376	358	352
Dampflokomotiven	12	11	12	12	12
Hybridlokomotiven	5	8	10	20	24
Elektr. Einsystemwechselstromlokomotiven	430	417	397	382	381
Elektr. Einsystemgleichstromlokomotiven	16	15	26	19	15
Elektr. Mehrsystemlokomotiven [Wechsel- u./od. Gleichstrom]	467	496	508	586	577
Bestand der Lokomotiven	1.334	1.335	1.329	1.377	1.361
Triebwagen					
Dieseltriebwagen	205	207	196	196	197
Elektr. Einsystemtriebwagen	369	340	314	291	269
Elektr. Mehrsystemtriebwagen [Wechsel-/Gleichstrom, Hybrid]	155	201	221	232	259
Bestand der Triebwagen	729	748	731	719	725
Triebzüge (fest gekuppelte Garnituren)					
Elektr. Einsystemwechselstromtriebzüge	17	15	15	23	29
Elektr. Mehrsystemtriebzüge [Wechsel-/Gleichstrom, Hybrid]	60	60	60	60	60
Bestand der Triebzüge	77	75	75	83	89
Summe Triebfahrzeuge	2.140	2.158	2.135	2.179	2.175

Tabelle 2: Triebfahrzeugstatistik 2017–2021. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Triebfahrzeuge nach Spurweite	Normalspur	Schmalspur	Gesamt
Lokomotiven	1.322	39	1.361
Triebwagen	685	40	725
Triebzüge	80	9	89
Summe Triebfahrzeuge	2.087	88	2.175

Tabelle 3: Triebfahrzeuge nach Spurweite 2021. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Bei den Triebwagen erhielt die ÖBB-Personenverkehr weitere neue Cityjet-Garnituren (Baureihe 4746), gleichzeitig wurden ältere Triebwagen der Reihe 4020 aus dem Fahrzeugbestand gestrichen. So erklären sich der Rückgang bei den elektrischen Einsystemtriebwagen und der Zuwachs bei den elektrischen Mehrsystemtriebwagen, die beide überwiegend rund um die österreichischen Ballungsräume eingesetzt werden. Bei den sechs zusätzlichen Einsystemtriebzügen handelt es sich um die neuen Doppelstockgarnituren der WESTbahn, die im Fernverkehr zwischen Wien und Salzburg fahren und in denen es auch ein überarbeitetes Wagenklassensystem gibt. Sämtliche registrierte Mehrsystemtriebzüge gehören der Reisezugattung Railjet an und werden von der ÖBB-Personenverkehr im Fernverkehr eingesetzt.

Fahrzeuge des Konzerns der Deutschen Bahn (DB Cargo und DB Regio), der slowenischen SZ Cargo, der polnischen PKP Cargo sowie der Bayerischen Oberlandbahn wurden in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt, weil eine Abgrenzung zu den in Österreich eingesetzten Fahrzeugen nicht möglich ist.

PERSONENWAGEN

Der Bestand an Personenwagen hat 2021 gegenüber 2020 wieder leicht zugenommen, ist langfristig allerdings rückläufig. Die Anzahl an Sitzplätzen in der 2. Klasse ist dadurch wieder gestiegen, in der 1. Klasse hat sie hingegen abgenommen. Außerdem sind neuere Triebwagen zunehmend mit mehr Stehplätzen ausgestattet.

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

Bestand an Personenwagen	2017	2018	2019	2020	2021
Personenwagen 1. Klasse	173	170	173	173	182
Personenwagen 2. Klasse	1.448	1.387	1.317	1.317	1.306
Speisewagen	86	83	85	85	85
Liegewagen	74	71	71	71	79
Schlafwagen	52	50	50	51	51
Sonstige	83	45	38	38	38
Summe	1.916	1.806	1.734	1.735	1.741

Tabelle 4: Bestand an Personenwagen inländischer Eisenbahnunternehmen nach Verwendungszweck 2017–2021.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Anzahl der Sitzplätze	2017	2018	2019	2020	2021
1. Klasse	8.899	8.109	8.336	8.336	8.148
2. Klasse	236.378	234.919	229.686	229.274	232.769
Summe	245.277	243.028	238.022	237.610	240.917

Tabelle 5: Anzahl der Sitzplätze in Personenwagen, Triebwagen und Triebzügen inländischer Eisenbahnunternehmen nach Klassen 2017–2021.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Fahrzeughalter Personenwagen	2017	2018	2019	2020	2021
Ausländische EVU	316	352	363	382	428
ÖBB-Konzern	1.930	1.874	1.835	1.747	1.717
Inländische EVU	92	94	91	89	44
Nostalgieveranstalter	211	195	199	173	177
Sonstige Halter	3	10	10	21	28
Summe	2.552	2.525	2.498	2.412	2.394

Tabelle 6: Entwicklung des Bestands in Österreich registrierter Personenwagen 2017–2021. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. Dezember 2021.

GÜTERWAGEN

Auch bei den Güterwagen gibt es, was die Anzahl der Fahrzeuge betrifft, unterschiedliche Betrachtungsweisen. Der Fragebogen der Schienen-Control erfasst die Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen – ungeachtet des Landes, in dem sie registriert sind. Dadurch werden Fahrzeuge sonstiger Halter nicht berücksichtigt, dafür jedoch auch die im Ausland registrierten Fahrzeuge inländischer Unternehmen.

Das Fahrzeugregister der SCHIG wiederum enthält alle in Österreich registrierten Fahrzeuge, ungeachtet des Unternehmensgegenstandes (Eisenbahnunternehmen, sonstige Halter) und des Firmensitzes.

Die Daten des Fahrzeugregisters sind vor allem hinsichtlich der Privatwageneinsteller von Interesse, weil diese Güterwagen auch dem Markt zur Verfügung stehen und verschiedene Leih- und Leasingmodelle in den vergangenen Jahren an Bedeutung gewonnen haben.

Der Bestand an Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen ist seit Jahren rückläufig. Der Trend, Güterwagen vermehrt im Ausland zu registrieren, setzte sich auch 2021 fort.

Bestand an Güterwagen	2017	2018	2019	2020	2021
Summe	18.595	18.242	17.895	17.511	17.510

Tabelle 7: Bestand an Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen 2017–2021.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im österreichischen Fahrzeugregister ist der Bestand der verzeichneten Güterwagen gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen (siehe Tabelle 8). Der Verringerung der Anzahl an Güterwagen bei Teilen der Rail Cargo Group (Rail Cargo Austria [RCA], Rail Cargo Hungaria [RCH]) und der Gruppe der weiteren Eisenbahnunternehmen stehen Zuwächse bei den sonstigen Wagenhaltern gegenüber.

Aus Tabelle 9 lässt sich entnehmen, dass 2021 in Summe anteilig immer noch rund 72 Prozent der in Österreich registrierten Güterwagen im Eigentum der RCA und deren Tochterunternehmen RCH standen. Die Fahrzeuge der Privatwageneinsteller umfassen mittlerweile über 24 Prozent des in Österreich registrierten Bestands. Zumeist besitzen die Privatwagenhalter Spezialwagen wie Kesselwagen und Flachwagen bzw. Güterwagen für den Kombinierten Verkehr. Oftmals mieten Eisenbahnunternehmen solche über einen gewissen Zeitraum – abhängig von der Laufzeit des zugehörigen Transportvertrags.

Fahrzeughalter Güterwagen	2017	2018	2019	2020	2021
RCA	15.844	15.760	15.586	15.273	14.982
Andere EVU	851	829	831	985	926
Sonstige Halter	4.548	4.636	4.693	4.951	5.030
Summe	21.243	21.225	21.110	21.209	20.938

Tabelle 8: Entwicklung des Bestands in Österreich registrierter Güterwagen 2017–2021.

Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. Dezember 2021.

Güterwagentyp	RCA	Andere EVU	Sonstige Halter	Summe	Anteil sonst. Halter
Wagen mit öffnungsfähigem Dach (T)	1.124	7	12	1.143	1,05 %
Gedekte Wagen (G)	3	23	57	83	68,67 %
Gedekte Wagen Sonderbauart (H)	3.326	16	294	3.636	8,09 %
Flachwagen (K, O, R)	3.117	74	189	3.380	5,59 %
Flachwagen Sonderbauart (L, S)	5.064	266	1.350	6.680	20,21 %
Offene Wagen (E)	1.659	103	110	1.872	5,88 %
Offene Wagen Sonderbauart (F)	688	297	129	1.114	11,58 %
Kesselwagen (Z)	–	2	2.371	2.373	99,92 %
Spezialwagen (U)	1	138	518	657	78,84 %
Summe	14.982	926	5.030	20.938	24,02 %

Tabelle 9: Güterwagen nach Kategorien und Haltern 2021. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. Dezember 2021.

Preisentwicklung Bahnen

Der österreichische Schienenpersonenfernverkehrsmarkt umfasst neben der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) und der WESTbahn seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 auch den tschechischen Anbieter RegioJet. Dazu kommen im Nahverkehr sieben Verkehrsverbünde¹ sowie die sonstigen vernetzten und nicht vernetzten Bahnunternehmen. Zu den vernetzten Bahnen zählen DB Regio, die Bayerische Oberlandbahn (BOB), die Steiermarkbahn und Bus (STB), die Raaberbahn (GySEV), die Montafonerbahn (MBS), Stern & Hafferl (StH), die Salzburger Lokalbahn (SLB), die Graz-Köflacher Bahn (GKB), die Wiener Lokalbahnen (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-Personenverkehr, der WESTbahn und des RegioJet herangezogen, weil diese Unternehmen im direkten Wettbewerb zueinander stehen und neben Standardpreis-Tickets teilweise auch Aktionspreis-Tickets (z. B. Sparschiene Österreich oder WESTsuperpreis-Tickets) verkaufen.

Durch die COVID-19-Pandemie war die Fahrgastfrequenz nach 2020 auch 2021 über mehrere Monate hinweg stark reduziert. Zur Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs zwischen Wien und Salzburg bestellte das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) mittels sogenannter Notvergabe für bestimmte Zeiträume Züge bei der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn. In diesem Zeitraum wurden die Tickets beider Bahnunternehmen wechselseitig anerkannt und keine Aktionstickets verkauft. Diese pandemiebedingten Änderungen beeinflussten die Ergebnisse der Preiserhebung für das Jahr 2021.

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

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

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

Die ÖBB-Personenverkehr unterscheidet wie die meisten europäischen Bahnen zwischen 1. und 2. Klasse (First Class und Economy Class) und verfügt zusätzlich über eine Business Class. RegioJet hat vier Klassen (Low cost, Standard, Relax und Business), 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 lediglich Fahrten in der 2. Klasse an.

Die WESTbahn-Tarife waren im Jahr 2021 am ehesten mit den Tarifen für Inhaberinnen und Inhaber der ÖBB-Vorteilscard vergleichbar. Auch die RegioJet-Tarife lagen im Jahr 2021 deutlich unter den ÖBB-Standardpreisen und sogar unter den ÖBB-Vorteilscard-Tarifen. Beim Preisvergleich müssen bei den günstigeren ÖBB-Vorteilscard-Tarifen allerdings der Vollständigkeit halber auch die zusätzlichen Kosten von 19 bis 99 Euro pro Jahr für die ÖBB-Vorteilscard berücksichtigt werden.

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-Personenverkehr ist in allen österreichischen Verkehrsverbänden vertreten, die WESTbahn hingegen nur im Oberösterreichischen Verkehrsverbund. Sie anerkennt aber alle gültigen Tickets des SVV sowie die regionalen KlimaTickets des VOR. Alle anderen Bahnunternehmen sind Mitglied in jenen Verkehrsverbänden, in deren Gebiet sie ihre Verkehrsleistungen anbieten. Einzig der CAT und der RegioJet sind in keinem Verkehrsverbund.

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

Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) informiert seit jeher in den Jahresberichten über die Preisentwicklung bei den Bahnunternehmen und Verkehrsverbänden. Früher wurde die Entwicklung der ÖBB-Kilometertarife dargestellt, seit 2014 untersucht die apf an bestimmten Stichtagen³ die konkret angebotenen Preise auf ausgesuchten Strecken der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn bzw. seit 2018 auch des RegioJet.

Die Preise wurden einmal pro Monat über das gesamte Kalenderjahr den jeweiligen Websites entnommen. Dabei wurden nur Fahrkarten für die 2. Klasse (bzw. 1. Klasse, sofern günstiger als der angebotene Preis für die 2. Klasse) verglichen, die für alle Fahrgäste ohne besondere Voraussetzung – wie etwa Ermäßigungskarten oder ein bestimmtes Alter – erhältlich waren. Berücksichtigt wurden sowohl Standardpreise ohne jegliche Ermäßigung (z. B. Standard-Ticket) als auch allgemein erhältliche Sonderangebote (z. B. Sparschiene-Österreich-, WESTsuperpreis- oder WESTspartage-Ticket), sofern 2021 angeboten. Bei RegioJet wurde die Klasse Low cost (bzw. Standard, sofern Low cost nicht mehr verfügbar war) herangezogen, weil diese am ehesten mit der 2. Klasse der beiden anderen Bahnunternehmen vergleichbar ist.

³ Im Jahr 2021: Donnerstag, 14.1., Donnerstag, 18.2., Mittwoch, 17.3., Freitag, 16.4., Dienstag, 18.5., Mittwoch, 16.6., Montag, 19.7., Montag, 16.8., Freitag, 17.9., Montag, 18.10., Mittwoch, 17.11. und Dienstag, 14.12.

Folgende Fernverkehrsstrecken wurden für den Preisvergleich ausgewählt:

ÖBB-Personenverkehr und WESTbahn

Linz-Salzburg, 127 Kilometer

Wien-Linz, 190 Kilometer

Wien-Salzburg, 317 Kilometer

ÖBB-Personenverkehr und RegioJet

Wien-Prag, 404 Kilometer

ÖBB-Personenverkehr

Wien-Klagenfurt, 330 Kilometer

Die ÖBB-Strecken Wien-Graz und Wien-Innsbruck werden seit 2020 nicht mehr untersucht.

Die apf hat die Ticketpreise bei den ausgewählten Strecken jeweils vier Wochen, 14 Tage, sieben Tage, drei Tage bzw. einen Tag vor Fahrtantritt an den Stichtagen für im Internet buchbare Strecken erhoben. Bei der ÖBB-Personenverkehr gibt es mittlerweile auch verschiedene Preise je nach gewähltem Vertriebskanal (Automat, Zug, Online/Mobile oder Personenkassa), wobei der Vertriebskanal Online/Mobile für den Vergleich herangezogen wurde. Berücksichtigt wurden alle am jeweiligen Tag angebotenen Direktzüge bzw. auch Umsteigeverbindungen mit ähnlicher Fahrtdauer. Nicht berücksichtigt wurden hingegen Verbindungen mit wesentlich längerer Fahrtdauer, Nachtreisezüge der ÖBB-Personenverkehr und der ÖBB Intercitybus auf der Verbindung nach Klagenfurt. Bei der WESTbahn wurden alle Verbindungen ab Wien einbezogen.

INFO

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

ERGEBNISSE DER PREISERHEBUNG 2021

PREISE DER ÖBB-PERSONENVERKEHR

Variierende Preise je nach Kaufzeitpunkt

Die durchschnittlichen Preise der ÖBB-Personenverkehr variierten im Jahr 2021 wie im Jahr zuvor auf allen angebotenen Destinationen stark. Die maximale Preisdifferenz im Jahr 2021 lag bei 41,20 Euro für die Strecke Wien–Prag bzw. bei 34,40 Euro für die Verbindung Wien–Klagenfurt. Im Vergleich dazu lag die maximale Preisdifferenz im Jahr 2020 bei 41,70 Euro für die Strecke Wien–Prag bzw. bei 34,60 Euro für die Verbindung Wien–Klagenfurt. Das bedeutet, dass der Zeitpunkt des Ticketkaufs bei der ÖBB-Personenverkehr im Jahr 2021 weiterhin eine große Rolle spielte.

Bis zu 61 Prozent Ersparnis bei frühem Kaufzeitpunkt möglich

2021 galt wie im Jahr 2020 für alle verglichenen Strecken: Je früher Tickets gekauft wurden, desto größer war die Ersparnis. Die maximale Preisreduktion erhielten Fahrgäste auf allen verglichenen Strecken jeweils vier Wochen vor Fahrtantritt.

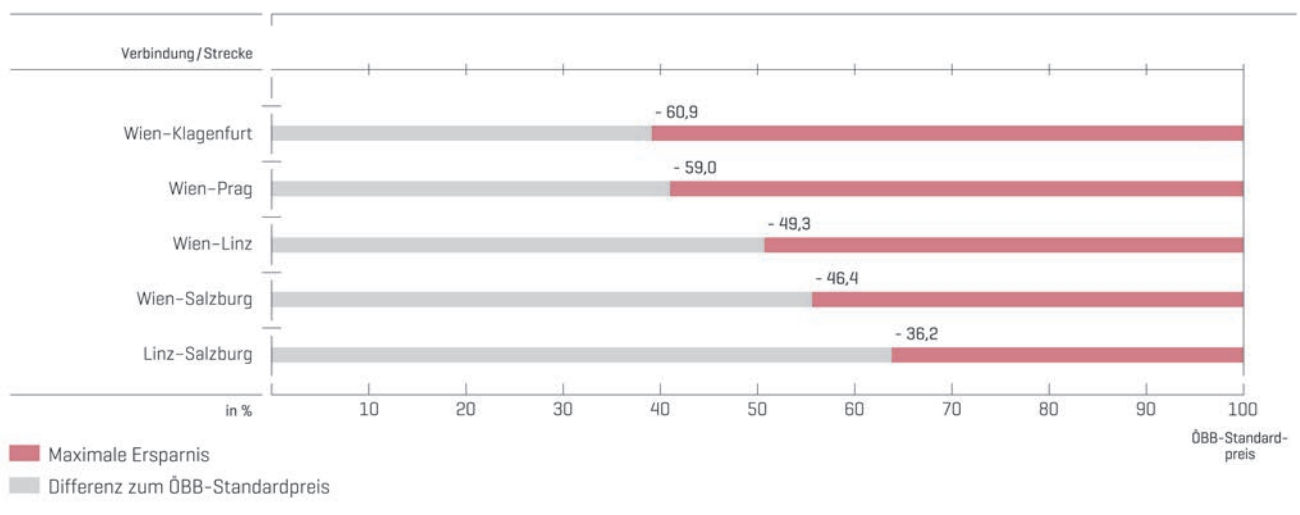


Abb. 1: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem ÖBB-Standard-Ticket (100 Prozent) für unterschiedliche Strecken im Jahr 2021.

Quelle: Ticketshop der ÖBB-Personenverkehr.

So reduzierte sich beispielsweise 2021 auf der Strecke Wien–Klagenfurt der durchschnittliche Preis mit rund 61 Prozent (2020: 61 Prozent) im Vergleich zu einem ÖBB-Standard-Ticket erneut am stärksten. Auf Platz zwei befand sich abermals die Strecke Wien–Prag mit 59 Prozent (2020: 58,9 Prozent); siehe Abbildung 1. Auf den anderen Strecken konnte durch einen frühen Ticketkauf eine durchschnittliche Preisersparnis zwischen etwa 36 und 49 Prozent (2020: zwischen 20 und 30 Prozent) erzielt werden.

Die durchschnittlichen Preise der ÖBB-Personenverkehr waren im Jahr 2021 auf den fünf überprüften Strecken an den jeweils fünf Abfragezeitpunkten im Vergleich zum Vorjahr insgesamt 16 Mal günstiger, zwei Mal gleich und sieben Mal teurer. Auf der Strecke zwischen Wien und Salzburg wurden für die Zeit der Notvergabe durch das BMK keine Aktionstickets (z. B. Sparschiene) verkauft.

PREISE DER WESTBAHN

Bis zu 41 Prozent Ersparnis möglich

Die durchschnittlichen Preise der WESTbahn variierten auf allen angebotenen Destinationen, die von beiden Bahnunternehmen gefahren werden, früher im Vergleich zur ÖBB-Personenverkehr weniger stark. Daher fiel auch die maximale Preisersparnis bislang geringer aus. Dies hat sich seit dem Jahr 2019 gewandelt. Die WESTbahn bot insbesondere bei frühem Ticketkauf günstigere Tickets an, wodurch die maximale Preisersparnis deutlich anstieg.

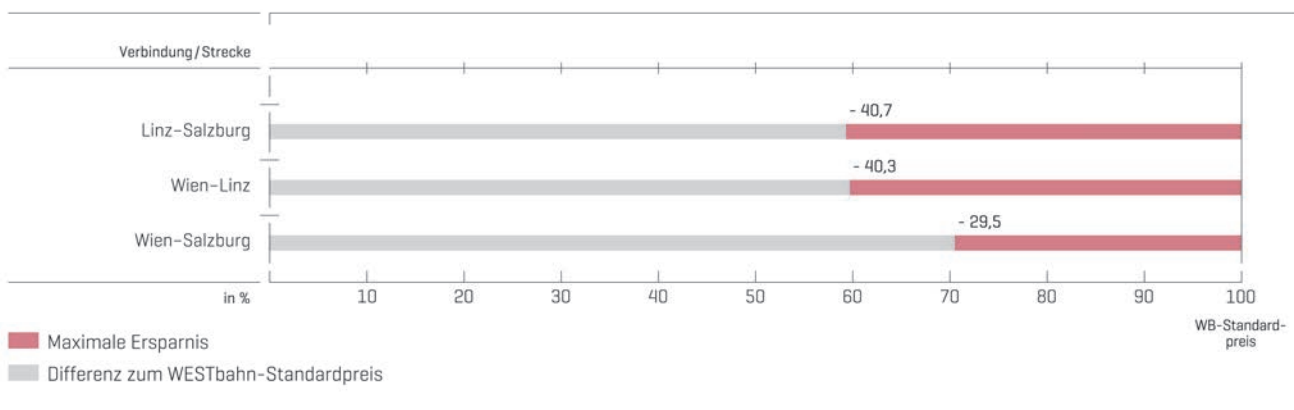


Abb. 1a: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem WESTbahn-Standard-Ticket [100 Prozent] für unterschiedliche Strecken im Jahr 2021.

Quelle: Ticketshop der WESTbahn.

Das heißt, der Zeitpunkt des Ticketkaufs spielte bei der WESTbahn wie bei der ÖBB-Personenverkehr eine zentrale Rolle. Im Jahr 2021 waren die durchschnittlichen Preise auch bei der WESTbahn auf den untersuchten Strecken vier Wochen vor Fahrtantritt erneut am günstigsten.

So reduzierte sich bei der WESTbahn im Jahr 2021 auf der Strecke Linz-Salzburg der durchschnittliche Preis mit 40,7 Prozent (2020: 36 Prozent) im Vergleich zu einem WESTbahn-Standard-Ticket am stärksten, gefolgt von der Strecke Wien-Linz mit 40,3 Prozent (2020: 24,3 Prozent) und der Strecke Wien-Salzburg mit 29,5 Prozent; siehe Abbildung 1a.

Die durchschnittlichen Preise der WESTbahn waren im Jahr 2021 auf den drei überprüften Strecken an den jeweils fünf Abfragezeitpunkten im Vergleich zum Vorjahr 15 Mal günstiger.

PREISE DES REGIOJET

RegioJet hatte im Jahr 2021 an den untersuchten Tagen weiterhin keine Aktionstickets auf der Strecke Wien–Prag. Es wurden die vier Klassen (Low cost, Standard, Relax und Business) angeboten – wohl je nach Auslastung und Kaufzeitpunkt – zu unterschiedlichen Preisstufen.

Die durchschnittlichen Preise von RegioJet waren im Jahr 2021 auf der überprüften Strecke an den fünf Abfragezeitpunkten im Vergleich zum Vorjahr durchwegs günstiger und lagen damit erneut deutlich unter den Standard- und Vorteilscardpreisen des Mitbewerbers. Die durchschnittlich erhobenen Preise waren etwa zwischen 54 und 69 Prozent (2020: zwischen 52 und 65 Prozent) günstiger.

Bei RegioJet war die maximale Preisreduktion auf der Strecke Wien–Prag vier Wochen vor Fahrtantritt zu erzielen, genauso wie bei allen anderen Strecken, welche von der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn bedient wurden.

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

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

Die Preise mit Vorteils card lagen bei der ÖBB-Personenverkehr im Jahr 2021 zwischen 9,1 Prozent unter und 31,8 Prozent über den Preisen der WESTbahn (2020: zwischen 21,6 Prozent unter und 26,8 Prozent über den Preisen der WESTbahn). Auf der Strecke Linz–Salzburg waren die Preise mit Vorteils card immer höher gegenüber den Preisen der WESTbahn, auf den Strecken Wien–Linz und Wien–Salzburg hingegen je zwei von fünf Mal niedriger.

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

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

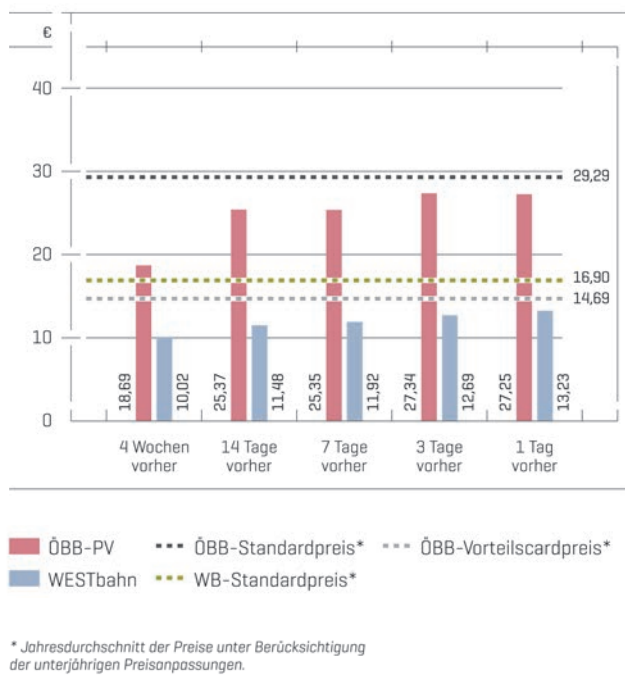


Abb. 2: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Linz-Salzburg** im Jahr 2021.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

STRECKENAUSWERTUNGEN VON ÖBB-PERSONENVERKEHR, WESTBAHN UND REGIOJET IM VERGLEICH

In den Abbildungen 2 bis 6 sind die durchschnittlichen Preise aller am jeweiligen Tag online angebotenen Tickets für Tagesreisezüge dargestellt. Nachtreisezüge der ÖBB-Personenverkehr wurden nicht berücksichtigt, weil 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 August 2021 hat RegioJet, im Dezember 2021 haben die ÖBB-Personenverkehr und die WESTbahn (teilweise) die Preise angepasst, auch unterjährig wurden manchmal neue Standardpreise festgestellt.⁴

STRECKE LINZ-SALZBURG

Die WESTbahn war 2021 auf der Strecke Linz-Salzburg zwischen 8,70 Euro⁵ und 14,70 Euro (2020: 12,60 Euro und 13,50 Euro) günstiger als die ÖBB-Personenverkehr (siehe Abbildung 2).

Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard glichen sich die Preise stark an. Der Unterschied zwischen den beiden Anbietern lag hier zwischen 1,50 Euro (2020: 0,80 Euro) und maximal 4,70 Euro (2020: 4 Euro) zugunsten der WESTbahn. Das Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr mit ÖBB-Vorteilscard ist erneut alle fünf Mal teurer als das Ticket der WESTbahn.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 10,60 Euro bzw. 36,20 Prozent (2020: 20,50 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei der WESTbahn betrug diese 6,90 Euro bzw. 40,70 Prozent auf den WESTbahn-Standardpreis (2020: 36 Prozent).

⁴ Allfällige Preiserhöhungen werden beim ÖBB-Vorteilscardpreis und bei den Standardpreisen der ÖBB-Personenverkehr bzw. WESTbahn berücksichtigt, indem ein Jahresdurchschnittspreis ermittelt wird.

⁵ Sämtliche Preise bzw. Preisdifferenzen im Text sind gerundet.

Im Vergleich zum Jahr 2020 sanken im Jahr 2021 die durchschnittlichen Preise der ÖBB-Personenverkehr vier Mal um maximal 4,70 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt) und stiegen ein Mal um 0,50 Euro (drei Tage vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn sanken zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 0,70 Euro bis maximal 1,30 Euro (am stärksten 14 Tage vor Fahrtantritt).

Seit Mitte 2017 werden für diese Strecke auch ÖBB-Spar-schiene-Tickets verkauft.

STRECKE WIEN-LINZ

Auf der Strecke Wien-Linz waren die durchschnittlichen Ticketpreise der WESTbahn 2021 je nach Kaufzeitpunkt zwischen 4,50 Euro und 14,30 Euro (2020: 8,70 Euro bis 13,10 Euro) günstiger als die Tickets der ÖBB-Personenverkehr (Abb. 3).

Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard glichen sich die Preise stark an. Der Preisunterschied lag zwischen minus 1,80 Euro (2020: 0,30 Euro) und maximal 4,30 Euro (2020: 4 Euro). Zwei von fünf Mal ist das Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr mit ÖBB-Vorteilscard günstiger als das Ticket der WESTbahn.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 18,90 Euro bzw. 49,30 Prozent (2020: 27,70 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei der WESTbahn betrug diese 10 Euro bzw. 40,30 Prozent auf den WESTbahn-Standardpreis (2020: 24,30 Prozent).

Im Vergleich zum Jahr 2020 sanken die durchschnittlichen Preise der ÖBB-Personenverkehr vier Mal um maximal 7,70 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt) und stiegen ein Mal um 0,10 Euro (drei Tage vor Fahrntritt). Jene der WESTbahn sanken zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 1,60 Euro bis maximal 3,50 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt).

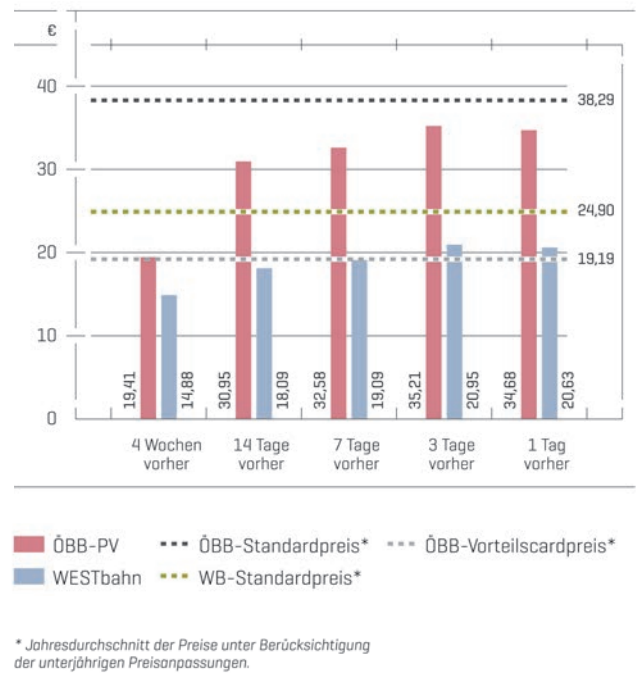
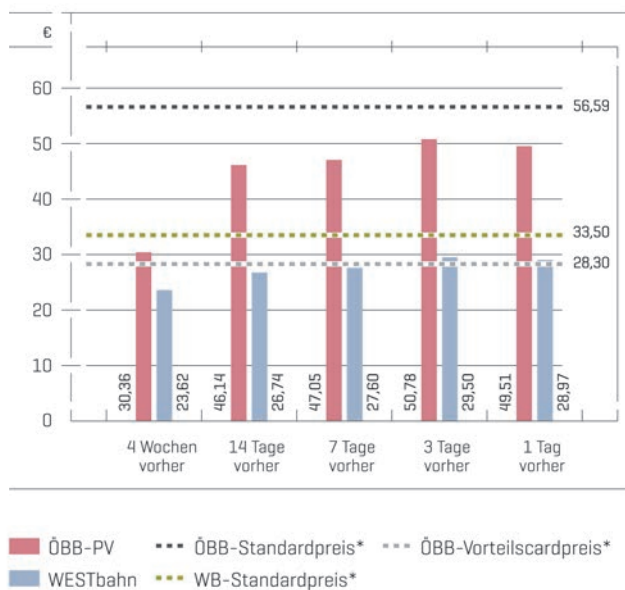


Abb. 3: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Linz im Jahr 2021.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.



* Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisanpassungen.

Abb. 4: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-Salzburg** im Jahr 2021.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

STRECKE WIEN-SALZBURG

Auf der Strecke Wien-Salzburg war die WESTbahn im Jahr 2021 zwischen 6,70 Euro und 21,30 Euro (2020: 14,20 Euro und 20 Euro) günstiger als die ÖBB-Personenverkehr (Abb 4).

Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard lag der Preisunterschied zwischen minus 1,20 Euro (2020: 0,50 Euro) und 4,70 Euro (2020: 2,70 Euro). Zwei von fünf Mal war das Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr mit ÖBB-Vorteilscard günstiger als das Ticket der WESTbahn.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 26,20 Euro bzw. 46,40 Prozent (2020: 29,30 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei der WESTbahn betrug diese 9,90 Euro bzw. 29,50 Prozent auf den WESTbahn-Standardpreis (2020: 22,40 Prozent).

Im Vergleich zum Jahr 2020 sanken die durchschnittlichen Preise der ÖBB-Personenverkehr vier Mal um maximal 9,80 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt) und stiegen ein Mal um 0,20 Euro (drei Tage vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn sanken zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 1,30 Euro bis maximal 2,40 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt).

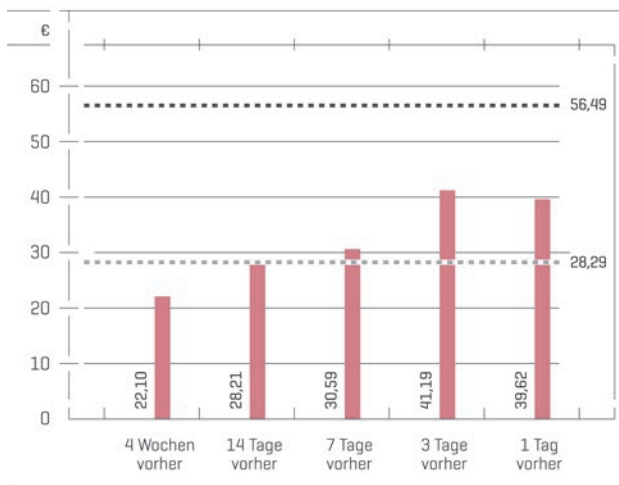
STRECKE WIEN-KLAGENFURT

Die durchschnittlichen Preise für die Strecke Wien-Klagenfurt erhöhten sich 2021 im Vergleich zum Vorjahr drei Mal von 0,90 Euro um bis zu maximal 5,60 Euro, am stärksten drei Tage vor Fahrtantritt, sanken einmal um 0,80 Euro 14 Tage vor Fahrtantritt und blieben ein Mal gleich (Abb. 5).

Die Nutzung der Ermäßigungskarte ÖBB-Vorteilscard zahlte sich durchschnittlich ab sieben Tagen (2020: ebenfalls ab sieben Tagen) vor Fahrtantritt aus.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 34,40 Euro bzw. 60,9 Prozent (2020: 61 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis.

Zwischen Wien und Klagenfurt stand die ÖBB-Personenverkehr – zumindest in Vor-Pandemie-Zeiten – in Konkurrenz zum Busunternehmen FlixBus.

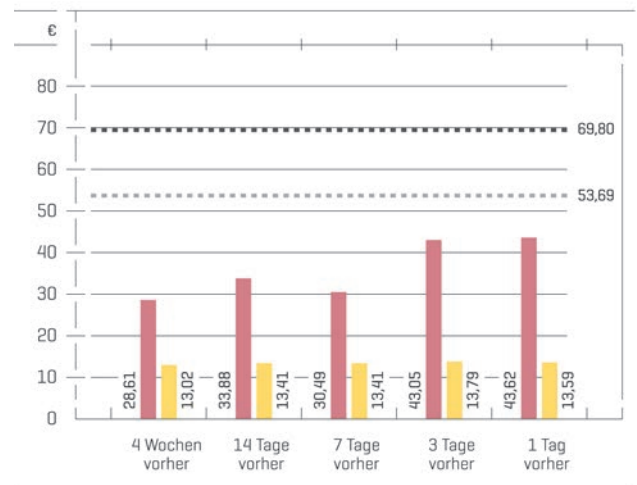


■ ÖBB-PV - - - ÖBB-Standardpreis* ···· ÖBB-Vorteilscardpreis*

* Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisanpassungen.

Abb. 5: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-Personenverkehr zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-Klagenfurt** im Jahr 2021.

Quelle: Ticketshop der ÖBB-Personenverkehr.



■ ÖBB-PV ■ RegioJet - - - ÖBB-Standardpreis* ···· ÖBB-Vorteilscardpreis*

* Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisanpassungen.

Abb. 6: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-Personenverkehr und des RegioJets zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien-Prag** im Jahr 2021.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

STRECKE WIEN-PRAG

Auf der im Jahr 2018 erstmals verglichenen Strecke von Wien in die tschechische Hauptstadt Prag war RegioJet auch im Jahr 2021 zwischen 15,60 Euro (vier Wochen vor Fahrtantritt) und 30 Euro (einen Tag vor Fahrtantritt) (2020: 15,10 Euro und 28,10 Euro) günstiger als die ÖBB-Personenverkehr (Abb. 6).

Die Nutzung einer ÖBB-Vorteilscard (bis zu 50 Prozent Ermäßigung für Strecken innerhalb Österreichs, 15 Prozent Ermäßigung für die Auslandsstrecke) zahlte sich auf dieser Strecke weiterhin nur in Einzelfällen aus, weil die durchschnittlich abgefragten Preise der ÖBB-Personenverkehr darunter lagen.

Bei der ÖBB-Personenverkehr waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2021 bis auf eine Ausnahme umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand (sieben Tage vor Fahrtantritt waren die durchschnittlich abgefragten Preise erneut etwas unter jenen 14 Tage vor Fahrtantritt).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 41,20 Euro bzw. 59 Prozent (2020: 58,90 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei RegioJet hingegen blieben die Preise erneut zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs weitgehend konstant (maximal 0,80 Euro Unterschied zwischen den durchschnittlich niedrigsten und höchsten Preisen).

KLIMATICKETS IM VERGLEICH

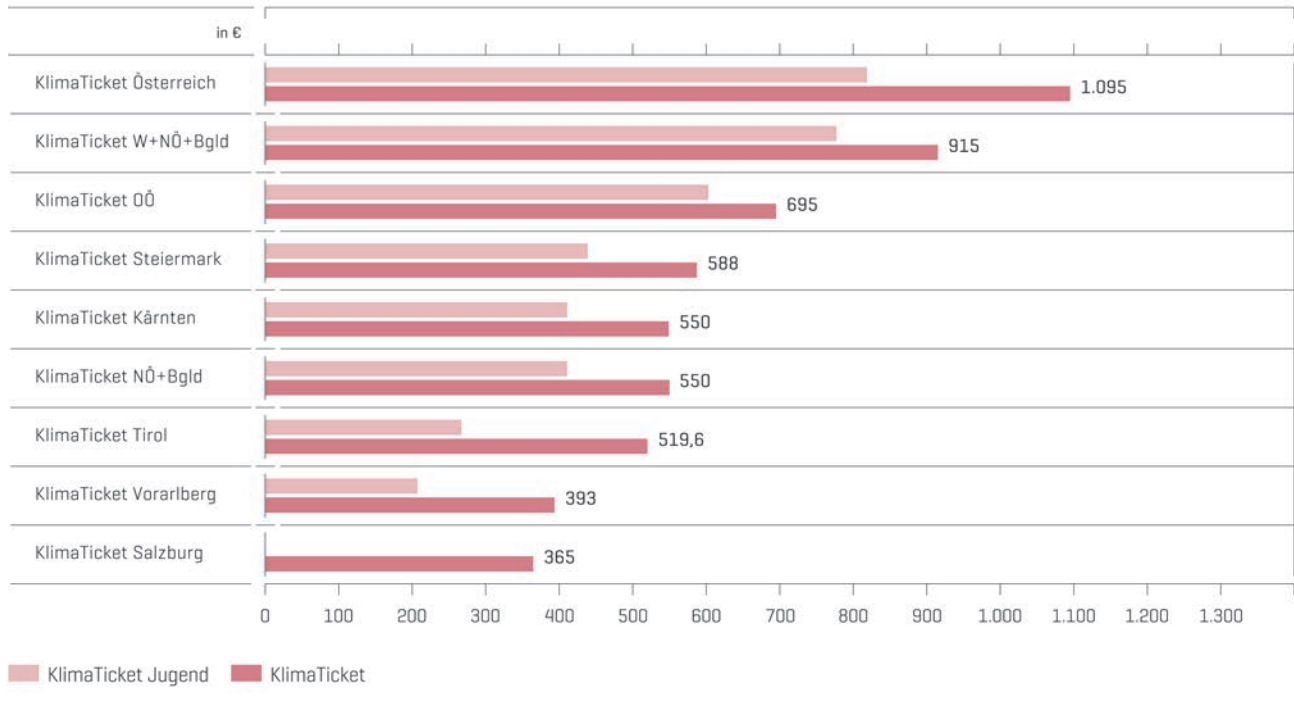


Abb. 7: Kosten eines [nicht übertragbaren] KlimaTickets für Erwachsene und junge Erwachsene bis 26 in der 2. Klasse bei Einmalzahlung im jeweiligen Verbundraum; Stand: 8. Jänner 2022. Quelle: Verkehrsverbände, www.klimaticket.at.

