

## Vorwort der Geschäftsführung

Sehr geehrte Leserinnen und Leser!

Mit dem Herbst-Newsletter der Schienen-Control möchte ich Sie über unsere beiden Jahresberichte informieren. Im Jahresbericht der Schienen-Control 2017 lesen Sie über die Entwicklungen im Schienenverkehrsmarkt, die rechtlichen Rahmenbedingungen des Wettbewerbs im Bahnverkehr, die internationale Zusammenarbeit und die Schwerpunkte unserer Regulierungsarbeit. Der Jahresbericht der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) 2017 behandelt neben den statistischen Auswertungen und den Passagier- und Fahrgastrechten wesentliche Themen, die im Vorjahr im Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr bearbeitet wurden. Beide Berichte stehen Ihnen auf der Website der Schienen-Control als Download zur Verfügung: <http://www.schienencontrol.gv.at/de/publikationen-jahresberichte-rechtfolder.html> und <https://www.apf.gv.at/de/publikationen.html>

Wir haben in diesem Newsletter verschiedene Themen aus unseren Zuständigkeitsbereichen für Sie zusammengestellt. Die Schienen-Control Kommission wies etwa einem Eisenbahnverkehrsunternehmen nach eingebrachter Beschwerde die von der Zuweisungsstelle abgelehnte Ad-hoc-Trasse per Mandatsbescheid zu. Des Weiteren informieren wir Sie über die Marktzahlen des ersten Halbjahres 2018 im Bahnverkehr. Aus dem Bereich Netzzugang können wir berichten, dass seit Anfang Juli in Österreich bereits 52 reine Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig sind. Bei der Independent Regulators' Group Rail (IRG-Rail) wurde ein Positionspapier zum ökonomischen Gleichgewicht verfasst. Und auch zur Preisentwicklung im Bahnbereich im Jahr 2017 möchten wir Ihnen einen Überblick geben. Diese und weitere Themen finden Sie nachstehend.

Ich möchte Sie außerdem einladen, den Blog der apf unter [www.apf.gv.at/blog](http://www.apf.gv.at/blog) zu besuchen. Der apf-Blog bietet wertvolle und nützliche Informationen zu Passagier- und Fahrgastrechten im Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr.

Herzlichst, Ihre

**Maria-Theresia Röhslér**

*Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH und Leiterin der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte*

---

## Aktuelles aus der Regulierungsarbeit

### Grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste

Die RL 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums gewährt ein Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur im grenzüberschreitenden Personenverkehr. Dieses Zugangsrecht kann eingeschränkt werden, wenn seine Ausübung das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde. Nähere Regelungen enthält die Durchführungsverordnung (EU) 869/2014 der Kommission über neue Schienenpersonenverkehrsdienste:

Ein beabsichtigter neuer grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst ist bei den betreffenden Regulierungsstellen anzumelden, bevor die dafür benötigte Infrastrukturkapazität bei einem Infrastrukturbetreiber bestellt wird. Für die Anmeldung ist ein von den Regulierungsstellen veröffentlichtes Formular zu verwenden (siehe <http://schienencontrol.gv.at/de/Meldepflichten.html>). Die Anmeldung wird von der Regulierungsstelle auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Innerhalb von vier Wochen ab der Veröffentlichung können insbesondere die Behörden, die öffentliche Dienstleistungsaufträge erteilt haben, sowie Eisenbahnunternehmen, die Personenverkehrsdienste auf der Strecke betreiben, um Prüfung des Hauptzwecks des Verkehrs und/oder des wirtschaftlichen Gleichgewichts ersuchen.

Die Regulierungsstelle prüft, ob der Hauptzweck des neuen Verkehrsdienstes die grenzüberschreitende Beförderung von Fahrgästen ist. Dabei berücksichtigt sie Kriterien wie Anteil am Umsatz und am Fahrgastaufkommen aus der grenzüberschreitenden Beförderung im Vergleich zur inländischen Beförderung in dem Mitgliedsstaat, in dem die Regulierungsstelle ihren Sitz hat. Liegt der Hauptzweck in der grenzüberschreitenden Beförderung, prüft die Regulierungsstelle auf entsprechendes Ersuchen die Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Das wirtschaftliche Gleichgewicht wird als gefährdet angesehen, wenn der neue Verkehrsdienst negative Auswirkungen auf einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag hat, und zwar auf die Profitabilität der im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags betriebenen Verkehrsdienste und/oder auf die Nettokosten der zuständigen Behörde, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergibt. Kommt die Regulierungsstelle zum Ergebnis, dass das wirtschaftliche Gleichgewicht durch den neuen Verkehrsdienst gefährdet wäre, wird das Zugangsrecht verweigert bzw. nur unter Bedingungen gewährt.

