

Liebe Bahninteressierte,

Herzlich willkommen zum Newsletter der Schienen-Control GmbH im Mai 2023.

In der aktuellen Ausgabe möchten wir auf die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Jahresbericht der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte eingehen. Dieser wurde Ende März veröffentlicht und behandelt Verfahren aus den Verkehrssektoren Bahn, Bus, Schiff und Flug. Zudem informieren wir über eine Einigung in einem Verfahren vor der Schienen-Control Kommission bezüglich des Zugangs zu Wagendaten.

Das Markt-Update beschreibt die **die Quartalszahlen der ÖBB Infrastruktur AG**, informiert über neue Schienenverkehre in Österreich und zeigt die Marktentwicklung im bisherigen Jahr 2023 auf.

Die internationale Marktentwicklung wurde für 2021 von IRG-Rail, dem Zusammenschluss von 31 europäischen Regulierungsbehörden, im jährlichen Marktbericht festgehalten. Wir ordnen die Ergebnisse aus der Perspektive des Schienenverkehrs in Österreich ein.

Zudem gehen wir auf die Gründung des „Single European Railway Area Forum“ (SERAF) ein – zeigen die Zielsetzungen und wie sich die Schienen-Control für den Abbau von Hürden im grenzüberschreitenden Bahnverkehr einsetzt.

Am Schluss des Newsletters wagen wir noch einen Ausblick auf die Pünktlichkeitsstatistik im Bahnverkehr 2022. Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte wird im Mai einen entsprechenden Bericht veröffentlichen – wir haben einige der Daten bereits vorab.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

Herzlichst, Ihre

Teams der Schienen-Control und der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte

Jahresbericht der APF 2022 - Rekordwerte bei Bahn- und Flugverfahren

Das Jahr 2022 war in der Schlichtungsarbeit der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) von einem **Rekord im Bahnbereich** geprägt. Noch nie wurden bei der apf in einem Jahr so viele Anfragen und Schlichtungsanträge die Bahn betreffend eingebracht. Auch der **Flugbereich** verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr eine hohe Anzahl an Anträgen und Verfahren. Das und noch mehr geht aus dem Jahresbericht 2022 der apf hervor.

Im Jahr 2022 gingen insgesamt **5.896 schriftliche Schlichtungsanträge** und Anfragen bei der apf ein (2021: 2.896), davon 4.697 im Flugbereich (2021: 2.224), 1.120 im Bahnbereich (2021: 626), 69 im Busbereich (2021: 38) und zehn im Schiffsbereich (2021: acht). Dies bedeutet eine Verdoppelung der Gesamtzahl.

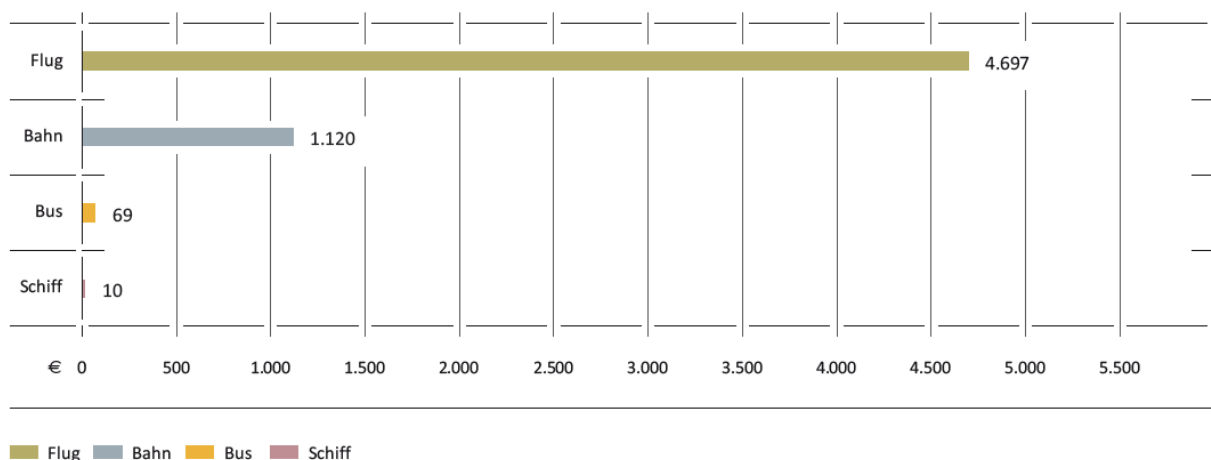


Abb. 1: Anzahl der schriftlich eingelangten Schlichtungsanträge und Anfragen 2022. Basis: Erstellungsjahr 2022. Quelle: apf.