Mit Ende Oktober 2021 wurde das KlimaTicket Österreich als neue, landesweit gültige Netzkarte umgesetzt. Die Einführung regionaler KlimaTickets folgte zu unterschiedlichen bzw. späteren Zeitpunkten. Dieser Fahrschein ermöglicht für den Zeitraum eines Jahres die uneingeschränkte Nutzung aller öffentlichen Linienverkehre in einem bestimmten Gebiet (regional, überregional und österreichweit). Als Linienverkehre gelten in dem Zusammenhang alle öffentlichen Schienenverkehre, alle städtischen Verkehre sowie die Angebote der Verkehrsverbände. Damit ist das KlimaTicket nicht nur auf der Schiene, sondern auch auf allen innerstädtischen Verkehrsbetrieben wie Linienbussen, Straßenbahnen sowie der Wiener U-Bahn gültig. Keine Gültigkeit hat es hingegen bei nationalen und internationalen Fernbuslinien (z. B. FlixBus, Vienna Airport Lines), im Bahnverkehr beim City Airport Train und bei Nostalgie-, Tourismus- und Zahnradbahnen sowie manchen Skibuslinien.

Regional deckt das KlimaTicket den jeweiligen Verkehrsverbund ab. In manchen Verkehrsverbänden gibt es allerdings zusätzliche Angebote: In der Ostregion (Burgenland, Niederösterreich und Wien) kann beispielsweise zwischen einer Kombination aus allen drei Ländern oder lediglich den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland gewählt werden. In Oberösterreich kann das KlimaTicket sowohl mit als auch ohne die Kernzonenverkehre von Linz, Wels und Steyr gekauft werden.

Regionale KlimaTickets ermöglichen überwiegend unbeschränktes Reisen in einem Verkehrsverbund durch die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Der geografische Gültigkeitsraum entspricht dabei dem jeweiligen Verbundraum. Die Gültigkeit beginnt entweder mit dem Monatsersten (wie beispielsweise in Kärnten) oder kann frei gewählt werden. Der Gültigkeitszeitraum ist auf der Jahreskarte aufgedruckt.

Der Preis richtet sich immer nach dem ersten Tag der Gültigkeit, womit unterjährige Preisanpassungen nicht möglich sind. Die Preise für Vollzahlerinnen und Vollzahler regionaler

KlimaTickets differieren zwischen 365 und 915 Euro. Da es zuvor für die Ostregion, für Kärnten sowie für Oberösterreich keine Netzkarten für den gesamten Verbundraum gab, sind sie deutlich günstiger als zuvor (siehe Jahresbericht 2020 auf Seite 72). Vor der Einführung des Tickets betrug der Vollpreis für eine Maximalrelation im Verkehrsverbund Ost-Region 2.965 Euro bei Einmalzahlung, mittlerweile lediglich 915 Euro.

Für junge Erwachsene bis 26 gelten ebenso wie für Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Behinderung ermäßigte Tarife. Salzburg bietet anstelle von Jugendtarifen das KlimaTicket für Studierende und Lehrlinge an. Die Zahlung kann bar, mittels Zahlschein oder per Abbuchungsauftrag erfolgen. Einmalzahlungen, also die sofortige Zahlung des Gesamtbetrages, sind in der Regel günstiger. Die Verkehrsverbünde Salzburg, Vorarlberg und Steiermark bieten übertragbare KlimaTickets für ihren Verbundraum an, wobei diese um etwa 100 Euro teurer sind. Im Gegensatz zur personifizierten Jahreskarte wird diese Karte bei Verlust nicht ersetzt.

INTERNATIONALE NETZKARTEN IM VERGLEICH

Netzkarten der Bahnunternehmen ermöglichen unbeschränktes Reisen innerhalb eines Jahres in der gebuchten Wagenklasse für alle Züge, die das Bahnunternehmen bedient. In der Schweiz und in Österreich (KlimaTicket) gilt die Netzkarte für den gesamten öffentlichen Verkehr. Die Jahresnetzkarten sind im Regelfall nicht übertragbar.

Die meisten Bahnunternehmen verkaufen Netzkarten für die erste und die zweite Klasse. Bestellt man die Jahreskarte als Abonnement, ergeben sich in manchen Ländern weitere Vergünstigungen. Wie in Österreich vertreiben auch manche Bahnunternehmen in den Nachbarstaaten günstigere Netzkarten für Seniorinnen und Senioren, Jugendliche/junge Erwachsene, mobilitätseingeschränkte Personen und Familien. Im Rahmen von Railplus (Angebot europäischer Bahnen für günstigere Reisen ins Ausland) erhalten Kundinnen und Kunden mit Bahn-Netzkarten – mit Ausnahme des österreichischen KlimaTickets – bei den jeweiligen Nachbarbahnen Ermäßigungen für grenzüberschreitende Einzelfahrkarten. Im Zuge des Vergleichs der Jahreskarten einiger in- und ausländischer Bahnunternehmen ergaben sich gegenüber der letzten Erhebung im Jahr 2019 beachtliche Preissenkungen in Österreich bzw. in Ungarn bei gleichzeitiger Anerkennung in fast allen Verkehrsmitteln in Österreich. In den anderen verglichenen Ländern gab es entweder keine oder geringfügige Preissenkungen bzw. -erhöhungen.

Im Vergleich zum Generalabonnement der Schweiz, welches alle Verkehrsmittel umfasst, hat das österreichische KlimaTicket keine Gültigkeit bei Ausflugsverkehren, Fähren und Seilbahnen. Die anderen Netzkarten gelten vorwiegend für die genannten Bahnunternehmen.

Land	Bahnunternehmen und Bezeichnung	Abfrage 02.03.2019	Abfrage 07.02.2022	Veränderung
Österreich	ÖBB-PV: Österreichcard / KlimaTicket Ö Classic	1.889 €	1.095 €	- 42%
Deutschland	DB: BahnCard100	4.395 €	4.144 €	- 6%
Schweiz	SBB: Generalabonnement Erwachsene	3.396 €	3.652 €	8%
Ungarn	MAV: START Klub Prémium Card	1.188 €	793 €	- 33%
Tschechien	ČD; IN Karta IN 100	780 €	824 €	6%
Slowakei	ZSSK: Maxi Klasik	850 €	850 €	0%

Tabelle 1: Jahresnetzkarten [Preis 2. Klasse] ausgewählter Bahnunternehmen in Österreich und angrenzenden Ländern.

Quelle: Websites der Bahnunternehmen; Wechselkurse 02.03.2019 und 07.02.2022.

Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen

UMSATZERLÖSE 2020

Umsatzerlöse in Mio. €					
EVU	2016	2017	2018	2019	2020
Personenverkehr	905	997	1.038	1.006	643
Güterverkehr	996	1.087	1.094	1.105	996
Summe	1.901	2.084	2.132	2.111	1.639

Tabelle 1: Umsatzerlöse österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen abzüglich Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen 2016–2020.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im Herbst 2021 führte die Schienen-Control zum siebenten Mal eine Erhebung der Umsatzzahlen österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2020 durch (Zahlen für 2021 lagen zu Redaktionsschluss noch nicht vor). Diese Umsatzzahlen wurden getrennt nach Personen- und Güterverkehr abgefragt und Umsätze aus den dem Schienenverkehr nicht zuzurechnenden Leistungen (Busbetrieb, Werkstätten usw.) wurden – ebenso wie Umsätze aus dem Infrastrukturbereich – nicht berücksichtigt. Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen wurden ebenfalls von den Gesamtumsätzen abgezogen.

Die in Tabelle 1 angeführten Umsatzerlöse bilden daher die im Bahnbetrieb direkt von den Endkundinnen und Endkunden erhaltenen Zahlungen für das Jahr 2020 ab. Erwartungsgemäß sind diese pandemiebedingt bei der Mehrheit der Unternehmen gegenüber 2019 erheblich zurückgegangen. Die Gesamtjahresumsätze des Güterverkehrs lagen 2020 um knapp zehn Prozent unter dem Niveau der Zeit vor COVID-19, jene des Personenverkehrs um rund 36 Prozent. Stark gestiegen sind hingegen die Zuwendungen aus öffentlichen Mitteln (insbesondere im Personenverkehr für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen). Die Gesamtsumme der Erlöse im Personen- und Güterverkehr hat sich jedenfalls um 22 Prozent verringert und betrug 2020 1,64 Milliarden Euro.

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN

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

In diesen Verkehrsdienstverträgen wird vereinbart, welche Leistungen die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Fahrgäste zu erbringen haben.

So wird festgelegt,

welche Zugfahrten auf welcher Strecke bestellt werden (Fahrplan),

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

welches Entgelt die Bahnunternehmen dafür bekommen.

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

Die nachstehenden Ausführungen über die Zahlungen für den Personen- und Güterverkehr basieren auf Zahlen der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG). Sie bilden die voraussichtlichen Werte für das Jahr 2021 ab, weil der abschließende gemeinwirtschaftliche Leistungsbericht des Bundes für das Vorjahr noch nicht veröffentlicht ist. In Summe wurden mit 1,57 Milliarden Euro jedenfalls erneut augenscheinlich mehr Mittel zur Verfügung gestellt als noch im Jahr 2020 (1,36 Milliarden Euro). Hinzu kommen noch weitere rund 102 Millionen Euro an Sondermitteln für die Notvergaben der Fernverkehre auf der Weststrecke an die ÖBB-Personenverkehr und die WESTbahn.

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN IM PERSONENVERKEHR

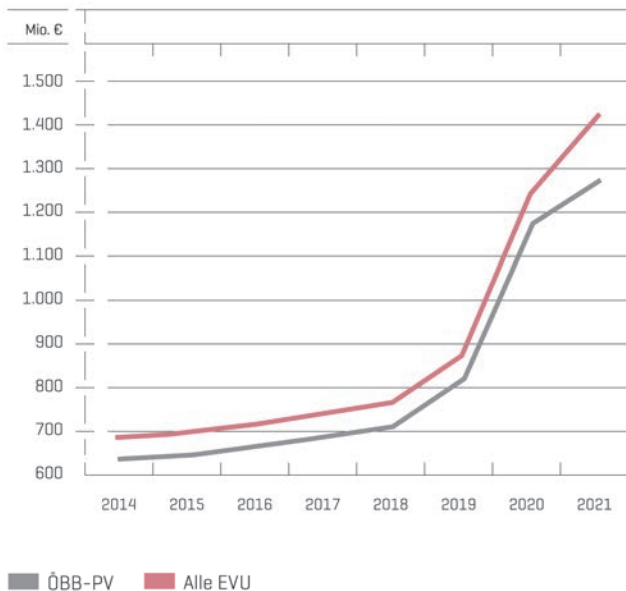


Abb. 1: Zahlungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen an die ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) und weitere Marktteilnehmer 2014–2021 [exklusive etwaiger Sondermittel für Notvergaben in den Jahren 2020 und 2021]. Quelle: Gemeinwirtschaftliche Leistungsberichte BMK, SCHIG; eigene Darstellung.

Beginnend mit Mitte Dezember 2018 wurden die Bestellungen des Bundes und der Bundesländer in je einem Bundesländervertrag zusammengefasst. Die ersten Bundesländer waren Vorarlberg, Kärnten und die Steiermark, alle anderen Bundesländer folgten Ende Dezember 2019. Der Bund bestellte 2021 im Personenverkehr mit insgesamt rund 114,6 Millionen Zugkilometern abermals deutlich mehr als noch im Jahr zuvor (101,3 Millionen Zugkilometer, das entspricht einem Plus von 13 Prozent). Gestiegen ist sowohl die Bestellmenge im Fernverkehr (auf mittlerweile 22,5 Millionen Zugkilometer, davon 5,7 Millionen für Notvergaben) als auch jene im Nahverkehr (umfasste in Summe 92,1 Millionen Zugkilometer). Vom Gesamtvolumen der Bestellung des Bundes entfiel mit etwa 81,2 Millionen Zugkilometern bzw. 71 Prozent der größte Teil auf Leistungen der ÖBB-Personenverkehr für Pendlerinnen und Pendler. Die Leistungen im Regional- und Nahverkehr wurden durch weitere 10,9 Millionen Zugkilometer von anderen Marktteilnehmern ergänzt.

Prinzipiell gibt es im Fernverkehr Streckenabschnitte, auf denen keine Zugbestellungen erfolgen, weil diese Fernverkehrslinien eigenwirtschaftlich geführt werden können. Dort reichen Ticket- und Verbunderlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus, um den Zugverkehr wirtschaftlich zu betreiben. Das gilt insbesondere für den Fernverkehr zwischen Wien und Salzburg auf der Weststrecke, aber auch zum Teil für andere Streckenabschnitte wie Wien–Břeclav oder die Brennerstrecke. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 werden jedoch auch die ÖBB-Fernverkehre zwischen Wien und der tschechischen Staatsgrenze gemeinwirtschaftlich bestellt.

Die durch die COVID-19-Pandemie entstandenen Mobilitätseinschränkungen hatten Auswirkungen auf den Fahrplan, insbesondere jenen des Fernverkehrs. Aufgrund des zwischenzeitlichen Ausbleibens vieler Fahrgäste und damit verbundener starker Einnahmeverluste reduzierten ÖBB-Personenverkehr, RegioJet und WESTbahn mitunter ihre eigenwirtschaftlichen Fernverkehre. Um die Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr auf der Weststrecke (Flughafen Wien–Salzburg) aufrechtzuerhalten, bestellte das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) die Verkehre der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn zeitweise mittels mehrmonatiger Notvergaben. Die erste Notvergabe begann mit April 2020 und lässt sich als geteilter „GWL-Vertrag“ (Vergabe an zwei Unternehmen) interpretieren. Nach Ablauf der ersten Notvergaben im Jahr 2020 kam es 2021 zu deren Fortführung. Im Rahmen der Notvergaben änderte sich auch der Fahrplan, weil beide Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Bestellung dazu verpflichtet wurden, die Taktknoten entlang der Strecke (beispielsweise Tullnerfeld, St. Valentin, Neumarkt–Köstendorf) zu bedienen. Dadurch konnte weiterhin ein integrierter Taktfahrplan eingehalten werden. Für die Dauer sämtlicher bisheriger Bestellungen beinhaltete der Vertrag die wechselseitige Ticketanerkennung sowie die Bedingung, dass keine Aktionspreise angeboten werden dürfen.

Für alle voranstehend genannten bestellten Zugfahrten des Personenverkehrs inklusive der Notvergaben wandte der Bund 2021 in Summe etwa 1,53 Milliarden Euro auf, wovon 150,4 Millionen Euro auf die Mitbewerber im Nahverkehr entfielen. Verglichen mit den 2020 bereitgestellten rund 1,24 Milliarden Euro entspricht das einer Steigerung von 23 Prozent, wobei mit 85 Prozent der Großteil des Gesamtbetrages dem

Nahverkehr zugutegekommen ist. Die Abrechnung und die Kontrolle der Verträge zwischen Bund und Eisenbahnverkehrsunternehmen übernimmt die SCHIG. Zusätzlich gibt es teilweise Verträge mit anderen Gebietskörperschaften. Sie bestellen beispielsweise abends und am Wochenende dichtere Intervalle für ihre Bürgerinnen und Bürger.

BEIHILFEN IM GÜTERVERKEHR

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

Beihilfen werden für die folgenden drei Produktionsformen gewährt:

Einzelwagenverkehr (EWV),

nationalen und internationalen

Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV),

ationale und internationale

Rollende Landstraße (RoLa).

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

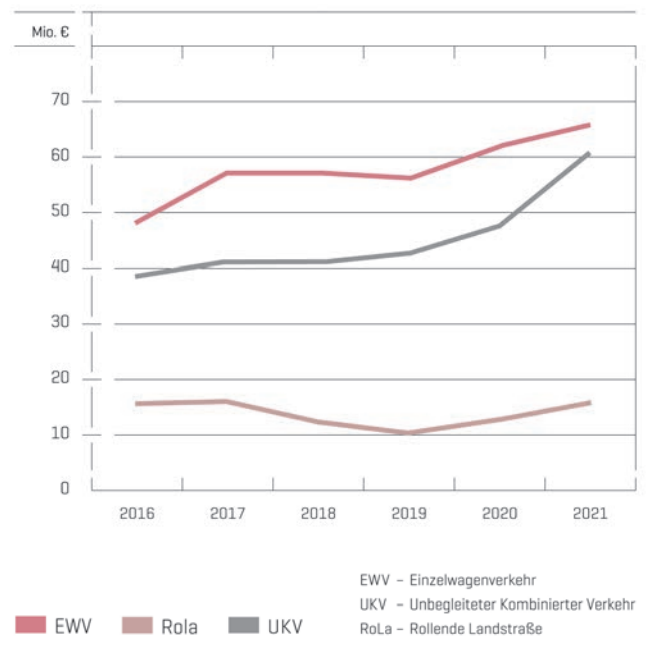


Abb. 2: Zahlungen des Bundes für Beihilfen im Güterverkehr an alle Marktteilnehmer 2016–2021, aufgeteilt nach Produktionsformen.

Quelle: SCHIG; eigene Darstellung.

2021 hat der Bund mit 142,2 Millionen Euro auch im Güterverkehr wesentlich mehr an Beihilfen ausbezahlt als im Jahr davor (122,4 Millionen Euro). Vor allem der Unbegleitete Kombinierte Verkehr hat mit 28 Prozent erheblich mehr erhalten als noch im Vorjahr¹. Mit 46 Prozent aller Beihilfen ging knapp die Hälfte an den Einzelwagenverkehr. Von den für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr zur Verfügung gestellten 60,7 Millionen Euro gingen 31 Prozent an die Rail Cargo Austria und 69 Prozent an weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der mit rund 16 Millionen Euro kleinste Teil des Fördertopfes kam der Rollenden Landstraße zugute, wobei diese ausschließlich von der Rail Cargo Austria angeboten bzw. betrieben wird. Hauptrelation der Rollenden Landstraße ist die Verbindung Wörgl–Brennersee auf der Brennerstrecke, hier wurde für 2021 der höchste Wert an transportierten Lkw seit 2011 vermeldet. Zusätzlich werden auch noch die Verbindungen Wörgl–Trento und Wels–Maribor angeboten.

¹ Bei den Beträgen der SGV-Beihilfe handelt es sich ebenfalls um voraussichtliche Zahlen mit Kenntnisstand März 2022, weil die Abrechnung des Jahres 2021 noch nicht abgeschlossen war.

Entwicklungen im europäischen Markt

Anfang April 2022 veröffentlichte die Independent Regulators' Group Rail (IRG-Rail)¹ ihren zehnten Marktbericht. Dieser bietet einen Überblick über die Entwicklung zahlreicher Indikatoren des europäischen Schienenverkehrs und die dort vorherrschenden wirtschaftlichen Bedingungen. Zu diesem Zweck haben insgesamt 31 IRG-Rail-Mitgliedsländer Daten zum Jahr 2020 erhoben und zur Verfügung gestellt².

Neben den klassischen Kapiteln zu den Vergleichen der Eisenbahnnetze, der Wegeentgelte/Infrastruktur-Benützungsentgelte, der Marktteilnehmer und der Güter- und Personenverkehrsmärkte enthält der Bericht eine Schwerpunktanalyse der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den europäischen Eisenbahnsektor im ersten Pandemiejahr. Zusätzlich werden die wichtigsten Maßnahmen der Staaten zur Bewältigung dieser unvorhergesehenen Krisensituation näher beleuchtet.

Wie immer ist der Marktbericht in zwei Teile gegliedert: Es gibt einen „Main Report“, der die Ergebnisse auf europäischer Ebene zusammengeführt veranschaulicht und zudem die Schwerpunktanalyse enthält. In Ergänzung dazu stellt das „Working Document“ länderspezifische Details dar und listet die Hauptentscheidungen bzw. -verfahren der nationalen Regulierungsbehörden auf. In diesem Kapitel wird ein Überblick über die aus österreichischer Sicht interessantesten Ergebnisse des internationalen Marktberichts gegeben.

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

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

SCHWERPUNKT: DER EUROPÄISCHE EISENBAHNMARKT IM ERSTEN PANDEMIEJAHR 2020

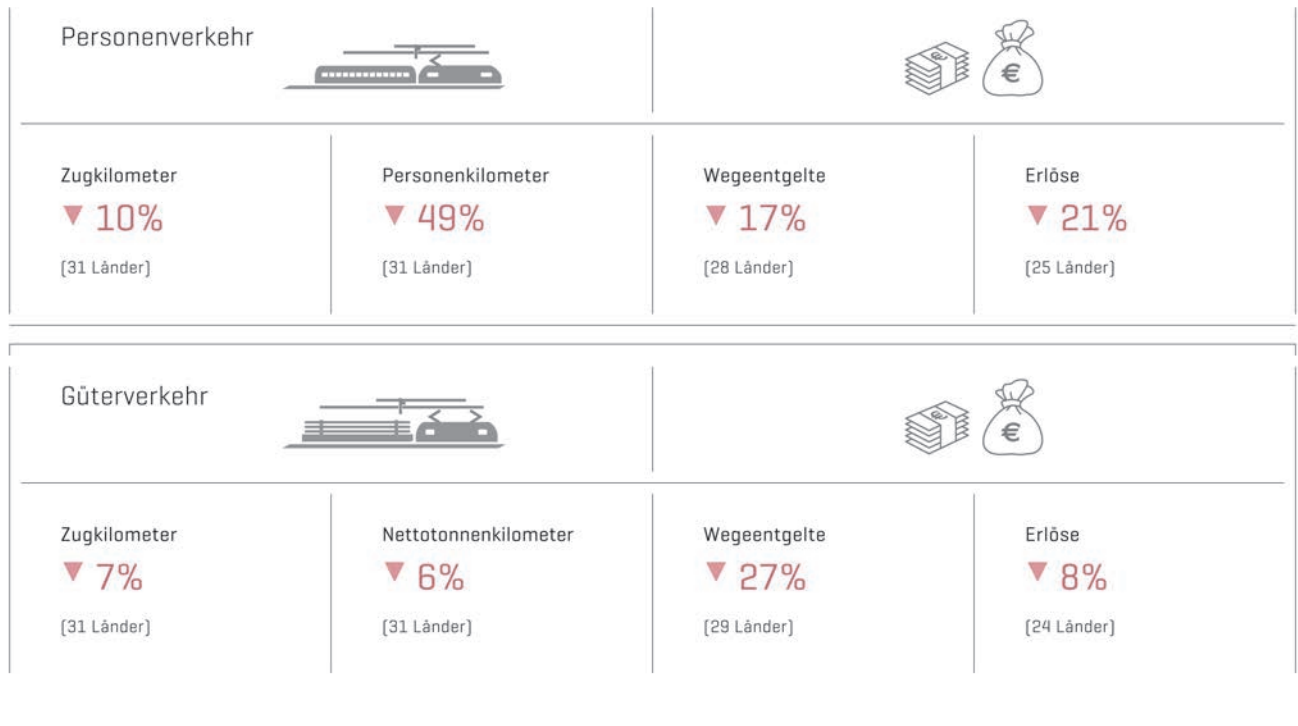


Abb. 1: Entwicklung wichtiger Indikatoren des europäischen Eisenbahnmarktes von 2019 auf 2020. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Gemäß ihrer Aufgabe der fortlaufenden Marktüberwachung haben die Regulierungsbehörden im Rahmen einer Schwerpunktanalyse die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den europäischen Eisenbahnsektor im Jahr 2020 untersucht. Hier zeigt sich der gegenüber 2019 mitunter massive Einbruch aller Leistungsindikatoren. Im Personenverkehr kam es vorwiegend aufgrund von Lockdowns und damit verbundenen Mobilitätseinschränkungen zu signifikanten Einbußen bei den zurückgelegten Personenkilometern (minus 49 Prozent). Dies ist auf die reduzierten bzw. vorübergehend eingestellten Zugverbindungen einerseits und die massiven Fahrgastrückgänge andererseits zurückzuführen. Innerhalb des Personenverkehrs waren die eigenwirtschaftlichen Verkehre erwartungsgemäß stärker betroffen als die gemeinwirtschaftlichen, weil Letztere als Nahverkehre zur Aufrechterhaltung eines Grundangebotes weiterhin verkehrten. Insgesamt weniger stark betroffen war der Güterverkehr, der pandemiebedingt u. a. infolge erschwerter Grenzübertritte sowie unterbrochener Liefer- und Produktionsketten einen

Rückgang von sechs Prozent bei den Nettotonnenkilometern zu verzeichnen hatte. Analog zur abgenommenen Verkehrsleistung haben sich auch die Erlöse der Bahnbetreiber im Personen- wie im Güterverkehr verringert.

Neben der Reduktion von Zugverbindungen ergriffen die Mitgliedstaaten europaweit zahlreiche Gegensteuerungsmaßnahmen, die im Bericht ebenfalls dargestellt wurden. In Österreich betrifft das beispielsweise die Notvergabe auf der Weststrecke (ursprünglich eigenwirtschaftliche Fernverkehre wurden vorübergehend gemeinwirtschaftlich bestellt, siehe auch Kapitel „Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen“) oder die rückwirkende Aussetzung der Wegeentgelte für einzelne Marktsegmente.

NETZNUTZUNG IM VERGLEICH

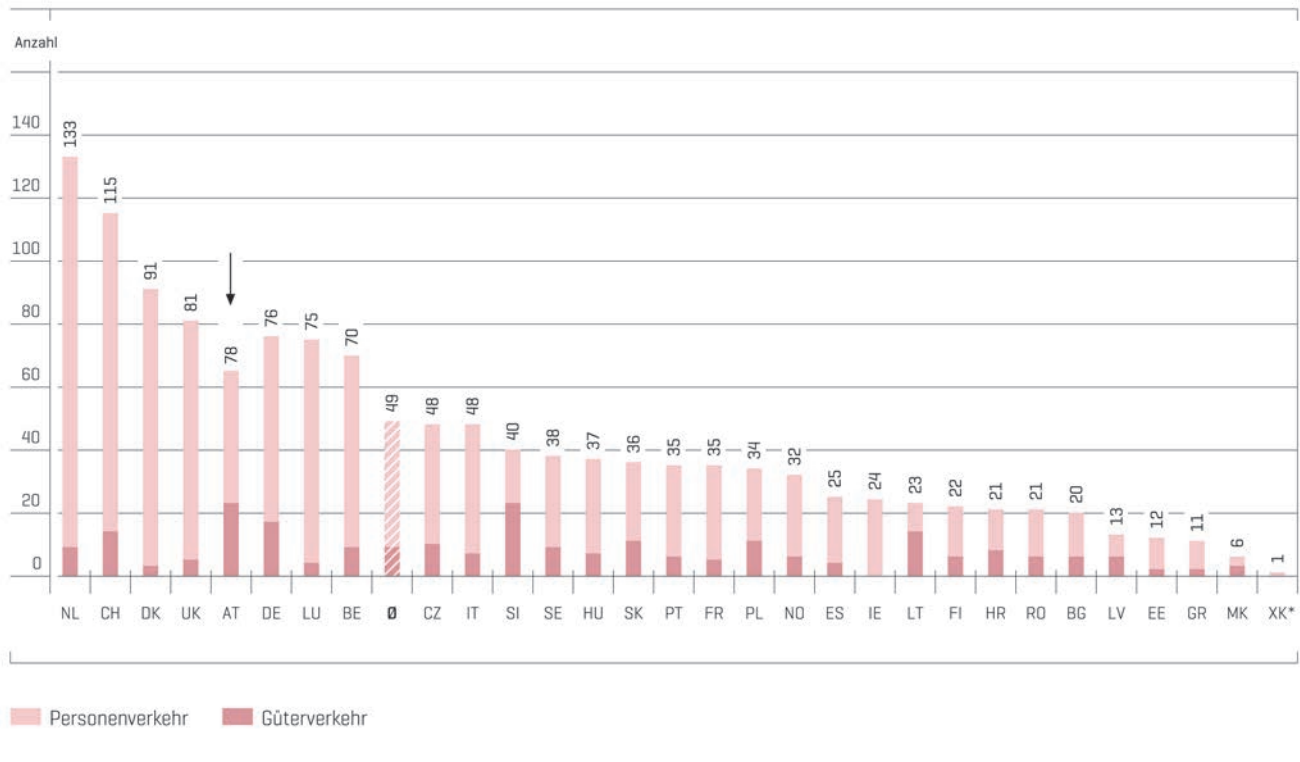


Abb. 2: Anzahl der Züge pro Tag und Streckenkilometer 2020. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Insgesamt hat sich das europäische Eisenbahnnetz im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr leicht verkleinert und erreichte eine Gesamtlänge von ungefähr 234.000 Kilometern. Langfristig konstant gewachsen ist hingegen jener Anteil des Gesamtnetzes, dessen wichtigste Abschnitte mit 250 Kilometern pro Stunde oder mehr befahren werden können (Ende 2020 waren es knapp 8.600 Kilometer).

Österreich liegt bei den elektrifizierten Strecken mit einem Anteil von 72 Prozent im oberen europäischen Mittelfeld und ist aufgrund seines vergleichsweise dichten Bahnnetzes eisenbahntechnisch sehr gut erschlossen.

Abbildung 2 zeigt, dass in Europa 2020 durchschnittlich 49 Züge (davon 40 Personenzüge und neun Güterzüge) pro Tag und Streckenkilometer verkehrten – dieses gegenüber 2019 reduzierte Verkehrsaufkommen wirkte sich positiv auf die Pünktlichkeit der Züge aus. Mit 133 Zügen stehen die Niederlande weiterhin unangefochten an der Spitze dieser Statistik. Österreich lag mit 78 Zügen (davon 55 Personenzüge) über dem Durchschnittswert der untersuchten Länder. Das verdeutlicht die starke Auslastung des heimischen Bahnnetzes und unterstreicht gleichzeitig die Dominanz des Personenverkehrs am Netz. Bemerkenswert ist in dem Zusammenhang, dass Österreich und Slowenien mit je 23 Güterzügen den europäischen Höchstwert erreichen, wobei dieser Umstand wohl vor allem auf ihren Status als Transitländer zurückzuführen ist.

Hierzulande waren (wie in beinahe allen anderen Ländern auch) 2020 im Eisenbahnbereich wesentlich mehr Güterverkehrsunternehmen als Personenverkehrsunternehmen aktiv. Die europäische Gesamtanzahl zurückgelegter Zugkilometer ist nach dem konstanten Wachstum vergangener Jahre und dem starken Rückgang 2020 seit 2016 durchschnittlich um minus 1,8 Prozent pro Jahr gesunken, zuletzt betrug sie 4,14 Milliarden.

81 Prozent davon erbrachte der Personenverkehr und nur rund 19 Prozent der Güterverkehr. Auch in Österreich ist der Anteil des Personenverkehrs an der Netznutzung mit rund 70 Prozent deutlich höher als jener des Güterverkehrs. Allerdings hat Letzterer mit einem Anteil von 30 Prozent im europäischen Kontext betrachtet eine vergleichsweise hohe Bedeutung. Das beruht vor allem darauf, dass der Transitgüterverkehr entlang der Donau- und der Brennerachse eine wichtige Rolle spielt. Außerdem hat der kilometerintensivere Einzelwagenverkehr³ in Österreich nach wie vor Relevanz für die Bedienung der Fläche. In vielen anderen Ländern liegt der Fokus hingegen mittlerweile ausschließlich auf dem Ganzzug- bzw. dem Kombinierten Verkehr.

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

WEGEENTGELTE⁴

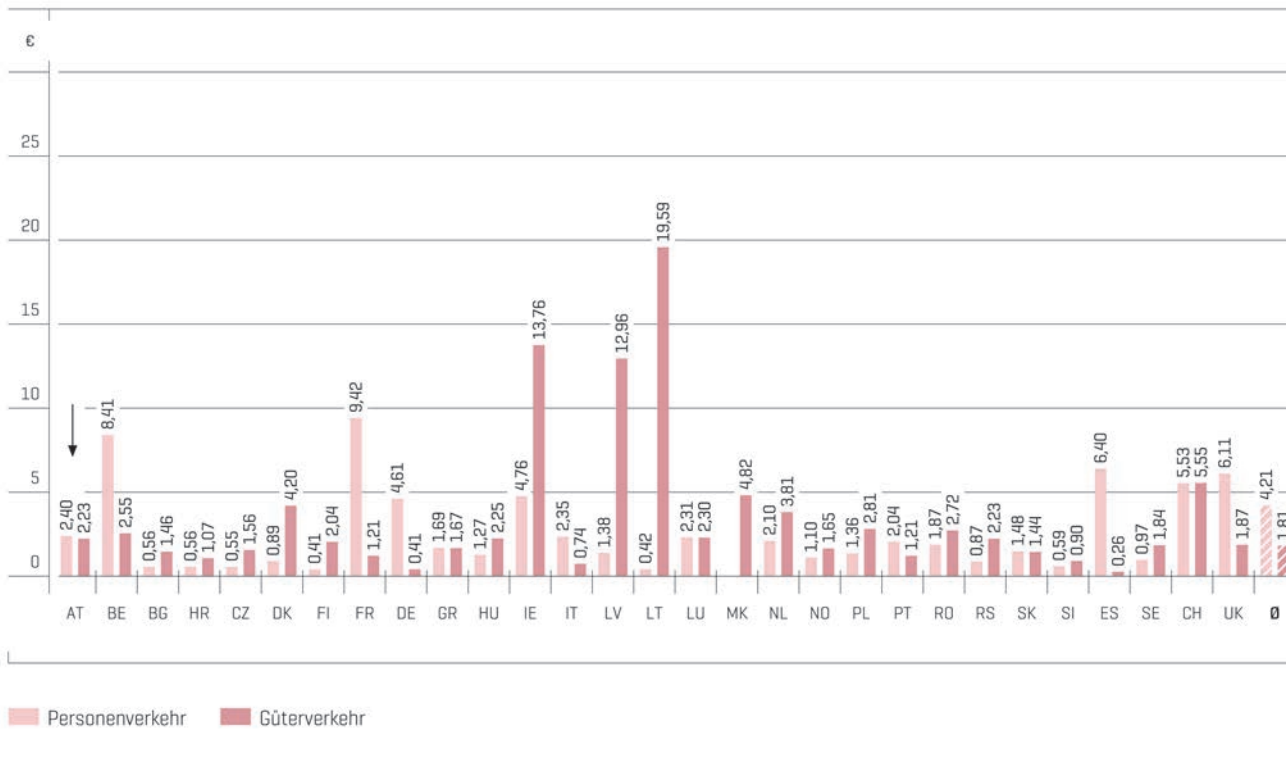


Abb. 3: Erlöse der Infrastrukturbetreiber aus den Zahlungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen je Zugkilometer im Personen- und im Güterverkehr 2020. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Der Vergleich der evaluierten Länder zeigt die durchschnittlichen Erlöse der Infrastrukturbetreiber aus den Einnahmen für eine Zugfahrt von A nach B je Zugkilometer⁵ (Abb. 3). Dabei kommt es sowohl zwischen als auch in den einzelnen Ländern durchaus zu Spreizungen, weil für verschiedene Strecken- und Zugkategorien unterschiedliche Entgelte verrechnet werden können.

Zudem wurde die RL 2012/34/EU (Richtlinie) noch nicht in allen Ländern im selben Ausmaß in der Festsetzung der Entgelte umgesetzt. Der Rückgang der gesamteuropäischen Erlöse auf rund 15,6 Milliarden Euro resultiert insbesondere aus den stärker gesunkenen Einnahmen aus dem Güterverkehr (Mengen- und Preiseffekt) sowie dem gestiegenen Anteil staatlicher Unterstützungen. Österreich rangiert bei den Trassenpreisen je Zugkilometer im Personenverkehr weit unter, im Güterverkehr hingegen leicht über dem Durchschnittswert aller untersuchten Länder.

Im Personenverkehr reicht die Bandbreite von 0,41 Euro (Finnland) bis 9,42 Euro (Frankreich) je Zugkilometer. In den vergleichsweise hochpreisigen Ländern Belgien, Frankreich und Spanien ist das hohe Benützungsentgelt vor allem auf Aufschläge, insbesondere jene für das Hochgeschwindigkeitsnetz, zurückzuführen. Für dessen Erhaltung bekommt der Infrastrukturbetreiber in der Regel keine Zuschüsse. Auch in Deutschland und der Schweiz sind die Entgelte im Personenverkehr deutlich höher als in Österreich (2,40 Euro je Zugkilometer). In vielen Ländern (wie Finnland, Norwegen und Schweden) werden die Wegeentgelte aus verkehrspolitischen Gründen bewusst niedrig gehalten.

Im Güterverkehr reichen die Entgelte von 0,26 Euro (Spanien) bis 19,59 Euro (Litauen) je Zugkilometer. In Spanien sollen die niedrigen Gebühren dem schlecht funktionierenden Schienengüterverkehr zugutekommen und diesen fördern. Die allgemein sehr hohen Gebühren baltischer Länder sind darauf zurückzuführen, dass der Güterverkehr mit seinem hohen Nutzungsanteil und einem generell höheren Gewicht der Güterzüge aufgrund größerer Spurweiten wesentlich zur Abnutzung des Schienennetzes beiträgt. Den Gesamtdurchschnitt zusätzlich verringert hat die Situation in Deutschland, wo der Bund ebenfalls seit geraumer Zeit mit verkehrspolitisch motivierten Zuschüssen zu den Trassenpreisen die Entgelte im Güterverkehr gesenkt hat bzw. niedrig hält. Österreich weist mit einem Wert von 2,23 Euro je Zugkilometer im Güterverkehr ein leicht zurückgegangenes, aber dennoch über dem Durchschnitt liegendes Entgelt aus.

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

⁵ Die Wegeentgelte setzen sich aus dem sogenannten Mindestzugangspaket (Minimum Access Package, MAP), für welches der Infrastrukturbetreiber gemäß Richtlinie 2012/34/EU die direkten Kosten je Zugkilometer verrechnen darf, und etwaigen Aufschlägen zusammen. Entgelte für das Mindestzugangspaket sowie Aufschläge können allerdings nicht nur die Zugkilometer, sondern auch andere Komponenten wie beispielsweise die Bruttotonnenkilometer enthalten.

ERLÖSE IM GÜTERVERKEHR

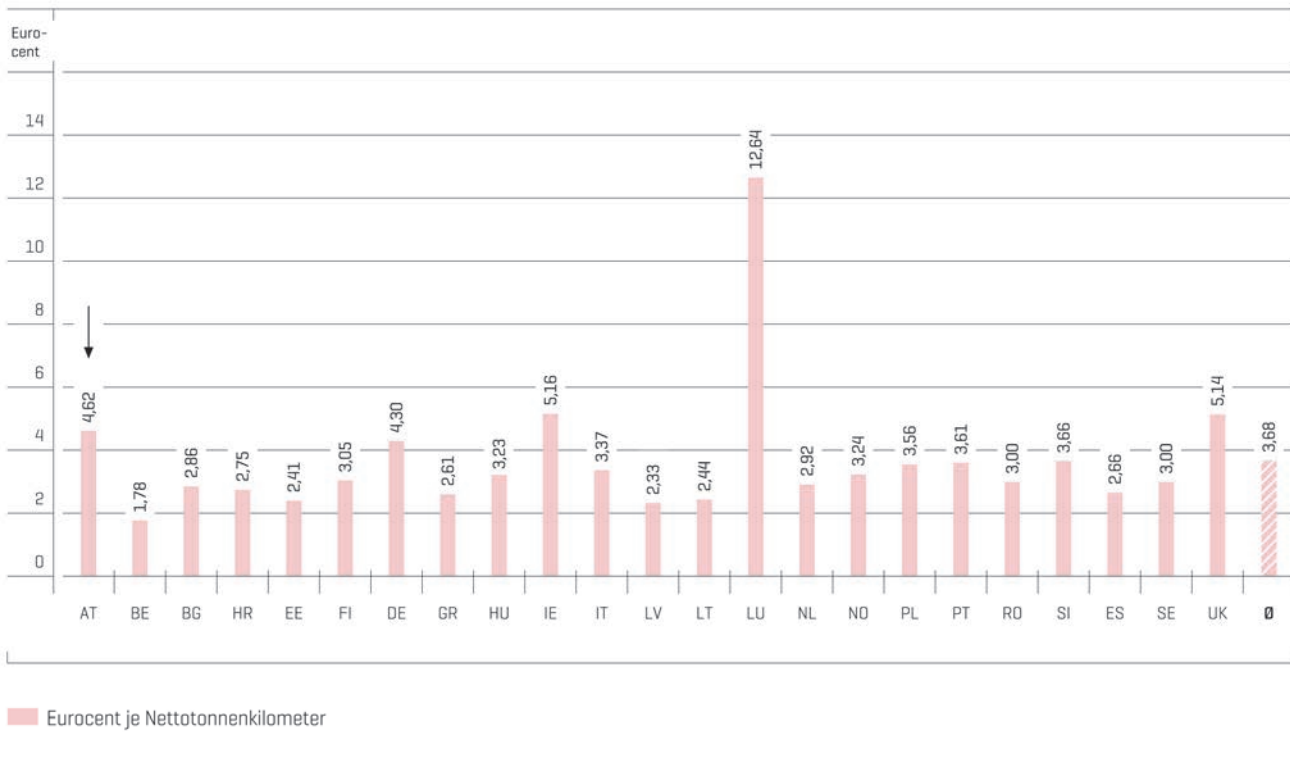


Abb. 4: Erlöse je Nettotonnenkilometer 2020. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Für den Güterverkehr wurden in Abbildung 4 die Erlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen je Nettotonnenkilometer gegenübergestellt: Im europäischen Vergleich lag Österreich hier 2020 wie schon in den Jahren zuvor über dem Durchschnitt und wurde lediglich von Irland, Luxemburg und dem Vereinigten Königreich übertroffen. Das zeigt, dass die in Österreich tätigen Güterverkehrsunternehmen immer noch auf eine vergleichsweise erfreuliche Erlössituation zurückblicken konnten.

