Jahresbericht 2022

Ihr Recht am Zug. Schienen-Control.

Schienen Control

Inhaltsverzeichnis

Vorworte 6

Zusammenfassung
Das Jahr 2022 im Überblick 10

Rolle der Regulierungsbehörde
Schienen-Control Kommission 18
Schienen-Control GmbH 26

Marktentwicklung
Marktentwicklung 2022 30
Qualitative Marktbeurteilung 2022 50
Personal und Fahrzeuge 54
Preisentwicklung Bahnen 60
Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen 74
Entwicklungen im europäischen Markt 80

Marktzugang
Österreichisches Eisenbahnnetz 94
Trassenpreissysteme in Europa im Vergleich 100
Pünktlichkeit im Bahnverkehr 104
Serviceeinrichtungen und Anschlussbahnen 110

Rechtsgrundlagen
Rechtliche Neuerungen 118
Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich 119
Urteile des Europäischen Gerichtshofs in Vorabentscheidungsverfahren 122

Arbeit der Schienen-Control Kommission
Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission 134
Entscheidungen des BVwG, des VwGH und des VfGH 141

Internationales
Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) 146
Europäische Angelegenheiten 154

Zahlen und Fakten
Schienen-Control GmbH als Unternehmen 160
Ertrags- und Vermögenslage 162

Quellenangabe 164
Glossar 165

01

Vorworte

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

Vor sich sehen Sie den Jahresbericht der Schienen-Control für das Jahr 2022. Bei der Marktentwicklung zeigte sich in Bezug auf den Personenverkehr abermals eine äußerst positive Entwicklung. Die Kennzahlen des Schienengüterverkehrs sind hingegen weitgehend stabil geblieben.

Die 2020 in Kraft getretene Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates, die Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt aufgrund des COVID-19-Ausbruchs festlegt, wurde bis Ende Dezember 2022 verlängert. Auf ihrer Grundlage wurden in Österreich auch 2022 die Wegeentgelte für den eigenwirtschaftlichen Personenverkehr und den Güterverkehr mit dem Ziel der Entlastung der Eisenbahnunternehmen zeitlich befristet ausgesetzt.

Die Förderung von Personen- und Güterverkehr in Österreich ist ein zentrales Anliegen, wenn es um die Erreichung der Klimaziele und die Stärkung unseres Wirtschaftsstandortes geht. Um diese Ziele mittel- und langfristig zu erreichen, wird die Bereitstellung von Mitteln für die Erweiterung bestellter Verkehre im Tag- und Nachtreiseverkehr, die Förderung des Schienengüterverkehrs und Investitionen in die Bahninfrastrukturkonsequent fortgesetzt. Damit wollen wir die Bahn weiter stärken und den öffentlichen Nah- und Fernverkehr so attraktiv wie möglich gestalten.

Die Schienen-Control sorgt als Bahnregulator in Verhandlungen und Verfahren für einen fairen Zugang zum Schienennetz für alle in Österreich vertretenen Eisenbahnunternehmen. Damit schafft sie faire Rahmenbedingungen für den Schienenverkehrsmarkt in Österreich, was letztlich den in Österreich lebenden Menschen und der Klimabilanz zugutekommt. Darüber hinaus unterstützt die Schienen-Control den Sektor mit ihrer Expertise und der Zurverfügungstellung wertvoller Informationen, wie beispielsweise dem vorliegenden Marktbericht.

Ich danke den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Schienen-Control sowie den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission für ihren Einsatz in der Regulierungsarbeit und dem Beitrag zur Förderung des Bahnverkehrs in Österreich und in Europa, den sie damit leisten: auf österreichischer Ebene durch Verfahren, die den fairen Zugang zum Schienennetz für alle Eisenbahnunternehmen garantieren; auf europäischer Ebene durch die engagierte Mitarbeit in der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) mit dem Ziel eines einheitlichen, wettbewerbsfähigen, effizienten und nachhaltigen Schienenverkehrs in Europa.

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!

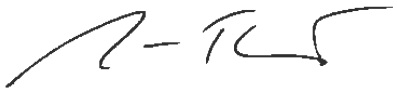
Der österreichische Schienenpersonenverkehrsmarkt zeigte sich im Jahr 2022 gut erholt von den coronabedingten Einschränkungen der Jahre 2020 und 2021. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen verzeichneten hohe Fahrgastzahlen und eine sehr erfreuliche Entwicklung bei den zurückgelegten Personenkilometern.

In Österreich wurde 2022 das Zugangebot durch zusätzliche Verbindungen im Fernverkehr und Verdichtungen im Nahverkehr weiter verbessert, ein neuer Rekord an zurückgelegten Personenzugkilometern war die Folge. Im Vergleich zum Jahr 2021 wurden zusätzlich auch wieder wesentlich mehr Reisende befördert. Durchschnittlich war ein Fahrgast im Jahr 2002 in Österreich rund 44 km mit der Bahn unterwegs. Dies stellte ebenfalls einen Höchstwert dar und zeigte deutlich die Wiederbelebung des Fernverkehrs.

Der österreichische Schienengüterverkehr war im Jahr 2022 weitgehend stabil. Mengenrückgänge beim Marktführer Rail Cargo Austria wurden von den Mitbewerbern mitunter kompensiert, wodurch diese ihre Marktanteile bei allen wichtigen Indikatoren ausbauen konnten.

Als „Hüterin" des Wettbewerbs des Eisenbahnverkehrsmarktes in Österreich kontrollierten die Schienen-Control GmbH und die Schienen-Control Kommission auch 2022 den freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen. Die Bahn ist – gemessen am CO2-Ausstoß – das nachhaltigste Transportmittel für Güter und Personen über größere Distanzen. Nur ein geregelter Wettbewerb und die Chancengleichheit beim Zugang zu Infrastruktur stellen ein zukunftsfittes „System Bahn" sicher. In diesem Zusammenhang befasste sich die Schienen-Control 2022 mit einer Reihe wettbewerbsrechtlicher Fragen und führte beispielsweise Verfahren zu Last-Mile-Services, zur Genehmigung von Aufschlägen zu den Wegeentgelten, zu Stationsentgelten und vermittelte erfolgreich bei Trassenkonflikten. Im Bahnstrombereich eröffnete die Schienen-Control Kommission die Wettbewerbsüberwachungsverfahren für die Jahre 2021, 2022 und 2023 zur eingehenden Überprüfung der veröffentlichten Tarife.

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



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

Dr. Robert Streller
Vorsitzender der Schienen-Control Kommission

02

Zusammenfassung

Das Jahr 2022 im Überblick

ENTWICKLUNG DES ÖSTERREICHISCHEN EISENBAHNMARKTES

Im Schienenpersonenverkehr sind im Jahr 2022 alle Leistungsindikatoren mitunter kräftig gestiegen. Der erfreuliche Wachstumstrend der Jahre vor 2020 wurde dadurch fortgesetzt. Im Schienengüterverkehr blieben Aufkommen und Verkehrsleistung hingegen weitgehend stabil.

Aufgrund der Fahrgastzuwächse stiegen die zurückgelegten Personenkilometer um mehr als 50 Prozent. Ausschlaggebend dafür war zum einen das Auslaufen von Maßnahmen gegen die COVID-19 Pandemie und die flächendeckende Rückkehr zur Präsenz am Arbeitsplatz bzw. in der Schule. Zeitgleich wurde zum anderen das Bahnangebot durch Erweiterungen im Fernverkehr, allgemeine Verdichtungen im Fahrplan und Verlängerungen der Betriebszeiten im Nahverkehr weiter ausgebaut. Hervorzuheben sind dabei etwa die Wiederaufnahme des Halbstundentaktes der WESTbahn zwischen Wien und Salzburg und dessen teilweise Verlängerung nach München bzw. Innsbruck sowie der Ausbau von Nachtzugverbindungen der ÖBB-Personenverkehr, etwa um die Relation Wien-München-Paris.

Im Schienengüterverkehr zeigten die Marktdaten sowohl bei den gefahrenen Netto- und Bruttotonnenkilometern leichte Zuwachsraten von 1,4 bzw. 2,4 Prozent. Bei den beförderten Nettotonnen wurde 2022 hingegen ein leichter Rückgang um 0,8 Prozent verzeichnet. Den höchsten Marktanteil bei den Nettotonnenkilometern nach Unternehmensgruppen hält 2022 der ÖBB-Konzern (Rail Cargo Austria) mit 60,8 Prozent. Die zweitgrößte Gruppe stellten die Bahnen im Privateigentum (z. B. Lokomotion, CargoServ, Ecco-Rail, etc.) dar. Deren Marktanteil stieg in den letzten fünf Jahren von 14,3 auf 24,7 Prozent.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen in Österreich lag Ende 2022 bei 86. Gegenüber 2021 neu hinzugekommen sind die Güterverkehrsunternehmen boxXpress, Retrack und Tenforty2-Rail (jeweils mit Sitz in Deutschland), Medway Italia und STRABAG BahnLogistik aus Österreich. Im Personenverkehr führt mit RegioJet AT mittlerweile die Österreich-Tochter des tschechischen Anbieters RegioJet dessen Fernverkehre. Die Sicherheitsbescheinigung des tschechischen Güterbeförderers RM Lines wurde hingegen im Sommer 2022 widerrufen. In Summe waren im Berichtsjahr 65 Unternehmen dazu berechtigt, im ÖBB-Netz Züge zu führen. Vier davon sind Teil des ÖBB-Konzerns, elf weitere befinden sich aufgrund direkter oder indirekter Beteiligungen in der Hand von ausländischen Incumbents (marktbeherrschenden Unternehmen). 39 Unternehmen stehen in Privateigentum (50 Prozent oder mehr Anteile). Die restlichen elf Unternehmen stehen mehrheitlich im Eigentum öffentlicher Institutionen.

Die Marktteilnehmer bewerteten den Eisenbahnverkehrsmarkt in Österreich insgesamt sehr positiv. Am besten bewertet wurden die Trassenvergabe, die Sprachkompetenz des Eisenbahnpersonals und die Qualität der Schulungseinrichtungen. Nachholbedarf sah die Branche bei der Konkurrenz durch andere Verkehrsträger, bei EU-weit uneinheitlichen Regelungen zur Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und behördlichen Auflagen im Bereich Personal. Insgesamt wurde der Eisenbahnmarkt im Inland subjektiv besser benotet als im Ausland.

NEUE SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

Mit 5. Oktober 2022 wurde von der Bundesregierung, auf Vorschlag der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, die Schienen-Control Kommission bis 31.12.2026 bestellt. Dr. Robert Streller leitet die Kommission erneut als Vorsitzender. Als sein Stellvertreter wurde Dr. Andreas Huber ernannt. Gemeinsam mit MinR i.R. Dr. Karl-Johann Hartig, Mag. Sylvia Leodolter, Mag. Norbert Fürst und Dr. Nicola Gatternig-Spitzy bilden sie die Schienen-Control Kommission.

ENTWICKLUNGEN IM EUROPÄISCHEN MARKT

Im April 2023 erschien der elfte Marktbericht der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), der sich mit den Gesamtentwicklungen im europäischen Schienenverkehr 2021 befasste. Insgesamt 31 Länder stellten dafür statistische Auswertungen zur Verfügung. Der Bericht untersuchte die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Eisenbahnsektor im zweiten Pandemiejahr. Zusätzlich wurden die wichtigsten staatlichen Unterstützungsmaßnahmen für die Branche zur Bewältigung der Krisensituation näher beleuchtet.

Die Verkehrsleistung des Personenverkehrs lag 2021 zum einen immer noch 41 Prozent unter jener von 2019, zum anderen aber schon deutlich (plus 15 Prozent) über jener aus dem Jahr 2020. Österreich lag dabei europaweit nach den zurückgelegten Zugkilometern pro Person auf dem starken dritten Rang hinter der Schweiz und -neuerdings- Frankreich. Der europäische Schienengüterverkehr verzeichnete von 2020 auf 2021 ebenfalls einen Aufwärtstrend und konnte wieder an das Niveau von 2019 anknüpfen. Österreich war, nachdem es Schweden überholt hat, in absoluten Zahlen betrachtet fünftgrößter Markt und konnte trotz geringen Wachstums seine Position im europäischen Spitzenfeld halten. Erstmals entfiel im europaweiten Vergleich im Güterverkehr mehr Verkehrsleistung auf private Eisenbahnverkehrsunternehmen und ausländische „Incumbents“, als auf die jeweiligen heimischen, (ehemals) staatlichen Bahnverkehrsunternehmen.

GESETZESNOVELLEN

Mit dem BGBl II 2022/501 wurde die Verordnung (VO) des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Kostenbeiträge an die Schienen-Control GmbH, BGBl II 2004/442, geändert. Die Kostenbeitrags-VO regelt die Berechnung und Einhebung der von den Zugangsberechtigten an die Schienen-Control GmbH zur Finanzierung ihres Personal- und Sachaufwandes zu leistenden Kostenbeiträge. Der Betrag von 5 ‰ der Summe der für den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen in Österreich für das Kalenderjahr zu entrichtenden Benützungsentgelte wurde mit BGBl II 2022/501 auf 7,5 ‰ angehoben. Die Anhebung dieses Betrags ist mit 1. Juli 2022 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 einen 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. Mit der delegierten VO (EU) 2022/1036 vom 29. Juni 2022 wurde der Bezugszeitraum der VO (EU) 2020/1429 schließlich bis zum 31. Dezember 2022 weiterverlängert

SCHWERPUNKTE DER ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

STATIONSENTGELTE

Im Berichtsjahr 2022 führte die Schienen-Control Kommission ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend die Stationsentgelte des größten österreichischen Bahnhofsbetreibers. In dem Verfahren untersucht die Regulierungsbehörde 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. Im Zuge dieses Verfahrens entscheidet die Schienen-Control Kommission darüber, wo aus legistischer Sicht der Personenbahnhof endet und die Leistungen des Mindestzugangspaketes beginnen.

ÜBERMITTLUNG VON ZUG- UND WAGENDATEN

Die Schienen-Control Kommission führte 2022 ein Verfahren hinsichtlich der verpflichtenden Übermittlung von Zug- und Wagendaten der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) an den Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Zum Zeitpunkt der Verfahrenseröffnung bestand lediglich für ein Unternehmen im Güterverkehrssektor die Möglichkeit der systemtechnischen Übermittlung der betrieblichen Mindestdaten über eine Datenschnittstelle. Ein weiteres EVU hatte sich diesbezüglich an die Schienen-Control Kommission gewandt. Im Zuge des Verfahrens wurde von Seiten des Infrastrukturbetreibers die Datenschnittstelle als Übergangslösung allen EVUs diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt. Die Schienen-Control Kommission beobachtet weiter, ob wettbewerbsbehördliche Maßnahmen zu ergreifen sind.

VERSCHUB

Die Schienen-Control Kommission führte ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren hinsichtlich Verschub-Dienstleistungen in Tirol. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen brachte vor, dass von ihm begehrte Leistungen, wie Aus- und Wiedereinreihen von Güterwagen nach Gebrechensbehebung, immer wieder unter Nennung unterschiedlicher Gründe vom Servicebetreiber abgelehnt wurden. Der Versuch, einen Vertrag für diese Fälle abzuschließen, sei ohne Erfolg geblieben. Im Zuge des Verfahrens vor der Schienen-Control Kommission vertrat der Servicebetreiber den Standpunkt, dass die begehrten Leistungen nicht die Kriterien einer Serviceleistung erfüllen würden. Durch Vermittlung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Servicebetreiber konnte von Seiten der Schienen-Control Kommission letztlich eine für beide Verfahrenspartei zufriedenstellende Lösung gefunden werden.

BAHNSTROM-NETZENTGELTE

Die Schienen-Control Kommission hat Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend die veröffentlichten Netzentgelte für die Durchleitung von Bahnstrom für die Jahre 2021, 2022 und 2023 eingeleitet. Im Rahmen dieser Verfahren überprüft sie die durch den Infrastrukturbetreiber festgesetzten Tarife.

WAGENMEISTERLEISTUNGEN

Die Schienen-Control Kommission leitete ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren ein, nachdem sie eine Ungleichbehandlung bei den Verrechnungspreisen festgestellt hatte. Die Entgelte differierten in Abhängigkeit davon, welches Eisenbahnverkehrsunternehmen als Besteller der Serviceleistung auftrat. Die Schienen-Control Kommission prüfte, ob diese Differenzierung sachlich gerechtfertigt war. Sie kam zum Ergebnis, dass keine sachliche Rechtfertigung erkennbar und daher das eisenbahnrechtliche Diskriminierungsverbot verletzt war. Die Schienen-Control Kommission erklärte daraufhin mit Bescheid vom 23. Februar 2022 die Entgelte für Wagenmeisterleistungen für unwirksam. Gegen den Bescheid wurde keine Beschwerde erhoben.

GENEHMIGUNG VON AUFSCHLÄGEN ZUM WEGEENTGELT

Die Schienen-Control Kommission führt mehrere Verfahren zur Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt bzw. zur Prüfung von Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. 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. In den laufenden Verfahren prüft die Schienen-Control Kommission die Relevanz der Aufschläge für bestimmte Marktsegmente, die Höhe der Vollkosten und der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden 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.

TRASSENKONFLIKTE

Die Schienen-Control Kommission befasste sich 2022 mit zwei Verfahren zu Beschwerden aufgrund einer (Nicht-)Zuweisung von Zugtrassen für den Fahrplan 2023. Ein EVU erhob im ersten Verfahren Beschwerde gegen die Zuweisungsstelle, da sein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen mit Halt in einem bestimmten Bahnhof abgewiesen wurde. Im Zuge des Verfahrens vor der Schienen-Control Kommission brachte die Zuweisungsstelle vor, der gewünschte Halt könne aus Gründen der Betriebsqualität nicht zugewiesen werden. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen bestritt dies. Die Schienen-Control Kommission kam zu dem Ergebnis, dass die bestellte Zugtrasse einschließlich des gewünschten Halts unter Wahrung der Betriebsqualität, insbesondere unter Berücksichtigung der erforderlichen Fahrzeitreserven, konstruierbar ist. Mit Bescheid vom 21. September 2022 wies sie dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugtrasse mit dem gewünschten Halt zu. Gegen diesen Bescheid erhob die Zuweisungsstelle keine Beschwerde.

Im zweiten Verfahren hatte ein EVU für den Sommer 2023 Zugtrassen anstatt auf der von ihm sonst befahrenen Strecke über eine Umleitungsstrecke bestellt. Auf beiden Strecken sind für den relevanten Zeitraum jedoch Bauarbeiten geplant. Die Zuweisungsstelle wies dem EVU die Zugtrassen weder zu, noch lehnte sie die Bestellung ab. Die Schienen-Control Kommission führte eine mündliche Verhandlung durch, in der sie mögliche Lösungsansätze mit den Beteiligten erörterte. In der Folge führte die Zuweisungsstelle weitere Gespräche mit dem EVU, an denen die Schienen-Control GmbH als Beobachterin teilnahm. Im Zuge dieser Gespräche konnten für das beschwerdeführende EVU annehmbare Zugtrassen konstruiert werden. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen zog seine Beschwerde daraufhin zurück.

ANMELDUNG NEUER VERKEHRE

2022 haben mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen die Schienen-Control Kommission über geplante neue Personenverkehrsdienste informiert. Die der Schienen-Control Kommission im Jahr 2022 übermittelten Meldungen umfassten Verkehre auf folgenden Strecken:

- Innsbruck – Stuttgart–Berlin / Hamburg,
- Wien – Innsbruck,
- Wien – München – Augsburg – Ulm – Stuttgart,
- Brünn – Wien – Flughafen Wien,
- München – Milano,
- Wien – Erfurt – Berlin,
- Wien – Marchegg – Bratislava

ÜBERPRÜFUNG EINER GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG

Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hatte die Höchstgeschwindigkeit auf einigen Nebenstrecken aufgrund der Eisenbahnkreuzungsverordnung von bislang 40 km/h auf 20 km/h abgesenkt. Die Schienen-Control Kommission führte ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren und prüfte die Möglichkeit, die Geschwindigkeit zwischen den Kreuzungsbereichen wieder auf 40 km/h anzuheben. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen brachte vor, dass einer solchen Anhebung Umwelt- und Sicherheitsaspekte entgegenstünden. Die Schienen-Control Kommission stellte das Wettbewerbsüberwachungsverfahren in der Folge ein.

DISPOSITION

Ein EVU mit Ganzzugverkehr im Schienengüterverkehr wandte sich an die Schienen-Control Kommission und brachte vor, dass die Disposition des Eisenbahninfrastrukturbetreibers in einem Streckenabschnitt wiederholt unter Verstoß gegen die Dispositionsregeln zugunsten der Rollenden Landstraße ausfalle. Im Schnitt sei es durch die vermeintlich regelwidrige Disposition bei dem EVU mit Ganzzügen zu Verspätungen von einer halben Stunde gekommen, während die Rollende Landstraße Verspätungen von weniger als 15 Minuten hatte. Nachdem den Verfahrensparteien im Zuge eines wechselseitigen Schriftverkehrs die Möglichkeit eingeräumt wurde, Stellung zu beziehen, ersuchte das beschwerdeführende EVU die Schienen-Control Kommission, das Verfahren vorerst ruhen zu lassen, um die Auswirkungen von im Sommer 2022 auf der Strecke stattgefundenen Bauarbeiten zu beobachten. Im Herbst 2022 erklärte das beschwerdeführende EVU, dass die Regulierungsstelle das Verfahren einstellen möge, zumal es zu keinen weiteren regelwidrigen Dispositionen kam. Diesem Wunsch kam die Schienen-Control Kommission nach.

ENTSCHEIDUNGEN DES BVWG

Im Jahr 2022 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) zu einem Verfahren der Schienen-Control Kommission entschieden.

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hatte Beschwerde gemäß § 73 EisbG an die Schienen-Control Kommission erhoben. Es wollte Räumlichkeiten für den Fahrkartenverkauf im Hauptbahnhof Wien nutzen – der von ihm gewünschte Vertrag mit dem Bahnhofsbetreiber kam jedoch nicht zustande. Mit vertragsersetzendem Bescheid vom 22. Mai 2019 (GZ: SCK-18-019) ordnete die Schienen-Control Kommission den Zugang zu einem Verkaufslokal an. Gegen diesen Bescheid erhoben sowohl das Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch der Bahnhofsbetreiber am 21. Juni 2019 Beschwerde an das BVwG.

Nach einem Fristsetzungsantrag der Schienen-Control Kommission erging dessen Erkenntnis am 26. September 2022 (GZ: W179 2221054-1, W179 2221056-1).

Die Beschwerde des Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde aus mangelnder Beschwerdegrundlage zurückgewiesen. Das Unternehmen hätte das Schließsystem des Geschäftslokals teilen müssen, war jedoch der alleinige Mieter. Die Beschwerde des Bahnhofsbetreibers wurde als unbegründet abgewiesen. Der Bahnhofsbetreiber hatte das Zugang begehrende Unternehmen nicht als Eisenbahnverkehrsunternehmen klassifiziert.

Sowohl der Bahnhofsbetreiber als auch die Schienen-Control Kommission erhoben gegen das Erkenntnis Revision an den VwGH.

Das BVwG ließ die Revision zu, da Rechtsprechung des VwGH zur Frage fehlt, ob ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Sicherheitsbescheinigung für Österreich als Eisenbahnverkehrsunternehmen iSd § 1b EisbG anzusehen und damit nach § 58b EisbG zugangsberechtigt zu Fahrkartenverkaufsräumlichkeiten im Hauptbahnhof Wien ist.

In einem anderen Verfahren prüfte die Schienen-Control Kommission eine Klausel in einem Mietvertrag über eine Fahrscheinverkaufsfläche in einem Personenbahnhof, welchen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einem Bahnhofsbetreiber geschlossen hatte. Mit Bescheid vom 30. September 2019 erklärte die Schienen-Control Kommission die Klausel gemäß § 74 Abs 1 Z 5 EisbG für unwirksam. Der Bahnhofsbetreiber erhob daraufhin gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission Beschwerde beim BVwG. In seinem Erkenntnis vom 8. Juni 2022 (GZ W179 2226214-1/9E) bejahte das BVwG, dass die Schienen-Control Kommission bei ihrer Prüfung auch auf Bestimmungen des ABGB abstellen darf, folgerte jedoch, dass die Behörde in diesem Fall nicht zuständig gewesen sei, die Vertragsklausel für unwirksam zu erklären.

Das BVwG hob den angefochtenen Bescheid deshalb infolge der Unzuständigkeit der belangten Behörde auf und verwies auf das Erkenntnis des VwGH vom 5. Oktober 2021 zu Ro 2021/03/0001. Gegen dieses Erkenntnis erhob die Schienen-Control Kommission mit Schriftsatz vom 5. Juli 2022 außerordentliche Revision an den VwGH.

Der VwGH wies die außerordentliche Revision mit Beschluss vom 1. September 2022 (Ra 2022/03/0197) als unzulässig zurück. Er verwies in seiner Begründung auf die bereits vor Einbringung der Revision veränderte Sachlage: Einerseits sei das gegenständliche Mietverhältnis zum 31. Mai 2022 vom Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgekündigt und das Bestandsobjekt zurückgestellt worden und andererseits sei die auf Umbauarbeiten abstellende Regelung nicht zum Tragen gekommen und könne auch zukünftig nicht mehr zum Tragen kommen.

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 Schienen-Control Kommission setzte sich für die Funktionsperiode bis 4. Oktober 2022 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

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

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

Vorsitzender
Dr. Robert Streller

Stellvertreter des Vorsitzenden
Dr. Andreas Huber

Mitglied
MinR i. R. Dr. Karl-Johann Hartig

Mitglied
Mag. Sylvia Leodolter

Ersatzmitglied
Mag. Norbert Fürst

Ersatzmitglied
Dr. Nicola Gatternig-Spitzy

AUFGABEN UND FUNKTIONSWEISE

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

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 von Fahrwegkapazitätsberechtigten gegen die Zuweisungsstelle bei Ablehnung eines Begehrens auf Zuweisung von Fahrwegkapazität und/oder auf Gewährung des Mindestzugangspaketes (§ 72 EisbG).

SERVICEEINRICHTUNGEN UND SERVICELEISTUNGEN

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

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

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

WEGEENTGELTE

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

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

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

FAHRGASTRECHTE

Die Schienen-Control Kommission kann die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder einem Verkehrsverbund 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 eine fehlende oder unzureichende Fahrpreisentschädigung bei Zugverspätungen und Zugausfällen.

ENTFLECHTUNG

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

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

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

PRÜFUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN GLEICHGEWICHTS/BEDIENUNGSVERBOTS BEI PERSONENVERKEHRSDIENSTEN

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

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

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

ANSCHLUSSBAHNEN

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

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 15 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 (§ 164 EisbG).

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

- § 164 Abs 1 Z 24 EisbG: Wer Maßnahmen nicht umsetzt, die in Entscheidungen der Schienen-Control Kommission (gemäß § 74 Abs 1 EisbG) zur Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten getroffen wurden, ist ebenfalls zu bestrafen. Die Maßnahmen dienen dazu, Fälle der Diskriminierung von Fahrwegkapazitätsberechtigten oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Marktverzerrungen und 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 und in Vollstreckungsverfahren das Verwaltungsvollstreckungsgesetz an (§ 84 Abs 1 EisbG).

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

DIE ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION IN DER PRAXIS

Im Jahr 2022 hielt die Schienen-Control Kommission zwölf Sitzungen (Präsenz-Video-Mischform) und eine zweitägige Klausur ab. Auf den Tagesordnungen der Sitzungen der Schienen-Control Kommission standen vornehmlich die aufgrund von Beschwerden, oder von Amts wegen geführten Verfahren. Darüber hinaus wurden aber auch all jene Unterlagen behandelt, welche die Schienen-Control GmbH von den Bahnen im Rahmen der sogenannten Meldepflichten erhielt. Das waren insbesondere Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Infrastruktur-Nutzungsverträge. Im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung gemäß § 74 EisbG wurden diese Unterlagen seitens der Schienen-Control Kommission von Amts wegen auf Diskriminierungspotenzial oder sonstige aus regulierungsrechtlicher Sicht unzulässige Bestandteile geprüft.

Des Weiteren brachte die Schienen-Control GmbH wettbewerbsrelevante und insbesondere diskriminierende Sachverhalte vor, die sich aus der Marktbeobachtung 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 Geschäftsstelle 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)[1] 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 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)[2] 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 (AStG)[3]. Sie ist damit eine von acht AS-Stellen, die in Österreich tätig sind.

[1] Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte, BGBl I 61/2015.

[2] Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen, BGBl 60/1957.

[3] Bundesgesetz über alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten, BGBl I 105/2015.

04

Marktentwicklung

Marktentwicklung 2022

Die Schienen-Control führte die umfassende jährliche Marktерhebung für das Jahr 2022 entsprechend den Vorjahren in Zusammenarbeit mit der Statistik Austria durch. Die nachstehenden Ausführungen beruhen auf den Ergebnissen dieser Erhebung sowie auf ergänzenden Daten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Gemäß Statistik Austria[1] gab es 2022 ein reales Wirtschaftswachstum von fünf Prozent. Nach den wirtschaftlich herausfordernden Jahren 2020 und 2021 sind sowohl die Importe als auch die Exporte 2022 stark angestiegen (plus 19,8 bzw. 17,2 Prozent). Diese Entwicklungen spiegelten sich allerdings nicht in den Kennzahlen des österreichischen Schienenverkehrs wider.

WETTBEWERB IM ÖSTERREICHISCHEN SCHIENENVERKEHR

Während im Güterverkehrsbereich in Österreich reger Wettbewerb herrscht, findet dieser im Rahmen des eigenwirtschaftlichen Personenverkehrs de facto nur auf vereinzelten Strecken (Wien–Salzburg, Wien–Břeclav und Brennerkorridor) statt. Neben der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) ist die WESTbahn seit Ende 2011 im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr auf der Strecke Wien–Salzburg tätig (2022 wieder im Halbstundentakt mit selektiven Verlängerungen nach Innsbruck bzw. München). Auf diesem Streckenabschnitt gibt es dadurch mittlerweile eine Vielzahl an täglichen Verbindungen (siehe Abbildung 1).

Seit Dezember 2017 verkehren des Weiteren im Regelfahrplan pro Tag vier Zugpaare des tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmens RegioJet zwischen Prag und Wien, seit Sommer 2020 zwei davon weiter nach Budapest. Anfangs wurden diese auf österreichischem Gebiet unter der Betriebsführung der Graz-Köflacher Bahn gefahren, danach hat die WESTbahn deren operativen Betrieb übernommen. Im Frühjahr 2022 ist RegioJet dazu übergegangen, die Verkehre mittels Tochterunternehmen in Österreich selbst abzuwickeln.

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. Letzterer hat nach einer pandemiebedingten Pause im Jahr 2021 aufgrund des sich erholenden Flugverkehrs den Betrieb 2022 wieder aufgenommen.

Der gemeinwirtschaftliche Personenverkehr folgt hingegen dem Prinzip der Direktvergabe. Diese erfolgt an verschiedene im regionalen Nahverkehr tätige Eisenbahnunternehmen, die untereinander nicht im Wettbewerb um Verkehrsdienstеverträge stehen (Näheres dazu im Kapitel „Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen“). Abgerundet wird das Angebot

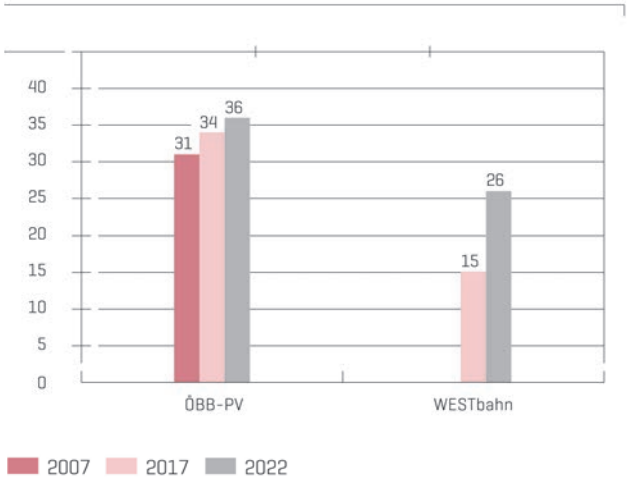


Abb. 1: Anzahl der Verbindungen auf der Strecke Wien–Salzburg in den Jahren 2007, 2017 und 2022 (je Richtung, an Werktagen außer Samstag); *Quelle: Netzfahrpläne der jeweiligen Jahre; Erhebung der Schienen-Control.*

[1] Vorläufige Berechnungen, Stand: Februar/März 2023.

im Personenverkehr durch Ausflugs-, Charter- und Nostalgiefahrten kleineren Ausmaßes, die 2022 von der NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges. m. b. H.), der tenforty2-Rail und der WLB (Wiener Lokalbahnen GmbH) durchgeführt wurden.

Die Zahl der Eisenbahnunternehmen (gemäß Eisenbahngesetz wird zwischen Eisenbahnverkehrs-, Eisenbahninfrastruktur- und integrierten Eisenbahnunternehmen unterschieden) in Österreich lag Ende 2022 bei 86 (eine vollständige Auflistung der Unternehmen inklusive Beschreibung und Zuordnung befindet sich auf der Website der Schienen-Control unter https://schienencontrol.gv.at/de/einsenbahnunternehmen.html). Neu hinzugekommen sind gegenüber 2021 die Güterverkehrsunternehmen boxXpress, Retrack und Tenforty2-Rail (jeweils aus Deutschland) sowie Medway Italia und STRABAG Bahn-Logistik aus Österreich. Im Personenverkehr führt mit RegioJet AT mittlerweile die Österreich-Tochter des tschechischen Anbieters RegioJet dessen Fernverkehre. Die Sicherheitsbescheinigung des tschechischen Güterbeförderers RM Lines wurde hingegen im Sommer 2022 widerrufen.

Die 86 Unternehmen gliederten sich mit Stand 31. Dezember 2022 in 67 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 67 Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügten zu Jahresende 2022 vier über keine Sicherheitsbescheinigung, acht hatten keinen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Gemeinsam mit den integrierten Unternehmen waren 65 Eisenbahnunternehmen dazu berechtigt, Züge im ÖBB-Netz zu führen.

Diese 65 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 39 Unternehmen, die übrigen elf befinden sich (zu mehr als 50 Prozent) im Eigentum öffentlicher Institutionen. Sieben Unternehmen hatten die Berechtigung ausschließlich für Personenverkehre, 43 hingegen nur für Güterverkehre und wiederum fünfzehn weitere für beide Marktsegmente.

59 der insgesamt 86 in Österreich zugelassenen Unternehmen haben ihren Sitz im Inland. 15 dieser 59 Bahnen haben jedoch mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) ausländische Eigentümer. Somit bleiben insgesamt 44 Unternehmen mit mehrheitlich (50 Prozent oder mehr) inländischen Eigentümern, das ist etwas mehr als die Hälfte (51 Prozent). 27 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 2023].*

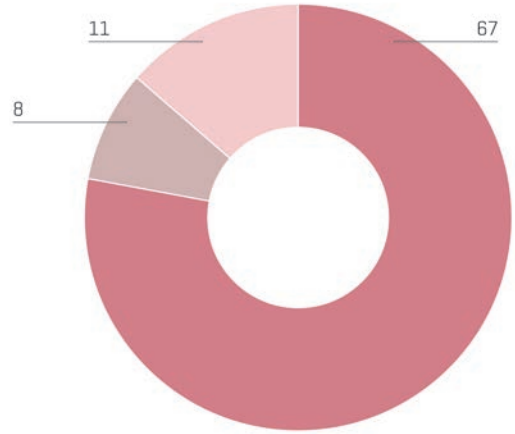


Abb. 2: Status der Eisenbahnunternehmen in Österreich 2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

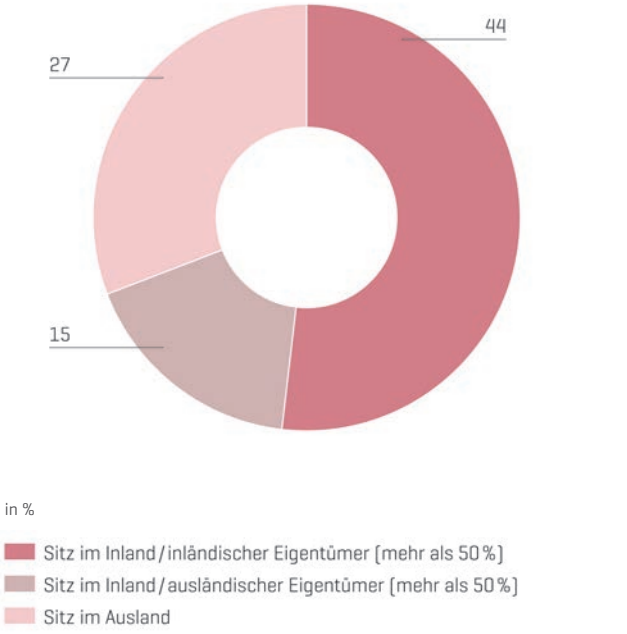


Abb. 3: Herkunft der Eisenbahnunternehmen in Österreich 2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

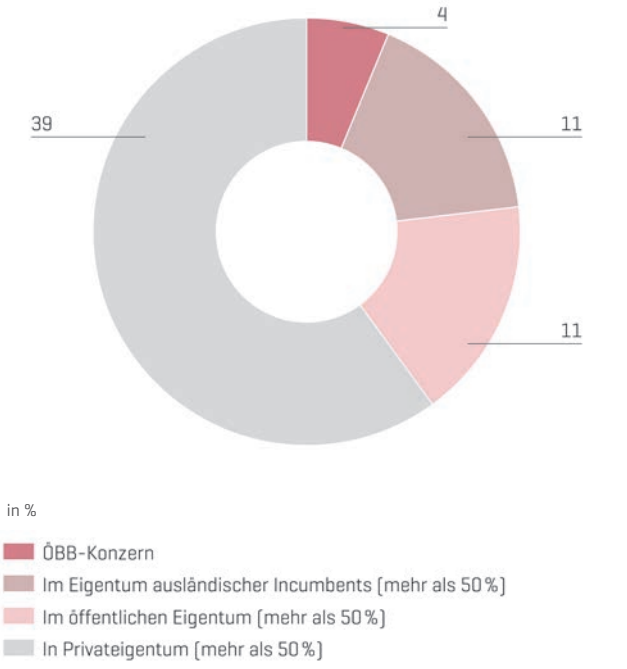


Abb. 4: Mehrheitseigentümerschaft der 65 Eisenbahnunternehmen im ÖBB-Netz 2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

VERKEHRSENTWICKLUNG IM ÖBB-NETZ

GESAMTBETRACHTUNG

Im Allgemeinen haben sich die Leistungsindikatoren des Eisenbahnmarktes positiv entwickelt. So zeigte sich am Ende des Jahres 2022 bei der Verkehrsleistung aller Zuggattungen (gemessen in Bruttotonnenkilometern) ein Zuwachs von gerundet fünf Prozent. Auch die Zugkilometer nahmen im Jahr 2022 mit knapp fünf Prozent erneut deutlich zu. Wie bei den Bruttotonnenkilometern liegt dieser Wert damit auf dem höchsten Niveau der bis 2006 zurückgehenden Datenreihe.

Sowohl die Zuwächse bei den Bruttotonnenkilometern als auch jene bei den Zugkilometern sind primär dem Personenverkehr zuzuschreiben.

Die Summe der vom Netzbetreiber ÖBB-Infrastruktur eingehobenen Wegeentgelte (Infrastruktur-Benützungsentgelt, IBE)[2] hat sich mit erneut knapp sechs Prozent abermals deutlich erhöht und belief sich auf 593 Millionen Euro.

Abb. 5: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2022; Basis (2006) = 100 Prozent.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

[2] Diese Kennzahl umfasst die Entgelte aus den Bereichen Zugtrasse, Zughalte, Verschub und Anlagenbenutzung.

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

Tabelle 2: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2022.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abbildung 6 zeigt anschaulich, dass der Güterverkehr jene Zuggattung mit dem größten Anteil an den Gesamtbruttotonnenkilometern im Netz ist - mehr als die Hälfte aller Bruttotonnenkilometer sind auf Güterzüge zurückzuführen. Trotz des stärkeren Zuwachses beim Personenverkehr (Reisezüge) ist dieses Kräfteverhältnis über die letzten Jahre annähernd gleichgeblieben. Die Gattung der Dienstzüge (z. B. Lok- und Leerpersonenzüge) ist dagegen mengenmäßig relativ unbedeutend.

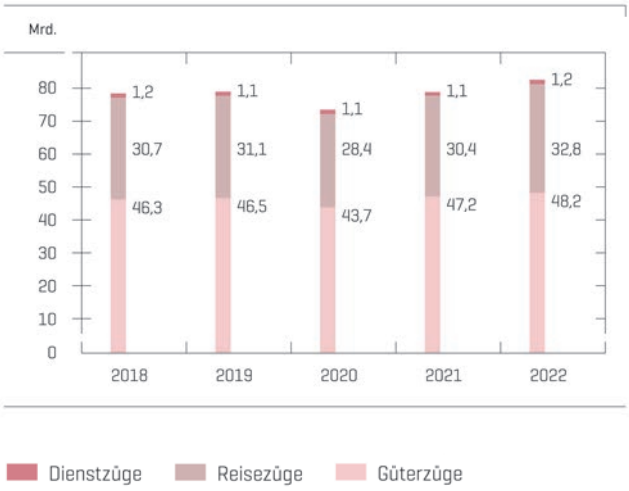


Abb. 6: Netznutzung (Bruttotonnenkilometer) im ÖBB-Netz 2018–2022.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Anders lässt sich die Situation bei der Auswertung der Netznutzung nach Zugkilometern (Abbildung 7) beschreiben: Hier stellt der Personenverkehr anteilig die mit Abstand größte Zuggattung dar und war mit Ausnahme des Jahres 2020 immer hauptverantwortlich für die Gesamtzuwächse. Sowohl Güterzüge als auch Reisezüge hatten mehr Zugkilometer auszuweisen als im Jahr 2021, ebenso sind die von den Dienstzügen erbrachten Zugkilometer wieder etwas gestiegen.

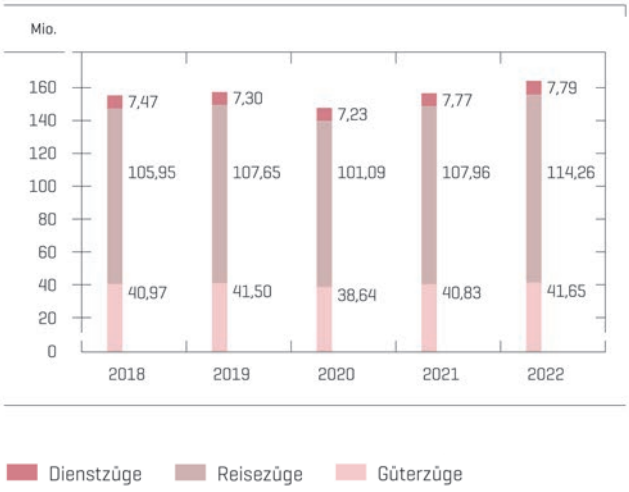


Abb. 7: Netznutzung (Zugkilometer) im ÖBB-Netz 2018–2022.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Durch das geänderte Entgeltmodell gibt es seit dem Fahrplanjahr 2018 die Möglichkeit, den Eisenbahnverkehr in Marktsegmente zu unterteilen[3]. So können die Leistungsindikatoren im ÖBB-Netz zusätzlich zu den Zuggattungen auch nach Marktsegmenten analysiert werden. Für die Zugkilometer ergibt sich im Jahr 2022 die in Abbildung 8 dargestellte und gegenüber 2021 leicht veränderte Verteilung.

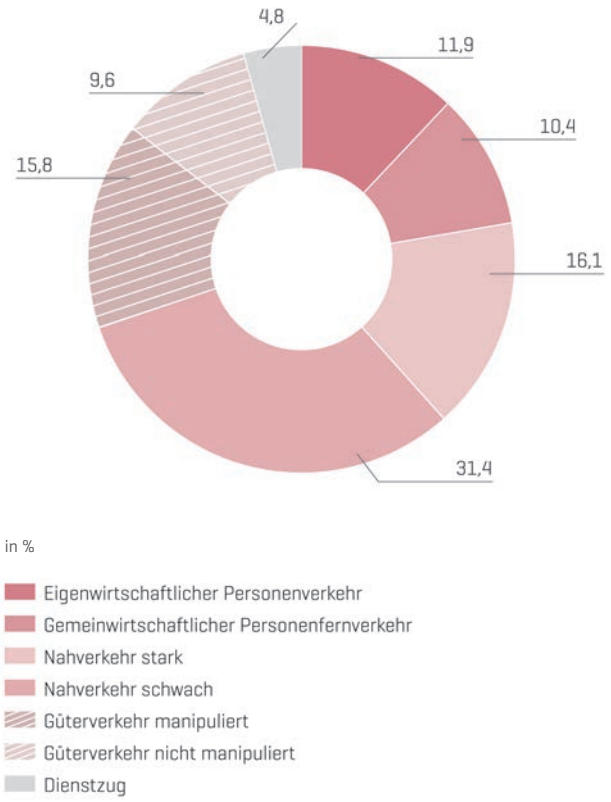


Abb. 8: Anteile der Marktsegmente an den gesamten Zugkilometern im ÖBB-Netz 2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Der Güterverkehr erbrachte gleichbleibend rund ein Viertel aller gefahrenen Zugkilometer (wobei der manipulierte Güterverkehr [Einzelwagenverkehr, Kombinierter Verkehr und Verschubgüterzüge] den sichtbar größeren Anteil daran hatte). Innerhalb des Personenverkehrs (insgesamt 70 Prozent) stellte der „Nahverkehr schwach" (weniger als 200 Sitzplätze) gefolgt vom „Nahverkehr stark" nach wie vor das stärkste Marktsegment dar. Der eigenwirtschaftliche Personenverkehr hat hingegen mit sechs Prozentpunkten deutlich zugelegt, während der gemeinwirtschaftliche Personenfernverkehr um zwei Prozentpunkte gesunken ist. Das ist im Wesentlichen auf die vollständige Rückkehr zum Regelfahrplan im (internationalen) Fernverkehr nach pandemiebedingten, vorübergehenden Änderungen (Notvergaben und zwischenzeitliche Verkehrsreduktionen) bzw. die beiden Anbieter ÖBB-PV und WESTbahn zurückzuführen. Dienstzüge machten immerhin knapp fünf Prozent aller Zugkilometer aus und werden der Vollständigkeit halber angeführt, obwohl sie kein eigenes Marktsegment darstellen.