Die Expertinnen und Experten aller vier Verkehrsbereiche setzten sich lösungsorientiert und effizient für die Reisenden ein. Sie erzielten wieder eine hohe Erfolgsquote und konnten in mehr als drei Viertel der Schlichtungsfälle eine Einigung zwischen den Parteien herbeiführen.

2022 erzielte die apf für die Antragstellenden einen Gesamtbetrag an monetären Entschädigungen, Erstattungen und Strafnachlässen in der Höhe von 1,6 Millionen Euro (2021: 1,1 Millionen Euro). Dies stellt eine Steigerung von ca. 40 Prozent im Vergleich zum Vorjahr dar. Bei diesem Vergleich ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Anzahl an Verfahren im genannten Zeitraum um mehr als 50 Prozent angestiegen ist. 115.463 Euro entfielen dabei bereichsübergreifend auf pandemiebedingte Verfahren.

Der überwiegende Anteil des Gesamtbetrages entfiel mit 1,49 Millionen Euro auf den Flugbereich (2021: 1,09 Millionen Euro), im Bahnsektor wurden 114.637 Euro erreicht (2021: 54.429 Euro) und beim Verkehrsträger Bus 3.291 Euro (2021: 1.278 Euro).

Weitere Details zu den Verfahren und den gesamten Bericht finden Sie online unter:
<https://www.apf.gv.at/de/publikationen.html>

Datenschnittstelle: Große Ersparnisse für EVU durch Eingreifen der Schienen-Control *Erhebungen zeigen - EVU mit 40 Zügen pro Tag spart bis zu 35.000 Euro pro Monat*

Die Schienen-Control Kommission führte Vermittlungsgespräche zwischen dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Güterbereich aufgrund der verpflichtenden Übermittlung von Zug- und Wagendaten (betriebliche Mindestdaten). Relevante Zugdaten sind beispielsweise Wagennummer und -gewicht, Ausgangs- und Endbahnhof oder RID beim Transport von gefährlichen Gütern im Zug. Technische Merkmale des Fahrzeuges werden als Wagendaten bezeichnet. Darunter fallen beispielsweise die Anzahl der Achsen und das Bremsgewicht.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen des Eisenbahninfrastrukturbetreibers verlangten ab 2019, dass, sofern die betrieblichen Mindestdaten nicht über eine Datenschnittstelle bekanntgegeben werden, mindestens 90 Minuten vor Meldung der Abfahrtsbereitschaft eine internationale Wagenliste zu übermitteln ist. Bei Übermittlung der Daten über eine Datenschnittstelle entfällt die 90-minütige Frist.

Die Möglichkeit der Übermittlung der Daten via Schnittstelle bestand lange nur für einen Marktteilnehmer im Güterverkehr.

Aufgrund der Steigerung der Verkehrsleistung empfahl die zuständige Betriebsführungszentrale ab 2020 auch anderen EVU, die Wagendaten per Schnittstelle zu übermitteln. Dabei entstanden den EVU Kosten von 28 Euro pro Zug. Bei angenommenen 40 Zügen pro Tag ergäbe sich daraus eine Summe von rund 35.000 Euro im Monat.

Nach Intervention der Schienen-Control Kommission lenkte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein und stellte die Datenschnittstelle allen EVU als Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme eines Nachfolgesystems zur Verfügung. Für die Einrichtung bzw. für Änderungen wird künftig ein Stundensatz von 79,27 Euro verrechnet. Die Einrichtung der Schnittstelle dauert einige Stunden, laufende Kosten entfallen jedoch ganz, sodass sich betroffene EVU aufgrund des Eingreifens der Schienen-Control Kommission jedes Monat über Einsparungen freuen können – im obigen Rechenbeispiel immerhin rund 35.000 Euro!

Marktupdate Mai 2023

Seit der letzten Ausgabe des letzten Newsletters hat die WESTbahn zusätzliche Zugpaare zwischen Wien und Innsbruck bei der Schienen-Control bekanntgegeben. Zudem tritt mit der Tenforty2-Rail ein neues Unternehmen in den österreichischen Schienenverkehrsmarkt ein.

