

## **Raab-Oedenburg-Ebenfurter-Eisenbahn AG (Raaberbahn AG)**

Die Raaberbahn (Raab-Oedenburg-Ebenfurter-Eisenbahn AG) ist eine österreichisch-ungarische, grenzüberschreitende Privatbahn mit Strecken in beiden Ländern. Mit aktuell 190 Mitarbeiter:innen am Hauptstandort Wulkaprodersdorf ist die Raaberbahn seit 150 Jahren im Burgenland vertreten. Der Gesamtkonzern beschäftigt 2.200 Mitarbeiter:innen. Das Unternehmen befördert jährlich ca. 1,9 Mio. Passagiere (2019) in Österreich und 7,5 Mio. in Ungarn. Die österreichische Leistung gemäß dem ab Fahrplanwechsel 2020/2021 gültigen Verkehrsdienstevertrag (2021-2030) beträgt 1,2 Mio. Zugkilometer. Über 90 % der Fahrgäste auf der Strecke der Raaberbahn zwischen Deutschkreutz und Wien Hauptbahnhof sind Pendler:innen, Schüler:innen und Student:innen.

Auf der Strecke verkehren unter der Steuerung der Raaberbahn als EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) von Montag bis Freitag 21 Züge Richtung Wien und 21 Züge aus Wien Hauptbahnhof über Sopron nach Deutschkreutz. In den Hauptverkehrszeiten verkehren die Züge im Halbstundentakt. Die Zuganzahl an Sam-, Sonn- und Feiertagen liegt bei 17 Zügen von Wien Hauptbahnhof nach Deutschkreutz und 16 Zügen von Deutschkreutz nach Wien Hauptbahnhof.

Mit einem Pünktlichkeitsgrad von 98 % (2020) ist die Raaberbahn eine Top-Qualitätsbahn. Das Unternehmen verbindet Tradition und Regionalität mit Innovation und modernster Technologie. Es bietet Sicherheit und Komfort sowie Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Die gelb-grünen Ventus-Züge stehen den Reisenden zwischen Deutschkreutz – Sopron - Wien – Bruck an der Leitha - Bratislava Petralka zur Verfügung. Am Wochenende fahren die gelb-grünen Züge in Kooperation mit den ÖBB über Semmering bis Mürzzuschlag. Die Raaberbahn fungiert als EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) auch auf der Strecke zwischen Neusiedl am See bis Pamhagen (Staatsgrenze) und führt die fahrplanmäßigen Verkehre als Subunternehmen der ÖBB durch.

In ihrer Geschichte hat die Raaberbahn immer wieder ihre Standfestigkeit / Durchhaltevermögen bewiesen und unter anderem zwei Weltkriege sowie die Weltwirtschaftskrisen 1929 und 2008 überdauert. Auch der Eiserne Vorhang konnte ihr Bestehen nicht unterbrechen. Selbst in Krisenzeiten verbindet das traditionsreiche Unternehmen die beiden Länder Österreich und Ungarn und agiert nach wie vor als wichtiges Bindeglied für die Menschen im Herzen Europas.

### **1. Unternehmen**

#### **a. Raaberbahn AG**

Die Raaberbahn verbindet Tradition und Regionalität mit Innovation und modernster Technologie. Der Standort Wulkaprodersdorf versteht sich als moderner multimodaler Mobilitätsknoten und gilt somit als bedeutsame Mobilitätsdrehscheibe im Burgenland.

Die offizielle Kurzform des Firmennamens lautet: Raaberbahn AG

#### **b. Eigentümerstruktur**

Die Aktiengesellschaft hat seit 2009 folgende Eigentümerstruktur:[2]

- 65,64 % Ungarn
- 28,24 % Republik Österreich, Anteilsverwaltung durch Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie[3]
- 6,12 % STRABAG SE

Bis 2009 betrug der österreichische Anteil 33,3 Prozent und anstelle der STRABAG war die Expeditions Holding, eine Tochter der Rail Cargo Austria, Teilhaberin der GYSEV.[4]

An der Spitze des österreichischen Betriebsteils steht seit 1. Jänner 2017 Generaldirektor-Stvin. Mag<sup>a</sup>. Dr<sup>in</sup>. Hana Dellemann. Ihr zur Seite steht das Management mit Ing. Rene Kaiper (Betriebsleiter und Prokurist), Peter Medlitsch, MSC (Leiter Finanzabteilung und Prokurist) und Mag. Csilla Vas (Leiterin Personalabteilung und Prokuristin). Das österreichische Management wird durch den nicht operativen Vorstandsdirektor DI Ulrich Flamm (BMK) komplettiert.