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

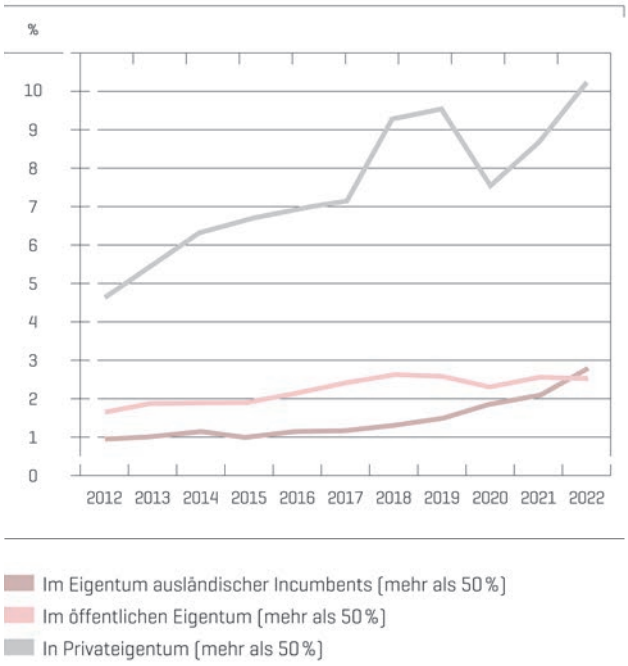


Abb. 9: Zugkilometer nach Unternehmensgruppen im ÖBB-Netz 2012–2022 (exklusive ÖBB-Konzern). *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Die Anteile der Zugkilometer im ÖBB-Netz haben sich bei den einzelnen Unternehmensgruppen außerhalb des ÖBB-Konzerns unterschiedlich entwickelt (Abbildung 9). Leicht zugenommen haben sie bei der Gruppe der ausländischen Incumbents, wo die TX Logistik Transalpine (Trenitalia) und die ČD Cargo eine zentrale Rolle spielen. Die übrigen ausländischen Incumbents hatten wesentlich kleinere Anteile. Minimal abgebaut haben die Bahnen in mehrheitlich öffentlichem Eigentum, deren größte Vertreter die Wiener Lokalbahnen Cargo (WLC) und die Raaberbahn Cargo (RBC) sind. Bei den mehrheitlich im Privateigentum stehenden Unternehmen ist die Entwicklung der letzten Jahre offensichtlich viel lebhafter gewesen. Hauptverantwortlich dafür sind der Markteintritt der WESTbahn 2011 und die großen privaten Mitbewerber im Güterverkehr (CargoServ, ecco-rail, Lokomotion und LTE Austria). Insgesamt entfiel 2022 bereits ein Zehntel auf diese Gruppe.

Jahr	Zug-km	BT-km	Wegeentgelt
	in %	*in %*	*in %*
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
2022	15,3	26,8	11,6

Tabelle 3: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (Güter- und Personenverkehr) im ÖBB-Netz 2018–2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

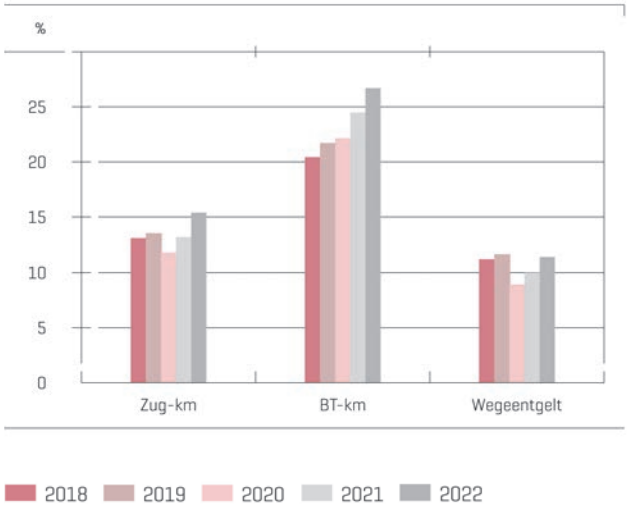


Abb. 10: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (Güter- und Personenverkehr) im ÖBB-Netz 2018–2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Tabelle 3 und Abbildung 10 veranschaulichen die Entwicklung der Anteile der Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns (gemeint sind damit die Eisenbahnverkehrsunternehmen ÖBB-Personenverkehr, ÖBB-Produktion, ÖBB-Technische Services und die Rail Cargo Austria) am Verkehr innerhalb des ÖBB-Netzes für die vergangenen fünf Jahre. 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 über ein Viertel aller Bruttotonnenkilometer. Durch ihren Fokus auf Güterverkehre lagen ihre Anteile am Gesamtverkehr jedoch 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 Struktur der Netznutzung (in Zugkilometern) nach Zuggattungen auf den einzelnen Streckenkategorien veränderte sich 2022 im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig. In Abbildung 11 weist die Brennerachse mit knapp 38 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 allerdings auf allen genannten Abschnitten erhöht.

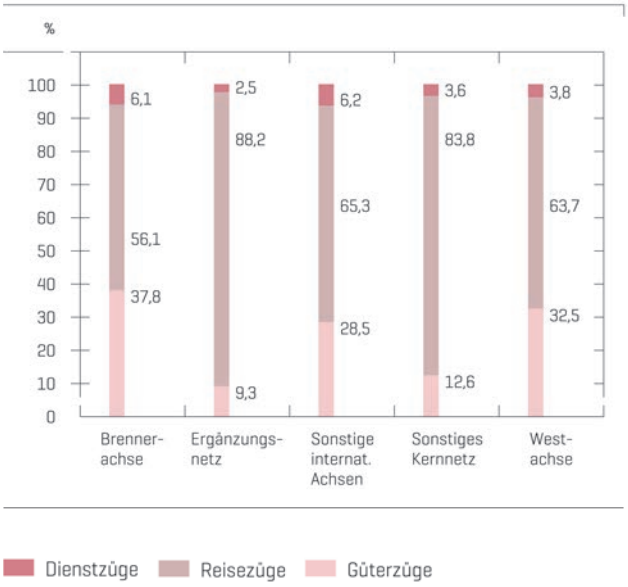


Abb. 11: Netznutzung nach Streckenkategorien und Zuggattungen (Anteile an den gesamten Zugkilometern) 2022; Rundungsdifferenz enthalten. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

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 weniger relevant.

GÜTERVERKEHR

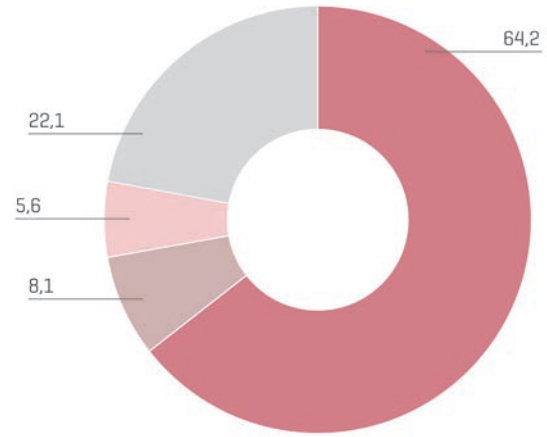


Abb. 12: Anteile an den Güterzugkilometern nach Art der Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2022; Rundungsdifferenz enthalten. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

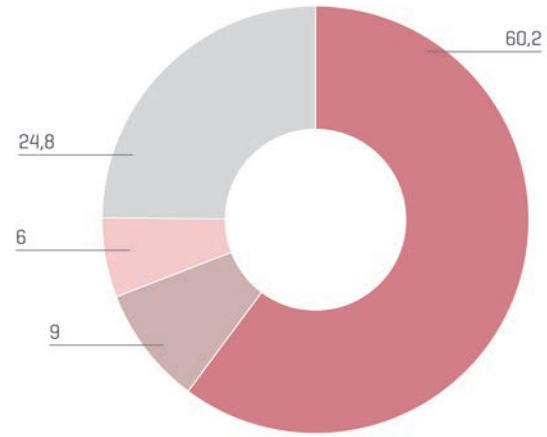


Abb. 13: Anteile an den Bruttotonnenkilometern (Güterverkehr) nach Art der Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2022; Rundungsdifferenz enthalten. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Der Güterverkehr im ÖBB-Netz lässt sich anhand der Indikatoren Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer analysieren. 64,2 Prozent aller Güterzugkilometer wurden im Jahr 2022 vom ÖBB-Konzern (Rail Cargo Austria) erbracht, weitere 8,1 Prozent von ausländischen Incumbents oder etwaigen Tochterunternehmen. Auf sonstige Mitbewerber im öffentlichen Eigentum entfielen 5,6 Prozent, auf jene in Privateigentum 22,1 Prozent.

2022 hatte der ÖBB-Konzern bei den Bruttotonnenkilometern 60,2 Prozent Marktanteil, ausländische Incumbents hatten neun Prozent. Sechs Prozent entfielen auf die Gruppe jener Mitbewerber, die mehrheitlich im öffentlichen Eigentum stehen. Mit 24,8 Prozent aller Bruttotonnenkilometer wurde bereits knapp ein Viertel von Mitbewerbern mit überwiegend privaten Eigentümern erbracht.

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

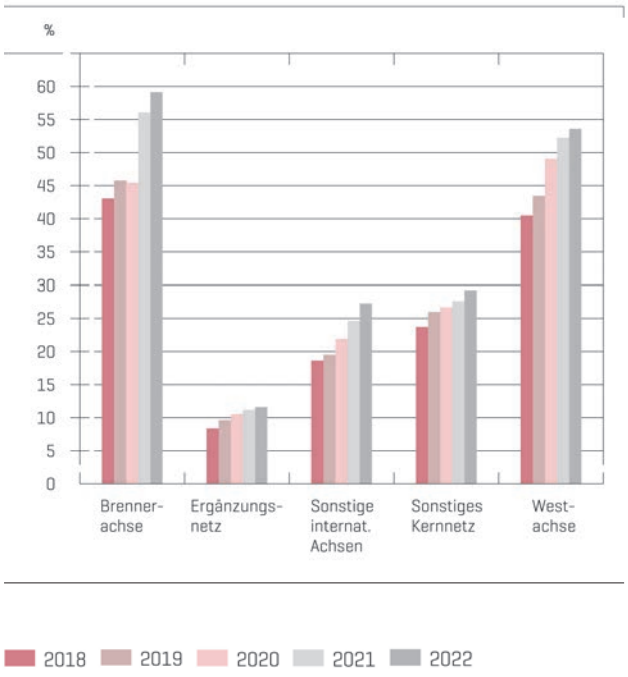


Abb. 14: Anteile der Mitbewerber an den Bruttotonnenkilometern im Güterverkehr nach Streckenkategorie 2018–2022.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Nach Streckenkategorien betrachtet vergrößerten sich 2022 die Marktanteile der Mitbewerber überall. Hervorzuheben sind in dem Zusammenhang die bemerkenswert hohen Marktanteile von jeweils mehr als 50 Prozent auf der Brenner- und der Westachse. Mittlerweile wird also bereits auf zwei der drei österreichischen Haupttransitachsen mehr als die Hälfte aller Bruttotonnenkilometer von Eisenbahnunternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns abgewickelt. Auch auf den weiteren bedeutenden Transitstrecken wie Pyhrn, Semmering und Tauern als Teil der sonstigen internationalen Achsen haben die Mitbewerber in den letzten fünf Jahren kräftig zugelegt (um beinahe zehn Prozentpunkte).

Die Verkehrsleistung auf der Brennerachse, im Ergänzungsnetz (umfasst alle Nebenbahnen des ÖBB-Netzes und ist daher für den Güterverkehr von untergeordneter Bedeutung) und auf den sonstigen internationalen Achsen ist 2022 jeweils im niedrigen einstelligen Prozentbereich zurückgegangen. Während sie im sonstigen Kernnetz im selben Ausmaß gestiegen ist, zeigt die Westachse mit plus sieben Prozent die stärkste Dynamik.

Interessanterweise ist die Brennerachse jenes Streckensegment im ÖBB-Netz, auf dem im Vergleich zu den anderen Abschnitten die wenigsten Mitbewerber Verkehre führten (20 Güterverkehrsunternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns). Auf den beiden anderen wichtigen Transitachsen, der Westachse und den sonstigen internationalen Achsen, waren hingegen die meisten Unternehmen aktiv – jeweils über 40. Insbesondere hier betätigen sich also laufend neue Marktteilnehmer und der daraus resultierende Wettbewerb ist stark ausgeprägt. Dieser findet – zusammenfassend gesagt – mehrheitlich auf den Haupttransitachsen statt.

Abb. 15: Anteile des Ganzzugverkehrs (Bruttotonnenkilometer) am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2018–2022.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Ganzzugverkehr (gemeint sind an dieser Stelle alle Zugklassen der „klassischen" Ganzzüge sowie der Kombinierte Verkehr) blieb im Jahr 2022 für alle Unternehmen anteilig konstant und es entfielen etwas mehr als zwei Drittel des Gesamtverkehrs in Bruttotonnenkilometern darauf (siehe Abbildung 15, „Alle EVU"). Sowohl der immer schon sehr hohe Anteil bei den Mitbewerbern als auch jener der Rail Cargo Austria bewegte sich in etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

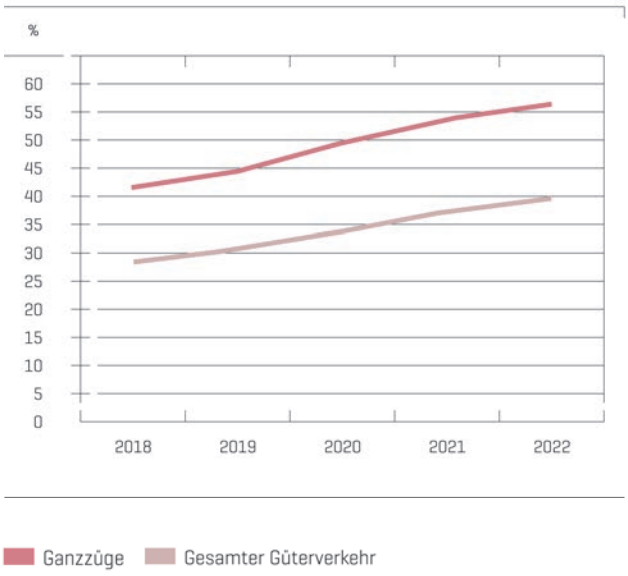


Abb. 16: Marktanteile der Mitbewerber (Bruttotonnenkilometer) im Güterverkehr 2018–2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Abb. 17: Anteile der Ad-hoc-Verkehre (Bruttotonnenkilometer) am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2018–2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Im Segment der Ganzzüge erreichten die Mitbewerber im Jahr 2022, bezogen auf die Bruttotonnenkilometer, bereits einen Marktanteil von deutlich mehr als die Hälfte (56 Prozent). Im gesamten Güterverkehr im ÖBB-Netz lag der Wert hingegen bei knapp 40 Prozent. Dieser Unterschied resultiert daraus, dass der Einzelwagenverkehr bis auf wenige Ausnahmen fast ausschließlich von der Rail Cargo Austria erbracht wird, während sich die Mitbewerber auf die Führung von Ganzzügen (überwiegend Containerverkehre) spezialisiert haben. Vor allem der Teilbereich der Kombinierten Verkehre befand sich fest in der Hand der Mitbewerber, sie konnten 2022 ihre ohnehin starke Position um weitere fünf Prozentpunkte auf 71 Prozent der Verkehrsleistung in diesem Segment ausbauen.

Zugenommen hat im Jahr 2022 bei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen der Anteil kurzfristig bestellter oder abgeänderter Zugtrassen (Ad-hoc-Verkehre) – er umfasste mehr als ein Viertel der gesamten Güterverkehrsleistung im ÖBB-Netz. Bei den Mitbewerbern macht diese Art der Trassenbestellung mittlerweile 40 Prozent der Verkehre aus, bei der Rail Cargo Austria gab es mit einem Fünftel hingegen noch wesentlich weniger Ad-hoc-Bestellungen.

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

VERKEHRSENTWICKLUNG IM GESAMTNETZ[4]

GÜTERVERKEHR

Wie eingangs erwähnt hat sich die allgemeine wirtschaftliche Situation 2022 erneut entspannt. Die Hauptindikatoren des Schienengüterverkehrs zeigen für das erste Halbjahr noch gute Wachstumsraten, im zweiten Halbjahr sind sie hingegen stagniert. Für das Gesamtjahr 2022 ergibt sich daraus eine gegenläufige Entwicklung der Kennzahlen: Einerseits konnte die Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer, Bruttotonnenkilometer) im niedrigen einstelligen Bereich gesteigert werden, andererseits ist das Aufkommen (beförderte Nettotonnen) in einem ähnlichen Ausmaß zurückgegangen.

Zwar gab es 2022 im Gegensatz zu den Jahren zuvor vergleichsweise wenige Beschränkungen im internationalen Warenverkehr, allerdings machten dem Schienengüterverkehr andere Faktoren zu schaffen. Neben dem Mangel an qualifiziertem Personal hat sich der mittlerweile europaweit ausgeprägte Engpass beim verfügbaren Rollmaterial (der Triebfahrzeuge und Güterwagen gleichermaßen betrifft) weiter verschärft. Auch die vom Konflikt in der Ukraine ausgelöste massive Steigerung der Bahnstrompreise ab Ende Februar und der daraus folgende rapide Anstieg des allgemeinen Preisniveaus hat die Eisenbahnunternehmen bzw. den Schienengüterverkehr vor erhebliche Herausforderungen gestellt. Nicht zuletzt wirkten sich auch umfassende Infrastrukturarbeiten und baustellenbedingte Umleitungen im benachbarten Ausland (vor allem in Deutschland) auf die Planung und Durchführung von Verkehren aus. Aufgrund all dieser Umstände und der wieder gesunkenen Preise für Mineralöl verstärkte sich im Güterverkehr der Verlagerungsdruck hin zur Straße.

Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
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
2022	118,0	23,789	46,935

Tabelle 4: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2018–2022.
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 Verschubknoten 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 %*
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
2022	40,9	39,2	39,3

Tabelle 5: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2018–2022.
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.

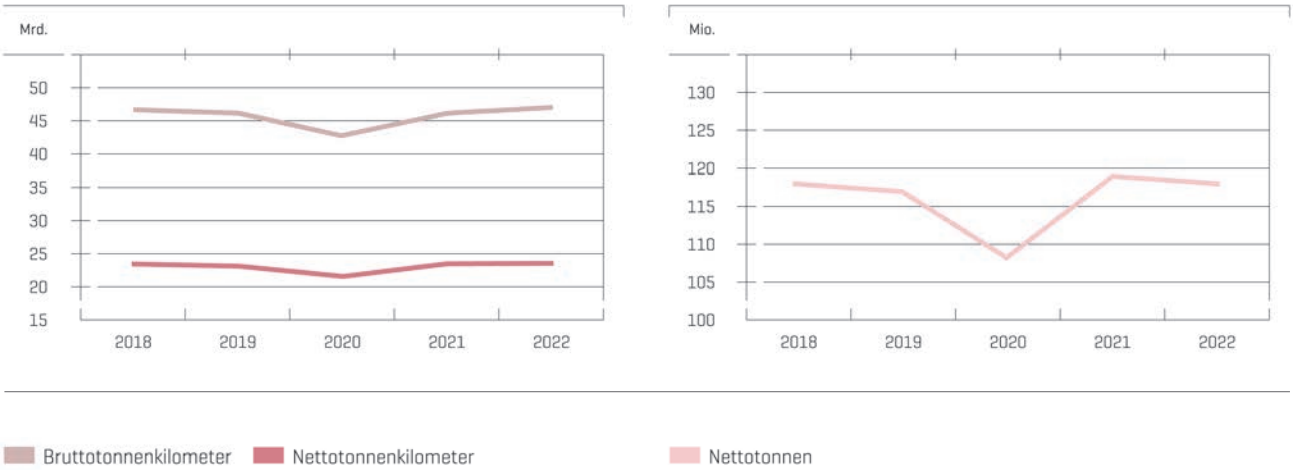


Abb. 18: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2018–2022.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Tabelle 4 und Abbildung 18 stellen die Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes dar. Während die Rail Cargo Austria gegenüber dem Vorjahr rückläufige Werte meldete, verzeichnete die Gruppe der Mitbewerber Zuwächse. Dadurch konnten diese ihre Marktanteile bei allen drei Indikatoren weiter ausbauen und in die Nähe der 40-Prozent-Marke führen. Inzwischen hatten zwölf im Güterverkehr tätige Unternehmen im Jahr 2022 Marktanteile von einem Prozent oder darüber.

Abbildung 20 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 tendenziell größer.

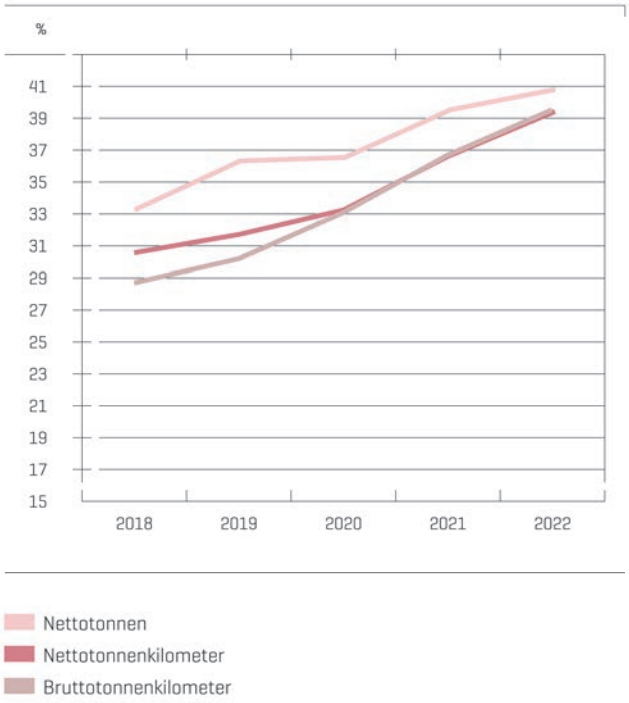


Abb. 19: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2018–2022.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Bezugnehmend auf die Eigentümerschaft der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen ergeben sich die Marktanteile (Nettotonnenkilometer) wie in Abbildung 21 dargestellt.

Der Marktanteil der im öffentlichen Eigentum stehenden Unternehmen verringert sich zusehends und betrug für das vergangene Jahr 5,9 Prozent. Die in Privateigentum stehenden Unternehmen weisen eine gegenteilige Tendenz auf, hier ist der Anteil in den letzten fünf Jahren stetig gewachsen und lag 2022 bei bereits 24,7 Prozent. Auch der Anteil der ausländischen Incumbents bzw. deren Tochterunternehmen zeigt seit 2019 einen Aufwärtstrend und machte 2022 8,5 Prozent aller erbrachten Nettotonnenkilometer aus.

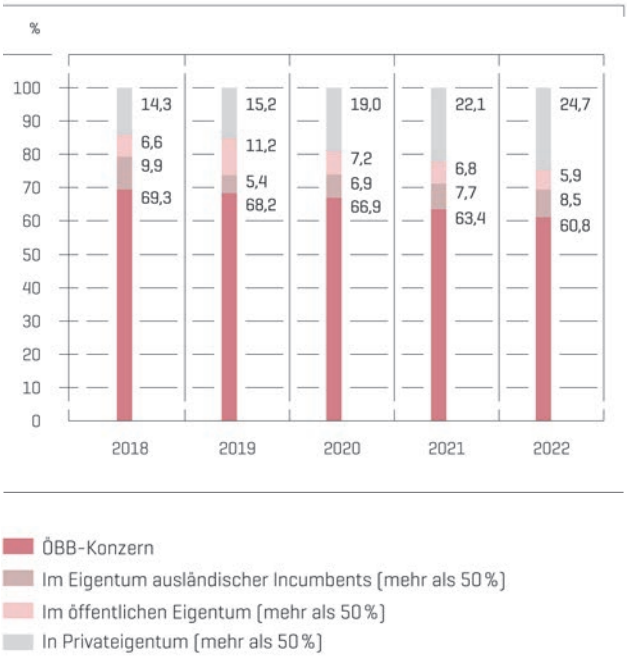


Abb. 21: Entwicklung der Marktanteile nach Unternehmensgruppen (Nettotonnenkilometer) im Güterverkehr 2018–2022; Rundungsdifferenz enthalten. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

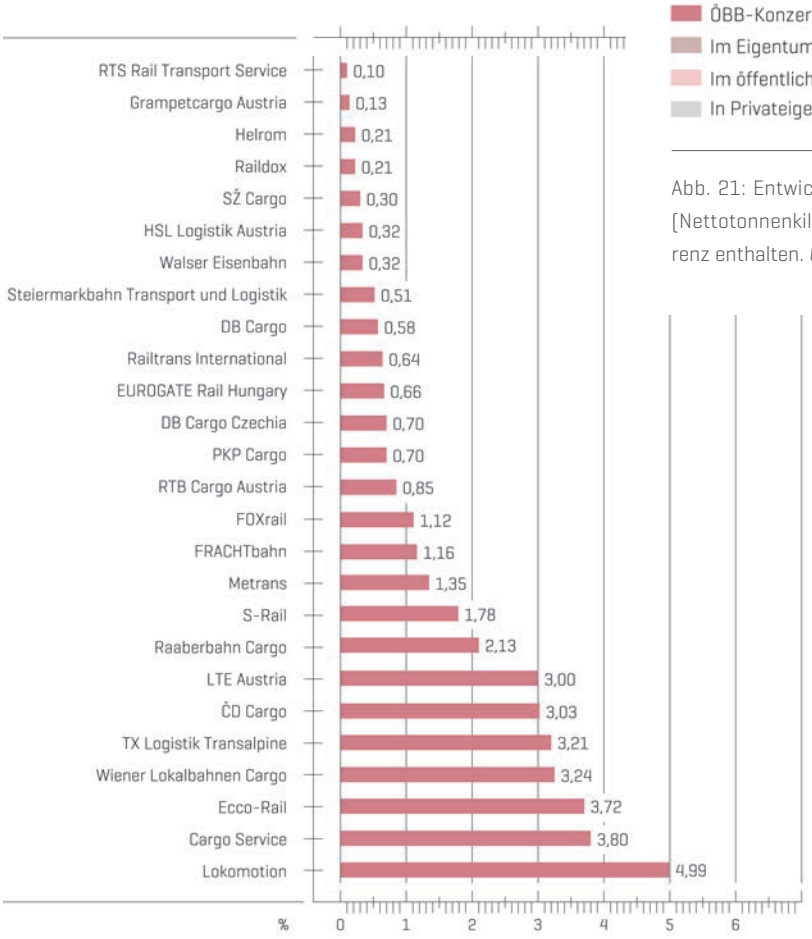


Abb. 20: Marktanteile der Mitbewerber (Nettotonnenkilometer) im Güterverkehr 2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

PERSONENVERKEHR

Der österreichische Schienenpersonenverkehrsmarkt war nach Jahren stetiger Aufwärtsentwicklung im Jahr 2020 besonders negativ von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie betroffen. Zwar wurde durchgehend ein Grundangebot an Mobilität bereitgestellt, allerdings sank die Nachfrage zwischenzeitlich massiv. Nachdem sich die Leistungsindikatoren bereits 2021 gut erholt gezeigt haben, sind sie 2022 markant angestiegen.

So wurde das Angebot durch Ausweitungen und Taktverdichtungen bei bestehenden Verbindungen bzw. die Einführung neuer Relationen umfangreich verbessert.

Im Fernverkehr wurden der Halbstundentakt der WESTbahn reaktiviert und ausgewählte Züge verlängert (zuerst nach München, später nach Innsbruck). Auch die ÖBB-Personenverkehr verstärkte Verbindungen zwischen den österreichischen Ballungszentren, verlängerte manche im benachbarten Ausland und führte zudem neue Nachtzugverbindungen (darunter bspw. drei Mal wöchentlich den Nightjet Wien–München–Paris) ein. Im Nahverkehr gab es etliche Verbesserungen in fast allen Bundesländern, wobei hauptsächlich dichtere Zugintervalle und längere Betriebszeiten umgesetzt wurden.

Insgesamt sorgten diese Änderungen im Jahr 2022 letztlich für ein Rekordangebot von knapp 128 Millionen Personenzugkilometern.

Auch die Nachfrage ist gleichzeitig signifikant gestiegen. Der Zuwachs der Anzahl an Reisenden betrug 35 Prozent. Das ist einerseits auf die Rückkehr zur Anwesenheit an Arbeitsplätzen und in Schulen im Zuge der Aufhebung von Maßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie zurückzuführen, andererseits auf den wiederbelebten Fernverkehr. Verstärkt wurden diese Effekte durch hohe Treibstoffpreise, zunehmende Parkraumbewirtschaftung in Ballungsräumen und das gegen Ende 2021 eingeführte österreichweite KlimaTicket.

Das erweiterte Angebot führte in Kombination mit der zugenommenen Inanspruchnahme dazu, dass auch die zurückgelegten Personenkilometer wieder stark gestiegen sind (plus 53 Prozent). Auch in diesem Bereich näherte sich der Personenverkehr 2022 bereits wieder stark dem Vorkrisenniveau an (siehe Tabelle 6). Aufgrund der Zuwächse im Fernverkehr erhöhte sich die durchschnittliche Fahrtweite je Fahrgast um fünf Kilometer.

Tabelle 8 und Abbildung 22 veranschaulichen, dass die Mitbewerber 2022 ihre Marktanteile bei allen drei Leistungsindikatoren (Reisende, Personenkilometer und Personenzugkilometer) ausbauen konnten – insbesondere bei den Personenkilometern, wo sie um zwei Prozentpunkte gewachsen sind.

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer	Ø Fahrtweite
	in Mio.	*in Mrd.*	*in Mio.*	*in km*
2018	309,9	13,3	113,3	42,8
2019	316,4	13,4	120,3	42,3
2020	192,2	7,4	113,4	38,6
2021	218,7	8,5	123,4	38,9
2022	295,2	13,0	127,8	43,9

Tabelle 6: Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2018–2022.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

	Summe	ÖBB-PV	Mitbewerber	Anteil Mitbewerber
Mio. Reisende	295,2	251,1	44,1	14,9 %
Mrd. Personenkilometer	13,0	11,4	1,6	12,1 %
Mio. Personenzugkilometer	127,8	110,2	17,6	13,7 %

Tabelle 7: Personenverkehrsmarkt nach Unternehmensgruppen 2022; Rundungsdifferenz enthalten.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer
	in %	*in %*	*in %*
2018	15,7	13,5	16,1
2019	15,9	13,2	15,4
2020	15,3	9,8	12,1
2021	14,2	10,1	12,9
2022	14,9	12,1	13,7

Tabelle 8: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2018–2022.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

ÖBB-Personenverkehr

Im Jahr 2022 beförderte die ÖBB-Personenverkehr über 251 Millionen Fahrgäste, 2021 waren es noch 188 Millionen gewesen (Abbildung 23). Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl der Fahrgäste um beinahe 34 Prozent, die Personenkilometer um 49 Prozent. Die durchschnittliche Fahrtweite ist dadurch gemäß dem Trend aller Bahnen von 2021 auf 2022 um fünf Kilometer auf 45,4 Kilometer gestiegen.

Abb. 22: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2018–2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

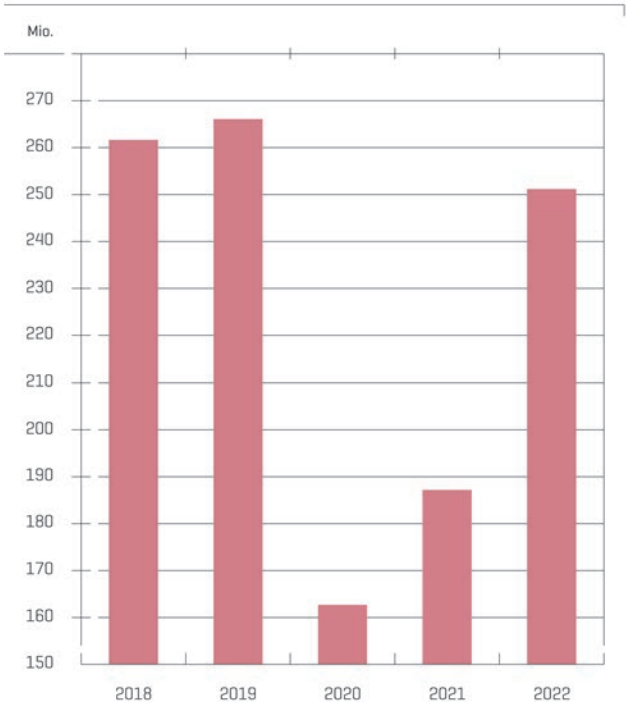


Abb. 23: Anzahl der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen 2018–2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

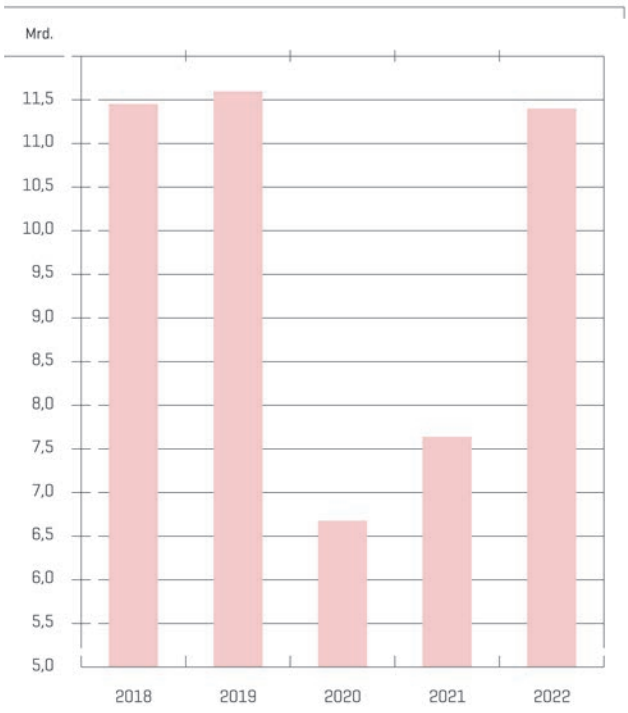


Abb. 24: Anzahl der von der ÖBB-Personenverkehr zurückgelegten Personenkilometer 2018–2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Weitere Eisenbahnunternehmen

Auch die anderen im Personenverkehr tätigen Unternehmen verzeichneten im Jahr 2022 durchwegs erfreuliche Zuwächse bei den erhobenen Kennzahlen. Bei der Summe der Privatbahnen wirkte sich die ebenfalls starke Zunahme bei der Anzahl der Reisenden (plus 42 Prozent) äußerst positiv auf die Personenkilometer aus (plus 83 Prozent). Die Zugkilometer weisen mit knapp elf Prozent ein vergleichsweise geringes Wachstum auf, dieses allerdings ausgehend von einem bereits hohen Niveau im Jahr 2021. Auch die Leistungskennzahlen von WESTbahn und RegioJet zeigen eine sehr positive Entwicklung. Sie wurden zwar in den Gesamtberechnungen berücksichtigt, werden allerdings auf Unternehmenswunsch bzw. aus Wettbewerbsgründen nicht in Abbildung dargestellt.

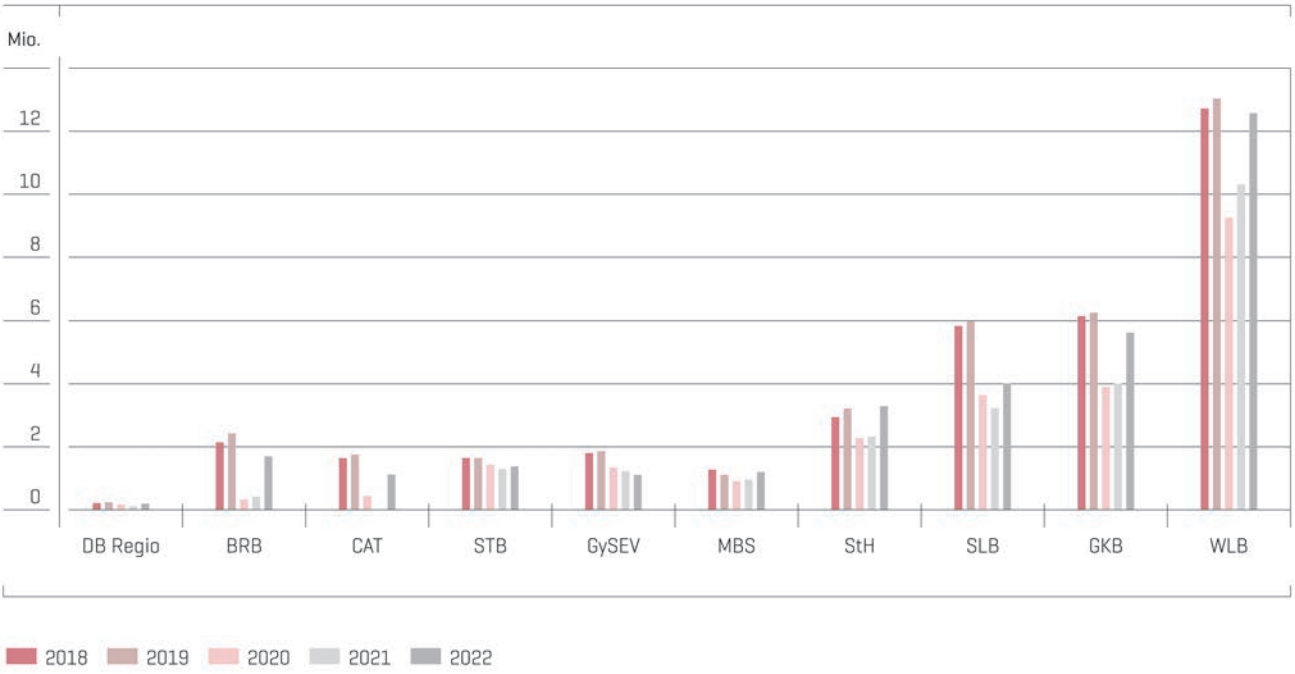


Abb. 25: Anzahl der von den vernetzten Personenverkehrsunternehmen DB Regio, BRB, CAT, STB, GySEV (einschließlich Neusiedler Seebahn), MBS, StH, SLB, GKB und WLB beförderten Personen 2018–2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

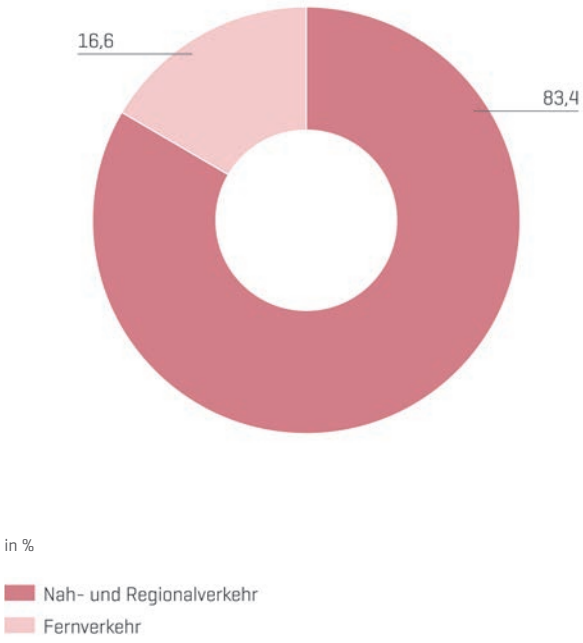


Abb. 26: Anteil der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen im Nah- und Regionalverkehr sowie im Fernverkehr (Auswertung nach Zugkategorien) 2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Beförderte Personen im Nah- und Fernverkehr

Im Fernverkehr beförderte die ÖBB-Personenverkehr 2022 mit 41,6 Millionen Reisenden wesentlich mehr Fahrgäste als noch 2021 (rund 24,4 Millionen), das entspricht einer deutlichen Zunahme von über 70 Prozent. Mit 28 Prozent verzeichnete der Nahverkehr im Vergleich dazu geringere Zuwächse, das Niveau von 2019 wurde um etwa zehn Prozent unterschritten. Dadurch veränderte sich auch die Fahrgastverteilung zu Gunsten des Fernverkehrs (Abbildung 26), sein Anteil stieg auf beinahe 17 Prozent (2021: 13 Prozent).

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

Der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse der ÖBB-Personenverkehr ist 2022 gestiegen und lag bei 1,9 Prozent. Bei der WESTbahn reduzierte sich der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse auf 1,6 Prozent (wobei seit der Einführung des dreiteiligen Klassensystems nur noch die First Class als 1. Klasse gewertet wird und Comfort und Standard in der 2. Klasse zusammengefasst werden). Ähnlich verhält es sich bei der Bayerischen Regiobahn, bei der mit 1,1 Prozent erneut deutlich weniger Fahrgäste in der 1. Klasse reisten. Während der CAT nur 1.-Klasse-Sitzplätze anbietet, verfügen die anderen (vernetzten) Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschließlich über Sitzplätze in der 2. Klasse – zumal sie überwiegend im Nahverkehr tätig sind. Eine Ausnahme bildet dabei die NÖVOG, die mit ihren Ausflugs- bzw. Sonderverkehren auch Fahrgäste in der 1. Klasse befördert.

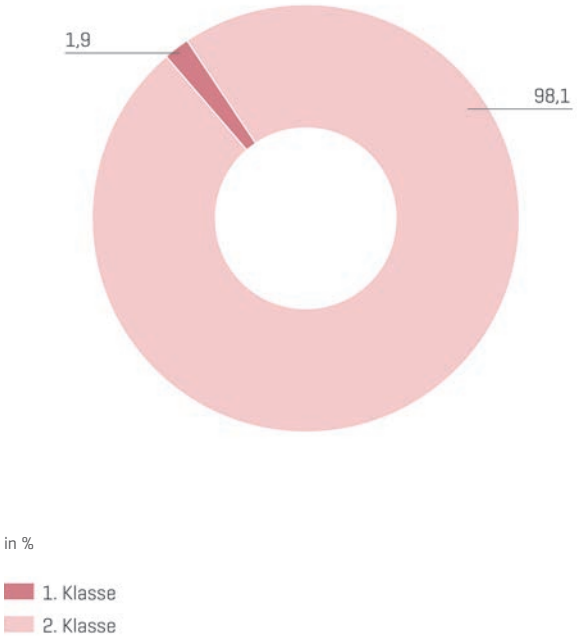


Abb. 27: Anteil der von der ÖBB-Personenverkehr beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse 2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

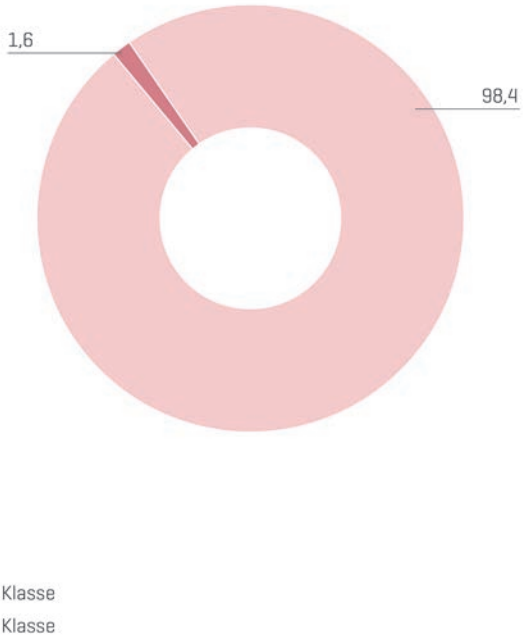


Abb. 28: Anteil der von der WESTbahn beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse 2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

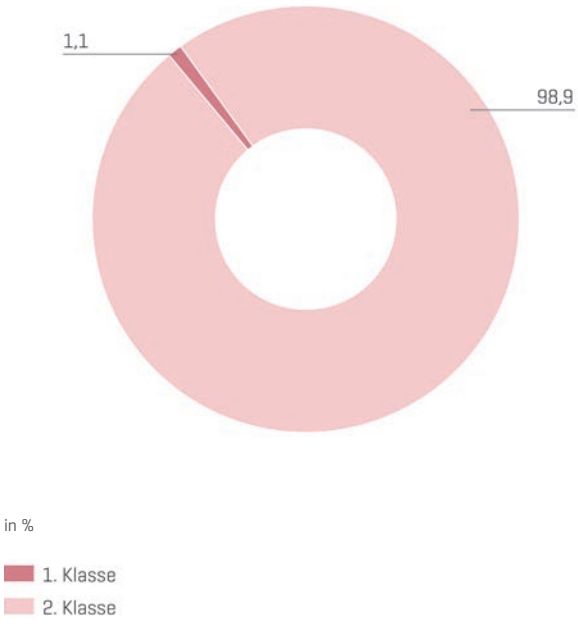


Abb. 29: Anteil der von der Bayerischen Regiobahn beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse 2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Qualitative Marktbeurteilung 2022

Seit dem Jahr 2006 führt die Schienen-Control ausführliche Umfragen unter den im jeweiligen Jahr in Österreich aktiven Eisenbahnunternehmen durch. Die darin enthaltenen Fragen dienen dazu, mittels der subjektiven Sicht der Marktteilnehmer ein Gesamtbild über die Problemfelder des österreichischen Schienenverkehrsmarktes zu erlangen. Im Berichtsjahr 2022 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 Eisenbahnunternehmen 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 der Einschätzungen zu ermöglichen, wurden die Fragestellungen der Vorjahre beibehalten. In Tabelle 1 werden die Ergebnisse ausgewählter Jahre gegenübergestellt. Die letzten beiden Spalten zeigen dabei die

Netzzugang	2013	2015	2017	2019	2020	2021	2022 Inland	2022 Ausland
Trassenvergabe	1,62	1,88	1,72	1,86	1,86	1,93	1,88	2,88
Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahn)	2,86	2,70	2,96	2,56	2,66	2,83	2,80	2,82
Zugang zu Serviceeinrichtungen (Stationen, Tankstellen, Terminals etc.)	2,35	2,04	2,07	2,00	1,95	2,02	2,06	2,69
Engpass bei Trassen (Baustellen und Umleitungen)	2,23	2,36	2,19	2,42	2,61	2,66	2,63	3,61
Grenzübertritt	1,87	2,18	2,37	2,38	2,39	2,39	2,40	3,11
Betriebliche Auflagen (Vorschriften, Meldungen etc.)	2,44	2,56	2,52	2,71	2,69	2,56	2,60	3,00
Verschub	2,32	2,25	2,19	2,36	2,22	2,13	2,27	2,76

Unternehmensfaktoren	2013	2015	2017	2019	2020	2021	2022 Inland	2022 Ausland
Mangel an (Risiko-)Kapital	2,16	2,30	2,26	2,16	2,24	2,10	2,09	2,75
Konkurrenz durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen	2,60	2,83	2,58	2,82	2,98	2,91	2,74	2,94
Konkurrenz durch andere Verkehrsträger (Straße, Luft)	3,44	3,74	3,42	3,52	3,66	3,67	3,65	4,00
Unternehmensgründung (EIU/EVU)	1,90	2,00	2,00	2,37	2,74	2,37	2,37	2,53
Fahrplanqualität	2,24	2,13	1,78	2,03	2,02	2,05	1,98	2,88

Netzzustand	2013	2015	2017	2019	2020	2021	2022 Inland	2022 Ausland
Ausbau	2,16	2,15	1,89	2,03	2,15	2,16	2,00	3,38
Erhaltung	2,60	2,54	2,14	2,29	2,28	2,33	2,10	3,38
Umleitungen	2,71	2,83	2,50	2,58	2,64	2,78	2,38	3,56
Sicherungstechnik (ETCS, PZB90 etc.)	2,13	2,33	2,00	2,15	2,26	2,26	2,27	3,00
Betriebsqualität (Störungen etc.)	2,28	2,42	2,15	2,41	2,32	2,38	2,24	3,50

durchschnittlichen Bewertungen der Faktoren im Jahr 2022, wobei sich die linke Spalte auf Österreich und die rechte explizit auf das europäische Ausland bezieht. Die Inlandswerte schneiden im direkten Vergleich in allen Punkten besser ab, oft deutlich. Das betrifft beispielsweise die Trassenvergabe, Baustellen und Umleitungen, die Fahrplanqualität, den Netzzustand (Ausbau und Erhaltung der Bahnanlagen), die allgemeine Betriebsqualität und die Kosten bzw. die Verfügbarkeit von Energie.