WESTbahn mit neuen Verkehren nach Innsbruck

Die WESTbahn hat der Schienen-Control neue Verkehre zwischen Wien und Innsbruck bekannt gegeben: Neben den drei derzeit geführten Zugpaaren soll ab Mitte Juni 2023 ein viertes und ab Anfang September ein fünftes verkehren. Damit wird das Angebot des Bahnunternehmens zwischen Wien und Innsbruck deutlich erweitert.

Wiener Lokalbahnen mit Plus bei Fahrgästen

Die WLB verzeichneten im Jahr 2022 ein deutliches Fahrgastplus und legten um 22 Prozent auf 12,6 Millionen Fahrgäste zu. Ein besonders starker Zuwachs wurde im zweiten Halbjahr nach den Sommerferien verzeichnet. Einerseits lassen sich die Zuwächse auf die hohen Spritpreise und das flächendeckende Parkpickerl zurückführen, andererseits auf die Taktverdichtungen im Abschnitt Wien Oper – Wiener Neudorf. Mit Mitte Februar wurde die Fahrzeit nach mehr als 30 Jahren zwischen Wien und Baden trotz neuer Fahrzeuge um fünf Minuten verlängert.

Neues EVU in Österreich aktiv

Das Unternehmen Tenforty2-Rail GmbH führt ab Mitte Juni 2023 einmal täglich Züge des Unternehmens „Gepard-Express“ von Brno über Břeclav zum Flughafen Wien. Der Fahrplan ist auf die Früh- und Spätverbindungen am Flughafen abgestimmt.

Ausschreibung in Tirol

Eine europaweit offene Ausschreibung erfolgt von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) gemeinsam mit der Verkehrsverbund Tirol GesmbH (VVT) und umfasst den Regionalverkehr auf den Strecken München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald – Scharnitz sowie Garmisch-Partenkirchen – Reutte in Tirol – Pfronten-Steinach. Der Verkehrsvertrag startet im Dezember 2027 und läuft bis Dezember 2039. Den Zuschlag erteilen BEG und VVT voraussichtlich im Dezember dieses Jahres. Aktuell wird das Liniennetz mit Ausnahme der Karwendelbahn (ÖBB-PV) von DB Regio betrieben. Neu ist insbesondere ein durchgehender Stundentakt München – Garmisch-Partenkirchen – Innsbruck.

Elektrifizierung der Traisentalbahn / Sperre im Außerfern

Die Traisentalbahn soll zwischen 2024 und 2027 elektrifiziert und die Bahnhöfe zusätzlich attraktiviert werden. Dadurch wird ein tagesdurchgängiger Taktfahrplan (Stunden- bzw. Halbstundentakt) zwischen St. Pölten und den Gemeinden Hainfeld bzw. Schrambach möglich. Aktuell werden auf der Westbahnstrecke im Abschnitt St. Pölten – Pöchlarn Gleis- und Weichenanlagen sowie das Schotterbett erneuert. Dadurch kommt es zu Fahrplanänderungen für Nah- und Fernverkehrszüge.

Auch die Außerfernbahnstrecke ist wegen wichtiger Instandhaltungsarbeiten bis Mitte Mai 2023 für den gesamten Zugverkehr gesperrt.

Sonstiges aus der Marktbeobachtung

Trenitalia hat in Kooperation mit der ÖBB Personenverkehr und der DB für 2026 neue Verbindungen zwischen Rom und München (mit Halt am Brenner bzw. in Innsbruck) angekündigt.

Der Verkehrsverbund Steiermark hat sein Angebot in den Abendstunden für den Großraum Graz erweitert. Neu sind Abend- und Wochenendverbindungen nach Bruck/Mur bzw. nach Fehring. Die GKB verdichtet ihre Verkehre an Sonn- und Feiertagen nach Köflach und Wies-Eibiswald nachmittags zu einem Stundentakt.

DB Cargo CZ und Graf Railservice GmbH verfügen nun über eine gültige Sicherheitsbescheinigung für Österreich.

Die Rail Cargo Group baut ihr intermodales Netzwerk TransNET aus und bindet einerseits die Destinationen Treviso (ein Rundlauf/Woche) und Frosinone (auf Anfrage) an, andererseits in Zusammenarbeit mit der ukrainischen Bahn die Relation Wien – Kiew via Budapest und Lviv, mit wöchentlichen Abfahrten in beide Richtungen.