Generell verzeichnete der europäische Schienengüterverkehr von 2019 auf 2020 einen Abwärtstrend, wenngleich die Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) nicht ganz so stark wie die Zugkilometer gesunken ist. Österreich, absolut betrachtet beachtlicher sechstgrößter Markt, konnte trotz eines knapp überdurchschnittlichen Rückgangs zumindest seine Position im europäischen Spitzenfeld halten. Gesamteuropäisch ergab sich eine Summe von 433 Milliarden Nettotonnenkilometern. Auch bei den Marktanteilen der Unternehmensgruppen an

den geleisteten Nettotonnenkilometern ist Österreich vom Durchschnitt abgewichen: Obwohl hierzulande 2020 die Marktanteile der Mitbewerber neuerlich leicht zugenommen haben, wurden noch immer 74 Prozent von den Incumbents (marktbeherrschenden Unternehmen) – 67 Prozent vom heimischen, sieben Prozent von der Gruppe der ausländischen – und 26 Prozent von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht.

Im europaweiten Durchschnitt entfielen hingegen nur mehr 52 Prozent der Verkehrsleistung auf den heimischen Incumbent und 13 Prozent auf ausländische Incumbents. Mit 35 Prozent erbrachten private Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits mehr als ein Drittel der Gesamtverkehrsleistung. Interessanterweise wurde in vier Ländern (Irland, Kosovo, Luxemburg und Mazedonien) der gesamte Güterverkehr vom jeweiligen nationalen Incumbent abgewickelt, während in Dänemark, Estland und Portugal jeglicher Güterverkehr ausschließlich von Privatbahnen durchgeführt wurde.

ÖSTERREICH BEIM BAHNFAHREN AUF PLATZ 1 INNERHALB DER EU

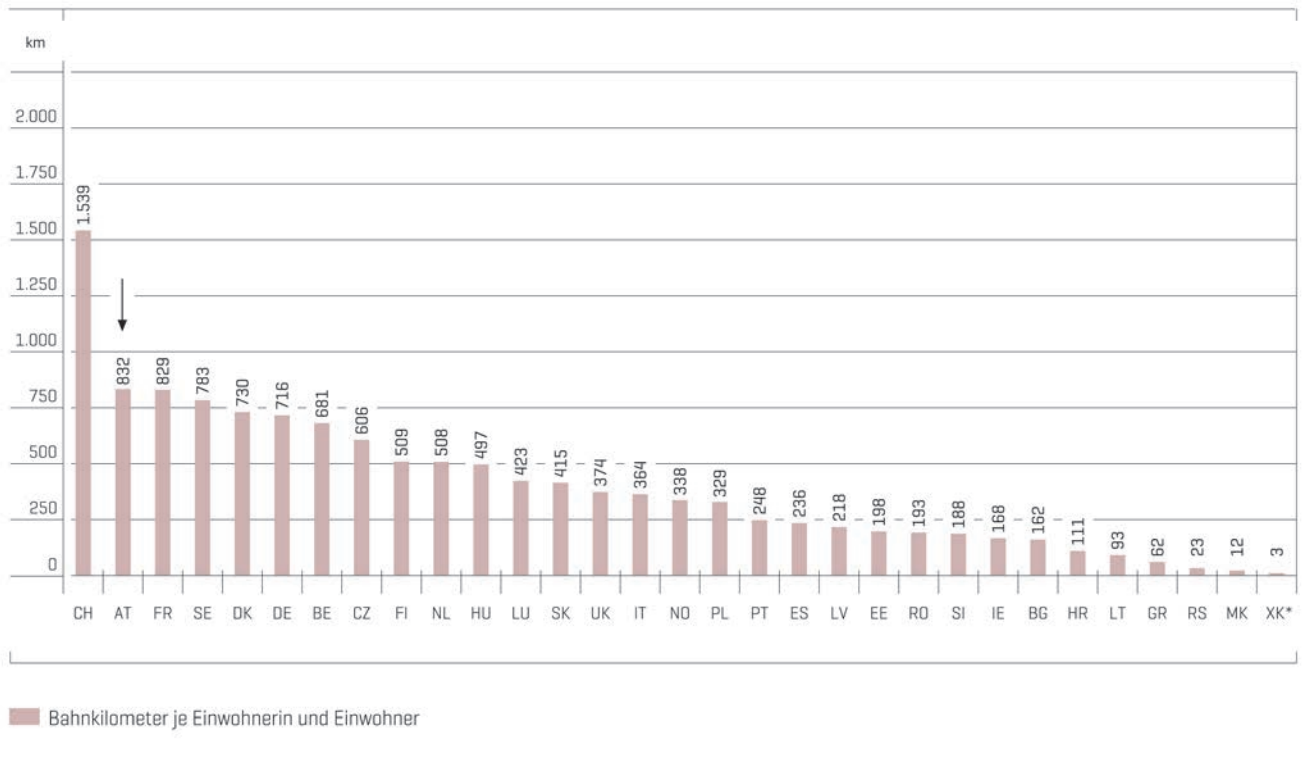


Abb. 5: Je Einwohnerin bzw. Einwohner mit der Bahn zurückgelegte Entfernung im Jahr 2020. Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Seit dem Jahr 2011 verzeichnete Österreich einen kontinuierlichen Anstieg der durchschnittlich pro Jahr und Einwohnerin bzw. Einwohner zurückgelegten Bahnkilometer.

Dieser Aufwärtstrend wurde durch die Ausnahmesituation 2020 klarerweise unterbrochen. Statistisch betrachtet fuhr jede Österreicherin bzw. jeder Österreicher allerdings immer noch 832 Kilometer mit der Bahn (Abb. 6), wodurch man weit über dem europäischen Durchschnitt lag und die Position hinter der Schweiz als Bahnfahrland Nummer eins unter allen EU-Mitgliedstaaten gehalten werden konnte.

Hinter Österreich liegen Frankreich mit 829 Kilometern und Schweden mit 783 Kilometern, gefolgt von Deutschland, den Niederlanden und Dänemark. Alle untersuchten Länder erlebten durchwegs hohe Fahrgastverluste.

PERSONENVERKEHR UND GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN⁶

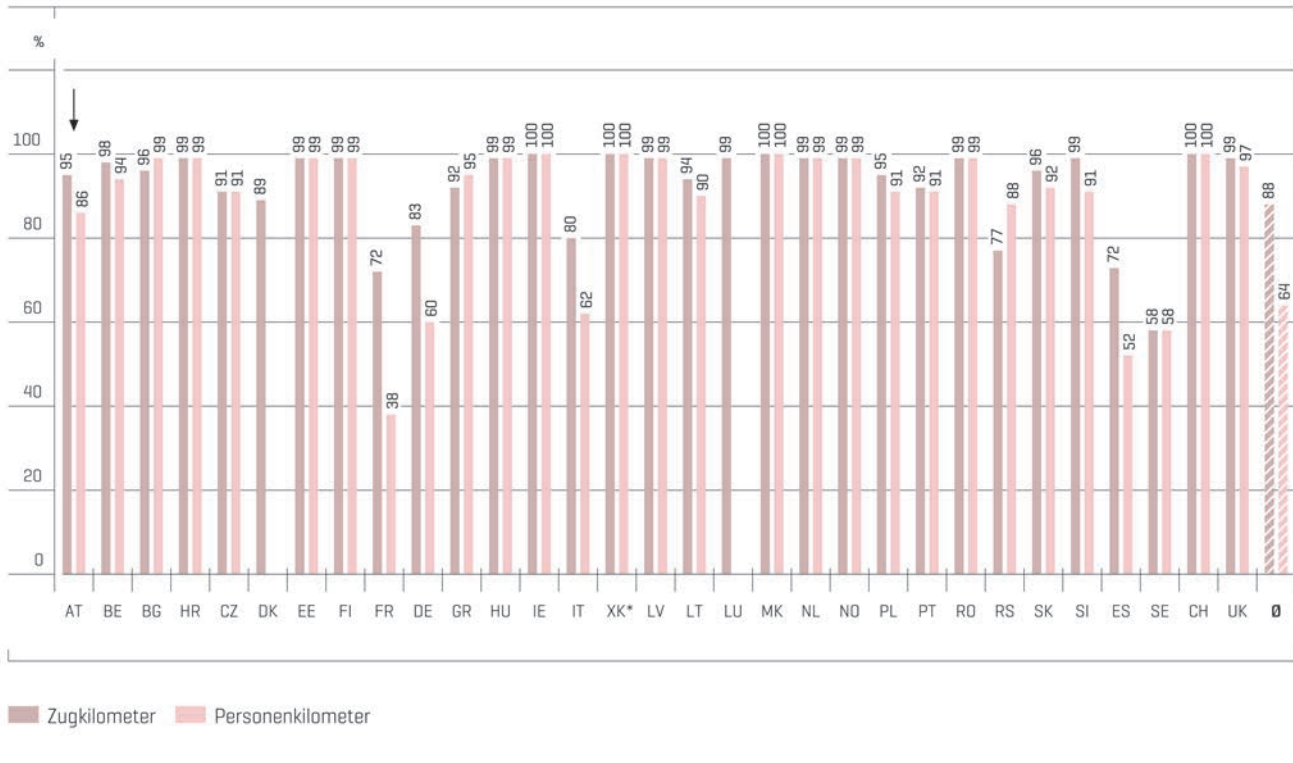


Abb. 6: Gemeinwirtschaftliche Anteile an Angebot [Zugkilometer] und Nachfrage [Personenkilometer] im Personenverkehr 2020.
Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Auch bei den 2020 allgemein stark geschrumpften Personenverkehrsmärkten, auf denen in Summe 254 Milliarden Personenkilometer nachgefragt wurden, zeigten sich europaweit Unterschiede zwischen den Ländern. Zu Vergleichszwecken wurde die Struktur von Angebot (gemessen in Zugkilometern) und Nachfrage (ausgedrückt in Personenkilometern) in Abbildung 5 gegenübergestellt.

Während im europäischen Durchschnitt angebotsseitig zwölf Prozent aller Zugkilometer eigenwirtschaftlich erbracht wurden, waren es in Österreich 2020 ungewöhnlich niedrige fünf Prozent (in den Jahren davor bewegte sich dieser Wert konstant um die 30 Prozent). Das ist auf die eingangs erwähnten Fernverkehrsnotvergaben zurückzuführen, durch welche die kilometerintensiven eigenwirtschaftlichen Verkehre in gemeinwirtschaftliche umgewandelt wurden. Generell fällt der Fernverkehr unter normalen Umständen in vielen Ländern in den eigenwirtschaftlichen Bereich, während der Nahverkehr üblicherweise zumindest zum Großteil im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen abgewickelt wird. Allerdings gibt es Länder (wie beispielsweise Slowenien oder Litauen), die aufgrund ihrer geografischen Beschaffenheit nicht zwischen Fern- und Nah- bzw. Regionalverkehr unterscheiden. Interessanterweise verzeichnete Österreich nachfrageseitig (Personenkilometer) lange eine relativ ähnliche Struktur wie angebotsseitig, wenngleich sich dieses Verhältnis mit Pandemiebeginn verschoben hat und immerhin zumindest 14 Prozent aller Personenkilometer eigenwirtschaftlich erbracht wurden.

In einigen Ländern gab es jedoch beträchtliche Unterschiede zwischen Angebot und Nachfrage. In Frankreich wurden z. B. wie in der Vergangenheit in Österreich mehr als zwei Drittel aller Zugkilometer im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen erbracht, hingegen entfielen nur 38 Prozent aller Personenkilometer auf diesen Bereich (in Österreich waren es vor 2020 mit 65 Prozent wesentlich mehr).

Eine Erklärung dafür könnte sein, dass der Fernverkehr üblicherweise wesentlich höhere Kapazitäten als der Nahverkehr aufweist und durch die größeren Entfernungen viele Personenkilometer gesammelt werden. Für Deutschland zeigt sich ein ähnliches Bild: Mehr als 80 Prozent der Zugkilometer wurden im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen angeboten, während dieser Anteil bei den Personenkilometern nur 60 Prozent betrug. Allerdings fällt dort der gesamte Fernverkehr in die Kategorie eigenwirtschaftlich und ein Zug aus diesem Segment transportiert in der Regel bis zu dreimal so viele Fahrgäste wie ein Nahverkehrszug.

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

05

Marktzugang

Österreichisches Eisenbahnnetz

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

Das gesamte österreichische Schienennetz hat aktuell eine Länge von 5.646 Kilometern und wird von mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben. Fünf Prozent des Streckennetzes werden schmalspurig geführt, wobei die Zillertalbahn als einzige Schmalspurbahn über zwei zweigleisige Abschnitte verfügt.

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

Österreichisches Schienennetz	Länge in km
Baulänge	5.646
Normalspur	5.339
- davon elektrifiziert	3.738
Schmalspur	307
- davon elektrifiziert	112
Eingleisige Strecken	3.514
Zweigleisige Strecken	2.132

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

Die längsten Streckenabschnitte hat Niederösterreich mit 1.746 Kilometern, gefolgt von Oberösterreich mit 1.039 Kilometern und der Steiermark mit 919 Kilometern. Vorarlberg hat mit 121 Kilometern das kleinste Netz aller Bundesländer.

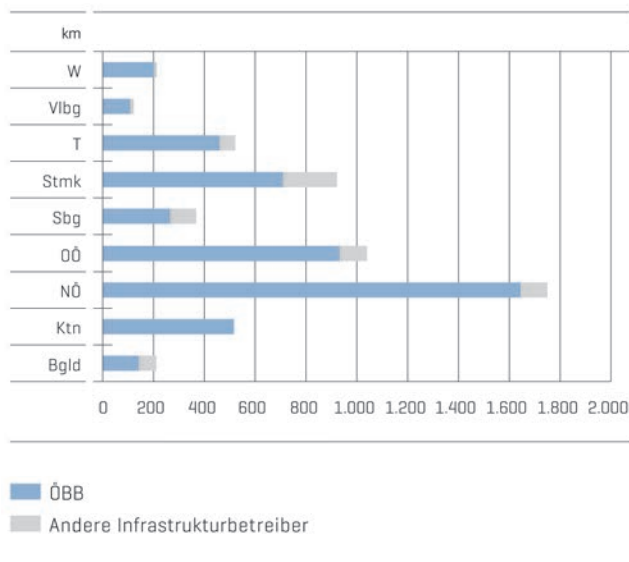


Abb. 1: Streckenlänge im Jahr 2021 nach Eigentümer und Bundesland (ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen). *Quelle: Schienen-Control.*

ELEKTRIFIZIERUNGEN

2021 wurden drei weitere Streckenabschnitte der ÖBB-Infrastruktur mit 15 Kilovolt (kV)/16,7 Hertz (Hz) elektrifiziert und dem Betrieb übergeben. So konnten zum einen die Elektrifizierungsarbeiten zwischen Linz Verschiebebahnhof und Linz Stadthafen abgeschlossen werden. Dieser kurze Abschnitt dient dem Güterverkehr zum Bahnhof Linz Stadthafen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen können sich somit für die wenigen Kilometer einen Umstieg auf Dieseltraktion ersparen. Im Tiroler Außerfern wurde zum anderen

der elektrische, grenzüberschreitende Betrieb zwischen der Haltestelle Vils Stadt und dem bayrischen Pfronten-Steinach aufgenommen. Weiters wurde der erste Teil der Mattigtalbahn zwischen Steindorf bei Straßwalchen und Friedburg modernisiert und elektrifiziert. Der Anteil der elektrifizierten Strecken aller Infrastrukturbetreiber betrug im Jahr 2021 rund drei Viertel (74 Prozent).

Elektrifizierter Streckenabschnitt	Land	Streckenlänge in km
Linz Verschiebebahnhof - Linz Stadthafen	OÖ	2,1
Steindorf bei Straßwalchen - Friedburg	Salzburg	3,8
Vils Stadt - Pfronten-Steinach [Staatsgrenze]	Tirol	0,5

Tabelle 2: Elektrifizierungen österreichischer Eisenbahninfrastruktur 2021. Quelle: Schienen-Control.

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 Salzburger Lokalbahn nach Ostermiething (1.000 Volt) und die Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg (750 Volt). Hinzu kommen zahlreiche elektrifizierte Schmalspurbahnen wie die Atterseebahn (750 Volt) oder die Stubaitalbahn (900 Volt).

Das Eisenbahnnetz in Vorarlberg ist vollständig elektrifiziert. Zum größten Teil elektrifiziert betrieben werden zudem die Bahnstrecken in Wien (98 Prozent) und Tirol (91 Prozent). Rund zwei Drittel der Strecken in Niederösterreich und Oberösterreich sind elektrifiziert. Die Steiermark hat mit knapp 60 Prozent den geringsten Anteil von Strecken im elektrischen Betrieb.

30 - zumeist kurze - Strecken dienen ausschließlich dem Güterverkehr, beispielsweise die niederösterreichische Strecke

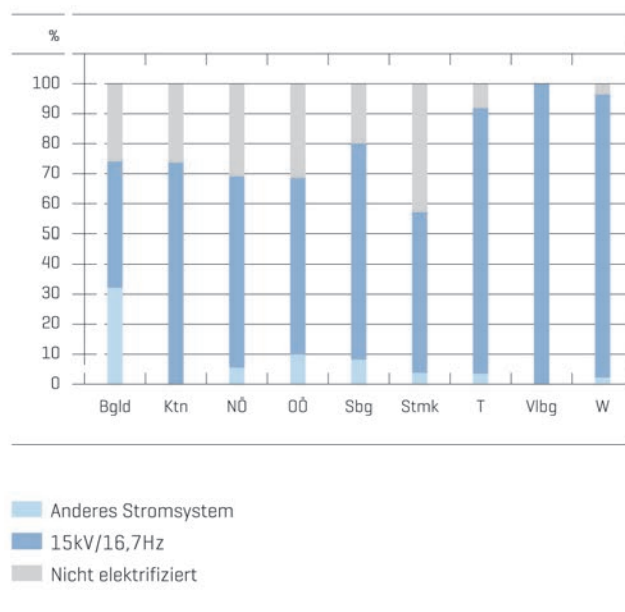


Abb. 2: Anteil der Bahnstromsysteme im Jahr 2021 nach Bundesländern [ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen]. Quelle: Schienen-Control.

Drösing-Zistersdorf. 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.

NEUBAU UND AUSBAU

2021 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 Pottendorfer Linie als Zulaufstrecke zur Hochleistungsstrecke ausgebaut. Durch die Errichtung der Koralmbahn wird der Abschnitt zwischen Klagenfurt und Grafenstein mittlerweile zweigleisig betrieben, wobei die Elektrifizierung noch nicht zur Gänze abgeschlossen ist.

Auch der zweigleisige Ausbau des Marchegger Astes inklusive Elektrifizierung wurde weitergeführt, weswegen die Strecke während der Sommerferien 2021 vorübergehend gesperrt war. Die derzeit noch eingleisige und nicht elektrifizierte Strecke verbindet Wien mit der slowakischen Hauptstadt Bratislava (Pressburg).

Mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2021 ging in Vorarlberg die komplett modernisierte Bahnstrecke zwischen Lauterach und Lustenau samt dem 2,6 km langen zweigleisigen Abschnitt zwischen Hard und Lauterach in Betrieb. Auch die temporär gesperrten Grenzabschnitte zwischen Rosenbach (Kärnten) und dem slowenischen Jesenice (Karawankentunnel) sowie zwischen Vils (Tirol) und dem deutschen Pfronten-Steinach sind wieder eingleisig und elektrisch befahrbar. Der Karawankentunnel wurde instand gesetzt und um drei Blockabschnitte erweitert, allerdings eingleisig rückgebaut. Im Außerfern wurden die Arbeiten zur Elektrifizierung auf deutscher Seite abgeschlossen.

In der Steiermark soll künftig auch die Graz-Köflacher Bahn ausgebaut werden. So gibt es den Beschluss, ausgehend von Graz die Elektrifizierung sowohl nach Köflach als auch nach Wies-Eibiswald herzustellen. Hinzu kommt eine sich im Bau befindende Schleife vom Bahnhof Deutschlandsberg zum Bahnhof Weststeiermark, wodurch die Strecke mittelfristig an die Koralmbahn angebunden wird. Ebenso soll die Steirische Ostbahn zwischen Graz und Feldbach bzw. dem ungarischen Szentgotthárd elektrifiziert werden.

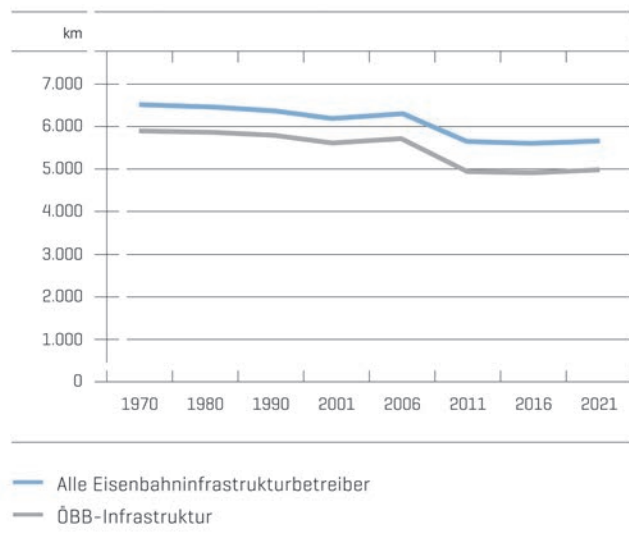


Abb. 3: Entwicklung des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur und aller Infrastrukturbetreiber (ÖBB und Privatbahnen) Österreichs (ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen). Quelle: BMK – Verkehr in Zahlen für die Werte bis 2010; Schienen-Control 2010–2021.

EINSTELLUNGEN

Seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2020 steht die Strecke Wien Brigittenau Nord–Wien Nordwestbahnhof nicht mehr zur Verfügung. Ursprünglich verkehrten dort Nachtsprunzüge im Kombinierten Verkehr zwischen Wien und Vorarlberg, allerdings wurde die 3,5 km lange eingleisige elektrifizierte Strecke mit der Verlagerung dieser Verkehre zum Terminal Wien Süd obsolet. Indem die Oberleitung abgebaut wurde, wurde dieser Streckenteil „verdieselt“.

ENTWICKLUNGEN BEI DEN VERKEHRSTATIONEN

Im österreichischen Eisenbahnnetz wurden im Jahr 2021 insgesamt 1.429 Verkehrsstationen bedient. Die meisten betriebenen Stationen (1.032) stehen im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur, gefolgt von den Steiermärkischen Landesbahnen mit 71 und der Salzburger Lokalbahn mit 69. Hinzu kommen noch Verkehrsstationen einiger anderer Privatbahnen sowie touristischer Bahnen wie jener auf den Schafberg oder den Schneeberg.

Das Bahn-Programm zur Modernisierung wurde 2021 weitergeführt und Stationen wurden barrierefrei ausgebaut. So

wurde in Oberösterreich beispielsweise der Umbau der Bahnhöfe Bad Goisern und Lungitz mit barrierefreiem Zugang jeweils abgeschlossen. Dies ging jedoch mit der Abtragung der Ladegleise einher. Außerdem wurden Park-and-ride-Bereiche wie jener in Hollabrunn ausgeweitet.

Seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2021 werden zum einen drei Stationen nicht mehr bedient. Das betrifft die steierische Haltestelle Hönigsberg (zwischen Mürzzuschlag und Kindberg) sowie die beiden oberösterreichischen Haltestellen Lahnstein und Langwies (zwischen Gmunden und Bad Ischl). Zum anderen wurden die zwei neuen Stationen Innsbruck Messe und Leoben Lerchenfeld nach ihrer Errichtung in Betrieb genommen.

GRENZÜBERSCHREITENDE STRECKEN

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 auf dem 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.

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 Szentgotthárd wird mit zwei Zugpaaren verstärkt Personenfernverkehr geführt. Ab 2021 können über den Grenzübergang Spielfeld-Strass schwerere Züge geführt werden, da die Achs- und Meterlast in Slowenien erhöht wurde. Wie weiter oben erwähnt wurde der im Grenzabschnitt zwischen Rosenbach und Jesenice befindliche Karawankentunnel saniert, eingleisig rückgebaut und mit zusätzlichen Blockstellen für eine dichtere Zugfolge ausgestattet. Die ÖBB-Infrastruktur betreibt ebenso die gesamte Strecke in Liechtenstein (8,9 Kilometer). Der Grenzübergang Lindau hat durch die Elektrifizierung der Strecke nach München seit Mitte Dezember 2020 wesentlich an Bedeutung gewonnen, da dadurch das Fernverkehrsangebot zwischen Zürich, Bregenz und München 2021 abermals verdichtet werden konnte.

2021 war im Gegensatz zu den pandemiebedingten Sperren 2020 kein Grenzübergang längerfristig für den Personenverkehr gesperrt.

Eine vollständige Auflistung aller Grenzübergänge befindet sich im Jahresbericht der Schienen-Control 2018.

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

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

PRIVATBAHNEN

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

Unternehmen	Typ	„Verknüpfung“ in	elektrifiziert	Zuweisungsstelle	Länge in km
AB**	Schmalspur-Zahnrad	Jenbach	nein	nicht vernetzt	7
CCG	integriert, Betrieb StB	Kalsdorf	nur Übergabebhf.	SCHIG	1
GKB	integriert	Graz Hbf., Wettmannstätten	nein	nicht erforderlich*	98
GV	Schmalspur	Vorchdorf-Eggenberg, Gmunden	ja	nicht vernetzt	15
IVB	Schmalspur-Straßenbahn	Innsbruck Hbf.	ja	nicht vernetzt	18
LILO	Infrastruktur, Betrieb Stern & Hafferl	Eferding, Linz Hbf.	ja	LILO	59
LVE	Infrastruktur, Betrieb Stern & Hafferl	Stadl-Paura	ja	LVE	11
MBS	integriert	Bludenz	ja	ÖBB-Infrastruktur	13
MStE	Schmalspur, Betrieb STL B	Mixnitz-Bärenschützklamm	ja	nicht vernetzt	11
NÖSBB	Schmalspur-Zahnrad	Puchberg/Schneeberg	nein	nicht vernetzt	10
NÖVOG	Schmalspur	St. Pölten, Gmünd, Waidhofen a. d. Ybbs	nur Mariazellerbahn	nicht vernetzt	156
NSB	Infrastruktur, Betrieb durch Raaberbahn	Neusiedl/See, Fertőszentmiklós	ja	ÖBB-Infrastruktur	38
Raaberbahn	integriert (österr.-ungarisch)	Ebenfurth, Wulkaprodersdorf, Deutschkreutz	ja	ÖBB-Infrastruktur	27
SKGB/SLB	Schmalspur-Zahnrad	-	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	66
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 2EisbG). ** 2021 nicht betrieben.

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

Die meisten nicht vernetzten Bahnen haben einen Gemeinschaftsbahnhof mit der ÖBB-Infrastruktur, der das Umsteigen für die Reisenden ermöglicht. Im oberösterreichischen Gmunden mündet die Lokalbahn in die städtische Straßenbahnstrecke ein. Analog münden die Wiener Lokalbahn von Baden kommend und die Tiroler Stubaitalbahnen in die städtischen Straßenbahnbetriebe ein. Im Tiroler Jenbach treffen sich mit der ÖBB-Infrastruktur, der Zillertalbahnen und der Achenseebahn gleich drei Infrastrukturunternehmen mit unterschiedlichen Spurweiten. Allerdings wurde die Achenseebahn wegen eines Konkursverfahrens 2021 nicht betrieben. Bei den von Stern & Hafferl befahrenen Strecken wurden 2021 die Stationen Bergham, Kirchham Sportplatz und Waldl zu Bahnhöfen erweitert, die nun eine Kreuzung ermöglichen.

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS ZU PRIVATBAHNSTRECKEN

Bereits im Herbst 2017 wurden von der Europäischen Kommission Durchführungsbeschlüsse gemäß Art 2 Abs 4 der RL 2012/34/EU (Richtlinie) erlassen, wonach die von der Linzer Lokalbahn, der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg, der Wiener Lokalbahn sowie der Salzburger Lokalbahn betriebenen Strecken für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes über keine strategische Bedeutung verfügen.

Das bedeutet, dass für diese Strecken z. B. keine Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen sind und das Entgelt nicht nach den Bestimmungen der §§ 67 ff EISbG festgesetzt werden muss. Sollte ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrwegkapazitäten auf einer dieser Strecken begehren und diese nicht erhalten, kann das Unternehmen allerdings weiterhin Beschwerde bei der Schienen-Control Kommission einbringen.

Berechnung von Aufschlägen in Österreich

EINLEITUNG

Seit dem Fahrplanjahr 2018 werden von der ÖBB-Infrastruktur zusätzlich zu den Entgelten für das Mindestzugangspaket (Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen etc.) Aufschläge verrechnet. Nach einem ausführlichen Ermittlungsverfahren genehmigte die Schienen-Control Kommission die Aufschläge für 2018 und 2019. Die Berechnung dieser Aufschläge soll hier skizziert werden.

Die Wegeentgelte werden für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und für die Gewährung des Mindestzugangspakets verlangt. Gemäß § 67 EisbG werden sie grundsätzlich auf Basis jener Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen (direkte Kosten), ermittelt. Da diese Kosten nicht die dem Infrastrukturbetreiber entstandenen Vollkosten decken, können zusätzlich Aufschläge gemäß § 67d EisbG verrechnet werden. Zudem kann der Staat einen Teil der Kosten über Zuschüsse abdecken.

INFO

Monopolpreise

Märkte mit nur einem Anbieter werden üblicherweise als Monopolmärkte bezeichnet. Da nur ein Anbieter vorhanden ist, kann dieser die Preise festlegen. Er wird sie so wählen, dass er seinen Gewinn maximiert. Eine solche Situation ist augenscheinlich nicht für alle Marktteilnehmer optimal. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn der Anbieter sehr hohe Fixkosten und vergleichsweise niedrige Kosten pro Nachfrageeinheit zu tragen hat. Diesen Fall nennt man natürliches Monopol, ein Beispiel hierfür ist die Bereitstellung von Eisenbahninfrastruktur. In solchen Fällen ist nicht damit zu rechnen, dass es einen weiteren Anbieter gibt, der diese hohen Fixkosten ebenfalls trägt.

Um die negativen Folgen solcher Monopolstellungen zu verhindern oder zumindest abzuschwächen, werden Monopole im europäischen Raum seit geraumer Zeit reguliert. Dies betrifft vor allem die Preisfestsetzung. Im optimalen Fall werden die Preise so angesetzt, dass sie den zusätzlichen Kosten je Einheit entsprechen. Jedoch kann der Monopolanbieter seine hohen Fixkosten mit diesen Preisen nicht decken. Somit müsste er (langfristig) entweder von der öffentlichen Hand finanziert werden oder seine Fixkosten über höhere Preise abdecken.

Für den Fall, dass höhere Entgelte verlangt werden, bestehen nach der volkswirtschaftlichen Theorie drei Möglichkeiten:

- Preise basierend auf Durchschnittskosten.
- Zweiteilige Tarife: Hier werden die Preise in eine Grundgebühr und Preise je nachgefragter Einheit unterteilt. Die Nachfrager können aus Kombinationen von Grundgebühren und Preisen je Einheit wählen.
- Ramsey-Preise: Es werden unterschiedliche Kosten je Konsumentengruppe/Marktsegment verrechnet und dadurch unterschiedliche Zahlungsbereitschaften abgeschöpft (Details dazu siehe weiter unten).

MARKTSEGMENTIERUNG

Zur Berechnung von Aufschlägen für einzelne Marktsegmente ist es zunächst notwendig, diese Marktsegmente zu bilden. Hierzu finden sich in § 67d EisbG folgende Bestimmungen:

Zuerst wird auf den Anhang VI der Richtlinie 2012/34/EU verwiesen. Dort sind sechs Paare von Verkehren angeführt und es soll geprüft werden, ob diese Unterscheidung für den nationalen Markt sinnvoll ist. Als Beispiele werden die Unterscheidungen zwischen Personennah- und Personenfernverkehr, zwischen Ganzzügen und Einzelwagenladungsverkehr und die Trennung von Kombiniertem Verkehr und Direktverkehren genannt. Dabei muss vom Infrastrukturbetreiber geprüft werden, ob eine Unterscheidung in diese Marktsegmente relevant ist. Weitere Untergliederungen, wie etwa nach der Art der Güter oder anhand unterschiedlicher Passagiergruppen, sind zulässig. Die Marktsegmentierung muss zumindest alle fünf Jahre auf Aktualität und Relevanz überprüft werden.

Auf alle Fälle ist eine Mindestgliederung in drei Segmente gesetzlich vorgeschrieben:

1. Güterverkehrsdienste,
2. Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und
3. andere Personenverkehrsdienste.

Nach Prüfung hatte die ÖBB-Infrastruktur ursprünglich sechs Marktsegmente in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) vorgesehen:

1. Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr,
2. Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr,
3. Nahverkehr stark,
4. Nahverkehr schwach,
5. Güterverkehr manipuliert,
6. Güterverkehr nicht manipuliert

Das Marktsegment Güterverkehr manipuliert umfasst dabei den Kombinierten Verkehr und den Einzelwagenladungsverkehr. Nachdem es sich um zwei klar unterscheidbare Arten von Verkehren handelt und beide nach den vorgelegten Unterlagen über unterschiedliche Markttragfähigkeiten (siehe weiter unten) verfügen, erachtete es die Schienen-Control Kommission für notwendig, dieses ursprünglich geplante Marktsegment in zwei eigene Marktsegmente – eines für den Kombinierten Verkehr und eines für den Einzelwagenladungsverkehr – aufzugliedern.

ERMITTLUNG DER DIREKTEN KOSTEN

Bevor die Aufschläge ermittelt werden können, müssen zunächst die Entgelte für das Mindestzugangspaket berechnet werden. Diese basieren auf den Kosten, die unmittelbar durch den Zugbetrieb verursacht werden. Einerseits ist dies in § 67 EisbG gesetzlich so vorgesehen, andererseits sind diese Entgelte in weiterer Folge ein wichtiger Parameter für die Ermittlung der Aufschläge.

Die Ermittlung der direkten Kosten erfolgt anhand der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909, die dafür einen einheitlichen Rahmen vorgibt. In einem weiteren Schritt werden diese auf Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer aufgeteilt. Zusätzlich unterscheidet die ÖBB-Infrastruktur diese Entgelte nach den verschiedenen Zugarten: Einerseits werden Entgelte für die Verkehre des „Eigenwirtschaftlichen Personenverkehrs“ und den Nahverkehr („Nahverkehr stark“ und „Nahverkehr schwach“) ermittelt, andererseits für die Güterverkehre. Zu den Letzteren zählen auch die Dienstzüge (wie etwa Lokzüge oder Leersonenzüge), da diese ähnliche Verkehrsmerkmale aufweisen wie Güterzüge.

INFO

Ramsey-Boiteux-Preise

Das Ramsey-Boiteux-Modell dient zur Ermittlung von Preisen, wenn mehr als nur die direkten Kosten gedeckt werden sollen. Da höhere Preise den Gesamtnutzen reduzieren, sollen die Preise so ermittelt werden, dass die Nutzenreduktion minimiert wird. Hierzu wird die Nachfrageelastizität (ϵ) verschiedener Gruppen von Kunden – in weiterer Folge auch Marktsegmente genannt – herangezogen. Diese errechnet sich aus dem Verhältnis zwischen der relativen Veränderung der Nachfrage (Q) und der relativen Veränderung des Preises (P):

$$\epsilon = \frac{\frac{\Delta Q}{Q}}{\frac{\Delta P}{P}}$$

Im Ramsey-Boiteux-Modell ergibt sich nun der Preis in Relation zu den direkten Kosten und dem Kehrwert der Elastizität multipliziert mit einer Konstanten. Diese Konstante regelt, wie hoch die Einnahmen aus dem Modell sein müssen. Die Höhe der Aufschläge des jeweiligen Marktsegments variiert mit seinen (unterschiedlich hohen) direkten Kosten und Elastizitäten. Somit wird sichergestellt, dass die erforderliche Kostendeckung erreicht und der hierfür notwendige Rückgang des Nutzens minimiert wird.

BERECHNUNG DER AUFSCHLÄGE

Für die Berechnung der Aufschläge verwendet die ÖBB-Infrastruktur ein Ramsey-Boiteux-Modell. Hier werden als Eingangsparameter die Markttragfähigkeit der Marktsegmente, die direkten Kosten, das Erlösziel, die Verkehrsmengen und die Entgeltfortschreibung verwendet.

Zur Bestimmung der Markttragfähigkeit der einzelnen Marktsegmente wird deren Nachfrageelastizität herangezogen. Darunter versteht man die relative Veränderung der Nachfragemenge bei einer Änderung des Preises. Diese Elastizitäten wurden mittels einer vom Infrastrukturbetreiber in Auftrag gegebenen Studie direkt am Markt erhoben.

Die Höhe der Aufschläge hängt vor allem auch davon ab, wie viel an Entgelten in Summe eingenommen werden soll. Hierfür gibt es eine Vorgabe seitens des Staates in seiner Rolle als Zuschussgeber, die als Erlösziel bezeichnet wird. Dieser Betrag muss über die Entgelte auf Basis der direkten Kosten und Aufschläge erzielt werden. Somit sind auch die Verkehrsmengen je Marktsegment für die Berechnung der Aufschläge maßgeblich.

Der letzte Parameter ist die Entgeltfortschreibung: Darunter werden die Entgelte des Vorjahres der Marktsegmente verstanden, welche für das jeweilige Jahr indexiert werden. Dieser Parameter dient dazu, die Veränderung des Preises und somit auch die Veränderung der Nachfragemenge zu ermitteln.

Mithilfe dieser Parameter werden die Aufschläge ermittelt und in weiterer Folge je Zugkilometer verrechnet. Näheres zur Vorgangsweise bei der Prüfung bzw. Genehmigung der Aufschläge durch die Schienen-Control Kommission befindet sich in Kapitel 7.

Pünktlichkeit im Bahnverkehr

Pünktlichkeit ist im Schienenverkehr ein wichtiges Thema und gekennzeichnet durch das Einhalten festgelegter Zeiten. Neben mit der Bahn transportierten Gütern sollten pendelnde Personen ebenso pünktlich am Ziel sein wie etwa Touristinnen und Touristen, die möglicherweise einen Anschluss im Umsteigebahnhof erreichen wollen. Vor allem der großteils umgesetzte integrierte Taktfahrplan erfordert eine hohe Pünktlichkeit, damit alle Umsteigemöglichkeiten wahrgenommen werden können. Störungen auf einzelnen Streckenabschnitten des engmaschigen und vertakteten Bahnnetzes können sich wie ein Dominoeffekt auf das gesamte Netz auswirken. Unpünktliche Züge verursachen sowohl durch betriebliche Mehraufwendungen (wie beispielsweise erhöhte Stromkosten aufgrund höherer Geschwindigkeiten, wenn Züge die Verspätungen wieder aufholen müssen) als auch wegen Entschädigungszahlungen an Fahrgäste zusätzliche Kosten für Unternehmen.

PÜNKTLICHKEITSSTATISTIK 2021

Die statistische Grundlage bilden die Ankünfte aller Züge in allen Verkehrsstationen. In allen Auswertungen werden Zugausfälle (vorab bekannte Ausfälle, etwa aufgrund einer Baustelle) ebenso wie Züge, die im Schienenersatzverkehr geführt werden, nicht berücksichtigt.

Pünktlichkeit wird als Schwellenwert definiert, der im Fall der ÖBB-Infrastruktur für den Personenverkehr fünf Minuten und 29 Sekunden nicht übersteigen darf.

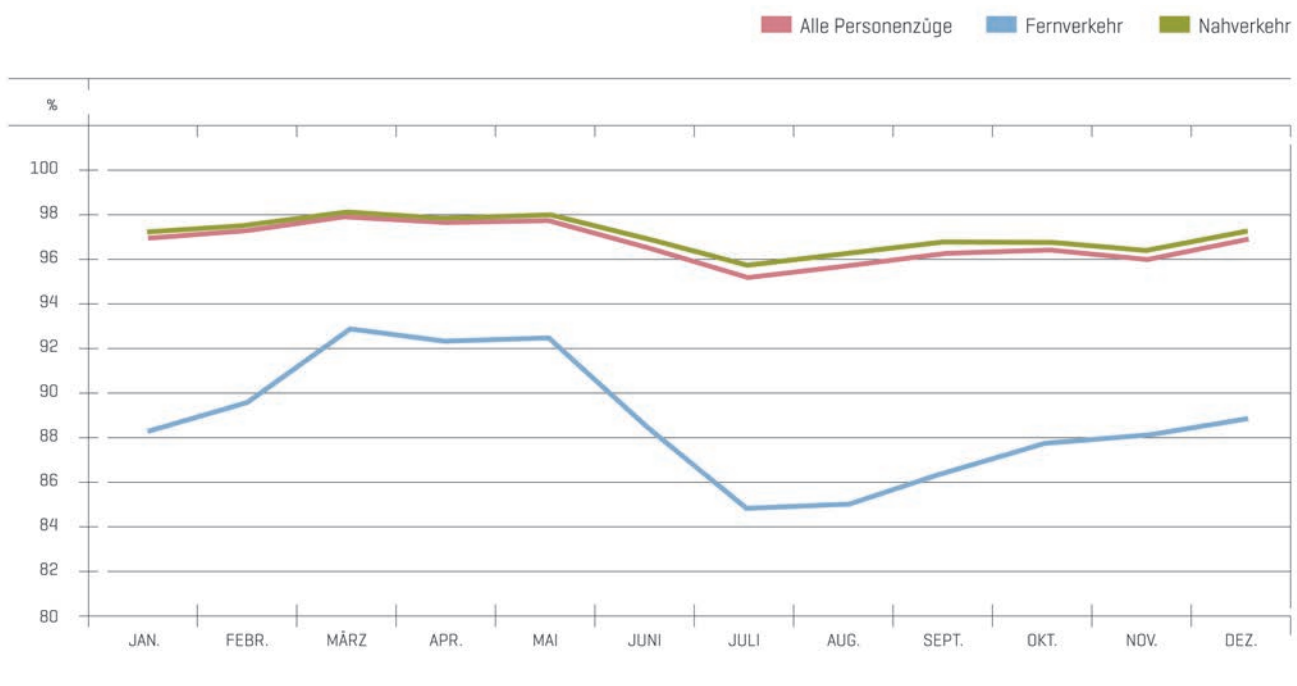


Abb. 1: Vergleich der Pünktlichkeit in Prozent der Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und aller Personenzüge im ÖBB-Netz 2021. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

PERSONENNAHVERKEHR PÜNKTLICHER ALS PERSONENFERNVERKEHR

Im gesamten schienengebundenen Personenverkehr war die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2021 mit 96,7 Prozent etwas geringer als im Vorjahr mit 97,2 Prozent.