Derzeit steht ein Durchführungsrechtsakt zu Artikel 11 der Richtlinie 2012/34/EU in der Fassung des Recasts (EU) 2016/2370 in Verhandlung, zu dem auch IRG-Rail eine Stellungnahme eingebracht hat (siehe auch Beitrag unter Internationale Zusammenarbeit).

## **Vorabentscheidungsersuchen an den Europäischen Gerichtshof zum Verfahren Stationsentgelt**

Mit der Änderung der unionsrechtlichen Grundlagen durch die am 15. Dezember 2012 in Kraft getretene neu gefasste RL 2012/34/EU kam es zu einer Modifikation des Tatbestands des sogenannten „Mindestzugangspakets“. Anhang II der RL 2012/34/EU regelt unter Z 1 jene Leistungen, die unter dem Titel des Mindestzugangspakets zu erbringen sind. Anhang II Z 1 lit c enthält den neuen Tatbestand „die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“. Anhang I der RL 2012/34/EU regelt unter dem Titel „Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen“ jene Anlagen, die zur Eisenbahninfrastruktur zu rechnen sind. Diese Aufzählung enthält im 2. Spiegelstrich „Personenbahnsteige und Laderampen, auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals“. Mit 27. November 2015 trat das nationale Umsetzungsgesetz (BGBl I 137/2015) in Kraft, mit dem die Vorgaben der RL 2012/34/EU größtenteils eins zu eins umgesetzt wurden.

Zwischen einem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber ist streitig, ob Personenbahnsteige dem Mindestzugangspaket oder den Serviceleistungen zuzuscheiden sind. Dies ist die entscheidende Vorfrage für die Beurteilung der zulässigen Entgelthöhe für die Benützung der Personenbahnsteige. Bei der Entscheidung über die Beschwerde des Eisenbahnverkehrsunternehmens hat die Schienen-Control Kommission zu beurteilen, ob die Eisenbahninfrastrukturanlage „Personenbahnsteige“ als Serviceeinrichtung im Sinne des Anhangs II Z 2 lit a der RL

2012/34/EU und die Nutzung der Bahnsteige zum Ein- und Aussteigen von Fahrgästen demgemäß als Serviceleistung zu qualifizieren ist, oder als Leistung im Rahmen des Mindestzugangspakets, sodass die seitens der Schienen-Control Kommission im Rahmen ihres Vorabentscheidungsersuchens vom 19. Februar 2018 beantragte Auslegung durch den Europäischen Gerichtshof zur weiteren Entscheidung erforderlich ist. Die Art 31 ff der RL 2012/34/EU enthalten die Entgeltgrundsätze, die bei der Festlegung der Benützungsentgelte zu berücksichtigen sind und zwischenzeitlich Eingang in die §§ 67 ff Eisenbahngesetz gefunden haben. Gesetzt den Fall, die in Frage stehende Leistung der Benützung der Personenbahnsteige im Rahmen von Stationshalten personenbefördernder Eisenbahnverkehrsunternehmen wäre als Serviceleistung gemäß Anhang II Z 2 lit a RL 2012/34/EU zu qualifizieren, wäre der Kostenmaßstab für die Erbringung von Leistungen in Serviceeinrichtungen gemäß Art 31 Abs 7 RL 2012/34/EU (Kosten für Erbringung von Leistungen plus angemessener Gewinn) anzuwenden. Ist die Leistung als Bestandteil des Mindestzugangspakets gemäß Anhang II Z 1 lit c RL 2012/34/EU anzusehen, wäre der Kostenmaßstab für das Mindestzugangspaket gemäß Art 31 Abs 3 RL 2012/34/EU (Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen) anzuwenden.