Personal	2013	2015	2017	2019	2020	2021	2022 Inland	2022 Ausland
Verfügbarkeit	2,88	2,92	2,96	2,91	2,60	2,82	2,81	3,13
Schulungseinrichtungen	2,12	1,76	1,85	2,18	2,05	1,88	1,98	2,50
Soziale Normen	2,27	2,44	2,04	2,29	2,15	2,14	2,17	2,31
Behördliche Auflagen	3,12	2,96	2,93	3,06	3,00	2,95	3,04	3,13
Sprache	1,85	1,88	1,96	2,09	1,90	1,89	1,96	3,00

Verfügbarkeit / Kosten der Betriebsmittel	2013	2015	2017	2019	2020	2021	2022 Inland	2022 Ausland
Triebfahrzeuge	3,12	3,08	2,92	2,65	2,52	2,58	2,94	3,12
Waggons	2,96	2,86	2,55	2,63	2,84	2,62	2,74	2,94
Dienstleistungen	2,44	2,40	2,46	2,47	2,59	2,73	2,67	3,06
Energie	2,00	2,13	1,75	1,82	1,90	2,17	2,78	3,71
Struktur der Trassengebühren	2,31	2,32	2,50	2,33	2,27	2,36	2,29	2,71
Höhe der Trassengebühren GV	2,65	2,68	2,60	2,61	2,46	2,53	2,45	2,88
Höhe der Trassengebühren PV	3,00	3,00	2,57	2,60	2,46	2,12	2,20	3,10

Behörden	2013	2015	2017	2019	2020	2021	2022 Inland	2022 Ausland
Zulassung Fahrzeuge	2,88	2,88	2,46	2,59	2,54	2,62	2,81	3,31
Technische Vorschriften	2,80	2,76	2,41	2,53	2,72	2,52	2,71	2,94
Betriebliche Normen	2,38	2,50	2,36	2,56	2,68	2,40	2,41	2,44
Verkehrsgenehmigung / Konzession	2,38	2,23	2,32	2,52	2,46	2,33	2,31	2,31
Sicherheitsbescheinigung	2,38	2,38	2,50	2,71	2,68	2,77	2,61	2,63
Unterschiede bei der Umsetzung in den EU-Ländern	3,13	3,64	3,31	3,39	3,41	3,38	3,44	3,63
Triebfahrzeugführerschein	2,58	2,48	2,15	2,15	2,02	1,98	2,17	2,19
Fahrzeugregister	2,04	2,04	2,00	1,94	1,88	1,78	2,16	2,44

Verpflichtende neue Technologien	2013	2015	2017	2019	2020	2021	2022 Inland	2022 Ausland
Kommunikation (z. B. GSMR)	2,04	2,20	2,14	2,00	2,00	1,84	2,02	2,40
Sicherungstechnik (ETCS)	3,50	3,33	2,65	2,76	2,53	2,38	2,57	2,93
Umsetzung TSI[1]	2,88	2,83	2,43	2,55	2,51	2,39	2,60	2,80
Landesspezifische Ausnahmen bei den TSI	2,73	2,86	2,50	2,63	2,74	2,55	2,77	3,73

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.

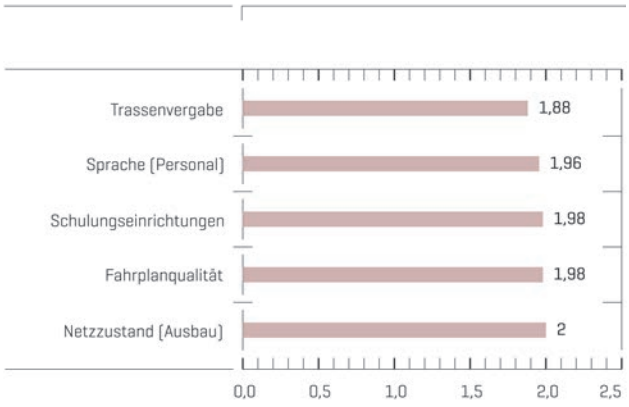


Abb. 1: Die fünf am besten bewerteten Einflussfaktoren 2022.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Abbildung 1 zeigt jene fünf Einflussfaktoren mit den besten Bewertungen für das Jahr 2022. Die beste Durchschnittsnote erhielt im Vorjahr die Trassenvergabe (die im Güterverkehr zunehmend ad hoc erfolgt). Die bereits guten Werte aus den Vorjahren konnten erneut verbessert werden. Dahinter folgt die „Sprachkompetenz des Personals" als wichtigster Faktor im Bahnbetrieb auf Platz 2. Die Schulungseinrichtungen für bahnspezifische Berufe bzw. Tätigkeiten erreichen in der Wertung Platz 3. Letztere gewinnen zunehmend an Bedeutung, was sich auch in der Tatsache widerspiegelt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen vermehrt eigene Schulungs- und Bildungseinrichtungen in Betrieb nehmen. Die Fahrplanqualität liegt, mit leicht verbessertem Wert, auf Platz 4, der Netzzustand (bezogen auf dessen Ausbau) auf Platz 5.

Im Gegensatz dazu sind in Abbildung 2 die fünf im Jahr 2022 subjektiv am schlechtesten bewerteten Einflussfaktoren dargestellt. Der Konkurrenz durch andere Verkehrsträger (Straße, Luftfahrt) wurde, trotz minimaler Verbesserung, wie schon in den Vorjahren ein besonders negativer Einfluss attestiert.

Hintergrund sind die oftmals seitens der Eisenbahnbranche kritisierte deutlich zu niedrig angesetzte Bepreisung von Straßen- und Flugverkehren sowie deren meist deutlich geringere Personalkosten. Eine abermals schlechte Bewertung erhielt außerdem der Faktor „Unterschiede bei der Umsetzung rechtlicher Vorgaben in den einzelnen EU-Ländern" – gemeint sind damit vor allem im Eisenbahnverkehr vorherrschende und für grenzüberschreitende Schienenverkehre hinderliche nationale Interessen, die der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes häufig im Weg stehen. Die behördlichen Auflagen betreffend Personal wurden im Durchschnitt wieder etwas schlechter bewertet, wodurch sich auch dieser Einflussfaktor zum wiederholten Mal unter den negativen Spitzenreitern wiederfindet. Stark verschlechtert haben sich auch die Faktoren „Triebfahrzeuge" (aufgrund des hohen Aufkommens entwickelte sich 2022 eine sehr angespannte Fahrzeugsituation) sowie die Fahrzeugzulassung. Allgemein schlechter Einfluss wird zudem auch dem intramodalen Wettbewerb, also der Konkurrenz durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), zugeschrieben – auch wenn sich dieser gemäß Abbildung 3 etwas erholt hat. Auch die sogenannte Letzte Meile, gemeint ist in dem Fall die unzureichende Bedienung von Anschlussbahnen, wird von Unternehmen regelmäßig als Hemmnis erwähnt.

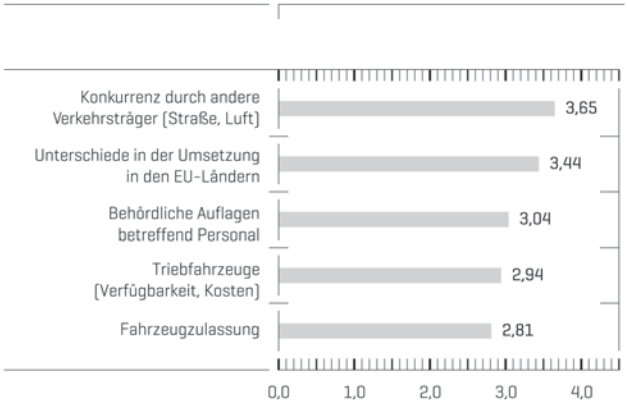


Abb. 2: Die fünf am schlechtesten bewerteten Einflussfaktoren 2022.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die Mehrheit (24) der abgefragten Einflussfaktoren hat sich nach Meinung der Eisenbahnunternehmen gegenüber 2021 verschlechtert, 17 Faktoren hingegen wieder verbessert. Generell sind sowohl die Verbesserungen der Werte als auch deren Verschlechterungen gegenüber den Vorjahren stärker geworden. Auffällig ist, dass sich alle Faktoren im Bereich „Verpflichtende neue Technologien" verschlechtert haben, im Vergleich zum Vorjahr zudem deutlich. Umgekehrt sind alle Bewertungen aus den Bereichen „Netzzustand" und „Unternehmensfaktoren" wieder besser ausgefallen als zuvor.

Bei den stärksten Veränderungen in der Benotung (Abbildung 3) ist zu erkennen, dass sich der Faktor „Energie" (wurde bereits 2021 als Problemfeld identifiziert) im Licht der rapide gestiegenen Preise 2022 noch einmal deutlich verschlechtert hat. Die hohen Energiekosten wirken sich mittlerweile stark auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen aus, was in der Befragung deutlich zum Ausdruck kommt. Daneben gibt es rund um das Thema Fahrzeuge (Fahrzeugregister, Triebfahrzeuge) und die Angleichung technischer Standards (TSI) Kritik von den Unternehmen. Erholt haben sich demgegenüber einige Faktoren aus dem Infrastrukturbereich (Umleitungen, Ausbau und Erhaltung des Schienennetzes) sowie der Punkt „Sicherheitsbescheinigungen".

Erneut beanstandeten einzelne Unternehmen, dass die Betriebsqualität durch Naturereignisse stark negativ beeinflusst wird und manchen Streckenabschnitten im Transit wieder mehr Aufmerksamkeit seitens des Infrastrukturbetreibers gewidmet werden sollte (langfristige Sperren würden, auch kurzzeitig, erheblich zunehmen und oft mit zu wenig zeitlichem Vorlauf kommuniziert). Zudem seien Grenzübertritte im internationalen Güterverkehr, beispielsweise nach Deutschland, Italien und Ungarn, aufgrund von starken Verzögerungen in Richtung Österreich sehr einschränkend. Beim künftigen Ausbau des Streckennetzes wurde außerdem zum wiederholten Mal eine erhöhte Rücksichtnahme auf Güterverkehre eingefordert.

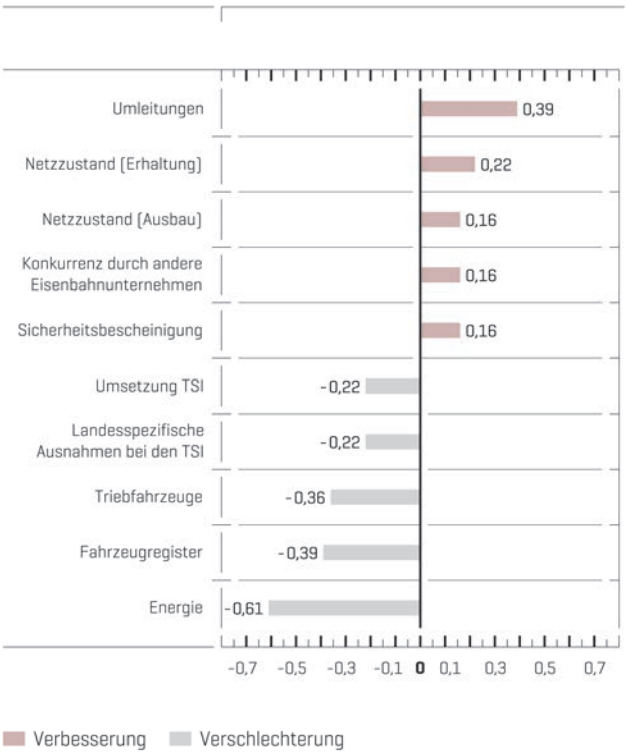


Abb. 3: Stärkste Veränderung der Bewertung von Einflussfaktoren von 2021 auf 2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Personal und Fahrzeuge

PERSONAL

Im Rahmen der jährlichen Marktbeobachtung erhebt die Schienen-Control Kennzahlen direkt von den Bahnunternehmen. In diesem Zusammenhang wird u. a. jener Personalstand der Eisenbahnunternehmen erfragt, der ausschließlich dem Eisenbahnbetrieb zuzurechnen ist. Unterteilt wird dieser in die Bereiche „Absatz“ und „Infrastruktur“. Aufgrund europarechtlicher Berichtsvorschriften wird die Anzahl der Triebfahrzeugführerinnen und -führer gesondert erfasst. Diese ist im Bereich „Absatz“ enthalten.

Beschäftigte wie Busfahrerinnen und Busfahrer, Werkstattpersonal, Overhead, Verkaufspersonal und Sicherheitspersonal bleiben unberücksichtigt. Ebenso sind Personal von in Österreich tätigen ausländischen Eisenbahnunternehmen sowie im Ausland tätiges Personal österreichischer Eisenbahnunternehmen nicht miteinbezogen. Begründet wird dies damit, dass es nicht möglich ist, das im Ausland und das in Österreich tätige Personal gesondert auszuweisen.

Personalstand	2018	2019	2020	2021	2022
Infrastruktur	17.172	17.237	17.246	17.213	17.102
Absatz	12.875	13.118	13.942	14.149	14.466
davon Triebfahrzeugführende	5.024	5.163	5.382	5.580	5.718
Summe	*30.047*	*30.355*	*31.188*	*31.362*	*31.568*

Tabelle 1: Personalstand der österreichischen Eisenbahnunternehmen in den Bereichen Absatz und Infrastruktur 2018–2022 (jeweiliger Jahresdurchschnitt). *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Tabelle 1 zeigt den durchschnittlichen Jahrespersonalstand aller österreichischen Eisenbahnunternehmen der letzten fünf Jahre. Insgesamt ist dieser von 2021 auf 2022 um 0,7 Prozent angewachsen. Im Wesentlichen hat sich der Personalstand im Infrastrukturbereich leicht verringert, während er im Absatzbereich (der auch die Triebfahrzeugführinnen und -führer umfasst, bei denen es mit 2,5 Prozent die relativ größten Zuwächse gab) etwas stärker zugenommen hat.

TRIEBFAHRZEUGE

Die Gesamtanzahl der Triebfahrzeuge (Lokomotiven, Triebwagen und Triebzüge) nahm 2022 verglichen mit dem Vorjahr ab. Einerseits wurden Fahrzeuge ausländischer Unternehmen in diesem Zusammenhang nicht mehr berücksichtigt, da eine klare Abgrenzung zwischen ihrem gesamten Fuhrpark und den ausschließlich in Österreich eingesetzten Fahrzeugen nicht möglich ist. Andererseits wurde erneut eine große Anzahl älterer Fahrzeuge des ÖBB-Konzerns ausgemustert.

Zur Entwicklung der einzelnen Unterkategorien: Die Abnahme der Anzahl von Diesellokomotiven ist auf die weitere Verschrottung länger abgestellter Fahrzeuge zurückzuführen. Die leichte Zunahme an Hybridlokomotiven ist durch Zukäufe der Mitbewerber im Güterverkehr verursacht. Mit diesen Fahrzeugen können Güterverkehrsunternehmen den Großteil ihrer Verkehre im elektrifizierten Hauptnetz abwickeln und zudem die „letzte Meile" auf nicht elektrifizierten Abschnitten bewerkstelligen. Das betrifft mitunter viele Anschlussbahnen. Der langfristige Zuwachs bei der Zahl der elektrischen Mehrsystemlokomotiven (sie können zwischen verschiedenen Bahnstromsystemen verkehren) hat folgenden Hintergrund: Die ÖBB-Produktion verwendet zunehmend Exemplare der Reihe 1293 (Vectron) für grenzüberschreitende Güterverkehre von den Niederlanden bis zum Schwarzen Meer und sortiert im Gegenzug dazu ältere Einsystemfahrzeuge aus. Auch die Mitbewerber verwenden Lokomotiven dieses Typs vermehrt im Gütertransit auf der Brenner-, der Tauern- und der Donauachse.

Triebfahrzeugstatistik	2018	2019	2020	2021	2022
Lokomotiven					
Diesellokomotiven	388	376	358	352	330
Dampflokomotiven	11	12	12	12	12
Hybridlokomotiven	8	10	20	24	26
Elektr. Einsystemwechselstromlokomotiven	417	397	382	381	371
Elektr. Einsystemgleichstromlokomotiven	15	26	19	15	15
Elektr. Mehrsystemlokomotiven (Wechsel- u./od. Gleichstrom)	496	508	586	577	535
Bestand der Lokomotiven	1.335	1.329	1.377	1.361	1.289
Triebwagen					
Dieseltriebwagen	207	196	196	197	135
Elektr. Einsystemtriebwagen	340	314	291	269	87
Elektr. Mehrsystemtriebwagen (Wechsel-/Gleichstrom, Hybrid)	201	221	232	259	27
Bestand der Triebwagen	748	731	719	725	249
Triebzüge (fest gekuppelte Garnituren)					
Elektr. Einsystemwechselstromtriebzüge	15	15	23	29	214
Elektr. Mehrsystemtriebzüge (Wechsel-/Gleichstrom, Hybrid)	60	60	60	60	243
Bestand der Triebzüge	75	75	83	89	517
Summe Triebfahrzeuge	*2.158*	*2.135*	*2.179*	*2.175*	*2.055*

Tabelle 2: Triebfahrzeugstatistik 2018–2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Triebfahrzeuge nach Spurweite	Normalspur	Schmalspur	Gesamt
Lokomotiven	1.250	39	1.289
Triebwagen	209	40	249
Triebzüge	508	9	517
Summe Triebfahrzeuge	*1.967*	*88*	*2.055*

Tabelle 3: Triebfahrzeuge nach Spurweite 2022. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Die ÖBB-Personenverkehr hat gegenüber den Vorjahren viele ihrer Fahrzeuge neu kategorisiert bzw. zugeordnet. Dadurch ist zum einen die Zahl der Triebwagen stark gesunken, zum anderen jene der Triebzüge in ähnlichem Ausmaß gestiegen.

Die Zahl der elektrischen Ein- und Mehrsystemtriebwagen umfasst daher nur mehr den Fahrzeugbestand österreichischer Regionalbahnen, jene der Dieseltriebwagen beinhaltet die ÖBB-Baureihe 5047 sowie die Fahrzeuge der Regionalbahnen auf nicht elektrifizierten Nebenstrecken. Die restlichen Fahrzeuge der ÖBB-Personenverkehr werden in Tabelle 2 allesamt als Triebzüge abgebildet. Weiters werden die von der ÖBB-Personenverkehr im Fernverkehr eingesetzten Railjet-Garnituren (bisher als Mehrsystemtriebzüge gelistet) als Reisezugwagen angeführt und befinden sich somit in der Kategorie „Bestand an Personenwagen“ (Tabelle 4). Alle angegebenen elektrischen Mehrsystemtriebzüge (wie beispielsweise die Baureihen 4124, 4744 oder 4746) stehen im Besitz der ÖBB-Personenverkehr. Unter den Einsystemtriebzügen befinden sich neben den Fahrzeugen der ÖBB unter anderem auch die Doppelstockgarnituren der WESTbahn, die im Fernverkehr zwischen Wien, Salzburg und Innsbruck bzw. München verkehren.

PERSONENWAGEN

Der Bestand an Personenwagen hat 2022 wieder leicht abgenommen, das entspricht dem langfristigen Trend. Die Anzahl an verfügbaren Sitzplätzen sowohl in der 2. Klasse als auch in der 1. Klasse ist hingegen gestiegen, was in erster Linie auf die oben erwähnte Umkategorisierung der Railjets zurückzuführen ist. Zudem 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, weil es auch jene von Nostalgieveranstaltern, sonstigen Haltern (z. B. private Güterwageneinsteller, Industriebetriebe, [Bahn-]Bauunternehmen) und ausländischen Eisenbahnunternehmen umfasst. Sie werden über die Fragebögen der Schienen-Control nicht erreicht.

Bestand an Personenwagen	2018	2019	2020	2021	2022
Personenwagen 1. Klasse	170	173	173	182	182
Personenwagen 2. Klasse	1.387	1.317	1.317	1.306	1.280
Speisewagen	83	85	85	85	80
Liegewagen	71	71	71	79	73
Schlafwagen	50	50	51	51	51
Sonstige	45	38	38	38	35
Summe	*1.806*	*1.734*	*1.735*	*1.741*	*1.701*

Tabelle 4: Bestand an Personenwagen inländischer Eisenbahnunternehmen nach Verwendungszweck 2018–2022.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Anzahl der Sitzplätze	2018	2019	2020	2021	2022
1. Klasse	8.109	8.336	8.336	8.148	8.172
2. Klasse	234.919	229.686	229.274	232.769	239.629
Summe	*243.028*	*238.022*	*237.610*	*240.917*	*247.801*

Tabelle 5: Anzahl der Sitzplätze in Personenwagen, Triebwagen und Triebzügen inländischer Eisenbahnunternehmen nach Klassen 2018–2022.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Fahrzeughalter Personenwagen	2018	2019	2020	2021	2022
Ausländische EVU	352	363	382	428	453
ÖBB-Konzern	1.874	1.835	1.747	1.717	1.702
Inländische EVU	94	91	89	44	46
Nostalgieveranstalter	195	199	173	177	165
Sonstige Halter	10	10	21	28	7
Summe	*2.525*	*2.498*	*2.412*	*2.394*	*2.373*

Tabelle 6: Entwicklung des Bestands in Österreich registrierter Personenwagen 2018–2022. *Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. Dezember 2022.*

GÜTERWAGEN

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 zunehmend 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 2022 fort.

Bestand an Güterwagen	2018	2019	2020	2021	2022
Summe	*18.242*	*17.895*	*17.511*	*17.510*	*17.402*

Tabelle 7: Bestand an Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen 2018–2022.
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im österreichischen Fahrzeugregister ist der Bestand der verzeichneten Güterwagen gegenüber dem Vorjahr hingegen wieder gestiegen (siehe Tabelle 8). Der Verringerung der Anzahl an Güterwagen bei der Rail Cargo Austria und der Gruppe der weiteren Eisenbahnunternehmen stehen größere Zuwächse bei den sonstigen Wagenhaltern gegenüber.

Aus Tabelle 9 lässt sich entnehmen, dass 2022 in Summe anteilig immer noch rund 69 Prozent der in Österreich registrierten Güterwagen im Eigentum der Rail Cargo Austria standen. Die Fahrzeuge der Privatwageneinsteller umfassen im Berichtsjahr über 27 Prozent des in Österreich registrierten Bestands. Zumeist besitzen diese Spezialwagen wie Kesselwagen und Flachwagen bzw. Güterwagen für den Kombinierten Verkehr sowie gedeckte Wagen. Oftmals mieten Eisenbahnunternehmen solche über einen gewissen Zeitraum – abhängig von der Laufzeit des zugehörigen Transportvertrags.

Fahrzeughalter Güterwagen	2018	2019	2020	2021	2022
RCA	15.760	15.586	15.273	14.982	14.844
Andere EVU	829	831	985	926	740
Sonstige Halter	4.636	4.693	4.951	5.030	5.850
Summe	*21.225*	*21.110*	*21.209*	*20.938*	*21.434*

Tabelle 8: Entwicklung des Bestands in Österreich registrierter Güterwagen 2018–2022.
Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. Dezember 2022.

Güterwagentyp	RCA	Andere EVU	Sonstige Halter	Summe	Anteil sonst. Halter
Wagen mit öffnungsfähigem Dach (T)	1.069	6	47	1.122	4,19 %
Gedeckte Wagen (G)	3	22	59	84	70,24 %
Gedeckte Wagen Sonderbauart (H)	3.324	16	294	3.634	8,09 %
Flachwagen (K, O, R)	3.123	71	183	3.377	5,42 %
Flachwagen Sonderbauart (L, S)	4.981	86	2.144	7.211	29,73 %
Offene Wagen (E)	1.641	101	127	1.869	6,80 %
Offene Wagen Sonderbauart (F)	702	297	151	1.150	13,13 %
Kesselwagen (Z)	–	2	2.327	2.329	99,91 %
Spezialwagen (U)	1	139	518	658	78,72 %
Summe	*14.844*	*740*	*5.850*	*21.434*	*27,29 %*

Tabelle 9: Güterwagen nach Kategorien und Haltern 2022. *Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. Dezember 2022.*

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 Verkehrsverbünde[1] 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-PV, der WESTbahn und des RegioJets herangezogen, da diese Unternehmen im direkten Wettbewerb zueinander stehen und neben Standardpreis-Tickets teilweise auch Aktionspreis-Tickets (z. B. Sparschiene Österreich oder WESTsuperpreis-Tickets) verkaufen.

Personen im Besitz von Ermäßigungskarten (z. B. ÖBB-Vorteilscard, ÖBB-Businesscard oder bei Anerkennung diverser Mitgliedskarten bei der WESTbahn) erhalten bei jedem Ticketkauf fixe Preisnachlässe. Zusätzlich bieten die Unternehmen sowohl Vergünstigungen für Personengruppen, wie etwa Jugendliche, Studierende oder Reisegruppen, als auch für die Nutzung von Freizeitangeboten, wie Museums-, Tierpark- oder Thermenbesuche an.

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

Die WESTbahn-Tarife auf Strecken innerhalb Österreichs waren im Jahr 2022 weiterhin mit den Fahrtkosten für Personen im Besitz einer ÖBB-Vorteilscard vergleichbar. Auch die RegioJet-Tarife lagen im Jahr 2022 weiterhin deutlich unter den ÖBB-Standardpreisen. Beim Preisvergleich müssen bei den ÖBB-Vorteilscard-Tarifen die zusätzlichen Kosten von 19 bis 99 Euro pro Jahr für den Bezug der Ermäßigungskarte 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-Tarif[2], wenn sie Tickets für Strecken kaufen, die sich im Verbundgebiet befinden. Geht eine Fahrt über die Grenzen eines Verkehrsverbundes hinaus, so zahlt der Fahrgast nicht mehr den Verbund-Tarif, sondern wechselt in den Tarif des jeweiligen Bahnunternehmens. Die ÖBB-PV ist in allen österreichischen Verkehrsverbünden vertreten, die WESTbahn im OÖVV, im SVV und im VVT bzw. anerkennt die WESTbahn die regionalen KlimaTickets des VOR. Alle anderen Bahnunternehmen sind Mitglied in jenen Verkehrsverbünden, in deren Gebiet sie ihre Verkehrsleistungen anbieten. Einzig der CAT und der RegioJet sind in keinem Verkehrsverbund.

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

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

TARIFANPASSUNGEN DER ÖBB-PV UND DER WESTBAHN

ÖBB-PV

Die ÖBB-PV hat im Jahr 2022 ihre Tarife angepasst. Die wesentlichen Kriterien für den Preis einer Fahrkarte sind aktuell der Buchungskanal und die Zeitspanne bis zum Fahrtantritt. Es wird beim Buchungskanal zwischen Online-Shop, Fahrkartenautomaten, Personenschalter und Zugpersonal (im Regionalverkehr nicht möglich) unterschieden. Die Zeitspanne zwischen Fahrscheinkauf und Fahrtantritt wird in drei Kategorien aufgeteilt: Fahrtantritt in mehr als 15 Tagen, Fahrtantritt in ein bis 14 Tagen und Fahrtantritt am selben Tag. Dabei gilt, dass der Fahrschein günstiger ist, wenn der Fahrzeitpunkt um mehr als 15 Tage in der Zukunft liegt und das Ticket online bezogen wird. Unverändert bleibt die Auswahlmöglichkeit für Fahrgäste zwischen First Class und Economy Class. Ein Einzelfahrschein gilt bundesweit außerhalb der Verkehrsbünde zwei Tage lang. Der Gültigkeitszeitraum wird auf dem Ticket ausgewiesen. Hin- und Rückfahrten werden von der ÖBB-PV als zwei Einzelfahrscheine betrachtet.

Am Beispiel der Strecke Wien–Zeltweg ergeben sich Preisunterschiede von 24,5 Prozent im Vergleich zwischen dem günstigsten und dem teuersten Fahrschein der Kategorie „Standard Vollpreis“ in der 2. Klasse. Der günstigste Fahrschein wurde 15 Tage vor Reiseantritt online um 39,60 Euro gekauft. Der teuerste Fahrschein kostete 49,30 Euro am Reisetag beim Bezug über das Zugpersonal. Den günstigsten Fahrschein erhält man um 39,60 Euro im Online-Ticketshop 180 bis 15 Tage vor Fahrtantritt. Am Reisetag selbst kostet der Fahrschein im Online-Ticketshop 41,30 Euro. Die Preisspanne beim Kauf an der Personenkasse beträgt je nach Kaufdatum vor Fahrtantritt 5,90 Euro bzw. 14 Prozent. Für die 1. Klasse ergibt sich für diese Strecke im Jahr 2022 ein Preis zwischen 69,30 und 86,30 Euro. Im Vergleich zur WESTbahn lässt sich bei der ÖBB-PV kein einheitlicher Zuschlag für den Fahrscheinkauf an der Personenkasse feststellen.

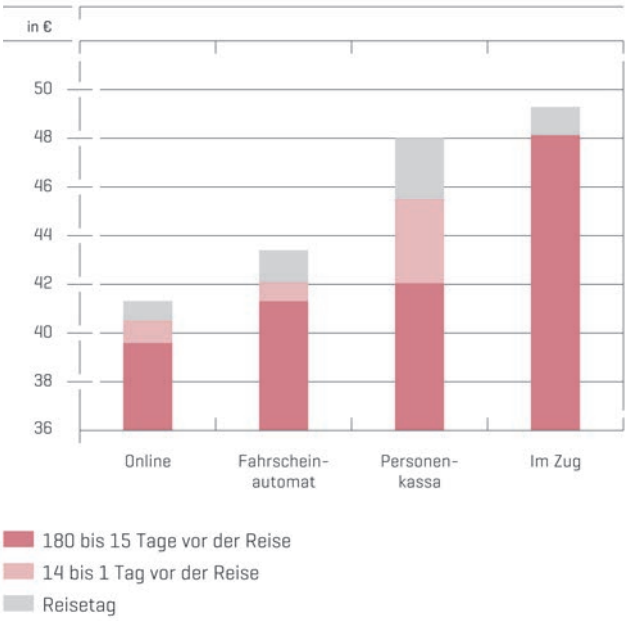


Abb. 1: Fahrpreise für ein Standard-Vollpreis-Ticket in der 2. Klasse zwischen Wien und Zeltweg; nach Buchungskanal und Vorlaufzeit; *Quelle: ÖBB-Personenverkehr-Relationstarife 2022.*

Abb. 2: Fahrpreise für ein WESTstandard-Preis-Ticket Wien–Linz bzw. Salzburg 2012–2022; *Quelle: Tarifbestimmungen Westbahn.*

WESTBAHN

Im Dezember 2021 haben sowohl ÖBB-PV als auch die WESTbahn die Tarife angepasst. Im Laufe des Jahres 2022 hat die WESTbahn erneut ihre Tarife geändert. Ein Vergleich der Preise eines Standard-Tickets zwischen Wien und Salzburg zeigt eine Erhöhung der Fahrkartenpreise von 46 Prozent. So kostete ein Vollpreis-Ticket der 2. Klasse im Dezember 2021 im WESTbahn-Online-Shop noch 33,50 Euro, ein Jahr später betrug der Preis bereits 48,90 Euro. Gegenüber den Preisen des Jahres 2014 stellt dies eine Verdoppelung dar.

Damit liegt die WESTbahn preislich weiterhin unter vergleichbaren nicht ermäßigten Fahrscheinen der ÖBB-PV.

In der Relation Wien–Linz kostete ein Fahrschein im Jahr 2022 mit WESTstandard-Preis 35,90 Euro, womit sich eine Steigerung von elf Euro oder 44 Prozent innerhalb eines Jahres ergibt. Personen im Besitz einer Ermäßigungskarte zahlten 2022 für die Relation Wien–Salzburg 24,50 Euro bzw. 18,00 Euro für die Strecke Wien–Linz.

Beim Fahrscheinerwerb muss ein Reisetag ausgewählt werden. Vor dem Gültigkeitstag kann das Ticket nicht verwendet, aber kostenfrei storniert werden. Bis 2019 war das Ticket ein Jahr ab Kaufdatum gültig; ab 2020 ausschließlich am gewählten Reisetag oder am Folgetag. Dies stellt eine Erschwernis für Reisende im Vorverkauf dar. Im Verkaufslokal der WESTbahn ist ein Aufpreis von einem Euro, im Vertriebskanal Trafik von zwei Euro und im Zug von 3,10 Euro zu zahlen.

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

Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) informiert seit jeher in den Jahresberichten über die Preisentwicklung bei den Bahnunternehmen und Verkehrsverbünden. Früher wurde die Entwicklung der ÖBB-Kilometertarife dargestellt, seit 2014 untersucht die apf an bestimmten Stichtagen[3] die konkret angebotenen Preise auf ausgesuchten Strecken der ÖBB-PV, der WESTbahn und des RegioJets.

Die Preise wurden einmal pro Monat über das gesamte Kalenderjahr den jeweiligen Websites entnommen. Dabei wurden nur Fahrkarten für die 2. Klasse (bzw. 1. Klasse, sofern günstiger als der angebotene Preis für die 2. Klasse) verglichen, die für alle Fahrgäste ohne besondere Voraussetzung – wie etwa Ermäßigungskarten oder ein bestimmtes Alter – erhältlich waren. Berücksichtigt wurden sowohl Standardpreise ohne jegliche Ermäßigung (z. B. Standard-Ticket) als auch allgemein erhältliche Sonderangebote (z. B. Sparschiene-Österreich-, WESTsuperpreis-Ticket), sofern 2022 angeboten. Bei RegioJet wurde die Klasse Low cost (bzw. Standard oder Relax, sofern Low cost/Standard nicht mehr verfügbar waren) herangezogen, da diese direkt mit der 2. Klasse der beiden anderen Bahnunternehmen vergleichbar ist.

Folgende Fernverkehrsstrecken wurden für den Preisvergleich ausgewählt:

ÖBB-PV und WESTbahn
Wien – Linz, 190 Kilometer
Wien – Salzburg, 317 Kilometer
Wien – München, 470 Kilometer

ÖBB-PV und RegioJet
Wien – Budapest, 272 Kilometer
Wien – Prag, 404 Kilometer

ÖBB-PV
Wien – Klagenfurt, 330 Kilometer

Die ÖBB-Strecken Wien – Graz und Wien–Innsbruck werden seit 2020, die Strecke Linz – Salzburg wird seit 2022 nicht mehr untersucht. Neu hinzugekommen sind seit 2022 die Strecken Wien – München und Wien – Budapest.

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 in den jeweiligen Online-Shops erhoben. Bei der ÖBB-PV und der WESTbahn werden unterschiedliche Preise je nach gewähltem Vertriebskanal (Bahnschalter, Fahrscheinautomat, Online-Shop, Zug) angeboten. 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-PV und der ÖBB Intercitybus auf der Verbindung nach Klagenfurt.

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

[3] Im Jahr 2022: Dienstag, 18.1., Dienstag, 15.2., Donnerstag, 17.3., Mittwoch, 13.4., Mittwoch, 13.5., Freitag, 3.6., Freitag, 15.7., Donnerstag, 17.8., Montag, 5.9., Donnerstag, 13.10., Mittwoch, 9.11., und Dienstag, 13.12.

ERGEBNISSE DER PREISERHEBUNG 2022

PREISE DER ÖBB-PV

Variierende Preise je nach Kaufzeitpunkt

Die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV variierten im Jahr 2022 auf den untersuchten Strecken stark. Die maximale Preisdifferenz lag bei 50,30 Euro für die Strecke Wien–Prag bzw. bei je über 30 Euro für die Verbindungen Wien–Budapest und Wien–München. Im Vergleich dazu lag die maximale Preisdifferenz im Jahr 2021 bei 41,20 Euro für die Strecke Wien–Prag bzw. bei 34,40 Euro für die Verbindung Wien–Klagenfurt. Das bedeutet, dass der Zeitpunkt des Ticketkaufs bei der ÖBB-PV im Jahr 2022 weiterhin eine große Rolle spielte, insbesondere bei Strecken ins Ausland, welche ebenfalls von Mitbewerbern (WESTbahn bzw. RegioJet) bedient werden.

Über 69 Prozent Ersparnis bei frühem Kaufzeitpunkt möglich

2022 galt wie im Jahr 2021 für alle verglichenen Strecken: Je früher Tickets gekauft wurden, desto größer war grundsätzlich die Ersparnis. Die maximale Preisreduktion konnten Fahrgäste auf allen verglichenen Strecken jeweils vier Wochen vor Fahrtantritt im Online-Ticketshop erzielen. Auf drei der verglichenen sechs Strecken war der Preis drei Tage vor Fahrtantritt geringfügig höher als einen Tag vor Fahrtantritt.

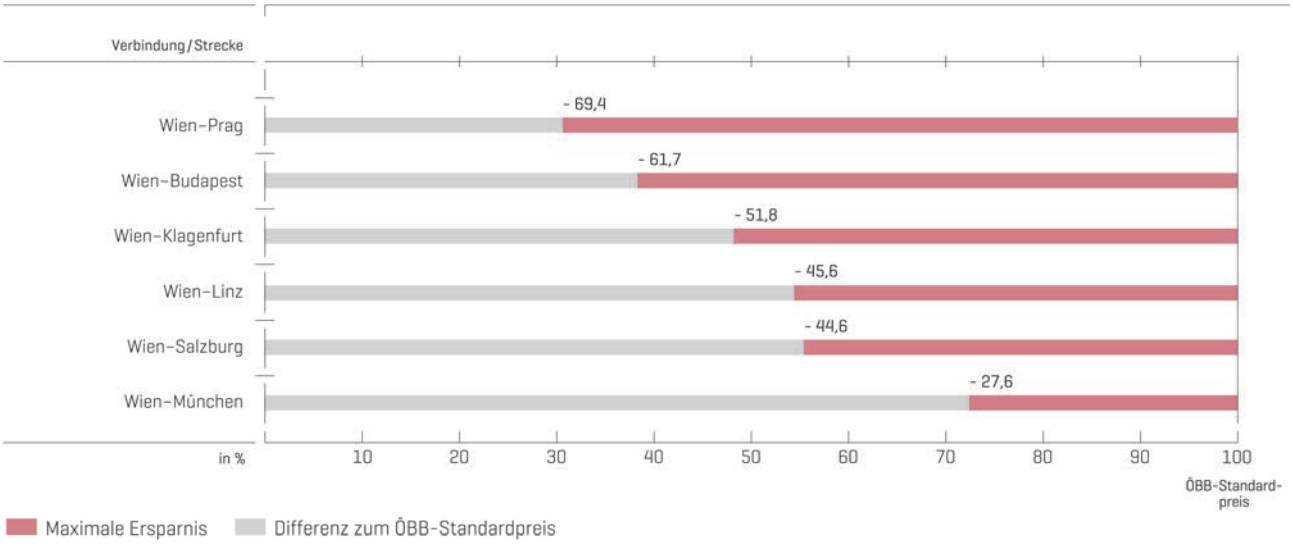


Abb. 3: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem ÖBB-Standard-Ticket (100 Prozent) für die im Preisvergleich untersuchten Strecken im Jahr 2022.
Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

Von den untersuchten Strecken wies die Verbindung Wien–Prag mit durchschnittlich 69,4 Prozent Einsparung im Vergleich zum ÖBB-Standard-Ticket das höchste Einsparungspotenzial auf (2021: 59 Prozent). Auf Platz zwei befand sich die erstmals im Vergleich betrachtete Strecke Wien–Budapest mit fast 62 Prozent Einsparungspotenzial. Auf den anderen ausgewerteten Strecken konnte durch einen frühen Ticketkauf eine durchschnittliche Preisersparnis zwischen fast 28 und fast 52 Prozent (2021: zwischen 36 und 49 Prozent) erzielt werden (Abb. 3).

Die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV waren im Jahr 2022 auf den vier bereits im Vorjahr überprüften Strecken zu den Abfragezeitpunkten insgesamt zwölf Mal günstiger und acht Mal teurer als 2021.

PREISE DER WESTBAHN

Über 68 Prozent Ersparnis möglich

Die durchschnittlichen Preise der WESTbahn variierten je nach Buchungszeitpunkt auf allen untersuchten Strecken stark. Die WESTbahn bot bei frühem Ticketkauf ebenfalls deutlich günstigere Fahrscheine an, wodurch die maximale Preisersparnis auf den untersuchten Strecken mittlerweile mit der ÖBB-PV vergleichbar ist.

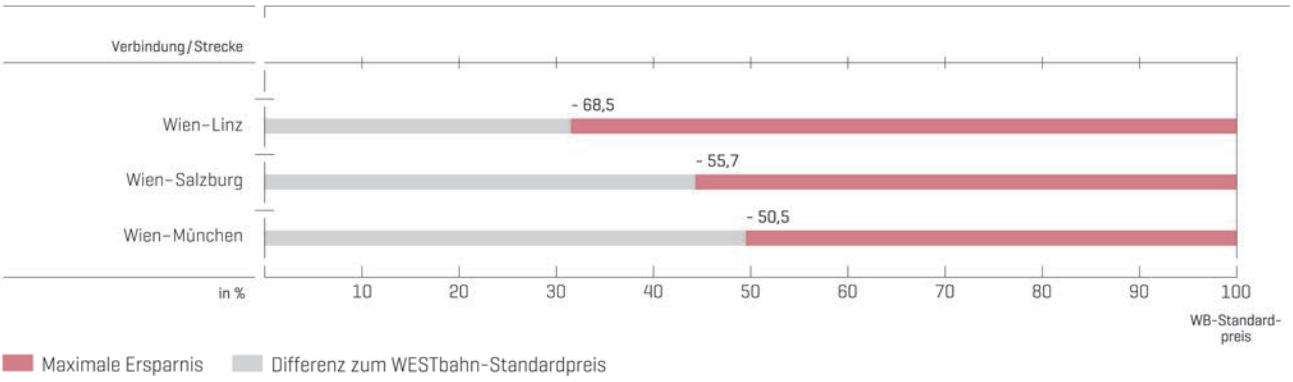


Abb. 4: Maximale Ersparnis im Vergleich zu einem WESTbahn-Standard-Ticket (100 Prozent) für unterschiedliche Strecken im Jahr 2022.
Quelle: Ticketshop der WESTbahn.

Das unterstreicht den Zeitpunkt des Ticketkaufs als zentrales Element der Preisgestaltung bei der WESTbahn und der ÖBB-PV. Im Jahr 2022 waren die durchschnittlichen Preise bei der WESTbahn auf den untersuchten Strecken vier Wochen vor Fahrtantritt am günstigsten.

So reduzierte sich bei der WESTbahn im Jahr 2022 auf der Strecke Wien–Linz der durchschnittliche Preis mit mehr als 68 Prozent (2021: 40 Prozent) im Vergleich zu einem WESTbahn-Standard-Ticket am stärksten, gefolgt von der Strecke Wien–Salzburg mit fast 56 Prozent (2021: 30 Prozent) und der erstmals beobachteten Strecke Wien–München mit mehr als 50 Prozent (Abb. 4).

Die durchschnittlichen Preise der WESTbahn waren im Jahr 2022 auf den zwei bereits im Vorjahr überprüften Strecken an den jeweils fünf Abfragezeitpunkten im Vergleich zum Vorjahr sechs Mal günstiger und vier Mal teurer. Die Strecke zwischen Wien und München wurde erstmals in den Vergleich einbezogen, daher fehlen noch Vergleichswerte aus dem Vorjahr.

PREISE DES REGIOJETS

RegioJet bot im Jahr 2022 an den untersuchten Tagen weiterhin die vier Klassen (Low cost, Standard, Relax und Business) an. Diese werden jedoch – wohl je nach Auslastung und Kaufzeitpunkt – zu sehr unterschiedlichen Preisstufen angeboten.

Die durchschnittlichen Preise von RegioJet waren im Jahr 2022 auf der bereits im Vorjahr überprüften Strecke Wien–Prag an den fünf Abfragezeitpunkten im Vergleich zum Vorjahr zwar durchwegs höher, lagen damit aber weiterhin deutlich unter den Standardpreisen des Mitbewerbers. Auf der neu untersuchten Strecke Wien–Budapest können erst für das nächste Jahr Vergleiche getroffen werden.

Die durchschnittlich erhobenen Preise waren auf der Strecke Wien–Prag zwischen rund 33 und 63 Prozent (2021: zwischen 54 und 69 Prozent) und auf der neu verglichenen Strecke Wien–Budapest zwischen 35 und 68 Prozent günstiger im Vergleich zum Mitbewerber.

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

Im Unterschied zu den anderen beiden Bahnunternehmen fällt der durchschnittliche Preisunterschied mit in etwa 1,50 bis drei Euro zwischen den verschiedenen Abfragezeitpunkten jedoch deutlich geringer aus.

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

ÖBB-VORTEILSCARD: PREISE BEI ÖBB-PV UND WESTBAHN WEITER ANGEGLICHEN

Personen im Besitz einer ÖBB-Vorteilscard (Kosten zwischen 19 und 99 Euro pro Jahr) erhalten 50 Prozent Ermäßigung auf Standard-Einzeltickets der ÖBB-PV. Bei Verbundtickets weichen die Ermäßigungen ab. Bei Inanspruchnahme der Ermäßigung nähern sich die Ticketpreise der Bahnunternehmen ÖBB-PV und WESTbahn auf innerösterreichischen Strecken weiterhin an.

Die Preise mit Vorteilscard lagen bei der ÖBB-PV im Jahr 2022 zwischen 31 Prozent unter und 44,7 Prozent über den Preisen der WESTbahn (2021: zwischen etwa neun Prozent unter und 32 Prozent über den Preisen der WESTbahn). Nicht berücksichtigt wurde der speziell ermäßigte Tarif WESTvorteilspreis-Ticket, welchen die WESTbahn für Fahrgäste mit einer ÖBB-Vorteilscard anbietet. Bei Berücksichtigung dieses speziellen Tarifs verringert sich der Preisvorteil mit der ÖBB-Vorteilscard bei der ÖBB-PV im Vergleich zur Nutzung der ÖBB-Vorteilscard bei der WESTbahn.

Auf den Strecken Wien–Linz und Wien–Salzburg waren die Preise mit ÖBB-Vorteilscard bei der ÖBB-PV an je zwei von fünf Abfragezeitpunkten niedriger als der vergleichbare durchschnittliche Preis bei der WESTbahn.

Mit ÖBB-Sparschiene-Österreich-Tickets sind Preise deutlich unter jenen der ÖBB-Standard-Fahrkarten bzw. teilweise auch unter jenen von ÖBB-Vorteilscard-Tickets 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 den verglichenen Strecken in das Ausland (nach Prag, München bzw. Budapest) bietet die ÖBB-PV mittlerweile mehrere Standardpreise an, was dazu führt, dass gleichzeitig auch mehrere Preise mit Vorteilscard angeboten werden. Dazu kommt, dass für den Streckenanteil im Ausland 15 Prozent Ermäßigung (statt 50 Prozent für den Streckenanteil innerhalb Österreichs) gewährt werden. Aufgrund der damit zusammenhängenden Komplexität wurden die Preise mit Vorteilscard auf diesen Strecken nicht mehr erhoben.