Die Statistik wird durch die mittlerweile bis zu 4.660 täglichen Nahverkehrszüge wesentlich stärker beeinflusst als durch die 320 Fernverkehrszüge, die täglich unterwegs sind. Der Nahverkehr konnte 2021 eine Pünktlichkeit von 97,1 Prozent erreichen (2020: 97,5 Prozent). Unter Berücksichtigung der spontan ausgefallenen Züge (z. B. Lokscha den während einer Zugfahrt) ergab sich eine Pünktlichkeit von 96,0 Prozent. Die Monate mit den meisten pünktlichen Personennahverkehrszügen 2021 waren pandemiebedingt (da das Fahrgastaufkommen vergleichsweise immer noch niedrig war) Jänner bis Mai mit über 97 Prozent.

Im Personenfernverkehr ist die Pünktlichkeit durch die internationale Vernetzung geringer als im Nahverkehr. 2021 waren u. a. verspätete Grenzübergaben von Tschechien, Deutschland und Italien sowie Baumaßnahmen dafür ursächlich. Im Vorjahr fiel die Pünktlichkeit im Fernverkehr mit 88,6 Prozent geringer aus als 2020 mit 90,2 Prozent. Der pünktlichste Monat war der März mit 92,8 Prozent, gefolgt vom Mai mit 92,5 Prozent.

Streckenweise in Bezug auf ÖBB-Züge betrachtet verzeichnete die täglich von 24 ÖBB-Fernverkehrszügen befahrene Tauernstrecke 2021 mit 89,2 Prozent sehr gute Pünktlichkeitswerte. Auf der Weststrecke waren im Vorjahr täglich bis zu 140 ÖBB-Züge mit einer Pünktlichkeit von 87,8 Prozent unterwegs. Im nationalen und internationalen Nachtzugverkehr waren im Durchschnitt innerhalb Österreichs 26 ÖBB-Züge täglich geplant, die im ÖBB-Netz eine Pünktlichkeit von 76,6 Prozent erreichten. Ein Teil der Züge fiel jedoch wie schon im Jahr 2020 pandemiebedingt temporär aus.

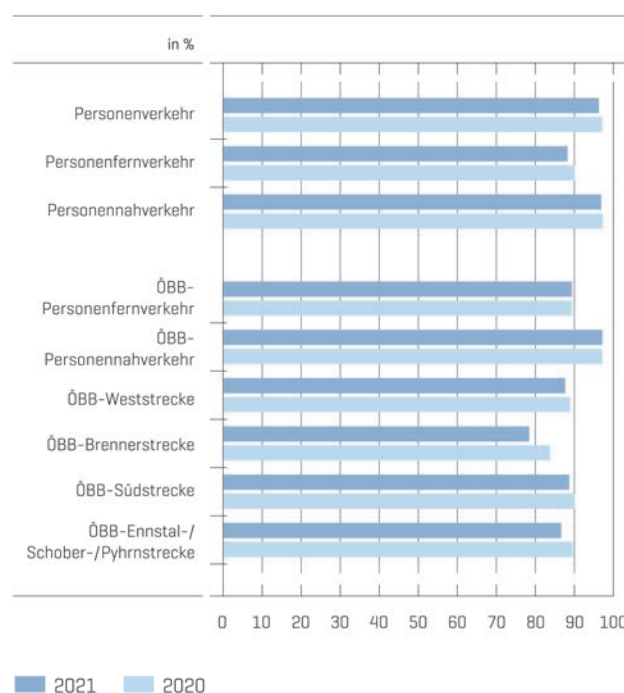


Abb. 2: Pünktlichkeit österreichweit [Fern-, Nahverkehr und gesamt] sowie im ÖBB-Fern- [nach Strecken und gesamt] und -nahverkehr [gesamt] 2020 und 2021 [Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

PÜNKTLICHKEIT IM WETTBEWERB

Interessant ist der Pünktlichkeitsvergleich auf Strecken mit mehreren Mitbewerbern. Auf der Weststrecke gibt es seit Ende 2011 neben der ÖBB-Personenverkehr auch die WESTbahn, die Fernverkehrszüge anbietet. Diese verkehren seit Dezember 2019 ausschließlich vom Bahnhof Wien West zum Hauptbahnhof Salzburg.

Pandemiebedingt übernahm die WESTbahn bis Mitte 2021 auf Basis von Notvergaben jeden zweiten Taktzug der ÖBB-Personenverkehr und bediente damit die Fahrplan-Taktknoten Wien Meidling, St. Pölten, Amstetten, Linz, Attnang-Puchheim und Salzburg. Dadurch war das Angebot der WESTbahn durch die Notvergabe mit jenem der ÖBB-Personenverkehr fahrplantechnisch in den Taktknoten mit dem Regionalverkehr abgestimmt. Im Verspätungsfall wurden Anschlüsse jedoch gegenseitig nicht abgewartet.

Die WESTbahn erreichte im Jahr 2021 eine Pünktlichkeit von 94,8 Prozent.

Seit Mitte Dezember 2019 fährt das tschechische Bahnunternehmen RegioJet in Österreich in Kooperation mit der WESTbahn. Die Fernverkehrszüge von Prag nach Wien bzw. weiter nach Budapest erreichten 2021 eine Pünktlichkeit von 66,5 Prozent. Verspätungsursachen waren vor allem die hohe Dichte an Zügen östlich von Prag sowie die baustellenbedingte Umleitung über Havlíčkův Brod.

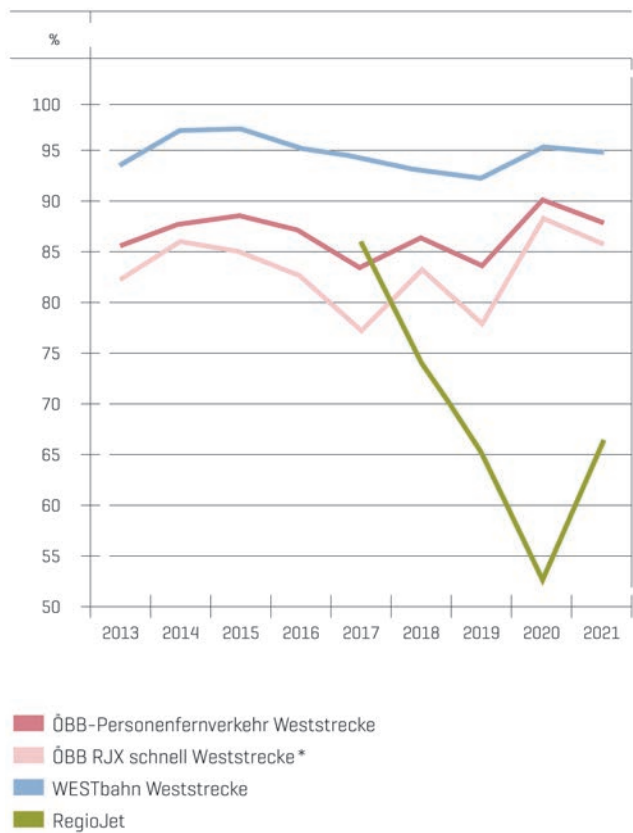


Abb. 3: Pünktlichkeit der Bahnunternehmen auf der Weststrecke 2013 bis 2021 und des RegioJet 2017 bis 2021 (Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden). Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

* 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 Frachten warten, die mit dem Schiff kommen. Im gesamten Güterverkehr lag die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2021 bei 77,8 Prozent, wobei hier als Grenzwert (ab dem ein Zug als verspätet gilt) 30 Minuten festgelegt wurden.

Die Rail Cargo Austria (RCA) war 2021 z. B. mit ihren planmäßigen Einzelwagenverkehren zwischen den großen Verschubknoten (Wien, Linz, Wels, Salzburg, Hall in Tirol, Graz, Bruck an der Mur und Villach) und bei den Ganzzugverkehren mit durchschnittlich insgesamt 81,5 Prozent pünktlicher als ihre Mitbewerber, die deutlich mehr Ad-hoc-Verkehre führten. Differenziert man nach Zugarten, so waren die Einzelwagenverkehre der RCA mit 86,2 Prozent pünktlicher als die Rollende Landstraße mit 64,9 Prozent sowie deutlich pünktlicher als der kombinierte Wagenladungsverkehr mit 56,9 Prozent. Die Ganzzüge (wie Kohle-, Koks- oder Erzzüge) hatten hingegen eine Pünktlichkeit von 63,4 Prozent.

VERSPÄTUNGSURSACHEN

Im Personenverkehr verursachte 2021 der Infrastrukturbetreiber mit 38 Prozent die meisten Verspätungen, wobei Ursachen Weichen- und Signalstörungen oder Stellwerksprobleme sein können. Zu diesen Anlagenstörungen kamen noch Verspätungen aufgrund von Wartungs-, Inspektions- oder Erneuerungsarbeiten an Infrastrukturanlagen hinzu. 31 Prozent aller Verspätungen gingen auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst zurück, etwa durch Defekte bei Fahrzeugen wie Traktionsstörungen, Probleme bei der Bereitstellung von Garnituren und erhöhten Fahrgastwechsel.

Unpünktlichkeit kann aber auch durch externe Einflüsse wie betriebsfremde Personen im Gleisbereich, Unwetter oder Rettungseinsätze hervorgerufen werden – dieser Faktor lag im Personenverkehr 2021 mit 15 Prozent etwa gleich wie 2020 mit 16 Prozent. Nachbarbahnen verursachten schlussendlich weitere 16 Prozent der Verspätungen im Personenverkehr.

Im Personenfernverkehr waren 2021 Verspätungen bei den Nachbarbahnen im Ausland die Hauptursache (32 Prozent), gefolgt von Verspätungen durch Infrastrukturabweichungen mit 29 Prozent und selbst verursachten Verspätungen mit 28 Prozent.

Im Güterverkehr waren die Eisenbahnverkehrsunternehmen 2021 für 46 Prozent aller Verspätungen selbst verantwortlich, weitere 35 Prozent entstanden durch europäische Nachbarbahnen. 16 Prozent aller letztjährigen Verspätungen im Güterverkehr verursachte der Infrastrukturbetreiber. Die externen Ursachen bewegten sich im minimalen Bereich.

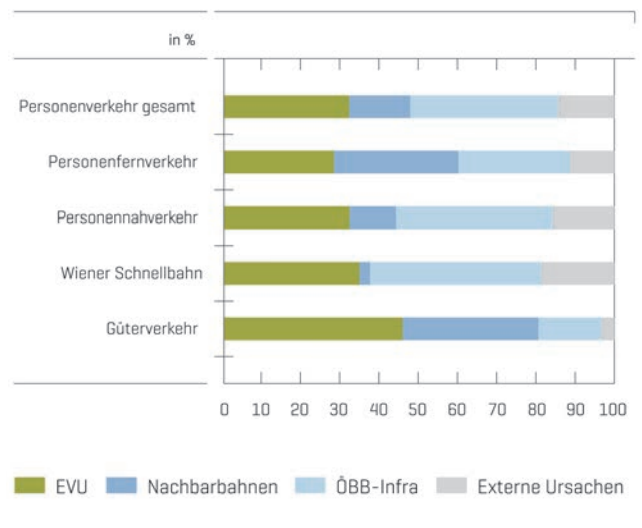


Abb. 4: Verspätungsursachen nach Verkehrsart 2021 [Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden].
Quelle: ÖBB-Infrastruktur.



Abb. 5: Pünktlichkeit des gesamten Personenfernverkehrs bei der Grenzübergabe 2021 [Messung der österreichischen Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

HERAUSFORDERUNGEN IM GRENZVERKEHR

Über 13 Grenzübergänge werden täglich internationale Fernverkehre von Österreich aus und nach Österreich geführt. 2021 zeigte sich eine Veränderung bei der Pünktlichkeit der vom Ausland übergebenen Züge. So erreichte nicht einmal jeder zweite aus Tschechien kommende Zug (40,4 Prozent) Österreich pünktlich über den Grenzübergang Breclav, der Grenzübergang Spielfeld-Straß nach Slowenien wies eine Pünktlichkeit von 48,4 Prozent auf. Die durchschnittliche Verspätung dieser genannten Züge machte rund elf bis 15 Minuten aus.

Des Weiteren verzeichneten die Grenzübergänge Tarvis, Brenner (jeweils Italien), Passau (Deutschland) und Jesenice (Slowenien) bei der Einreise eine Pünktlichkeit von weniger als 70 Prozent. Einmal mehr waren 2021 die pünktlichsten Grenzübergänge jene von der Schweiz (Buchs und St. Margrethen) nach Österreich.

Auffallend ist abermals, dass die Pünktlichkeit bei der Ausreise überwiegend besser ist als bei der Einreise. Eine sichtbare Ausnahme bildet der Grenzübergang über Liechtenstein in die Schweiz, dort sind 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 2021 beispielsweise die Fernverkehrszüge von Vorarlberg nach Wien bei Kufstein die Grenze nach Deutschland noch mit einer Pünktlichkeit von 87 Prozent. Nach einer Fahrzeit von 70 Minuten durch Bayern wurden diese Züge in Salzburg allerdings nur mehr mit einer Pünktlichkeit von 80,3 Prozent nach Österreich übergeben.

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

Im Gegensatz dazu konnte der österreichische Infrastrukturbetreiber die Pünktlichkeit der Fernverkehrszüge von Italien nach München verbessern. So passierten aus Italien kommende Züge im Jahr 2021 die Grenze am Brenner mit einer Pünktlichkeit von 53,1 Prozent und erreichten 80 Minuten später die deutsche Grenze bei Kufstein mit einer Pünktlichkeit von 74,7 Prozent.

PERFORMANCE REGIME

Das Performance Regime ist ein leistungsabhängiger Entgeltbestandteil i. S. v. § 67h EisbG (Eisenbahngesetz), der Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Eisenbahninfrastruktur bietet. Um den im Performance Regime angeführten Anreizen gerecht zu werden, werden die Verspätungen aller Zugläufe 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 von UIC 450-2¹ kodiert, wodurch die jeweilige Verspätung dem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber zugeordnet bzw. als neutrale Ursache gewertet werden kann. Die Zuschreibung der Verspätungsursache erfolgt allerdings einseitig durch den Infrastrukturbetreiber.

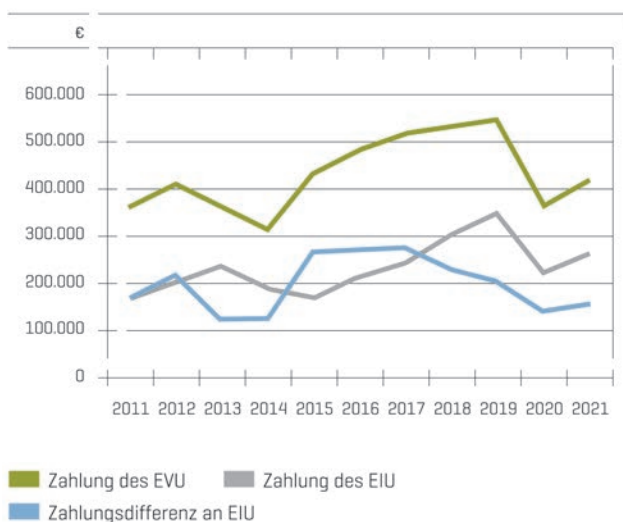


Abb. 6: Zahlungen aus dem Performance Regime für die Jahre 2011–2021. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Im Jahr 2021 verursachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit 675.768 Minuten (rund 11.300 Stunden) mehr Verspätungen als der Infrastrukturbetreiber mit 424.462 Minuten (rund 7.100 Stunden).

Durch die Erholung des Verkehrsaufkommens ergaben sich gegenüber dem Vorjahr 16 Prozent mehr Verspätungsminuten beim Infrastrukturbetreiber – das korreliert mit knapp 13 Prozent zusätzlichen Verspätungsminuten seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Entgelt beträgt lediglich knapp 62 Cent je Verspätungsminute.

Die Abrechnung für 2021 zeigt, dass die ÖBB-Infrastruktur den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Verspätungen eine Abgeltung in Höhe von insgesamt 261.827 Euro zahlen musste.

416.845 Euro mussten die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Gegenzug dafür an die ÖBB-Infrastruktur entrichten.

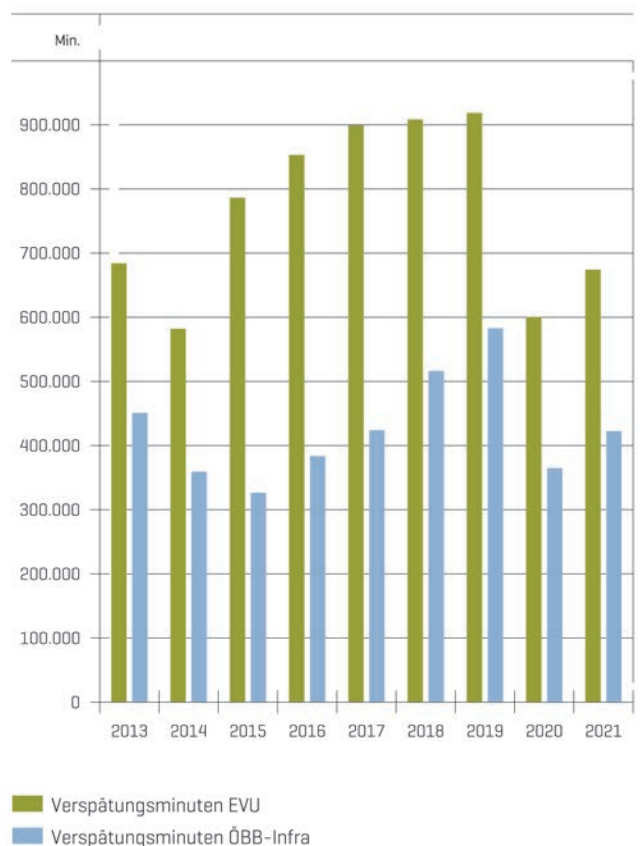


Abb. 7: Abgerechnete Verspätungsminuten aus dem Performance Regime für ausgewählte Jahre 2013–2021. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

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.

Art der Serviceeinrichtung	Anzahl	davon ÖBB-Konzern
Verkehrsstationen	1.429	1.032
Vorheizanlagen ¹	46	46
- mit Vorheizständer	511	511
Wasch- und Reinigungsanlagen	16	7
Entsorgungsanlagen	11	11
Eisschutzanlagen	1	1
Autoreisezuganlagen	4	4
Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme	43	27
Zugbildungseinrichtungen	139	139
Ladestellen	520	471
Brückenwaagen	29	29
Mattengleise	114	111
Verschubbahnhöfe	98	95
Güterterminals	16	7
Instandhaltungseinrichtungen	48	23
Häfen	5	0

Tabelle 1: Art und Anzahl der Serviceeinrichtungen [insgesamt und ÖBB-Konzern] 2021. Quelle: Schienen-Control.

¹ Vorheizanlagen dienen der Heizung und Klimatisierung von Personenwagen, wobei jede Vorheizanlage mehrere Heizständer hat.

Beinahe alle in Tabelle 1 angeführten Serviceeinrichtungen wurden 2021 von Eisenbahnunternehmen betrieben, lediglich acht Güterterminals von anderen Unternehmen. Die ÖBB-Infrastruktur war im Vorjahr Betreiber 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 geeignet. Zusätzlich führen die Steiermärkischen Landesbahnen das Cargo Center Graz südlich von Graz. Die von den sonstigen Unternehmen bewirtschafteten Güterterminals befinden sich in Enns, Salzburg Liefering, Krems, Linz Stadthafen, Hafen Freudenau, Bludenz, Hall in Tirol und Kapfenberg.

1.032 Personenbahnhöfe und -haltestellen betrieb die ÖBB-Infrastruktur im Jahr 2021, der Rest entfiel auf sonstige Infrastrukturbetreiber. Im Rahmen der Bahnhofsoffensive sowie des kontinuierlichen Ausbaus der Infrastruktur wurden u. a. die Verkehrsstationen Lungitz, Tauplitz und Lannach modernisiert. Zwischen Hall in Tirol und Innsbruck Hauptbahnhof wurde außerdem die Haltestelle Innsbruck Messe neu errichtet, in der Steiermark kam im Stadtgebiet von Leoben die Station Leoben Lerchenfeld hinzu. Andererseits wurden 2021 einige Haltestellen im ÖBB-Netz nicht mehr bedient.

Die 46 vorhandenen Vorheizanlagen dienen der Heizung und Klimatisierung von Personenwagen, wobei jede Vorheizanlage mehrere Heizständer hat. Bei den Außenreinigungsanlagen – auch Wagenwaschanlagen genannt – wurde jene in Innsbruck Westbahnhof ertüchtigt und kann somit weitere zehn Jahre verwendet werden. Gereinigt werden in allen Standorten die Seiten-, Front- und Schürzenflächen sowie die Dachschrägen von Personenwagen. Neu ist in den Wagenwaschanlagen Graz und Villach ein Probetrieb, bei dem Graffitiflächen entfernt werden können. In Wien Hauptbahnhof stehen zwei baugleiche Waschanlagen nebeneinander. Die WESTbahn betreibt die Anlage am Wiener Westbahnhof, in welcher auch Fahrzeuge der ÖBB-Personenverkehr gereinigt werden.

Österreichweit gibt es vier Autoreisezuganlagen zur Verladung von Autos und Motorrädern, wobei in Villach zwei getrennte Anlagen bestehen. Die Anlage in Wien Westbahnhof ist hingegen mittlerweile außer Betrieb. Insgesamt stehen 14 Gleise mit einer Ladelänge zwischen 118 und 521 Metern zur Verfügung.

2021 waren in Summe 471 Ladestellen im Netz der ÖBB-Infrastruktur verfügbar. Nicht mehr zugänglich waren beispielsweise jene in Breitenschützing, Ehrwald-Zugspitzbahn, Hintergasse, Hochzirl, Lungitz, Mauerkirchen, Roppen, St. Andrä-Wördern und Tauplitz.

Von den 98 Verschubbahnhöfen gehören 95 zur ÖBB-Infrastruktur; darunter fallen auch die acht Großverschiebepbahnhöfe in Wien Kledering, Linz, Wels, Salzburg Gnigl, Hall in Tirol, Wolfurt, Graz Gösting und Villach Süd.

Darüber hinaus werden von den Eisenbahnunternehmen zwölf Ausbildungseinrichtungen für bahnspezifische Schulungen betrieben.

LANGFRISTIGER RÜCKGANG DES TREIBSTOFFVERBRAUCHS

2021 betrieb die ÖBB-Produktion 27 Tankstellen. Eine Erhebung des Treibstoffverbrauchs zeigt für das letzte Jahr einen ähnlich hohen Verbrauch wie in den Jahren vor der Pandemie – allerdings ist dieser innerhalb der letzten zehn Jahre insgesamt deutlich zurückgegangen.

Wurden 2012 noch 41,4 Millionen Liter Dieselöl abgegeben, war die Menge zehn Jahre später um etwa 15 Prozent niedriger (35,3 Millionen Liter). Neben der ÖBB-Produktion betreiben auch noch beispielsweise die Graz-Köflacher Bahn und die Steiermärkischen Landesbahnen für ihre Streckennetze Tankstellen; auch einzelne Anschlussbahnen wie die voestalpine verfügen über solche.

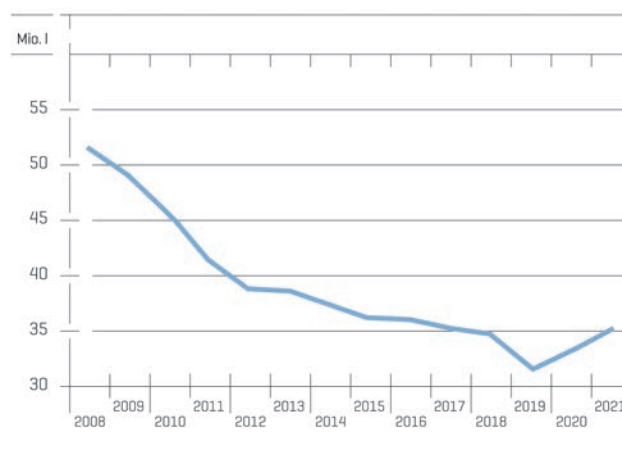


Abb. 1: An den Tankstellen der ÖBB-Produktion abgegebene Menge an Dieselöl 2008–2021 in Millionen Liter. Quelle: ÖBB-Produktion, Schienen-Control.

23 der 48 Instandhaltungseinrichtungen (hier erfolgen die Wartung und die Ausbesserung von Schienenfahrzeugen) hatte im Berichtsjahr die ÖBB-Technische Services 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 Uhr. Mattengleise ermöglichen Kraftfahrzeugen die Zufahrt auf Gleisanlagen, wodurch die Verkehrsflächen von beiden Verkehrsträgern, Schiene und Straße, genutzt werden können.

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

Seit 1. Juni 2019 gilt die DVO (EU) 2017/2177 (Durchführungsverordnung). Sie führt u. a. die Pflichten für die 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 als Orientierungshilfe auf der Website der Schienen-Control die Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen. Per Bescheid wurden den Steiermärkischen Landesbahnen, der Wiener Lokalbahn und der Salzburger Lokalbahn 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; diese Arbeit wurde 2021 fortgesetzt.

ANSCHLUSSBAHNEN

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

Gemäß § 7 EisebG (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

2021 konnten vom Netz der ÖBB-Infrastruktur aus 924 Anschlussbahnen (nicht alle werden bedient) erreicht werden, 272 davon als Nebenanschlussbahnen. Dabei handelt es sich um Anschlussbahnen, die nicht direkt an die Gleise der ÖBB-Infrastruktur anschließen, sondern über eine andere Anschlussbahn („verästelte Anschlussbahn“) damit verbunden sind. 2021 waren mit 33 Anschlussbahnen um acht Anschlussbahnen mehr als im Vorjahr gesperrt, alle anderen in Betrieb.

26 Prozent aller in Betrieb befindlichen Anschlussbahnen befanden sich 2021 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. 2021 wurden zwei neue Anschlussbahnverträge zwischen der ÖBB-Infrastruktur und Anschlussbahnbetreibern abgeschlossen.

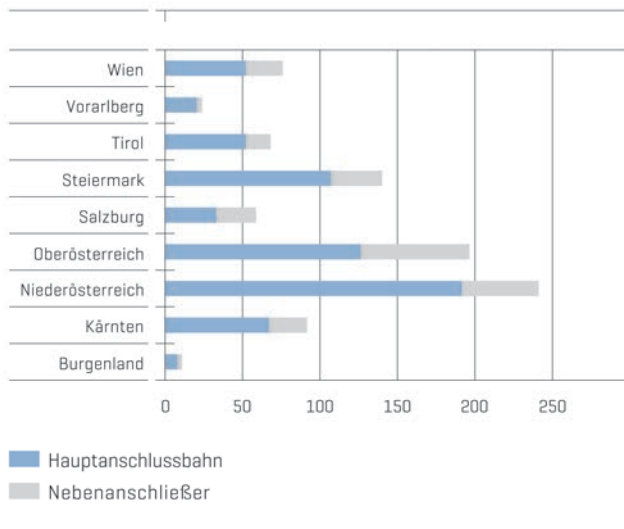


Abb. 2: 2021 in Betrieb befindliche Anschlussbahnen in Österreich nach Bundesland. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.

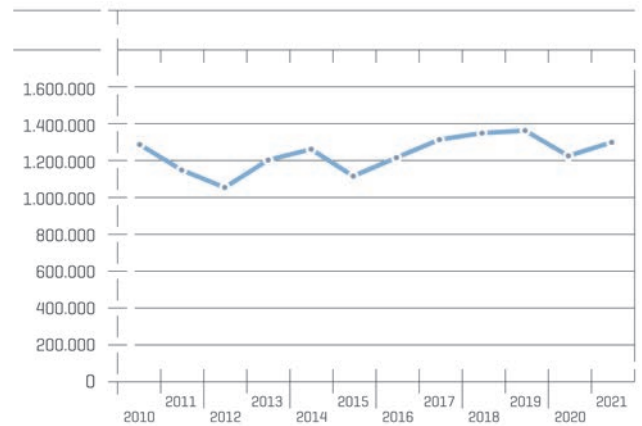


Abb. 3: Gesamtaufkommen [beigestellte Wagen] in den österreichischen Anschlussbahnen 2010–2021. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.

Vom Bahnhof Linz Stadthafen ausgehend gab es im Vorjahr 25 Anschlussbahnen – kein anderer Bahnhof in Österreich hat eine derart große Anzahl an Anschlüssen. Linz Wegscheid verfügte 2021 über 18 und Laxenburg-Biedermansdorf über 15 Anschlussbahnanschlüsse.

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

ERHOLUNG DES AUFKOMMENS

Mit 1,30 Millionen (2020: 1,21 Millionen) Wagen wurden 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund sieben Prozent mehr Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt.

Anschlussbahn	ÖBB-Verkehrsstation	Beigestellte Wagen 2021
voestalpine Linz	Linz Mühlbachbahnhof	über 100.000
voestalpine Stahl Donawitz	Leoben-Donawitz	bis 70.000
Ennshafen	Enns	bis 50.000
Linz Service GmbH	Linz Stadthafen	bis 50.000
Sappi Austria	Gratwein-Gratkorn	bis 40.000

Tabelle 2: Ausgewählte Anschlussbahnen mit starkem Aufkommen 2021.
Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.

18 Anschlussbahnen, darunter u. a. die voestalpine (Linz bzw. Donawitz), der Ennshafen, die Linz Service GmbH und Sappi Austria, sorgten im Jahr 2021 für die Hälfte des gesamten österreichischen Anschlussbahnaufkommens. Sieben Anschlussbahnen erbrachten ein Drittel des Gesamtaufkommens, wobei vier dieser Bahnen in Oberösterreich und weitere drei in der Steiermark liegen.

Aufkommensstärkste Anschlussbahn war wie in den Jahren zuvor die voestalpine Linz, gefolgt von der voestalpine Donawitz, dem Ennshafen und der Linz Service GmbH, die den dortigen Handels- und Tankhafen betreibt. Aufkommensstärkster Nebenanschießer war die EVN Abfallverwertung Niederösterreich, die in Moosbierbaum anschließt.

ABNAHME DER BEDIENTEN ANSCHLUSSBAHNEN

Im Jahr 2021 sank die Anzahl der tatsächlich bedienten Anschlussbahnen im Vergleich zum Vorjahr erneut. Insgesamt wurden 536 Anschlussbahnen im gesamten österreichischen Eisenbahnnetz bedient, im Jahr 2020 waren es mit 547 noch einige mehr.



Abb. 4: Bediente Anschlussbahnen im ÖBB-Netz und insgesamt in Österreich 2011–2021. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.

416 Anschlussbahnen, die an die ÖBB-Infrastruktur anschließen, hatten im Jahr 2021 keinen Wagenumschlag – dies ist um eine Anschlussbahn mehr als im Vorjahr. Weitere 56 Anschlussbahnen hatten ein Aufkommen von jeweils zehn oder weniger Wagen und weitere 17 Anschlussbahnen verzeichneten lediglich einen Umschlag von jeweils maximal 20 Wagen. Im Sinne der erhofften verstärkten Nutzung der Schiene soll auch ein Blick auf die einstigen Anschlussbahnen gerichtet werden: 143 davon wurden in den letzten Jahren entweder gekündigt (66), abgetragen (44) oder gesperrt, wobei es sich bei 32 davon um Nebenanschlussbahnen handelt. Sie alle hätten das Potenzial, wiedererrichtet bzw. in Betrieb genommen zu werden.

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

ZUGANGSRECHT AUF ANSCHLUSSBAHNEN

Eisenbahnunternehmen haben gemäß § 75a Abs 1 EisbG ein Recht auf Zugang zu Anschlussbahnen, wenn deren Befahren erforderlich ist, um Güterterminals, Häfen oder sonstige Serviceeinrichtungen zu erreichen.

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

06

Rechtsgrundlagen

Rechtliche Neuerungen

GESETZESNOVELLE

Mit BGBl I 2021/231 wurden das Eisenbahngesetz (EisbG), das Bundesbahngesetz und das Unfalluntersuchungsgesetz (UUG) novelliert. Damit wurde auf laufende Vertragsverletzungsverfahren reagiert, welche die Europäische Kommission wegen aus ihrer Sicht unvollständiger bzw. unrichtiger Umsetzung der RL 2012/34/EU,¹ der RL (EU) 2016/2370² und der RL 2012/18/EU³ gegen die Republik Österreich eingeleitet hatte.

Im Zuständigkeitsbereich der Schienen-Control Kommission ergeben sich dadurch folgende Änderungen:

- Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann Funktionen an andere geeignete Unternehmen oder Stellen auslagern, sofern keine Interessenkonflikte entstehen und die Vertraulichkeit des Geschäftsgeheimnisses gewahrt ist.⁴
- Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann die Durchführung von Arbeiten und damit verbundenen Aufgaben hinsichtlich Ausbau, Instandhaltung und Erneuerung an Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollieren oder von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert werden, auslagern, sofern keine Interessenkonflikte entstehen und die Vertraulichkeit des Geschäftsgeheimnisses gewahrt ist.⁵
- Die mit dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen verbundenen Funktionen können nicht nur von einem einzigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sondern auch von verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen einschließlich Parteien öffentlich-privater Partnerschaften wahrgenommen werden.⁶
- Kooperationsvereinbarungen zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den Kundinnen und Kunden der Eisenbahnverkehrsunternehmen Vorteile bieten sollen, sind in diskriminierungsfreier Weise abzuschließen und unterliegen der Prüfung und Überwachung der Schienen-Control Kommission.⁷
- Die Schienen-Control Kommission hat die Einhaltung der Bestimmungen über die Auslagerung von Funktionen und Arbeiten, die Wahrnehmung von Funktionen durch verschiedene Eisenbahninfrastrukturunternehmen und über Kooperationsvereinbarungen im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung zu prüfen.⁸
- Sind geeignete Alternativstrecken vorhanden, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Konsultation der Beteiligten bestimmte Eisenbahninfrastrukturabschnitte seiner Eisenbahn für die Nutzung zugunsten bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsdiensten ausweisen und Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für diese Eisenbahnverkehrsdienste vorrangig behandeln.⁹
- Die entgelterhebende Stelle ist (erst) bei regelmäßiger Versäumnung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen verpflichtet, ein angemessenes Entgelt zu erheben.¹⁰

Die Novelle ist am 31. Dezember 2021 in Kraft getreten.

VERLÄNGERUNG DES BEZUGSZEITRAUMS DER VO (EU) 2020/1429

Die VO (EU) 2020/1429 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs ermächtigt die Mitgliedstaaten, den Infrastrukturbetreibern zu erlauben, die Entgelte für das Mindestzugangspaket zu ermäßigen, zu erlassen oder zu stunden.

Die Mitgliedstaaten können den Infrastrukturbetreibern außerdem gestatten, keine Reservierungsentgelte für nicht in Anspruch genommene Fahrwegkapazität (Trassen) zu erheben sowie die Tragfähigkeit von Marktaufschlägen neu zu prüfen, um die Aufschläge gegebenenfalls zu senken. Eine Verlängerung des Bezugszeitraums dieser Verordnung durch delegierten Rechtsakt der Europäischen Kommission wäre bislang nur bis längstens 14. April 2022 möglich gewesen.

Mit der VO (EU) 2022/312 vom 24. Februar 2022 wurde der Bezugszeitraum der VO (EU) 2020/1429 bis zum 30. Juni 2022 verlängert. Darüber hinaus wurde der Europäischen Kommission die Möglichkeit eingeräumt, den Bezugszeitraum mit delegiertem Rechtsakt um jeweils sechs Monate, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2023 zu verlängern.

¹ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.11.2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung).

² Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14.12.2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur.

³ Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4.7.2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates.

⁴ § 55g Abs 1 EisbG.

⁵ § 55g Abs 2 EisbG.

⁶ § 55h Abs 1 EisbG.

⁷ § 55i EisbG.

⁸ § 74 Abs 1 Z 16 bis 18 EisbG.

⁹ § 63a Abs 1 EisbG.

¹⁰ § 67i EisbG.

Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich

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

<https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>
<https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/32.html?expand=3203>

4. EISENBAHNPAKET

„TECHNISCHE SÄULE“

VO [EU] 2016/796

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

RL [EU] 2016/797/EU IDF RL [EU] 2020/700

Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.

RL [EU] 2016/798/EU IDF RL [EU] 2020/700

Richtlinie über Eisenbahnsicherheit.

„POLITISCHE SÄULE“

VO [EU] 2016/2338

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

RL [EU] 2016/2370

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

SONSTIGE RECHTSVORSCHRIFTEN

VO [EU] 2021/782

Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

VO [EU] 2020/1429 IDF VO [EU] 2022/312

Verordnung zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs.

VO [EU] 2018/643

Verordnung über die Statistik des Eisenbahnverkehrs.

VO [EU] 1305/2014

Verordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 62/2006.

VO [EU] 913/2010 IDF VO [EU] 1316/2013

Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

VO [EG] 1371/2007

Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

VO [EG] 1370/2007 IDF VO [EU] 2016/2338

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

RL 2012/34/EU IDF DELEGIERTER BESCHLUSS [EU] 2017/2075

Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

RL 2007/59/EG IDF VO [EU] 2019/554

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

RL 2005/47/EG

Richtlinie über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr im Eisenbahnsektor.

DVO [EU] 2019/777

Durchführungsverordnung zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister.

DVO [EU] 2019/250 IDF DVO [EU] 2020/779

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

DVO [EU] 2018/1795

Durchführungsverordnung zur Festlegung des Verfahrens und der Kriterien für die Durchführung der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2012/34/EU.

DVO [EU] 2018/763 IDF DVO [EU] 2020/777

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

DVO [EU] 2017/2177

Durchführungsverordnung über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen.

DVO [EU] 2017/6

Durchführungsverordnung über den europäischen Bereitstellungsplan für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem.

DVO [EU] 2016/545

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

DVO [EU] 2015/1100

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

DVO [EU] 2015/909

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

DVO [EU] 2015/429

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

DVO [EU] 2015/10

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

Vorabentscheidungen des Europäischen Gerichtshofs

FESTLEGUNG DER WEGEENTGELTE

In der Rechtssache (Rs) C-144/20 entschied der Europäische Gerichtshof (EuGH) über ein Vorabentscheidungsersuchen des lettischen Bezirksverwaltungsgerichts. Gegenstand des Verfahrens war die Anfechtung von Entscheidungen der lettischen Nationalen Eisenbahnverwaltung, welche die Aufgaben der Regulierungsstelle iSd RL 2012/34/EU¹ wahrnimmt, durch zwei Infrastrukturbetreiber. Die Regulierungsstelle hatte eine Entgeltregelung geprüft, welche für die Aufschläge auf das Wegeentgelt für das Marktsegment der Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags die Anwendung eines maximalen Aufschlagsindex vorsah. Das auf die anderen Segmente anwendbare Kriterium wurde auf Grundlage eines Sachverständigengutachtens festgelegt. Die Regulierungsstelle erteilte den Auftrag, die Entgeltregelung zu ändern. Bei der Festsetzung der Höhe des Aufschlags seien die Wettbewerbsfähigkeit und die Zahlungsfähigkeit des betreffenden Marktsegments zu berücksichtigen.

Die Infrastrukturbetreiber erhoben beim Bezirksverwaltungsgericht Klage gegen die Entscheidung der Regulierungsstelle. Sie machten geltend, dass die Regulierungsstelle ihre Befugnisse überschritten habe, da sie eine Änderung der Entgeltregelung angeordnet und den genauen darin aufzunehmenden Inhalt angeführt habe. Die Zuständigkeit der Regulierungsstelle sei an das Vorliegen einer Diskriminierung im Zusammenhang mit der Entgeltregelung geknüpft. Dies sei nicht der Fall, da dem betreffenden Eisenbahnunternehmen das ausschließliche Recht, öffentliche Verkehrsdienste auf regionalen Schienenstrecken anzubieten, gewährt worden sei.

Das Bezirksverwaltungsgericht legte dem EuGH die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vor:

1. Ist Art 56 Abs 2 der RL 2012/34/EU dahin auszulegen, dass die Regulierungsstelle befugt ist, von Amts wegen einen Bescheid zu erlassen, der ein Unternehmen, das die wesentlichen Funktionen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur ausübt, verpflichtet, bestimmte Änderungen der Berechnungsmodalitäten der Wegeentgelte (Entgeltregelung) vorzunehmen, die nicht im Zusammenhang mit der Diskriminierung von Antragstellern stehen?
2. Falls die erste Frage bejaht wird: Ist die Regulierungsstelle befugt, mit einem solchen Bescheid die Voraussetzungen festzulegen, die diese Änderungen erfüllen müssen, z. B. indem sie vorschreibt, dass von den Kriterien für die Festsetzung der Wegeentgelte die bereits vorgesehenen und vom Staatshaushalt oder dem Haushalt der lokalen Gebietskörperschaften gedeckten Ausgaben ausgenommen werden, die die Personenverkehrsunternehmen nicht aus den Einnahmen aus dem Personenverkehr decken können?
3. Ist Art 32 Abs 1 der RL 2012/34/EU dahin auszulegen, dass die in diesem Absatz vorgesehene Verpflichtung der Mitgliedstaaten, bei der Festlegung der Aufschläge für Wegeentgelte eine optimale Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarkts zu gewährleisten, auch für die Festsetzung von Wegeentgelten in Marktsegmenten gilt, in denen kein Wettbewerb herrscht, z. B. weil im betreffenden Marktsegment der Personenverkehr nur von einem einzigen Eisenbahnunternehmen durchgeführt wird, dem gemäß Art 2 lit f der VO (EG) 1370/2007 das ausschließliche Recht zur Durchführung des Personenverkehrs in diesem Marktsegment gewährt wurde?