Eine Entscheidung über die dem Europäischen Gerichtshof vorgelegten Fragen steht noch aus.

### **Keine Kofferkulis auf Bahnhöfen**

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen brachte Beschwerde bei der Schienen-Control ein, da in den großen Bahnhöfen keine Kofferkulis mehr zur Verfügung standen. Begründend wurde angeführt, dass viele Fernverkehrsreisende, Familien und Senioren mit der Bahn fahren und für den Gepäcktransport ein Kofferkuli benötigt wird. Der Infrastrukturbetreiber argumentierte, dass sich der Bedarf aufgrund der technologischen Verbesserung des Reisegepäcks beständig rückläufig entwickelt hat und dass der Einsatz von Kofferkulis aus Sicherheitsgründen zunehmend begrenzt wird. Die Entfernung der Kofferkulis wurde rechtzeitig in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht. Da kein Verstoß gegen Vorschriften des Eisenbahnregulierungsrechts vorlag, beschloss die Schienen-Control Kommission, das Verfahren einzustellen.

### **Zuweisung einer Ad-hoc-Trasse durch die Schienen-Control Kommission**

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

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

## Marktbeobachtung

### Jahresbericht der Schienen-Control 2017: Marktzahlen

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

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

### Marktzahlen im ersten Halbjahr 2018

Die ÖBB-Infrastruktur meldete für das erste Halbjahr 2018 im Schienengüterverkehr, bezogen auf die Bruttotonnenkilometer, eine insgesamt nahezu unveränderte Verkehrsleistung im Vergleich zum ersten Halbjahr 2017. Die Rückgänge des Marktführers Rail Cargo Austria um 3,8 Prozent wurden von den Mitbewerbern (die rund ein Viertel des Marktes ausmachen) durch ein Plus von 11,3 Prozent ungefähr ausgeglichen. Dadurch erhöhte sich deren Marktanteil gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres von 26 auf 28 Prozent.

---

## Marktzugang

### 52 reine Eisenbahnverkehrsunternehmen in Österreich tätig

Im Frühjahr 2018 erhielten drei ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sicherheitsbescheinigung Teil B für das ÖBB-Netz und können nun im Güterverkehr operativ tätig werden. Es handelt sich dabei um die deutsche Retrack GmbH & Co. KG, welche zu 100 Prozent dem Waggonvermieter Vereinigte Tanklager und Transportmittel AG (VTG) gehört. Ein weiteres neues Eisenbahnverkehrsunternehmen kommt aus der Slowakei, die Railtrans International a.s. (RTI). Sie hat ihren Sitz in Leopoldov und transportiert vorwiegend Biokraftstoff und Chemikalien. Auch die belgische Güterbahn LINEAS Group SA bekam in Österreich eine Sicherheitsbescheinigung.

Seit Juni besitzt die österreichische DPB Rail Infra Service GmbH, ein Unternehmen im Bereich Baustellenlogistik, eine Verkehrsgenehmigung.

Außerdem erhielt die Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraktion GmbH Anfang Juli die Sicherheitsbescheinigungen A und B für Österreich. Das Unternehmen wird voraussichtlich die Leistungen der deutschen Muttergesellschaft Lokomotion in Österreich übernehmen.

Damit gibt es Anfang Juli 2018 in Österreich 52 reine Eisenbahnverkehrsunternehmen.

## **Netzzugang auch für Logistiker und Verkehrsverbände**

Nicht nur heimischen Eisenbahnverkehrsunternehmern ist der Zugang zum Eisenbahnnetz erlaubt, sondern auch Logistiker, Bahnspediteure und Verkehrsverbände können sogenannte Fahrwegkapazitätsberechtigte sein. Wenn Letztere Fahrwegkapazitäten (Trassen) bestellen, müssen sie rechtzeitig vor Verkehrsaufnahme ein berechtigtes Eisenbahnverkehrsunternehmen nennen, welches die Verkehre durchführt. Diese Nicht-Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen mit dem Infrastrukturbetreiber jährlich einen Fahrwegkapazitätsvertrag (Infrastruktur-Nutzungsvertrag) abschließen. Helrom Limited aus London ist der erste derartige Kapazitätsberechtigte in Österreich.