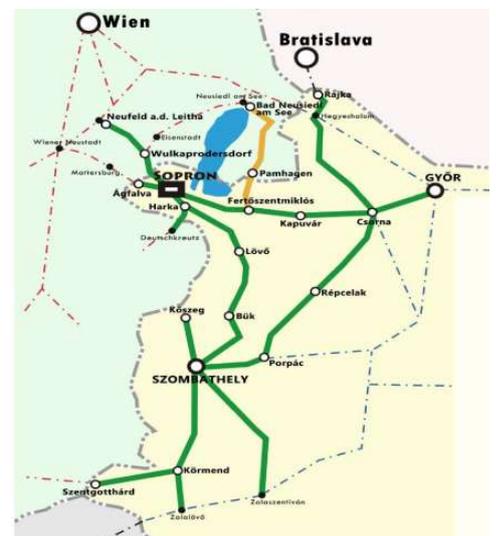
Der ungarische Betriebsteil der GYSEV Zrt. wird von Generaldirektor Szilárd Kövesdi geleitet. Um einen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr insbesondere in Krisenzeiten (COVID-19) aufrecht erhalten zu können, arbeiten beide Betriebsteile eng zusammen, jedoch agiert der österreichische Betriebsteil eigenständig und verfügt über einen eigenen Jahresabschluss. Die Zweigniederlassungen Wien und Wulkaprodersdorf sind im österreichischen Firmenbuch eingetragen.

### c. Schienennetz und Personenverkehr

Das Schienennetz der österreichischen und ungarischen Betriebsteile umfasst eine Gesamtlänge von 509 Kilometern. 25,6 km dieser Schieneninfrastruktur befinden sich auf österreichischem Staatsgebiet.

In Österreich bedient die Raaberbahn im Nahverkehr die Verbindungen:

Wien Hauptbahnhof - Ebenfurth –  
Wulkaprodersdorf – Sopron - Deutschkreutz



### d. Fahrzeugflotte

#### **Die Raaberbahn setzt auf die hochmodernen Nahverkehrszüge der Reihe Desiro ML**

Seit 2016 besitzt die Raaberbahn AG ihre eigene Schienenfahrzeugflotte: 8 hochmoderne, top ausgestattete Nahverkehrszüge der Marke Siemens Desiro ML sorgen auf den Raaberbahn-Strecken für höchstmöglichen Komfort der Fahrgäste.

Jeweils eines von zwei Triebfahrzeugen hat ein Design mit dem Branding der vergangenen Haydn-Festspiele und dem Branding des Jubiläums 100-Jahre-Burgenland erhalten. Weitere 5 neue Triebfahrzeuge des gleichen Typen in der S-Bahn-Variante werden ab Mai 2022 eingesetzt.



## Innovativ und umweltfreundlich: Die „Ventus“-Züge der Raaberbahn

Alle Züge der österreichischen Zweigniederlassung sind auf ein späteres Upgrade auf eine Akku-Hybrid-Technologie geeignet, wodurch schließlich auch nicht elektrifizierte Strecken befahren werden können. Die „Ventus-Züge“ sind zudem besonders sparsam: Im Vergleich mit ähnlichen Modellen kann dank modernem Energierückgewinnungssystem beim Bremsen sowie dank einer Gewichtsreduktion der Energieverbrauch um rund 20 Prozent verringert werden. Durch einen vollständig modularen Aufbau besteht darüber hinaus die Möglichkeit, die Garnituren um einen weiteren **Zwischenwagen** auf insgesamt 4 Wagenteile zu erweitern. Außerdem bietet der Ventus (je nach Modell) mit seinen 224 bzw. 259 bequemen Sitzplätzen, den dazugehörigen Tischen, Gratis-WLAN, ausreichend Steckdosen für Tablets, Handys und Laptops sowie Klimaanlage für gute Raumluft viel Komfort für Fahrgäste.