STRECKENAUSWERTUNGEN VON ÖBB-PV, WESTBAHN UND REGIOJET IM VERGLEICH

In den Abbildungen 5 bis 10 sind die durchschnittlichen Preise aller am jeweiligen Tag online angebotenen Tickets für Tagesreisezüge dargestellt. Nachtreisezüge der ÖBB-PV wurden nicht berücksichtigt, da die Mitbewerber WESTbahn und RegioJet keine solchen Zuggattungen betreiben. Generell sind die Ticketpreise der ÖBB-Nachtreisezüge teils niedriger und teils höher als jene für ÖBB-Tagesreisezüge auf derselben Relation.

Im Dezember 2022 hat die ÖBB-PV ihre Preise angepasst. Im April, Juni und September 2022 kam es zu Preisveränderungen bei der WESTbahn. Bei RegioJet war eine Feststellung nicht möglich.[4]

STRECKE WIEN–LINZ

Auf der Strecke Wien–Linz waren die durchschnittlichen Ticketpreise der WESTbahn 2022 je nach Kaufzeitpunkt zwischen 9,90 Euro und 11,40 Euro (2021: 4,50 Euro bis 14,30 Euro) günstiger als die Tickets der ÖBB-PV (Abb. 5).

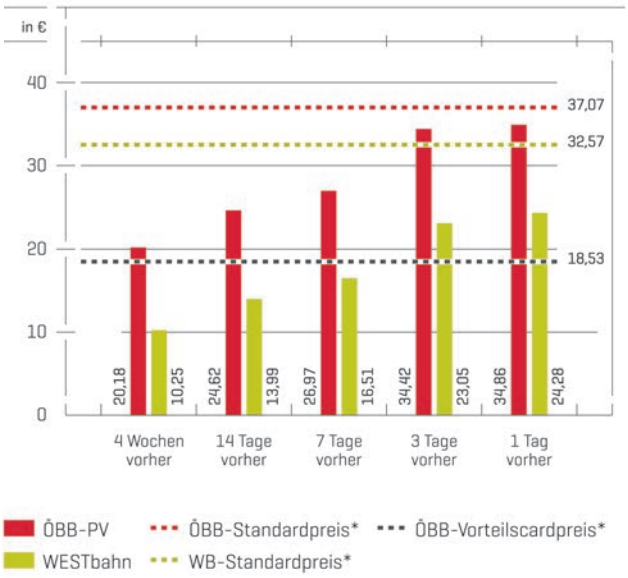


Abb. 5: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-PV und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien–Linz** im Jahr 2022.
Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

Für Personen mit einer ÖBB-Vorteilscard wurden die Preise stark angeglichen. Der Preisunterschied lag zwischen minus 5,70 Euro (2021: 1,80 Euro) und maximal plus 8,30 Euro (2021: 4,30 Euro).[5] Erneut zwei von fünf Mal ist das Ticket bei der ÖBB-PV mit ÖBB-Vorteilscard günstiger als der durchschnittliche Ticketpreis der WESTbahn ohne Berücksichtigung der Vorteilscard.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 16,90 Euro bzw. 45,6 Prozent (2021: 49,3 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei der WESTbahn betrug diese Differenz 22,30 Euro bzw. 68,5 Prozent auf den WESTbahn-Standardpreis (2021: 40,3 Prozent).

Im Vergleich zum Jahr 2021 sanken die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV drei Mal um maximal 6,30 Euro (am stärksten 14 Tage vor Fahrtantritt) und stiegen zwei Mal um maximal 0,80 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrantritt). Jene der WESTbahn sanken drei Mal um maximal 4,60 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrantritt) und stiegen zwei Mal um maximal 3,60 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt).

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

[5] Nicht berücksichtigt wurde der speziell ermäßigte Tarif WESTvorteilspreis.

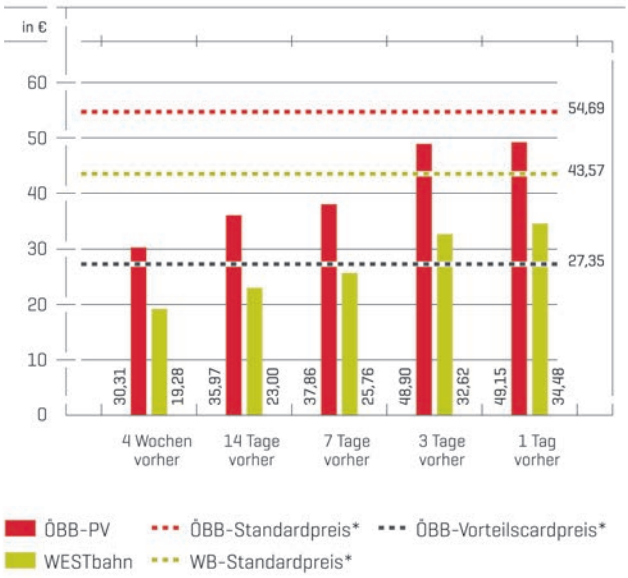


Abb. 6: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-PV und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien–Salzburg** im Jahr 2022.
Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

STRECKE WIEN–SALZBURG

Auf der Strecke Wien–Salzburg war die WESTbahn im Jahr 2022 zwischen 11,00 Euro und 16,30 Euro (2021: 6,70 Euro und 21,30 Euro) günstiger als die ÖBB-PV (Abb. 6).

Für Personen mit einer ÖBB-Vorteilscard lag der Preisunterschied zwischen minus 7,10 Euro (2021: 1,20 Euro) und maximal plus 8,10 Euro (2021: 4,70 Euro).[6] Erneut zwei von fünf Mal war das Ticket bei der ÖBB-PV mit ÖBB-Vorteilscard günstiger als der durchschnittliche Ticketpreis der WESTbahn.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 24,40 Euro bzw. 44,60 Prozent (2021: 46,40 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei der WESTbahn betrug diese 24,30 Euro bzw. 55,70 Prozent auf den WESTbahn-Standardpreis (2021: 29,50 Prozent).

Im Vergleich zum Jahr 2021 sanken die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV zu allen Zeiten des Ticketkaufs um maximal 10,20 Euro (am stärksten 14 Tage vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn sanken drei Mal um maximal 4,30 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt) und stiegen zwei Mal um maximal 5,50 Euro (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt).

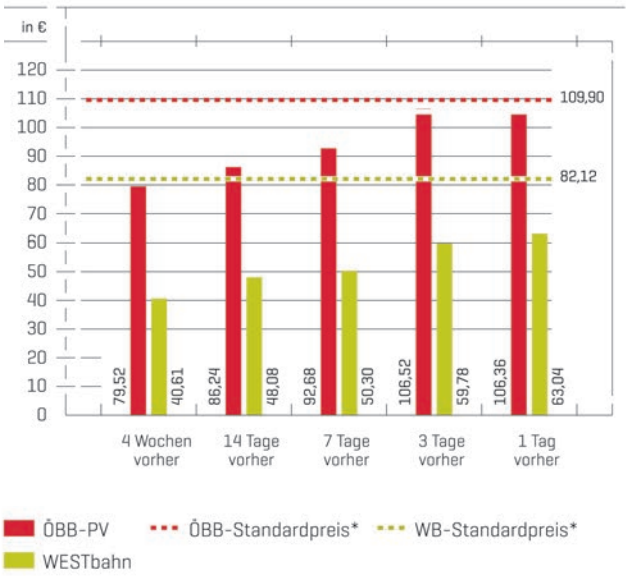
[6] Nicht berücksichtigt wurde der speziell ermäßigte Tarif WESTvorteilspreis.

STRECKE WIEN–MÜNCHEN

Auf der im Jahr 2022 erstmals untersuchten Strecke von Wien in die bayrische Landeshauptstadt München war die WESTbahn zwischen 38,20 Euro (14 Tage vor Fahrtantritt) und 46,70 Euro (drei Tage vor Fahrtantritt) günstiger als die ÖBB-PV (Abb. 7).

Bei der ÖBB-PV waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2022 bis auf eine Ausnahme umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand (drei Tage vor Fahrtantritt waren die durchschnittlich abgefragten Preise etwas über jenen einen Tag vor Fahrtantritt). Bei der WESTbahn waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2022 durchwegs günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug bei der ÖBB-PV 30,40 Euro bzw. 27,6 Prozent auf den ÖBB-Standardpreis. Bei der WESTbahn betrug diese 41,50 Euro bzw. 50,5 Prozent auf den WESTbahn-Standardpreis.



** Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisanpassungen.*

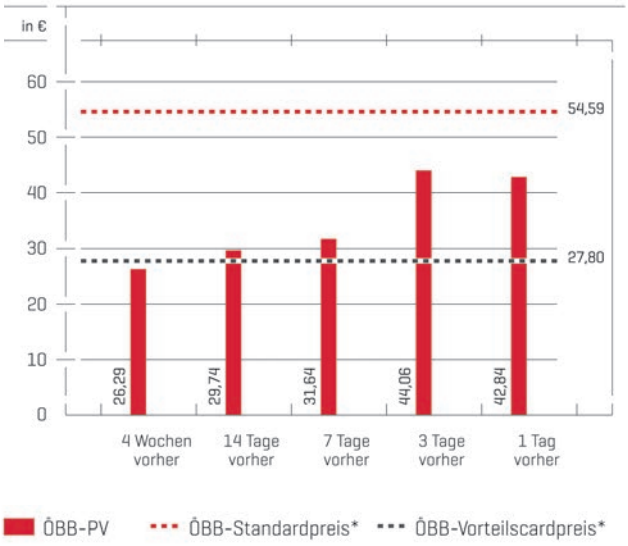
Abb. 7: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-PV und der WESTbahn zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien–München** im Jahr 2022.
Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

STRECKE WIEN–KLAGENFURT

Die durchschnittlichen Preise für die Strecke Wien–Klagenfurt erhöhten sich 2022 im Vergleich zum Vorjahr zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 1,10 Euro bis maximal 4,20 Euro, am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt (Abb. 8).

Die Nutzung der Ermäßigungskarte ÖBB-Vorteilscard zahlte sich durchschnittlich ab 14 Tagen (2021: ab sieben Tagen) vor Fahrtantritt aus.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 28,30 Euro bzw. 51,80 Prozent (2021: fast 61 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis.



** Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisanpassungen.*

Abb. 8: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-PV zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien–Klagenfurt** im Jahr 2022.
Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

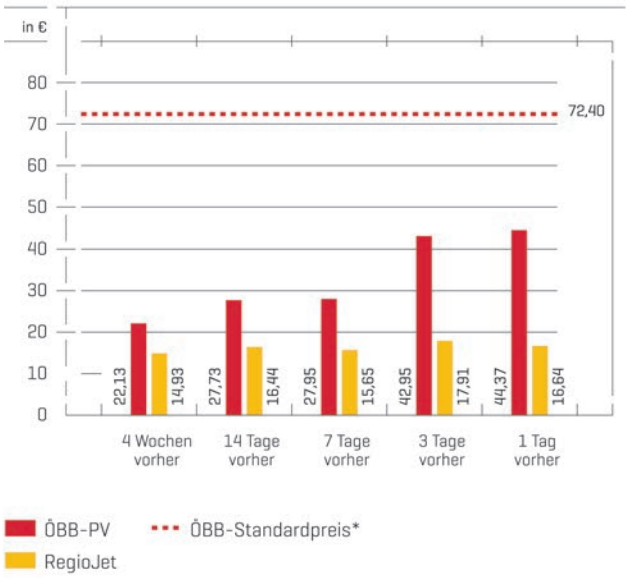


Abb. 9: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-PV und des RegioJets zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien–Prag** im Jahr 2022.
Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

STRECKE WIEN–PRAG

Auf der Strecke von Wien in die tschechische Hauptstadt Prag war RegioJet auch im Jahr 2022 zwischen 7,20 Euro (vier Wochen vor Fahrtantritt) und 27,70 Euro (einen Tag vor Fahrtantritt) (2021: 15,60 Euro und 30 Euro) günstiger als die ÖBB-PV (Abb. 9).

Bei der ÖBB-PV waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2022 umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand. Bei RegioJet waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2022 bis auf eine Ausnahme ebenfalls durchwegs günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand. Drei Tage vor Fahrtantritt waren die durchschnittlich abgefragten Preise etwas über jenen einen Tag vor Fahrtantritt.

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis auf dieser Strecke betrug 50,30 Euro bzw. 69,4 Prozent (2021: 59 Prozent) auf den ÖBB-Standardpreis. Bei RegioJet hingegen blieben die Preise erneut zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs weitgehend konstant. Maximal drei Euro betrug der Unterschied zwischen den durchschnittlich niedrigsten und höchsten Preisen.

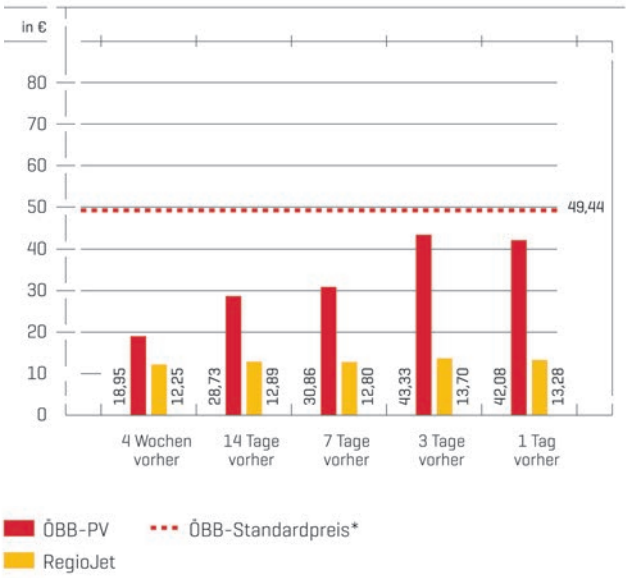
Im Vergleich zum Jahr 2021 sanken die durchschnittlichen Preise der ÖBB-PV vier Mal um maximal 6,50 Euro (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt) und stiegen ein Mal um 0,80 Euro (einen Tag vor Fahrantritt). Jene von RegioJet stiegen zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs um maximal 4,10 Euro am stärksten drei Tage vor Fahrtantritt.

STRECKE WIEN–BUDAPEST

Auf der im Jahr 2022 erstmals untersuchten Strecke von Wien in die ungarische Hauptstadt Budapest war RegioJet im Jahr 2022 zwischen 6,70 Euro (vier Wochen vor Fahrtantritt) und 29,60 Euro (drei Tage vor Fahrtantritt) günstiger als die ÖBB-PV (Abb. 10).

Bei der ÖBB-PV und bei RegioJet waren die durchschnittlichen Preise im Jahr 2022 bis auf eine Ausnahme umso günstiger, je früher der Ticketkauf stattfand (drei Tage vor Fahrtantritt waren die durchschnittlich abgefragten Preise bei beiden Bahnunternehmen etwas über jenen einen Tag vor Fahrtantritt).

Die maximale Preisdifferenz bzw. -ersparnis bei der ÖBB-PV auf dieser Strecke betrug 30,50 Euro bzw. 61,7 Prozent. Bei RegioJet hingegen blieben die Preise erneut zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs weitgehend konstant (maximal 1,50 Euro Unterschied zwischen den durchschnittlich niedrigsten und höchsten Preisen).



** Jahresdurchschnitt der Preise unter Berücksichtigung der unterjährigen Preisanpassungen.*

Abb. 10: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-PV und des RegioJets zu verschiedenen Kaufzeitpunkten vor Fahrtantritt auf der **Strecke Wien–Budapest** im Jahr 2022.
Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

KLIMATICKETS IM VERGLEICH

Mit Ende Oktober 2021 wurde das KlimaTicket Österreich als neue, bundesweit gültige Netzkarte umgesetzt. Die Einführung regionaler KlimaTickets in den Verkehrsverbünden 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 Verkehrsverbünde. 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.

Der Preis ist mit 1.095 Euro gegenüber dem Preis von 2021 gleich geblieben. Nach Monaten gerechnet ist das aktuelle KlimaTicket günstiger, da die Gültigkeit temporär auf 13 Monate verlängert wurde.

Regional deckt das KlimaTicket den jeweiligen Verkehrsverbund ab. Einige Verkehrsverbünde bieten zusätzliche Angebote in Bezug auf das KlimaTicket an: In der Ostregion (Burgenland, Niederösterreich und Wien) kann beispielsweise in Bezug auf die Gültigkeit zwischen einer Kombination aus allen drei Ländern oder 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 fast uneingeschränktes Reisen in einem Verkehrsverbund durch die Nutzung unterschiedlicher öffentlicher 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 bzw. digital einsehbar.

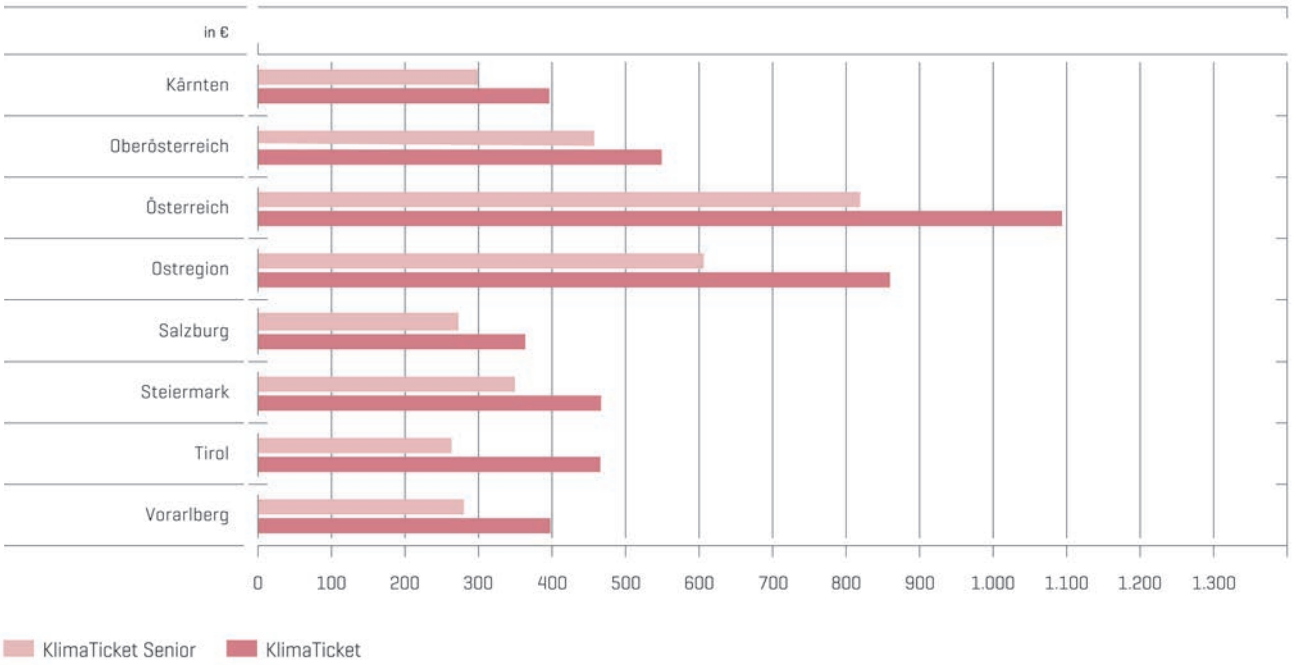


Abb. 11: Kosten eines (nicht übertragbaren) KlimaTickets für Erwachsene und Erwachsene ab 65 in der 2. Klasse bei Einmalzahlung im jeweiligen Verbundraum sowie ganz Österreich; Stand: April 2023. *Quelle: Verkehrsverbünde, www.klimaticket.at.*

Der Preis des KlimaTickets richtet sich nach dem ersten Tag der Gültigkeit. Damit sind unterjährige Preisanpassungen nicht möglich. Die Vollpreise regionaler KlimaTickets schwanken zwischen 365 und 860 Euro (2021 noch maximal 915 Euro). Da es vor der Einführung des KlimaTickets für die Ostregion, für Kärnten sowie für Oberösterreich keine Netzkarten für den gesamten Verbundraum gab, ergeben sich neben dem Nutzungsgebiet auch deutlich günstigere Preise als zuvor[7]. Vor der Einführung des KlimaTickets betrug der Vollpreis für eine Maximalrelation im Verkehrsverbund Ost-Region 2.965 Euro bei Einmalzahlung. Die Verkehrsverbünde von Vorarlberg und Tirol boten im Jahr 2022 vergünstigte KlimaTickets mittels befristeter Preisaktionen an.

Für junge Erwachsene bis 26, Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Behinderung gelten 2022 ermäßigte Tarife. Der Salzburger Verkehrsverbund bietet anstelle von Jugendtarifen das KlimaTicket für Studierende und Lehrlinge zu vergünstigten Konditionen an. Die Zahlung kann bar, mittels Zahlschein oder per Abbuchungsauftrag erfolgen. Einmalzahlungen sind in der Regel günstiger. Die Verkehrsverbünde Salzburg, Vorarlberg und Steiermark bieten übertragbare KlimaTickets für ihren Verbundraum an, wobei diese um etwa 100 bis 160 Euro teurer sind als die personalisierten Fahrscheine. Bei Verlust des übertragbaren KlimaTickets wird dieses dann aber nicht ersetzt.

[7] Siehe Jahresbericht der Schienen-Control 2020, Seite 72

Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen

UMSATZERLÖSE 2021

Umsatzerlöse in Mio. €					
EVU	2017	2018	2019	2020	2021
Personenverkehr	997	1.038	1.006	643	475
Güterverkehr	1.087	1.094	1.105	996	1.083
Summe	*2.084*	*2.132*	*2.111*	*1.639*	*1.558*

Tabelle 1: Umsatzerlöse österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen abzüglich Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen 2017–2021. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Im Herbst 2022 führte die Schienen-Control zum achten Mal eine Erhebung der Umsatzzahlen österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2021 durch (Zahlen für 2022 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 (GWL) 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 2021 ab. Diese bewegten sich pandemiebedingt erneut unter dem Niveau von 2019. Zwar sind die Gesamtumsätze, darunter auch jene der ÖBB-Personenverkehr und der Rail Cargo Austria, beim Großteil der Unternehmen gegenüber 2020 wieder angewachsen; allerdings ist das vorwiegend auf die zeitgleich wesentlich stärker gestiegenen öffentlichen Zuwendungen für den Personenverkehr im Rahmen von GWL-Verträgen (inklusive Notvergaben) zurückzuführen, sodass die um Förderungen bereinigten Umsätze knapp 26 Prozent unter dem Wert von 2020 lagen. Die Umsätze des Güterverkehrs befanden sich hingegen 2021 neun Prozent über dem Niveau des Jahres 2020. Die Gesamterlöse aller Bahnen im Personen- und Güterverkehr verringerten sich um fünf Prozent und betrugen 2021 1,56 Milliarden Euro.

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN

Mit den Erlösen aus dem Ticketverkauf alleine können der Personennahverkehr und Teile des Personenfernverkehrs nicht kostendeckend betrieben werden. Es sind daher Abgeltungen der Gebietskörperschaften nötig, die auf Basis der sogenannten Verkehrsdiensteverträge 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 Verkehrsdiensteverträgen 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 (Fahrzeuge, Zugart, Zuglänge, Qualität der Waggons, Sauberkeit, Pünktlichkeit etc.) und

welches Entgelt die Bahnunternehmen dafür erhalten.

Diese Verträge gelten für Zeiträume von zumeist 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 geleistet. Beispielsweise 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 2022 ab, da der abschließende gemeinwirtschaftliche Leistungsbericht des Bundes bzw. die Jahresendabrechnung für das Vorjahr zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichtes noch nicht vorlag. In Summe wurden mit 1,50 Milliarden Euro weniger Mittel zur Verfügung gestellt als noch im Jahr 2021 (1,57 Milliarden Euro), gleichzeitig stellt dies eine Steigerung von zehn Prozent gegenüber den Werten des Jahres 2020 dar (1,36 Milliarden Euro). Weggefallen sind gegenüber 2020 und 2021 die Sondermittel für die mehrmaligen Notvergaben der Fernverkehre auf der Weststrecke an die ÖBB-Personenverkehr und die WESTbahn.

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN IM PERSONENVERKEHR

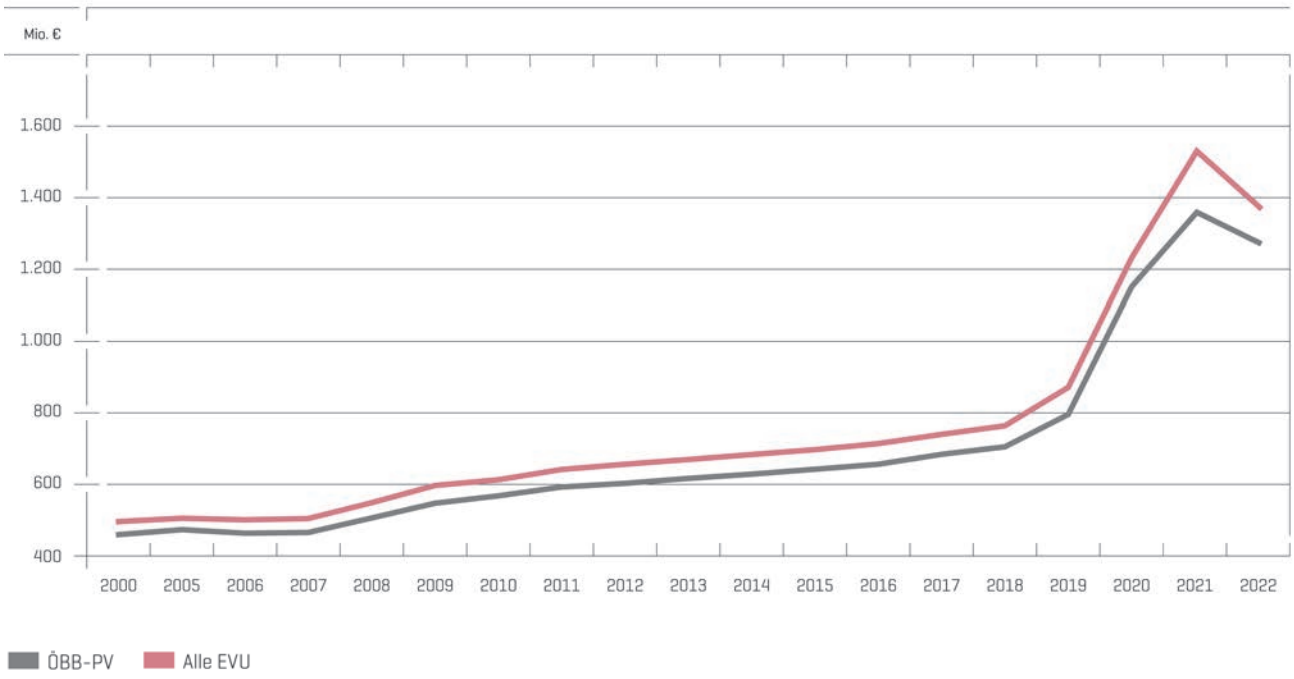


Abb. 1: Zahlungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen an die ÖBB-Personenverkehr und weitere Marktteilnehmer im Zeitraum 2000–2022.
Quelle: Gemeinwirtschaftliche Leistungsberichte BMK, SCHIG; eigene Darstellung.

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 folgten Ende Dezember 2019. Der Bund bestellte 2022 im Personenverkehr mit insgesamt 112,8 Millionen Zugkilometern etwas weniger Leistung als noch im Jahr zuvor (114,6 Millionen Zugkilometer). Da die Notvergaben (mit denen 2020 und 2021 ursprünglich eigenwirtschaftliche Fernverkehre zwischen Wien und Salzburg vorübergehend gemeinwirtschaftlich bestellt wurden) ausgelaufen sind, ist die Bestellmenge im Fernverkehr auf 17,2 Millionen Zugkilometer zurückgegangen, gleichzeitig ist sie jedoch im Nahverkehr auf 95,6 Millionen Zugkilometer gestiegen. Vom Gesamtvolumen der Bestellung des Bundes entfiel mit 82,7 Millionen Zugkilometern (bzw. 73 Prozent) der größte Teil auf Leistungen der ÖBB-Personenverkehr für Pendlerinnen und Pendler. Das Angebot im Nah- und Regionalverkehr wurde durch zusätzliche 12,9 Millionen bestellte Zugkilometer von weiteren Marktteilnehmern ergänzt.

Als Verbesserungen im Fernverkehr sind neben Angebotsverdichtungen zwischen München und Zürich (via Bregenz) sowie zwischen Graz und Linz auch Verkehrsausweitungen im Nachtreiseverkehr zu erwähnen. Angebotserweiterungen im Nahverkehr sind unter anderem auf die neue S-Bahn-Linie zwischen Salzburg Hbf. und Friedburg, die neue Regionalexpress-Verbindung im Unterinntal zwischen Innsbruck Hbf. und Kufstein, dichtere Verkehre im Rheintal sowie allgemein auf österreichweite Ausweitungen der Betriebszeiten zurückzuführen. Neben der ÖBB-Personenverkehr haben auch viele Regionalbahnen ihre Fahrpläne ausgeweitet, darunter die Montafonerbahn, die Raaberbahn sowie die Wiener Lokalbahn.

Abb. 2: Bei der ÖBB-Personenverkehr und weiteren Marktteilnehmern bestellte Fahrplankilometer 2010-2022.
Quelle: Gemeinwirtschaftliche Leistungsberichte BMK, SCHIG; eigene Darstellung.

Für alle voranstehend genannten bestellten Zugfahrten des Personenverkehrs wandte der Bund 2022 in Summe etwa 1,37 Milliarden Euro auf, wovon 95,6 Millionen Euro auf die Mitbewerber im Nahverkehr entfielen. Verglichen mit den 2021 bereitgestellten rund 1,53 Milliarden Euro entspricht das einer Reduktion von zehn Prozent, wobei der Großteil des Gesamtbetrages (89 Prozent) dem Nahverkehr zugutegekommen ist. Die Abrechnung und die Kontrolle der Verträge zwischen Bund und Eisenbahnverkehrsunternehmen übernimmt die SCHIG. Zusätzlich gibt es teilweise ergänzend Verträge mit anderen Gebietskörperschaften. Sie bestellen beispielsweise abends und am Wochenende dichtere Intervalle für ihre Bürgerinnen und Bürger.

Prinzipiell gibt es im Fernverkehr auch Streckenabschnitte, auf denen keine Zugbestellungen erfolgen, weil diese Verbindungen eigenwirtschaftlich geführt werden können. Dort reichen Ticket- und Verbunderlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus, um den Zugverkehr wirtschaftlich zu betreiben. Das gilt insbesondere für den Fernverkehr zwischen Wien und Salzburg auf der Weststrecke, aber auch zum Teil für andere Streckenabschnitte wie Wien–Břeclav oder die Brennerstrecke.

[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.

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 Straßengüterverkehr (teils wesentlich) höhere systemimmanente Kosten und können daher ohne öffentliche Unterstützung nicht in ausreichendem Ausmaß zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden.

Beihilfen werden für die folgenden drei Produktionsformen gewährt:

Einzelwagenverkehr (EWV),

nationaler und internationaler
Unbegleiteter Kombinierter Verkehr (UKV),

nationale 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.

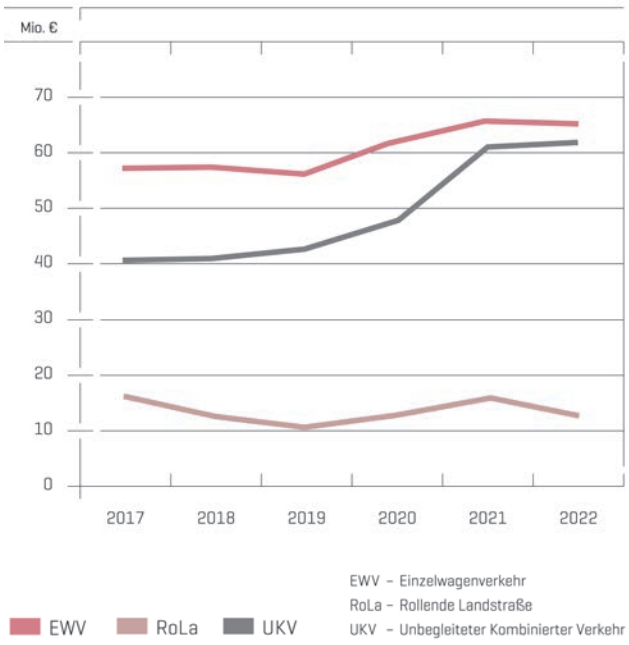


Abb. 3: Zahlungen des Bundes für Beihilfen im Güterverkehr an alle Marktteilnehmer 2017–2022, dargestellt nach Produktionsform.
Quelle: SCHIG; eigene Darstellung.

2022 hat der Bund mit 139,9 Millionen Euro auch im Güterverkehr geringfügig weniger an Beihilfen ausbezahlt als im Jahr davor (142,2 Millionen Euro), allerdings immer noch deutlich mehr als 2020 (122,4 Millionen Euro)[1]. An der Verteilung der Mittel auf die Produktionsformen hat sich im Wesentlichen wenig geändert:

Mit beinahe 47 Prozent aller Beihilfen ging knapp die Hälfte an den Einzelwagenverkehr (65,2 Millionen Euro). Von den insgesamt für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr zur Verfügung gestellten 61,8 Millionen Euro gingen 29 Prozent an die Rail Cargo Austria und 71 Prozent an konkurrierende Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der mit rund 12,9 Millionen Euro kleinste Teil des Fördertopfes kam der Rollenden Landstraße zugute, wobei diese ausschließlich von der Rail Cargo Austria angeboten bzw. betrieben wird. Es handelt sich dabei um ein schienengebundenes Lkw-Transportsystem, mittels welchem Lastwagen bzw. Sattelzüge Teilstrecken ihrer Route mit der Bahn zurücklegen können und wodurch Transitstrecken vom Lkw-Schwerverkehr entlastet werden. Hauptrelation der Rollenden Landstraße ist die Verbindung Wörgl–Brennersee auf der Brennerstrecke, zusätzlich werden auch noch die Verbindungen Wörgl–Trento und Wels–Maribor angeboten.

[1] Bei den Beträgen der SGV-Förderung handelt es sich ebenfalls um voraussichtliche Zahlen mit Kenntnisstand Ende Februar 2023, da die Abrechnung des Jahres 2022 zu dem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen war.

Entwicklungen im europäischen Markt

Im April 2023 veröffentlichte die Independent Regulators' Group Rail (IRG-Rail)[1] ihren elften Marktbericht. Dieser bietet einen umfassenden Überblick über die Entwicklung zahlreicher Indikatoren des europäischen Schienenverkehrs und die dort vorherrschenden wirtschaftlichen Bedingungen. Das ermöglicht die kontinuierliche Beobachtung des europäischen Eisenbahnmarktes und liefert außerdem Hinweise auf dessen Wettbewerbsfähigkeit. Zu diesem Zweck haben insgesamt 31 IRG-Rail-Mitgliedstaaten Daten zum Jahr 2021 erhoben und zur Verfügung gestellt[2].

Neben der regelmäßigen Darstellung der Entwicklung wichtiger Parameter aus den Bereichen Eisenbahninfrastruktur, Wegeentgelte/Infrastruktur-Benützungsentgelte, Marktteilnehmer sowie Güter- und Personenverkehrsmärkte enthält der Bericht eine Schwerpunktanalyse der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den europäischen Bahnsektor im zweiten Pandemiejahr (2021). Zusätzlich wurden die wichtigsten staatlichen Unterstützungsmaßnahmen für die Branche zur Bewältigung dieser unvorhergesehenen Krisensituation näher beleuchtet.

Der Marktbericht ist 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 Eisenbahnregulierungsbehörden auf.

In diesem Kapitel wird ein Überblick über die aus österreichischer Sicht interessantesten Ergebnisse des internationalen Marktberichts gegeben.

SCHWERPUNKT: DER EUROPÄISCHE EISENBAHNMARKT IM ZWEITEN PANDEMIEJAHR 2021

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 2021 untersucht.

Einerseits befanden sich noch immer fast alle Leistungsindikatoren unter dem Vorkrisenniveau von 2019, andererseits zeigt der Bericht gut deren schrittweise Erholung seit 2020 auf (Abbildung 1).

Der Ausbruch der COVID-19-Pandemie hat insbesondere den Personenverkehr hart getroffen. Zwar fuhren in Europa aus Gründen der Mobilitätssicherung weiterhin etliche Züge, allerdings wurden diese wegen der Lockdowns bzw. Reisebeschränkungen wesentlich schwächer frequentiert.

[1] Details zu IRG-Rail können im Kapitel „Internationale Zusammenarbeit" nachgelesen werden.

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

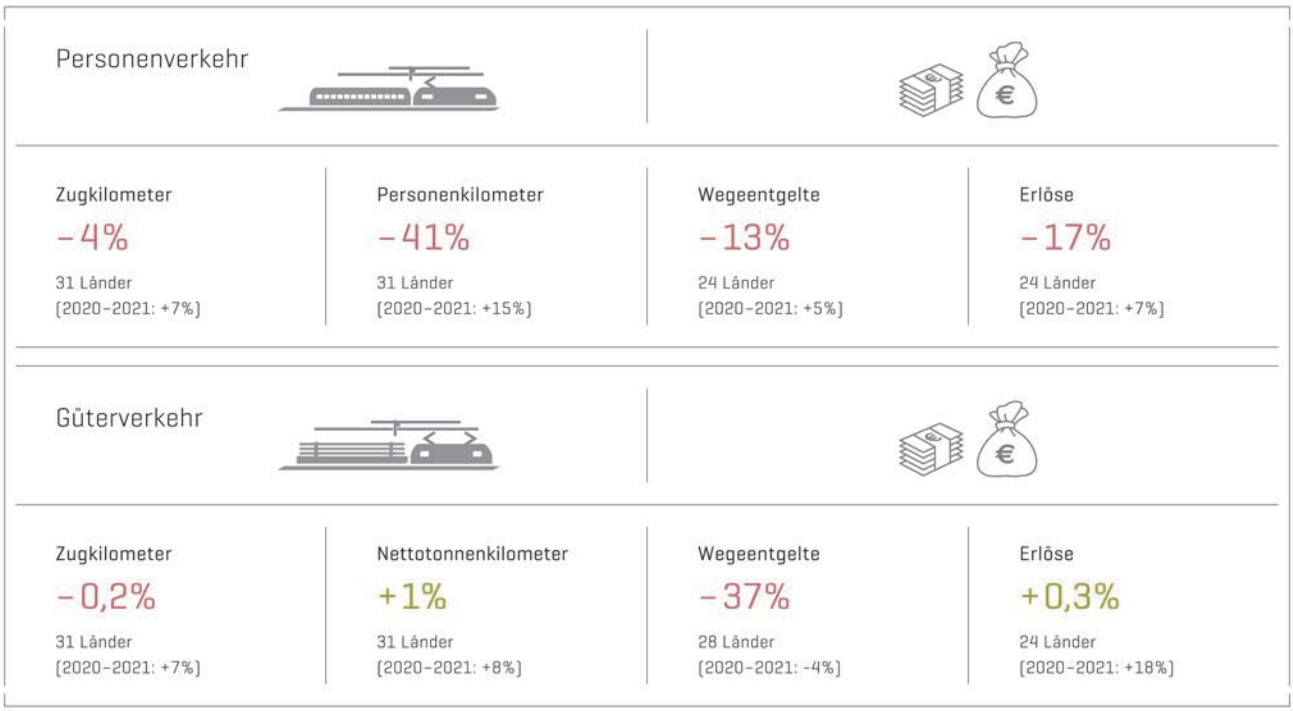


Abb. 1: Entwicklung wichtiger Indikatoren des europäischen Eisenbahnmarktes von 2019 auf 2021 (in Klammer der jeweilige Vergleich zwischen 2020 und 2021). *Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.*

Die Verkehrsleistung – gemessen in Personenkilometern – lag 2021 zum einen immer noch 41 Prozent unter jener von 2019, zum anderen aber schon deutlich (plus 15 Prozent) über jener aus dem Jahr 2020. Vor allem der Fernverkehr hat sowohl bei den Zugkilometern (Angebot) als auch bei den Personenkilometern (Nachfrage) wieder Fahrt aufgenommen. Am Schienengüterverkehrsmarkt waren die Auswirkungen der Pandemie ebenfalls spürbar, wenngleich nicht so markant wie im Personenverkehr. Der 2020 weitgehend intakte Schienengüterverkehr konnte im Jahr 2021 trotz des leicht geringeren Zugkilometerniveaus bereits die Nettotonnenkilometer der Vorkrisenzeit übertreffen (plus ein Prozent). Das ist vorrangig auf den internationalen Güterverkehr zurückzuführen, der im europäischen Durchschnitt wieder zugelegt hat.

Neben der Reduktion von Zugverbindungen ergriffen die Mitgliedstaaten beginnend mit 2020 europaweit zahlreiche Hilfsmaßnahmen für die Branche und setzten diese auch im Jahr darauf fort. In Österreich betraf das beispielsweise die Notvergabe auf der Weststrecke (ursprünglich eigenwirtschaftliche Fernverkehre wurden vorübergehend gemeinwirtschaftlich bestellt, siehe auch Kapitel „Erlöse und gemeinwirtschaftliche Leistungen“) oder die rückwirkende Anpassung (Ermäßigung, Erlass oder Stundung) der Infrastruktur-Benützungsentgelte für einzelne Marktsegmente. Im Einklang mit der mehrmals verlängerten EU-Verordnung 2020/1429 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs wurden dem Infrastrukturbetreiber in weiterer Folge allfällige Einnahmeausfälle von der öffentlichen Hand ersetzt.

EUROPÄISCHE INFRASTRUKTUR UND NETZNUTZUNG IM VERGLEICH

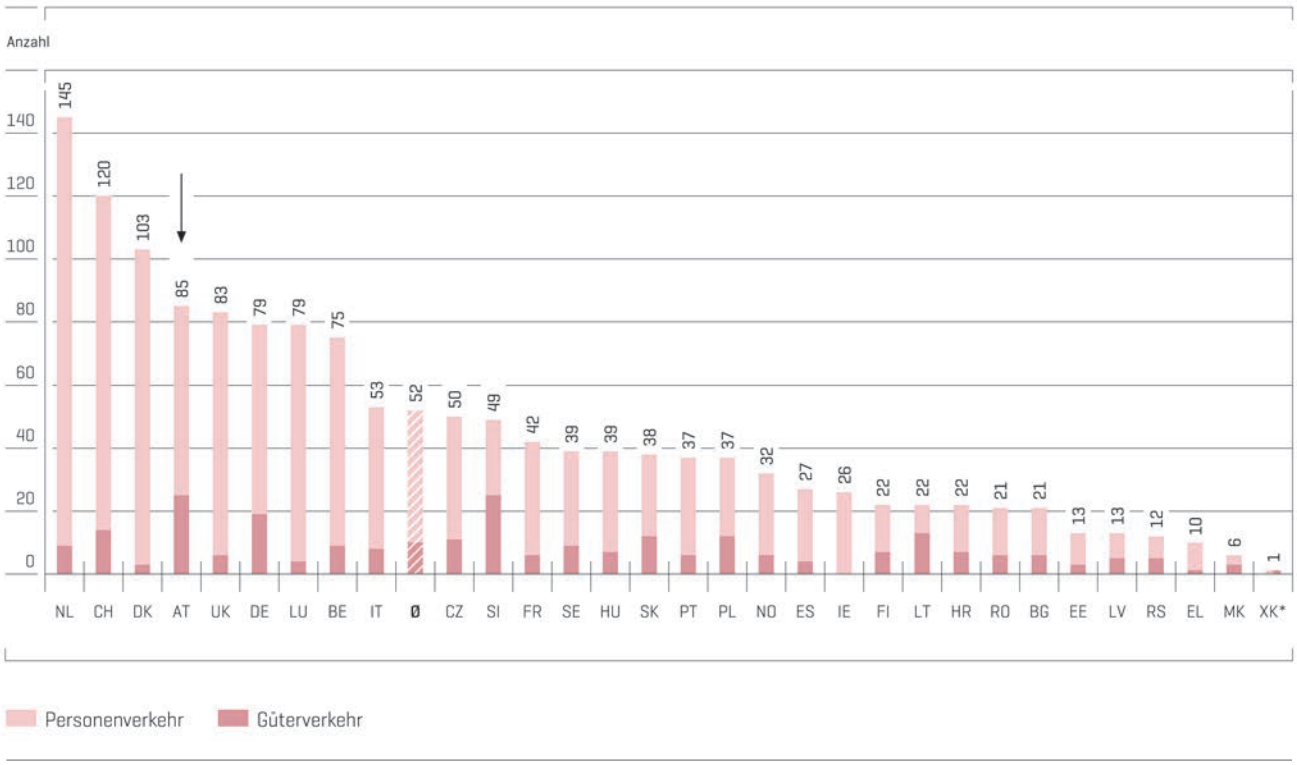


Abb. 2: Anzahl der Züge pro Tag und Streckenkilometer 2021. *Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.*

Insgesamt hat sich das europäische Eisenbahnnetz im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr erneut geringfügig verkleinert und erreichte eine Gesamtlänge von ungefähr 234.000 Kilometern. Langfristig konstant gewachsen ist hingegen jener Teil des Gesamtnetzes, dessen wichtigste Abschnitte mit 250 Kilometern pro Stunde oder mehr befahren werden können (Ende 2021 waren das über 8.700 Kilometer).

Abermals leicht gestiegen ist der durchschnittliche Elektrifizierungsgrad in Europa (auf 56 Prozent), wobei Österreich mit 72 Prozent elektrifizierten Streckenkilometern im oberen Mittelfeld der IRG-Rail-Mitgliedstaaten rangierte. Die verkehrstechnisch gute Erschließung des Landes durch sein dichtes und gut funktionierendes Bahnnetz machte sich auch bei den erstmals in den Bericht aufgenommenen nationalen Ausgaben für die Schieneninfrastruktur bemerkbar: In Österreich wurden nach Luxemburg, den Niederlanden und Norwegen am meisten Mittel je Streckenkilometer zur Verfügung gestellt.

Abbildung 2 zeigt, dass in Europa 2021 durchschnittlich 52 Züge (davon 42 Personen- und zehn Güterzüge) pro Tag und Streckenkilometer verkehrten – das gegenüber 2020 verstärkte Verkehrsaufkommen wirkte sich allerdings negativ auf die Pünktlichkeit der Züge im Netz aus. Mit 145 Zügen standen die Niederlande klar an der Spitze dieser Statistik, auch Österreich lag mit 85 Zügen (davon 60 Personenzüge) weit über dem Durchschnittswert der untersuchten Länder. Das verdeutlicht die starke Auslastung des heimischen Bahnnetzes und spiegelt gleichzeitig die vorherrschende Dominanz des Personenverkehrs auf der europäischen Schieneninfrastruktur wider. Bemerkenswert ist in dem Zusammenhang, dass Österreich und Slowenien mit je 25 Güterzügen pro Tag und Streckenkilometer den europäischen Spitzenwert erreichten – ein Umstand, der wohl vor allem auf ihren Status als Transitländer zurückzuführen ist.