Gemäß Art 56 Abs 2 der RL 2012/34/EU überprüft die Regulierungsstelle von sich aus insbesondere die Entgeltregelung, um der Diskriminierung von Antragstellern vorzubeugen. Entscheidungen über die Wegeentgelte (einschließlich ihrer Festlegung und Erhebung) zählen zu den wesentlichen Funktionen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur.²

Art 32 der RL 2012/34/EU regelt die Festsetzung von Aufschlägen zum Wegeentgelt. Um eine volle Deckung der dem Infrastrukturbetreiber entstehenden Kosten zu erhalten, kann ein Mitgliedstaat, sofern der Markt dies tragen kann, Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nicht diskriminierender Grundsätze erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.³

Der EuGH entschied mit Urteil vom 9. September 2021. Die erste Vorlagefrage beantwortete er dahingehend, dass Art 56 der RL 2012/34/EU dahin auszulegen ist, dass die Regulierungsstelle befugt ist, von Amts wegen einen Bescheid zu erlassen, der ein Unternehmen, das die wesentlichen Funktionen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur ausübt, verpflichtet, bestimmte Änderungen der Wegeentgeltregelung vorzunehmen, obwohl kein Zusammenhang mit der Diskriminierung von Antragstellern besteht.

¹ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.11.2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums [Neufassung].

² Art 3 Nr 2f der RL 2012/34/EU.

³ Art 32 Abs 1 UAbs 1 der RL 2012/34/EU.

Der EuGH beantwortete die Vorlagefrage anhand von Art 56 Abs 6 und 9 der RL 2012/34/EU. Gemäß Art 56 Abs 6 gewährleistet die Regulierungsstelle, dass die vom Infrastrukturbetreiber festgesetzten Entgelte dem Kapitel IV Abschnitt 2 entsprechen und nicht diskriminierend sind. Kapitel IV Abschnitt 2 der RL 2012/34/EU enthält Regeln über die Entgelt-erhebung und die Entgelte. Art 56 Abs 9 der RL 2012/34/EU sieht vor, dass die Regulierungsstelle gegebenenfalls von sich aus über geeignete Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Antragstellern, Marktverzerrung und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten, insbesondere in Bezug auf Art 56 Abs 1 lit a bis g, entscheidet. Art 56 Abs 1 lit d betrifft die Entgeltregelung. Art 56 Abs 9 der RL 2012/34/EU gewähre folglich der Regulierungsstelle die Möglichkeit, so der EuGH, im Rahmen einer solchen Entgeltregelung von Amts wegen jeden möglichen Verstoß gegen die Bestimmungen der RL 2012/34/EU zu prüfen und nicht nur Verstöße, die mit der Diskriminierung von Antragstellern verbunden sind.

Die zweite Frage teilte der EuGH in jene, ob die Entscheidung des vorlegenden Gerichts im Allgemeinen vorschreiben darf, dass die geforderte Änderung einen bestimmten Inhalt hat, sowie in jene, ob das vorlegende Gericht die konkrete, von ihm festgelegte Maßnahme vorschreiben darf. Auf den ersten Teil der zweiten Frage antwortete der EuGH, dass die in eine Entgeltregelung aufzunehmenden Voraussetzungen, die die Regulierungsstelle dem Unternehmen, das die wesentlichen Funktionen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur ausübt, vorschreiben darf, mit einem Verstoß gegen die RL 2012/34/EU begründet sein und sich auf die Beseitigung von Unvereinbarkeiten beschränken müssen. Zweckmäßigskeitsbeurteilungen, die den Spielraum dieses Betreibers beeinträchtigen, dürfen sie nicht enthalten.

Zum zweiten Teil der Frage hielt der EuGH fest, dass das Vorabentscheidungsersuchen keine Angaben über die Art der bereits vorgesehenen und vom Staatshaushalt oder dem Haushalt der lokalen Gebietskörperschaften gedeckten Ausgaben enthält, die von den Kriterien für die Festsetzung der Wegeentgelte ausgenommen sein sollen. Die einem Eisenbahnunternehmen gewährte Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen kann jedenfalls nicht als Wegeentgelt angesehen werden. Der EuGH beurteilte den zweiten Teil der Frage als Frage nach der Anwendung des bereits ausgelegten Unionsrechts. Da diese in den Aufgabenbereich des nationalen Gerichts fällt, beantwortete der EuGH die Frage nicht.

Zur dritten Frage verwies der EuGH auf Bestimmungen der RL 2012/34/EU, welche den Begriff der Wettbewerbsfähigkeit jeweils iSd Wettbewerbsfähigkeit des betreffenden Eisenbahnsektors gegenüber anderen Verkehrsträgern verwenden, nicht hingegen iSd Wettbewerbs zwischen den Eisenbahnunternehmen.⁴ Anhand dieser Bestimmungen kam der EuGH zum Ergebnis, dass die in Art 32 Abs 1 der RL 2012/34/EU vorgesehene Berücksichtigung der „bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarkts“ auch für Marktsegmente gilt, in denen kein Wettbewerb herrscht, z. B. wenn das betreffende Segment von einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes betrieben wird, dem aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ein ausschließliches Recht iSv Art 2 lit f der VO (EG) 1370/2007 gewährt worden ist.

⁴ Art 31 Abs 5 UAbs 2 und Art 32 Abs 4 UAbs 4 der RL 2012/34/EU.

SCHADENERSATZ WEGEN ÜBERHÖHTER WEGEENTGELTE

In der Rs C-120/20 befasste sich der EuGH mit einem Vorabentscheidungsersuchen des polnischen Obersten Gerichts. Gegenstand des Ausgangsverfahrens war eine Schadenersatzklage eines Eisenbahnunternehmens wegen fehlerhafter Umsetzung der RL 2001/14/EG.⁵ Der EuGH hatte in einem Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Polen mit Urteil vom 30. Mai 2013 entschieden, dass die Republik Polen gegen Verpflichtungen aus der RL 2001/14/EG verstoßen hatte. Sie hatte keine Maßnahmen erlassen, die dem Betreiber der Infrastruktur Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zusatzentgelte geben, und sie hatte es erlaubt, in die Berechnung des Entgelts für das Mindestzugangspaket und den Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen Kosten einzubeziehen, die nicht als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallend angesehen werden können.⁶

Nach der Verkündung dieses Urteils hatte das Eisenbahnunternehmen vor den ordentlichen Gerichten Klage gegen den Fiskus und den Infrastrukturbetreiber erhoben. Es forderte einen Ersatz des Schadens, der ihm seiner Ansicht nach aufgrund der Berechnung von Entgelten anhand der vom EuGH für rechtswidrig erkannten Vorschriften entstanden war. Das Oberste Gericht legte dem EuGH die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vor:

1. Sind die Vorschriften der RL 2001/14/EG und insbesondere Art 4 Abs 5 sowie Art 30 Abs 1, 3, 5 und 6 dieser Richtlinie dahin auszulegen, dass sie es einem Eisenbahnunternehmen verwehren, Schadenersatzansprüche gegen einen Mitgliedstaat wegen nicht ordnungsgemäßer Umsetzung der Richtlinie geltend zu machen, ohne dass ein Gericht die Entscheidung der Aufsichtsbehörde geprüft hat, wenn der Schaden in einem zu viel gezahlten Entgelt für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur bestehen soll?

2. Wenn das Recht auf Schadenersatz auf der Grundlage des Gemeinschaftsrechts wegen fehlerhafter Anwendung des Rechts der Europäischen Union und insbesondere wegen fehlerhafter oder fehlender Umsetzung einer Richtlinie nur dann besteht, wenn die Norm, gegen die verstoßen wurde, für die Einzelnen Rechte erzeugt, der Rechtsverstoß qualifiziert ist (insbesondere in Form einer offensichtlichen und schweren Überschreitung des Ermessens des Mitgliedstaats bei der Umsetzung einer Richtlinie) und ein unmittelbarer Kausalzusammenhang zwischen dem Verstoß und dem Schaden besteht, steht dies dann der Regelung im Recht eines Mitgliedstaats entgegen, die in solchen Fällen ein Recht auf Schadenersatz bei Erfüllung weniger strenger Voraussetzungen zuerkennt?

Art 4 Abs 5 der RL 2001/14/EG sieht vor, dass der Betreiber der Infrastruktur dafür Sorge zu tragen hat, dass die Anwendung der Entgeltregelung zu gleichwertigen und nicht diskriminierenden Entgelten für unterschiedliche Eisenbahnunternehmen führt, die Dienste gleichwertiger Art in ähnlichen Teilen des Marktes erbringen, und dass die tatsächlich erhobenen Entgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Regeln entsprechen.

Gemäß Art 30 Abs 1 der RL 2001/14/EG haben die Mitgliedstaaten eine Regulierungsstelle einzurichten, die von einem Antragsteller, der der Auffassung ist, ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden zu sein, nach Art 30 Abs 2 der Richtlinie mit einer Beschwerde befasst werden kann. Diese Beschwerde kann insbesondere die Entscheidungen des Betreibers der Infrastruktur über die Entgeltregelung oder die Höhe oder Struktur der Weegeentgelte betreffen, die der Antragsteller zu zahlen hat oder hätte.

⁵ Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.2.2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur.

⁶ EuGH 30.5.2013, Rs C-512/10 Kommission/Polen.

Nach Art 30 Abs 3 der Richtlinie gewährleistet die Regulierungsstelle, dass die vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzten Entgelte dem Kapitel II entsprechen und nicht diskriminierend sind. Nach Art 30 Abs 5 der Richtlinie hat die Regulierungsstelle über Beschwerden zu entscheiden, mit denen sie befasst wird, und ihre Entscheidungen sind für alle davon Betroffenen verbindlich. Die Mitgliedstaaten müssen nach Art 30 Abs 6 der Richtlinie sicherstellen, dass diese Entscheidungen gerichtlich nachprüfbar sind.

Der EuGH entschied mit Urteil vom 8. Juli 2021. Bei der Beurteilung der ersten Frage nahm er Bezug auf die Rs CTL Logistics, in welcher er entschieden hatte, dass die RL 2001/14/EG der Anwendung einer nationalen Regelung entgegensteht, wonach die Weegeentgelte im Eisenbahnverkehr von den ordentlichen Gerichten im Einzelfall auf Billigkeit überprüft und gegebenenfalls unabhängig von der in Art 30 der Richtlinie vorgesehenen Überwachung durch die Regulierungsstelle abgeändert werden können.⁷ Eine solche nationale Regelung hätte zur Folge, dass an die Stelle der Kontrolle durch eine zuständige (Regulierungs-)Stelle verschiedene, unter Umständen nicht durch eine höchstrichterliche Rechtsprechung harmonisierte Entscheidungen unabhängiger Gerichte treten würden. Zudem entfalten die Entscheidungen der Regulierungsstelle Wirkungen für alle davon Betroffenen, während Urteile der Zivilgerichte auf die Parteien des jeweiligen Rechtsstreits begrenzt sind.

Der EuGH hielt fest, dass diese Rechtsprechung auf das Ausgangsverfahren anwendbar ist, in welchem ein Eisenbahnunternehmen die Rückzahlung von seiner Ansicht nach zu viel gezahlten Entgelten begehrte. Seine Klage vor den Zivilgerichten war insofern unmittelbar mit der Anfechtung der Höhe des vom Infrastrukturbetreiber festgesetzten Entgelts verbunden. Im Lichte der Rechtsprechung in der Rs CTL Logistics sprach der EuGH aus, dass ein ordentliches Gericht nicht über die Anträge im Zusammenhang mit einer Haftungsklage wegen angeblich fehlerhafter Umsetzung der Richtlinie 2001/14/EG entscheiden kann, ohne dass die Regulierungsstelle oder das für die Entscheidung über Klagen gegen ihre Entscheidungen zuständige Gericht zuvor über die Rechtmäßigkeit der vor diesem ordentlichen Gericht angegriffenen Entscheidungen des Netzbetreibers entschieden hat.

In diesem Zusammenhang hob der EuGH hervor, dass ein Eisenbahnunternehmen gemäß Art 30 der RL 2001/14/EG das Recht hat, die Höhe der vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzten individuellen Entgelte bei der Regulierungsstelle anzufechten und gegebenenfalls die von dieser Stelle getroffene Entscheidung gerichtlich überprüfen zu lassen, indem es dazu das zuständige Gericht anruft.

Auf die zweite Frage antwortete der EuGH, dass das Unionsrecht einer Regelung des nationalen Rechts nicht entgegensteht, welche den Anspruch der Einzelnen auf Ersatz des Schadens, der ihnen wegen des Verstoßes eines Mitgliedstaats gegen das Unionsrecht entstanden ist, von weniger strengen Voraussetzungen abhängig macht, als sie das Unionsrecht vorsieht. Er verwies diesbezüglich auf seine in diesem Zusammenhang bereits ergangene Judikatur.⁸

⁷ EuGH 9.11.2017, Rs C-489/15 CTL Logistics.

⁸ EuGH 5.3.1996, Rs C-46/93 und C-48/93 Brasserie du Pêcheur und Factortame; EuGH 12.9.2006, Rs C-300/04 Eman und Sevinger; EuGH 29.7.2019, Rs C-620/17 Hochtief Solutions Magyarországi Fióktelepe.

GÜTERVERKEHRS- KORRIDORVERORDNUNG

In der Rs C-12/20 entschied der EuGH über ein Vorabentscheidungsersuchen des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen betreffend die Auslegung der Güterverkehrskorridorverordnung, VO (EU) 913/2010,⁹ sowie der RL 2012/34/EU. Ausgangsverfahren war ein Rechtsstreit zwischen der DB Netz AG und der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Bundesnetzagentur. Die Bundesnetzagentur hatte der beabsichtigten Änderung der Bedingungen für die Beantragung von Infrastrukturkapazität für im Voraus vereinbarte grenzüberschreitende Zugtrassen bei der einzigen Anlaufstelle widersprochen.

Die Verwaltungsräte¹⁰ der Güterverkehrskorridore, an denen die DB Netz AG beteiligt ist, hatten beschlossen, dass Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität auf im Voraus vereinbarten grenzüberschreitenden Zugtrassen bei der für diese Korridore jeweils vorgesehenen einzigen Anlaufstelle ausschließlich über das Buchungstool PCS (Path Coordination System) gestellt werden können. Die DB Netz AG beabsichtigte, ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen dahingehend zu ändern, dass Trassenanmeldungen für Güterverkehrskorridore künftig nur noch mittels PCS eingebracht werden sollten. Die bislang für den Fall des technischen Ausfalls von PCS vorgesehene Möglichkeit, Trassenbestellungen unter Verwendung eines Anmeldeformulars zu übermitteln, sollte entfallen.

Die DB Netz AG unterrichtete die Bundesnetzagentur von der beabsichtigten Änderung. Die Bundesnetzagentur widersprach: Die Streichung der Möglichkeit, bei technischem Ausfall von PCS Trassenanträge in einer alternativen Form einzubringen, verstoße gegen die Pflicht der DB Netz AG, eine diskriminierungsfreie Benutzung der von ihr betriebenen Eisenbahninfrastruktur und eine diskriminierungsfreie Erbringung von Pflichtleistungen einschließlich der Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen zu gewährleisten. Der Zeitpunkt des Eingangs von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen sei von maßgeblicher Bedeutung. Bei einem technischen System wie PCS könnten vorübergehende Störungen nicht vermieden werden.

⁹ Verordnung [EU] 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.9.2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

¹⁰ Die Verwaltungsräte setzen sich aus den Betreibern der Infrastruktur zusammen.

Das Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen legte dem EuGH die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vor:

1. Ist die VO (EU) 913/2010 insbesondere im Hinblick auf die in Art 13 Abs 1, Art 14 Abs 9 und Art 18 lit c dieser Verordnung dem Verwaltungsrat eines Güterverkehrskorridors zugewiesenen Aufgaben dahin auszulegen, dass der Verwaltungsrat für einen Güterverkehrskorridor ermächtigt ist, das Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Infrastrukturkapazität bei der in Art 13 Abs 1 der Verordnung genannten einzigen Anlaufstelle selbst festzulegen und dabei etwa – wie unter den vorliegenden Umständen – die ausschließliche Anwendung eines elektronischen Buchungstools vorzuschreiben, oder unterliegt dieses Verfahren den allgemeinen Bestimmungen aus Art 27 Abs 1 und 2 iVm Nr 3 lit a des Anhangs IV der RL 2012/34/EU, sodass es allein durch die an einem Güterverkehrskorridor beteiligten Infrastrukturbetreiber in ihren jeweiligen Schienennetz-Nutzungsbedingungen geregelt werden darf?
2. Falls die erste Frage dahingehend zu beantworten ist, dass eine Regelung des in dieser Frage genannten Verfahrens allein in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der an einem Güterverkehrskorridor beteiligten Infrastrukturbetreiber zu erfolgen hat, richtet sich die Überprüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen durch eine nationale Regulierungsstelle insoweit nach Art 20 der VO (EU) 913/2010 oder ebenfalls ausschließlich nach den Bestimmungen der RL 2012/34/EU und den zu ihrer Umsetzung erlassenen nationalen Rechtsvorschriften?
 - a. Falls sich die Überprüfung nach Art 20 der VO (EU) 913/2010 richtet, ist es mit dessen Bestimmungen vereinbar, dass eine nationale Regulierungsstelle eine Regelung in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen wie die in der ersten Frage genannte beanstandet, ohne dabei gemeinsam und in der Sache einheitlich mit den Regulierungsstellen der übrigen am Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten vorzugehen oder diese zumindest in dem Bemühen um ein einheitliches Vorgehen vorab zu konsultieren?
 - b. Soweit sich die Überprüfung nach den Bestimmungen der RL 2012/34/EU und den zu ihrer Umsetzung erlassenen nationalen Rechtsvorschriften richtet, ist es mit diesen, insbesondere der in Art 57 Abs 1 Unterabs 1 Satz 2 dieser Richtlinie vorgesehenen allgemeinen Koordinierungspflicht, vereinbar, dass eine nationale Regulierungsstelle eine solche Regelung beanstandet, ohne dabei gemeinsam und in der Sache einheitlich mit den Regulierungsstellen der übrigen am Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten vorzugehen oder diese zumindest in dem Bemühen um ein einheitliches Vorgehen vorab konsultiert zu haben?
3. Falls die erste Frage dahingehend zu beantworten ist, dass der Verwaltungsrat für einen Güterverkehrskorridor ermächtigt ist, das in der ersten Frage genannte Verfahren selbst festzulegen, ist eine nationale Regulierungsstelle nach Art 20 der VO (EU) 913/2010 oder den Bestimmungen der RL 2012/34/EU und den zu ihrer Umsetzung geschaffenen Rechtsvorschriften befugt, die Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines Infrastrukturbetreibers auf mehr als ihre inhaltliche Übereinstimmung mit dem durch den Verwaltungsrat festgelegten Verfahren zu überprüfen und gegebenenfalls zu beanstanden, wenn die Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines Infrastrukturbetreibers Regelungen zu diesem Verfahren enthalten? Falls dies zu bejahen sein sollte, wie sind die in der zweiten Frage aufgeführten Fragen im Hinblick auf diese Befugnis der Regulierungsstelle zu beantworten?
4. Soweit den nationalen Regulierungsstellen ausgehend von den vorherigen Fragen Befugnisse zur Überprüfung des in der ersten Frage genannten Verfahrens zustehen, ist Art 14 Abs 1 der VO (EU) 913/2010 dahin auszulegen, dass es sich bei der nach dieser Vorschrift durch den Exekutivrat festgelegten Rahmenregelung um die nationalen Regulierungsstellen und die nationalen Gerichte bindendes Unionsrecht handelt, dem ein Anwendungsvorrang vor nationalem Recht zukommt und das der letztverbindlichen Auslegung des Gerichtshofs unterliegt?
5. Falls die vierte Frage zu bejahen ist, steht die nach Art 14 Abs 1 der VO (EU) 913/2010 durch die Exekutivräte sämtlicher Güterverkehrskorridore unter Art 8 Abs 2 der jeweiligen Rahmenregelung getroffene Bestimmung, nach der die Korridorkapazität über ein internationales Antragssystem

zu veröffentlichen und zuzuweisen ist, welches so weit wie möglich mit den anderen Güterverkehrskorridoren abgestimmt sein soll, der Entscheidung einer nationalen Regulierungsbehörde entgegen, mit welcher einem an einem Güterverkehrskorridor beteiligten Infrastrukturbetreiber für dessen Schienennetz-Nutzungsbedingungen Vorgaben zur Gestaltung dieses Antragsystems gemacht werden, die nicht mit den nationalen Regulierungsstellen der an den Güterverkehrskorridoren im Übrigen beteiligten Staaten abgestimmt sind?

Gemäß Art 13 Abs 1 der Güterverkehrskorridorverordnung benennt oder gründet der Verwaltungsrat eine einzige Anlaufstelle, die aus einer gemeinsamen Stelle für Antragsteller besteht, damit diese die Möglichkeit haben, an einem einzigen Ort und in einem einzigen Vorgang Infrastrukturkapazität für Güterzüge, die mindestens eine Grenze entlang des Güterverkehrskorridors überqueren, zu beantragen und diesbezüglich Antworten zu bekommen. Gemäß Art 14 Abs 2, 6 und 9 sowie Art 16 Abs 1 der Güterverkehrskorridorverordnung bewertet der Verwaltungsrat in diesem Zusammenhang den Kapazitätsbedarf der im Güterverkehrskorridor verkehrenden Güterzüge, unterstützt die Koordinierung von Vorrangregeln für die Kapazitätszuweisung im Güterverkehrskorridor, richtet Verfahren ein, um zwischen Betreibern der Infrastruktur eine optimale Koordinierung der Zuweisung von Kapazitäten zu gewährleisten, was gleichermaßen für Anträge gemäß Art 13 Abs 1 wie für Anträge, die bei den betreffenden Betreibern der Infrastruktur eingegangen sind, gilt, und richtet Verfahren für die Koordinierung des Verkehrsmanagements in dem Güterverkehrskorridor ein.

Aufgrund von Art 18 der Güterverkehrskorridorverordnung erstellt und veröffentlicht der Verwaltungsrat ein Dokument, das regelmäßig aktualisiert wird und das im Wesentlichen Informationen zu den Nutzungsbedingungen des Güterverkehrskorridors enthält. Zu diesen gehören, wie sich aus lit a und c dieser Bestimmung ergibt, auch sämtliche Informationen der gemäß Art 27 der RL 2012/34/EU erstellten nationalen Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die den Güterverkehrskorridor betreffen, und Informationen über die in den Art 13 bis 17 der Güterverkehrskorridorverordnung genannten Verfahren.

Der EuGH entschied mit Urteil vom 24. Juni 2021. Auf die erste Vorlagefrage antwortete er, dass der Infrastrukturbetreiber

befugt ist, im Rahmen der nationalen Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Regelungen über das Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Infrastrukturkapazität einschließlich der ausschließlichen Nutzung eines bestimmten elektronischen Buchungstools bei der einzigen Anlaufstelle zu erlassen.

Zur zweiten Frage sprach er aus, dass sich die Überprüfung der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Regelungen über das Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Infrastrukturkapazität bei der einzigen Anlaufstelle durch die nationale Regulierungsstelle nach den Bestimmungen von Art 20 der Güterverkehrskorridorverordnung richtet. Aufgrund von Art 20 Abs 1 und 3 der Güterverkehrskorridorverordnung arbeiten die Regulierungsstellen bei der Überwachung des Wettbewerbs im Güterverkehrssektor zusammen und konsultieren einander, um insbesondere den diskriminierungsfreien Zugang zum Korridor zu gewährleisten. Diese Bestimmungen seien, so der EuGH, dahin auszulegen, dass die Regulierungsstelle eines Mitgliedstaats diesen Regelungen nicht widersprechen kann, ohne den sich aus diesem Art 20 ergebenden Pflichten zur Zusammenarbeit nachzukommen und insbesondere ohne die Regulierungsstellen der übrigen an dem Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten zu konsultieren, um so weit wie möglich zu einem einheitlichen Vorgehen zu gelangen.

Auf die dritte Frage antwortete der EuGH in Anbetracht der Antwort auf die zweite Frage nicht.

Die vierte Frage beantwortete der EuGH dahingehend, dass die vom Exekutivrat nach Art 14 der Güterverkehrskorridorverordnung festgelegte Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Güterverkehrskorridor keinen Rechtsakt der Union darstellt. In Anbetracht dieser Antwort prüfte der EuGH die fünfte Frage nicht mehr.

ZUGANG ZU SERVICEEINRICHTUNGEN

In der Rs C-60/20 hat der EuGH über Fragen des Zugangs zu Serviceeinrichtungen entschieden, welche das lettische Regionale Verwaltungsgericht zur Vorabentscheidung vorgelegt hatte. Gegenstand des Ausgangsverfahrens war ein Rechtsstreit zwischen einem Infrastrukturbetreiber, welcher eine Serviceeinrichtung (das Lokomotivdepot Ventspils) an ein Eisenbahnunternehmen vermietet hatte. Das Gebäude wurde nach dem Mietvertrag als Büroräumlichkeit und für wirtschaftliche Zwecke vermietet. Das Eisenbahnunternehmen führte dort Reparatur- und Wartungstätigkeiten an Lokomotiven durch. Da das Infrastrukturunternehmen das Gebäude selbst nutzen wollte, nämlich um Fahrzeuge zur Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur unterzustellen, kündigte es den Mietvertrag.

Das vorliegende Gericht ersuchte den EuGH um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Kann Art 13 Abs 2 und 6 der RL 2012/34/EU (Art 15 Abs 5 und 6 der DVO [EU] 2017/2177) in der Weise angewandt werden, dass die Regulierungsstelle dem Eigentümer einer Infrastruktur, der nicht Betreiber der Serviceeinrichtung ist, die Verpflichtung zur Gewährung des Zugangs zu den Leistungen auferlegen darf?
2. Ist Art 13 Abs 6 der RL 2012/34/EU (Art 15 Abs 5 und 6 der DVO [EU] 2017/2177) dahin auszulegen, dass er es dem Eigentümer eines Gebäudes gestattet, ein Mietverhältnis zu beenden und die Serviceeinrichtung umzustellen?
3. Ist Art 13 Abs 6 der RL 2012/34/EU (Art 15 Abs 5 und 6 der DVO [EU] 2017/2177) dahin auszulegen, dass er die Regulierungsstelle verpflichtet, lediglich zu prüfen, ob der Betreiber der Serviceeinrichtung (im vorliegenden Fall der Eigentümer der Serviceeinrichtung) wirklich beschlossen hat, diese umzustellen?

Gemäß Art 13 Abs 2 der RL 2012/34/EU ermöglichen die Betreiber von Serviceeinrichtungen allen Eisenbahnunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang – einschließlich des Schienenzugangs – zu der in Anhang II Nr 2 genannten Infrastruktur sowie zu den Leistungen, die dort erbracht werden. Art 13 Abs 6 der RL 2012/34/EU erlegt den Eigentümern von Serviceeinrichtungen die Verpflichtung auf, deren Betrieb zum Leasing oder zur Vermietung auszuschreiben, wenn die Serviceeinrichtung mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre lang nicht genutzt wurde und Eisenbahnunternehmen gegenüber dem Betreiber der Serviceeinrichtung ihr Interesse an einem Zugang bekundet haben.

Der EuGH entschied mit Urteil vom 15. Juli 2021. Er hielt fest, dass die DVO (EU) 2017/2177¹¹ auf den Ausgangsrechtsstreit in zeitlicher Hinsicht nicht anwendbar ist. Zur ersten Frage sprach der EuGH aus, dass Art 13 Abs 2 der RL 2012/34/EU entgegen dem Vorbringen der Eisenbahnverwaltung nicht dahin ausgelegt werden kann, dass die Verpflichtung, unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang zu Serviceeinrichtungen zu gewährleisten, auch den Eigentümer der betreffenden Einrichtung trifft, wenn er nicht als deren Betreiber angesehen werden kann. Der EuGH qualifizierte das Eisenbahnunternehmen des Ausgangsverfahrens als Betreiber der Serviceeinrichtung.

Zur zweiten Frage hielt der EuGH fest, dass das Depot Ventpils aufgrund der Nutzung durch das Eisenbahnunternehmen als Serviceeinrichtung anzusehen ist, die genutzt wird. Er sprach aus, dass Art 13 Abs 6 der RL 2012/34/EU dahin auszulegen ist, dass er nicht auf eine Situation anwendbar ist, in der der Eigentümer eines Gebäudes, in dem sich eine Serviceeinrichtung befindet, die genutzt wird, einen Mietvertrag über dieses Gebäude beenden möchte, um es für seine eigene Nutzung zu verwenden. Folglich könne die Möglichkeit für den Eigentümer der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Infrastruktur, den Mietvertrag über diese Infrastruktur auf der Grundlage des nationalen Rechts zu kündigen und ihre Umstellung vorzunehmen, jedenfalls nicht anhand von Art 13 Abs 6 der RL 2012/34/EU beurteilt werden. Die dritte, ebenfalls auf die Auslegung von Art 13 Abs 6 der RL 2012/34/EU abzielende Frage beantwortete der EuGH mangels Relevanz nicht.

¹¹ Durchführungsverordnung [EU] 2017/2177 der Kommission vom 22.11.2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen.

07

Arbeit der Schienen-Control Kommission

Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen

STATIONSENTGELTE

Bereits im Jahresbericht für das Jahr 2020 wurde darüber berichtet, dass die Schienen-Control Kommission mit Teilbescheid vom 12. Jänner 2021 Anträge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens u. a. auf Aufhebung der Stationsentgelte 2012 bis 2015¹ (Rechtslage unter Geltung der RL 2001/14/EG und der RL 91/440/EWG) des größten Bahnhofsbetreibers Österreichs abwies. An dieser Stelle sollen die wichtigsten Gründe für die Entscheidung dargelegt werden:

Die Schienen-Control Kommission entschied, dass es sich bei der Nutzung von Personenbahnsteigen zum damaligen Zeitpunkt (vor Inkrafttreten der EISbG-Novelle BGBl I 137/2015²) um die Nutzung eines Bestandteils der Serviceeinrichtung Personenbahnhof³ handelte. Die seitens des Bahnhofsbetreibers dem Produkt Stationen zugeordneten Park-and-ride-Anlagen stellen jedoch keinen Bestandteil der Serviceeinrichtung Personenbahnhof dar. Sie stehen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr. Da der Bahnhofsbetreiber mit den Stationsentgelten weit von der eisenbahngesetzlich vorgesehenen Kostendeckung entfernt ist, bleiben die behördlichen Kürzungen der Gesamtkosten auf die Stationsentgelte ohne Einfluss. Die Festsetzung unterschiedlicher Kostendeckungsgrade, je nachdem in welche (Entgelt-)Kategorie die jeweilige Verkehrsstation eingestuft wird, begründet keinen Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot. Eine Diskriminierung wäre z. B. denkbar, wenn das Stationsentgeltmodell dazu führen würde, dass eine Ungleichbehandlung bei gleicher Streckennutzung und Halteanzahl zu unterschiedlichen Gesamtentgelten führen würde. Die Schienen-Control Kommission stellte fest, dass die im Eisenbahngesetz geregelte Entbündelungsvorgabe im Stationsentgeltmodell berücksichtigt wurde. Die Bündelung

der Nutzung der Personenbahnsteige mit der Nutzung der sonstigen Leistungen des Personenbahnhofs (Security, Sitzgelegenheit, Rolltreppen etc.) wird als rechtmäßig angesehen; es entspricht den Gewohnheiten der Fahrgäste, das Leistungsangebot der Verkehrsstationen in Anspruch zu nehmen.

Aus diesen Erwägungen entschied die Schienen-Control Kommission, dass die geprüften Stationsentgelte inklusive des die Dimensionierung einer Station reflektierenden sogenannten Bahnsteigkantenfaktors nach eisenbahngesetzlichen Kostengrundsätzen ermittelt wurden. Das antragstellende Eisenbahnverkehrsunternehmen hat daraufhin Beschwerde gegen diese Entscheidung eingelegt.

Im Berichtsjahr 2021 führte die Schienen-Control Kommission außerdem ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend die Stationsentgelte 2016 bis 2020⁴ (GZ SCK-19-023). Im Zuge dieses Verfahrens wird die Schienen-Control Kommission darüber entscheiden, wo der Personenbahnhof endet und die Leistungen des Mindestzugangspaketes beginnen: Mit 27. November 2015 trat das nationale Umsetzungsgesetz (BGBl I 137/2015) in Kraft, mit dem die Vorgaben der RL 2012/34/EU umgesetzt und das Mindestzugangspaket⁵ um den Tatbestand der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erweitert wurde. § 10a EISbG iVm Anhang I der RL 2012/34/EU regelt unter dem Titel „Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen“ jene Anlagen, die zur Eisenbahninfrastruktur zu zählen sind. Das Verzeichnis enthält u. a. „Personenbahnsteige, auch in Personenbahnhöfen“. Der EuGH stellte mit Urteil vom 10. Juli 2019 (C-210/18) klar, dass Personenbahnsteige Bestandteil des Mindestzugangspaketes sind. Ausführungen zur konkreten Abgrenzung der jeweiligen Anlagen wurden nicht vorgenommen. Der größte Bahnhofsbetreiber Österreichs hat daraufhin ein Modell zur Abgrenzung der Serviceleistungen des Personenbahnhofs von den Leistungen des Mindestzugangspaketes entwickelt. Unter einem Personenbahnsteig versteht der Bahnhofsbetreiber etwa den bloßen Baukörper (befestigte Plattform); Ausstattungselemente am

Bahnsteig, wie etwa Wetterschutzdächer und Bahnsteiganzeiger oder Monitore, gehören weiterhin zur Serviceeinrichtung Personenbahnhof. Aufgabe der Schienen-Control Kommission wird es sein, im Zuge der Prüfung der Stationsentgelte auch darüber zu entscheiden, ob die vom Bahnhofsbetreiber vorgenommene Abgrenzung des Personenbahnhofes vom Personenbahnsteig rechtmäßig ist.

LAST-MILE-SERVICES

Die Schienen-Control Kommission führte ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Last-Mile-Services. Ein Betreiber von Serviceeinrichtungen, der die Beförderung von Schienenfahrzeugen von und zu Verschubbahnhöfen und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Verschiebeinrichtungen anbietet, hat diese Zusatzleistung sämtlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zu gewähren.⁶ Der Betreiber hat der Schienen-Control Kommission darüber hinaus Verträge über diese Leistungen vorzulegen.⁷

Die von der Schienen-Control Kommission geprüften Last-Mile-Services umfassen die Beistellung und Abholung von Fahrzeugen als Verschubfahrt, insbesondere auf Anschlussbahnen und Ladegleisen. Die Beistellung der Schienenfahrzeuge beinhaltet deren Beförderung von und zu Verschubbahnhöfen und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Verschiebeinrichtungen, weshalb es sich um eine Zusatzleistung handelt.⁸

Im Verfahren der Schienen-Control Kommission vertrat das Unternehmen, welches die Last-Mile-Services anbietet, den Standpunkt, dass diese Leistungen nicht die Kriterien einer Zusatzleistung erfüllen. Daher handle es sich nicht um regulierte Leistungen, weshalb die Verträge der Schienen-Control Kommission nicht vorzulegen seien.

Mit (Teil-)Bescheid vom 27. Juli 2021 (GZ: SCK-20-011) erteilte die Schienen-Control Kommission dem Unternehmen den Auftrag, die Verträge über Last-Mile-Services vorzulegen. Diesem Auftrag kam das Unternehmen nach. Außerdem erweiterte es auf Ersuchen der Schienen-Control Kommission die Liste der Standorte, an denen es Last-Mile-Services anbietet. Die Schienen-Control Kommission stellte das Wettbewerbsüberwachungsverfahren daraufhin ein.

BAHNSTROM

Die Schienen-Control Kommission hat Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend die veröffentlichten Netzentgelte für die Durchleitung von Bahnstrom für die Jahre 2021 und 2022 eingeleitet. Im Rahmen dieser Verfahren überprüft sie die durch den Infrastrukturbetreiber festgesetzten Tarife.

¹ Bis einschließlich 26.11.2015.

² Mit der Eisenbahngesetz-Novelle BGBl I 137/2015 wurde die RL 2012/34/EU in nationales Recht umgesetzt.

³ Und nicht um einen Bestandteil des Mindestzugangspaketes.

⁴ Das Verfahren zur GZ SCK-19-023 wurde mit dem einer gesonderten Entscheidung vorbehaltenen Teil des Verfahrens mit der GZ SCK-15-003 [Zeitraum 27.11.2015 bis 12.12.2015] verbunden.

⁵ Leistungen des Mindestzugangspaketes werden den Zugangsberechtigten in Form des Produktes „Zugtrasse“ von der ÖBB-Infrastruktur AG angeboten.

⁶ § 58b Abs 2 Z 4 EisbG.

⁷ § 73a Abs 2 EisbG.

⁸ § 58b Abs 2 Z 4 EisbG.

WAGENMEISTERLEISTUNGEN

Die Schienen-Control Kommission führte ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren, bei dem es um die Bereitstellung von Leistungen des technischen Wagendienstes ging.

Beim technischen Wagendienst wird beispielsweise überprüft, ob Züge und Waggonen sicher und verkehrstauglich sind. Wagenmeisterinnen und Wagenmeister kontrollieren vom äußeren Eindruck her und technisch den Zustand von Zügen des Personen- und Güterverkehrs. Des Weiteren begutachten sie, ob die Ladung ordnungsgemäß gesichert ist. Neben Bremsentests auf Funktionstüchtigkeit werden von ihnen auch kleinere Reparaturmaßnahmen vor Ort durchgeführt.

Die Leistungen des technischen Wagendienstes sind Serviceleistungen, nämlich Nebenleistungen.⁹ Als solche sind sie transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden.¹⁰

Das Verrechnungsmodell eines Anbieters sah grundsätzlich die Bestellung einer ganzen Dienstschicht (fünf Stunden) vor, selbst wenn Arbeiten kürzer dauerten. Das entsprach mangels ausreichender Entbündelung nicht den gesetzlich definierten Vorgaben. Die Schienen-Control Kommission forderte das Unternehmen daraufhin dazu auf, das Angebot anzupassen. Im Rahmen des Wettbewerbsüberwachungsverfahrens entwickelte der Anbieter ein alternatives Verrechnungsmodell, mit dem auch Leistungen für einzelne Züge bestellt werden können. Beide Verrechnungsmodelle stehen nun allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Wahl.

In einem anderen Wettbewerbsüberwachungsverfahren erklärte die Schienen-Control Kommission mit Bescheid vom 23. Februar 2022 (GZ: SCK-19-003) Entgelte für Wagenmeisterleistungen für unwirksam. Die Entgelte differierten in Abhängigkeit davon, welches Eisenbahnverkehrsunternehmen Besteller der Serviceleistung war. Die Schienen-Control Kommission prüfte, ob diese Differenzierung sachlich gerechtfertigt war. Sie kam zum Ergebnis, dass keine sachliche Rechtfertigung erkennbar und das eisenbahnrechtliche Diskriminierungsverbot daher verletzt war. Gegen den Bescheid wurde keine Beschwerde erhoben.

ZUGANG ZU SERVICEEINRICHTUNGEN

Im Berichtsjahr führte die Schienen-Control Kommission ein Verfahren, in dem sie das Angebot eines Betreibers von Serviceeinrichtungen, nämlich einer Wagenwaschanlage und einer Werkstatt, prüfte. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hatte sich an die Schienen-Control Kommission gewandt, da es die Entgelte für die angebotenen Serviceleistungen als zu hoch empfand.

Die Regulierungsbehörde untersuchte die Entgelte auf ihre Vereinbarkeit mit den Anforderungen des § 69b EisbG, der vorsieht, dass Dienstleistungsentgelte die für Serviceeinrichtungsbetreiber anfallenden Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns nicht übersteigen dürfen.

Da die Schienen-Control Kommission Unstimmigkeiten bei der Berechnung durch den Serviceeinrichtungsbetreiber feststellte, musste dieser die Entgelte reduzieren. Den neuen Angebotspreis beurteilte die Regulierungsbehörde als angemessen und informierte daraufhin das Eisenbahnverkehrsunternehmen über den positiven Verfahrensausgang.

ZUGANG ZU ABSTELLKAPAZITÄTEN

Ein Verfahren der Schienen-Control Kommission befasste sich mit dem Zugang zu Abstellkapazitäten. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hatte sich an die Schienen-Control Kommission gewandt, da die bislang für seine Züge genutzten Abstellgleise infolge einer Reduktion von Abstellkapazitäten durch den Betreiber der Serviceeinrichtung nicht mehr zur Verfügung standen.

Im Laufe des Verfahrens konnte mit dem Betreiber der Serviceeinrichtung eine Einigung gefunden werden, indem dieser eine alternative Abstellmöglichkeit anbot. Darüber hinaus kündigte der Betreiber an, das digitale Bestellprozedere für Abstellanlagen weiterzuentwickeln. Die Schienen-Control Kommission stellte das Verfahren ein.