Der „Raaberbahn Desiro ML Ventus“, der durch Siemens Mobility gefertigt wurde, ist ein dreiteiliges elektrisch angetriebenes Fahrzeug. Der Endwagen A (RBA) sowie der Endwagen B (RBB) verfügen jeweils über zwei Triebdrehgestelle (TDG) mit je zwei einzeln angetriebenen Radsätzen. Somit erzeugen 8 elektrische Fahrmotoren eine Leistung von 2600 kW, welche das Fahrzeug mit bis zu 170kN Anfahrzugkraft auf 160km/h beschleunigen können. Der Mittelwagen (RBC) wird nicht angetrieben und verfügt über zwei Laufdrehgestelle (LDG) mit jeweils zwei Laufradsätzen.

Das Fahrzeug ist für den Mehrsystem-Betrieb konzipiert und ist für eine Netzspannungen AC 15 kV/16 2/3 Hz sowie AC 25 kV/50 Hz ausgelegt. Dadurch kann das Fahrzeug an Spannungssystemen unterschiedlicher Netze betrieben werden, wodurch ein länderübergreifender Verkehr (Österreich und Ungarn) ermöglicht wird.

Den Raaberbahn Desiro ML Ventus gibt es in zwei Ausführungen (R- und S-Bahn). Die R-Bahn-Version verfügt im Endwagen über ein Türenpaar, im Endwagen der S-Bahn befinden sich zwei Türenpaare. Auch in der Anordnung der Bestuhlung unterscheiden sich R- und S-Bahn.



Die Bezeichnung „Ventus“ ist lateinisch und bedeutet Wind. Ein Fahrdienstleiter der Raaberbahn hat 2016 diesen Namen ausgedacht, als Zeichen dafür, dass die Züge so schnell wie der Wind fahren sollen/können.

### e. Mitarbeiter:innen – Ein dynamisches Team, das Innovation und Nachhaltigkeit lebt

Die Raaberbahn beschäftigt Mitarbeiter:innen in unterschiedlichen Berufen: Fahrdienstleiter:in, Gleisarbeiter:in, Lokführer:in, Zugbegleiter:in, Sicherungstechniker:innen, uvm.

Die Raaberbahn beschäftigt auch Lokführer:innen mit ungarischen und österreichischen Fahrerlaubnissen, daher ist eine grenzüberschreitende Zugführung



ohne Personalwechsel an der Grenze möglich.

### **Die Raaberbahn bildet selbst Lokführer aus**

Sicher, zuverlässig und verbindend: Das sind nur einige der Eigenschaften, die die Raaberbahn AG charakterisieren. Um für die Zukunft weiterhin gerüstet zu sein, bildet sie daher fortlaufend eigene Fachkräften aus.



Erstmals in der Firmengeschichte startete die Raaberbahn AG im September 2017 mit der Ausbildung von Lokführer:innen für den nationalen und internationalen Einsatz. Bereits im Herbst 2018 traten die ersten 8 Absolvent:innen, darunter auch die erste Lokführerin bei der Raaberbahn, ihren Dienst an. Um den gestiegenen Bedarf an qualifiziertem Lokführerpersonal zu decken, begann im September 2018 und auch 2019 die Ausbildung weiterer Teilnehmer:innen, die nächsten Lehrgänge sind auch 2022 geplant.

Auf [www.raaberbahn.at/karrier](http://www.raaberbahn.at/karrier) können aktuelle Stellenangebote jederzeit aufgerufen werden.

### **f. Güterverkehr**

Als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für den Güterverkehr besteht seit 2011 das Tochterunternehmen GYSEV Cargo Zrt., das sich vollständig im Eigentum der GYSEV befindet. Es erzielte im Jahr 2020 einen Umsatz von 45 Millionen Euro (2019: 47 Millionen Euro). Dessen Tochterunternehmen in Österreich firmiert als Raaberbahn Cargo GmbH, die ihrerseits etwa 15 Millionen Euro Umsatz im Jahr 2020 (2019: 14 Millionen Euro) erwirtschaftete.