---

## **Internationale Zusammenarbeit**

### **Positionspapier von IRG-Rail zum ökonomischen Gleichgewicht**

Die Europäische Kommission legte den Entwurf für einen Durchführungsrechtsakt zu Artikel 11 der Richtlinie 2012/34/EU in der Fassung des Recasts (EU) 2016/2370 betreffend ökonomische Gleichgewichtsprüfungen („economic equilibrium test“) vor. Im Mai 2018 verfasste die Independent Regulators' Group Rail (IRG-Rail) dazu eine Stellungnahme, der sich die Schienen-Control vollinhaltlich anschloss. IRG-Rail begrüßt und unterstützt die Ziele des Durchführungsrechtsakts. Gemäß der Richtlinie obliegt es der jeweiligen Regulierungsbehörde, die Vergabe von Trassen zu beschränken, wenn sie zur Ansicht gelangt, dass dadurch ein öffentlicher Dienstleistungsvertrag beeinträchtigt wird. Eine solche Entscheidung hat auf Grundlage einer Prüfung des ökonomischen Gleichgewichts zu erfolgen. Die Prüfung kann amtswegig oder nach Beschwerde durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen stattfinden.

In der Stellungnahme zum Durchführungsrechtsakt wurde festgehalten, dass der Erfolg der beabsichtigten Öffnung der nationalen Märkte für internationale AnbieterInnen im Eisenbahnpersonenverkehr u. a. von einer eindeutigen Definition öffentlicher Dienstleistungsverträge abhängen wird. Ein klarer und gemeinsamer Rahmen für im Rechtsakt vorgesehene Ausnahmen ist ebenso wichtig. IRG-Rail hat allerdings Vorbehalte bei Fällen, in denen eine Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts öffentliche Dienstleistungsaufträge betrifft, die sich im Prozess der Ausschreibung befinden (und bei denen noch keine Entscheidung vorliegt). Hier könnte Mehraufwand für die Regulierungsbehörden und Unsicherheit bei den beteiligten Parteien (AntragstellerIn, Behörde) entstehen. IRG-Rail begrüßt, dass die Regulierungsbehörden in dem geplanten Durchführungsrechtsakt zum Austausch der Ergebnisse ihrer jeweiligen Gleichgewichtsprüfungen aufgefordert sind.

Im Rahmen einer Arbeitsgruppensitzung der Europäischen Kommission Mitte September 2018 soll über den Durchführungsrechtsakt abgestimmt werden.

---

## Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte



Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (kurz: apf) verhilft Passagieren und Fahrgästen kostenlos und provisionsfrei zu ihrem Recht. Im Streitfall mit einem Bahn-, Bus-, Schiffs- oder Flugunternehmen sorgt die apf für verbindliche Lösungen und Entschädigungen. Egal ob es sich um Verspätungen, Ausfälle oder Annullierungen, fehlende Informationen handelt oder sonst etwas schief läuft.

Alle Informationen zu Fahrgast- und Passagierrechten sowie die Beschwerdeformulare für Bahn, Bus, Schiff und Flugzeug finden Sie auf der Website der apf, abrufbar unter [www.passagier.at](http://www.passagier.at) oder unter [www.apf.gv.at](http://www.apf.gv.at).

### Jahresbericht der apf 2017

Die apf hat gemäß § 8 Abs 2 Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz bzw. § 9 Alternative-Streitbeilegung-Gesetz jährlich einen Bericht über ihre Tätigkeiten und Ergebnisse zu erstellen. Einen Auszug der Jahresbilanz für das Jahr 2017 finden Sie im Folgenden.

#### Jahresbilanz der apf

Im Jahr 2017 gingen insgesamt 3.870 schriftliche Beschwerden und Anfragen bei der apf ein, davon 2.977 im Flug-, 808 im Bahn-, 73 im Bus- und zwölf im Schiffsverkehr. Insgesamt wurden 2.504 Schlichtungsverfahren eröffnet. Der Hauptteil fällt in den Flugbereich mit 1.887 Verfahren, gefolgt vom Bahnsektor mit 578 und dem Busbereich mit 38 eröffneten Schlichtungen. Im Schiffsbereich wurde ein Verfahren eröffnet.