Marktdaten der ÖBB Infrastruktur für das Q1/2023

Die Leistungsdaten der ÖBB-Infrastruktur zeigen am Ende des ersten Quartals 2023 gegenüber dem Vergleichs Quartal 2022 ein deutliches Minus von vier Prozent bei der Güterverkehrsleistung (Bruttotonnenkilometer). Auch im Vergleich mit dem ersten Quartal 2019 ist die Leistung um etwa ein Prozent geringer. Der direkte Quartalvergleich der gefahrenen Güterzugkilometer weist 2023 zwar nur ein Prozent weniger Kilometer auf als 2022, allerdings sind auch die Güterzugzahlen um vier Prozent geringer ausgefallen.

Erwartungsgemäß stark zugelegt hat andererseits der Personenverkehr. Gegenüber 2022 wurden sechs und gegenüber 2019 sogar zwölf Prozent zusätzliche Zugkilometer gefahren – dadurch wurde ein neuerlicher Höchstwert erreicht. Das ist neben den Ausweitungen im Nahverkehr auch auf die Zunahme bei den Fernverkehren (ÖBB-PV, WESTbahn) zurückzuführen. Ein plus von fünf Prozent bei den Zugfahrten gegenüber 2022 sowie wesentlich mehr gegenüber allen Jahren davor bestätigen das.

Mit minus sieben Prozent ist die Verkehrsleistung der RCA im Vergleich zum Anfang des Vorjahres stark eingebrochen, allerdings betrifft das – mit Ausnahme der LTE und der Raaberbahn Cargo (plus 16 bzw. 37 Prozent) alle größeren Mitbewerber in ähnlichem Ausmaß. Vorrangig dürfte das an den stark gestiegenen Energiepreisen liegen, die Verkehre teilweise von der Schiene auf die Straße verlagert haben. Im Vergleich dazu ist in Suben (Grenze AUT/GER) im März 2023 der LKW-Verkehr (>7,5t) um 0,5 Prozent gestiegen, an der ungarischen Grenze hingegen um ca. drei sowie am Brenner um ein Prozent gesunken. Für das zweite Quartal werden noch stärkere Rückgänge des Bahnaufkommens erwartet.

Bei den Marktanteilen (Bruttotonnenkilometer) hat die RCA zwei Prozentpunkte eingebüßt und steht damit bei lediglich 58 Prozent. Alle drei Güterverkehrsarten verzeichneten Rückgänge, die größten fanden im Einzelwagenverkehr (EWW) und die geringsten im kombinierten Ladungsverkehr (KLV) statt. Allgemein ist der Anteil „klassischer“ Ganzzugsverkehre an der Gesamtverkehrsleistung des Schienengüterverkehrs auf 40 Prozent angestiegen. Der KLV machte 33 Prozent davon aus, der schon länger abnehmende EWW hingegen nur noch knapp 28 Prozent.

Internationaler Marktbericht der IRG-Rail für 2021 veröffentlicht

Die enge Zusammenarbeit der europäischen Regulierungsbehörden im Eisenbahnbereich war eine der wichtigsten Voraussetzungen, um die im zweiten Pandemiejahr getroffenen Hilfsmaßnahmen und die Entwicklungen im europäischen Schienenverkehrsmarkt insgesamt darstellen zu können. Der internationale Vergleich, den der Marktbericht von IRG-Rail liefert, hilft bei der Einordnung der Maßnahmen in Österreich“, so Maria-Theresia Röhler, Geschäftsführerin der Schienen-Control, anlässlich der Veröffentlichung des 11. Marktberichts der Independent Regulators’ Group-Rail (IRG-Rail).

Der jährlich erscheinende Bericht bietet einen umfassenden Überblick über die Entwicklungen sowie die wirtschaftlichen (Rahmen-)Bedingungen im europäischen Eisenbahnsektor. Er ermöglicht die kontinuierliche Beobachtung des europäischen Eisenbahnmarktes und liefert zudem Hinweise auf dessen Wettbewerbsfähigkeit. Neben der regelmäßigen Darstellung der Entwicklung wichtiger Indikatoren des europäischen Schienenverkehrs aus den Bereichen Eisenbahninfrastruktur, Infrastruktur-Benützungsentgelte, Marktteilnehmer sowie Güter- und Personenverkehrsmärkte enthält der Bericht detaillierte Analysen der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Bahnsektor. Einerseits waren 2021 noch immer beinahe alle Leistungsindikatoren unter dem Vorkrisenniveau von 2019, andererseits zeigt der Bericht gut deren schrittweise Erholung seit 2020 auf.