⁹ § 58b Abs 3 Z 3 EisbG.

¹⁰ § 58b Abs 4 EisbG.

Wegeentgelte

GENEHMIGUNG VON AUFSCHLÄGEN ZUM WEGEENTGELT

Die Schienen-Control Kommission führt mehrere Verfahren zur Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt. Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu bemessen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.¹¹ Diese Kosten werden in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909¹² näher geregelt, wobei der Begriff der direkten Kosten verwendet wird.

Sofern die Wegeentgelte und die sonstigen Erlöse aus dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Aufschläge verrechnen.¹³

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 RL 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 unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten. Hierzu ersucht die Schienen-Control Kommission das Eisenbahninfrastrukturunternehmen um Auskunft und zieht auch eine Amtssachverständige bzw. einen Amtssachverständigen bei. Die bzw. der Amtssachverständige nimmt in Buchhaltungssysteme des Infrastrukturunternehmens Einsicht und untersucht Vollkosten und direkte Kosten.

Darüber hinaus prüft die Schienen-Control Kommission, ob die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgesetzten Marktsegmente rechtmäßig sind, ob das Modell zur Ermittlung der Tragfähigkeit der Marktsegmente geeignet ist und ob es richtig angewendet wird.

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

¹² Durchführungsverordnung [EU] 2015/909 der Kommission vom 12.6.2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

¹³ § 67d EisbG.

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

TRASSENKONFLIKT

Die Schienen-Control Kommission befasste sich in einem Verfahren mit Trassenkonflikten beim Fahrplan für das Jahr 2022. Die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellten Zugtrassen standen dabei in Konflikt mit Zugtrassenbestellungen eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens. Die Zuweisungsstelle führte daher ein Koordinierungsverfahren durch und erarbeitete zwei Lösungsvarianten. Die erste Variante sah eine Lösung des Konflikts durch Abänderung der Zugtrassenbestellungen beider Eisenbahnverkehrsunternehmen vor. Die zweite Variante zeigte eine unveränderte Umsetzung der Trassenbestellungen eines der beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen (A) und eine Abänderung der Bestellungen des anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens (B). Die Zuweisungsstelle beschloss die Umsetzung der ersten Variante, indem sie die Bestellungen beider Eisenbahnverkehrsunternehmen veränderte und die Trassen entsprechend anbot.

In der Folge bestellte das Eisenbahnverkehrsunternehmen B einzelne Zugtrassen ab, was wiederum Auswirkungen auf Anschlussverbindungen zu Zügen des Eisenbahnverkehrsunternehmens A hatte. Das Unternehmen A beschwerte sich daraufhin bei der Schienen-Control Kommission und beantragte die Zuweisung der Zugtrassen, wie es sie bestellt hatte (und somit entsprechend der zweiten Variante aus dem Koordinierungsverfahren). Dabei führte A an, dass seine Bestellungen dem Knoten-Kanten-Modell entsprechen, welches das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für symmetrisch vertaktete Personenverkehre in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) festgelegt hat.

Das Knoten-Kanten-Modell bestimmt, in welchen Verkehrsstationen ein Taktknoten zu welcher Minute stattfindet. Zur Bedienung der Taktknoten ist die Einhaltung bestimmter Kantenfahrzeiten auf den Streckenabschnitten, welche die Verkehrsstationen verbinden, erforderlich. Symmetrisch vertaktete Verkehre werden in festen Zeitintervallen erbracht und ermöglichen den Fahrgästen das Umsteigen in andere Züge, auch in solche, die in die Gegenrichtung fahren.

Die Schienen-Control Kommission wies die Beschwerde mit Bescheid vom 21. Oktober 2021 ab (GZ: SCK-21-016): Die von der Zuweisungsstelle gewählte Lösung entsprach den Grundsätzen des Eisenbahngesetzes (EisbG) über die Zuweisung von Zugtrassen und insbesondere dem Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit.¹⁴ Die Abbestellung von Zugtrassen durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen B änderte daran nichts. Die vom beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen gewünschte zweite Lösungsvariante hätte eine Priorisierung seiner Trassenbestellungen bedeutet. Eine strikte Priorisierung von Trassenbestellungen, z. B. bei symmetrisch vertakteten Personenverkehren, ist jedoch grundsätzlich nicht zulässig. Eine Ausnahme bildet lediglich eine für überlastet erklärte Eisenbahninfrastruktur. Gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission wurde keine Beschwerde erhoben.

¹⁴ § 63 Abs 1 EisbG.

ANMELDUNG NEUER VERKEHRE

Im Berichtsjahr haben mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen die Schienen-Control Kommission über geplante neue Personenverkehrsdienste informiert. Beabsichtigt ein Fahrwegkapazitätsberechtigter (Eisenbahnverkehrsunternehmen und anderes Unternehmen mit eigen- oder gemeinwirtschaftlichem Interesse) die Erbringung eines neuen eigenwirtschaftlichen Personenverkehrsdienstes, hat er die Regulierungsstelle und den Infrastrukturbetreiber darüber zu informieren. 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 oder 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.¹⁵

Die der Schienen-Control Kommission übermittelten Meldungen umfassten (Neu-)Verkehre auf den folgenden Strecken:

- Krakau–Wien–Split/Rijeka,
- München–Wien–Budapest–Bukarest,
- Wien–Warschau,
- Warschau/Prag–Wien–Zell am See–Brenner,
- Berlin–Prag–Wien–Laibach/Zagreb,
- Laibach–Graz–Budapest sowie
- Wien–Salzburg–München.

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

ÜBERPRÜFUNG EINER GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG

Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen senkte die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf einigen seiner Nebenstrecken von bislang 40 km/h auf 20 km/h ab. Begründet wurde dies mit Erfordernissen aus der Eisenbahnkreuzungsverordnung. Nachdem die Streckenhöchstgeschwindigkeit eine maßgebliche Bedingung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur ist, führt die Schienen-Control Kommission ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren und prüft die sachliche Rechtfertigung dieser Beschränkung.

REDUKTION DER GLEISLÄNGEN IN EINEM BAHNHOF

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hatte die Schienen-Control Kommission darüber informiert, dass seine Trassenbestellung für einen langen Güterzug ab Herbst 2021 abgelehnt wurde. Die Ablehnung erfolgte, weil in einem Bahnhof auf der eingleisigen Strecke zu dieser Zeit nicht mehr die erforderliche Gleislänge von 642 Metern zur Verfügung gestanden wäre. Diese Gleislänge ist jedoch in dem Fall für die Triebfahrzeugmanipulation (Ankoppeln eines Nachschub-Triebfahrzeugs) erforderlich. Der Infrastrukturbetreiber plante eine Reduktion der Gleislänge im Bahnhofsbereich auf 610 Meter, hatte diese jedoch nicht rechtzeitig in den SNNB veröffentlicht.

Im Rahmen des Verfahrens der Schienen-Control Kommission überprüfte der Infrastrukturbetreiber das Projekt nochmals und konnte eine Reduktion auf lediglich 633 Meter zusagen. Diese Länge reicht aus, damit das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinem Güterzug im Bahnhofsbereich das zweite Triebfahrzeug begeben kann. Die Schienen-Control Kommission wies darauf hin, dass Verkürzungen von Gleislängen rechtzeitig in den SNNB zu veröffentlichen sind. Das Verfahren stellte sie ein.

¹⁵ Siehe Durchführungsverordnung [EU] 2018/1795 der Kommission vom 20.11.2018 zur Festlegung des Verfahrens und der Kriterien für die Durchführung der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemäß Art 11 der Richtlinie 2012/34/EU.

Entscheidungen des BVwG, des VwGH und des VfGH

BAHNSTROM-NETZENTGELTE

Die Schienen-Control Kommission hatte mit Bescheid vom 10. Juni 2016 (GZ: SCK-WA-12-006) das Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur Überprüfung der Bahnstromverträge für das Jahr 2016 abgeschlossen. Gegenstand des Verfahrens war die Bahnstrommarktliberalisierung, insbesondere die Überprüfung des Tarifmodells des Infrastrukturbetreibers für die Bahnstromnetznutzung sowie dessen Tarifhöhe (bzw. deren Komponenten „Umformung 16,7-Hz-Bahnstrom“ und „Verteilung 16,7-Hz-Bahnstrom“).

Da die Schienen-Control Kommission im Rahmen eines Wettbewerbsüberwachungsverfahrens nach § 74 EisbG die Bahnstromnetzentgelte des Infrastrukturbetreibers jährlich zu prüfen hat, ergingen neben dem Bescheid zum Jahr 2016 zusätzlich die Bescheide zu den Jahren 2017, 2018, 2019 und 2020. In allen Bescheiden hatte die Schienen-Control Kommission das Netzentgeltmodell des Infrastrukturbetreibers zwar grundsätzlich anerkannt, allerdings wurden die Entgelte nach Prüfung der Höhe der zugrunde liegenden Kosten gesenkt. Hintergrund der Tarifsenkung waren zu hoch ange setzte Kosten im Netzbereich, die dem anwendbaren Kosten-grundsatz des § 69b EisbG nicht entsprachen.

Gegen die Bescheide aus den Jahren 2016, 2017, 2018, 2019 und 2020 war sowohl vom Infrastrukturbetreiber als auch von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) erhoben worden.

Da im September 2021 in allen Verfahren die Entscheidungen des BVwG ausstanden, entschied die Schienen-Control Kommission, Fristsetzungsanträge für die Jahre 2016, 2017 und 2018 zu stellen, sodass der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) dem BVwG eine Frist zur Entscheidung in den Verfahren setzte. Unter Einhaltung der vom VwGH gesetzten Frist entschied das BVwG in den Verfahren zum Bescheid vom 10. Juni 2016 („Bahnstromverfahren 2016“, GZ: SCK-WA-12-006 bzw. GZ BVwG: W179 2136719-1 bzw. W179 2136717-1), zum Bescheid vom 19. April 2018 („Bahnstromverfahren 2017“, GZ: SCK-16-017 bzw. GZ BVwG: W249 2194696-1 bzw. 249 2195017-1) und zum Bescheid vom 28. November 2018 („Bahnstromverfahren 2018“, GZ: SCK 18 004 bzw. GZ BVwG: W179 2215093-1 bzw. W179 2215246-1) wie folgt:

Das BVwG hat im Verfahren über Beschwerden gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 10. Juni 2016 („Bahnstromverfahren 2016“) beschlossen, Spruchpunkte des angefochtenen Bescheides aufzuheben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde zurückzuverweisen. Konkret geht das BVwG davon aus, dass die Schienen-Control Kommission notwendige Ermittlungen des Sachverhalts unterlassen hat. Dies betrifft die fehlende Beweiswürdigung von Gutachten und die Plausibilisierung der Vollständigkeit sowie der Richtigkeit der Kosten. Der Bescheid vom 19. April 2018 („Bahnstromverfahren 2017“) wurde durch das BVwG aufgrund fehlender Ermittlungen, insbesondere hinsichtlich mangelnder Kostenplausibilisierung aufgehoben und zurückverwiesen. Den Bescheid vom 28. November 2018 („Bahnstromverfahren 2018“) hob das Gericht aus denselben Gründen (mangelnde Kostenplausibilisierung) auf. Zudem hat das BVwG über die Aufhebung des Spruchpunktes betreffend die Vorbehaltung einer gesonderten Entscheidung über den Tarif „Nutzung Umformung“ für aus dem öffentlichen Netz eingespeiste Bahnstrommengen zu verrechnen erkannt. Allerdings hat sich das BVwG in keinem der Verfahren zu den für die Bestimmung der Bahnstromnetzentgelte wesentlichen Rechtsfragen geäußert.

VERÖFFENTLICHUNG MEHRERER ENTGELTVARIANTEN UNZULÄSSIG

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

Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Wegeentgelte und die Aufschläge innerhalb bestimmter Fristen zu veröffentlichen.¹ Ziel dieser Fristen ist es, Transparenz, Planbarkeit und Vorhersehbarkeit der Entgelte (und sonstiger Zugangsbedingungen) sicherzustellen. Dieses Ziel wurde aus Sicht der Schienen-Control Kommission mit der Veröffentlichung mehrerer Entgeltvarianten nicht erreicht. Mit Bescheid vom 18. Februar 2019 (GZ: SCK-18-030) erklärte die Schienen-Control Kommission die Varianten daher für unwirksam. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhob gegen den Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG).

Mit Erkenntnis vom 2. August 2019 (GZ: W110 2216862-1) wies das BVwG die Beschwerde ab. Es sprach aus, dass die „Marktinformation“ Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) sein sollte. Der Inhalt der „Marktinformation“ entspreche nicht den gesetzlichen Vorgaben der Veröffentlichung von SNNB. Insbesondere sei ihr Inhalt nicht mit den Erfordernissen der Planbarkeit des Verkehrsangebots der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der effizient-wirtschaftlichen Nutzung der Schieneninfrastruktur vereinbar.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhob gegen das Erkenntnis des BVwG Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof (VfGH) und Revision an den Verwaltungsgerichtshof

(VwGH). Der VfGH lehnte die Behandlung der Beschwerde mit Beschluss vom 11. Dezember 2019 (GZ: E 3542/2019-12) ab. Im Revisionsverfahren hob der VwGH mit Erkenntnis vom 25. Februar 2020 (GZ: Ro 2019/03/0029) das Erkenntnis des BVwG wegen Verletzung von Verfahrensvorschriften auf, da das BVwG keine mündliche Verhandlung durchgeführt hatte. In der Folge führte das BVwG die mündliche Verhandlung durch. Mit Erkenntnis vom 27. August 2020 (GZ: W110 2216862-1) wies es die Beschwerde gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission neuerlich ab.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhob gegen das Erkenntnis des BVwG Revision an den VwGH. Mit Erkenntnis vom 5. Oktober 2021 (GZ: Ro 2020/03/0042) wies der VwGH die Revision ab. Er sprach aus, dass das BVwG die „Marktinformation“ zu Recht als Angaben beurteilt hat, die in den SNNB enthalten sein sollten. Deren Inhalte unterlagen schon deshalb der Wettbewerbsüberwachung. § 67d Abs 7 EISbG, wonach Veränderungen wesentlicher Bestandteile der Entgeltregel mindestens drei Monate vor Ablauf der Frist für die Veröffentlichung der SNNB zu veröffentlichen sind, dient in erster Linie der rechtzeitigen Information der Eisenbahnverkehrsunternehmen über geplante Änderungen und soll ihnen die Möglichkeit geben, sich auf die Änderungen einzustellen und ihre Planungen danach zu richten.

Der VwGH verwies auf seine bereits ergangene Judikatur, wonach eine Änderung der SNNB nach Ablauf der Frist für die Einbringung von Zugtrassenbegehren zulässig ist, um einer behördlichen Entscheidung zu entsprechen.² Die in § 59 Abs 2 EISbG vorgesehene Änderungsmöglichkeit „bei Bedarf“ ist nicht so eng auszulegen, dass dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Möglichkeit genommen wird, das Wegeentgelt betreffend eine frühere Netzfahrplanperiode in alle Richtungen (also gegebenenfalls auch in Form einer Erhöhung) anzupassen.

Der VwGH hielt jedoch fest, dass der Inhalt der „Marktinformation“, der einen wesentlichen Bestandteil der SNNB bildet, nicht geeignet ist, den Eisenbahnverkehrsunternehmen hinreichend bestimmte und klare Informationen zur geplanten Änderung der Entgeltregelung zu vermitteln. Der VwGH sprach daher aus, dass das BVwG die gegenständlichen Passagen der „Marktinformation“ aufgrund ihrer mangelnden Bestimmtheit zu Recht für unwirksam erklärt hatte.

¹ § 59 Abs 8 EISbG, § 67d Abs 7 EISbG.

² VwGH 16.12.2015, 2013/03/0034.

ABWEISUNG SÄUMNISBESCHWERDE

Die Schienen-Control Kommission führt ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur Prüfung von Infrastruktur-Benützungsentgelten. Mit Bescheid vom 27. März 2017 (GZ: SCK-WA-12-002) hatte sie Anträge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens abgewiesen, mit denen das Unternehmen Infrastruktur-Benützungsentgelte für die Fahrpläne 2011 bis 2017 für unwirksam erklären lassen wollte. Nach Verfahren vor dem BVwG, dem VfGH und dem VfGH führte die Schienen-Control Kommission das Verfahren ab Herbst 2020 fort. Unter anderem erörterte sie mit den Verfahrensparteien den Begriff der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten, welcher für die Ermittlung des Infrastrukturbenützungsentgelts maßgeblich ist.

Mit Schriftsatz vom 20. August 2021 erhob das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dessen Anträge die Schienen-Control Kommission im ersten Verfahrensgang abgewiesen hatte, eine Beschwerde gemäß Art 130 Abs 1 Z 3 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) wegen Verletzung der Entscheidungspflicht (Säumnisbeschwerde) an das BVwG. Inhaltlich brachte es vor, dass die sechsmonatige Entscheidungsfrist gemäß § 73 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG) abgelaufen sei und dass die Behörde ein überwiegendes Verschulden an der Verfahrensverzögerung treffe.

Mit Erkenntnis vom 24. Februar 2022 (GZ: W157 2162055-1/86E) wies das BVwG die Säumnisbeschwerde ab. Es sprach aus, dass zwar die Entscheidungsfrist im Zeitpunkt der Erhebung der Säumnisbeschwerde abgelaufen war. Diese hatte in jenem Zeitpunkt zu laufen begonnen, in dem die Schienen-Control Kommission im zweiten Rechtsgang neuerlich zur Erlassung eines Bescheides zuständig war, nämlich Mitte September 2020. Zum Zeitpunkt der Einbringung der Säumnisbeschwerde war seitdem ein knappes Jahr vergangen. Damit hatte die Behörde die Entscheidungsfrist überschritten, sodass die Säumnisbeschwerde zulässig war.

Jedoch verneinte das BVwG das Vorliegen eines überwiegenden Verschuldens der Schienen-Control Kommission. Gemäß § 8 Abs 1 letzter Satz Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz ist die Beschwerde wegen Verletzung der Entscheidungspflicht abzuweisen, wenn die Verzögerung nicht auf ein überwiegendes Verschulden der Behörde zurückzuführen ist. Das BVwG wies darauf hin, dass die Schienen-Control Kommission das Eisenbahninfrastrukturunternehmen von Beginn an zur Vorlage konkreten Zahlenmaterials aufgefordert, realistische Fristen gesetzt, Fristerstreckungsersuchen (teilweise) abgelehnt und eine mündliche Verhandlung anberaumt hatte, um die Diskussion über den Begriff der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten zu beenden – was ihr aufgrund neuerlichen umfassenden Parteivorbringens nicht gelungen ist – und nach der mündlichen Verhandlung mit einer präzisierenden Aufforderung an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen neuerlich versucht hatte, konkrete Zahlen zu erhalten. Mangels Vorlage des notwendigen Zahlenmaterials durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen war es der Schienen-Control Kommission jedoch nicht möglich gewesen, die vom BVwG aufgetragene sachverständige Beurteilung vornehmen zu lassen, da die sachverständigen Prüfungshandlungen erst anhand der vorzulegenden Unterlagen erfolgen sollten.

Die Schienen-Control Kommission setzt das Ermittlungsverfahren nun wieder fort.

REVISION BETREFFEND NETZFHRPLAN 2019 GEGENSTANDSLOS

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hatte im Jahr 2018 Beschwerde gemäß § 72 EisbG an die Schienen-Control Kommission erhoben. Es beantragte die Zuweisung von Zugtrassen, die es für die Netzfahrplanperiode 2019 bestellt hatte. Dabei vertrat es den Standpunkt, dass die Zuweisung der Zugtrassen durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welches die Funktion einer Zuweisungsstelle ausübte, nicht dessen SNNB entsprach. Mit Bescheid vom 11. Dezember 2018 (GZ: SCK-18-026) wies die Schienen-Control Kommission die Beschwerde des Eisenbahnverkehrsunternehmens ab. Begründend führte sie aus, dass die Entscheidung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens rechtmäßig war, da sie den Grundsätzen des EisbG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität entsprach.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob gegen den Bescheid Beschwerde an das BVwG. Das BVwG wies die Beschwerde mit Erkenntnis vom 13. August 2019 (GZ: W219 2213304-1/17E) ab. Es bestätigte die Rechtmäßigkeit des Bescheides der Schienen-Control Kommission und damit jene der Entscheidung der Zuweisungsstelle.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob gegen das Erkenntnis Revision an den VwGH. Mit Beschluss vom 10. Februar 2021 (GZ: Ro 2019/03/0026) erklärte der VwGH die Revision als gegenstandslos und stellte das Verfahren ein. Begründend führte er aus, dass die Netzfahrplanperiode, für die das angefochtene Erkenntnis des BVwG eine Festlegung betreffend die Zuweisung von Fahrwegkapazität getroffen habe, mittlerweile abgelaufen sei. Damit habe die revisionswerbende Partei kein rechtliches Interesse mehr an einer Sachentscheidung.

MIETVERTRAG ÜBER FAHRKARTENVERKAUFSLOKALE

Mit Bescheid vom 30. September 2019 (GZ: SCK-19-014) hatte die Schienen-Control Kommission eine Regelung in einem Vertrag zwischen einem Serviceeinrichtungsbetreiber und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Nutzung von Fahrkartenverkaufslokalen in Personenbahnhöfen für unwirksam erklärt. Die Regelung schloss eine Kündigung von Teilflächen aus. Diese Regelung war zum einen nicht in dem vom Serviceeinrichtungsbetreiber veröffentlichten Mustervertrag für die Miete von Fahrkartenverkaufsräumen – einem Anhang der SNNB – enthalten. Zum anderen sprach die Schienen-Control Kommission aus, dass eine Kündigung von Teilflächen in Hinblick auf Zugangsbegehren anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen erforderlich sein kann. Die Möglichkeit einer Teilkündigung dürfe daher nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Sowohl der Bahnhofsbetreiber als auch das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhoben gegen den Bescheid Beschwerde an das BVwG.

Mit Erkenntnis vom 10. November 2020 (GZ: W110 2226213-1, W110 2226270-1) wies das BVwG die beiden Beschwerden ab. Es teilte die Ansicht der Schienen-Control Kommission, wonach die vertragliche Regelung, die eine Kündigung für Teilflächen ausschließt, als Zugangsbedingung zu Serviceeinrichtungen in die SNNB aufzunehmen gewesen wäre. Auch könne es rechtlich geboten sein, Teilflächen eines Mietgegenstandes, der von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen verwendet wird, einem weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Zugangs zu einer Serviceeinrichtung zu überlassen. Es entspreche daher nicht den Pflichten eines Betreibers von Serviceeinrichtungen, wenn er eben diese Möglichkeit mittels vertraglicher Vereinbarung ausdrücklich ausschließe.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob gegen das Erkenntnis des BVwG Revision an den VwGH. Mit Erkenntnis vom 5. Oktober 2021 (GZ: Ro 2021/03/0001) hob der VwGH das angefochtene Erkenntnis des BVwG auf. Dass eine Regelung wie gegenständlich jene über den Ausschluss der Kündigung von Teilflächen des Mietgegenstandes nicht in den SNNB veröffentlicht ist, reicht aus Sicht des VwGH nicht für eine Unwirksamklärung. Der VwGH hielt fest, dass nur solche Eingriffe in Verträge zulässig sind, die zur Vermeidung von Diskriminierung, von Marktverzerrungen und anderer unerwünschter Entwicklungen geboten sind. Eine Kündigung von Teilflächen sei außerdem nur aufgrund spezieller Kündigungsvorschriften zulässig. Die Streichung der Klausel bewirke damit keine Änderung der Rechtslage. Der VwGH verwies weiters auf die Möglichkeit des Eisenbahnverkehrsunternehmens, das den Zugang zur Serviceeinrichtung nicht erhält, gemäß § 73 EiszG Beschwerde an die Schienen-Control Kommission zu erheben und einen vertragsersetzenden Bescheid zu beantragen. Außerdem könne der Betreiber der Serviceeinrichtung den Vertrag über das ganze Bestandsobjekt kündigen und den Zugang neu verhandeln.

FAHRSCHEINVERKAUF IM BAHNHOF WIEN PRATERSTERN

Mit Bescheid vom 5. Juni 2019 (GZ: SCK-18-031) hatte die Schienen-Control Kommission (SCK) eine vertragsersetzende Regelung zwischen dem Bahnhofsbetreiber und dem antragstellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen zur gemeinschaftlichen Nutzung eines Verkaufslokals für Fahrscheine im Bahnhof Wien Praterstern angeordnet. Gegen diese Entscheidung erhoben sowohl der Bahnhofsbetreiber als auch ein Mitbewerber, dessen Mietvertrag aufgrund der Anordnung geändert wurde, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG).

Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2019 schränkte das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen sein Angebot ein und fuhr in weiterer Folge nicht mehr zum Bahnhof Wien Praterstern. Wenig später stellte es auch den Fahrscheinverkauf auf der zuvor zugewiesenen Fläche ein. Nach einvernehmlicher Beendigung des Anordnungsverhältnisses wurde die Teilfläche am 1. Februar 2020 zurückgestellt.

Da den eingangs aufgeworfenen Rechtsfragen durch diesen neuen Sachverhalt nur mehr theoretische Bedeutung zukam, wurden die Beschwerden durch das BVwG für gegenstandslos erklärt und das Beschwerdeverfahren eingestellt (Beschluss vom 14. August 2020, GZ: W110 2221147-1/40E, W110 2220588-1/46E). Überdies wurde aus formalen Gründen ein Spruchpunkt des SCK-Bescheides aufgehoben. Das BVwG führte hierzu aus, dass durch die einvernehmliche Rückstellung die ebenfalls von der SCK angeordnete Duldungspflicht des Mitbewerbers ihren Nutzen verliere. Der Bahnhofsbetreiber erhob gegen diesen Beschluss Beschwerde an den VfGH, der die Behandlung der Beschwerde ablehnte.

Daraufhin erhob der Bahnhofsbetreiber ordentliche Revision an den VfGH. Dieser stellte mit Beschluss vom 20. Dezember 2021 (Zl Ro 2021/03/0003-5) klar, dass weder vom Bahnhofsbetreiber noch vom BVwG dargelegt worden sei, dass hier eine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung zu lösen wäre, sodass die Revision unzulässig ist. Das BVwG hätte keine grundsätzliche Rechtsfrage iSd Art 133 B-VG aufgezeigt. Nach der ständigen Judikatur des VfGH sei das Bestehen eines Rechtsschutzbedürfnisses an der inhaltlichen Erledigung Prozessvoraussetzung für ein Verfahren vor dem VfGH. Ein solches sei immer dann zu verneinen, wenn es für die Rechtsposition des Revisionswerbers keinen Unterschied mehr mache, ob die angefochtene Entscheidung aufrecht bleibe oder aufgehoben werde. Ausgehend vom Primat der privatautonomen Gestaltung, wie es auch in den Regelungen der §§ 70a ff EiszG und insbesondere in § 73 Abs 7 EiszG zum Ausdruck komme, könne ein vertragsersetzender Bescheid der Regulierungsbehörde nicht in Geltung bleiben, wenn er durch eine neue Vereinbarung zwischen den Parteien ersetzt wird. Die Einstellung des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens entspreche also den Leitlinien der Judikatur des VfGH.

08

Internationales

Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

2021 stand für die Schienen-Control ganz im Zeichen des IRG-Rail-Vorsitzes, den Maria-Theresia Röhsler innehatte. Unter diesem Vorsitz der Schienen-Control wurden zwölf Berichte und Stellungnahmen sowie zum ersten Mal auch ein Marktbeobachtungsbericht zu den Auswirkungen von COVID-19 und den Maßnahmen zur Unterstützung des Eisenbahnsektors in der Pandemie verabschiedet. Die Berichte und Stellungnahmen wurden jeweils auf der Website von IRG-Rail veröffentlicht. Außerdem gelang es, IRG-Rail ein neues Logo zu geben und den Außenauftritt insgesamt zu professionalisieren.

Die erste Plenarsitzung von IRG-Rail unter dem Vorsitz der Schienen-Control im Mai widmete sich den Themen Marktbeobachtung im Lichte der COVID-19-Pandemie, Marktsegmentierung und Aufschläge, Entgelte für Güterverkehrsterminals, Fahrkarten und Buchungsplattformen sowie Regulierung von Eisenbahnanlagen in Häfen. Auch wurden Berichte zum „Timetabling and Capacity Redesign“-Projekt (TTR) und zu Haftungsfragen im Zusammenhang mit Angaben von Serviceeinrichtungsbetreibern in Schienennetz-Nutzungsbedingungen verabschiedet. Außerdem wurde das Plenum dazu genutzt, die Unterstützung von IRG-Rail für das von der Europäischen Kommission ausgerichtete „Europäische Jahr der Schiene 2021“ hervorzuheben.

Am 9. Juni 2021 jährte sich zudem die Gründung von IRG-Rail zum zehnten Mal. Am 9. Juni 2011 hatten 15 europäische Regulierungsbehörden das Netzwerk in Den Haag gegründet, mittlerweile umfasst es Mitglieder¹ aus 31 Staaten innerhalb und außerhalb der Europäischen Union (EU). Feierlichkeiten zum Jahrestag dieses freudigen Ereignisses entfielen pandemiebedingt.

¹ Eine vollständige Auflistung aller teilnehmenden Regulierungsbehörden befindet sich auf der Homepage der Schienen-Control unter <https://www.schienecontrol.gv.at/de/regulatoreneuropa.html>.

² <https://railfacilitiesportal.eu/> [siehe Kapitel Europäische Infrastruktur].

Das IRG-Rail-Forum, das traditionellerweise von der Arbeitsgruppe Netzzugang (Access) organisiert wird, wurde von Herbst 2020 auf Juni 2021 verschoben und fand als Videokonferenz statt. Es war dem Thema TTR gewidmet. Neben Vertreterinnen und Vertretern von IRG-Rail-Arbeitsgruppen, die sich mit dem Thema befassen, kamen auch Maurizio Castelletti von der Europäischen Kommission (DG MOVE), Karel Jonkeere von RNE (RailNetEurope, Netzwerk europäischer Infrastrukturbetreiber), Alberto Mazzola von CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies, Gemeinschaft der Europäischen Bahnen) und Ulla Kempf von SBB Cargo zu Wort. Maria-Theresia Röhlsler wurde ersucht, als Vorsitzende von IRG-Rail Grußworte zu sprechen. In ihrer Rede über die Aufgaben und die Rolle von IRG-Rail im Kontext des europäischen Eisenbahnsektors betonte sie u. a. die Bedeutung davon, die vielfältigen Analysen und Berichte, die der Arbeit der Regulierungsbehörden entspringen, transparent zu machen und dem Sektor zur Verfügung zu stellen. So könnten die Regulatoren Orientierung bieten und Einfluss nehmen.

Der IRG-Rail-Vorsitz brachte auch die Organisation und die Durchführung sogenannter Stakeholder-Treffen mit Vertreterinnen und Vertretern des europäischen Eisenbahnsektors mit sich. Insgesamt fanden acht solcher Treffen statt, darunter mit Vertreterinnen und Vertretern von ERA (European Union Agency for Railways, Europäische Eisenbahnagentur), RNE, CER und der Europäischen Kommission. Außerdem sprach Maria-Theresia Röhlsler bei einem von RNE und UIRR (International Union for Road-Rail Combined Transport, Europäische Organisation zur Förderung des intermodalen Verkehrs) veranstalteten Webinar zum Thema Rail Facilities Portal² und beim Forum anlässlich des 18. Jahrestags der Gründung des polnischen Regulators UTK. Ein Vertreter der Schienen-Control nahm als Vertreter von IRG-Rail an der „EU for Smart Mobility“-Konferenz in Warschau teil.

Das aufwendigste Projekt im Rahmen des Vorsitzes war jedoch die Organisationsreform von IRG-Rail. Diese wurde 2020 vom belgischen Vorsitz initiiert, aber nicht abgeschlossen. Lediglich erste Schritte, darunter eine Erhebung unter den Mitgliedern sowie den Co-Vorsitzenden der IRG-Rail-Arbeitsgruppen, waren durchgeführt worden. Darauf aufbauend oblag es der Schienen-Control, den Reformprozess voranzutreiben und zu einem Abschluss zu bringen. Dies gelang, sodass das Plenum im November in Wien novellierte

Statuten beschließen konnte. Als zentralen Punkt sieht die Reform die Abkehr vom Konsensprinzip vor: Mit Ausnahme der Aufnahme neuer Mitglieder, der Änderung des Memorandum of Understanding sowie der Abstimmungsregeln in den Working Arrangements werden künftig alle Entscheidungen mit einer qualifizierten Mehrheit von drei Viertel aller Mitglieder (bei derzeit 31 Mitgliedern also 24 Stimmen) getroffen. Diese Änderungen traten mit Jahreswechsel in Kraft. Schon bei der ersten Plenarsitzung des Jahres im Mai wurde beschlossen, dass der britische Regulator ORR weiterhin vollwertiges Mitglied von IRG-Rail bleiben soll. Die Mitgliedschaft des Gründungsmitglieds war aufgrund des Ausscheidens des Vereinigten Königreichs aus der EU Thema geworden.

Das zweite IRG-Rail-Plenum 2021 fand im November und zum ersten Mal seit Beginn der Pandemie wieder in Präsenzform statt, und zwar im Kuppelsaal der Technischen Universität Wien. Der Großteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer – an die 40 Repräsentantinnen und Repräsentanten von insgesamt 17 IRG-Rail-Mitgliedern – nahm persönlich in Wien teil, während 13 Regulatoren durch Repräsentantinnen und Repräsentanten online vertreten waren. Das Plenum war die letzte größere Veranstaltung im Rahmen des Schienen-Control-Vorsitzes von IRG-Rail. Im Dezember 2021 fand schließlich die Übergabe des Vorsitzes an den kroatischen Regulator HAKOM auf technisch-administrativer Ebene in Zagreb statt. Am 1. Jänner 2022 übernahm Nikola Popovic von HAKOM den Vorsitz für das Jahr 2022.

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-Beispielen) fördern. Ergänzend dazu besteht ein weiteres 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 werden. Während des Jahres befassen sich vier Arbeitsgruppen und zwei Unterarbeitsgruppen mit aktuellen eisenbahnbezogenen Themen, zu denen Positionspapiere erarbeitet werden. Auf Basis dieser Positionspapiere trifft die Vollversammlung dann ihre Entscheidungen. In den Jahren 2011 bis 2021 wurden insgesamt über 90 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 in der Plattform der unabhängigen Eisenbahn-Regulierungsbehörden vertreten. Neben sämtlichen Mitgliedsstaaten der EU mit Eisenbahnnetzen (aus den EU-27 fehlen nur Malta und Zypern, dort gibt es keine Eisenbahnen) sind zusätzlich sechs Nicht-EU-Länder einschließlich des Vereinigten Königreichs Mitglied.

ARBEITSGRUPPE „NETZZUGANG“ [ACCESS]

Die Arbeitsgruppe befasste sich auch 2021 wieder intensiv mit dem TTR-Projekt (Redesign of the International Timetabling Process, vormals Timetable Redesign Project) von RNE und FTE (Forum Train Europe, Netzwerk europäischer Eisenbahnunternehmen im Personen- und Güterverkehr, vor allem Incumbents³) und verfasste dazu erneut einen Bericht. Dieser wurde vom Plenum im Frühjahr 2021 angenommen und anschließend veröffentlicht.

Wie schon in den Jahren davor nahmen Vertreterinnen und Vertreter der Arbeitsgruppe als Beobachterinnen und Beobachter an Treffen verschiedener Gremien des TTR-Projekts teil, um dessen Fortschritt genau zu verfolgen. Die Regulierungsbehörden widmen dem Projekt große Aufmerksamkeit, weil es im Falle einer Umsetzung in der geplanten Form das System der Trassenvergabe in Europa stark verändern, wenn nicht sogar revolutionieren würde. TTR, insbesondere die vorgesehene Konstruktion und Vorhaltung von Plantrassen durch den Infrastrukturbetreiber als zentrales Element des Projekts, stellt aus Sicht der Regulatoren eine Umkehrung des Prinzips der Richtlinie 2012/34/EU dar. Dieses sieht die freie Wahl der Trassenkapazität durch den Antragsteller im Sinne von Art 3 Nummer 19 der Richtlinie ohne vorhergehende Einschränkung der zur Verfügung stehenden Trassenkapazität durch den Infrastrukturbetreiber vor.

2021 fanden zu TTR mehrere Treffen mit Vertreterinnen und Vertretern von RNE und FTE statt. Die Schienen-Control nahm auf Einladung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auch an Treffen einer Arbeitsgruppe zu TTR im Rahmen des Single European Rail Area Committees, SERAC, teil.

Gemäß Art 20 der VO 913/2010/EU über die Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr obliegt es den Regulierungsbehörden, den Wettbewerb auf den Güterkorridoren zu überwachen. Diese Aufgabe wurde auch 2021 federführend von der Arbeitsgruppe „Netzzugang“ wahrgenommen.

Außerdem führte die Arbeitsgruppe eine Erhebung über nationale Praktiken bei der Planung und Überwachung temporärer Kapazitätsbeschränkungen durch und erstellte dazu einen Bericht. Dieser wurde vom IRG-Rail-Plenum in Wien im Herbst verabschiedet und anschließend veröffentlicht.

³ Bezeichnung für marktbeherrschende Unternehmen bzw. ehemalige Staatsbahnen.

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

Rechtzeitig zum IRG-Rail-Plenum im Frühjahr 2021 erstellte die Unterarbeitsgruppe einen Bericht zu Haftungsfragen im Zusammenhang mit Angaben von Serviceeinrichtungsbetreibern in Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Er wurde verabschiedet und danach veröffentlicht.

Die Unterarbeitsgruppe übernahm für IRG-Rail federführend die Auseinandersetzung mit dem Rail Facilities Portal (RFP). Die Betreiber des Projekts, das im Endausbau Informationen über alle Serviceeinrichtungen Europas entsprechend der DVO 2017/2177 niederschwellig zur Verfügung stellen sollen, luden im Juni 2021 Serviceeinrichtungsbetreiber sowie potenzielle Nutzergruppen zu einem Webinar ein, um über den Fortschritt des Projekts zu berichten. Außerdem wurden Rückmeldungen, Anregungen und Beschwerden gesammelt. Wie eingangs erwähnt war dazu auch Maria-Theresia Röhler als Vorsitzende von IRG-Rail eingeladen. In ihrem Beitrag zur Podiumsdiskussion verdeutlichte sie die eingeschränkte Rolle, die Regulierungsbehörden letztlich bei der Entwicklung des Portals spielen könnten. Sie seien weder dessen Nutzer noch Teil der primären Zielgruppe, hätten aber sehr wohl von Beginn an Expertise, insbesondere hinsichtlich der rechtlichen Rahmenbedingungen, geliefert. Außerdem betonte sie, dass der Arbeitsaufwand für teilnehmende Betreiber in vertretbarem Rahmen verbleiben müsse. Gemäß der aktuellen Rechtslage bestünde aktuell keine Verpflichtung für Betreiber, am Portal teilzunehmen. Diese könnten ihrer Pflicht zur Veröffentlichung von Informationen über ihre Einrichtungen auch auf andere in der DVO genannte Weise nachkommen.

Die Co-Vorsitzenden der Unterarbeitsgruppe nahmen als Beobachterinnen und Beobachter an den Treffen des „governance board“ des RFP teil. Seitens RNE, einem der Hauptbetreiber des Portals und Mitinitiator des Projekts, schien man gegen Ende des Jahres 2021 den Fokus weniger darauf zu richten, mit dem Portal ein „compliance tool“ anzubieten. Stattdessen konzentrierte man sich auf die Schaffung eines „business case“. Das Hauptaugenmerk war darauf gerichtet, dem Sektor ein attraktives Angebot abseits der Erfüllung gesetzlicher Vorgaben zur Veröffentlichung von Informationen durch Betreiber von Serviceeinrichtungen zu machen. Für 2022 sah das Arbeitsprogramm der Gruppe eine Stellungnahme zum RFP vor, die schließlich im April 2022 veröffentlicht wurde.

In einem Bericht über Eisenbahninfrastruktur in Häfen stellte die Unterarbeitsgruppe die nationalen Ansätze zur Klassifizierung von Gleisen in Häfen dar und wies auf relevante Auswirkungen auf die Regulierung des Schienenverkehrs hin. Die Unterarbeitsgruppe bereitete außerdem eine Stellungnahme über den Zugang zu Eisenbahninfrastruktur in Häfen vor. In dieser ging es insbesondere um das Zugangsrecht von Antragstellern, die keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sind. Die Stellungnahme wurde per Umlaufbeschluss angenommen und im Dezember 2021 veröffentlicht. Sie wurde außerdem beim ENRRB⁴-Treffen am 15. Dezember 2021 vorgestellt und so der Europäischen Kommission nähergebracht.

Der Bericht über die Erfahrungen der Regulatoren mit Anträgen auf und mit der Gewährung von Ausnahmen gemäß Art 2 Abs 2 der DVO 2017/2177 erfuhr eine Aktualisierung. Es zeigte sich, dass in den meisten europäischen Staaten sowohl die Zahl der Anträge als auch die tatsächlich gewährten Ausnahmen weiterhin relativ gering waren. Der Bericht wurde vom IRG-Rail-Plenum in Wien im Herbst angenommen und veröffentlicht.

⁴ European Network of Rail Regulating Bodies, von der EU-Kommission organisiertes Beratungsgremium, bestehend aus den nationalen Regulierungsbehörden.

ARBEITSGRUPPE „MARKTBEOBACHTUNG“ [MARKET MONITORING]

Der neunte europäische Marktbericht über das Jahr 2019 wurde Ende April 2021 veröffentlicht. Er beschreibt detailliert und umfangreich die Entwicklung wichtiger Indikatoren des europäischen Eisenbahnmarktes, wofür von insgesamt 30 IRG-Rail-Mitgliedern Daten erhoben und zur Verfügung gestellt wurden.