Die apf erwirkte für die Beschwerdeführenden einen Gesamtbetrag von rund 1.032.915 Euro an monetären Entschädigungen, Erstattungen und Strafnachlässen und überschritt damit erstmals die Millionenmarke. Der größte Anteil entfiel mit 984.420 Euro auf den Flugsektor, gefolgt vom Bahnbereich mit 46.567 Euro und dem Busbereich mit 1.928 Euro.

Die durchschnittliche Reaktionszeit für eine erste inhaltliche Rückmeldung an die Beschwerdeführenden betrug rund 27 Stunden, die durchschnittliche Verfahrensdauer 26 Tage.

#### Jahresbilanz Bahnverkehr

Im Jahr 2017 erreichten die apf im Bahnbereich 808 Beschwerden. Im Vergleich zum Vorjahr war das eine Steigerung um rund sechs Prozent. 582 Schlichtungsverfahren wurden 2017 abgeschlossen. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr mit 514 Verfahren einer Steigerung von mehr als 13 Prozent. Von den im Jahr 2017 abgeschlossenen Verfahren waren 463 Verfahren für die jeweiligen Unternehmen im Bahnbereich kostenpflichtig. 94 Prozent aller Verfahren im Bahnverkehr konnte die apf 2017 positiv abschließen. Die Mitwirkung am Schlichtungsverfahren verweigerte kein Unternehmen.

Wie bereits in den Jahren davor war der häufigste Verfahrensgrund 2017 die Fahrpreiserstattung mit 42 Prozent. Auf Platz 2 lagen mit 27 Prozent abermals Verfahren betreffend Verspätungsentschädigungen (für Ticketkosten) und Entschädigungen (für andere Folgekosten). Eine Verspätungsentschädigung erhalten Reisende dann, wenn es zu einer Verspätung oder zu Ausfällen von Zügen kommt.

Bei Entschädigungen geht es vorwiegend um den Ersatz von zusätzlich entstandenen Kosten (z. B. für Taxifahrten oder Hotelnchtigungen). Mit neun Prozent ähnlich häufig wie im Vorjahr waren Verfahren zu Strafzahlungen und Inkassoforderungen erneut auf Platz 3.

97 Prozent der Verfahren betrafen die ÖBB-Personenverkehr und 1,5 Prozent die Verkehrsverbünde. Insgesamt erwirkte die apf im Bahnsektor eine Summe von 46.567 Euro für Fahrgäste. Das ist der höchste je in der Schlichtung für die Fahrgäste im Bahnverkehr erreichte Entschädigungsbetrag. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet es eine deutliche Steigerung von 57 Prozent.

Bei 41 Prozent der Verfahren im Bahnverkehr führte die apf in weniger als zwei Wochen eine Lösung herbei. Weitere 35 Prozent aller Verfahren konnten bereits in weniger als einem Monat und 21 Prozent in weniger als zwei Monaten erledigt werden. Nur drei Prozent der Schlichtungsverfahren dauerten länger als zwei Monate, dies meist in komplexen Fällen. Die durchschnittliche Verfahrensdauer im Bahnverkehr lag knapp unter 22 Tagen.

Etwas mehr als ein Viertel aller Beschwerdeführenden aus dem Bahnsektor hatte im Jahr 2017 den Wohnsitz in der Bundeshauptstadt Wien. 19 Prozent der Beschwerdeführenden kamen aus Niederösterreich. Des Weiteren wurden 16 Prozent der Beschwerden von Reisenden aus dem Ausland eingebracht.

## **Preisentwicklung bei den Bahnen**

Die 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 die konkret angebotenen Preise der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) und der WESTbahn auf ausgewählten Strecken an bestimmten Stichtagen. Die Preise wurden für den Jahresbericht 2017 einmal pro Monat über das gesamte Kalenderjahr den jeweiligen Websites entnommen. Die apf verglich nur Fahrkarten für die 2. Klasse (bzw. 1. Klasse, sofern günstiger als der angebotene Preis für die 2. Klasse), die für alle Fahrgäste ohne besondere Voraussetzung – wie etwa Ermäßigungskarten oder ein bestimmtes Alter – erhältlich waren. Berücksichtigt wurden sowohl Standardpreise ohne jegliche Vergünstigung (z. B. Standard-Ticket) als auch allgemein erhältliche Sonderangebote (z. B. Sparschiene Österreich-, WESTsuperpreise- oder WESTspartage-Ticket).