Österreich als Bahnland Nummer Eins der EU vorübergehend abgelöst

Der Ausbruch der COVID-19-Pandemie hat 2020 insbesondere den Personenverkehr hart getroffen. Zwar fuhr in Europa aus Gründen der Mobilitätssicherung weiterhin viele Züge, allerdings wurden diese wegen der Lockdowns bzw. Reisebeschränkungen wesentlich geringer frequentiert. **Die Verkehrsleistung, gemessen als Zugkilometer pro Fahrgast, lag 2021 um 41 Prozent unter jener von 2019. Gegenüber dem Jahr 2020 konnte dieser Wert allerdings bereits deutlich zulegen (plus 15 Prozent).** Vor allem der (oft internationale) Fernverkehr hat 2021 sowohl bei den Zugkilometern (Angebot) als auch bei den Personenkilometern (Nachfrage) wieder Fahrt aufgenommen. Erfreulicherweise hat demgemäß jede 2021 in Österreich lebende Person im Schnitt **mehr als 100 zusätzliche Bahnkilometer** zurückgelegt (950 in Summe). Zudem deutet derzeit vieles darauf hin, dass sich dieser Anstieg 2022 wiederholen wird und 2020 damit eine Ausnahmeerscheinung bleibt. Nachdem jedoch in Frankreich jede Einwohnerin und jeder Einwohner durchschnittlich über 200 zusätzliche Bahnkilometer gefahren ist (insgesamt 1.040), wurde Österreich zwischenzeitlich in der Statistik der eifrigsten EU-Bahnfahrlander **von Platz Eins verdrängt**. Hinter Frankreich und Österreich folgen in dieser Wertung mit großem Abstand Schweden und Dänemark (768 bzw. 722 Kilometer pro Person).

Entwicklung des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes

Die Auswirkungen der Pandemie machten sich auch am Schienengüterverkehrsmarkt direkt bemerkbar, wenngleich nicht so markant wie im Personenverkehr. Ungeachtet des spürbaren wirtschaftlichen Abschwungs und der pandemiebedingt unterbrochenen Lieferketten war der innereuropäische Schienengüterverkehr weitestgehend intakt. **2021 konnte er sogar trotz leicht geringerm Zugkilometerniveau bereits die Nettotonnenkilometer aus dem Jahr 2019 geringfügig übertreffen.** Das ist

überwiegend auf den **internationalen Güterverkehr** zurückzuführen, der im europäischen Durchschnitt wieder Zuwächse verzeichnen konnte. **2021 wurden im europäischen Schienengüterverkehr rund 466 Milliarden Nettotonnenkilometer erbracht.** Gegenüber 2019 bedeutet das eine Steigerung von rund einem Prozent, im Vergleich zu 2020 sogar zusätzliche acht Prozent. Unverändert hielt Deutschland mit 139,3 Milliarden Nettotonnenkilometern den größten Anteil am Gesamtvolumen, gefolgt von Polen mit 56 Milliarden und Frankreich mit 35,7 Milliarden. Hinter Italien (27,3 Milliarden) hat **Österreich mit 23,5 Milliarden Nettotonnenkilometern Schweden (23,4 Milliarden) verdrängt und damit europaweit betrachtet den beachtlichen fünften Platz eingenommen.** Die drei erstgenannten Länder waren 2021 in Summe für die Hälfte der gesamten europäischen Schienengüterverkehrsleistung verantwortlich.

Entwicklung der Marktanteile

Die Gesamtbetrachtung von Europas Schienengüterverkehr zeigt den kontinuierlichen Marktanteilsverlust der jeweiligen heimischen „**Incumbents**“, d.h. der (ehemaligen) Staatsbahnunternehmen. Sie **erbrachten mit 49 Prozent erstmalig weniger als die Hälfte der gesamteuropäischen Verkehrsleistung.** Während die Gruppe der ausländischen „Incumbents“ seit Jahren stabile Anteile verzeichnet (etwa 15 Prozent), wachsen die Anteile der Gruppe der Privatgüterbahnen stetig an und lagen 2021 bei 36 Prozent. Zwar ist der Trend in Österreich im Wesentlichen gleich, allerdings hielt der heimische Incumbent, Rail Cargo Austria, trotz leichten Verlusten immer noch einen überdurchschnittlich hohen Marktanteil von 63 Prozent aller Nettotonnenkilometer. Die Privatgüterbahnen kamen 2021 in Österreich auf 29 Prozent, die ausländischen Incumbents auf acht Prozent.