Der seit 2013 einmal jährlich erscheinende Bericht gibt einen Überblick über die Marktentwicklungen und die wirtschaftlichen (Rahmen-)Bedingungen der Branche. Er ermöglicht auch einen zeitlichen Vergleich hinsichtlich der langfristigen Entwicklung des am Eisenbahnmarkt vorherrschenden Wettbewerbs. Der Bericht besteht aus zwei Teilen: Der Hauptbericht (Main Report) präsentiert die Ergebnisse auf gesamteuropäischer Ebene. Das Arbeitsdokument (Working Document) enthält länderspezifische Beobachtungen und detaillierte Daten zu den beteiligten Ländern. Jeder Marktbeobachtungsbericht beinhaltet zusätzlich ein Spezialthema (Focus Topic).

Der neunte europäische Marktbericht konzentrierte sich dabei auf die Auswirkungen der COVID-19-Krise auf den europäischen Eisenbahnmarkt in der ersten Hälfte des Jahres 2020 sowie auf die wichtigsten Maßnahmen, die von den Staaten und ihren lokalen Verkehrsbehörden ergriffen wurden, um diese Auswirkungen abzumildern und gleichzeitig die öffentliche Gesundheit zu schützen.

Aus Anlass der COVID-19-Pandemie und der weitreichenden Folgen für den Eisenbahnmarkt hatte man sich bei IRG-Rail 2020 dazu entschieden, im Jahr 2021 eine zweite, außertourliche Publikation zu verfassen, um die Auswirkungen der Pandemie auf den europäischen Eisenbahnsektor und die ergriffenen Gegenmaßnahmen im Jahr 2020 darzustellen. Diese wurde im Juli 2021 von der Arbeitsgruppe abgeschlossen und im Wege eines Umlaufbeschlusses angenommen und veröffentlicht.

Im Sommer 2021 wurde außerdem die Datenerhebung für den zehnten Marktbericht begonnen und Ende des Jahres erfolgreich abgeschlossen.

ARBEITSGRUPPE „NEUE GESETZESINITIATIVEN“ [EMERGING LEGISLATIVE PROPOSALS]

Die Arbeitsgruppe widmete sich im Berichtszeitraum vor allem dem sogenannten Ticketing-Paper, also dem Bericht über Fahrkartenmodelle und -systeme in Europa. Der Bericht gibt einen Überblick über die verschiedenen Fahrkartentypen (von Einzelfahrscheinen über Durchgangstickets bis zu Jahres- und Netzfahrkarten) und ihre Verkaufskanäle (inkl. Drittanbieter). Er behandelt Themen wie Durchgangstickets, multimodale, grenzüberschreitende Mobilitätsangebote von Tür zu Tür und Ähnliches aus regulatorischer Sicht und thematisiert dabei Fahrkarten- und buchungsbezogene Regelungen in den einzelnen Mitgliedstaaten. Der Bericht sieht bewusst von einer Bewertung der verschiedenen Systeme ab.

Zu den Aufgaben der Arbeitsgruppe zählt die Unterstützung aller Gremien und anderer Gruppen von IRG-Rail in Fragen des europäischen Rechtsrahmens. So nahmen die Co-Vorsitzenden der Arbeitsgruppe an einigen der Stakeholder-Meetings des IRG-Rail-Vorsitzes teil, insbesondere wenn es um das TTR-Projekt ging.

Wie schon im Jahr davor führte die Umsetzung des Memorandum of Cooperation von IRG-Rail über die Zusammenarbeit der Regulatoren 2021 erneut zu einer Steigerung der bi- und multilateralen Kooperationen. Dabei ging es beispielsweise um Auskunftsbegehren und den Informationsaustausch in laufenden Verfahren, von denen einige auch die Schienen-Control betrafen. Dies ist ein deutliches Zeichen intensiverer Zusammenarbeit zwischen den IRG-Rail-Mitgliedern und wird von diesen sehr positiv bewertet.

ARBEITSGRUPPE „GEMEINSAME ANSÄTZE IN FRAGEN DES BENÜTZUNGSENTGELTS“ (CHARGES)

Von der Arbeitsgruppe wurde 2021 ein Bericht erstellt, der einen Überblick über die Marktsegmentierung und Aufschlagsberechnungen am europäischen Eisenbahnmarkt gibt. Er wurde vom IRG-Rail-Plenum in Wien im Herbst verabschiedet und in der Folge veröffentlicht. IRG-Rail beabsichtigt, den Bericht zu überarbeiten und in aktualisierter Form zu veröffentlichen, sobald neue Daten vorliegen und eine Veränderung der Situation in einem Ausmaß erreicht ist, das dies sinnvoll erscheinen lässt. Der Bericht umfasst einen Anhang, der einige Fallstudien über die länderspezifische Umsetzung beinhaltet.

Das grundlegende Entgeltprinzip für das Mindestzugangspaket ist in Artikel 31 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegt. Dieser besagt, dass die Entgelte in Höhe der „Kosten, die unmittelbar durch den Betrieb des Zuges entstehen“ festgelegt werden sollten. Um höhere Entgelte verrechnen zu können, sieht Artikel 32 Absatz 1 die Ausnahme vom Grundsatz der Entgelterhebung vor. Sie erlaubt dem Infrastrukturbetreiber, unter bestimmten Bedingungen durch die Erhebung von Aufschlägen für verschiedene Marktsegmente eine „vollständige Deckung der entstandenen Kosten“ zu erreichen.

Die Arbeitsgruppe erläuterte und erklärte in dem Bericht zunächst die wirtschaftlichen und rechtlichen Hintergründe jener Konzepte, die derzeit von Infrastrukturbetreibern in ganz Europa angewandt werden. Es wurden verschiedene Preisbildungsmethoden in monopolistischen Umgebungen dargelegt und insbesondere der Ramsey-Boiteux-Ansatz als eine mögliche Praxis hervorgehoben. Der Bericht ist für Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen und nationale Regulierungsbehörden von Interesse.

UNTERARBEITSGRUPPE „BENÜTZUNGSENTGELTE FÜR SERVICEEINRICHTUNGEN“ (CHARGES FOR SERVICE FACILITIES)

Diese Arbeitsgruppe widmete sich erneut den Entgelten in intermodalen Güterterminals. In einem Bericht aus dem Vorjahr waren die Entgelte von Hubleistungen in Terminals in den jeweiligen Ländern analysiert worden, um sowohl Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede herauszuarbeiten. 2021 wurde der Bericht aktualisiert und erweitert. Die aktualisierte Version zielt darauf ab, eine tiefgreifendere Analyse derjenigen Themen vorzunehmen, die ursprünglich identifiziert wurden, jedoch in der ersten Fassung nicht eingehend analysiert werden konnten.

Der aktualisierte Bericht enthält auch neue Themen im Zusammenhang mit Gebühren, die in Güterterminals erhoben werden – unter anderem Frachtterminals als komplexe Einrichtungen. Dieses Konzept basiert auf der Idee einer Anlage, an der mehrere Parteien oder Unternehmen beteiligt sind, die am gleichen Ort zusammenkommen und unterschiedliche Aufgaben erfüllen. Die Analyse befasst sich mit den Wechselwirkungen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und der Serviceeinrichtung selbst, einschließlich der Ermittlung der Grenzen, die das eine vom anderen trennen, sowie der praktischen Aspekte der verschiedenen Gebühren innerhalb der Einrichtung.

Zweites Hauptthema des Berichts sind praktische Aspekte der Erbringung von Dienstleistungen in Güterterminals und deren Auswirkungen auf die Entgeltgrundsätze. Dafür wurde zunächst die Möglichkeit untersucht, dass die Betreiber von Frachtterminals Dienstleistungen bündeln und für die Erbringung mehrerer Tätigkeiten eine einzige Komponente berechnen. Der ursprüngliche Bericht hatte gezeigt, dass einige Terminals im Zusammenhang mit dem Containerumschlag mehrere Dienstleistungen gebündelt anbieten.

Schließlich widmete sich der Bericht anderen verwandten Themen und nationalen Erfahrungen wie z. B. der Bedeutung der Rollenden Landstraße in den verschiedenen nationalen Güterverkehrsmärkten und deren Zusammenhang mit den Gebühren an Güterterminals.

Europäische Infrastruktur

ERFAHRUNGEN UND NEUE ENTWICKLUNGEN

Nach Evaluierung der Güterverkehrskorridor-VO (EU) 913/2010¹ im Jahr 2020 soll diese nun novelliert werden. Die Europäische Kommission, konkret die Generaldirektion Mobilität und Verkehr (DG MOVE), veröffentlichte dazu im Juni 2021 die Ergebnisse der Evaluierung.² Sie zeigten, dass noch Handlungsbedarf besteht, um die Ziele, die mit der Errichtung der Güterkorridore im Schienenverkehr verbunden worden waren, zu erreichen. Außerdem hatte die Europäische Kommission bereits im Dezember 2020 eine Überarbeitung der Verordnungen hinsichtlich der Güterkorridore und der TEN-V-Kernnetzkorridore³ angekündigt.

In einem ersten Schritt erfolgte im August 2021 eine Ausschreibung für eine Wirkungsanalyse zur Evaluierung der Güterverkehrskorridor-Verordnung bzw. TEN-V-Richtlinie.⁴ Die technischen Spezifikationen in der Ausschreibung sehen vier Szenarien (sogenannte „policy options“) vor. Diese sollten vom Ausschreibungssieger behandelt und ihre Auswirkungen analysiert werden. Alle vier Optionen beinhalten mehrere Handlungsfelder (sogenannte „intervention areas“), wobei das jeweils letzte Handlungsfeld („intervention area F – conditions for access to rail infrastructure and market regulation“)

unmittelbar die Regulierungsbehörden betreffende Maßnahmen enthält. Deshalb hat auch die Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) dieses Thema aufgegriffen (siehe Unterkapitel zu IRG-Rail ab Seite 142).

Die in den Szenarien geschilderten Maßnahmen reichen vom verstärkten Bemühen der Regulierungsbehörden um kohärente Entscheidungen zur Sicherung der Interessen der Betreiber grenzüberschreitender Schienengüterverkehrsdienste (Option 1) bis hin zur Errichtung einer Stelle, die für die Regulierung des Marktes auf europäischer Ebene zuständig ist und/oder die Übertragung von Kompetenzen bei der Marktregulierung an die EU-Kommission (Option 4).

Den Zuschlag für die Wirkungsanalyse erhielt im Herbst 2021 ein Konsortium rund um die Beratungsagentur Ecorys. Diese begann im Frühjahr 2022 mit der Befragung von Akteurinnen und Akteuren des europäischen Eisenbahnsektors. Außerdem lancierte die EU-Kommission im März 2022 ein öffentliches Konsultationsverfahren zu dem Thema.

Laut DG MOVE werden die Wirkungsanalyse und daran anschließende Schritte Ende 2022 zu konkreten Gesetzesinitiativen führen. Die Initiativen sollen gemeinsam mit der Novelle der Güterverkehrskorridor-Verordnung und der Reform für eine bessere Verwaltung („governance“) der Güterkorridore (RFC, Rail Freight Corridors) präsentiert werden.

¹ Verordnung [EU] 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.9.2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

² Siehe auch: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2118-EU-rail-freight-network-evaluation-2010-19-_de.

³ TEN-V = transeuropäische Verkehrsnetze; Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

⁴ Ausschreibung für ein „Impact assessment on measures to better manage and coordinate international rail traffic, including if necessary through revised rules for capacity allocation and infrastructure charging in rail“.

Mit der Wirkungsanalyse wollte die Europäische Kommission außerdem feststellen, welche rechtlichen Schritte nötig wären, um die Verwirklichung des TTR-Projekts (TTR for Smart Capacity Management)⁵ in vollem Umfang zu gewährleisten. Ziel von TTR ist es, die Trassenvergabe künftig effizienter zu gestalten und u. a. dadurch die Attraktivität des Schienenverkehrs zu steigern.

Nach Angaben der Kommission ist TTR „das Projekt zur Vereinfachung, Vereinheitlichung und Verfestigung von Verbesserungen des europäischen Fahrplansystems, um die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen deutlich zu steigern“. Demnach sei eine systematische Neugestaltung der Fahrplanerstellungsverfahren notwendig, weil sich diese in den europäischen Staaten stark unterscheiden und in weiterer Folge die internationale Zusammenarbeit erschweren. Das derzeitige System führe im grenzüberschreitenden Verkehr aufgrund schlecht koordinierter Bauarbeiten und durch Fahrplankollisionen zu unnötigen Verspätungen. Darüber hinaus entsprächen die momentan von den Infrastrukturbetreibern angebotenen Kapazitätsprodukte nicht allen Marktbedürfnissen.⁶

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

Die derzeitige EU-Gesetzgebung lässt die erforderliche und von TTR vorgesehene Flexibilität bei der Trassenbestellung und -vergabe allerdings nicht zu. Seitens der Europäischen Kommission wird TTR dennoch (oder gerade deshalb) strategische Bedeutung zugemessen.

Wie in den Jahren zuvor setzten sich die europäischen Eisenbahnregulierungsbehörden 2021 intensiv mit TTR auseinander. Bei IRG-Rail befasst sich vorrangig die Arbeitsgruppe „Netzzugang“ damit und wird dabei von der Arbeitsgruppe „Neue Gesetzesvorhaben“ unterstützt. Im Jahr 2021 fanden dazu mehrere Termine mit Vertreterinnen und Vertretern von RailNetEurope (RNE) und Forum Train Europe (FTE) statt. Die Schienen-Control nahm auf Einladung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) an Treffen einer Arbeitsgruppe zu TTR im Rahmen des Single European Rail Area Committees (SERAC) teil. Im Juni 2021 war TTR auch Thema des IRG-Rail-Forums. Dieses wurde 2017 ins Leben gerufen, um den Austausch der Regulierungsbehörden mit den Stakeholdern, der Europäischen Kommission, den europäischen Verkehrsministerien und den europäischen Eisenbahnaufsichts- und -sicherheitsbehörden zur Überwachung der Schienengüterkorridore zu erleichtern.

⁵ TTR = Timetabling Process Redesign. Siehe auch: <https://ttr.rne.eu/>. Anmerkung: TTR ist grundsätzlich kein auf Güterkorridore beschränktes Projekt, im Endausbau sieht es die Implementierung im gesamten europäischen Eisenbahnnetz vor und schließt auch den Personenverkehr mit ein. Das Projekt wird in diesem Kapitel dargestellt, weil der erste Implementierungsschritt Pilotprojekte auf Teilen bestehender Güterkorridore umfasst (siehe Berichte der Vorjahre).

⁶ <https://ttr.rne.eu/general/general-introduction>

Ein weiteres für die Zukunft des europäischen Eisenbahnsektors relevantes Projekt ist das Rail Facilities Portal (RFP).⁷ Dabei handelt es sich um ein gemeinsames europäisches Webportal für Informationen über alle Arten von Serviceeinrichtungen wie Güterterminals, Rangierbahnhöfe, Wartungseinrichtungen und Tankstellen. Das Portal soll den Betreibern von Serviceeinrichtungen eine einfache Möglichkeit bieten, Angaben über ihre Einrichtungen zu veröffentlichen – einerseits um die einschlägigen EU-Vorschriften einzuhalten und andererseits um ihre Einrichtungen und Dienstleistungen zu bewerben. Gleichzeitig sollen Verlader, Bahnbetreiber und andere Schienenlogistikunternehmen dadurch eine zentrale Informationsquelle erhalten, mit deren Hilfe sie relevante Anlagen für die Planung und Optimierung ihrer Transportketten finden.

RFP geht auf eine Initiative der Europäischen Kommission zurück. Im Juni 2020 hatte RNE die Eigentumsrechte am Portal von der Europäischen Kommission übernommen. Der Betrieb des Portals wird gemeinsam von RNE und UIRR⁸ durchgeführt.

Im April 2022 veröffentlichte IRG-Rail seine jüngste Stellungnahme zur Rolle der Regulierungsbehörden hinsichtlich der Veröffentlichung von Serviceeinrichtungsbeschreibungen auf Webportalen.

Per Verordnung⁹ ist vorgesehen, dass die Regulierungsstellen bei der Überwachung des Wettbewerbs in den Güterkorridoren zusammenarbeiten. Art 20 bildet die Rechtsgrundlage für die Regulierungsstellen, die den Wettbewerb im Güterkorridor überwachen, einen diskriminierungsfreien Zugang gewährleisten und als Beschwerdestellen fungieren. Gemäß Art 13 Abs 5 iVm Art 20 der Verordnung sind die Regulierungsstellen für die Überwachung der Tätigkeiten der zentralen Anlaufstelle für den Korridor (One-Stop-Shop) zuständig.

Die Schienen-Control und die Regulierungsbehörden Frankreichs, Deutschlands, der Slowakei, Ungarns, Rumäniens und Tschechiens haben sich auf die Zusammenarbeit zur Überwachung des Güterkorridors Nr. 9 „Rhine-Danube“ geeinigt und hierüber ein Abkommen geschlossen.

In der Vergangenheit hat die Schienen-Control bereits ähnliche Abkommen zu den Güterkorridoren Nr. 3 („Scan-Med“), 5 („Baltic-Adriatic“), 7 („Orient/East-Med“) und 10 („Alpine-Western Balkan“) geschlossen.

⁷ <https://railfacilitiesportal.eu/>.

⁸ UIRR = Union internationale pour le transport combiné Rail-Route. Die UIRR ist die Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße [UIRR] und die Vertretung des gesamten Sektors des Kombinierten Verkehrs in Brüssel.

⁹ Art 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.

09

Zahlen und Fakten

Schienen-Control GmbH als Unternehmen

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

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

AUFSICHTSRAT

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

Die Kapitalvertreterinnen und -vertreter im Berichtsjahr waren:

Vorsitzende bzw. Vorsitzender
DI.ⁱⁿ Judith Engel, MBA, MSc,
BMK

Bis 4.3.2021:
Mag. Maximilian Geschl,
BMK

Stv. Vorsitzende
Mag.^a Claudia Scholz,
BMK

Bis 4.3.2021:
Mag.^a Christina Platzer-Ehalt, LL.M.,
Erste Bank der oesterreichischen Sparkassen AG

Dr. Erik Wolf,
Wirtschaftskammer Österreich

Mag.^a Christa Bock,
Bundesministerium für Finanzen

Die Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmervertretung haben im Jahr 2021 Mag. Norman Schadler und Mag.^a Birgit Hammerschmid wahrgenommen.

PERSONALSTAND

Im Geschäftsjahr 2021 waren durchschnittlich 27 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei der Schienen-Control beschäftigt.

FINANZIERUNG

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

Das veranschlagte Budget für das Geschäftsjahr 2021 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, u. a. pandemiebedingt, unterschritten. Im Regulierungsbereich können dadurch insgesamt 436.495,31 Euro an die Eisenbahnverkehrsunternehmen rückvergütet werden. Der geplante Aufwand für die apf wurde vom BMK quartalsweise vorfinanziert. Am Ende des Jahres 2021 wurden an betroffene Unternehmen insgesamt Fallpauschalen für Schlichtungen in Höhe von 169.806 Euro verrechnet. Zusammen mit der Unterschreitung des Planaufwands der apf beträgt die aus dem Geschäftsjahr 2021 resultierende Rückvergütung an das BMK 351.627,10 Euro.

JAHRESABSCHLUSS DER SCHIENEN-CONTROL

Der Jahresabschluss der Schienen-Control für das Wirtschaftsjahr 2021 (1. Jänner bis 31. Dezember 2021) wurde nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) idgF erstellt. Die Pro Revisio 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 2021 insgesamt 2.895.242,65 Euro beträgt. Die Schienen-Control weist einen Nullgewinn aus.

Ertrags- und Vermögenslage 2021 in Euro

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG ZUM 31.12.2021

	2021	2020
1. Umsatzerlöse	2.895.242,65	2.656.827,85
2. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	4.307,16	6.934,52
b) übrige	19.497,55	1.560,41
	23.804,71	8.494,93
3. Personalaufwand		
a) Gehälter	-1.658.662,54	-1.557.673,26
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-25.790,02	-23.877,12
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-42.507,24	-40.890,55
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-446.478,49	-406.357,04
e) sonstige Sozialaufwendungen	-30.670,96	-23.869,81
	-2.204.109,25	-2.052.667,78
4. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagevermögens	-61.872,94	-38.202,79
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) übrige	-651.185,87	-571.473,34
6. Zwischensumme aus Z 1 bis 5 (Betriebsergebnis)	1.879,30	2.978,87
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	10,70	98,13
8. Zwischensumme aus Z 7 bis 7 (Finanzerfolg)	10,70	98,13
9. Ergebnis vor Steuern	1.890,00	3.077,00
10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.890,00	-3.077,00
11. Ergebnis nach Steuern	0,00	0,00
12. Jahresüberschuss	0,00	0,00
13. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	0,00	0,00
14. Jahresgewinn/ Jahresverlust	0,00	0,00

BILANZ ZUM 31.12.2021

	AKTIVA	2021	2020
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen		57.297,02	10.752,50
2. Geleistete Anzahlungen		0,00	24.318,00
II. Sachanlagen			
1. Einbauten in fremden Gebäuden		9.102,58	2.859,23
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung		80.976,95	64.506,01
		147.376,55	102.435,74
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		193.915,19	309.668,64
2. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände		54.306,24	107.189,52
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten			
		1.780.171,84	1.808.532,28
		2.028.393,17	2.225.390,44
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		35.479,33	31.335,11
Bilanzsumme		2.211.249,15	2.359.161,29

	PASSIVA	2021	2020
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)		311.103,40	311.103,40
		1.063.957,33	1.063.957,33
B. Rückstellungen			
1. Steuerrückstellungen		1.200,00	0,00
2. Sonstige Rückstellungen		146.100,00	156.640,00
		147.300,00	156.640,00
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		64.177,30	124.100,62
2. Sonstige Verbindlichkeiten			
a) Steuern		26.257,73	28.553,44
b) soziale Sicherheit		53.700,04	50.611,22
c) übrige		832.400,47	935.298,68
		976.535,54	1.138.563,96
Bilanzsumme		2.211.249,15	2.359.161,29

Marktteilnehmer

Zu Jahresende 2021 gab es in Österreich insgesamt 81 Eisenbahnunternehmen. Gemäß Eisenbahngesetz wird zwischen Eisenbahnverkehrs-, Eisenbahninfrastruktur- und integrierten Eisenbahnunternehmen unterschieden:

Eisenbahnverkehrsunternehmen

erbringen Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

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

Integrierte Eisenbahnunternehmen

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

INFO

81 Eisenbahnunternehmen

- 62 Eisenbahnverkehrsunternehmen
- 8 Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- 11 integrierte Eisenbahnunternehmen
- 6 neue Eisenbahnverkehrsunternehmen 2021

Die acht Eisenbahninfrastrukturunternehmen ergeben gemeinsam mit den elf integrierten Eisenbahnunternehmen insgesamt 19 Infrastrukturbetreiber, von denen im Jahr 2021 neun ausschließlich nicht vernetzte Infrastruktur betrieben haben. Von den elf integrierten Eisenbahnunternehmen verfügten fünf über einen Zugang zur ÖBB-Infrastruktur. Zu Jahresende 2021 konnten drei der 62 Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Sicherheitsbescheinigung vorweisen, fünf keinen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. In Summe waren dadurch letztendlich 62 Unternehmen (Eisenbahnverkehrsunternehmen und integrierte Eisenbahnunternehmen) dazu berechtigt, Züge im ÖBB-Netz zu führen.

Von diesen Unternehmen sind vier zu 100 Prozent der ÖBB-Holding zuzuordnen und fallen somit in die Kategorie „Inländischer Incumbent“ (branchenübliche Bezeichnung für marktbeherrschendes Unternehmen), elf Unternehmen haben direkte oder indirekte Beteiligungen von ausländischen Incumbents. Elf weitere Unternehmen befinden sich zu 50 Prozent oder mehr im Eigentum öffentlicher Institutionen. Die übrigen 36 Unternehmen werden als im Privatbesitz stehend klassifiziert. 14 davon fallen durch ihren Firmensitz im Ausland in die Kategorie „Ausländisches Eisenbahnunternehmen“.

Wie bereits 2020 gab es 2021 erneut einige Veränderungen bei den in Österreich bzw. am internationalen Eisenbahnmarkt tätigen Unternehmen. Neu hinzugekommen sind im Jahr 2021 die Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen BLS Cargo aus der Schweiz, die BSAS, Captrain Deutschland CargoWest, die RheinCargo, Rund ums Gleis (alle vier aus Deutschland) und die slowenische Ten Rail. Die Sicherheitsbescheinigungen der schweizerischen Transalpin Eisenbahn und der ungarischen CER wurden hingegen nach deren Ablauf im September bzw. im Dezember 2021 nicht mehr verlängert.

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

Näheres zu den Eisenbahnunternehmen auf den nächsten Seiten.

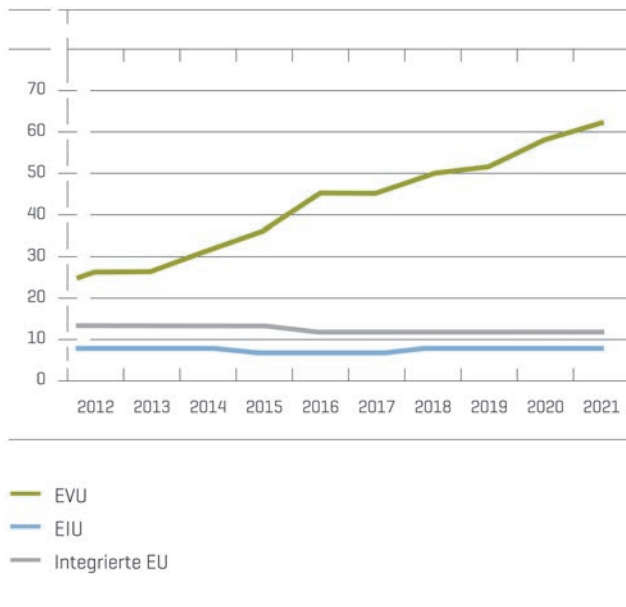


Abb. 1: Entwicklung der Anzahl der Eisenbahnunternehmen in Österreich im Zeitraum 2012–2021. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Achenseebahn**Infrastruktur- und Betriebs-GmbH, IntEU**

Die Achenseebahn betreibt die schmalspurige Zahnradbahn von Jenbach zum Achensee, die ausschließlich touristischen Zwecken in den Sommermonaten dient. Zuletzt hatte das Unternehmen vermehrt mit wirtschaftlichen Herausforderungen zu kämpfen, zwischenzeitlich kam daher kein Fahrbetrieb zustande. Nach dem Konkurs im Jahr 2020 hat sich das Land Tirol allerdings zum Fortbestand und zur Wiederinbetriebnahme der Bahn als Kulturgut bekannt. Mittlerweile ist das Bundesland in einer neu gegründeten Gesellschaft neben der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG und einigen umliegenden Gemeinden Hauptgesellschafter. 2021 wurde die Strecke saniert, 2022 soll die Bahn wieder ihren Betrieb aufnehmen.

Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB), EVU

Das Unternehmen mit Sitz nahe München ist ein Tochterunternehmen der deutschen Transdev GmbH, die wiederum zu 100 Prozent dem privaten französischen Bahnkonzern Transdev Group S.A. zuzurechnen ist. Dieser ist europaweit im Personenverkehr tätig. Die Bayerische Oberlandbahn bietet seit 2013 unter anderem Regionalverkehre auf den Strecken München-Rosenheim-Kufstein und München-Rosenheim-Salzburg an. Bis 2020 erfolgte dies unter dem Markennamen Meridian, seitdem verkehren die Züge einheitlich als Bayerische Regiobahn (BRB). Der Fahrplan ist mit dem Angebot der WESTbahn in Salzburg Hauptbahnhof abgestimmt.

BLS Cargo AG, EVU

Die schweizerische Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) Cargo als Tochter der BLS AG (52 Prozent) sowie der französischen SNCF Logistics (45 Prozent) hat seit 2020 eine von der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA) ausgestellte Sicherheitsbescheinigung für Deutschland, Italien und Österreich. Ursprünglich nur auf dem Liechtensteiner Abschnitt des ÖBB-Netzes tätig, ist das Unternehmen seit Dezember 2021 im gesamten österreichischen Netz verkehrsberechtigt. Die BLS-Gruppe führt zahlreiche Ganzzüge (primär im Nord-Süd-Transit) durch die Schweiz und hat nun mit der Brennerstrecke eine österreichische Alternative zu den Schweizer Transitachsen Lötschberg-Simplon und Gotthard Richtung Italien.

BSAS EisenbahnverkehrsGmbH & Co. KG, EVU

Das aus Sachsen in Deutschland stammende Unternehmen besitzt seit Anfang Juni 2021 einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag und führt unter anderem Mineralöltransporte im Spotverkehr zwischen Deutschland und Österreich.

Captrain Deutschland CargoWest GmbH, EVU

Seit November 2021 ist das Unternehmen Besitzer einer ERA-Sicherheitsbescheinigung für Güterverkehre in Deutschland und Österreich. Mit Erhalt eines Infrastruktur-Nutzungsvertrages hat es die Verkehre der Transalpin Eisenbahn (ebenfalls Tochter der Captrain Deutschland GmbH und im Herbst 2021 aus dem österreichischen Markt ausgeschieden) übernommen. Captrain betreibt in Deutschland Werksbahnen und führt zahlreiche Ganzzugtransporte wie Coils (Walzbleche) oder Raffinerieprodukte.

Captrain Italia S.r.l., EVU

Seit 2020 hat das zur französischen SNCF-Gruppe gehörende Unternehmen eine Sicherheitsbescheinigung in Österreich. Begonnen hat Captrain mit der Führung von Mineralöltransporten aus Italien über Tarvis nach Villach. In Zusammenarbeit mit der MEV werden auch vereinzelt Ganzzüge im Transit über den Brenner geführt.

Cargo Service GmbH (CargoServ), EVU

Die CargoServ ist eine Tochter der 2001 gegründeten Logistik Service GmbH (LogServ), die zu 100 Prozent im Eigentum der voestalpine Stahl GmbH steht. Seit 2013 ist die CargoServ für den Güterverkehr im ÖBB-Netz zuständig, die LogServ betreibt mit der Werkbahn im Stahlwerk Linz die größte Anschlussbahn Österreichs. Seitens der CargoServ wird einerseits die Anlieferung von Erz, Kohle und Schrott, aber auch der Abtransport von Stahlblech für die voestalpine Stahl GmbH durchgeführt. Andererseits werden zusätzlich Gütertransporte (Mineralöl, Kombinierte Verkehre) für andere Unternehmen bewerkstelligt. Angesichts des wirtschaftlichen Aufschwungs wurden 2021 wieder mehr Rohmaterialien und Stahlerzeugungsprodukte nachgefragt bzw. befördert als noch im Jahr zuvor.

ČD Cargo a.s., EVU

Seit 2018 ist die 100-prozentige Tochter des tschechischen Incumbents Česke dráhy in Österreich im Güterverkehr tätig. 2021 wurde die Offensive aus den Vorjahren mit zahlreichen Ad-hoc-Verkehren (befördert werden überwiegend Chemierprodukte, Getreide und Holz) fortgesetzt, wobei der Schwerpunkt auf dem grenzüberschreitenden Güterzugverkehr nach Tschechien (über die Grenzübergänge Břeclav/Hohenau und Summerau) bzw. dem Transitverkehr entlang der Donauachse liegt. Die ČD Cargo führt im Raum Linz sowie im Mühlviertel punktuell auch Einzelwagenverkehre mit Zement durch.

City Air Terminal BetriebsgmbH (CAT), EVU

Das Unternehmen gehört zu 49,9 Prozent der ÖBB-Personenverkehr und zu 50,1 Prozent der teilweise in öffentlichem Eigentum stehenden Flughafen Wien AG. Daher wird die City Air Terminal Betriebsgesellschaft als mehrheitlich öffentlich qualifiziert. Seit 2003 betreibt das Unternehmen den City Airport Train (CAT) im Halbstundentakt zwischen Wien Mitte und dem Flughafen Wien. Im Rahmen der COVID-19-Pandemie und der damit einhergehenden umfangreichen Reduktion des Flugverkehrs wurden die Verkehre ab 2020 temporär ausgesetzt. 2021 fand kein Betrieb statt bzw. wurde dessen Wiederaufnahme mehrmals verschoben. Allerdings wurden die Garnituren des CAT als Entlastungsmaßnahme vorübergehend an die ÖBB-Personenverkehr zur Verwendung im Regionalverkehr in Vorarlberg und in der Ostregion Österreichs vermietet.

DB Cargo AG, EVU

Seit 2015 ist die 100-prozentige Tochter der Deutschen Bahn in Österreich im Güterverkehr tätig, wobei das Unternehmen im März 2016 von DB Schenker Rail in DB Cargo umbenannt wurde. Der Schwerpunkt liegt auf dem grenzüberschreitenden Güterzugverkehr nach Salzburg und Linz. Seit 2019 wird verstärkt mit der CargoServ kooperiert, welche die Züge von der deutschen Grenze zur voestalpine Linz führt. Eine intensivere Zusammenarbeit gibt es auch mit der Lokomotion: So werden fast alle Transitzüge über den Brenner, die bisher in Kooperation mit der Rail Cargo Austria durchgeführt wurden, seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 gemeinsam mit der Lokomotion abgewickelt. Die Triebfahrzeuge verkehren dabei über die gesamte Strecke von Deutschland bis zum Brenner.

DB Cargo Czechia s.r.o., EVU

Das zu 100 Prozent im Besitz der DB Cargo stehende tschechische Tochterunternehmen hat seit 2020 einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag und 2021 etliche Züge in Österreich geführt. So wurden beispielsweise Mineralölzüge von Tschechien über die Nord- bzw. die Westbahnstrecke, den deutschen Korridor, den Arlberg und die Schweiz nach Deutschland geführt. Auch der Grenzübergang Marchegg (Slowakei) wird mit Spotverkehren erreicht.

DB Fernverkehr AG, EVU

Das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn hat 2016 eine Sicherheitsbescheinigung für Österreich erhalten. Bisher wurde diese nur im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr nach Salzburg genutzt. Allerdings stellt die DB Fernverkehr der ÖBB-Personenverkehr im grenzüberschreitenden Verkehr nach Wien und Innsbruck ICE-Garnituren zur Verfügung. Zur Wiederbelebung nach der COVID-19-Pandemie wurden 2021 einmal pro Woche in Zusammenarbeit mit der ÖBB-Personenverkehr ICE-Verkehre für Urlauberinnen und Urlauber nach Bregenz und Landeck angeboten.

DB Regio AG, EVU

Das Unternehmen gehört zu 100 Prozent der Deutschen Bahn und betreibt Regionalverkehr auf den Strecken Mühl-dorf-Freilassing-Salzburg sowie Ehrwald-Reutte-Pfronten-Steinach. Mit der Elektrifizierung des Grenzabschnitts Vils-Pfronten-Steinach werden seit Mitte Dezember 2021 die Züge direkt ab Garmisch-Partenkirchen elektrisch geführt. Hinzu kommen vereinzelt Züge von und nach Seefeld in Tirol.

DPB Rail Infra Service GmbH, EVU

Die DPB Rail Infra Service hat mittlerweile mehrere Niederlassungen in Österreich und ist ein im Güterverkehr tätiges Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Firmensitz in der Steiermark. Seit dem Jahr 2020 liegt ein Infrastruktur-Nutzungsvertrag vor. Hauptgeschäftsfelder sind die Baustellenlogistik (Güterverkehre in geringerem Ausmaß) und die Baustellensicherung. Zudem betreibt das Unternehmen eine Schulungseinrichtung für eisenbahnbetriebliches Personal.

ecco-rail GmbH, EVU

Das in Privatbesitz stehende Unternehmen ist seit 2012 als Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz zugelassen und im Güterverkehr tätig. Der Schwerpunkt der Aktivität liegt auf dem internationalen Container- und Ganzzugverkehr entlang der Donauachse, darunter befinden sich Güter wie Getreide, Magnesit, Mineralöl und Pkw (Personenkraftwagen). Seit 2020 ist das Unternehmen auch auf der Tauernachse im Trailerverkehr (kranbare Sattelanhänger) zwischen Triest und Deutschland tätig.

Floyd Szolgáltató Zrt., EVU

Das Unternehmen mit Sitz in Ungarn befindet sich mehrheitlich im Eigentum der Eurogate Intermodal, die u. a. Terminals in deutschen Nordseehäfen betreibt und kombinierten Transport von Seecontainern anbietet. Floyd ist seit 2012 in Österreich tätig und fährt primär Containerzüge sowie Getreide- und Mineralöltransporte zwischen Ungarn und Deutschland über die österreichische Donauachse. Anfang 2022 änderte sich der offizielle Firmenname auf „EUROGATE Rail Hungary Szolgáltató Zártkörűen Működő Részvénytársaság“, allerdings bleiben die restlichen Unternehmensdaten gleich.

FOXrail Zrt., EVU

2013 wurde die ungarische Privatbahn durch den Gründer bzw. ehemaligen Eigentümer der Floyd errichtet und fährt seit 2017 Ganzzüge im Transitverkehr auf der Donauachse, oft in Kooperation mit österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

FRACHTbahn Traktion GmbH, EVU

Das Schwesterunternehmen der WESTbahn ist im Güterverkehr tätig und besitzt seit 2020 eine Verkehrsgenehmigung. Anfangs fuhren die Güterzüge noch unter der Lizenz der WESTbahn, mit der über einen Dienstleistungsvertrag Synergien (vor allem hinsichtlich der Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer und IT-Dienstleistungen) genutzt werden. Die FRACHTbahn besitzt seit Anfang Juli 2021 selbst einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag, der Schwerpunkt des Unternehmens liegt im Ganzzugverkehr von flüssigen Gefahrgütern und Holztransporten auf der Donauachse zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn.

Franz Plasser**Dienstleistungsgesellschaft mbH, EVU**

Das Unternehmen wurde 2013 gegründet und gehört zur österreichischen Plasser- & Theurer-Gruppe. Der Fokus liegt auf Probe-, Überstell- und Zulassungsfahrten für den Mutterkonzern Franz Plasser, der Weltmarktführer bei Bahnbaumaschinen ist (neuerdings wurden hybridangetriebene Bahnbaumaschinen entwickelt). Das Stammwerk befindet sich in Linz, eine Werkstatt in Purkersdorf. 2021 wurde die Hybridtechnologie bei Baumaschinen bzw. Instandhaltungsfahrzeugen weiterentwickelt.

GEVD Gesellschaft für**Eisenbahnverkehrsdienstleistungen mbH, EVU**

Das Unternehmen ist seit 2013 eine Tochter der Nürnberger Wach- und Schließgesellschaft. Zwar gab es 2021 einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag, allerdings wurden keine nennenswerten Verkehre durchgeführt.

GHS Logistik GmbH, EVU

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

Grampetcargo Austria GmbH, EVU

Als Tochter der rumänischen Grampet Group wurde das Unternehmen 2012 mit dem Ziel gegründet, den Einflussbereich nach Zentral- und Westeuropa hin zu erweitern. Die Grampet Group ist auch an Eisenbahnverkehrsunternehmen in Rumänien, Bulgarien und Ungarn beteiligt. Seit 2016 führt Grampetcargo Austria Schlackezüge von Moosbierbaum nach Mistelbach und ist zusätzlich am Spotmarkt aktiv. In Kooperation mit ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden 2021 außerdem verschiedene Ganzzüge entlang der Donauachse geführt.

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

Das integrierte Eisenbahnunternehmen steht zu 100 Prozent im Eigentum der Republik Österreich und erbringt vorwiegend Verkehrsleistungen auf dem eigenen Streckennetz (Graz-Köflach und Graz-Wies-Eibiswald). Ende 2010 übernahm die Graz-Köflacher Bahn auch den Personennahverkehr Graz-Werndorf-Wies-Eibiswald über den Abschnitt Werndorf-Wettmannstätten auf der Koralmbahn. Bis 2019 war sie zudem durchführendes Eisenbahnverkehrsunternehmen für den österreichischen Teil der Verkehre Prag-Wien des tschechischen Unternehmens RegioJet. Die Graz-Köflacher Bahn ist zu je 50 Prozent an der LTE Logistik und Transport sowie der slowenischen Adria Transport beteiligt. 2021 wurde die Sanierung der Bahnhöfe Lieboch und Preding/Wieselsdorf abgeschlossen bzw. mit jener des Bahnhofs Deutschlandsberg begonnen. Außerdem gab die GKB die Elektrifizierung ihres Netzes bis 2025 bekannt, wobei mit Eröffnung der Koralmbahn die Strecke nach Wies-Eibiswald als Erste an der Reihe sein wird.

Helrom GmbH, EVU

Das deutsche Unternehmen aus Frankfurt am Main ist eine Tochter der britischen Helrom Limited und hat im Kombinierten Verkehr spezielle Transportwaggons für die Beförderung von Lkw (Lastkraftwagen) entwickelt, für deren Verwendung keine Kran- oder Verladeeinrichtung bzw. kein Terminal benötigt wird. Erste diesbezügliche Züge gibt es in Österreich seit 2020 auf der Donauachse als Teil der Verbindung Duisburg-Wien-Freudenau. In diesem Zusammenhang wurde eine Kooperation mit der WienCont (umschlagstärkstes trimodales Container-Terminal Österreichs) bekannt gegeben.

Holzlogistik und Güterbahn GmbH, EVU

Das deutsche Unternehmen aus Hessen, dessen Hauptgeschäftsfeld vor allem der Transport von Rund- bzw. Schnittholz und Kalilauge ist, hat 2020 erstmals eine Sicherheitsbescheinigung und einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag für Österreich erhalten. Geführt werden vor allem Züge zu den großen Sägewerksbetrieben in Oberösterreich.