### Preise der ÖBB-Personenverkehr: Bis zu 67 Prozent Ersparnis bei frühem Kaufzeitpunkt

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

Für alle verglichenen Strecken gilt: Je früher Tickets gekauft wurden, desto größer war die Ersparnis. Die maximale Preisreduktion erzielten Fahrgäste vier Wochen vor Fahrtantritt. So reduzierte sich beispielsweise auf der Strecke Wien–Graz der Preis mit 66,9 Prozent im Vergleich zu einem ÖBB-Standardticket am stärksten.

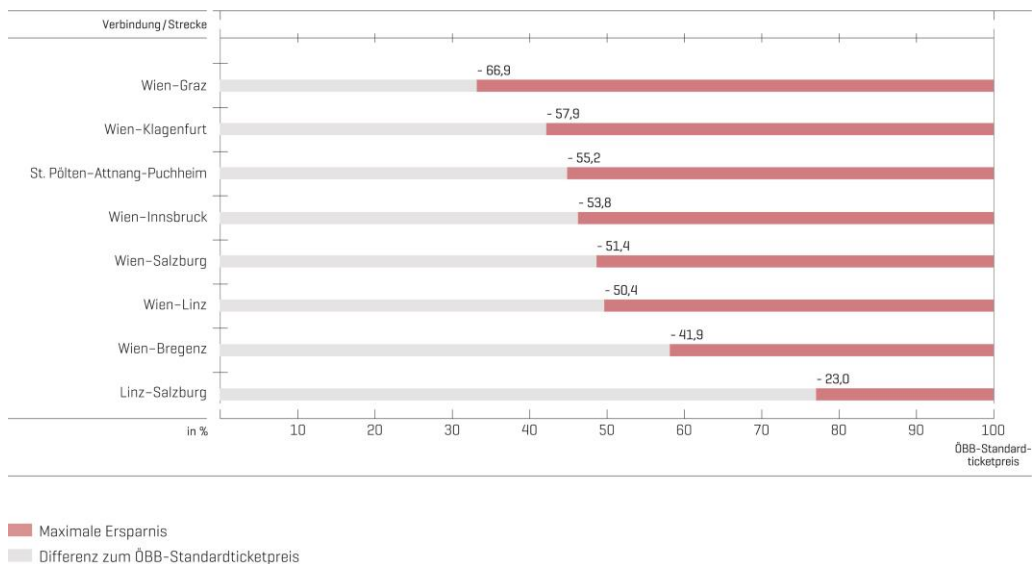


Abb.: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem ÖBB-Standardticket (100 %) für unterschiedliche Strecken im Jahr 2017. Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

### Preise der WESTbahn: Bis zu 38 Prozent Ersparnis

Die Preise der WESTbahn variierten 2017 auf allen angebotenen Destinationen im Vergleich zur ÖBB-Personenverkehr weniger stark, daher fiel auch die maximale Preisersparnis geringer aus. So reduzierte sich bei der WESTbahn auf der Strecke Wien-Linz der Preis mit 37,5 Prozent im Vergleich zu einem WESTbahn-Standardticket am stärksten, gefolgt von der Strecke Wien-Salzburg mit 31,1 Prozent. Das heißt, der Zeitpunkt des Ticketkaufs spielte bei der WESTbahn im Vergleich zur ÖBB-Personenverkehr eine weniger wichtige Rolle.

Die Preise der WESTbahn waren im Jahr 2017 zu allen Abfragezeitpunkten und auf allen Strecken im Vergleich zum Vorjahr günstiger.

### Preise mit ÖBB-Vorteilscard: Ähnliche Preise bei den beiden Unternehmen

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

---

### **Impressum:**

#### **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](http://www.schienencontrol.gv.at) / [www.apf.gv.at](http://www.apf.gv.at) oder [www.passagier.at](http://www.passagier.at)

Besuchen Sie den Blog der apf: [www.apf.gv.at/blog](http://www.apf.gv.at/blog)