Allgemein ist die Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes in manchen Ländern bereits sehr weit fortgeschritten, während in anderen Ländern de facto immer noch Monopolstellungen der Incumbents vorherrschen. Neben den steigenden Marktanteilen der Privatgüterbahnen lässt sich das auch an der stetig steigenden Anzahl der im Güterverkehr aktiven Eisenbahnunternehmen ablesen. In etwa zwei Drittel der IRG-Rail Mitgliedstaaten übersteigt die Zahl der im Güterverkehr aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen jene im Personenverkehr um ein Vielfaches.

Auswirkungen der COVID-19-Pandemie: Staatliche Gegenmaßnahmen

Im Einklang mit einer von der Europäischen Union 2020 erlassenen (und mehrmals verlängerten) Verordnung zum Schutz des Eisenbahnsektors vor den Auswirkungen der Pandemie wurden in etlichen Ländern Hilfsmaßnahmen für die Branche ergriffen. Diese umfassen unter anderem die Anpassung (Ermäßigung, Erlass bzw. Stundung) der Infrastruktur-Benützungsentgelte, wobei dem Infrastrukturbetreiber die Einnahmehausfälle in weiterer Folge vom Staat ersetzt werden. Eine weitere Maßnahme mancher Staaten war beispielsweise die Bestellung von Verkehren durch die öffentliche Hand.

In Österreich wurden nach 2020 auch 2021 zum einen die Infrastruktur-Benützungsentgelte für einzelne Marktsegmente rückwirkend ausgesetzt, zum anderen wurden ursprünglich eigenwirtschaftliche Fernverkehre der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn auf der Hauptfernverkehrsstrecke zwischen Wien und Salzburg mithilfe öffentlicher Mittel bestellt.

Über IRG-Rail

IRG-Rail wurde im Juni 2011 von 15 europäischen Eisenbahn-Regulierungsbehörden in Den Haag gegründet. Mittlerweile ist die Mitgliederzahl des Netzwerks auf 31 Regulierungsbehörden angestiegen,

sie alle haben ihre statistischen Auswertungen für den Bericht zur Verfügung gestellt. Ziel des Zusammenschlusses ist es, die Kooperation zwischen den Regulierungsbehörden weiter zu stärken und die Schaffung eines einheitlichen, wettbewerbsfähigen, effizienten und nachhaltigen Eisenbahnmarktes in Europa voranzutreiben.

Der vollständige Bericht ist auf der Website der Schienen-Control oder direkt auf der Website von IRG-Rail abrufbar.

Single European Railway Area Forum gegründet

Am 4. Mai fand das erste Treffen des „Single European Railway Area Forum“ (SERAF) statt. SERAF wurde von der Generaldirektion Verkehr der Europäischen Kommission (DG MOVE) ins Leben gerufen um die Erreichung des Ziels eines grenzüberschreitenden und gesamteuropäischen Schienenverkehrsmarktes zu unterstützen. Dabei soll sich SERAF vor allem auf Marktthemen konzentrieren.

Bei den rund 150 Mitgliedern von SERAF handelt es sich um Vertreterinnen und Vertreter des gesamten europäischen Eisenbahnsektors inkl. Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen, Industrie, Interessensverbänden, Behörden etc. Aus Österreich sind u.a. eine Vertreterin des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) und ein Vertreter der Schienen-Control Mitglieder von SERAF

Die eigentliche Tätigkeit soll in thematischen Arbeitsgruppen stattfinden; das Plenum soll zwei Mal im Jahr tagen. SERAF soll der Europäischen Kommission u.a. ermöglichen, sich mit dem Eisenbahnsektor in seiner ganzen Breite über mögliche Gesetzesinitiativen zu beraten noch bevor diese formell auf den Weg gebracht werden.

Vorschau: Pünktlichkeitsentwicklung im Nahverkehr 2022

Ende Mai wird die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte in Kooperation mit der Schienen-Control ihren Pünktlichkeitsbericht veröffentlichen. Darin wird die Pünktlichkeit im Nahverkehr anhand der Bundesländer untersucht. So lassen sich österreichweit die pünktlichsten, aber auch die unpünktlichsten Verbindungen darstellen. Im Regionalverkehr gilt gesetzlich ein Pünktlichkeitsgrad von 95 Prozent, den die Bahnunternehmen nicht unterschreiten dürfen. Dies ist für Entschädigungen von Personen im Besitz einer Jahreskarte der ÖBB-Personenverkehr bzw. von regionalen Klimatickets relevant. Für das österreichweit gültige Klimaticket gilt ein Gesamt-Pünktlichkeitsgrad von 93 Prozent relevant.