HSL Netherlands B.V., EVU

Das niederländische Unternehmen, das überwiegend im Mineralöltransport tätig ist, hat in der Vergangenheit mit der MMV Rail Austria kooperiert und seit 2020 selbst einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Dieser wurde bis dato für Transitverkehre auf der Donauachse zwischen Deutschland und der Slowakei verwendet.

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB), IntEU

Das Unternehmen ist zu einem überwiegenden Teil im Eigentum der Stadt Innsbruck. Es betreibt neben dem Innsbrucker Straßenbahnnetz die rund 18 Kilometer lange Stubaitalbahn von Innsbruck nach Fulpmes. Diese Netze sind miteinander verbunden und in der Spurweite von 1.000 Millimetern ausgeführt, aufgrund der abweichenden Spurweite hängen diese allerdings nicht mit dem Netz der ÖBB-Infrastruktur zusammen. Dem Tram-Train-Konzept entsprechend verkehren die Züge im Gebiet zwischen dem Hauptbahnhof Innsbruck und dem Stubaitalbahnhof im Stadtgebiet auf den Straßenbahngleisen.

LINEAS Group SA, EVU

Die LINEAS ist aus der Transport- und Logistiksparte des belgischen Incumbents SNCB hervorgegangen. Sie führt Güter- und Chemietransporte in Belgien sowie grenzüberschreitend nach Frankreich und mit Partnern nach Deutschland, in die Niederlande, nach Österreich, Schweden, in die Schweiz und nach Tschechien durch. Seit 2018 hat das Unternehmen auch eine Sicherheitsbescheinigung für Österreich, bis dato wickelte es hierzulande allerdings noch keine nennenswerten Güterverkehre selbst ab.

Linzer Lokalbahn AG (LILLO), EIU

Die LILLO ist Eigentümerin der elektrischen Lokalbahn von Linz über Eferding nach Waizenkirchen. 1998 wurde sie mit der Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach verschmolzen und hat deren Strecken übernommen. Sie steht mehrheitlich im Eigentum der Stadt Linz, neben Stern & Hafferl (zu knapp einem Drittel) halten weitere Anrainergemeinden Anteile. Das Angebot im Rahmen der S-Bahn Oberösterreich sieht werktags einen Halbstundentakt zwischen Linz Hauptbahnhof und Eferding vor, wobei die Betriebsführung Stern & Hafferl obliegt. 2021 begann der viergleisige Ausbau der Westbahnstrecke zwischen Linz und Wels, wodurch auch parallel laufende Gleise der LILLO von Linz Hauptbahnhof bis Leonding Lokalbahn neu trassiert werden müssen.

Logistik Service GmbH (LogServ), EVU

Als Tochter der voestalpine Stahl GmbH in Linz ist das Unternehmen für die gesamte Transportlogistik des Konzerns verantwortlich. Der Verkehr im ÖBB-Netz wurde 2013 an die Tochtergesellschaft Cargo Service (CargoServ) ausgelagert, seither ist die LogServ nur noch für das Werkbahnnetz der voestalpine an den Standorten Linz und Leoben-Donawitz zuständig. Außerdem betreibt sie eine Verkehrsakademie und bietet umfangreiche Schulungen, unter anderem für Bahnpersonal, an.

Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf AG, EIU

Das Unternehmen ist eine 100-Prozent-Tochter von Stern & Hafferl. Es besitzt die elektrifizierte Schmalspurbahn von Vorchdorf nach Gmunden, während die Betriebsführung der Muttergesellschaft obliegt. Die Strecke wurde 2018 vom Klosterplatz mit der Straßenbahn Gmunden als sogenannte Stadt.Regio.Tram bzw. Traunseetram vernetzt. Seitdem gibt es ein deutlich dichteres Angebot mit bis zu vier Fahrten stündlich. 2021 wurde eine Triebfahrzeughalle im ältesten Bahnhof Österreichs (Engelhof) errichtet, die tagsüber als witterungsgeschützte Verkehrsstation dient. Ebenso wurde ein neuer Kreuzungsbahnhof in Kirchham Sportplatz errichtet, wodurch ab Dezember 2021 ein verbesserter Taktfahrplan ermöglicht wurde.

Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG, EIU

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

Lokalbahn Mixnitz–St. Erhard AG, EIU

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

Lokalbahn Vöcklamarkt–Attersee AG, EIU

Die Gesellschaft steht mehrheitlich im Eigentum von Stern & Hafferl, ihr gehört die elektrische Schmalspurbahn von Vöcklamarkt nach Attersee, die auch unter dem Namen Attergau-bahn bekannt ist. Die Betriebsführung erfolgt mit Niederflurfahrzeugen durch Stern & Hafferl, wobei der Fahrplan mit der Westbahnstrecke und der Attersee-Schifffahrt abgestimmt ist. Seit Dezember 2021 wird Vöcklamarkt häufiger bedient.

Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraction mbH, EVU

Als 100-prozentige Tochter der deutschen Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH hat das in Kufstein angesiedelte Unternehmen samt Geschäftsstelle in Schwechat seit 2018 eine Sicherheitsbescheinigung. Manche Verkehre, welche die Muttergesellschaft nicht selbst abwickelt, werden von der Österreich-Tochter durchgeführt.

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, EVU

Das Unternehmen mit Fokus auf Kombinierten Verkehr und Ganzzüge im alpenquerenden Schienengüterverkehr steht zu je 30 Prozent im Besitz des privaten italienischen Eisenbahnverkehrsunternehmens Rail Traction Company und der DB Cargo. Die restlichen 40 Prozent werden je zur Hälfte von der Brenner Schienentransport AG (öffentlich, Italien) bzw. der Kombiverkehr GmbH gehalten. Allerdings haben weder die deutsche noch die italienische öffentliche Hand Durchgriff auf das Unternehmen. Die Lokomotion hat ihre beiden großen Drehkreuze in München und Verona und befährt daher vorwiegend die Transitstrecken über den Brenner und den Tauern. Die anderen Verkehre in Österreich werden primär von der Tochtergesellschaft Lokomotion Austria (siehe oben) durchgeführt. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird ein Großteil der bisherigen Transitzüge der Rail Cargo Austria über den Brenner von der Lokomotion in Kooperation mit der DB Cargo abgewickelt. 2021 wurde zudem eine Werkstatt zur Wartung der Triebfahrzeuge im Grenzbahnhof Kufstein in Betrieb genommen.

LTE Austria GmbH, EVU

2017 wurde das 100-prozentige Tochterunternehmen der LTE Logistik und Transport speziell für die Aktivitäten in Österreich gegründet. Eine Sicherheitsbescheinigung wurde erstmals 2019 ausgestellt. Kerngeschäft des Unternehmens sind Ganzzugverkehre (u. a. im Bereich Automotive und Gefahrgut) und Kombiniertes Verkehr auf der Donauachse sowie über den Semmering, aber auch Anschlussbahnen (erste und letzte Meile) werden bedient.

LTE Logistik- und Transport GmbH, EVU

Das Unternehmen ist eine 50-prozentige Tochter der Graz-Köflacher Bahn, die andere Hälfte der Anteile wird seit 2015 von der Rhenus Beteiligungen International GmbH aus Deutschland gehalten. Es agiert seit 2017 als Holding und ist mit Tochterfirmen auch in der Slowakei, in Ungarn, Deutschland, Rumänien, in den Niederlanden und der Tschechischen Republik vertreten. Die LTE fuhr vor allem auf der Donauachse, aber auch über den Semmering in die Steiermark sowie nach Italien und Slowenien. Mit der Bekanntgabe, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sicherheitsbescheinigung zurücklegen wird, entzog das Ministerium diese 2019. Sämtliche Leistungen werden seitdem vom Tochterunternehmen LTE Austria (siehe oben) erbracht. Gemeinsam mit der ÖBB-Technische Services und European Locomotive Leasing (ELL, Leasinggesellschaft für Schienenfahrzeuge) wurde 2021 in Gramatneusiedl ein Servicestützpunkt namens „LOCMASTA“ errichtet.

Metrans Railprofi Austria GmbH (RPA), EVU

Das Unternehmen mit Firmensitz in Krems wurde 2006 als Rail Professionals Stütz gegründet und nahm Anfang 2011 den Betrieb im Güterverkehr auf. Neben Spotverkehren wickelt es im Auftrag der Metrans-Gruppe Containerverkehre aus der Slowakei und Tschechien zu österreichischen Terminals und im Transit ab. Primär fährt das Unternehmen Terminals an, die von Metrans betrieben werden (Deutschland, Tschechien und Slowakei). 2013 erwarb Metrans die Mehrheit des Unternehmens und änderte den Namen entsprechend. Metrans steht über die HHLA Intermodal GmbH mehrheitlich im Eigentum der börsennotierten Hamburger Hafen und Logistik AG aus Deutschland. Im ersten Halbjahr 2021 wurden auch Holzverkehre aus Tschechien nach Salzburg-Lieferung geführt.

MEV Independent Railway Services GmbH, EVU

Das Unternehmen ist eine Schwestergesellschaft der deutschen MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft, die wiederum im Eigentum einer Schweizer Beteiligungsgesellschaft steht. Eigene Verkehrsleistungen erbringt das Unternehmen üblicherweise nur in sehr geringem Ausmaß, es ist vorwiegend als Personaldienstleister und Berater für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig. Zusätzlich werden für andere Marktteilnehmer Serviceleistungen wie beispielsweise Wagenmeisterleistungen angeboten.

MMV-Rail Austria GmbH, EVU

Das 2015 in Österreich gegründete Unternehmen arbeitet von Wiener Neudorf aus und steht zu 90 Prozent im Eigentum der ungarischen Bahnspedition Petrolsped, die ausschließlich von Privatpersonen gehalten wird. Es ist eine Schwestergesellschaft der MMV Magyar Magánvasút, die mit eigener Sicherheitsbescheinigung bis 2017 in Österreich tätig war. 2017 erhielt die MMV-Rail Austria die Sicherheitsbescheinigung in Österreich und übernahm sämtliche Aktivitäten im österreichischen Netz. Das Unternehmen fährt vor allem Ganzzüge auf der Donauachse wie beispielsweise Getreidetransporte ab Krems an der Donau.

Montafonerbahn AG, IntEU

Die Montafonerbahn gehört mehrheitlich dem Gemeindeverband des Montafonertals. Sie betreibt als integriertes Eisenbahnunternehmen auf eigener Infrastruktur überwiegend Personen- und in sehr geringem Ausmaß auch Güterverkehr mit Dieseltraktion. Die Strecke verläuft von Schruns nach Bludenz, wo sie mit dem ÖBB-Netz verbunden ist. Zwar verfügt die Montafonerbahn über die Berechtigung, Züge im ÖBB-Netz verkehren zu lassen, nutzt diese aber vorwiegend für Fahrten im Bahnhofsbereich von Bludenz. Seit 2020 werden alle Züge direkt bzw. ohne Umstieg zwischen Schruns, Bregenz und Lindau in Kooperation mit der ÖBB-Personenverkehr angeboten.

Neusiedler Seebahn GmbH, EIU

Das Unternehmen entstand 2010 durch Aufteilung der früheren Neusiedler Seebahn AG, die sowohl den ungarischen als auch den österreichischen Streckenabschnitt bediente. Der ungarische Teil (Grenze bei Pamhagen bis Fertöszentmiklós) wurde mittlerweile von der Raaberbahn übernommen; der österreichische Teil (Grenze bei Pamhagen bis Neusiedl am See) verblieb bei der Neusiedler Seebahn. Eigentümer der Neusiedler Seebahn GmbH sind die Republik Österreich und das Land Burgenland (49,9 bzw. 50,1 Prozent). Seit dem letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2021 wird die Strecke stündlich mit direkten Zugverbindungen ab Wien bedient.

Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH, IntEU

Das Unternehmen wurde 1997 als Joint Venture zwischen den damaligen ÖBB und der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsges. m. b. H. (NÖVOG, siehe unten) mit jeweils 50 Prozent Geschäftsanteil gegründet. Es führte ab diesem Zeitpunkt den Betrieb als konzessioniertes Eisenbahnunternehmen. Die Infrastruktur verblieb vorerst bei der Infrastruktursparte der ÖBB, im Jahr 2010 erwarb die NÖVOG die Infrastruktur. Gleichzeitig wurde auch der Anteil der ÖBB-Infrastruktur an der Niederösterreichischen Schneebergbahn GmbH zur Gänze übernommen, sodass die Gesellschaft nunmehr eine 100-prozentige Tochter der NÖVOG ist.

Niederösterreichische**Verkehrsorganisationsges. m. b. H. (NÖVOG), IntEU**

Das Unternehmen ist für den öffentlichen Verkehr des Landes Niederösterreich zuständig und das einzige Österreichs, das Bahnverkehre auf drei verschiedenen Spurweiten anbietet. Seit 2010 besitzt die NÖVOG die Konzession zum Betrieb der Strecken St. Pölten–Mariazell, Waidhofen/Ybbs–Gstätt, Gmünd–Groß Gerungs, Gmünd–Litschau und Puchberg–Hochschneeberg. Es handelt sich dabei ausschließlich um Schmalspurbahnen, wobei nur die beiden Erstgenannten einen Strecken-Ganzjahresbetrieb (Regelverkehr) aufweisen. Die normalspurigen Streckenabschnitte des Unternehmens wurden noch vor der Übergabe seitens der ÖBB-Infrastruktur als öffentliche Eisenbahnen eingestellt, einige werden nunmehr als Anschlussbahnen für den Ausflugsverkehr betrieben. Seit 2019 verfügt die NÖVOG auch über eine Sicherheitsbescheinigung und einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag für das Netz der ÖBB, mit welchem sie ihre Ausflugsverkehre im Weinviertel nach Drosendorf und der Wachau führt. 2021 wurden überdies zahlreiche Abschnitte der Mariazellerbahn instand gesetzt.

ÖBB-Infrastruktur AG, EIU

Die ÖBB-Infrastruktur ist Teil der ÖBB-Holding und betreibt mit beinahe 90 Prozent den Großteil des österreichischen Eisenbahnnetzes sowie das gesamte Netz in Liechtenstein. Sie entstand 2009 durch die Verschmelzung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Das Unternehmen ist auch für die Bahnstromversorgung verantwortlich und betreibt eigene Kraftwerke. Aufgrund der COVID-19-Pandemie mussten 2021 ebenso wie 2020 kurzfristig etliche Trassenänderungen bewältigt werden. Allerdings liefen während der Verkehrseinschränkungen die Bautätigkeiten weiter und Instandhaltungsarbeiten konnten vorgezogen werden.

ÖBB-Personenverkehr AG, EVU

Die ÖBB-Personenverkehr ist eine 100-Prozent-Tochter der ÖBB-Holding und führt den Großteil des Personenverkehrs auf dem österreichischen Schienennetz durch. Ausländische Verkehre werden in der Regel mit Kooperationspartnern abgewickelt. Seit dem Fahrplan 2017 wird das größte europäische Nachtzugangebot betrieben, das regelmäßig (zuletzt beispielsweise um die Verbindungen Wien–Brüssel, Wien–Amsterdam und Wien–Paris) erweitert wird. Auf einigen Regionalstrecken fanden bereits erfolgreiche Probefahrten mit hybridbetriebenen Fahrzeugen statt. Des Weiteren ist das Unternehmen zu 49,9 Prozent am CAT beteiligt und hält 50 Prozent der Anteile der ÖBB-Produktion sowie 49 Prozent der Anteile der ÖBB-Technische Services. Um den öffentlichen Personenfernverkehr auf der Westbahnstrecke auf dem Abschnitt Wien–Salzburg während der Hochphasen der COVID-19-Beschränkungen aufrechterhalten zu können, wurden von April 2020 bis zum Sommer 2021 Notvergaben durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) in die Wege geleitet bzw. verlängert. Sie betrafen die Fernverkehre der ÖBB-Personenverkehr und jene der WESTbahn, die so für jeweils mehrere Monate gemeinwirtschaftlich bestellt wurden. Zudem ist das Unternehmen in Kooperation mit der slowakischen ZSSK Betreiber der slowakischen Regionalbahnstrecke Bratislava–Komárno.

ÖBB-Produktion GmbH, EVU

Die ÖBB-Produktion erbringt sämtliche Traktionsleistungen für die Rail Cargo Austria und die ÖBB-Personenverkehr. Für Erstgenannte wurden 2020 zahlreiche neue Triebfahrzeuge des Typs Vectron beschafft, die vorwiegend international in Deutschland, Italien, der Slowakei und Tschechien eingesetzt werden. Auch 2021 wurden zusätzliche Vectrons bestellt. Eine weitere Dienstleistung neben dem Betrieb von Tankstellen ist die Bereitstellung mobiler und stationärer Wagenmeisterleistungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ebenso werden für die ÖBB-Technische Services Personal und Triebfahrzeuge für Hilfszugeinsätze zur Verfügung gestellt.

ÖBB-Technische Services GmbH, EVU

Das Unternehmen beschäftigt sich an 22 Standorten in Österreich mit der Wartung und Instandhaltung des gesamten Fuhrparks des ÖBB-Konzerns. Darüber hinaus erbringt es auch Serviceleistungen für Fremdkunden. Es verfügt über eine eigene Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit der hauptsächlich Probefahrten nach schweren Reparaturen im ÖBB-Netz durchgeführt werden. Überdies betreibt die ÖBB-Technische Services Hilfszüge. 2020 wurde im Werk Wien-Simmering damit begonnen, eine zweigleisige Wartungshalle für die neuen Nachtzugarnituren zu errichten. Gemeinsam mit der LTE und ELL wurde 2021 eine Werkstatt in Gramatneusiedl errichtet (siehe unter LTE). Die ÖBB-Technische Services tritt mittlerweile samt neuem Logo als ÖBB Train Tech auf, die Rechtsform des Unternehmens blieb hingegen unverändert.

PKP Cargo S.A., EVU

Die polnische Güterbahn PKP Cargo wurde 2001 als eigenständige Gesellschaft innerhalb der PKP-Holding gegründet. Das Unternehmen führt mindestens zweimal wöchentlich Kombinierte Verkehre von Polen über Österreich nach Italien durch.

Porr Austriarail GmbH, EVU

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

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

Die Raaberbahn hat als Aktiengesellschaft ihren Sitz in Ungarn, verfügt jedoch über eine Zweigniederlassung in Österreich und ist auch im österreichischen Handelsregister eingetragen. Sie besitzt in Österreich eine Konzession als Infrastrukturbetreiber und eine Verkehrsgenehmigung – insofern wird sie auch als österreichisches Unternehmen angesehen. Mehrheitseigentümer ist (mit rund 66 Prozent) der ungarische Staat. In Österreich betreibt das Unternehmen Personenverkehr auf eigener Infrastruktur (Sopron-Ebenfurth) und auf der Strecke der Neusiedler Seebahn (Pamhagen-Neusiedl am See). Für den Güterverkehr wurde mit der Raaberbahn Cargo (siehe unten) ein eigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen gegründet. Seit Ende 2020 wird im Rahmen eines direkt vergebenen Verkehrsdienstvertrages eigenverantwortlich ein täglicher Stundentakt zwischen Wien und Deutschkreuz (via Wulkaprodersdorf) angeboten.

Raaberbahn Cargo GmbH, EVU

Das Unternehmen wurde 2009 als Tochter der ungarischen GySEV Cargo gegründet und führt als Eisenbahnverkehrsunternehmen Güterverkehre im ÖBB-Netz durch. Seit 2011 ist das Unternehmen operativ tätig und betreibt neben Güterzügen zwischen Sopron und Wien Ganzzüge des Kombinierten Verkehrs auf der Donauachse Richtung Passau und nach Lambach. Seit 2012 wird auch der Güterverkehr Sopron-Deutschkreuz von der Raaberbahn Cargo betrieben.

Rail Cargo Austria AG (RCA), EVU

Innerhalb des ÖBB-Konzerns ist die Rail Cargo Austria mit verschiedenen Standorten in Österreich für den Güterverkehr zuständig. Neben dem Verkehr auf dem konzerneigenen Infrastrukturnetz werden Züge auf den Netzen von Privatbahnen einerseits mit eigenem Fuhrpark und andererseits in Kooperation gefahren. Auch erbringt das Unternehmen beispielsweise für zahlreiche andere Eisenbahnverkehrsunternehmen Last-mile-Services. Die Rail Cargo Austria besitzt spezialisierte Tochtergesellschaften und verfügt durch internationale Beteiligungen über ein dichtes Netzwerk an diversen Auslandstöchtern (in Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Deutschland, Griechenland, Italien, Kroatien, Polen, Rumänien, Russland, der Slowakei, Slowenien, Tschechien, der Türkei und Ungarn). Dadurch können in diesen Ländern auch Züge in eigener Verantwortung produziert bzw. geführt werden. Außerdem hält das Unternehmen 50 Prozent der ÖBB-Produktion und 51 Prozent der ÖBB-Technische Services. 2021 führte die RCA auch Last-mile-Services für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen durch und stellte dabei Güterwagen auf Anschlussbahnen zu. Die von der ÖBB Rail Cargo Group betriebene Rollende Landstraße (RoLa, mit den Verbindungen Wörgl-Brenner, Wörgl-Trento und Wels-Mari-bor) vermeldete für 2021 auf der Brennerstrecke einen Jahreshöchstwert an transportierten Lkw.

Raildix GmbH & Co. KG, EVU

Das ursprünglich als Personaldienstleister im Eisenbahnbereich tätige deutsche Güterverkehrsunternehmen aus Erfurt befördert überwiegend chemische Produkte und Holz. Der seit 2020 gültige Infrastruktur-Nutzungsvertrag wird auf österreichischem Gebiet für Transporte zwischen Passau und Koper genutzt.

Railtrans International a.s., EVU

Die slowakische Güterbahn wurde 2011 gegründet und hat sich auf den Transport von Biokraftstoff, Chemikalien und Rohstoffen für die chemische Industrie in der Slowakei, in Tschechien und Polen spezialisiert. 2018 erhielt das Unternehmen die Sicherheitsbescheinigung für das ÖBB-Netz, im Jahr 2021 gab es regelmäßige Verkehre in Österreich (insbesondere entlang der Donauachse).

RheinCargo GmbH & Co. KG, EVU

Das Unternehmen aus Neuss in Nordrhein-Westfalen hat von der ERA Ende Oktober 2021 eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung für Deutschland, die Niederlande und Österreich bekommen. Zum Stichtag am Jahresende 2021 war jedoch noch kein Nutzungsvertrag mit der ÖBB-Infrastruktur vorhanden.

Rhomberg Bahntechnik GmbH, EVU

Die Rhomberg Bahntechnik mit Sitz in Vorarlberg gehört zur Rhomberg Sersa Rail Holding GmbH und nahm den Betrieb 2011 auf. Sie ist im Bahnbau (insbesondere in der Baustellenlogistik) tätig.

RM LINES a.s., EVU

Das tschechische Unternehmen (Tochterfirma der Spedica Group) ist vor allem in seinem Herkunftsland aktiv und befördert schwerpunktmäßig Spotverkehre. Ihm wurde 2020 eine Sicherheitsbescheinigung für Österreich verliehen, seit Anfang August 2021 gibt es auch einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Eigenständig wurden bis dato allerdings noch keine Verkehre in Österreich geführt.

RTB Cargo Austria GmbH, EVU

Das Unternehmen wurde 2015 gegründet und ist eine Schwestergesellschaft der deutschen Rurtalbahn Cargo GmbH. Weitere Schwestergesellschaften bestehen in Belgien und in den Niederlanden. Seit Erhalt der Sicherheitsbescheinigung 2018 ist das Unternehmen eigenverantwortlich im Güterverkehr tätig. Der Schwerpunkt liegt auf Verkehren in Kooperation mit der oben genannten deutschen Schwester (und somit im grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland), u. a. werden so Neuwagen und Getreide entlang der Donauachse transportiert.

RTS Rail Transport Service GmbH, EVU

Das zum Baukonzern Swietelsky gehörende Unternehmen ist im Bereich Güterverkehrsleistungen einschließlich Sondertransporte in Österreich sowie in den Nachbarländern tätig. Nebenbei gibt es mit der RTS Germany eine Tochtergesellschaft in Deutschland, in Ungarn arbeitet das Unternehmen mit der Schwestergesellschaft MÁV Épcell zusammen. Es verfügt außerdem über Sicherheitsbescheinigungen in Deutschland, den Niederlanden, der Slowakei, Tschechien und Ungarn. Der Schwerpunkt des Unternehmens liegt in der Baustellenlogistik, seit 2020 fährt es vereinzelt aber auch Containerzüge von Deutschland nach Österreich (Wolfurt).

Rund ums Gleis GmbH, EVU

Das sächsische Güterverkehrsunternehmen mit Sitz in Dresden hat seit Ende November 2021 eine Sicherheitsbescheinigung der ERA für Deutschland und Österreich erhalten. Erwartet werden Verkehre in der Baustellenlogistik.

Safety4you Baustellenlogistik GmbH, EVU

Das in Privatbesitz befindliche Unternehmen mit Firmensitz in Wels erhielt Ende 2011 die Sicherheitsbescheinigung für den Güterverkehr im ÖBB-Netz. Das Unternehmen arbeitete bisher vor allem im Bereich Baustellensicherheit auf Gleisbaustellen, darüber hinaus stellt es auch Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer für Arbeitszüge bereit. Der seit 2019 bestehende eigene Verkehr von Ganzzügen (Aluminium) zwischen Wels und Ranshofen wurde weiterhin geführt.

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

Die Salzburg AG betreibt mit dem Geschäftsfeld Salzburger Lokalbahn auf der eigenen Infrastruktur Güter- und Personenverkehr zwischen Salzburg und Lamprechtshausen bzw. Ostermiething. Das Unternehmen steht im Besitz der Länder Salzburg und Oberösterreich sowie der Stadt Salzburg. Es hat auch eine Zulassung im ÖBB-Netz. Der Ausstieg aus dem Güterverkehr im ÖBB-Netz wurde 2020 finalisiert. Seit 2008 betreibt die Salzburg AG unter dem Namen Pinzgauer Lokalbahn auch die nicht vernetzte Schmalspurbahn von Zell am See nach Krimml, die durch starke Unwetter im Sommer 2021 ab Piesendorf zerstört wurde. Eine Wiederinbetriebnahme ist vorgesehen.

Salzkammergutbahn GmbH (Schafbergbahn), IntEU

Die Schafbergbahn gehört der Salzburg AG. Diese hat 2006 die schmalspurige (1.000 mm) Zahnradbahn von St. Wolfgang auf den Schafberg von der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau übernommen und 2020 ihren Fuhrpark um zwei dieselelektrische Triebfahrzeuge erweitert. Sie dient ausschließlich touristischen Zwecken. 2021 wurde der alte Bahnhof St. Wolfgang abgetragen und damit begonnen, ein neues Gebäude zu errichten.

Siemens Mobility Austria GmbH, EVU

Die Siemens Mobility Austria erhielt 2020 sowohl eine Sicherheitsbescheinigung als auch einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Hauptzweck der Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen sind Probefahrten mit den von Siemens in Wien-Simmering hergestellten Eisenbahnfahrzeugen (Straßenbahnen und U-Bahnen). 2021 wurden mit diesen Fahrzeugen in weiterer Folge auch Überstellfahrten durchgeführt.

S-Rail GmbH Österreich, EVU

Bei dem auf Holzverkehre spezialisierten privaten Unternehmen handelt es sich um eine Tochtergesellschaft der deutschen S-Rail GmbH, die wiederum eine Schwestergesellschaft der Salzburger Eisenbahn TransportLogistik GmbH ist. Seit Dezember 2019 ist es operativ tätig, wobei hauptsächlich Holzprodukte entlang der Tauernachse befördert werden. Mit Ende 2020 hat S-Rail die Betriebsführung der Stieglbahn (einer Anschlussbahn im Stadtgebiet Salzburgs) von der Salzburger Lokalbahn übernommen, 2021 wurden die Verkehre in Österreich allgemein deutlich ausgeweitet.

Steiermarkbahn und Bus GmbH, EVU

Die Steiermarkbahn und Bus steht zu 100 Prozent im Besitz des Landes Steiermark und ist seit der Umstrukturierung des ehemaligen integrierten Eisenbahnunternehmens Steiermärkische Landesbahnen im Sommer 2018 für die Abwicklung des Personenverkehrs im Rahmen öffentlicher Verkehrsdienstverträge im Bahn- und Busbereich zuständig. Sie betreibt im Großraum Graz den Verkehr nach Bad Gleichenberg, Weiz und Übelbach. Mit Ende 2020 wurde der Personenverkehr zwischen Feldbach und Bad Gleichenberg auf einen Wochenend- und Feiertagsverkehr reduziert und seit Oktober 2021 mit Ausnahme eines Adventverkehrs über den Winter eingestellt.

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH, EVU

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

Steiermärkische Landesbahnen, EIU

Die Steiermärkischen Landesbahnen stehen zu 100 Prozent im Besitz des Landes Steiermark. Das eigene Streckennetz umfasst die Bahnlinien Feldbach–Bad Gleichenberg, Gleisdorf–Weiz und Peggau–Übelbach sowie die nicht vernetzte Schmalspurbahn Unzmarkt–Mauterndorf. 2018 wurde das Streckennetz um die Stadtstrecke Weiz Bahnhof–Weiz Nord erweitert. Das Unternehmen ist zusätzlich Betreiber der nicht vernetzten Schmalspurbahn Mixnitz–St. Erhard (siehe weiter oben) und des Terminals Graz Süd (Cargo Center Graz). Verkehre im ÖBB-Netz werden von den beiden Tochterunternehmen Steiermarkbahn und Bus bzw. Steiermarkbahn Transport und Logistik abgewickelt.

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H., EVU

Stern & Hafferl ist ein österreichisches Privatunternehmen aus Gmunden mit Schwerpunkt im oberösterreichischen Personennahverkehr. Das Unternehmen ist Betriebsführer auf den vernetzten Strecken Linz–Eferding–Peuerbach/Neumarkt-Kallham und Lambach–Vorchdorf sowie der nicht vernetzten Schmalspurbahnen Gmunden–Vorchdorf, Vöcklamarkt–Attersee und der Straßenbahn Gmunden. Es ist auch im ÖBB-Netz tätig, wobei vorwiegend regionale Güterzüge in den Bezirken Wels-Land und Eferding sowie auf der Bahnlinie Attnang-Puchheim–Bad Aussee im Auftrag der Rail Cargo Austria gefahren werden. 2020 bestellte das Unternehmen Hybridlokomotiven, mit denen auch nicht elektrifizierte Regionalbahnen wie jene nach Aschach oder Laakirchen effizient im Güterverkehr bedient werden können.

SŽ Tovorni promet d.o.o., EVU

Die slowenische Güterbahn SŽ Tovorni promet entstand 2012 als Teil der slowenischen Bahnholding SŽ. Nach der Erlangung der Sicherheitsbescheinigung in Österreich hat das Unternehmen 2015 mit Transitzügen von Slowenien den Verkehr aufgenommen, mittlerweile sind auch Ganzzüge auf der Tauernbahn hinzugekommen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 werden zudem Einzelwagenverkehre im Transit zwischen Slowenien und Deutschland geführt.

Ten Rail d.o.o., EVU

Das slowenische Eisenbahnverkehrsunternehmen Ten Rail mit Sitz in Maribor hat seit Fahrplanwechsel im Dezember 2022 einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag für Österreich und möchte damit vor allem internationale Kombinierte Verkehre zwischen Enns und den Adriaahäfen Koper und Triest abwickeln. 50-prozentiger Gesellschafter ist die SETG (siehe S-Rail), mit der bereits in der Vergangenheit gemeinsam Züge geführt wurden.

Transalpin Eisenbahn AG, EVU

Die Transalpin Eisenbahn mit Sitz in der Schweiz ist eine Tochtergesellschaft der Captrain Deutschland, die als Holding mehrere Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen zentral vermarktet. Diese wiederum steht im Eigentum der staatlichen französischen Güterbahn SNCF Logistics. Seit 2015 hat das Unternehmen eine Sicherheitsbescheinigung für Österreich, die Verkehrsaufnahme ist im Dezember 2017 mit Ganzzügen auf der Donauachse erfolgt. Bis 2019 führte die Transalpin Eisenbahn Autozüge zwischen Lundenburg (Břeclav) und Passau, 2020 und 2021 wurden de facto keine Verkehre am ÖBB-Netz geführt. Die Sicherheitsbescheinigung des Unternehmens ist im Herbst 2021 abgelaufen.

twentyone GmbH, EVU

Nach der Gründung im Jahr 2014 erhielt das Unternehmen 2016 die Verkehrsgenehmigung für Personen- und Güterverkehr in Österreich. Da es anfangs über keine Sicherheitsbescheinigung verfügt hatte, wurden eigene Güterverkehre in der Vergangenheit als Bahnspedition über die ecco-rail abgewickelt. Seit Ende 2020 werden diese eigenständig in Österreich erbracht. 2021 wurden außerdem vereinzelt Charterpersonenverkehre gefahren, die zuvor von Metrans (RPA) durchgeführt wurden.

TX Logistik Transalpine GmbH, EVU

Das Unternehmen ist die österreichische Tochter des deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmens TX Logistik, das wiederum der Gütersparte des italienischen Incumbents Mercitalia Rail gehört. In Österreich werden vor allem Transitzüge über die Brennerachse und die Tauernbahn nach Italien sowie Containerzüge aus Deutschland zum Terminal Wien-Freudenau gefahren. Ebenso verkehren Müllzüge von Italien nach Moosbierbaum.

Walser Eisenbahn GmbH, EVU

Die Walser Eisenbahn mit Sitz in Wien führt Güterzüge in den Bereichen Kombiniertes Verkehr und Mineralöl, auch Charterpersonenverkehre hat das Unternehmen in der Vergangenheit angeboten. 2019 wurde es von der Spedition Wenzel Combi Cargo Transportlogistik aufgekauft, wodurch neue Güterzüge über die Pyhrnachse hinzukamen.

WESTbahn Management GmbH, EVU

2008 wurde die WESTbahn als erste Tochter der RAIL Holding AG gegründet und steht mehrheitlich im Besitz privater Eigentümer, auch der französische Incumbent SNCF hält Unternehmensanteile. 2011 erfolgte die Aufnahme des planmäßigen Verkehrs auf der Strecke Wien-Salzburg-Freilassing, 2013 wurde der Abschnitt Salzburg-Freilassing aufgegeben und in weiterer Folge der Fahrplan zwischen Wien und Salzburg verdichtet. Daneben hat das Unternehmen die Betriebsführung des tschechischen Unternehmens RegioJet auf dem österreichischen Abschnitt der Strecke Prag-Wien inne, wobei zwei Zugpaare Richtung Budapest verlängert wurden. Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurden die ursprünglich eigenwirtschaftlich verkehrenden Züge auf der Strecke Wien-Salzburg ab dem Frühjahr 2020 bis zum Sommer 2021 einige Male für jeweils mehrere Monate im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verträge von der öffentlichen Hand bestellt. Aufgrund der zu Jahresende 2021 noch nicht vorhandenen Zulassung der neuen Fahrzeuge für Deutschland wurde die geplante Verlängerung der Strecke Wien-Salzburg bis nach München vorerst nicht realisiert. Mit erfolgreicher Verkehrsaufnahme der Schwester FRACHTbahn (siehe oben) wurden die Güterverkehre ab Mitte 2021 an diese abgegeben.

Widmer Rail Services AG, EVU

Das schweizerische Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein ehemaliges Schwesterunternehmen der Walser Eisenbahn und hatte in der Vergangenheit bereits eine Sicherheitsbescheinigung für das Netz der ÖBB-Infrastruktur in Liechtenstein. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 gibt es einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag für den österreichischen Netzabschnitt, 2021 wurden damit auch vereinzelt Züge geführt. Schwerpunkt des Unternehmens sind Transporte im Transit.

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH, EVU

Im Jahr 2007 wurde die Wiener Lokalbahnen Cargo gegründet, um das Güterzuggeschäft der Muttergesellschaft Wiener Lokalbahnen – sowohl in deren eigenem als auch im ÖBB-Netz – zu übernehmen. Das Unternehmen ist überwiegend im Container- und Ganzzugverkehr auf der Donauachse zwischen der Nordsee und Rumänien tätig. In Österreich werden vor allem die Terminals Enns und Wien-Freudenau bedient. Seit Ende 2020 ist man auch in Tschechien mit eigener Lizenz unterwegs, von dort aus sollen eigene Zugverbindungen in das benachbarte Ausland (Ostdeutschland und Polen) ausgebaut werden. Mitunter deswegen wurde 2021 der Fuhrpark erneuert. Gemeinsam haben WLB und WLC im Oktober 2021 ein Schulungszentrum („Traincademy“) am Hafen Wien eröffnet, in dem Schlüsselberufe des Eisenbahnwesens ausgebildet werden können.

Wiener Lokalbahnen GmbH (WLB), IntEU

Die Wiener Lokalbahnen sind ein Unternehmen der Wiener Stadtwerke GmbH. 2018 wurde das zuvor als Aktiengesellschaft geführte Unternehmen in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt. Im Schienenverkehr sind sie hauptsächlich im Personenverkehr auf eigener Strecke tätig. Diese Strecke ist mit dem Netz der Wiener Linien in Wien-Meidling verbunden, sodass der Personenverkehr durchgehend von Baden Josefsplatz bis Wien Oper bedient werden kann. Das Unternehmen erbringt auch Personenverkehrsleistungen im ÖBB-Netz – hauptsächlich Ausflugs- und Nostalgiefahrten, aber auch Reisebüro-Turnuszüge im Raum Oberösterreich/Salzburg/Tirol in Zusammenarbeit mit ausländischen Eisenbahnunternehmen. Beispielsweise fungierte die WLB in Österreich als betriebsführendes Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Alpen-Sylt-Nachtexpress, einem seit 2020 saisonal verkehrenden Nachtzug zwischen der deutschen Nordseeinsel Sylt und Salzburg. Ende 2021 wurde begonnen, den Fuhrpark für den 7,5-min-Takt bis Wiener Neudorf durch die Lieferung neuer Fahrzeuge zu erneuern. Überdies wurden im Güterverkehr im zweiten Halbjahr zweimal monatlich Hüttensandzüge von der voestalpine Linz nach Deutschland geführt, womit das Unternehmen erstmals seit Jahren wieder selbst Güterverkehre durchführt.

Zillertaler Verkehrsbetriebe AG, IntEU

Das Unternehmen steht mehrheitlich im Eigentum der Zillertaler Anliegergemeinden. Es besitzt und betreibt die schmalspurige Zillertalbahn mit Personenverkehren von Jenbach nach Mayrhofen. Der 2014 zum Erliegen gekommene Güterverkehr wurde im Mai 2021 wieder aufgenommen und dadurch führen erstmals seit Jahren wieder Holzgüterzüge zwischen Jenbach und Fügen-Hart.

Quellenangabe

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (kurz: BMK)

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

Business-Handbuch Güterbahnen/railfreight.eu, erste Auflage (2020)

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

ERADIS-Datenbank – European Railway Agency Database of Interoperability and Safety

Geschäftsberichte und ergänzende Angaben österreichischer Eisenbahnunternehmen

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

ÖBB-Infrastruktur AG, diverse Unterlagen

ÖBB-Personenverkehr AG, Fahrpläne Österreich

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

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG)

Statistik Austria, diverse Publikationen

Ticketshops diverser Eisenbahnunternehmen, Verkehrsverbünde und städtischer Verkehrsbetriebe

UIRR, International Union for Road-Rail combined transport

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) 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) 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

WIFO, diverse Publikationen

www.irg-rail.eu

Glossar

Bahnen	
BOB	Bayerische Oberlandbahn GmbH
CargoServ	Cargo Service GmbH
CAT	City Air Terminal BetriebsgmbH
ČDC	ČD Cargo – tschechisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
CER	CER Hungary Zrt. – ungarisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
CCG	Cargo Center Graz GmbH
CTI	Captrain Italia S.r.l. – italienisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
DB	Deutsche Bahn AG
DBC	DB Cargo AG
DB FV	DB Fernverkehr AG
DB Regio	DB Regio AG
ECCO	ecco-rail GmbH
Floyd	Floyd Szolgálat Zrt. – ungarisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
OX	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
LILLO	Linzer Lokalbahn AG
LogServ	Logistik Service GmbH
LOK	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH
LTE	LTE Logistik- und Transport GmbH
MBS	Montafonerbahn AG
MEV	MEV Independent Railway Services GmbH
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. – tschechisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
RHR	Rhomberg Bahntechnik GmbH
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
SŽTP	SŽ Tovorni promet d.o.o. – slowenisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
TAE	Transalpin Eisenbahn AG – schweizerisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
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
BMASGK	Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz
BMVIT/BMK	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; seit 29. Jänner 2020: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
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	FlixMobility GmbH – deutsches Busunternehmen
ggf.	gegebenenfalls
GmbH, GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GSM-R	Global System for Mobile Communications-Rail
GV	Güterverkehr
GZ	Geschäftszahl
Hbf.	Hauptbahnhof
HG	Handelsgericht
Hz	Hertz
IBE	Infrastruktur-Benützungsentgelt, seit Eisenbahngesetz-Novelle 2015: Wegeentgelt
ICE	Intercity Express
idF	in der Fassung
IHS	Institut für Höhere Studien
IntEU	Integriertes Eisenbahnunternehmen
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail – Netzwerk 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
TEN-V	Transeuropäische Verkehrsnetze
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
u. a.	unter anderem
UAbs	Unterabsatz
usw.	und so weiter

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 2022

Schienen | Control

IRG-rail

Independent
Regulators' Group - Rail



<https://www.irg-rail.eu/>