Hierzulande (wie in beinahe allen anderen Ländern) waren 2021 wesentlich mehr Güterverkehrsunternehmen als Personenverkehrsunternehmen aktiv. Die europäische Gesamtanzahl zurückgelegter Zugkilometer ist nach dem Rückgang 2020 wieder gestiegen, betrug zuletzt 4,4 Milliarden und näherte sich damit dem Niveau des bisherigen Rekordjahres 2019 an.

81 Prozent der zurückgelegten Zugkilometer erbrachte der Personenverkehr, 19 Prozent entfielen auf den Güterverkehr. Auch in Österreich übertrifft der Anteil des Personenverkehrs an der Netznutzung mit 71 Prozent deutlich jenen des Güterverkehrs. Allerdings hatte Letzterer mit einem Anteil von 29 Prozent im europäischen Kontext betrachtet 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 Einzelwagenverkehr[3] in Österreich nach wie vor Relevanz für die Bedienung der Fläche, während der Fokus in vielen anderen Ländern mittlerweile ausschließlich auf Ganzzug- bzw. Kombinierten Verkehren liegt.

[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.

WEGEENTGELTE FÜR GÜTER- UND PERSONENVERKEHRE[4]

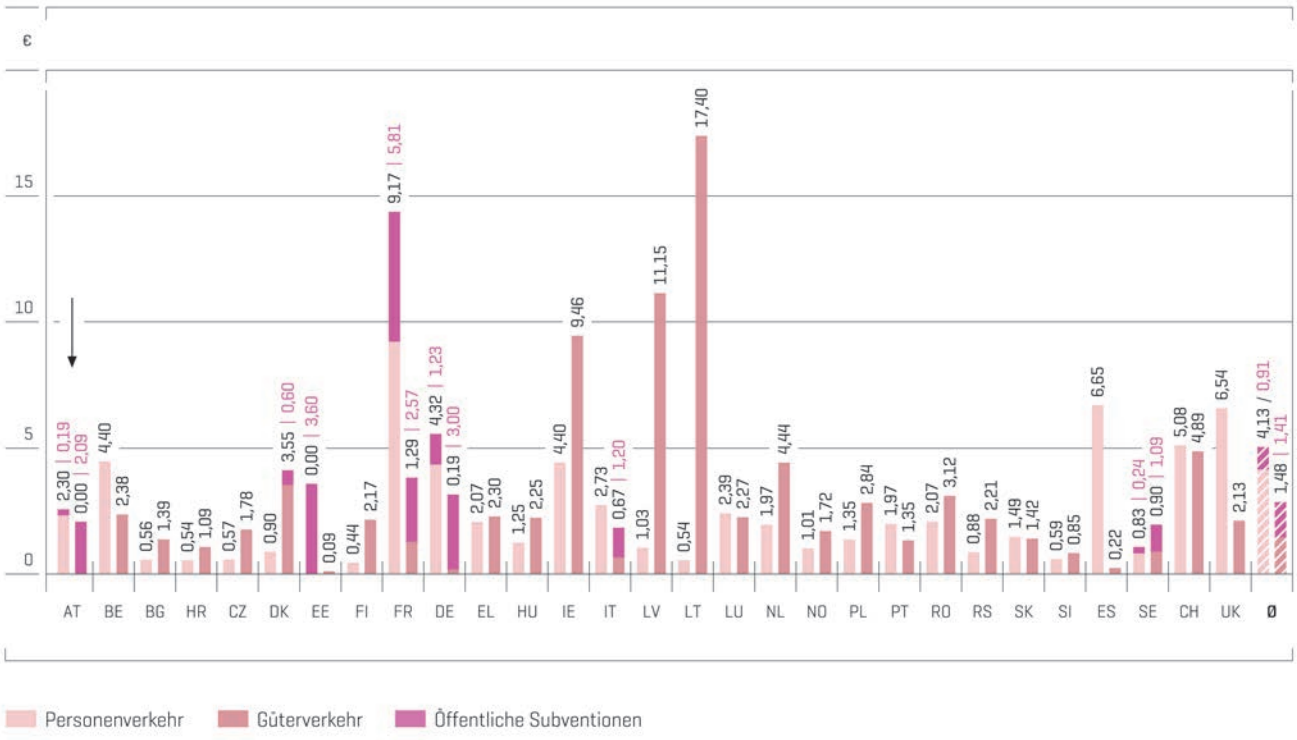


Abb. 3: Erlöse der Infrastrukturbetreiber aus Zahlungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und/oder öffentlichen Subventionen je Zugkilometer im Personen- und im Güterverkehr 2021. *Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.*

Der Vergleich der evaluierten Länder zeigt die durchschnittlichen Erlöse der Infrastrukturbetreiber aus den Einnahmen für eine Zugfahrt von „A nach B" je Zugkilometer[5] (Abbildung 3). Zum einen enthält diese Gegenüberstellung den Anteil an den Erlösen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen an die Infrastrukturbetreiber bezahlt haben. Zum anderen kommt jener Anteil hinzu, der den Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund der EU-Verordnung 2020/1429 (siehe „Schwerpunktthema") erlassen bzw. – um Verluste der Infrastrukturbetreiber zu verhindern – von den nationalen EU-Mitgliedstaaten übernommen wurde.

Allgemein kommt es seit Jahren sowohl zwischen als auch in den einzelnen Ländern zu Spreizungen, da für verschiedene Strecken- und Zugkategorien unterschiedliche Entgelte verrechnet werden können. Zudem wurde die EU-Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums noch nicht in allen Mitgliedstaaten im selben Ausmaß in der Festsetzung der Entgelte umgesetzt.

[4] Entgelt, das die Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Infrastrukturbetreiber für die Nutzung der Schieneninfrastruktur 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.

Die Erlöse in Europa sind um sechs Prozent gewachsen und resultierten insbesondere aus dem gestiegenen Angebot an Zugkilometern (Mengeneffekt), wobei sich der Anteil staatlicher Zuschüsse an den Erlösen innerhalb eines Jahres in etwa verdoppelt hat (von 15 auf 30 Prozent). Österreich rangierte im Jahr 2021 bei den Trassenpreisen je Zugkilometer im Personenverkehr und im Güterverkehr jeweils unter dem Durchschnittswert aller untersuchten Länder. Insgesamt steuerte der Personenverkehrssektor über 90 Prozent der Gesamterlöse bei.

Im Personenverkehr reichte die Bandbreite von 0,44 Euro (Finnland) bis 14,98 Euro (Frankreich) je Zugkilometer. In den hochpreisigen Ländern Frankreich und Spanien ist das hohe Benützungsentgelt vor allem auf die vorherrschenden Aufschläge, insbesondere jene für das Hochgeschwindigkeitsnetz, zurückzuführen – für dessen Erhaltung bekommt der Infrastrukturbetreiber in der Regel keine Zuschüsse. Auch in Deutschland waren die Entgelte im Personenverkehr mit 3,19 Euro deutlich höher als in Österreich (2,49 Euro je Zugkilometer). In einigen Ländern werden die Wegeentgelte aus verkehrspolitischen Gründen bewusst niedrig gehalten.

Im Güterverkehr reichten die Entgelte von 0,09 Euro (Estland) bis 17,40 Euro (Litauen) je Zugkilometer. Die sehr hohen Gebühren baltischer Länder (mit Ausnahme Estlands) sind darauf zurückzuführen, dass der Güterverkehr mit seinem hohen Nutzungsanteil und höheren Zuggewichten aufgrund größerer Spurweiten wesentlich zur Abnutzung des Schienennetzes beiträgt. Auffällig ist, dass 2021 neben Österreich vor allem Deutschland, Frankreich und Schweden die Trassengebühren für den Güterverkehr komplett bzw. zu einem überwiegenden Teil aus staatlichen Mitteln finanziert haben. Mit 2,09 Euro je Zugkilometer hat sich das Entgelt in Österreich gegenüber jenem aus 2020 (2,23 Euro) leicht verringert.

ERLÖSE IM GÜTERVERKEHR

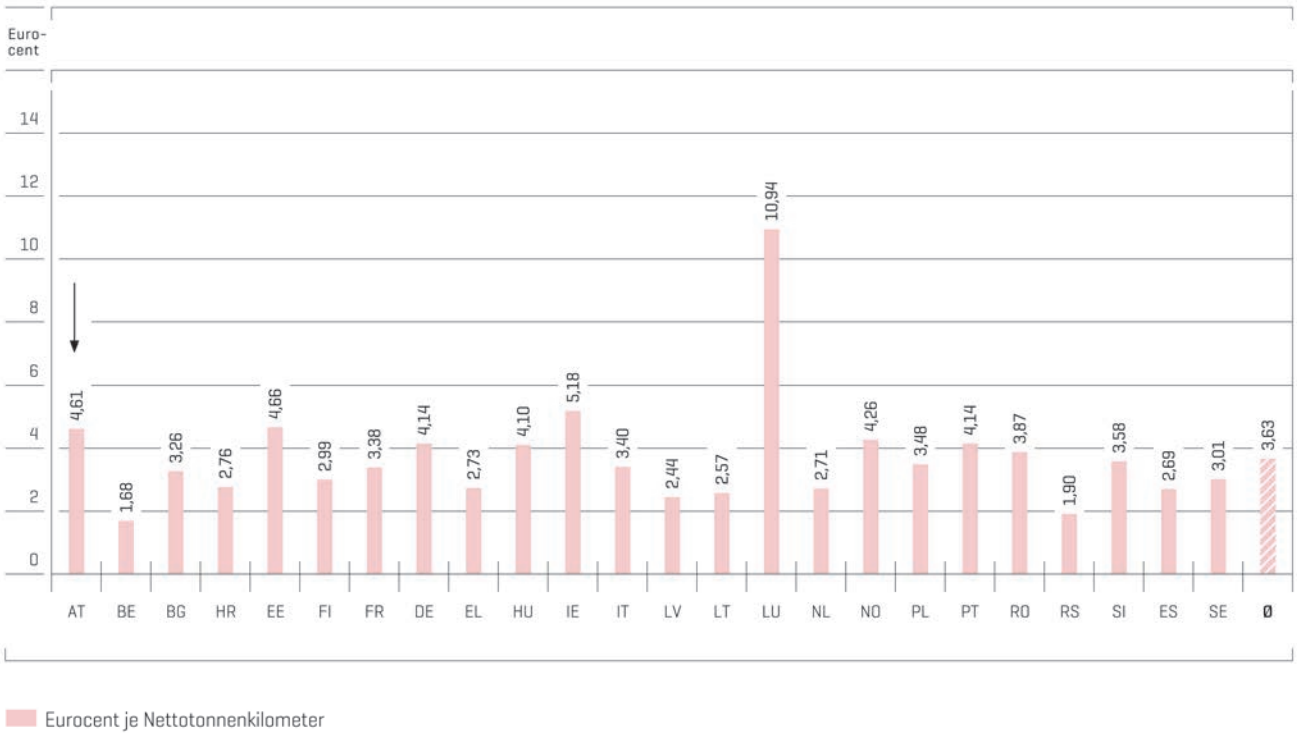


Abb. 4: Erlöse je Nettotonnenkilometer 2021. *Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.*

Für den Güterverkehr wurden in Abbildung 4 die Erlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen je Nettotonnenkilometer gegenübergestellt: Im europäischen Vergleich lag Österreich hier 2021 wie schon in den Jahren zuvor über dem Durchschnitt und wurde lediglich von Estland, Irland und Luxemburg übertroffen. Das zeigt, dass die in Österreich tätigen Güterverkehrsunternehmen immer noch auf eine vergleichsweise erfreuliche Erlössituation zurückblicken konnten.

Generell verzeichnete der europäische Schienengüterverkehr von 2020 auf 2021 einen Aufwärtstrend und konnte bei den Leistungsparametern wieder an das Niveau von 2019 anknüpfen. Österreich war, nachdem es Schweden überholt hatte, in absoluten Zahlen betrachtet beachtlicher fünftgrößter Markt und konnte trotz geringen Wachstums seine Position im europäischen Spitzenfeld halten. Unverändert hatte Deutschland den größten Anteil am Gesamtvolumen (466 Milliarden Nettotonnenkilometer), dahinter folgten Polen, Frankreich und Italien. Bei den Marktanteilen der Unternehmensgruppen an den geleisteten Nettotonnenkilometern ist Österreich vom Durchschnitt abgewichen: Obwohl hierzulande die Marktanteile der Mitbewerber neuerlich zugenommen haben, wurden noch immer 71 Prozent von den Incumbents (marktbeherrschenden Unternehmen) – 63 Prozent vom heimischen, acht Prozent von der Gruppe der ausländischen – und 29 Prozent von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht.

Im europaweiten Durchschnitt entfielen hingegen nur mehr 49 Prozent (und somit erstmals weniger als die Hälfte) der Verkehrsleistung auf den heimischen Incumbent und 15 Prozent auf ausländische Incumbents. Mit 36 Prozent erbrachten private Eisenbahnverkehrsunternehmen hingegen bereits mehr als ein Drittel der Gesamtverkehrsleistung. In vier Ländern (Irland, Kosovo, Luxemburg und Mazedonien) wurde der gesamte Güterverkehr immer noch vom jeweiligen nationalen Incumbent abgewickelt, während in Dänemark, Estland und Portugal jeglicher Güterverkehr ausschließlich von Wettbewerbern bzw. Privatbahnen durchgeführt wurde.

Allgemein ist die Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes in manchen Ländern 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.

PERSONENVERKEHR UND GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN[6]

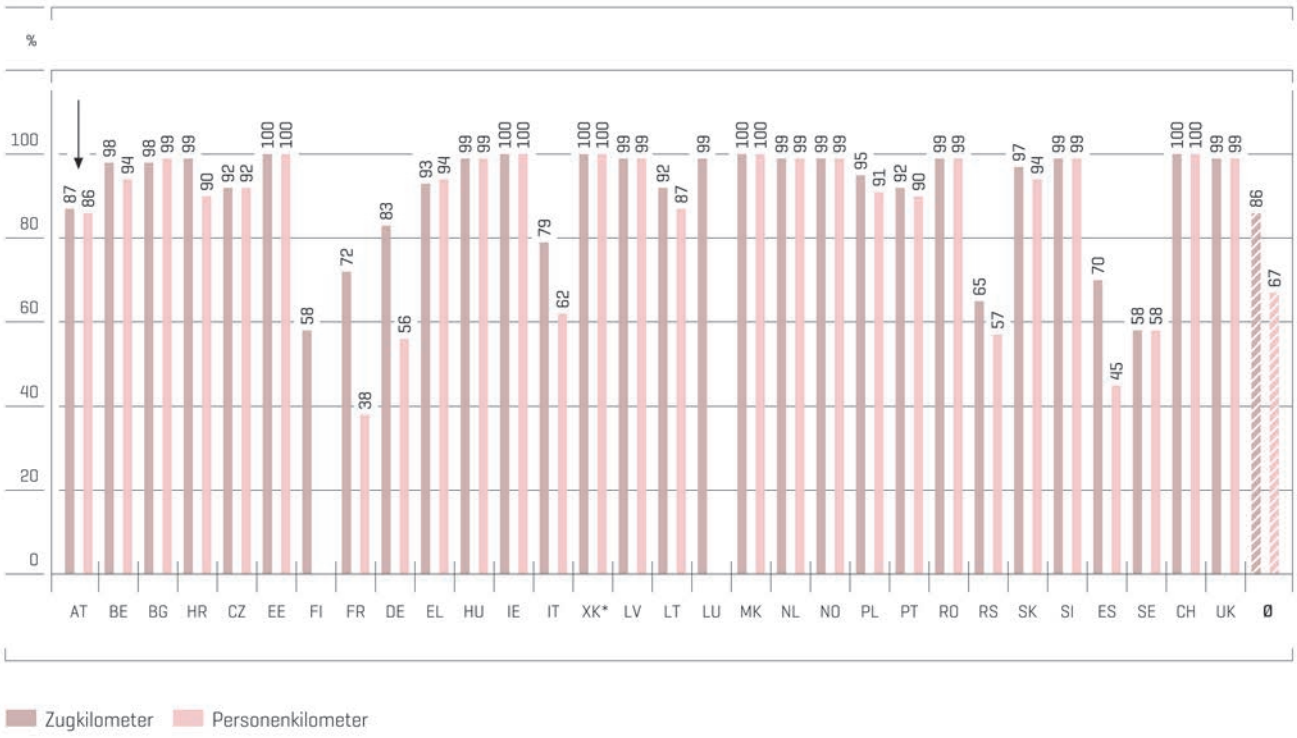


Abb. 5: Gemeinwirtschaftliche Anteile an Angebot (Zugkilometer) und Nachfrage (Personenkilometer) im Personenverkehr 2021.
Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.

Auch bei den 2021 erholten Personenverkehrsmärkten, auf denen in Summe 303 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 14 Prozent aller Zugkilometer eigenwirtschaftlich erbracht wurden, waren es in Österreich 2021 nach den ungewöhnlich niedrigen fünf Prozent des Jahres 2020 (in den Jahren davor bewegte sich dieser Wert konstant um die 30 Prozent) wieder dreizehn Prozent. In den Jahren zuvor bewegte sich dieser Wert konstant um die 30-Prozent-Marke. Zwar gab es noch die eingangs erwähnten Notvergaben, allerdings hat auch der eigenwirtschaftliche und kilometerintensive Fernverkehr wieder spürbar angezogen.

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

Generell fällt der Fernverkehr in vielen Ländern in den eigenwirtschaftlichen Bereich, während der Nahverkehr üblicherweise 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. Österreich verzeichnete nachfrageseitig (Personenkilometer) lange eine ähnliche Struktur wie angebotsseitig, bis sich dieses Verhältnis mit Pandemiebeginn kurzfristig verschoben hat. 2021 wurden jedoch wieder 14 Prozent aller Personenkilometer eigenwirtschaftlich erbracht und die Struktur von Angebot und Nachfrage hat sich erneut angeglichen.

In einigen Ländern gab es beträchtliche Unterschiede zwischen Angebot und Nachfrage. In Frankreich wurden beispielsweise mehr als zwei Drittel aller Zugkilometer im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen erbracht, hingegen entfielen nur 38 Prozent aller Personenkilometer auf diesen Bereich. Eine mögliche Erklärung ist, dass der Fernverkehr üblicherweise wesentlich höhere Kapazitäten als der Nahverkehr aufweist und durch die größeren Entfernungen viele Personenkilometer zusammenkommen. Für Deutschland und Italien (beide mit gut ausgebautem Fernverkehr) zeigt sich ein ähnliches Bild: Rund 80 Prozent der Zugkilometer wurden im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen angeboten, während dieser Anteil bei den Personenkilometern nur jeweils um die 60 Prozent betrug. In diesen beiden Ländern wird allerdings der gesamte Fernverkehr eigenwirtschaftlich geführt.

ÖSTERREICH ALS BAHNLAND NUMMER EINS DER EU VORÜBERGEHEND ABGELÖST

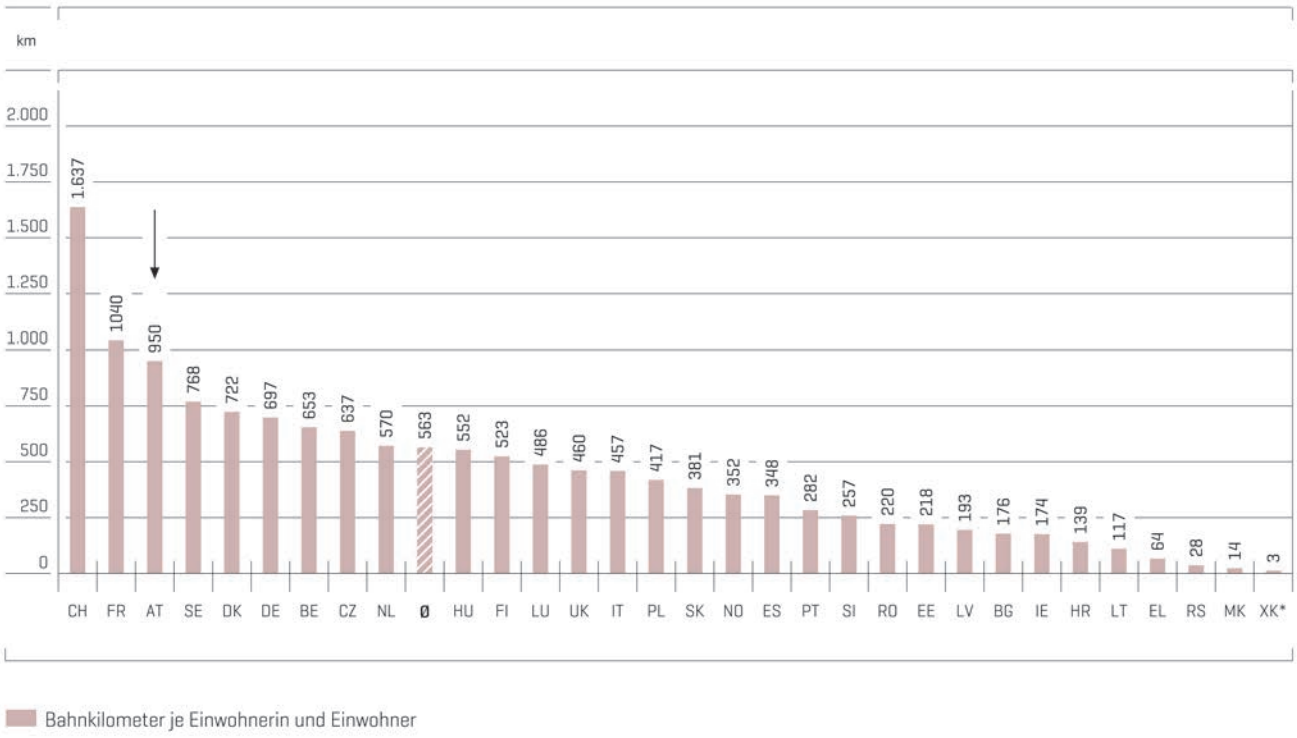


Abb. 6: Je Person mit der Bahn zurückgelegte Entfernung im Jahr 2021. *Quelle: IRG-Rail-Marktbericht.*

Ab dem Jahr 2011 verzeichnete Österreich einen kontinuierlichen Anstieg der durchschnittlich pro Jahr und Person zurückgelegten Bahnkilometer. Dieser Trend wurde durch die plötzliche Ausnahmesituation, in der sich der Personenverkehr 2020 befand, unterbrochen.

Abbildung 6 stellt einen Vergleich der zurückgelegten Personenkilometer je Einwohnerin und Einwohner aller europäischen Länder für das Jahr 2021 dar. Durch die Erholung des Schienenpersonenverkehrs hat jede in Österreich lebende Person erfreulicherweise wieder mehr als einhundert zusätzliche Bahnkilometer zurückgelegt (950 in Summe).

Nachdem in Frankreich jede Einwohnerin und jeder Einwohner durchschnittlich über zweihundert zusätzliche Bahnkilometer gefahren ist (insgesamt 1.040), wurde Österreich in der Rangliste der eifrigsten EU-Bahnfahrländer zwischenzeitlich von Platz eins verdrängt. Hinter Frankreich und Österreich folgen in dieser Wertung mit großem Abstand Schweden bzw. Dänemark (768 bzw. 722 Kilometer pro Person) auf den Plätzen vier und fünf.

Der europäische Durchschnitt lag ca. 400 Kilometer unter dem österreichischen Wert, die Schweiz blieb nicht zuletzt aufgrund ihres umfassenden Bahnangebots weiterhin unangefochten an der Spitze der Bahnfahrländer Europas.

05

Marktzugang

Österreichisches Eisenbahnnetz

Eisenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes gliedern sich in öffentliche und nicht öffentliche Eisenbahnen. Zu den öffentlichen Eisenbahnen gehören Hauptbahnen, Nebenbahnen, touristisch genutzte Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen. Anschlussbahnen und Materialbahnen zählen hingegen zu den nicht öffentlichen Eisenbahnen. 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 5.629 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
Betriebslänge	5.629
Normalspur	5.323
- davon elektrifiziert	3.750
- davon 15 kV Wechselstrom	3.519
Schmalspur	307
- davon 760 mm	264
Eingleisige Strecken	3.490
Zweigleisige Strecken	2.139

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

Die längsten Streckenabschnitte finden sich in 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.

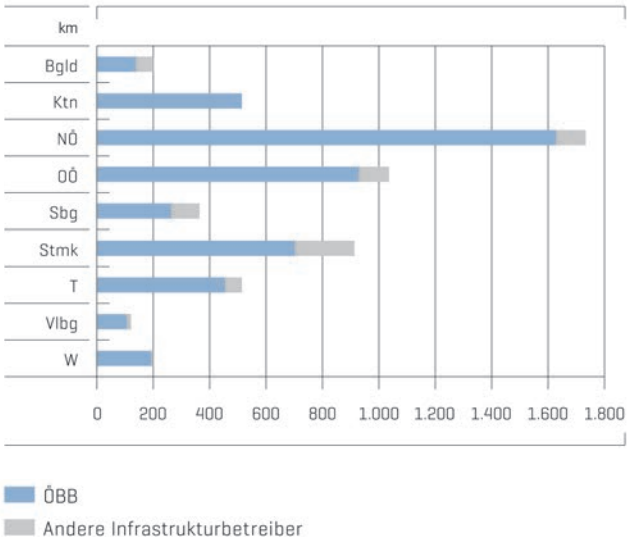


Abb. 1: Streckenlänge im Jahr 2022 nach Eigentümer und Bundesland (ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen). *Quelle: Schienen-Control.*

ELEKTRIFIZIERUNGEN

2022 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 Wien Aspern Nord und Marchegg abgeschlossen werden. Dieser Abschnitt stellt den Vorgriff der Elektrifizierung der gesamten Strecke zwischen Wien und Bratislava dar. Die Elektrifizierung des Grenzabschnittes auf Seite der Slowakei ist hingegen noch ausständig. Zum anderen wurden in Kärnten die Streckenabschnitte von Klagenfurt nach Weizelsdorf sowie von Klagenfurt nach Grafenstein in den elektrischen Betrieb überführt.

Der Anteil der elektrifizierten Strecken aller Infrastrukturbetreiber betrug im Jahr 2022 rund 74 Prozent.

Elektrifizierter Streckenabschnitt	Bundesland	Streckenlänge in km
Aspern Nord – Marchegg	Niederösterreich	31,1
Klagenfurt Hbf. – Weizelsdorf	Kärnten	12,1
Klagenfurt Hbf. – Grafenstein	Kärnten	11,2

Tabelle 2: Elektrifizierungen österreichischer Eisenbahninfrastruktur 2022.
Quelle: Schienen-Control.

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 an Strecken im elektrischen Betrieb.

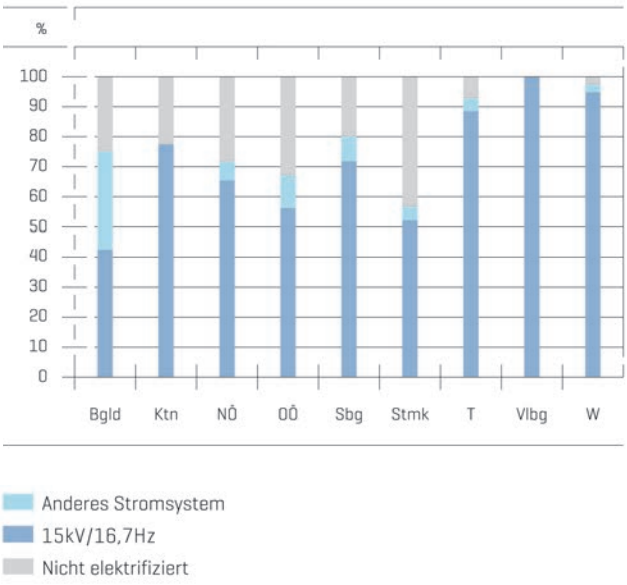


Abb. 2: Anteil der Bahnstromsysteme im Jahr 2022 nach Bundesländern (ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen).
Quelle: Schienen-Control.

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).

30 – zumeist kurze – Strecken dienen ausschließlich dem Güterverkehr, beispielsweise die niederösterreichische Strecke Wieselburg an der Erlauf–Gresten. 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.

2022 begannen die Elektrifizierungsarbeiten der Graz-Köflacher Bahn. Vorerst soll der Abschnitt zwischen Wettmannstätten und Wies-Eibiswald elektrifiziert werden.

NEUBAU UND AUSBAU

2022 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.

Auch der zweigleisige Ausbau des Marchegger Astes inklusive Elektrifizierung wurde weitergeführt, sodass mit Fahrplanwechsel im Dezember 2022 der Abschnitt Siebenbrunn-Leopoldsdorf–Schönfeld-Lassee zweigleisig in Betrieb genommen werden konnte. Die Strecke verbindet Wien mit der slowakischen Hauptstadt Bratislava.

Zweigleisige Streckenabschnitte	Bundesland	Streckenlänge in km
Siebenbrunn – Leopoldsdorf – Schönfeld – Lassee	Niederösterreich	7,6
Klagenfurt Hbf. – Grafenstein	Kärnten	11,2

Tabelle 3: Zweigleisige Ausbauten österreichischer Eisenbahninfrastruktur 2022. *Quelle: Schienen-Control.*

In der Steiermark soll künftig die Graz-Köflacher Bahn ausgebaut werden. So gibt es den Beschluss, ausgehend von Graz die Strecken zu modernisieren. 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 Grenzbahnhof Szentgotthárd elektrifiziert werden.

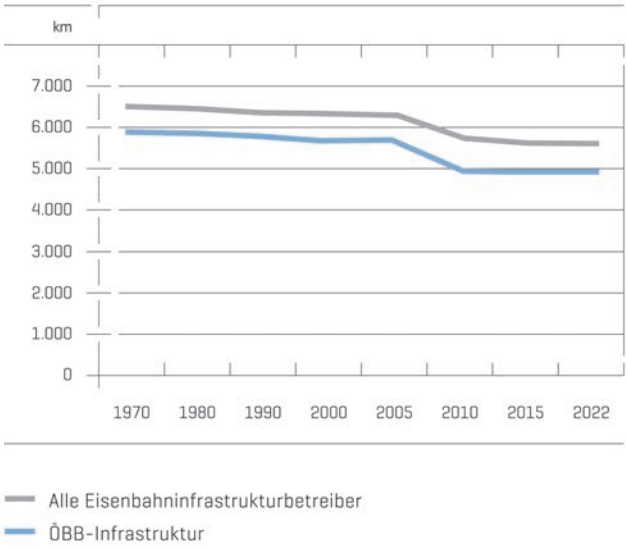


Abb. 3: Entwicklung des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur und aller Infrastrukturbetreiber (ÖBB und Privatbahnen) Österreichs (ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen). *Quelle: BMK – Verkehr in Zahlen für die Werte bis 2010; Schienen-Control 2010–2022.*

EINSTELLUNGEN

Seit dem Fahrplanwechsel Mitte 2022 steht die Strecke zwischen Wien Brigittenau Süd und Wien Nordwestbahnhof nicht mehr zur Verfügung. Ursprünglich verkehrten dort Nachtsprungzüge im Kombinierten Verkehr. Die 3,5 km lange, eingleisige elektrifizierte Strecke wurde mit der Verlagerung dieser Verkehre zum Terminal Wien Süd obsolet.

In Kärnten ist mit Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2022 die Jauntalbahn zwischen Bleiburg und St. Andrä im Lavanttal im Zuge des Ausbaus der Koralmbahn nicht mehr befahrbar. Dies hat zur Folge, dass der gesamte Güterverkehr in den Bezirk Wolfsberg nun über Zeltweg und den Obdacher Sattel geführt werden muss. Der Personenverkehr zwischen Wolfsberg und Bleiburg wird im Schienenersatzverkehr geführt. Mitte Dezember 2023 soll der erste Teil der Koralmbahn zwischen Klagenfurt und Wolfsberg in Betrieb genommen werden. Aufgrund von Unwetterschäden war 2022 die Strecke der Pinzgaubahn zwischen Piesendorf und Krimml nicht befahrbar – der Teilabschnitt bis Mittersill soll bis zum Spätsommer 2023 reaktiviert werden.

ENTWICKLUNGEN BEI DEN VERKEHRSSTATIONEN

Im österreichischen Eisenbahnnetz wurden im Jahr 2022 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 2022 weitergeführt und Stationen wurden barrierefrei ausgebaut. So wurde beispielsweise der Umbau der Bahnhöfe Obertraun-Dachsteinhöhlen, St. Georgen an der Gusen, Steyregg und Telfs-Pfaffenhofen mit barrierefreiem Zugang abgeschlossen. Die Umbauarbeiten gingen jedoch mit der Abtragung von Ladegleisen einher. Außerdem wurden Park-and-ride-Bereiche wie jener in Schönfeld-Lassee ausgeweitet. Ebenso wurden Stationen der Privatbahnen wie jene in Deutschlandsberg der Graz-Köflacher Bahn modernisiert in Betrieb genommen.

Seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2022 werden neun Verkehrsstationen entlang der Jauntalbahn nicht mehr bedient. Ein Jahr später sollen mit Dezember 2023 mit Eröffnung der Koralmbahn die Stationen St. Andrä und St. Stefan im Lavanttal, Wolfsberg Jeding und Wolfsberg wieder in Betrieb genommen werden.

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 Gmünd wurde mit zwei Zugpaaren 2022 wieder ein Personenfernverkehr zwischen Wien und Prag angeboten.

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 2022 abermals verdichtet werden konnte.

Eine vollständige Auflistung aller Grenzübergänge befindet sich auf der Homepage der Schienen-Control.

PRIVATBAHNEN

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

Die meisten nicht vernetzten Bahnen teilen sich mit der ÖBB-Infrastruktur einen Gemeinschaftsbahnhof, der das Umsteigen für die Reisenden ermöglicht. In Gmunden mündet die Lokalbahn in die städtische Straßenbahnstrecke ein. Analog münden die Wiener Lokalbahn von Baden kommend und die Stubaitalbahn in die städtischen Straßenbahnbetriebe ein. In Jenbach treffen sich mit der ÖBB-Infrastruktur, der Zillertalbahn und der Achenseebahn gleich drei

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

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

Infrastrukturunternehmen mit unterschiedlichen Spurweiten. Die Achenseebahn wurde 2022 nach einem Konkursverfahren wieder in Betrieb genommen. Bei den von Stern & Hafferl befahrenen Strecken wurden 2022 die Stationen Bergham, Kirchham Sportplatz und Waldl zu Bahnhöfen erweitert, die nun eine Kreuzung zum Zügen ermöglichen.

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

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

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

Trassenpreissysteme in Europa im Vergleich

Die Höhe der Trassenpreise hängt je nach Infrastrukturunternehmen von einer Vielzahl unterschiedlicher Parameter ab. Ein Vergleich der Höhe der Infrastrukturbenützungsentgelte (IBE) ist daher nicht sinnvoll, ohne die zugrunde liegenden Faktoren zu berücksichtigen. Die drei wesentlichen Parameter umfassen die Methodik zur Ermittlung der Kosten, die direkt aufgrund des Zugbetriebs anfallen, die Berechnung von Aufschlägen sowie die Höhe der Zuschüsse an die Eisenbahninfrastruktur.

Anstatt die Höhe der Trassenpreise in Euro zu vergleichen, ist es daher sinnvoller, die Art der Ermittlung und die zugrunde liegenden Kriterien zu betrachten. Dadurch wird ein umfassendes Verständnis für die Unterschiede der Trassenpreise in Europa erreicht.

Die Schienen-Control GmbH arbeitet zu Redaktionsschluss an einem Bericht über die Entgelte in unterschiedlichen IRG-Rail-Mitgliedstaaten. Dabei liegt der Fokus im europäischen Vergleich auf drei Themen:

- Ermittlung der Kosten,
  die direkt aufgrund des Zugbetriebs anfallen
- Preisaufschläge durch das Infrastrukturunternehmen und
- Unterschiede in den Abrechnungseinheiten

KOSTEN, DIE DIREKT AUFGRUND DES ZUGBETRIEBS ANFALLEN

Die Berechnung des Entgelts für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist in Artikel 31 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU geregelt. Grundsätzlich haben die Entgelte für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten widerzuspiegeln. In der Durchführungsverordnung DVO 2015/909 wurden Bestimmungen erlassen, wie diese Kosten zu ermitteln sind.

In der Durchführungsverordnung 2015/909 werden drei Methoden zur Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten angeführt:

- Abzugsmethode nach Art 3 und 4:
  Hier werden die nicht zugbetriebsabhängigen
  und die nicht mit dem Zugbetrieb variierenden Kosten
  von den Vollkosten abgezogen.
- Alternativ kann der Infrastrukturbetreiber diese Kosten
  auch mittels belastbarer und bewährter
  ökonometrischer oder
- technischer Kostenmodellierung ermitteln.

Welche Berechnungsmethoden zur Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anhängigen Kosten von staatlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendet werden, wurde im Jahr 2022 in einer Studie der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) für 23 teilnehmende Länder erhoben[1].

In dreizehn Ländern wurde die Abzugsmethode verwendet, in neun Ländern eine technische Kostenmodellierung und in weiteren neun Ländern wurden ökonometrische Kostenmodellierungen durchgeführt. Es zeigte sich zudem, dass in einigen Ländern mehr als eine Methode eingesetzt wurde:

In fünf Ländern wurden zwei unterschiedliche Methoden angewandt, während in zwei Ländern alle drei Methoden zum Einsatz kamen. Für die gleichzeitige Verwendung von mehreren Methoden zur Berechnung der unmittelbar durch den Zugbetrieb anfallenden Kosten gibt es mehrere Begründungen. Ein wesentlicher Grund ist etwa, dass unterschiedliche Kosten besser abgebildet werden können, indem für die jeweilige Kostenposition die passendste Methode gewählt wird.

[1] Overview of the Implementation of Direct Costs in Europe –
https://www.irg-rail.eu/download/5/948/IRG-Rail20227-OverviewoftheImplementationofDirectCostsinEurope.pdf.

MARKTAUFSCHLÄGE

Neben den Entgelten auf Basis der direkten Kosten bestehen mögliche andere Entgeltkomponenten auf Basis der Artikel 31 und 32 der RL 2012/34/EU. Die wichtigste Entgeltkomponente stellen die Marktaufschläge nach Artikel 32 Abs 1 der RL 2012/34/EU dar.

In Abbildung 1 ist auf Basis der jeweiligen Schienennetz-Nutzungsbedingungen[2] ersichtlich, in welchen Ländern Marktaufschläge verrechnet werden: Für das Fahrplanjahr 2022/2023 werden in 15 von 29 Ländern Marktaufschläge verrechnet. In zwei Ländern – Österreich und Polen – werden im Jahr 2023 keine Aufschläge mehr verrechnet, obwohl in den Vorperioden Marktaufschläge verrechnet wurden.

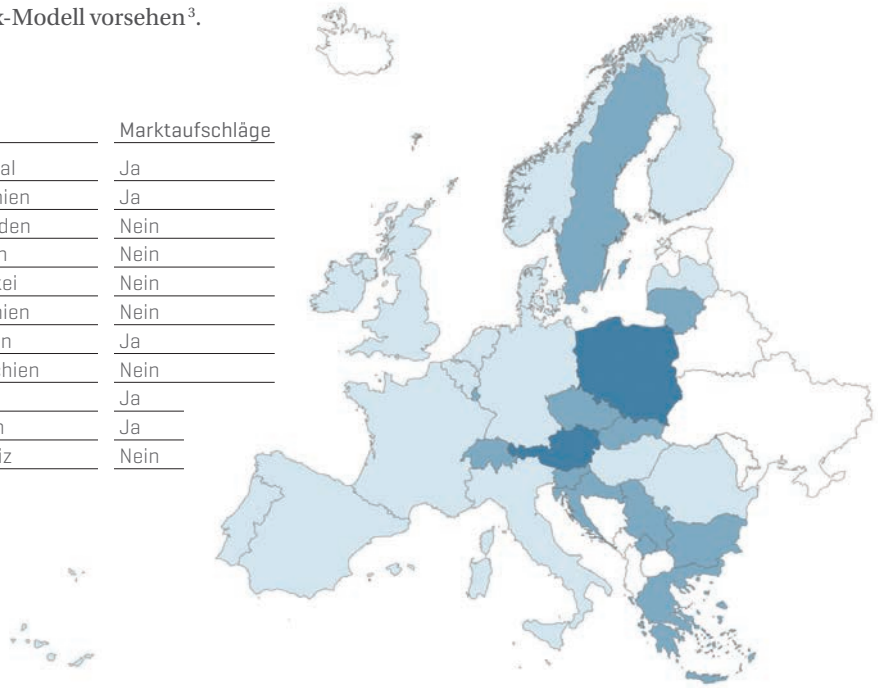
In einem Positionspaper hat IRG-Rail 2021 die Berechnung von Marktaufschlägen analysiert. Daraus resultiert, dass für die Berechnung von Aufschlägen üblicherweise das Ramsey-Boiteux-Modell verwendet wird. Spanien und das Vereinigte Königreich sind als Ausnahmen im genannten Paper angeführt, da diese für die Berechnung der Aufschläge maßgebliche Modifikationen im Ramsey-Boiteux-Modell vorsehen[3].

INFO

Ramsey-Boiteux-Modell

Das Ramsey-Boiteux-Modell ist ein ökonomisches Modell, das die Optimierung der Preisfestsetzung von Monopolunternehmen untersucht. Es kombiniert die Ramsey-Regel, die darauf abzielt, die volkswirtschaftliche Wohlfahrt zu maximieren, mit dem Boiteux-Modell, das die Verluste aufgrund von Monopolmacht berücksichtigt. Das Modell zeigt, wie eine effiziente Preispolitik festgelegt werden kann, um das Gleichgewicht zwischen der Finanzierung des Monopolunternehmens und der Minimierung der Verzerrungen durch die Monopolmacht herzustellen. Im Jahresbericht 2021 der Schienen-Control befindet sich eine ausführlichere Erläuterung des Modells.

Land	Marktaufschläge	Land	Marktaufschläge
Belgien	Ja	Portugal	Ja
Bulgarien	Nein	Rumänien	Ja
Dänemark	Ja	Schweden	Nein
Deutschland	Ja	Serbien	Nein
Estland	Keine Daten	Slowakei	Nein
Finnland	Ja	Slowenien	Nein
Frankreich	Ja	Spanien	Ja
Griechenland	Nein	Tschechien	Nein
Irland	Ja	UK	Ja
Italien	Ja	Ungarn	Ja
Kosovo	Nein	Schweiz	Nein
Kroatien	Nein		
Lettland	Ja		
Litauen	Nein		
Luxemburg	Nein		
Niederlande	Ja		
Nordmazedonien	Keine Daten		
Norwegen	Ja		
Österreich	Nicht mehr		
Polen	Nicht mehr		



© GeoNames, Microsoft, OpenStreetMap, TomTom

Abb. 1: Verrechnung von Marktaufschlägen nach IRG-Rail-Mitgliedstaat.
Hell: keine Marktaufschläge; mittel: Marktaufschläge; dunkel: aktuell keine Marktaufschläge. *Quelle: IRG-Rail.*

[2] Ausgenommen Nordmazedonien und Estland, bei denen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen nicht online zugänglich waren.
[3] Overview of the application of market segments and mark-ups in consideration of Directive 2012/34/EU,28 ff. https://www.irg-rail.eu/download/5/895/IRG-Rail20219-PaperonMarketSegmentationMark-Ups.pdf

ABRECHNUNGSEINHEITEN

Die Wahl der Abrechnungseinheiten gibt dem Infrastrukturbetreiber die Möglichkeit, unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallene Kosten verursachungsgerecht weiterzuverrechnen. Dies ist nur dann sinnvoll, wenn dem Infrastrukturbetreiber entsprechende Daten vorliegen. Grundsätzlich ist in Artikel 5 der DVO 2015/909 vorgesehen, dass der Infrastrukturbetreiber die direkten Kosten je Zugkilometer (Zug-km), Bruttotonnenkilometer (Btkm), Fahrzeugkilometer (Fzg-km) oder aus einer Kombination dieser Abrechnungseinheiten ermitteln und damit auch verrechnen kann. Für Aufschläge werden grundsätzlich dieselben Abrechnungseinheiten bzw. es wird ein Subset davon verwendet. Dies ergibt sich aus dem Ramsey-Boiteux-Modell.

Nach Analyse der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2022/23 der Mitgliedstaaten[4] konnten, wie in Tabelle 1 dargestellt, folgende Abrechnungseinheiten definiert werden:

Abrechnungseinheit	Anzahl der Mitgliedstaaten
Zugkilometer (Zug-km)	26
Bruttotonnenkilometer (Btkm)	11
Fahrzeugkilometer (Fzg-km)	2

Tabelle 1: Abrechnungseinheiten nach IRG-Rail-Mitgliedstaaten.
Quelle: IRG-Rail.

In 26 der untersuchten 29 Länder wird als Abrechnungseinheit der Zug-km verwendet. In 17 Ländern werden die Entgelte ausschließlich nach dem Zug-km abgerechnet. Als Beispiele hierfür sind etwa Deutschland und Italien zu nennen. Diese differenzieren jedoch nach Marktsegment und Verkehrsart die Höhe der Entgelte bei Beibehaltung der einheitlichen Abrechnungseinheit.

In sieben Ländern werden die Entgelte zusätzlich zum Zug-km nach dem Btkm abgerechnet. Beispielhaft sind in dieser Kategorie Österreich, Schweden oder Lettland zu nennen.

In Großbritannien und der Schweiz werden als Abrechnungseinheiten auch die Fzg-km verwendet, sodass hier nach den eingesetzten Fahrzeugen abgerechnet wird. Dies ermöglicht, dass im Entgeltsystem die Fahrzeugparameter etwa in Bezug auf die Abnutzung der Eisenbahninfrastruktur je Fahrzeug mitberücksichtigt werden können.

Abschließend ist noch auf eine Gruppe von drei Ländern zu verweisen, bei denen derzeit ausschließlich nach Bt-km abgerechnet wird: Irland, Norwegen und Finnland.

[4] Ausgenommen Estland und Nordmazedonien mangels vorhandener Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Pünktlichkeit im Bahnverkehr 2022

Pünktlichkeit ist im Schienenverkehr ein wichtiges Thema und wird durch die Einhaltung festgelegter Zeiten gekennzeichnet. Neben mit der Bahn transportierten Gütern sollten pendelnde Personen ebenso pünktlich ihre Destinationen erreichen wie etwa Touristinnen und Touristen, die möglicherweise eine Anschlussverbindng in einem Umsteigebahnhof wahrnehmen wollen. Vor allem der großteils umgesetzte integrierte Taktfahrplan erfordert einen hohen Pünktlichkeitsgrad, damit alle Umsteigemöglichkeiten erreicht werden können. Störungen auf einzelnen Streckenabschnitten des engmaschigen und vertakteten Bahnnetzes können sich auf das gesamte Netz auswirken. Unpünktliche Züge verursachen zusätzliche Kosten für Unternehmen durch betriebliche Mehraufwendungen, wie etwa erhöhte Stromkosten aufgrund höherer Geschwindigkeiten, wenn Züge die Verspätungen wieder aufholen müssen, und wegen Entschädigungszahlungen an Fahrgäste.

PÜNKTLICHKEITSSTATISTIK 2022

Die Grundlage für die Pünktlichkeitsstatistik 2022 bilden die Ankünfte aller Züge in allen Verkehrsstationen in Österreich. Pünktlichkeit wird als Schwellenwert definiert, der im Fall der ÖBB-Infrastruktur für den Personenverkehr fünf Minuten und 29 Sekunden nicht übersteigen darf.

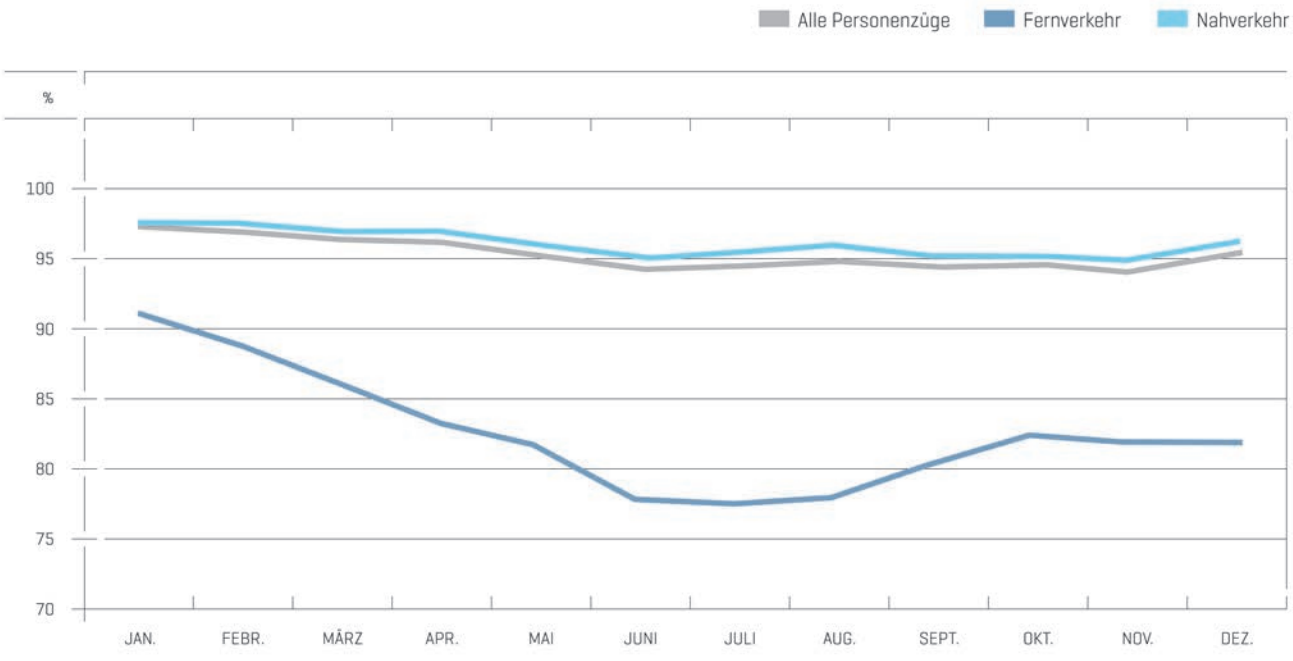


Abb. 1: Vergleich der Pünktlichkeit in Prozent des Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und aller Personenzüge im ÖBB-Netz 2022 (Messung der Verspätungen ab fünf Minuten 29 Sekunden). *Quelle: ÖBB-Infrastruktur.*

PERSONENNAHVERKEHR PÜNKTLICHER ALS PERSONENFERNVERKEHR

Im gesamten schienengebundenen Personenverkehr lag die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2022 mit 95,4 Prozent unter dem Wert aus dem Vorjahr (96,7 Prozent).

Die Statistik wird durch die mittlerweile bis zu 4.800 täglichen Nahverkehrszüge wesentlich stärker beeinflusst als durch die 330 Fernverkehrszüge, die täglich verkehren. Der Nahverkehr verzeichnete 2022 eine Pünktlichkeit von 96,1 Prozent, wobei insgesamt 19,6 Millionen Ankünfte gemessen wurden. Unter Berücksichtigung der spontan ausgefallenen Züge, etwa durch Lokschaden während einer Zugfahrt, oder des Bahn-Streiks 2022 ergab sich eine Pünktlichkeit von 94,6 Prozent. Die Monate mit den meisten pünktlichen Personennahverkehrszügen 2022 waren Jänner bis April mit über 96 Prozent; der Monat mit den geringsten Pünktlichkeitswerten war der November mit einer Pünktlichkeit von 90 Prozent unter Berücksichtigung des Streiktages. Ein Drittel der insgesamt 253.000 Zugausfälle entfiel auf diesen Monat.

Im Personenfernverkehr ist die Pünktlichkeit durch die internationale Vernetzung geringer als im Nahverkehr. 2022 waren u. a. verspätete Grenzübergaben aus Deutschland, Italien und Slowenien sowie Baumaßnahmen dafür ursächlich. Im Jahr 2022 fiel die Pünktlichkeit im ÖBB-Fernverkehr mit 81,4 Prozent geringer aus als 2021 (88,6 Prozent).

Nach Strecken aufgeschlüsselt verzeichneten die Züge der ÖBB-Personenverkehr 2022 auf der Südbahnstrecke eine Pünktlichkeit von 84,6 Prozent, gefolgt von der inneralpinen Achse über den Schoberpass mit 84,3 Prozent und der täglich von 24 ÖBB-Fernverkehrszügen befahrene Tauernstrecke mit 82 Prozent. Auf der Weststrecke waren im Vorjahr täglich bis zu 150 ÖBB-Züge mit einer Pünktlichkeit von 79,6 Prozent unterwegs. Das Schlusslicht der Pünktlichkeitswertung war dabei der aus Bayern über Passau kommende ICE-Verkehr mit einer Pünktlichkeit von 66,4 Prozent. Im nationalen und grenzüberschreitenden Nachtzugverkehr waren im Durchschnitt innerhalb Österreichs mehr als zwei Dutzend ÖBB-Züge täglich geplant, die im ÖBB-Netz eine Pünktlichkeit von 67,8 Prozent erreichten.

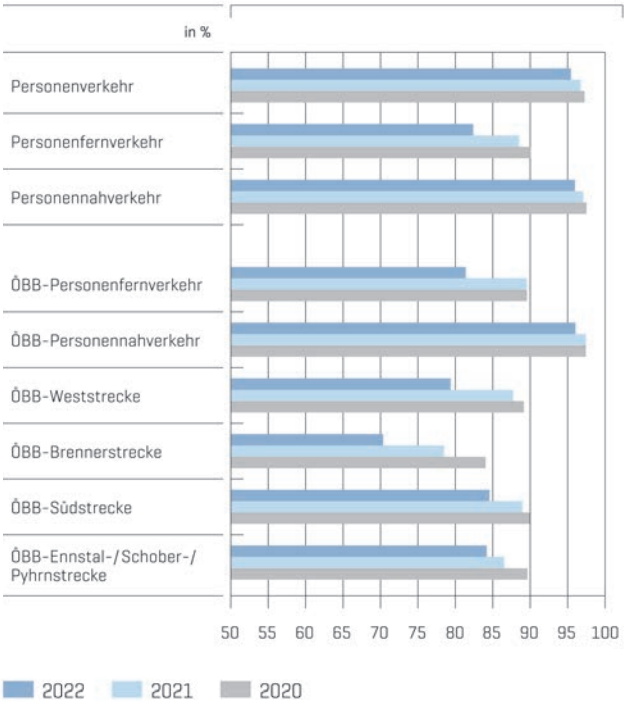


Abb. 2: Pünktlichkeit österreichweit (Fern-, Nahverkehr und gesamt) sowie im ÖBB-Fern- (nach Strecken und gesamt) und -nahverkehr (gesamt) 2020–2022 (Messung der Verspätungen ab fünf Minuten 29 Sekunden). *Quelle: ÖBB-Infrastruktur.*

PÜNKTLICHKEIT IM WETTBEWERB

Auf der Weststrecke bietet seit Ende 2011 neben der ÖBB-Personenverkehr auch die WESTbahn Fernverkehrszüge an. Die seit 2022 vom Bahnhof Wien West Richtung München und Innsbruck verkehrenden Züge erreichten im Jahr 2022 einen Pünktlichkeitsgrad von 88,0 Prozent (2021: 94,8 Prozent). Verspätungsursachen waren dabei u. a. die hohe Dichte an Zügen westlich von Linz, die dortige Streckenkapazität und Bauarbeiten in Deutschland, von denen speziell die neuen Verkehre nach Innsbruck und München betroffen waren.

Seit Mitte Dezember 2019 verkehrt das tschechische Bahnunternehmen RegioJet in Österreich. Die Fernverkehrszüge von Prag nach Wien bzw. weiter nach Budapest erreichten 2022 eine Pünktlichkeit von 53,7 Prozent. Verspätungsursachen waren 2022 vor allem die hohe Dichte an Zügen östlich von Prag sowie die baustellenbedingte Umleitung über Havlíčkův Brod bzw. Nymburk.

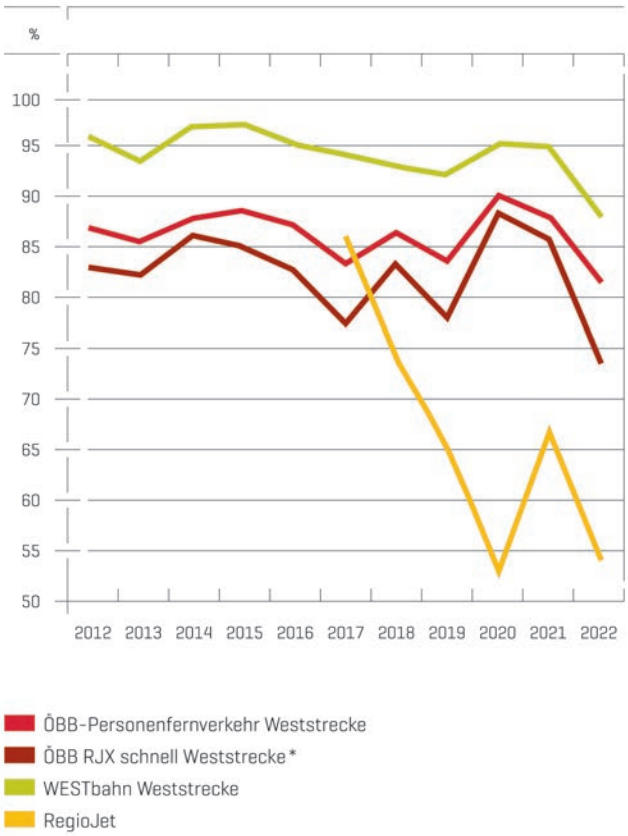


Abb. 3: Pünktlichkeit der Bahnunternehmen auf der Weststrecke 2012–2022 und des RegioJet 2017–2022 (Messung der Verspätungen ab fünf Minuten 29 Sekunden). *Quelle: ÖBB-Infrastruktur.*

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

PÜNKTLICHKEIT IM GÜTERVERKEHR

Im Güterverkehr gibt es wesentlich mehr Verflechtungen mit dem Ausland als im Personenverkehr. Hinzu kommt die Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern, die für den Vor- bzw. Nachlauf benötigt werden. So müssen beispielsweise Züge in Terminals und Häfen auf Frachten warten, die per Frachtschiff angeliefert werden. Im Güterverkehr lag die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2022 bei 75,2 Prozent, wobei hier als Grenzwert, ab dem ein Zug als verspätet gilt, 30 Minuten festgelegt wurden.

Die Rail Cargo Austria (RCA) war 2022 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 79,8 Prozent pünktlicher als ihre Mitbewerber, die deutlich mehr Ad-hoc-Verkehre führten. Differenziert man nach Zugarten, so waren die Einzelwagenverkehre der RCA mit 84,6 Prozent pünktlicher als die Rollende Landstraße (RoLa) mit 68,2 Prozent und der kombinierte Wagenladungsverkehr mit 52,0 Prozent. Die Ganzzüge (wie Kohle-, Koks- oder Erzzüge) hatten hingegen eine Pünktlichkeit von 59,9 Prozent.

VERSPÄTUNGSURSACHEN

Im Personenverkehr gingen im Berichtsjahr 27 Prozent aller Verspätungen auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) selbst zurück, etwa durch Defekte an Fahrzeugen, wie Traktionsstörungen, Probleme bei der Bereitstellung von Garnituren und erhöhten Fahrgastwechsel. Der Infrastrukturbetreiber verursachte mit 25 Prozent die zweitmeisten Verspätungen. Ursachen dafür können Weichen- und Signalstörungen oder Stellwerksprobleme sein. Zu diesen Anlagenstörungen kamen noch Verspätungen aufgrund von Wartungs-, Inspektions- oder Erneuerungsarbeiten an Infrastrukturanlagen hinzu. Insgesamt gingen die vom Infrastrukturbetreiber verursachten Verspätungen im Jahr 2022 deutlich zurück (2021: 38 Prozent).

Nachbarbahnen verursachten weitere 20 Prozent der Verspätungen im Personenverkehr. Unpünktlichkeit kann aber auch durch externe Einflüsse wie betriebsfremde Personen im Gleisbereich, Unwetter oder Rettungseinsätze hervorgerufen werden – dieser Faktor lag im Personenverkehr 2022 bei zwölf Prozent. Schlussendlich waren 16 Prozent der Verspätungen nicht eindeutig zuordenbar.

Im Personenfernverkehr waren 2022 Unregelmäßigkeiten bei den Nachbarbahnen im Ausland die Hauptursache (37 Prozent) für Verspätungen, gefolgt von selbst verursachten Verspätungen mit 24 Prozent und Verspätungen durch Infrastrukturabweichungen mit 20 Prozent.

Im Güterverkehr waren die Eisenbahnverkehrsunternehmen 2022 für 40 Prozent aller Verspätungen selbst verantwortlich, weitere 38 Prozent entstanden durch europäische Nachbarbahnen. Neun Prozent aller letztjährigen Verspätungen im Güterverkehr verursachte der Infrastrukturbetreiber. Die externen Ursachen bewegten sich im minimalen Bereich.

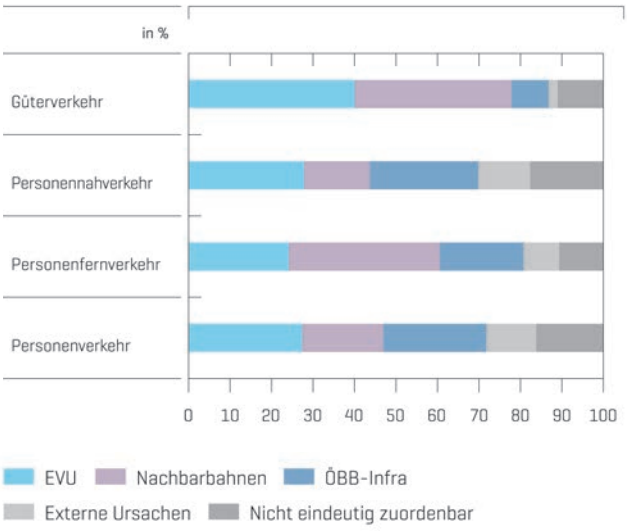


Abb. 4: Verspätungsursachen nach Verkehrsart 2022 (Messung der Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden).
Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

HERAUSFORDERUNGEN IM GRENZVERKEHR

Über 13 Grenzübergänge werden täglich internationale Fernverkehre von Österreich aus und nach Österreich geführt. 2022 zeigte sich abermals eine Verschlechterung bei der Pünktlichkeit der vom Ausland übergegebenen Züge. So erreichte nicht einmal jeder zweite aus Nürnberg kommende Zug (44,5 Prozent) Österreich pünktlich über den Grenzübergang Passau. Der Grenzübergang Lindau wies von München aus eine Pünktlichkeit von 51,5 Prozent auf. Die durchschnittliche Verspätung dieser genannten Züge betrug rund zehn bis 17 Minuten. Kein einziger Grenzübergang aus Deutschland erreichte 2022 eine Pünktlichkeit von 65 Prozent.

Des Weiteren verzeichneten die Grenzübergänge Brenner (Italien), Bratislava (Slowakei) und Jesenice (Slowenien) bei der Einreise eine Pünktlichkeit von weniger als 60 Prozent. Einmal mehr waren 2022 die pünktlichsten Grenzübergänge jene von der Schweiz (Buchs und St. Margrethen) nach Österreich.

Auffallend ist abermals, dass sich die Pünktlichkeit bei der Ausreise überwiegend besser darstellt als bei der Einreise nach Österreich. 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 2022 beispielsweise die Fernverkehrszüge von Vorarlberg nach Wien bei Kufstein die Grenze nach Deutschland noch mit einer Pünktlichkeit von 81,6 Prozent. Nach einer Fahrzeit von 70 Minuten durch Bayern wurden diese Züge in Salzburg allerdings nur mehr mit einer Pünktlichkeit von 65,7 Prozent nach Österreich übergeben. Im Jahr 2021 betrug dieser Wert noch 80,3 Prozent.

Im Gegensatz dazu konnte der österreichische Infrastrukturbetreiber die Pünktlichkeit der Fernverkehrszüge von Italien nach München verbessern. So passierten aus Italien kommende Züge im Jahr 2022 die Grenze am Brenner mit einer Pünktlichkeit von 55,3 Prozent (2021: 53,1 Prozent) und erreichten 80 Minuten später die deutsche Grenze bei Kufstein mit einer Pünktlichkeit von 71,3 Prozent (2021: 74,7 Prozent).

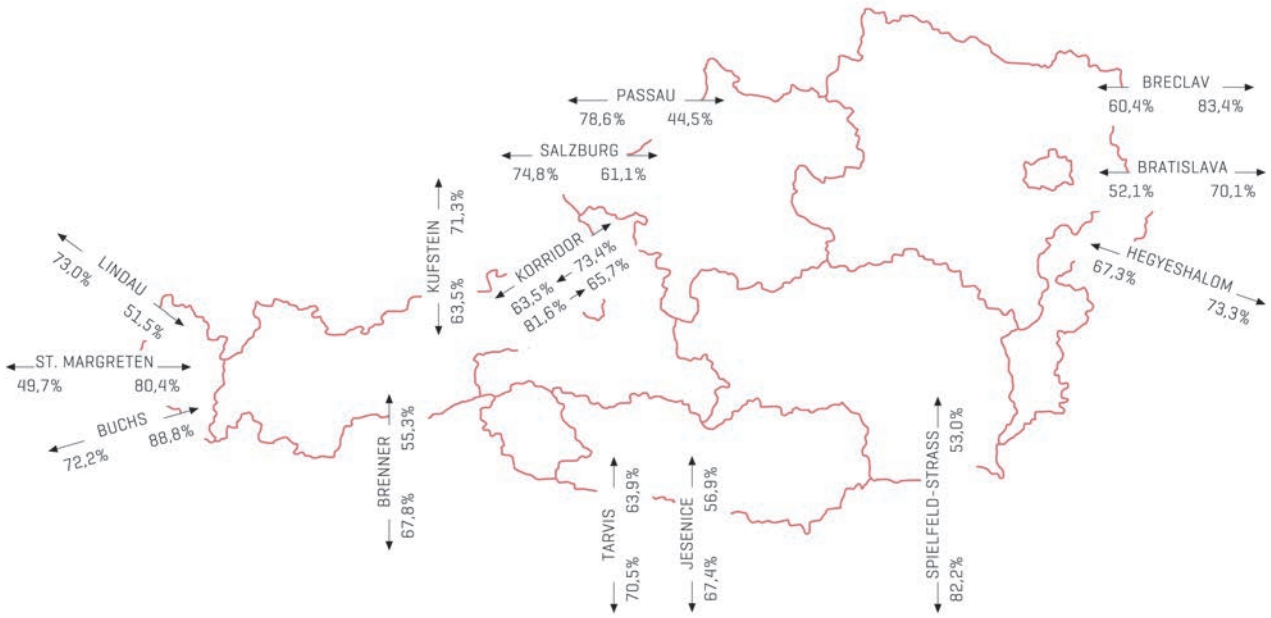


Abb. 5: Pünktlichkeit des gesamten Personenfernverkehrs bei der Grenzübergabe 2022 (Messung der österreichischen Verspätungen ab fünf Minuten und 29 Sekunden). *Quelle: ÖBB-Infrastruktur.*

PERFORMANCE REGIME

Das Performance Regime ist ein leistungsabhängiger Entgeltbestandteil i. S. v. § 67h 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 450-2[1] kodiert, wodurch die jeweilige Verspätung dem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber zugeordnet bzw. als neutrale Ursache gewertet werden kann. Die Zuscheidung der Verspätungsursache erfolgt allerdings einseitig durch den Infrastrukturbetreiber.

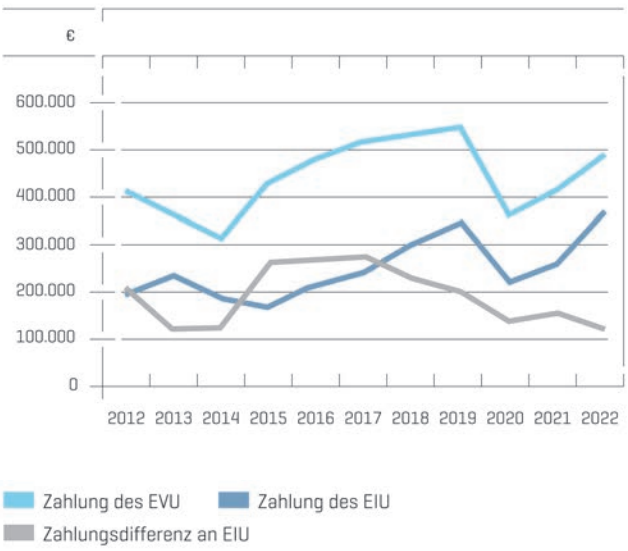


Abb. 6: Zahlungen in Euro aus dem Performance Regime für die Jahre 2012–2022. *Quelle: ÖBB-Infrastruktur.*

Im Jahr 2022 verursachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit 780.818 Minuten (rund 13.000 Stunden) mehr Verspätungen als der Infrastrukturbetreiber mit 587.635 Minuten (rund 9.800 Stunden).

Durch die Erholung des Verkehrsaufkommens ergaben sich gegenüber dem Vorjahr 38 Prozent mehr Verspätungsminuten beim Infrastrukturbetreiber. Hingegen gab es mit 16 Prozent zusätzlichen Verspätungsminuten seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen eine geringere Steigerung. Das Entgelt betrug im Berichtsjahr 69 Cent je Verspätungsminute und spiegelt die Betriebserschwerniskosten nur minimal wider.

Die Abrechnung für 2022 zeigt, dass die ÖBB-Infrastruktur den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Verspätungen eine Abgeltung in Höhe von insgesamt 369.996 Euro zahlen musste.

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

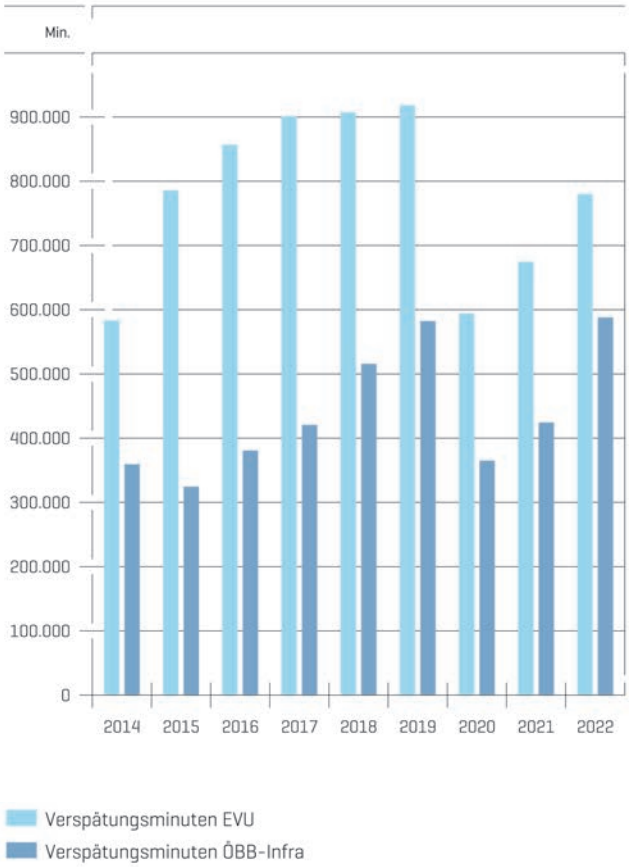


Abb. 7: Abgerechnete Verspätungsminuten aus dem Performance Regime für die ausgewählten Jahre 2012–2022. *Quelle: ÖBB-Infrastruktur.*

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

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	1.430	1.033
Vorheizanlagen[1]	41	41
Wasch- und Reinigungsanlagen	11	7
Entsorgungsstandorte	11	11
Eisschutzanlagen	1	1
Autoreisezuganlagen	4	4
Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme	34	27
Zugbildungseinrichtungen	139	139
Ladestellen	505	466
Brückenwaagen	30	30
Mattengleise	104	101
Verschubbahnhöfe	102	98
Güterterminals	16	8
Instandhaltungseinrichtungen	48	23
Häfen	5	0

Tabelle 1: Art und Anzahl der Serviceeinrichtungen (insgesamt und ÖBB-Konzern) 2022. *Quelle: Schienen-Control.*

Beinahe alle in Tabelle 1 angeführten Serviceeinrichtungen wurden 2022 von Eisenbahnunternehmen betrieben, 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 an der Donau, Linz Stadthafen, Hafen Freudenau, Bludenz, Hall in Tirol und Kapfenberg.

1.033 Personenbahnhöfe und -haltestellen betrieb die ÖBB-Infrastruktur im Jahr 2022, der Rest entfiel auf sonstige Infrastrukturbetreiber. Im Rahmen der Bahnhofsoffensive sowie des kontinuierlichen Ausbaus der Infrastruktur wurden u. a. die Verkehrsstationen Unter Purkersdorf, Bad Mitterndorf, Obertraun-Dachsteinhöhlen und Deutschlandsberg modernisiert. Zwischen Klagenfurt und Weizelsdorf wurde außerdem die Haltestelle Köttmannsdorf Lambichl neu errichtet. Die Verkehrsstationen Granitztal, St. Paul Bad, St. Paul im Lavanttal und Mühldorf im Lavanttal wurden hingegen ab Mitte 2022 im ÖBB-Netz nicht mehr bedient.

Die 41 vorhandenen Vorheizanlagen dienen der Heizung und Klimatisierung von Personenwagen, wobei jede Vorheizanlage mehrere Heizständer aufweist. Bei den Außenreinigungsanlagen – auch Wagenwaschanlagen genannt – werden in allen elf Standorten die Seiten-, Front- und Schürzenflächen sowie die Dachschrägen von Personenwagen gereinigt. Seit 2022 neu ist die Aufrüstung der Wagenwaschanlage in Linz, bei der ebenso wie in Villach und Graz 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 sind vier Autoreisezuganlagen zur Verladung von Autos und Motorrädern in Betrieb, wobei in Villach zwei getrennte Anlagen bestehen. Insgesamt stehen 14 Gleise mit einer Ladelänge zwischen 118 und 521 Metern zur Verfügung.

2022 waren in Summe 466 Ladestellen im Netz der ÖBB-Infrastruktur verfügbar. Nicht mehr zugänglich waren beispielsweise jene in Gaisbach-Wartberg, St. Georgen an der Gusen und Wolkersdorf.

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

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

LANGFRISTIGER RÜCKGANG DES TREIBSTOFFVERBRAUCHS

2022 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 15 Jahre insgesamt deutlich zurückgegangen.

Wurden 2012 noch 38,8 Millionen Liter Dieselöl abgegeben, war die verbrauchte Menge zehn Jahre später um etwa 20 Prozent niedriger (31,1 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.

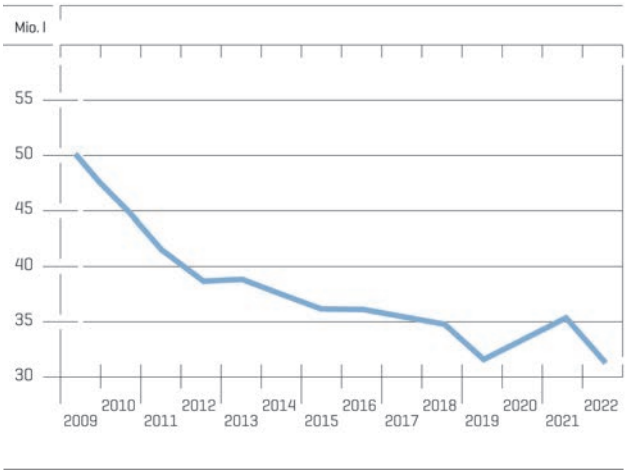


Abb. 1: An den Tankstellen der ÖBB-Produktion abgegebene Menge an Dieselöl 2007–2022 in Millionen Liter. *Quelle: ÖBB-Produktion, Schienen-Control.*

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 BETREIBER VON SERVICEEINRICHTUNGEN

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

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

Im Rahmen der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), der Plattform der unabhängigen europäischen Eisenbahn-Regulierungsbehörden, befasste sich die Arbeitsgruppe „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ mit diesem Thema. Sie erfasste und kategorisierte alle in den Mitgliedsländern gestellten Anträge des Jahres 2022.

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

DIE ÖSTERREICHISCHEN ANSCHLUSSBAHNEN IM ÜBERBLICK

2022 konnten vom Netz der ÖBB-Infrastruktur aus 926 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. 2022 waren mit 32 Anschlussbahnen um eine Anschlussbahn weniger als im Vorjahr gesperrt, alle anderen in Betrieb.

26 Prozent aller in Betrieb befindlichen Anschlussbahnen befanden sich 2022 in Niederösterreich, 22 Prozent in Oberösterreich und 15 Prozent in der Steiermark. Mit einem Prozent aller Anschlussbahnen hatte das Burgenland den niedrigsten Anteil aller Bundesländer. Die im Südburgenland befindliche Anschlussbahn Heiligenkreuz ist außerdem die einzige Anschlussbahn Österreichs, die nur aus dem Ausland (Ungarn) erreichbar ist.

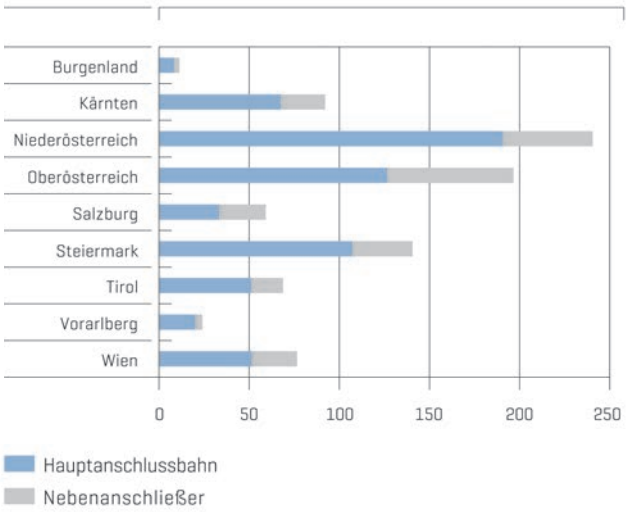


Abb. 2: 2022 in Betrieb befindliche Anschlussbahnen in Österreich nach Bundesland. *Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.*

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 2022 über 18 und Laxenburg-Biedermannsdorf über 15 Anschlussbahnanschlüsse. In den letzten elf Jahren wurden 41 Anschlussbahnen abgetragen sowie 60 gekündigt.

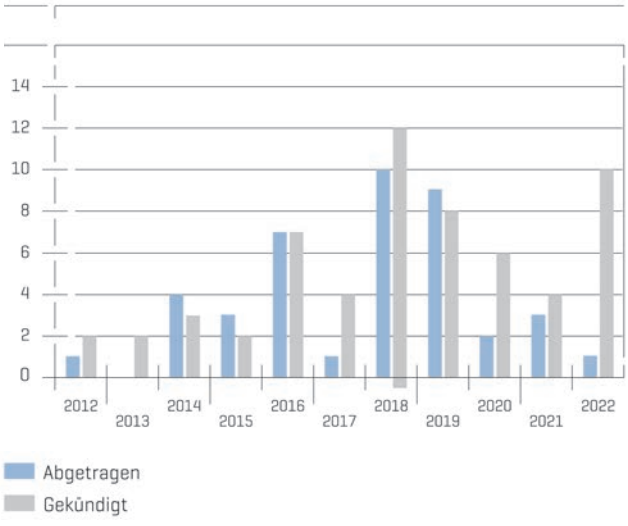


Abb. 3: Anzahl der abgetragenen und gekündigten Anschlussbahnen in Österreich. *Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.*

ERHOLUNG DES AUFKOMMENS

Mit 1,29 Millionen (2021: 1,30 Millionen) Wagen wurden 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund ein Prozent weniger Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt.

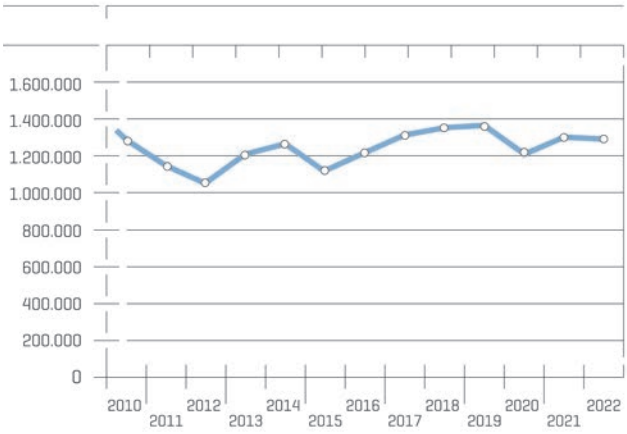


Abb. 4: Gesamtaufkommen (beigestellte Wagen) in den österreichischen Anschlussbahnen 2010–2022. *Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.*

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.

Anschlussbahn	ÖBB-Verkehrsstation	Beigestellte Wagen 2022
voestalpine Linz	Linz	über 150.000
voestalpine Stahl Donawitz GmbH. 1	Leoben-Donawitz	bis 70.000
EHG Ennshafen Ges.m.b.H.	Enns	bis 50.000
Linz Service GmbH	Linz Stadthafen	bis 45.000
Sappi Austria Produktions-GmbH & Co. KG	Gratwein-Gratkorn	bis 40.000
OMV Refining & Marketing GmbH	Lobau	bis 40.000

Tabelle 2: Ausgewählte Anschlussbahnen mit starkem Aufkommen 2022. *Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.*

19 Anschlussbahnen, darunter u. a. die voestalpine (Linz bzw. Donawitz), der Ennshafen, die Linz Service GmbH und Sappi Austria, sorgten im Jahr 2022 für die Hälfte des gesamten österreichischen Anschlussbahnaufkommens. Acht Anschlussbahnen erbrachten ein Drittel des Gesamtaufkommens, wobei vier dieser Bahnen in Oberösterreich und weitere zwei in der Steiermark liegen.

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

ABNAHME DER BEDIENTEN ANSCHLUSSBAHNEN

Im Jahr 2022 stagnierte die Anzahl der tatsächlich bedienten Anschlussbahnen im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt wurden 538 Anschlussbahnen im gesamten österreichischen Eisenbahnnetz bedient, im Jahr 2020 waren es mit 547 noch einige mehr.

416 Anschlussbahnen, die an die ÖBB-Infrastruktur anschließen, hatten im Jahr 2022 keinen Wagenumschlag – dies sind gleich viele wie im Vorjahr. Weitere 48 Anschlussbahnen hatten ein Aufkommen von jeweils zehn oder weniger Wagen und weitere 19 Anschlussbahnen verzeichneten lediglich einen Umschlag von jeweils maximal 20 Wagen.

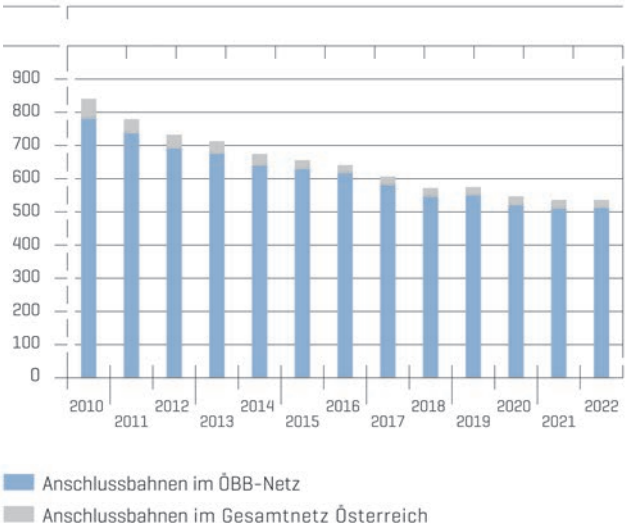


Abb. 5: Bediente Anschlussbahnen im ÖBB-Netz und insgesamt in Österreich 2010–2022. *Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control.*

ZUGANGSRECHT AUF ANSCHLUSSBAHNEN

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

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

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

06

Rechtsgrundlagen

Rechtliche Neuerungen

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 aufgrund der Stammfassung der Verordnung nur bis längstens 14. April 2022 möglich gewesen. Mit der VO (EU) 2022/312 vom 24. Februar 2022 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.

Mit der delegierten VO (EU) 2022/1036 vom 29. Juni 2022 wurde der Bezugszeitraum der VO (EU) 2020/1429 letztmalig bis zum 31. Dezember 2022 verlängert. Eine weitere Verlängerung erfolgte nicht.

ÄNDERUNG DER VO ÜBER DIE KOSTENBEITRÄGE AN DIE SCHIENEN-CONTROL GMBH

Mit der VO BGBl II 2022/501 wurde die VO des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Kostenbeiträge an die Schienen-Control GmbH, BGBl II 2004/442, geändert. Die Kostenbeitrags-VO regelt die Berechnung und Einhebung der von den Zugangsberechtigten an die Schienen-Control GmbH zur Finanzierung ihres Personal- und Sachaufwandes zu leistenden Kostenbeiträge. Bislang sah die Kostenbeitrags-VO vor, dass die Summe der Kostenbeiträge den im jeweiligen Kalenderjahr für die Erfüllung der Aufgaben der Schienen-Control GmbH tatsächlich entstandenen Finanzierungsaufwand und insgesamt 5 ‰ der Summe der für den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen in Österreich für dieses Kalenderjahr zu entrichtenden Benützungsentgelte nicht übersteigen darf.[1] Der Betrag von 5 ‰ wurde per BGBl II 2022/501 auf 7,5 ‰ angehoben. Die Anhebung dieses Betrags ist mit 1. Juli 2022 in Kraft getreten.

[1] § 2 Abs 1.

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 der folgenden Website der Europäischen Union verfügbar:

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) 1300/2014 IDF VO (EU) 2022/721
Verordnung zu den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Europäischen Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

VO (EU) 2021/782
Neufassung der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

VO (EU) 2020/1429 IDF VO (EU) 2022/1036
Verordnung zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs.

VO (EU) 2020/698
Verordnung zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen im Hinblick auf den COVID-19-Ausbruch hinsichtlich der Erneuerung oder Verlängerung bestimmter Bescheinigungen, Lizenzen und Genehmigungen und der Verschiebung bestimmter regelmäßiger Kontrollen und Weiterbildungen in bestimmten Bereichen des Verkehrsrechts.

VO (EU) 2018/643
Verordnung über die Statistik des Eisenbahnverkehrs.

VO (EU) 1305/2014 IDF VO (EU) 541/2021
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 (EU) 454/2011 IDF DVO (EU) 2019/775
Verordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems.

VO (EU) 321/2013 IDF DVO (EU) 2020/387
Verordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Entscheidung 2006/861/EG der Kommission.

VO (EU) 1302/2014 IDF DVO (EU) 2020/387
Verordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.

VO (EU) 1304/2014 IDF DVO (EU) 2019/774
Verordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und der Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU.

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 Personal zur Führung von Triebfahrzeugen, das Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führt.

RL 2005/47/EG
Richtlinie über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr im Eisenbahnsektor.

DVO (EU) 2019/773 IDF DVO (EU) 2021/2238
Durchführungsverordnung über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU.

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.

DVO (EU) 2015/171
Durchführungsverordnung über bestimmte Aspekte des Verfahrens der Genehmigung von Eisenbahnunternehmen.

Urteile des Europäischen Gerichtshofs in Vorabentscheidungsverfahren

BETEILIGUNG AN VERFAHREN ZUR GENEHMIGUNG VON WEGEENTGELTEN

In der Rechtssache (Rs) C-563/20 hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) über Fragen der Beteiligung von Eisenbahnunternehmen[1] an Verfahren der Regulierungsstelle zur Genehmigung von Wegeentgelten entschieden, welche das Regionalgericht Warschau zur Vorabentscheidung vorgelegt hatte. Gegenstand des Ausgangsverfahrens war ein Rechtsstreit zwischen dem Eisenbahnunternehmen Orlen KolTrans und der polnischen Regulierungsstelle über die Festsetzung der Höhe der Entgelte für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in Polen. Die Regulierungsstelle hatte diese Entgelte genehmigt. Das Eisenbahnunternehmen vertrat die Auffassung, dass die Entgelte unionsrechtswidrig seien, da sie Kosten einbezogen, die nicht als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallend angesehen werden können. Orlen KolTrans beantragte daher, die Entscheidung über die Genehmigung für nichtig zu erklären. Dies wurde von der Regulierungsstelle mit der Begründung abgelehnt, dem Eisenbahnunternehmen komme im entsprechenden Verfahren keine Parteistellung zu und es sei daher auch nicht antragsberechtigt. Gegen diese Entscheidung erhob das Eisenbahnunternehmen Klage beim Regionalgericht Warschau.

Dieses ersuchte den EuGH um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist Art 30 Abs 2 lit e der RL 2001/14/EG[2] dahin auszulegen, dass er einem Eisenbahnunternehmen, das die Eisenbahninfrastruktur nutzt oder zu nutzen beabsichtigt, das Recht verleiht, sich an einem Verfahren zu beteiligen, das von der Regulierungsstelle zur Festlegung der Höhe der Entgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur durch den Betreiber dieser Infrastruktur durchgeführt wird?

2. Im Falle der Verneinung der ersten Frage: Ist Art 30 Abs 5 und 6 der RL 2001/14/EG dahin auszulegen, dass er einem Eisenbahnunternehmen, das die Eisenbahninfrastruktur nutzt oder zu nutzen beabsichtigt, das Recht verleiht, eine Entscheidung der Regulierungsstelle, mit der die Höhe der vom Infrastrukturbetreiber festgelegten Entgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur genehmigt wird, anzufechten?

Art 30 („Regulierungsstelle“) der RL 2001/14/EG sieht in seinem Abs 2 vor: „Ist ein Antragsteller der Auffassung, ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden zu sein, so kann er die Regulierungsstelle befassen, und zwar insbesondere mit Entscheidungen des Betreibers der Infrastruktur oder gegebenenfalls des Eisenbahnunternehmens betreffend (…) die Entgeltregelung, die Höhe oder Struktur der Wegeentgelte, die er zu zahlen hat oder hätte (…).“[3]

[1] Eisenbahnunternehmen bezeichnet gemäß Art 2 lit k der RL 2001/14/EG jedes nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen. Antragsteller ist gemäß Art 2 lit b der RL 2001/14/EG „ein zugelassenes Eisenbahnunternehmen …, d[as] ein einzelwirtschaftliches oder gemeinwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität für die Durchführung eines Eisenbahnverkehrsdienstes in [sein]em jeweiligen Hoheitsgebiet ha[t] […]“.

[2] RL 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur.

[3] Art 30 Abs 2 lit e der RL 2001/14/EG.

Gemäß Art 30 Abs 5 UAbs 1 und 2 der RL 2001/14/EG hat die Regulierungsstelle „über Beschwerden zu entscheiden und binnen zwei Monaten ab Erhalt aller Auskünfte Abhilfemaßnahmen zu treffen". Ungeachtet des Art 30 Abs 6 „sind Entscheidungen der Regulierungsstelle für alle davon Betroffenen verbindlich".

Art 30 Abs 6 der RL 2001/14/EG sieht vor, dass „[d]ie Mitgliedstaaten (…) die erforderlichen Maßnahmen [treffen], um die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der Regulierungsstelle zu gewährleisten".

Der EuGH entschied mit Urteil vom 24. Februar 2022. Zur ersten Frage sprach er aus, dass Art 30 Abs 2 lit e der RL 2001/14/EG dahin auszulegen ist, dass der besagte Artikel für ein Eisenbahnunternehmen, das die Eisenbahninfrastruktur nutzt oder nutzen möchte, nicht den Anspruch egelt, an einem Verfahren teilzunehmen, das die Regulierungsstelle zum Erlass einer Entscheidung durchführt, mit der ein von einem Betreiber der Infrastruktur vorgelegter Entwurf für die Einheitssätze des Basisentgelts für den Mindestzugang zur Infrastruktur genehmigt oder abgelehnt wird.

Der EuGH stellte in dieser Hinsicht fest, dass weder Art 30 der RL 2001/14/EG noch eine andere ihrer Bestimmungen ein Verfahren zur Genehmigung der Wegeentgelte oder der Variablen zur Bestimmung dieser Entgelte vorsieht. Insbesondere lege keine Bestimmung des Kapitels II („Wegeentgelte") der RL 2001/14/EG ein solches Genehmigungsverfahren fest. Da die besagte Richtlinie also kein Verfahren zur Genehmigung der Wegeentgelte oder der Variablen vorsehe, mit denen diese Entgelte bestimmt werden können, könne sie auch nicht bestimmen, ob der einen oder anderen juristischen oder natürlichen Person in einem solchen Verfahren Parteistellung einzuräumen ist.

Zur zweiten Frage sprach der EuGH aus, dass Art 30 Abs 6 der RL 2001/14/EG dahin auszulegen ist, dass ein Eisenbahnunternehmen, das die Eisenbahninfrastruktur nutzt oder nutzen möchte, vor dem zuständigen Gericht die Entscheidung der Regulierungsstelle anfechten können muss, mit der die vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzten Einheitssätze des Basisentgelts für den Mindestzugang zu der Infrastruktur genehmigt werden.

Der EuGH stellte hierzu fest, dass Art 30 Abs 6 der RL 2001/14/EG die Mitgliedstaaten allgemein verpflichte, einen gerichtlichen Rechtsbehelf gegen Entscheidungen der Regulierungsstelle vorzusehen, und nicht bestimme, wem die Klagebefugnis zuzuerkennen ist. Zwar sei es grundsätzlich Sache des nationalen Rechts, die Klagebefugnis des Einzelnen zu bestimmen, doch verlange das Unionsrecht – gemäß Art 19 Abs 1 UAbs 2 EUV –, dass die nationalen Rechtsvorschriften das Recht auf einen effektiven gerichtlichen Rechtsschutz nicht beeinträchtigen.[4] Somit hätten die Gerichte der Mitgliedstaaten den gerichtlichen Schutz der Rechte zu gewährleisten, die den Einzelnen aus dem Unionsrecht – hier der RL 2001/14/EG – erwachsen.

Der EuGH kam zu dem Ergebnis, dass die RL 2001/14/EG den Eisenbahnunternehmen, die wie die Klägerin des Ausgangsverfahrens die Eisenbahninfrastruktur nutzen oder nutzen wollen, Rechte verleiht, für die gerichtlicher Rechtsschutz möglich sein muss.

[4] Diesbezüglich verwies der EuGH auf sein Urteil vom 21. November 2019 in der Rs C-379/18 Deutsche Lufthansa und die dort angeführte Rechtsprechung.

VORLAGEBERECHTIGUNG EINER REGULIERUNGSSTELLE

In der Rs C-453/20 hat der EuGH über die Vorlageberechtigung der tschechischen Regulierungsbehörde entschieden. Gegenstand des Ausgangsverfahrens war ein Rechtsstreit zwischen der CityRail, einem Eisenbahnunternehmen, und der Správa železnic (Eisenbahnverwaltung) über die von Správa železnic festgelegten Voraussetzungen für den Zugang zu Verladeorten.

Die Regulierungsstelle ersuchte den EuGH um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist der Ort des Be- und Entladens für die Beförderung von Gütern, einschließlich der Gleise, ein Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur iSv Art 3 Nr 3 der RL 2012/34/EU[5]?

2. Ist mit der RL 2012/34/EU vereinbar, dass ein Infrastrukturbetreiber jederzeit zulasten der Spediteure eine Änderung der Höhe des Entgelts für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur oder von Serviceeinrichtungen vornehmen kann?

3. Ist die RL 2012/34/EU nach Art 288 AEUV für die Správa železnic verbindlich?

4. Sind die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthaltenen Bestimmungen als diskriminierend anzusehen, wenn sie im Widerspruch zu jenen Vorschriften der Europäischen Union stehen, zu deren Einhaltung die Eisenbahnverwaltung verpflichtet ist?

Der EuGH entschied mit Urteil vom 3. Mai 2022. Er prüfte eingehend die Vorlageberechtigung der tschechischen Regulierungsbehörde. Zunächst führte der Gerichtshof aus, dass er bei der Beurteilung der rein unionsrechtlichen Frage, ob es sich bei der jeweils vorlegenden Einrichtung um ein „Gericht" iSv Art 267 AEUV handelt, auf eine Reihe von Merkmalen abstellt, wie z. B. die gesetzliche Grundlage der Einrichtung, ihren ständigen Charakter, die obligatorische Gerichtsbarkeit, das streitige Verfahren, die Anwendung von Rechtsnormen durch die betreffende Einrichtung sowie ihre Unabhängigkeit. Aus der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs ergebe sich ferner, dass die nationalen Gerichte ihn nur anrufen können, wenn bei ihnen ein Rechtsstreit anhängig ist und sie im Rahmen eines Verfahrens zu entscheiden haben, das auf eine Entscheidung mit Rechtsprechungscharakter abzielt. Die Vorlageberechtigung einer Einrichtung sei also sowohl anhand struktureller als auch anhand funktioneller Kriterien zu prüfen.

Zur Tätigkeit der tschechischen Regulierungsbehörde stellte der EuGH fest, dass es sich bei der sektoralen Kontrolle und Überwachung der Märkte im Wesentlichen um eine Verwaltungstätigkeit handle, da sie die Ausübung von Befugnissen umfasst, die mit jenen der Gerichte nichts zu tun haben.

Der Gerichtshof wies weiters darauf hin, dass der Begriff „Gericht" iSv Art 267 AEUV seinem Wesen nach nur eine staatliche Stelle bezeichnen kann, die im Verhältnis zu der Stelle, von der die zu überprüfende Entscheidung stammt, die Eigenschaft eines Dritten hat. Er zählte die Aufgaben auf, die der Regulierungsstelle in Art 56 Abs 1 der RL 2012/34/EU zukommen; so wacht diese Einrichtung insbesondere darüber, dass die Wegeentgelte nicht diskriminierend sind, und greift in die Verhandlungen zwischen den „Antragstellern" iSv Art 3 Nr 19 dieser Richtlinie, d. h. insbesondere Eisenbahnunternehmen, und Infrastrukturbetreibern über die Höhe dieser Entgelte ein, um die Einhaltung der anwendbaren geltenden Regelung sicherzustellen. Schließlich entscheidet sie von sich aus über geeignete Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Antragstellern, Marktverzerrung und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten.

[5] RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

Im Übrigen muss die Regulierungsstelle für die Zwecke ihrer Überwachungstätigkeiten gemäß Art 56 Abs 8 der RL 2012/34/EU über Ermittlungsbefugnisse verfügen, um alle erforderlichen Informationen einzuholen. Ebenso kann diese Einrichtung nach Art 56 Abs 9 UAbs 2 dieser Richtlinie die von ihr erlassenen Entscheidungen mit geeigneten Sanktionen, einschließlich Geldbußen, durchsetzen.

Im Licht dieser Erwägungen sei sodann zu prüfen, ob eine Regulierungsstelle wie die vorliegende, trotz ihres grundsätzlichen Verwaltungscharakters im spezifischen Kontext der Aufgaben, die sie im Rahmen des Ausgangsverfahrens wahrnimmt, als „Gericht" iSv Art 267 AEUV anzusehen ist. Relevant war dabei für den EuGH, dass Verfahren vor der tschechischen Regulierungsbehörde sowohl von Amts wegen als auch auf Antrag eingeleitet werden können. Das Ausgangsverfahren war aufgrund eines Antrags eingeleitet worden.

Dennoch hielt der EuGH fest, dass die Befugnis der Regulierungsstelle, das Verfahren, in dem das Vorabentscheidungsersuchen vorgelegt worden ist, auch von Amts wegen einzuleiten, ebenso wie ihre Befugnis, im Laufe dieses Verfahrens von Amts wegen aufgedeckte Unregelmäßigkeiten zu verfolgen, ein besonders relevantes Indiz dafür sei, dass sie keine Gerichts-, sondern Verwaltungsfunktionen ausübt.

Maßgeblich war für den EuGH außerdem, dass die Regulierungsstelle in einem Verfahren vor einem Verwaltungsgericht über eine Klage gegen ihre Entscheidung die Stellung einer beklagten Partei hat. Eine solche Beteiligung der Regulierungsstelle an einem Beschwerdeverfahren sei ein Indiz dafür, dass die Regulierungsstelle beim Erlass dieser Entscheidung im Verhältnis zu den beteiligten Interessen nicht die Eigenschaft eines Dritten hat.

In Anbetracht alles Vorstehenden hat der EuGH entschieden, dass die Regulierungsstelle im Rahmen des Ausgangsrechtsstreits nicht Aufgaben gerichtlicher, sondern administrativer Natur ausübt. Sie könne daher nicht als „Gericht" iSv Art 267 AEUV angesehen werden, weshalb das von ihr vorgelegte Vorabentscheidungsersuchen unzulässig sei. Der EuGH beantwortete die von der Regulierungsstelle zur Vorabentscheidung vorgelegten Fragen daher nicht.

HAFTUNG FÜR KOSTEN DER ANMIETUNG VON ERSATZLOKOMOTIVEN

In der Rs C-500/20 hat der EuGH einerseits über Fragen seiner Zuständigkeit für Vorabentscheidungsersuchen in Bezug auf gemischte Abkommen[6] und andererseits über Fragen der Haftung für Eisenbahninfrastruktur entschieden, welche der österreichische Oberste Gerichtshof zur Vorabentscheidung vorgelegt hatte. Gegenstand des Ausgangsverfahrens war ein Rechtsstreit zwischen einem Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Deutschland und der ÖBB-Infrastruktur über die Haftung für durch Unfall entstandene Schäden. Am 15. Juli 2015 entgleiste ein aus sechs Lokomotiven bestehender Lokzug der Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH im Bahnhof Kufstein. Zwei der Lokomotiven wurden dabei beschädigt. Diese waren während der Dauer der Reparatur nicht einsatzfähig, weshalb Lokomotion zwei Lokomotiven ersatzweise anmietete. Lokomotion verlangte vom Infrastrukturbetreiber den Ersatz der Mietkosten.

Lokomotion vertritt zum einen die Ansicht, dass der Unfall auf Mangelhaftigkeit der von ÖBB-Infrastruktur betriebenen Eisenbahninfrastruktur zurückzuführen sei. Diese habe ihre in den eisenbahnrechtlichen Vorschriften normierten Pflichten zur Herstellung, Überprüfung, Wartung, Instandsetzung und Reparatur der Schienen rechtswidrig und schuldhaft nicht erfüllt. Zum anderen seien die Kosten für die Anmietung der Ersatzlokomotiven als „Sachschäden" iSv Art 8 § 1 lit b der Ein- heitlichen Rechtsvorschriften über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI)[7] anzusehen.

Die ÖBB-Infrastruktur trug vor, dass die Eisenbahninfrastruktur nicht mangelhaft gewesen sei. Der Unfall sei durch einen ausgezogenen Kupplungshaken der entgleisten Lokomotive verursacht worden, der bereits vor der Entgleisung überbeansprucht gewesen sei, wofür Lokomotion das Verschulden treffe. Außerdem werde ein reiner Vermögensschaden geltend gemacht, für den Lokomotion nach den anwendbaren Rechtsvorschriften von Anhang E (CUI) kein Anspruch auf Schadenersatz zustehe.

Der OGH ersuchte den EuGH
um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist der Gerichtshof für die Auslegung von Anhang E (CUI) zuständig?

2. Für den Fall, dass die erste Frage bejaht wird: Ist Art 8 § 1 lit b des Anhangs E (CUI) so auszulegen, dass unter die dort normierte Haftung des Betreibers für Sachschäden auch die Kosten fallen, die dem Beförderer dadurch entstehen, dass er wegen der Beschädigung seiner Lokomotiven ersatzweise andere Lokomotiven anmieten muss?

3. Für den Fall, dass die erste Frage bejaht und die zweite Frage verneint wird: Sind Art 4 und Art 19 § 1 des Anhangs E (CUI) dahin auszulegen, dass die Parteien des Vertrags ihre Haftung wirksam durch den pauschalen Verweis auf nationales Recht erweitern können, wenn danach zwar der Haftungsumfang weiter ist, jedoch – abweichend von der verschuldensunabhängigen Haftung nach Anhang E (CUI) – für die Haftung Verschulden Voraussetzung ist?

[6] Als gemischte Abkommen werden solche bezeichnet, die von den Mitgliedstaaten und der EU (oder früheren Europäischen Gemeinschaften – EG, EWG, EGKS) und/ oder der Europäischen Atomgemeinschaft mit Nicht-EU-Ländern oder internationalen Organisationen in Bereichen geschlossen wurden, in denen die EU und die Mitgliedstaaten gemeinsam zuständig sind (https://eur-lex.europa.eu/collection/eu-law/inter-agree.html?locale=de).

[7] Einheitliche Rechtsvorschriften über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI – Anhang E zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 (COTIF)).

Gemäß Art 8 § 1 lit b des Anhangs E (CUI) zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) haften Betreiber u. a. für Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen), die der Beförderer oder seine Hilfspersonen während der Nutzung der Infrastruktur erleiden und die ihre Ursache in der Infrastruktur haben.

Art 4 des Anhangs E (CUI) sieht vor: „Soweit diese Einheitlichen Rechtsvorschriften es nicht ausdrücklich zulassen, ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Bestimmungen des Vertrages zur Folge. Dessen ungeachtet können die Parteien des Vertrages ihre Haftung und ihre Verpflichtungen, die sich aus diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften ergeben, erweitern oder die Haftung für Sachschäden der Höhe nach begrenzen."

Art 19 § 1 des Anhangs E (CUI) lautet: „In allen Fällen, auf welche diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, kann ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, gegen den Betreiber oder gegen den Beförderer nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geltend gemacht werden."

Der EuGH entschied mit Urteil vom 14. Juli 2022. Zur ersten Frage hielt er fest, dass er nach Art 267 AEUV für die Auslegung der Handlungen der Organe, Einrichtungen oder sonstigen Stellen der Union zuständig ist. Hinsichtlich des Beitritts der Union zum COTIF sprach er aus, dass die Bestimmungen eines solchen Übereinkommens ab dessen Inkrafttreten einen Bestandteil der Rechtsordnung der Union bilden und dass der Gerichtshof im Rahmen dieser Rechtsordnung dafür zuständig ist, im Wege der Vorabentscheidung über die Auslegung dieses Übereinkommens zu entscheiden. Die infrage stehende Materie fällt in einen Bereich, nämlich den des Verkehrs, für den die Union über eine geteilte Zuständigkeit verfügt,[8] die sie durch den Erlass der RL 2012/34/EU wahrgenommen hat.

Bei gemischten Übereinkommen, die von der Union und ihren Mitgliedstaaten auf der Grundlage einer geteilten Zuständigkeit geschlossen werden, ist der Gerichtshof, wenn er gemäß Art 267 AEUV angerufen wird, dafür zuständig, die von der Union übernommenen Verpflichtungen von denjenigen abzugrenzen, für die allein die Mitgliedstaaten verantwortlich bleiben, und zu diesem Zweck die Bestimmungen eines solchen Übereinkommens auszulegen. Aus der ständigen Rechtsprechung ergebe sich außerdem, dass, wenn eine Vorschrift eines internationalen Übereinkommens sowohl auf dem nationalen Recht unterliegende als auch auf dem Unionsrecht unterliegende Sachverhalte anwendbar sein kann, ein klares Interesse daran besteht, dass diese Vorschrift unabhängig davon, unter welchen Voraussetzungen sie angewandt werden soll, einheitlich ausgelegt wird, um in Zukunft voneinander abweichende Auslegungen zu verhindern. In Anbetracht dessen entschied der EuGH, dass er, wenn er gemäß Art 267 AEUV angerufen wird, für die Auslegung von Art 4, Art 8 § 1 lit b und Art 19 § 1 des Anhangs E (CUI) zuständig ist.

Bei der Beurteilung der zweiten Frage hielt der EuGH fest, dass Art 8 § 1 lit b des Anhangs E (CUI), wonach der Infrastrukturbetreiber für Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen) haftet, eine objektive und damit verschuldensunabhängige Haftung des Infrastrukturbetreibers begründet. Die Bestimmung sei eng auszulegen und damit die Haftung dieses Betreibers auf Schäden beschränkt, die an der eigentlichen Substanz der beschädigten Sache entstehen. Sie umfasse also keine Schäden, die aufgrund der Nichtverfügbarkeit dieser Sache eintreten. Der EuGH antwortete auf die zweite Frage, dass Art 8 § 1 lit b des Anhangs E (CUI) dahin auszulegen ist, dass die Haftung des Infrastrukturbetreibers für Sachschäden nicht die Kosten umfasst, die dem Eisenbahnunternehmen durch die Anmietung von Ersatzlokomotiven für die Dauer der Reparatur der beschädigten Lokomotiven entstanden sind.

[8] Art 4 Abs 2 lit g AEUV.

Zur dritten Frage hielt der EuGH fest, dass nach Art 4 des Anhangs E (CUI), soweit die Einheitlichen Rechtsvorschriften es nicht ausdrücklich zulassen, jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von diesen abweicht, nichtig ist. In den erläuternden Bemerkungen wird zu Art 4 jedoch ausgeführt, dass die Vertragsparteien ihre Haftung auf Fälle erweitern können, die nicht bereits unter Anhang E (CUI) fallen. Folglich sind die Bestimmungen von Art 8 § 1 dieses Anhangs nur insoweit als zwingend zu verstehen, als sie den Mindestumfang der Haftung des Betreibers festlegen. Art 4 des Anhangs E (CUI) verwehrt es daher nicht, dass ein Verweis auf das nationale Recht zur Folge hat, dass zusätzlich zu den Haftungsregelungen nach Anhang E (CUI) ein anderes Haftungssystem als das der objektiven Haftung vorgesehen wird.

Im vorliegenden Fall hatten sich die Vertragsparteien auf allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) geeinigt, welche hinsichtlich der Haftung auch eine Geltung der Vorschriften des nationalen österreichischen Rechts vorsahen. Nach dem österreichischen Recht sind auch Vermögensschäden, wie die Mietkosten für die Ersatzlokomotiven, zu ersetzen. Anders als nach dem Anhang E (CUI) ist Voraussetzung der Haftung jedoch das Vorliegen von Verschulden.

Der EuGH sprach aus, dass es Sache des vorlegenden Gerichts ist zu prüfen, ob der Verweis auf das nationale Recht dazu führt, dass die Haftung zumindest einer der Vertragsparteien erweitert wird, ohne die sich aus den Bestimmungen von Anhang E (CUI) ergebenden Rechte der anderen Vertragspartei zu beeinträchtigen. Insgesamt antwortete der EuGH auf die dritte Frage, dass Art 4 und Art 19 § 1 des Anhangs E (CUI) dahin auszulegen sind, dass die Vertragsparteien ihre Haftung durch einen pauschalen Verweis auf nationales Recht, nach dem der Infrastrukturbetreiber in weiterem Umfang haftet und welches diese Haftung vom Vorliegen eines Verschuldens abhängig macht, erweitern können.

ÜBERPRÜFUNG VON ENTGELTEN DURCH ZIVILGERICHTE ANHAND VON ART 102 AEUV

In der Rs C-721/20 hat der EuGH über Fragen der Auslegung von Art 102 AEUV und der RL 2001/14/EG entschieden, welche das Kammergericht Berlin zur Vorabentscheidung vorgelegt hatte. Gegenstand des Ausgangsverfahrens war ein Rechtsstreit zwischen der DB Station & Service AG und der ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH über die Höhe der Entgelte, die die letztgenannte Gesellschaft für die Nutzung der von der erstgenannten Gesellschaft betriebenen Verkehrsstationen zu zahlen hat.

Das Kammergericht Berlin ersuchte den EuGH um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist es mit der RL 2001/14/EG – insbesondere ihren Bestimmungen zur Unabhängigkeit der Geschäftsführung des Infrastrukturunternehmens (Art 4), zu den Grundsätzen der Entgeltfestsetzung (Art 7 bis 12) und zu den Aufgaben der Regulierungsstelle (Art 30) – vereinbar, wenn innerstaatliche Zivilgerichte im Einzelfall und unabhängig von der Überwachung durch die Regulierungsstelle die Höhe der verlangten Entgelte nach den Maßstäben von Art 102 AEUV und/oder des nationalen Kartellrechts überprüfen?

2. Wenn Frage 1 zu bejahen sein sollte: Ist eine Missbrauchskontrolle durch die innerstaatlichen Zivilgerichte nach den Maßstäben von Art 102 AEUV und/oder des nationalen Kartellrechts auch dann zulässig und geboten, wenn für die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit besteht, eine Überprüfung der Angemessenheit gezahlter Entgelte durch die zuständige Regulierungsstelle zu erreichen? Sind die innerstaatlichen Zivilgerichte gehalten, eine entsprechende Entscheidung der Regulierungsbehörde und, sofern diese gerichtlich angefochten wird, gegebenenfalls deren Bestandskraft abzuwarten?

Gemäß Art 102 AEUV ist die missbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung auf dem Binnenmarkt oder auf einem wesentlichen Teil desselben durch ein oder mehrere Unternehmen, soweit dies dazu führen kann, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar und verboten.

Dieser Missbrauch kann insbesondere in Folgendem bestehen:

a) der unmittelbaren oder mittelbaren Erzwingung von unangemessenen Einkaufs- oder Verkaufspreisen oder sonstigen Geschäftsbedingungen;

b) der Einschränkung der Erzeugung, des Absatzes oder der technischen Entwicklung zum Schaden der Verbraucherinnen und Verbraucher;

c) der Anwendung unterschiedlicher Bedingungen bei gleichwertigen Leistungen gegenüber Handelspartnern, wodurch diese im Wettbewerb benachteiligt werden;

d) der an den Abschluss von Verträgen geknüpften Bedingung, dass die Vertragspartner zusätzliche Leistungen annehmen, die weder sachlich noch nach Handelsbrauch in Beziehung zum Vertragsgegenstand stehen.

Art 3 Abs 1 der VO (EG) 1/2003[9] bestimmt: „Wenden die Wettbewerbsbehörden der Mitgliedstaaten oder einzelstaatliche Gerichte das einzelstaatliche Wettbewerbsrecht auf Vereinbarungen zwischen Unternehmen, Beschlüsse von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen im Sinne des Artikels [101] Absatz 1 [AEUV] an, welche den Handel zwischen Mitgliedstaaten im Sinne dieser Bestimmung beeinträchtigen können, so wenden sie auch Artikel [101 AEUV] auf diese Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen an. Wenden die Wettbewerbsbehörden der Mitgliedstaaten oder einzelstaatliche Gerichte das einzelstaatliche Wettbewerbsrecht auf nach Artikel [102 AEUV] verbotene Missbräuche an, so wenden sie auch Artikel [102 AEUV] an."

In Art 30 der RL 2001/14/EG ist das Recht von Antragstellern normiert, die Regulierungsstelle mit der Überprüfung der Höhe der von Infrastrukturunternehmen verlangten Entgelte zu befassen.[10] Die Regulierungsstelle gewährleistet, dass die vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzten Entgelte dem Kapitel II dieser Richtlinie entsprechen und nicht diskriminierend sind.[11] Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der Regulierungsstelle zu gewährleisten.[12]

Der EuGH entschied mit Urteil vom 27. Oktober 2022. Zur ersten Frage hielt er fest, dass gemäß Art 3 Abs 1 der VO (EG) 1/2003 die Wettbewerbsbehörden der Mitgliedstaaten oder die nationalen Gerichte, wenn sie das einzelstaatliche Wettbewerbsrecht auf eine missbräuchliche Verhaltensweise eines Unternehmens mit beherrschender Marktstellung anwenden, die den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen kann, auch Art 102 AEUV anwenden müssen. Weiters stellte der EuGH grundsätzlich fest, dass Art 102 AEUV in den Beziehungen zwischen Einzelnen unmittelbare Wirkungen erzeugt und in deren Person Rechte entstehen lässt, die die Gerichte der Mitgliedstaaten zu wahren haben. Daher könne Ersatz des entstandenen Schadens verlangt werden, wenn zwischen dem Schaden und einem nach Art 102 AEUV verbotenen Missbrauch einer beherrschenden Stellung ein ursächlicher Zusammenhang besteht.

Bezüglich der Tragweite der RL 2001/14/EG sprach der EuGH aus, dass die Regulierungsstelle ausschließlich zuständig ist, gemäß Art 30 Abs 2 dieser Richtlinie die Höhe von Entgelten zu überprüfen – dies vorbehaltlich einer etwaigen späteren Überprüfung durch die nationalen Gerichte, die über Klagen gegen die Entscheidungen der Regulierungsstelle zu entscheiden haben. Demnach müssen sich die Antragsteller, wenn sie Ersatz eines Schadens begehren, der mit den Entgelten für die Nutzung von Infrastruktur zusammenhängt, die von einem Betreiber der Infrastruktur festgelegt worden sind, an die Regulierungsstelle wenden.

[9] VO (EG) 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln 81 und 82 des Vertrags niedergelegten Wettbewerbsregeln.

[10] Art 30 Abs 2 RL 2001/14/EG.

[11] Art 30 Abs 3 RL 2001/14/EG.

[12] Art 30 Abs 6 RL 2001/14/EG.

Darüber hinaus hielt der EuGH fest, dass aufgrund der RL 2001/14/EG die Anwendung der Bestimmungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur unbeschadet der Wettbewerbsvorschriften, die sich unmittelbar aus dem AEU-Vertrag, insbesondere Art 102 AEUV, ergeben, erfolgt. Bei der Festsetzung der Preise sei also auch die Wettbewerbssituation des Eisenbahnverkehrs zu berücksichtigen. Die Regulierungsstelle, die dafür zu sorgen hat, dass sowohl die Betreiber der Infrastruktur als auch die Erbringer der Eisenbahnverkehrsleistungen ihre Verpflichtungen einhalten, sei daher, wenn sie über einen Rechtsbehelf eines Eisenbahnunternehmens zu entscheiden hat, verpflichtet, entsprechend dem Wortlaut von Art 30 Abs 2 der RL 2001/14/EG zu prüfen, ob der Antragsteller ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden ist, was sowohl Fragen betreffend die Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur bzw. die Inanspruchnahme von Leistungen als auch wettbewerbsrechtliche Fragen umfasst.

Hinsichtlich des Verhältnisses zwischen den bei der Regulierungsstelle und den bei den nationalen Gerichten eingelangten Rechtsbehelfen hat der EuGH ausgesprochen, dass zur Wahrung der vollen Wirksamkeit von Art 102 AEUV und insbesondere zur Gewährleistung des wirksamen Schutzes von Antragstellern gegen Schäden, die durch einen Verstoß gegen Wettbewerbsrecht entstehen, die zuständigen nationalen Gerichte durch die ausschließliche Zuständigkeit, die der Regulierungsstelle durch Art 30 der RL 2001/14/EG zuerkannt wird, nicht daran gehindert sind, über auf Art 102 AEUV gestützte Klagen auf Rückzahlung zu viel gezahlter Entgelte für die Nutzung von Infrastruktur zu entscheiden. Gleichzeitig aber hielt der EuGH fest, dass Art 102 AEUV der ausschließlichen Zuständigkeit der Regulierungsstelle zur Überprüfung von Entgelten gemäß Art 30 Abs 2 der RL 2001/14/EG nicht entgegensteht.

Demnach muss ein Eisenbahnunternehmen, das die Rückzahlung zu viel gezahlter Entgelte für die Nutzung von Infrastruktur auf der Grundlage von Art 102 AEUV begehrt, die nationale Regulierungsstelle mit der Frage der Rechtmäßigkeit dieser Entgelte befassen, bevor es die zuständigen nationalen Gerichte anruft. Gleichfalls zur Wahrung der vollen Wirksamkeit von Art 102 AEUV sind die nationalen Gerichte, die über eine auf diese Bestimmung gestützte Klage auf Rückzahlung zu viel gezahlter Entgelte für die Nutzung von Infrastruktur zu entscheiden haben, nicht verpflichtet, den Ausgang der Gerichtsverfahren abzuwarten, die gegen die Entscheidungen der zuständigen Regulierungsstelle eingeleitet wurden.

Insgesamt antwortete der EuGH damit auf die erste Vorlagefrage, dass Art 30 der RL 2001/14/EG dahin auszulegen ist, dass er dem nicht entgegensteht, dass die nationalen Gerichte bei der Entscheidung über eine Klage auf Rückzahlung der Entgelte für die Nutzung von Infrastruktur gleichzeitig Art 102 AEUV und das einzelstaatliche Wettbewerbsrecht anwenden, sofern die zuständige Regulierungsstelle vorher über die Rechtmäßigkeit der betreffenden Entgelte entschieden hat. Insoweit sind die nationalen Gerichte zur loyalen Zusammenarbeit verpflichtet; sie müssen bei ihrer Würdigung die Entscheidungen der zuständigen Regulierungsstelle berücksichtigen und sich bei der Begründung ihrer eigenen Entscheidungen mit dem gesamten Inhalt der ihnen vorgelegten Akten auseinandersetzen. In Anbetracht der Antwort auf die erste Frage war die zweite Vorlagefrage nicht zu prüfen.

07

Arbeit der Schienen-Control Kommission

Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

Die Schienen-Control Kommission eröffnete im Berichtsjahr 2022 Verfahren aus den Bereichen Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen, Wegeentgelte und Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen

VERSCHUB

Die Schienen-Control Kommission führte ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren hinsichtlich Verschub-Dienstleistungen im Raum Tirol. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen brachte vor, dass von ihm begehrte Dienstleistungen (Aus- und Wiedereinreihen von Güterwagen nach Gebrechensbehebung) immer wieder unter Nennung unterschiedlicher Gründe vom Servicebetreiber abgelehnt wurden. Der Versuch, einen Vertrag für diese Fälle abzuschließen, sei ohne Erfolg geblieben.

Der Servicebetreiber vertrat den Standpunkt, dass das Bewegen von Schadwagen im Einzelfall ad hoc erbracht werden müsse. Daher müsse auch bei jeder Nachfrage vorab eine Überprüfung auf ressourcentechnische Machbarkeit erfolgen. Außerdem werde für das Behandeln von Schadensereignissen seitens eines anderen Dienstleisters der sogenannte Hilfszug vorgehalten.

Im Zuge des Verfahrens vor der Schienen-Control Kommission vertrat der Servicebetreiber den Standpunkt, dass die begehrten Leistungen nicht die Kriterien einer Serviceleistung erfüllen würden. Die Eigenschaft als Betreiber von Serviceeinrichtungen iSv § 62a iVm § 58b Abs 2 Z 4 EisbG würden auf den Beschwerdegegner nicht zutreffen. Die Leistung des Aus- und Einreihens von Schadwagen sei weder als Leistung gemäß § 58b Abs 2 Z 4 EisbG (Zusatzleistung Beförderung von Schienenfahrzeugen von und zu Verschubbahnhöfen/Zugbildungseinrichtungen) noch gemäß § 58b Abs 1 Z 3 EisbG (Leistung in Serviceeinrichtungen) zu werten.

Durch Gespräche zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Servicebetreiber konnte letztlich eine für beide Verfahrenspartei zufriedenstellende Lösung gefunden werden.

STATIONSENTGELTE

Im Berichtsjahr 2022 führte die Schienen-Control Kommission ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend die Stationsentgelte des größten österreichischen Bahnhofsbetreibers. Unter dem Stationsentgelt versteht man das Entgelt, das Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Halt ihrer Züge an Verkehrsstationen (Haltestellen, Bahnhöfe) zu entrichten haben. In dem laufenden Verfahren untersucht die Regulierungsbehörde 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. Hierzu ersuchte die Schienen-Control Kommission den Servicebetreiber um Auskunft und zog auch einen Amtssachverständigen bei. Der Amtssachverständige nahm in Buchhaltungssysteme des Servicebetreibers Einsicht und untersuchte die Kosten.

Ein weiterer Aspekt, der bei diesem Verfahren von Relevanz ist, ist die Abgrenzung der Anlagen der Serviceeinrichtung Personenbahnhof von jenen des sogenannten Mindestzugangspaketes. Der EuGH 10.07.2019 C-210/18 hat klargestellt, dass Personenbahnsteige jedenfalls Bestandteil des Mindestzugangspaketes sind. Der Bahnhofsbetreiber hat daraufhin ein Abgrenzungsmodell entwickelt. Zum Personenbahnsteig zählt hiernach der bloße Baukörper (befestigte Plattform). Ausstattungselemente am Bahnsteig, wie etwa Wetterschutzdächer und Bahnsteiganzeiger oder Monitore, gehören weiterhin zur Serviceeinrichtung Personenbahnhof.

BAHNSTROM-NETZENTGELTE

Die Schienen-Control Kommission hat Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend die veröffentlichten Netzentgelte für die Durchleitung von Bahnstrom für die Jahre 2021, 2022 und 2023 eingeleitet. Im Rahmen dieser Verfahren überprüft sie die durch den Infrastrukturbetreiber festgesetzten Tarife. Zudem sind aufgrund einer Zurückweisung des BVwG nunmehr auch die Verfahren zur Überprüfung der Bahnstromnetzentgelte der Jahre 2016, 2017 und 2018 wieder bei der Schienen-Control Kommission zur Überprüfung anhängig.

WAGENMEISTERLEISTUNGEN

Im Berichtsjahr befasste sich die Schienen-Control Kommission mit der Bereitstellung von Leistungen des technischen Wagendienstes.

Beim technischen Wagendienst wird beispielsweise überprüft, ob Züge und Waggons sicher und verkehrstauglich sind. Kontrolliert werden der äußere Eindruck und der technische Zustand von Zügen des Personen- und Güterverkehrs. Des Weiteren wird begutachtet, ob die Ladung ordnungsgemäß gesichert ist. Neben Tests der Bremsen auf Funktionstüchtigkeit werden auch kleinere Reparaturmaßnahmen vor Ort durchgeführt.

Die Leistungen des technischen Wagendienstes sind Serviceleistungen, nämlich Nebenleistungen.[1] Als solche sind sie transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass nicht für Leistungen gezahlt werden muss, die nicht benötigt werden.[2]

Die Schienen-Control Kommission leitete ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren ein, nachdem sie eine Ungleichbehandlung bei den Verrechnungspreisen festgestellt hatte (GZ: SCK-19-003). Die Entgelte differierten in Abhängigkeit davon, welches Eisenbahnverkehrsunternehmen als Besteller der Serviceleistung auftrat. Die Schienen-Control Kommission prüfte, ob diese Differenzierung sachlich gerechtfertigt war. Sie kam zum Ergebnis, dass keine sachliche Rechtfertigung erkennbar und daher das eisenbahnrechtliche Diskriminierungsverbot verletzt war. Die Schienen-Control Kommission erklärte daraufhin mit Bescheid vom 23. Februar 2022 die Entgelte für Wagenmeisterleistungen für unwirksam. Gegen den Bescheid wurde keine Beschwerde erhoben.

[1] § 58b Abs 3 Z 3 EisbG.

[2] § 58b Abs 4 EisbG.

Wegeentgelte

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

Die Schienen-Control Kommission führte 2022 mehrere Verfahren zur Prüfung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, und 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.[3]

Ab dem Fahrplanjahr 2018 ist für diese Kosten die Durchführungsverordnung (EU) 2015/909[4] einschlägig und regelt sie näher. Es wird dabei der Begriff der direkten Kosten verwendet.

Sofern die Wegeentgelte und die sonstigen Erlöse aus dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Aufschläge verrechnen.[5]

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 2022 laufenden Verfahren prüfte die Schienen-Control Kommission die Höhe der Vollkosten und der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten. Hierzu ersuchte die Schienen-Control Kommission das Eisenbahninfrastrukturunternehmen um Auskunft und zog auch eine Amtssachverständige bzw. einen Amtssachverständigen bei. Die bzw. der Amtssachverständige nahm Einsicht in das Rechnungswesen des Infrastrukturunternehmens und untersuchte Vollkosten und direkte Kosten.

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

[3] § 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".

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

[5] § 67d EisbG.

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

BESCHWERDEN WEGEN ZUGTRASSEN

Die Schienen-Control Kommission befasste sich 2022 mit zwei Verfahren mit Beschwerden wegen der (Nicht-)Zuweisung von Zugtrassen für den Fahrplan 2023.

In einem Fall erhob ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Beschwerde gegen die Zuweisungsstelle, da sein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen mit Halt in einem bestimmten Bahnhof abgewiesen wurde. Im Zuge eines im Vorfeld durchgeführten Koordinierungsverfahrens hatte die Zuweisungsstelle mitgeteilt, dass sie den Halt in besagtem Bahnhof in Hinblick auf Qualität und Fahrplanstabilität kritisch sehe. In der Folge lehnte sie das Zugtrassenbegehren ab. Im Zuge des Verfahrens vor der Schienen-Control Kommission (GZ: SCK-22-018) brachte die Zuweisungsstelle vor, der gewünschte Halt könne aus Gründen der Betriebsqualität nicht zugewiesen werden. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen bestritt dies. Des Weiteren verwies es auf den Verlust der mit dem Entfall des Halts verloren gehenden Anschlussverbindungen.

Die Schienen-Control Kommission kam zu dem Ergebnis, dass die bestellte Zugtrasse einschließlich des gewünschten Halts unter Wahrung der Betriebsqualität, insbesondere unter Berücksichtigung der erforderlichen Fahrzeitreserven, konstruierbar ist. Mit Bescheid vom 21. September 2022 wies sie dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugtrasse mit dem gewünschten Halt zu. Gegen diesen Bescheid erhob die Zuweisungsstelle keine Beschwerde.

Im zweiten Verfahren hatte ein Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Sommer 2023 Zugtrassen anstatt auf der von ihm sonst befahrenen Strecke über eine Umleitungsstrecke bestellt. Auf beiden Strecken sind für den relevanten Zeitraum jedoch Bauarbeiten geplant. Die Zuweisungsstelle wies dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugtrassen weder zu, noch lehnte sie die Bestellung ab. Sie begründete diese Vorgehensweise damit, dass Zugtrassen für die Dauer von geplanten Bauarbeiten nicht zugleich mit dem Netzfahrplan zugewiesen werden, sondern eine Information über die im Zusammenhang mit der Baustelle stehenden Fahrplanmaßnahmen 22 Wochen vor Baubeginn erfolgt. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde an die Schienen-Control Kommission (GZ: SCK-22-023). Es vertrat den Standpunkt, dass die bestellten Zugtrassen zugleich mit den Zugtrassen für den Netzfahrplan zuzuweisen gewesen wären.

Die Schienen-Control Kommission führte eine mündliche Verhandlung durch, in welcher sie mögliche Lösungsansätze mit den Beteiligten erörterte. In der Folge führte die Zuweisungsstelle Gespräche mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, an denen die Schienen-Control GmbH als Beobachterin teilnahm. Im Zuge dieser Gespräche konnten für das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugtrassen konstruiert werden, welche dieses akzeptierte.

ANMELDUNG NEUER VERKEHRE

Im Berichtsjahr haben Eisenbahnverkehrsunternehmen die Schienen-Control Kommission über mehrere geplante neue Personenverkehrsdienste informiert. Beabsichtigt ein Fahrwegkapazitätsberechtigter (Eisenbahnverkehrsunternehmen oder anderes Unternehmen mit eigen- oder gemeinwirtschaftlichem Interesse), einen neuen eigenwirtschaftlichen Personenverkehrsdienst zu erbringen, hat er darüber die Regulierungsstelle und den Infrastrukturbetreiber zu unterrichten. Die Bekanntgabe muss mindestens 18 Monate vor dem Inkrafttreten des Fahrplanes, für den Trassen bestellt werden sollen, erfolgen. Die Regulierungsstelle veröffentlicht die Informationen über den beabsichtigten neuen Verkehrsdienst auf ihrer Internetseite. Innerhalb eines Monats können der Infrastrukturbetreiber, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag auf der Strecke erfüllt, sowie die Behörde, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat, die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts beantragen. Langt ein solcher Antrag ein, hat die Schienen-Control Kommission zu untersuchen, ob der neue Verkehrsdienst das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde.[6]

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

- Innsbruck–Stuttgart–Berlin/Hamburg,
- Wien–Innsbruck,
- Wien–München–Augsburg–Ulm–Stuttgart,
- Brünn–Wien–Flughafen Wien,
- München–Milano,
- Wien–Erfurt–Berlin,
- Wien–Marchegg–Bratislava

Die Schienen-Control Kommission veröffentlichte die Meldungen jeweils auf ihrer Internetseite. Hinsichtlich eines Verkehrs langte ein Antrag eines Eisenbahnverkehrsunternehmens auf Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts ein. Die Schienen-Control Kommission führte aufgrund dieses Antrags ein Verfahren (GZ: SCK-22-006), in dem sie prüfte, ob erhebliche negative Auswirkungen des neuen Verkehrs auf bestehende Verkehre, welche im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden, zu erwarten wären. Das antragstellende Eisenbahnverkehrsunternehmen zog in der Folge seinen Antrag zurück, womit das Verfahren geschlossen wurde.

ÜBERPRÜFUNG EINER GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG

Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hatte die Höchstgeschwindigkeit auf einigen Nebenstrecken von bislang 40 km/h auf 20 km/h abgesenkt. Begründet wurde dies damit, dass die Eisenbahnkreuzungsverordnung im Kreuzungsbereich eine Höchstgeschwindigkeit von (nur) 20 km/h zulasse.

Die Schienen-Control Kommission führte ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren (GZ: SCK-21-008) und prüfte die Möglichkeit, die Geschwindigkeit zwischen den Kreuzungsbereichen wieder auf 40 km/h anzuheben. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen brachte vor, dass einer solchen Anhebung Umwelt- und Sicherheitsaspekte entgegenstünden. Die Schienen-Control Kommission stellte das Wettbewerbsüberwachungsverfahren in der Folge ein.

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

DISPOSITION

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Ganzzugverkehr im Schienengüterverkehr wandte sich an die Schienen-Control Kommission und brachte vor, dass die Disposition des Eisenbahninfrastrukturbetreibers in einem Streckenabschnitt (und dort insbesondere bei Baustellen und Störungssituationen) wiederholt unter Verstoß gegen die Dispositionsregeln zugunsten der Rollenden Landstraße ausfiel.

Unter Rollender Landstraße wird ein Transportsystem für den begleiteten kombinierten Verkehr auf der Schiene bzw. ein spezieller Zug, bei dem komplette Lastwagen bzw. Sattelzüge inklusive Lkw-Fahrerin bzw. -Fahrer per Bahn befördert werden, verstanden.

Ziel der Disposition ist die sichere, pünktliche und energiesparende Abwicklung des Zugverkehrs unter optimaler Ausnutzung der Infrastrukturkapazitäten zwecks Sicherstellung der Mobilitäts- bzw. Transportkette. Oberstes Ziel ist die Führung möglichst vieler Züge in ihrer jeweils bestellten Plantrasse und in Betriebsstellen mit Verkehrshalten, rechtzeitig (+/- 0 Minuten) anzukommen.

Im Schnitt sei es durch die vermeintlich regelwidrige Disposition bei dem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Ganzzügen zu Verspätungen von einer halben Stunde gekommen, während die Rollende Landstraße Verspätungen von weniger als 15 Minuten hatte.

Nachdem den Verfahrensparteien im Zuge eines wechselseitigen Schriftverkehrs die Möglichkeit eingeräumt wurde, Stellung zu beziehen, ersuchte das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen die Schienen-Control Kommission, das Verfahren vorerst ruhen zu lassen, um die Auswirkungen von im Sommer 2022 auf der Strecke stattgefundenen Bauarbeiten zu beobachten.

Im Herbst 2022 erklärte das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen, dass die Regulierungsstelle das Verfahren einstellen möge, zumal es zu keinen weiteren regelwidrigen Dispositionen kam. Das Verfahren wurde daraufhin von der Schienen-Control Kommission eingestellt.

Sonstige Verfahren

ÜBERMITTLUNG VON ZUG- UND WAGENDATEN

Die Schienen-Control Kommission führte ein Verfahren in Bezug auf die für Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtende Übermittlung ihrer Zug- und Wagendaten (betriebliche Mindestdaten) an den Eisenbahninfrastrukturbetreiber.

Zugdaten sind beispielsweise die Wagennummer und -gewicht, Ausgangs- und Endbahnhof, RID im Zug etc. Technische Merkmale des Fahrzeuges werden als Wagendaten (z. B. Anzahl der Achsen, Bremsgewicht etc.) bezeichnet.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen des Eisenbahninfrastrukturbetreibers verlangen seit Dezember 2019, dass, sofern die betrieblichen Mindestdaten nicht über eine Datenschnittstelle bekanntgegeben werden, mindestens 90 Minuten vor Meldung der Abfahrbereitschaft eine internationale Wagenliste zu übermitteln ist (z. B. per E-Mail). Bei Übermittlung der Daten über eine Datenschnittstelle entfällt die 90-minütige Frist.

Derzeit besteht aber nur für einen Marktteilnehmer im Güterverkehr die Möglichkeit der systemtechnischen Übermittlung von betrieblichen Mindestdaten per Datenschnittstelle. Die Anbindung weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen an die (Alt-)Systeme des Eisenbahninfrastrukturbetreibers ist nach dessen Angaben nicht möglich.

Das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen wandte sich an die Schienen-Control Kommission und brachte vor, dass es bereits seit Jahren mit dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber wegen einer Datenschnittstelle in Kontakt stehe. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erachtet sich durch die Nichtzurverfügungstellung einer solchen Schnittstelle als diskriminiert.

Wegen der Steigerung der Verkehrsleistung empfahl die zuständige Betriebsführungszentrale dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Wagendaten per Schnittstelle zu übermitteln. Seit 2020 beauftragt das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen daher seinen Mitbewerber gegen Entgelt mit der Übermittlung der Zugdaten via dessen Datenschnittstelle. Zudem handelt es sich um die einzige Möglichkeit, kurzfristig, vor der Abfahrt des Zuges, betriebliche Mindestdaten zu melden.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellte im Zuge des Verfahrens die Übernahme der Datenschnittstelle des Mitbewerbers und die diskriminierungsfreie Zurverfügungstellung an alle Eisenbahnverkehrsunternehmen als Übergangslösung[7] in den Raum. Die Schienen-Control Kommission wird die weiteren Schritte beobachten und die Zugangsbedingungen prüfen und behält sich vor, allenfalls wettbewerbsbehördliche Maßnahmen zu ergreifen.

[7] Bis zur Inbetriebnahme des Nachfolgesystems des Eisenbahninfrastrukturbetreibers, mit dessen Inbetriebnahme auch eine Schnittstelle zur Verfügung stehen wird.

Entscheidungen des BVwG, des VwGH und des VfGH

BAHNSTROM-NETZENTGELTE

Die Schienen-Control Kommission hatte mit Bescheid ab dem Jahre 2016 (Bahnstromliberalisierung) im Rahmen von Wettbewerbsüberwachungsverfahrens nach § 74 EisbG jährlich über die Bahnstromnetzentgelte des Infrastrukturbetreibers abgesprochen. 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 angesetzte Kosten im Netzbereich, die dem anwendbaren Kostengrundsatz 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. Das BVwG hat in den Beschwerdeverfahren zum Bescheid vom 10. Juni 2016 („Bahnstromverfahren 2016“, GZ: SCK-WA-12-006 bzw. GZ BVwG: W179 2136719-1 bzw. W179 2136717-1) und zum Bescheid vom 19. April 2018 („Bahnstromverfahren 2017“, GZ: SCK-16-017 bzw. GZ BVwG: W249 2194696-1 bzw. 249 2195017-1) entschieden, 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 Prüfung der Vollständigkeit sowie der Richtigkeit der Kosten. Den Bescheid vom 28. November 2018 („Bahnstromverfahren 2018“, GZ: SCK 18 004 bzw. GZ BVwG: W179 2215093-1 bzw. W179 2215246-1) hob das Gericht aus denselben Gründen (u. a. mangelnde Kostenprüfung) auf und verwies diesen an die Schienen-Control Kommission zurück. Das BVwG erkannte zudem in der Sache, dass der Spruchpunkt betreffend die Vorbehaltung einer gesonderten Entscheidung über den Tarif „Nutzung Umformung“ für aus dem öffentlichen Netz eingespeiste Bahnstrommengen zu verrechnen, aufzuheben sei. Gegen diese Entscheidung des BVwG „Bahnstromverfahren 2018“ erhob der Infrastrukturbetreiber außerordentliche Revision an den VwGH. Dieser wies die Revision mit Beschluss vom 19.12.2022 zurück.

Nunmehr sind die Bahnstromverfahren 2016 bis 2018, neben der Prüfung der Jahre 2021, 2022 wieder bei der Schienen-Control Kommission anhängig. Eine Entscheidung des BVwG in den Beschwerdeverfahren zu den Bescheiden 2019 und 2020 steht noch aus.

ZUSTÄNDIGKEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION GEMÄSS § 74 ABS 1 Z 5 EISBG

In einem Wettbewerbsüberwachungsverfahren (GZ SCK-19-015) prüfte die Schienen-Control Kommission eine Klausel in einem Mietvertrag über eine Fahrscheinverkaufsfläche in einem Personenbahnhof, welchen ein EVU mit einem Bahnhofsbetreiber geschlossen hatte. Die infrage stehende Klausel normierte den Verzicht des EVU auf den Mietzinsminderungsanspruch, resultierend aus etwaigen von Umbaumaßnahmen verursachten Beeinträchtigungen am Mietobjekt.

Mit Bescheid vom 30. September 2019 erklärte die Schienen-Control Kommission die Klausel gemäß § 74 Abs 1 Z 5 EisbG für unwirksam. Gemäß § 74 Abs 1 Z 5 EisbG hat die Schienen-Control Kommission Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Verträge oder Urkunden, die den Bestimmungen des 6. Teiles des EisbG über die Regulierung des Schienenverkehrsmarkts oder den unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes regelnden Rechtsvorschriften nicht entsprechen, ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären. Rechtlich führte die Schienen-Control Kommission aus, dass die Klausel § 58b Abs 1 Z 1 EisbG über die diskriminierungsfreie Gewährung des Zugangs zur Serviceeinrichtung Personenbahnhof sowie § 1096 Abs 1 zweiter und dritter Satz ABGB widerspricht, wonach auf eine Minderung des Bestandzinses wegen nachträglicher Mangelhaftigkeit des Bestandgegenstandes im Voraus nicht verzichtet werden kann – genau so einen Ausschluss der Zinsminderung sah nämlich die für unwirksam erklärte Klausel vor.

Der Bahnhofsbetreiber erhob gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission Beschwerde beim BVwG. In seinem Erkenntnis vom 8. Juni 2022 (GZ W179 2226214-1/9E) bejahte das BVwG grundsätzlich, dass die Schienen-Control Kommission bei ihrer Prüfung auch auf Bestimmungen des ABGB abstellen darf. Da § 1096 Abs 1 dritter Satz ABGB zwingend gilt, und auch nicht im Wege der Privatautonomie abbedungen werden kann, habe die inkriminierte Vertragsklausel jedoch keine rechtlichen Auswirkungen gezeitigt. Vielmehr habe weiterhin (zwingend) der dritte Satz des § 1096 Abs 1 ABGB zum Verbot des Ausschlusses der Mietzinsminderung im Vorhinein gegolten. Daher sei die belangte Behörde – mangels Änderung der Rechtslage durch den angefochtenen Spruch – im Lichte der jüngeren Rechtsprechung des VwGH vom 5. Oktober 2021, Ro 2021/03/0001, nicht zuständig, die gegenständliche Vertragsklausel für unwirksam zu erklären, weil mangels Rechtslagenänderung die notwendige Voraussetzung einer vorhandenen Diskriminierung im Sinne des § 74 Abs 1 Z 5 EisbG nicht gegeben sein könne.

Das BVwG hob den angefochtenen Bescheid deshalb infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde auf. Die Revision ließ es gemäß Art 133 Abs 4 B-VG nicht zu, da die Entscheidung nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhänge, der grundsätzliche Bedeutung zukomme. Insbesondere fehle es nicht an Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs (VwGH). Diesbezüglich verwies das BVwG auf das Erkenntnis des VwGH vom 5. Oktober 2021 zu Ro 2021/03/0001.

Gegen dieses Erkenntnis erhob die Schienen-Control Kommission mit Schriftsatz vom 5. Juli 2022 außerordentliche Revision an den VwGH. Sie begründete die Revision damit, dass es sich entgegen den Ausführungen des BVwG einerseits doch um eine Rechtsfrage, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, handle und andererseits aus dem zitierten VwGH-Erkenntnis vom 5. Oktober 2021 gerade nicht die Unzuständigkeit der Schienen-Control Kommission hervorgehe. In diesem Erkenntnis hatte der VwGH vielmehr ausgesprochen, dass im konkret vorliegenden Fall die Voraussetzungen für eine Unwirksamerklärung nicht vorlagen, was zwar die inhaltliche Rechtswidrigkeit des Bescheids, nicht hingegen die Unzuständigkeit der Behörde zur Folge hatte. Die Schienen-Control Kommission wies außerdem darauf hin, dass die im angefochtenen Erkenntnis vom BVwG vorgenommene Auslegung des § 74 Abs 1 Z 5 EisbG dazu führen würde, dass gegen Vorschriften des Eisenbahnregulierungsrechts verstoßende und damit zivilrechtlich nichtige Bestimmungen gerade nicht für unwirksam zu erklären sind, zumal diese ohnehin bereits zivilrechtlich (eo ipso) unwirksam sind. Für eine Unwirksamerklärung gemäß § 74 Abs 1 Z 5 EisbG verbliebe damit kein Anwendungsbereich. Insofern lag eine Abweichung von der Rechtsprechung des VwGH und damit die Voraussetzung für eine außerordentliche Revision vor.

Der VwGH wies die außerordentliche Revision mit Beschluss vom 1. September 2022 (Ra 2022/03/0197) als unzulässig zurück. Er verwies in seiner Begründung auf die bereits vor Einbringung der Revision veränderte Sachlage: Einerseits sei das gegenständliche Mietverhältnis zum 31. Mai 2022 vom EVU aufgekündigt und das Bestandsobjekt zurückgestellt worden und andererseits sei die auf Umbauarbeiten abstellende Regelung nicht zum Tragen gekommen und könne auch zukünftig nicht mehr zum Tragen kommen. Der VwGH verwies auf seine ständige Rechtsprechung, wonach Prozessvoraussetzung für ein Verfahren vor dem VwGH das Bestehen eines Rechtsschutzbedürfnisses an der inhaltlichen Erledigung ist. Aus den oben genannten Gründen war ein solches für den VwGH nicht gegeben und die Revision damit zurückzuweisen.

08

Internationales

Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

Die europäische und internationale Zusammenarbeit der Schienen-Control ist vor allem vom Austausch mit der Europäischen Kommission (DG MOVE) und den Eisenbahnregulierungsstellen der Mitgliedstaaten geprägt. Letzterer findet bi- und multilateral statt; einerseits in der täglichen Zusammenarbeit mit anderen Regulatoren, andererseits im Rahmen des Netzwerks der europäischen Regulierungsbehörden, IRG-Rail. Diese Zusammenarbeit wurde in den letzten Jahren trotz der COVID-19 Pandemie weitervertieft.

Im Jahr 2022 wurde IRG-Rail von der kroatischen Regulierungsbehörde HAKOM unter dem Vorsitz von Nikola Popović geleitet. In dieser Zeit wurden zehn Berichte und Stellungnahmen sowie ein erster Bericht der Taskforce für Multimodalität erstellt und angenommen. Die Berichte und Stellungnahmen wurden auf der Website von IRG-Rail unter www.irg-rail.eu veröffentlicht. Wie in den Vorjahren wurde auch 2022 der IRG-Rail-Marktbeobachtungsbericht in drei Dokumenten veröffentlicht (Hauptbericht, Arbeitsdokument und Datensatz).

Die kroatische Regulierungsbehörde hat als Schwerpunkt ihres Vorsitzes die Auseinandersetzung mit dem Thema künstliche Intelligenz (KI) definiert. Die Mitglieder von IRG-Rail führten eine SWOT-Analyse[1] im Hinblick auf die Anwendung von KI-Technologien bei der Regulierung des Eisenbahnmarktes und dem Schutz von Fahrgastrechten durch. Auf dem Frühjahrsplenum wurden das Optimierungs- und Effizienzpotenzial von KI sowie ihr Potenzial zur Erweiterung der Kenntnisse über regulierte Märkte diskutiert. Als Risiken wurden potenzielle Diskriminierung, mangelnde Transparenz und Rechenschaftspflicht – beispielsweise im Zusammenhang mit Algorithmen – genannt. Es bestehe dabei die Gefahr des Verlustes des sogenannten menschlichen Faktors, insbesondere im Hinblick auf die Verantwortung für Entscheidungen aus automatisierten Prozessen.

Die erste Plenarsitzung des Jahres fand am 24. und 25. Mai 2022 in Split statt. Neben der bereits erwähnten Debatte um die Anwendungsmöglichkeiten von Algorithmen und künstlicher Intelligenz im Eisenbahnsektor wurde die Sitzung von einer Diskussion über die Zusammenarbeit in den Arbeitsgruppen und den Reformplänen der Europäischen Kommission den grenzüberschreitenden Güterverkehr betreffend geprägt (siehe Kapitel zu Europäischen Angelegenheiten ab S. 154). Darüber hinaus wurden folgende Themen behandelt:

- Bahnstrom und Gebühren in Serviceeinrichtungen,
- für Zugführerinnen und Zugführer verpflichtende Sprachkenntnisse als Barriere im grenzüberschreitenden Verkehr,
- der weitere Umsetzungsprozess des TTR-Projekts, die Analyse der sog. key performance indicators (KPIs) in der Marktbeobachtung und der Überwachung der Güterverkehrskorridore,
- die Harmonisierung des Aufbaus der Schienennetznutzungsbedingungen („Network Statement Common Structure“, NSCSs),
- der Umgang mit geplanten und ungeplanten temporären Kapazitätseinschränkungen (Temporary Capacity Restrictions, TCR) und die Veröffentlichung der Beschreibungen von Serviceeinrichtungen durch die Betreiber („Service Facility Description“, SFDs).

[1] Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zur Positionsbestimmung und Strategieentwicklung.

2022 führte die Europäische Kommission eine Wirkungsanalyse („Impact Assessment“) zu den Maßnahmen zur besseren Verwaltung und Koordinierung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs durch (siehe Kapitel zu Europäischen Angelegenheiten ab Seite 154). Die Schienen-Control beteiligte sich an diesem Vorhaben im Rahmen der öffentlichen Konsultation. IRG-Rail setzte zum Thema eine Taskforce ein, um ein Positionspapier zu verfassen. Die dort erarbeitete Stellungnahme wurde schließlich seitens des IRG-Rail-Vorsitzes im Juni an die Europäische Kommission übermittelt und ist auf der Website von IRG-Rail einsehbar.[2]

Das Reformvorhaben der Europäischen Kommission den grenzüberschreitenden Güterverkehr betreffend wurde unter den Regulierungsbehörden breit diskutiert. Die Arbeitsgruppe „Neue Gesetzesinitiativen“ (Emerging Legislative Proposals) organisierte dazu im September 2022 einen Workshop in London. Dort berichteten Vertreterinnen und Vertreter von Regulierungsbehörden aus den Sektoren Telekommunikation (BEREC), Energie (ACER) und Postwesen (ERGP) über ihre Organisationen und die Zusammenarbeit auf europäischer Ebene. Zusätzlich organisierte die Europäische Kommission einen Workshop zum Thema des grenzüberschreitenden Güterverkehrs im Rahmen des „European Network of Rail Regulatory Bodies“ (ENRRB). Dieser fand im Dezember 2022 statt (zum Reformvorhaben siehe Kapitel zu Europäischen Angelegenheiten ab Seite 154).

Die Energiekrise und der Krieg in der Ukraine rückten das Thema Bahnstrom in den Mittelpunkt des Interesses. Die Arbeitsgruppe „Benützungsentgelte für Serviceeinrichtungen“ (Charges for Service Facilities) veröffentlichte 2022 ein Übersichtspapier zu Entgelten für Bahnstrom (siehe unten).

2022 wurde der Dialog mit der EU-Kommission über eine Weiterentwicklung der Indikatoren in der europäischen Marktbeobachtung (Rail Market Monitoring, RMMS) fortgesetzt. Die Schienen-Control nahm zusammen mit den Regulierungsbehörden aus Deutschland, Italien, Polen und dem Vereinigten Königreich an der „ERA Task Force on Data Quality” teil. Das Thema wurde zudem in der Arbeitsgruppe „Marktbeobachtung“ (Market Monitoring) von IRG-Rail behandelt.

IRG-Rail führte auch die sogenannten Stakeholder-Treffen mit Vertreterinnen und Vertretern des europäischen Eisenbahnsektors durch. Insgesamt fanden sechs solcher Treffen statt, darunter mit Vertreterinnen und Vertretern von ALL-RAIL (Alliance of Passenger Rail New Entrants in Europe), EPF (European Passengers’ Federation), ERA (European Union Agency for Railways), ERFA (European Rail Freight Association), RNE (Rail Net Europe) und der Europäischen Kommission. Unter den diskutierten Themen fanden sich unter anderem Multimodalität, gemeinwirtschaftliche Verkehre, Entgeltaufschläge, Fahrkartenverkauf und multimodale Fahrgastrechte. 2022 erfolgte auch die Teilnahme einiger IRG-Rail-Mitglieder, darunter die Schienen-Control, an ausgewählten Sitzungen des Single European Railway Area Committee (SERAC) auf Einladung der EU-Kommission.

Die zweite IRG-Rail-Plenarsitzung 2022 fand im November in Dubrovnik statt. 38 Repräsentantinnen und Repräsentanten von insgesamt 17 IRG-Rail-Mitgliedern waren persönlich anwesend, während die Vertreterinnen und Vertreter der übrigen Regulierungsbehörden per Videokonferenz teilnahmen.

Die Plenarsitzung diente neben der Verabschiedung von Dokumenten, die von den Arbeitsgruppen vorbereitet und zur Veröffentlichung oder zum internen Gebrauch bestimmt wurden, auch der Verabschiedung des Arbeitsprogramms für 2023. Außerdem wurde die schwedische Regulierungsbehörde „Transportstyrelsen“ zum stellvertretenden Vorsitzen 2023 und damit zum Vorsitzenden 2024 gewählt.

Die deutsche Regulierungsbehörde BNetzA hat mit 2023 den Vorsitz von HAKOM übernommen. Konkret teilen sich Karsten Otte und Annegret Groebel den Vorsitz, womit IRG-Rail erstmals seit ihrer Gründung 2011 eine Doppelspitze hat.

[2] https://www.irg-rail.eu/download/5/934/220615-IRG-RailPublicConsultationImpactAssessmentfinal.pdf.

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 weiter zu stärken. 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. Sechs Arbeitsgruppen befassen sich laufend mit aktuellen eisenbahnbezogenen Themen zu denen Positionspapiere erarbeitet werden. Auf Basis dieser Positionspapiere trifft die Vollversammlung dann ihre Entscheidungen. In den Jahren 2011 bis 2022 wurden insgesamt über 100 themenspezifische Dokumente (Positionspapiere, Marktbeobachtungs- und Jahresberichte) verabschiedet. Diese sind auf der Website von IRG-Rail unter www.irg-rail.eu abrufbar.

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

Die sechs Arbeitsgruppen der IRG-Rail
umfassen folgende Bereiche:

Netzzugang (Access)
Zugang zu Serviceeinrichtungen (Access to Service Facilities)
Marktbeobachtung (Market Monitoring)
Neue Gesetzesinitiativen (Emerging Legislative Proposals)
Gemeinsame Ansätze in Fragen des
Benützungsentgelts (Charges)
Benützungsentgelte für Serviceeinrichtungen (Charges
for Service Facilities)

Zusätzlich wurde vor einigen Jahren eine Taskforce
für Multimodalität eingerichtet.

ARBEITSGRUPPE „NETZZUGANG" (ACCESS)

Im Jahr 2022 hatte die Arbeitsgruppe vier Hauptthemen, denen sie nachging: die Umsetzung des TTR-Projekts[3] von RNE[4] und FTE[5], die Überwachung der Schienengüterverkehrskorridore, Fragen im Zusammenhang mit temporären Kapazitätsbeschränkungen („Temporary Capacity Restrictions", TCRs) und die gemeinsame Struktur für Schienennetz-Nutzungsbedingungen („Network Statement Common Structure", NSCS). Die erstgenannten drei Themenbereiche stammen aus den Vorjahren, während der Aufbau einer gemeinsamen Struktur für NSCS im Jahr 2022 neu geschaffen wurde.

Wie schon in den Jahren davor nahmen Vertreterinnen und Vertreter der Arbeitsgruppe „Netzzugang" in beobachtender Funktion an Treffen verschiedener Gremien des TTR-Projekts teil. Die Arbeitsgruppe hat insbesondere an den Sitzungen des TTR Steering Committee teilgenommen und den Dialog mit den zuständigen Projektträgern, den Dienststellen der Europäischen Kommission und Interessengruppen wie ALL-RAIL und FTE, fortgesetzt. Dabei wurde ein Meinungsaustausch über die Umsetzung von Pilotprojekten und den Fortschritt einzelner Infrastrukturbetreiber bei der Entwicklung von Kapazitätsstrategien und Kapazitätsmodellen im Zuge des TTR-Projektes angeregt. Sollte das TTR-Projekt in seiner geplanten Form umgesetzt werden, hat dies maßgebliche Auswirkungen auf Trassenbestellungen und -zuweisungen in der Europäischen Union.[6]

Die Arbeitsgruppe organisierte im Mai 2022 einen Workshop zur Umsetzung der TTR-Pilotprojekte in den jeweiligen Mitgliedstaaten. Dabei wurde aufgezeigt, dass viele Infrastrukturbetreiber zwar ihre Kapazitätsstrategien veröffentlichen, die Auswirkungen auf den Markt jedoch nur von wenigen Unternehmen betrachtet werden. In der Zwischenzeit wurde das TTR Steering Committee in ein Advisory Board umgewandelt, an dem IRG-Rail und insbesondere die Arbeitsgruppe „Netzzugang" weiterhin als Beobachter teilnehmen. Darüber hinaus leistete die Arbeitsgruppe technische Unterstützung für die von der Arbeitsgruppe „Neue Gesetzesinitiativen" koordinierte Taskforce, die sich mit der Analyse der Auswirkungen möglicher Maßnahmen zur Verbesserung und besseren Koordinierung des internationalen Güterverkehrs befasste. Dabei untersuchte sie die Wechselwirkung zwischen der Umsetzung des TTR-Projekts und der Überarbeitung der Verordnung (EU) 913/2010. Sie trug auch in Bezug auf Kapazitätsmanagement und -zuweisung bzw. die gewerblichen Bedingungen (z. B. Reservierungs- und Stornogebühren) zur IRG-Rail Stellungnahme „Response to EC Public consultation on international freight and passenger transport – increasing the share of rail traffic" bei.[7] Außerdem verfasste die Arbeitsgruppe ein Positionspapier, das bisherige Dokumente zum Thema TTR zusammenfasst.[8]

---

3 Timetable Redesign for Smart Capacity Management [siehe Kapitel zu Europäischen Angelegenheiten ab Seite 154].

4 RailNetEurope.

5 Forum Train Europe, Netzwerk europäischer Eisenbahnunternehmen im Personen- und Güterverkehr, vor allem Incumbents.

6 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.

7 IRG-Rail (June 2022), Response to EC Public consultation on international freight and passenger transport – increasing the share of rail traffic: https://www.irg-rail.eu/download/5/934/220615-IRG-RailPublicConsultationImpactAssessmentfinal.pdf.

8 IRG-Rail (June 2022), IRG-Rail observations on TTR for Smart Capacity Management: a brief summary of previous TTR papers: https://www.irg-rail.eu/download/5/933/220615IRG-RailStatementonTTRofrelevanceforcross-borderIAfinal.pdf.

Gemäß Art 20 der VO 913/2010/EU zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr sind die Regulierungsbehörden für die Überwachung des Wettbewerbs auf den Güterverkehrskorridoren (RFC) zuständig. Diese Aufgabe wurde auch 2022 von der Arbeitsgruppe „Netzzugang" wahrgenommen. Einzelne Regulierungsbehörden nahmen dazu in beobachtender Funktion an den Sitzungen der Leitungsgremien der RFCs, der „executive boards" (EXBO) teil. Hier seien beispielsweise die BNetzA (DE) im „Rhine Alpine Corridor" (RFC1) und ART-IT (IT) im „Mediterranean Corridor" (RFC6) genannt. Die Schienen-Control hat unter den Regulatoren entlang des „Scan-Med Corridor" (RFC3) eine koordinierende Rolle bei der Beobachtung. Insgesamt führen fünf Güterverkehrskorridore durch Österreich, nämlich:

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

Im Berichtszeitraum sammelte die Arbeitsgruppe „Netzzugang" auch die Erfahrungen der Arbeitsgruppenmitglieder bei der Überwachung der Veröffentlichung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß der überarbeiteten gemeinsamen Struktur („network statement common structure", NSCS) und organisierte im Mai einen Workshop dazu. Der Workshop zeigte auf, dass die Umsetzung der NSCS in fast allen Mitgliedstaaten abgeschlossen ist. Es bestanden im Berichtsjahr allerdings noch erhebliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Nutzung von IT-basierten Plattformen zur Veröffentlichung der technischen Anhänge der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

ARBEITSGRUPPE „ZUGANG ZU SERVICEEINRICHTUNGEN" (ACCESS TO SERVICE FACILITIES)

Die Arbeitsgruppe „Zugang zu Serviceeinrichtungen" beobachtet seit 2017 die Entwicklung des Rail Facilities Portal (RFP). Dieses wurde vom Interessenverband der Europäischen Infrastrukturbetreiber (RNE) ins Leben gerufen und kann von den Betreibern von Serviceeinrichtungen genutzt werden, um Beschreibungen von Serviceeinrichtungen („service facility descriptions", SFD) zu veröffentlichen. In diesem Zusammenhang hat die Arbeitsgruppe 2022 die Stellungnahme „Role of RBs in relation to publication of SFDs on web portal" veröffentlicht.[9] Im Jahr 2023 plant die Arbeitsgruppe, eine praxisorientierte Anleitung für die Erstellung von Beschreibungen von Serviceeinrichtungen zu veröffentlichen.

Darüber hinaus hat die Arbeitsgruppe die gesetzlichen Definitionen privater Gleisanschlüsse in den einzelnen Staaten untersucht und verglichen. Das Ergebnis dieser Tätigkeit ist ein veröffentlichtes Papier über den „Regulatory approach to the concept of private sidings".[10] Das Papier basiert auf Informationen, die durch einen Fragebogen zu Beginn des Jahres und im Rahmen eines Workshops zum Thema gewonnen wurden. Es liefert einen Überblick darüber, wie private Gleisanschlüsse (rechtlich) zu betrachten sind und ob und wie der Zugang zu privaten Gleisanschlüssen gewährt werden muss, um nachfolgende oder anschließende Serviceeinrichtungen zu erreichen.

Nach dem Rücktritt von Vincenzo Carpinelli (ART-IT, IT) wurde Virginia Silvestri, ebenfalls vom italienischen Regulator, zur neuen Kovorsitzenden der Arbeitsgruppe gewählt.

[9] IRG-Rail (May 2022), Role of Regulatory Bodies in relation to publication of Service Facility Descriptions on web portals: https://www.irg-rail.eu/download/5/926/2200505IRGAtoSFPortalStatementAdopted.pdf.

[10] IRG-Rail (November 2022), Regulatory approach to the concept of private sidings: https://www.irg-rail.eu/download/5/949/IRG-Rail20228-Regulatoryapproachtotheconceptofprivatesidings.pdf.

ARBEITSGRUPPE „MARKTBEOBACHTUNG" (MARKET MONITORING)

Die Arbeitsgruppe erstellte ihren zehnten jährlich erscheinenden europäischen Marktbericht über das Jahr 2020. Der Bericht wurde im April 2022 veröffentlicht und ist auf der Website von IRG-Rail verfügbar.[11] Er beschreibt ausführlich und detailliert die Entwicklung wichtiger Indikatoren des europäischen Eisenbahnmarktes und verwendet dazu Daten von insgesamt 31 IRG-Rail-Mitgliedern bzw. den von ihnen regulierten Eisenbahnnetzen.

Der seit 2013 einmal jährlich erscheinende Bericht gibt einen Überblick über die Marktentwicklungen und die wirtschaftlichen (Rahmen-)Bedingungen der Branche. Er ermöglicht zudem einen zeitlichen Vergleich hinsichtlich der langfristigen Entwicklung des am Eisenbahnmarkt vorherrschenden Wettbewerbs. Im Wesentlichen besteht er aus zwei Teilen: Der Hauptbericht (Main Report) präsentiert Ergebnisse auf gesamteuropäischer Ebene, während das Arbeitsdokument (Working Document) länderspezifische Beobachtungen vergleicht. Zusätzlich beinhaltet der Hauptbericht ein alternierendes Spezialthema (Focus Topic).

Der zehnte Marktbericht stellt im Rahmen dieses Schwerpunktthemas die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den europäischen Eisenbahnsektor im Verlauf des Jahres 2020 sowie die wichtigsten Maßnahmen der Staaten und ihrer Verkehrsbehörden zur Abfederung der Folgen dieser unvorhergesehenen Krise dar.

Die Arbeitsgruppe nahm 2022 außerdem aktiv an der von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) ins Leben gerufenen Taskforce zur Harmonisierung von Eisenbahnverkehrsdaten teil. Vertreterinnen und Vertreter der vier Regulierungsbehörden ART-IT (IT), BNetzA (DE), ORR (UK) und Schienen-Control (AT) sind dabei Mitglieder der Untergruppe 4 (Verkehrsstatistiken). Konkret werden hier Indikatoren betrachtet, die von unterschiedlichen Institutionen wie der ERA, den Regulierungsbehörden, Eurostat und anderen in abweichender Weise gesammelt und publiziert werden. Mögliche Überschneidungen und Datenqualitätsprobleme sollen dabei identifiziert und die Daten in weiterer Folge harmonisiert werden. 2022 fanden dazu zwei Meetings statt (Oktober und Dezember), weitere Treffen folgen im Jahr 2023.

Die im Sommer 2022 gestartete Datenerhebung für den elften Marktbericht wurde Ende des Jahres erfolgreich abgeschlossen. Der Bericht wurde in einigen Kapiteln erweitert und enthält neue, zusätzliche Indikatoren wie beispielsweise das monatliche Verkehrsaufkommen und Pünktlichkeitsstatistiken. Er wird im Detail ab der Seite 80 [https://www.irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/363,2022.html] vorgestellt.

11 IRG-Rail (April 2022), Tenth Annual Market Monitoring Report: https://www.irg-rail.eu/download/5/921/IRG-Rail-10thMMReport-Mainreport.pdf (Hauptbericht), https://www.irg-rail.eu/download/5/922/IRG-Rail-10thMMReport-WorkingDocument.pdf (Arbeitsdokument), https://www.irg-rail.eu/download/5/923/IRG-Rail-10thMMReport-Dataset.xlsx (Datensatz).

ARBEITSGRUPPE „NEUE GESETZESINITIATIVEN" (EMERGING LEGISLATIVE PROPOSALS)

Die Arbeitsgruppe verfolgt die Gesetzwerdung neuer einschlägiger Rechtsakte und verfasst Beiträge (Positionspapiere) zu aktuellen – beispielsweise von der Europäischen Kommission gesetzten – Maßnahmen. Im Jahr 2022 widmete sich die Arbeitsgruppe der Wirkungsanalyse der Europäischen Kommission zu den Maßnahmen zur Verbesserung der Koordinierung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs und verfasste das Positionspapier „Response to EC Public consultation on international freight and passenger transport - increasing the share of rail traffic" (siehe Kapitel zu Europäischen Angelegenheiten ab Seite 154).[12]

Die Arbeitsgruppe organisierte einen Workshop mit rund 75 Teilnehmerinnen und Teilnehmern in London. Neben der Vorstellung europäischer Regulatoren-Netzwerke aus anderen Sektoren (siehe Kapitel zu Europäischen Angelegenheiten ab Seite 154) gab es u. a. einen Austausch über die Anwendung von wirtschaftlichen Gleichgewichtstests („Economic Equilibrium Test", EET) und Präsentationen zu aktuellen Fällen und Verfahren einzelner Regulatoren.

Wie schon in den Jahren davor unterstützte die Arbeitsgruppe „Neue Gesetzinitiativen" alle Gremien und Arbeitsgruppen von IRG-Rail in Fragen, die den europäischen Rechtsrahmen betreffen. Das wird bei Bedarf auch 2023 der Fall sein.

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

Die Arbeitsgruppe „Charges" befasste sich im Berichtsjahr mit dem Austausch von Erfahrungen sowie der Sammlung und Verarbeitung von Informationen zu Fragen der Entgelte. Darunter fielen beispielsweise die Grundsätze der Entgelte für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, der Berechnung der direkten Kosten und der Festlegung von Marktsegmenten und Aufschlägen.

Im Jahr 2022 hat die Arbeitsgruppe einen Bericht über die direkten Kosten des Zugbetriebs erstellt und veröffentlicht, „Overview of the Implementation of Direct Costs in Europe".[13] Darin werden die Erkenntnisse von drei vorangehenden Positionspapieren von IRG-Rail zur Berechnung der direkten Kosten, der Entgelte für das Mindestzugangspaket und zum Vergleich („Benchmarks") der Höhe der direkten Kosten in den einzelnen Mitgliedstaaten gesammelt.

Der Bericht zeigt die Umsetzung des Konzepts der direkten Kosten in Europa gemäß der Richtlinie 2012/34/EU[14] und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909[15]. Artikel 31(3) der Richtlinie 2012/34/EU legt das grundlegende Entgeltprinzip für das Mindestzugangspaket fest, wonach die Entgelte in Höhe der „Kosten, die unmittelbar durch den Betrieb des Zuges entstehen", festgesetzt werden sollten. Die Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 sieht hierfür eine Methode zur Berechnung der direkten Kosten vor. Neben der in Artikel 4 der DVO 2015/909 vorgesehenen Abzugsmethode kann der Infrastrukturbetreiber die direkten Kosten mithilfe eines belastbaren und bewährten ökonometrischen oder technischen Systems der Kostenmodellierung ermitteln. Der Bericht umfasst zusätzlich einen Anhang mit neun Fallstudien über die länderspezifische Umsetzung, d. h. Methodik und Berechnung der direkten Kosten.

---

[12] IRG-Rail (June 2022), Response to EC Public consultation on international freight and passenger transport – increasing the share of rail traffic: https://www.irg-rail.eu/download/5/934/220615-IRG-RailPublicConsultationImpactAssessmentfinal.pdf.

[13] IRG-Rail (November 2022), Overview of the Implementation of Direct Costs in Europe: https://www.irg-rail.eu/download/5/948/IRG-Rail20227-OverviewoftheImplementationofDirectCostsinEurope.pdf.

[14] Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung).

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

ARBEITSGRUPPE „BENÜTZUNGSENTGELTE FÜR SERVICEEINRICHTUNGEN" (CHARGES FOR SERVICE FACILITIES)

Diese Arbeitsgruppe widmete sich im Berichtszeitraum vor allem zwei Hauptaufgaben. Zum einen veranstaltete sie einen Workshop mit dem Ziel, ein besseres Verständnis der Richtlinie 2012/34/EU[16] über die Festsetzung von Entgelten für Serviceeinrichtungen zu erreichen und die Probleme und Entscheidungen der Regulierungsbehörden bei der Prüfung dieser Entgelte zu diskutieren. Zum anderen erstellte sie einen Bericht über die Entgelte für Bahnstrom.

Der Workshop sollte vorrangig die Probleme und Herausforderungen bei den Entgeltprüfungsverfahren beleuchten. Es ging dabei um die Verfahren an sich und welche Anforderungen an die Entscheidungen der Regulatoren gestellt werden. Der Workshop thematisierte die Kompetenzen von Regulierungsbehörden. Damit hatte die Arbeitsgruppe die Möglichkeit, sich über bewährte Praktiken auszutauschen, und den Regulierungsbehörden, wann immer möglich, Orientierungshilfe zu leisten.

Die Arbeitsgruppe stellte im Jahr 2022 einen Bericht über Entgelte für Bahnstrom zusammen, nämlich ein „Overview Paper on Charges for Traction Current", und legte ihn dem Plenum im Herbst zur Abstimmung vor. Er ist auf der Webseite von IRG-Rail zugänglich[17] Dieser Bericht ist vor dem Hintergrund steigender Energiepreise, Energiekrisen und Instabilität auf dem Energiemarkt einerseits und der Energiewende andererseits besonders relevant. Bahnstrom wird zunehmend zu einem wichtigen Kostenfaktor für die Eisenbahnunternehmen. Die Arbeitsgruppe hat diesen Faktor erstmalig in Berichtsform analysiert. Die Dienstleistung der Bereitstellung von Bahnstrom kann auch andere ergänzende Aktivitäten, wie etwa Messung des Strombedarfs, umfassen.

Die Analyse hat gezeigt, dass die Anzahl der Energieanbieter von Land zu Land unterschiedlich ist. In siebzehn der dreiundzwanzig analysierten Mitgliedstaaten gibt es nur einen Anbieter. In fünfzehn Fällen ist dieser Anbieter der Infrastrukturbetreiber selbst. In sieben Ländern können Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Vertrag mit einem alternativen Energieversorger abschließen. In Portugal gibt es beispielsweise zwei, aber Verträge mit alternativen Anbietern sind verboten, während es im Vereinigten Königreich nur einen Anbieter gibt, obwohl der Abschluss von Verträgen mit alternativen Anbietern eine Option bleibt. Die Arbeitsgruppe wird auch im Jahr 2023 die Arbeit zu diesem wichtigen und relevanten Thema fortsetzen.

[16] Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung).

[17] IRG-Rail (November 2022), Overview Paper on Charges for Traction Current: https://www.irg-rail.eu/download/5/940/IRG-Rail20229-OverviewPaperonChargesforTractionCurrent.pdf.

Europäische Angelegenheiten

ENTWICKLUNGEN 2022

Nach der Evaluierung der Güterverkehrskorridor-VO (EU) 913/2010[1] im Jahr 2020 und der Feststellung, dass das Ziel der Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene mit dem Instrument der Korridore nicht hinreichend erreicht werden konnte[2], wurde seitens der EU-Kommission eine Novelle in Angriff genommen. Diese soll nicht nur die Korridore selbst, sondern vielmehr den gesamten Schienenverkehr umfassen und somit den innerstaatlichen und den grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr betreffen. Folglich wurde auch eine Novelle der TEN-V-Verordnung[3] begonnen. Es geht bei der Reform auch darum, das TTR-Projekt rechtlich abzusichern.[4] (S. unten)

Die Generaldirektion Verkehr der EU-Kommission (DG MOVE) entwarf zunächst vier Reformszenarien und beauftragte nach einer Ausschreibung das Beratungsunternehmen ECORYS damit, die Szenarien im Rahmen einer Wirkungsanalyse zu bewerten. Bereits 2021 hatte sich IRG-Rail mit der Wirkungsanalyse befasst und im Berichtszeitraum dann ein Positionspapier dazu veröffentlicht.[5] (Siehe Unterkapitel zu IRG-Rail ab Seite 146.)

Zunächst war von DG MOVE angekündigt worden, dass die Wirkungsanalyse und daran anschließende Schritte Ende 2022 zu konkreten Gesetzesinitiativen führen würden. Dieser Zeitplan konnte letztlich nicht realisiert werden. Stattdessen wurden im Berichtszeitraum nach und nach die Reformpläne von DG MOVE bekannt (gemacht), wobei die Ergebnisse der Wirkungsanalyse selbst nicht veröffentlicht wurden. Im zweiten Quartal 2023 wird sowohl eine Zusammenfassung der Ergebnisse als auch ein Legislativvorschlag erwartet. Der Legislativvorschlag soll rechtzeitig vor Ende der aktuellen Gesetzgebungsperiode des Europäischen Parlaments (2024) auf den Weg gebracht werden. Bei Erstellung des vorliegenden Berichts war noch nicht bekannt, welche rechtliche Form die Reform nehmen würde; vermutet wurde eine Verordnung.

---

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 TTR = Timetable Redesign for Smart Capacity Management. Siehe auch: https://ttr.rne.eu/.

5 IRG-Rail (June 2022), Response to EC Public consultation on international freight and passenger transport – increasing the share of rail traffic: https://www.irg-rail.eu/download/5/934/220615-IRG-RailPublicConsultationImpactAssessmentfinal.pdf.

Mit dem bisher geschilderten eng verbunden ist das bereits erwähnte TTR-Projekt. Es stellt einen der Auslöser für die gesetzgeberischen Aktivitäten dar. Die zuvor erwähnte Wirkungsanalyse hatte u. a. gezeigt, dass das Projekt mit dem geltenden Rechtsrahmen nicht vereinbar und daher rechtlich nicht umsetzbar sei. Darauf hatten auch die europäischen Regulatoren direkt gegenüber der Europäischen Kommission/DG MOVE im Rahmen des European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB), gegenüber den Interessenvertretungen Rail Net Europe (RNE) und Forum Train Europe (FTE) im bilateralen Austausch sowie in mehreren von IRG-Rail veröffentlichten Positionspapieren hingewiesen. Im Berichtszeitraum veröffentlichte IRG-Rail eine Stellungnahme, welche die bisher veröffentlichten Positionspapiere zusammenfasst.[6]

Nach Angaben der EU-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.[7]

Es ist das Ziel von TTR, die Trassenzuweisung künftig effizienter zu gestalten und dadurch die Attraktivität des Schienenverkehrs zu steigern. Kern des TTR-Projekts sind die innerstaatlich und grenzüberschreitend harmonisierte Baustellenplanung, ein durchgängiges und international standardisiertes digitales Gesamtsystem, die Aufteilung und Widmung der Kapazität nach Verkehrsarten und flexiblen Bestellzeitpunkten auch außerhalb des Jahresfahrplans sowie ein systematisiertes, flexibles Kapazitätsangebot.[8]

Im Detail sieht TTR Optimierungsmaßnahmen bei den Abläufen zur jährlichen Fahrplanerstellung vor: Drei Jahre vor dem betreffenden Fahrplanwechsel soll eine sogenannte Kapazitätsstrategie veröffentlicht werden, die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei ihrer mittelfristigen Angebotslegung unterstützen soll. Eineinhalb Jahre vor Fahrplanwechsel soll ein Kapazitätsmodell dem Infrastrukturbetreiber dazu dienen, die Widmung (Aufteilung) nach Verkehrsarten und Bestellzeitpunkt durchzuführen. Elf Monate vor Fahrplanwechsel folgt unter Berücksichtigung einer effizienten Nutzung des Netzes dann ein konkretes Kapazitätsangebot. Die Zuweisung der Trassen selbst erfolgt im Anschluss anhand vorab definierter Kapazitäten für Personen- und Güterverkehr sowie nach flexiblen Bestellzeitpunkten.

6 IRG-Rail (June 2022), IRG-Rail observations on TTR for Smart Capacity Management: a brief summary of previous TTR papers: https://www.irg-rail.eu/download/5/933/220615IRG-RailStatementonTTRofrelevance-forcross-borderIAfinal.pdf. Für Details zur Auseinandersetzung der Regulatoren mit der Wirkungsanalyse und dem Reformvorhaben insgesamt siehe Unterkapitel zu IRG-Rail ab Seite 146].

7 https://ttr.rne.eu/general/general-introduction.

8 Vgl. Präsentation von Carola Meier und Jean-Marc Hillenberg, beide RNE, in der ÖBB-Kundenstunde am 20. Jänner 2023.

Als Resultat soll der Fahrplan für den Personenverkehr 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.

Das derzeitige Unionsrecht lässt allerdings weder die erforderliche und von TTR vorgesehene Widmung der Kapazität nach Verkehrsarten noch die vorgesehene Flexibilität bei der Trassenbestellung und -zuweisung zu. Seitens der Europäischen Kommission wird TTR dennoch (oder gerade deshalb) strategische Bedeutung zugemessen.

Das Rail Facilities Portal (RFP)[9] stellte ein weiteres grenzüberschreitendes Projekt dar, mit dem sich die europäischen Regulatoren im Jahr 2022 befassten. Nachdem IRG-Rail im April 2022 eine Stellungnahme zur Rolle der Regulierungsbehörden hinsichtlich der Veröffentlichung von Serviceeinrichtungsbeschreibungen auf Webportalen veröffentlicht hatte, befasste sich die Arbeitsgruppe „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ in weiterer Folge mit dem RFP. (Siehe auch Unterkapitel zu IRG-Rail ab Seite 146.)

Dabei handelt es sich um ein gemeinsames europäisches Webportal für Informationen über alle Arten von Serviceeinrichtungen, wie Güterterminals, Rangierbahnhöfe, Wartungseinrichtungen und Tankstellen. Das Portal bietet den Betreibern von Serviceeinrichtungen die Möglichkeit, Angaben über ihre Einrichtungen zu veröffentlichen. EVU, Verlader und Schienenlogistikunternehmen sollen dadurch eine zentrale Informationsquelle erhalten, mit deren Hilfe sie relevante Anlagen für die Planung und Optimierung ihrer Transportketten finden. Ob damit auch den einschlägigen Vorschriften und Pflichten zur Veröffentlichung von Information über Serviceeinrichtungen Genüge getan wird, war u. a. Gegenstand des oben genannten IRG-Rail-Positionspapiers.

[9] https://railfacilitiesportal.eu/.

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 UIRR [10] durchgeführt.

Per Verordnung [11] 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 hat mit anderen Regulierungsbehörden Abkommen zur Zusammenarbeit bei der Überwachung der Güterkorridore Nr. 3 („Scan-Med"), 5 („Baltic-Adriatic"), 7 („Orient/East-Med"), 9 („Rhine-Danube") und 10 („Alpine-Western Balkan") geschlossen. Im Mai 2023 fand ein Besuch der Regulatoren beim „Corridor One-Stop-Shop" des Güterverkehrskorridors 3 in Frankfurt am Main statt.

10 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.

11 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 Richtline 2001/14/EG als unabhängige Regulierungsstelle eingerichtet. Die Anteile der Schienen-Control sind zu 100 Prozent dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung der Anteilsrechte obliegt dem Bundesministerium für 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 eine Vertreterin bzw. ein Vertreter des Bundesministeriums für Finanzen dem Gremium anzugehören hat.

Die Kapitalvertreterinnen und -vertreter im Berichtsjahr waren:

Vorsitzende
DI.in Vera Hofbauer,
BMK

Stv. Vorsitzende
Mag.a Claudia Scholz, MBA,
BMK

Dr. Erik Wolf,
Wirtschaftskammer Österreich

Mag.a Christa Bock,
Bundesministerium für Finanzen

Die Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmervertretung haben im Jahr 2022 Mag. Norman Schadler, Mag.a Birgit Hammerschmid (bis 31.03.2022) und Isabella Jambor (seit 01.04.2022) wahrgenommen.

PERSONALSTAND

Im Geschäftsjahr 2022 waren durchschnittlich 28 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei der Schienen-Control beschäftigt.

FINANZIERUNG

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

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

Das veranschlagte Budget für das Geschäftsjahr 2022 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 331.075,86 Euro an die EVU rückvergütet werden. Der geplante Aufwand für die apf wurde vom BMK quartalsweise vorfinanziert. Am Ende des Jahres 2022 wurden an betroffene Unternehmen insgesamt Fallpauschalen für Schlichtungen in Höhe von 236.964 Euro verrechnet. Zusammen mit der Unterschreitung des Planaufwands der apf beträgt die aus dem Geschäftsjahr 2022 resultierende Rückvergütung an das BMK 403.747,05 Euro.

JAHRESABSCHLUSS DER SCHIENEN-CONTROL

Der Jahresabschluss der Schienen-Control für das Wirtschaftsjahr 2022 (1. Jänner bis 31. Dezember 2022) 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 2022 insgesamt 3.247.101,05 Euro beträgt. Die Schienen-Control weist einen Nullgewinn aus.

Ertrags- und Vermögenslage 2022

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG ZUM 31.12.2022

	2022	2021
1. Umsatzerlöse	3.247.101,05	2.895.242,65
2. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	6.859,70	4.307,16
b) übrige	17.691,44	19.497,55
	24.551,14	23.804,71
3. Personalaufwand		
a) Gehälter	-1.817.167,34	-1.658.662,54
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-26.902,72	-25.790,02
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-43.716,09	-42.507,24
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-470.531,83	-446.498,49
e) sonstige Sozialaufwendungen	-31.908,54	-30.670,96
	-2.390.226,52	-2.204.109,25
4. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagevermögens	-59.682,55	-61.872,94
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) übrige	-811.933,48	-651.185,87
6. Zwischensumme aus Z 1 bis 5 (Betriebsergebnis)	9.809,64	1.879,30
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	10,36	10,70
8. Zwischensumme aus Z 7 bis 7 (Finanzerfolg)	10,36	10,70
9. Ergebnis vor Steuern	9.820,00	1.890,00
10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-9.820,00	-1.890,00
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 31.12.2022

AKTIVA	2022	2021
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	57.698,37	57.297,02
II. Sachanlagen		
1. Einbauten in fremden Gebäuden	6.649,91	9.102,58
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	79.796,92	80.976,95
	144.145,20	**147.376,55**
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	309.663,40	193.915,19
2. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	57.416,47	54.306,24
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.782.143,30	1.780.171,84
	2.149.223,17	**2.028.393,17**
C. Rechnungsabgrenzungsposten	**45.108,82**	**35.479,33**
Bilanzsumme	**2.338.477,19**	**2.211.249,15**

PASSIVA	2022	2021
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. Investitionszuschüsse	**17.592,24**	**23.456,28**
C. Rückstellungen		
1. Steuerrückstellungen	8.200,00	1.200,00
2. Sonstige Rückstellungen	161.300,00	146.100,00
	169.500,00	**147.300,00**
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	207.171,97	64.177,30
2. Sonstige Verbindlichkeiten		
a) Steuern	33.837,71	26.257,73
b) soziale Sicherheit	60.410,96	53.700,04
c) übrige	786.006,98	832.400,47
	1.087.427,62	**976.535,54**
Bilanzsumme	**2.338.447,19**	**2.211.249,15**

Quellenangabe

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

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

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

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

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

IRG-Rail (2023); Eleventh Annual Market Monitoring Report April 2023

IRG-Rail; diverse Publikationen unterwww.irg-rail.eu

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

ÖBB-Infrastruktur AG, diverse Unterlagen

ÖBB-Personenverkehr AG, Fahrpläne Österreich

Österreichische Eisenbahnunternehmen (div.); Geschäftsberichte und ergänzende Angaben

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), diverse Publikationen

Statistik Austria, diverse Publikationen

Ticketshops diverser Eisenbahnunternehmen, Verkehrsverbünde und städtischer Verkehrsbetriebe

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

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

Glossar

Bahnen	
BOB	Bayerische Oberlandbahn GmbH
boxXpress	boxXpress.de GmbH
CargoServ / CSERV	Cargo Service GmbH
CAT	City Air Terminal BetriebsgmbH
ČDC	ČD Cargo – tschechisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
CER	CER Hungary Zrt. – ungarisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
CCG	Cargo Center Graz GmbH
CTI	Captrain Italia S.r.l. – italienisches Eisenbahnverkehrsunternehmen
DB	Deutsche Bahn AG
DBC	DB Cargo AG
DB FV	DB Fernverkehr AG
DB Regio	DB Regio AG
ECCO	ecco-rail GmbH
Floyd	Floyd Szolgáltató 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
LILO	Linzer Lokalbahn AG
LogServ	Logistik Service GmbH
LOK	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH
LTE	LTE Logistik- und Transport GmbH
MBS	Montafonerbahn AG
MEV	MEV Independent Railway Services GmbH
Medway Italia	Medway Italia S.r.l.
MMV-AT	MMV-Rail Austria GmbH

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

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

Sonstige	
Abb.	Abbildung
ABl	Amtsblatt
Abs	Absatz
Art	Artikel
AS-Stelle	Stelle zur alternativen Streitbeilegung
AStG	Alternative-Streitbeilegung-Gesetz
AVG	Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz
BGBl	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
TTR	Timetabeling Redesign
u. a.	unter anderem
UAbs	Unterabsatz
usw.	und so weiter
Vbf.	Verschubbahnhof
VfGH	Verfassungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
Vlbg	Vorarlberg
VO	Verordnung
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
VVK	Verkehrsverbund Kärnten, Kärntner Linien
VVNB	Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland
VVT	Verkehrsverbund Tirol
VVV	Verkehrsverbund Vorarlberg, VMobil
VwGG	Verwaltungsgerichtshofgesetz
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Z	Ziffer
Zl	Zahl
z. B.	zum Beispiel.

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 2023

Schienen Control

IRG-rail

Independent
Regulators' Group - Rail

https://www.irg-rail.eu/