## **2. Geschichte**

Die Konzession zum Bau und Betrieb der Eisenbahn von Győr nach Sopron und weiter bis zur Landesgrenze nach Ebenfurth wurde am 17. September 1872 im ungarischen Reichstag beschlossen. Als König von Ungarn vergab danach Kaiser Franz Josef am 15. Oktober 1872 an Baron Viktor Erlanger die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahnlinie von Győr über Csorna, Sopron bis nach Neufeld an der Leitha, der damaligen Landesgrenze. Aufgrund finanzieller Schwierigkeiten gingen die im Juli 1872 begonnen Bauarbeiten mehr als schleppend voran. Der eigentliche Baustart der Strecke erfolgte dann ab 1875. Erlanger musste sein Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umwandeln, die am 1. Februar 1875 in Budapest als „Raab-Oedenburg-Ebenfurter-Eisenbahn“ gegründet wurde. Unter Leitung Gustav Bergers wurden die Arbeiten nun tatsächlich rasch weitergeführt, sodass am 2. Januar 1876 der erste Teilabschnitt der Raab nach Ödenburg eröffnet werden konnte. Der Baubeginn des Abschnittes von Ödenburg bis Ebenfurth erfolgte am 31. März 1879, die gesamte Strecke von Raab bis Ebenfurth war schließlich ab 28. Oktober 1879 in Betrieb.

Durch die Übernahme von Industriebahnen konnte man kurz darauf bis nach Ebenfurth fahren und erwarb mittels einer Lizenz das Recht, auf diesen damals sehr kurzen Streckenabschnitt in Österreich öffentlichen Personenverkehr anbieten zu können.

Im Oktober 1879 wurde die 30,45 km lange Strecke Ödenburg – Neufeld an der Leitha freigegeben. Am 1. Juli 1891 erfolgte die Übernahme der Teilstrecke Neufeld an der Leitha – Leithabrücke Mitte in das Eigentum der Raaberbahn AG.

Nach dem Zerfall der Habsburger Monarchie als Folge des Ersten Weltkrieges wurde die Konzession adaptiert. Mit dem Gesetz Nr. 387 aus 1923 wurde der Teil der Konzession der Raaberbahn von der neuen Republik Österreich übernommen. So trat der österreichische Staat als Konzessionär in die Aktiengesellschaft ein. Mit der Kundmachung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 7. Juli 1923 bestätigte die Republik Österreich die weitere Geltung der im Königreich Ungarn ausgestellten ersten Konzession vom 18. Oktober 1872. Die Konzessionsdauer wurde auf 90 Jahre, beginnend ab 28. Oktober 1879, festgesetzt. Der österreichische Staat behielt sich zudem das jederzeitige Recht auf Einlösung – d. h. die Verstaatlichung – der konzessionierten Eisenbahn vor. Die Gesellschaft wurde darüber hinaus verpflichtet, in Österreich eine Repräsentanz einzurichten.

Seit dem Anschluss des Burgenlandes an Österreich agiert die Raaberbahn grenzüberschreitend in beiden Ländern und stellt ein wichtiges Bindeglied zwischen Ungarn und Österreich dar. Ein Teil des Bahngbietes der GYSEV lag nämlich fortan auf österreichischem Staatsgebiet.

Nachdem die österreichische Zweigniederlassung zunächst einige Jahre in Eisenstadt angesiedelt war, übersiedelte sie 1933 nach Wulkaprodersdorf. Bis heute ist Wulkaprodersdorf der zentrale betriebliche Standort der Raaberbahn in Österreich geblieben.

Nach dem Zweiten Weltkrieg und dem politischen Umbruch zu einer kommunistisch regierten Volksrepublik blieb die GYSEV in Ungarn weiterhin als privatwirtschaftlich organisierte Aktiengesellschaft eigenständig, da man sonst die Betriebsrechte in Österreich verloren hätte. Aufgrund der zwangsweisen Enteignung der Eigentümer befand sie sich seitdem vollständig in ungarischem Staatsbesitz.

Auf der aufgelassenen Anschlussbahn einer Zuckerfabrik wurde 1970 die schmalspurige Széchenyi-Museumsbahn errichtet, die bis heute von der GYSEV betrieben wird. 1979 wurde der Verkehr zwischen Celldömölk und Fertőszentmiklós eingestellt.

Ab 1959, aber vor allem in den 1970er Jahren erlebte der Schienenverkehr einen starken Aufschwung. Insbesondere der Güterverkehr nahm stark zu. In den Jahren 1972 bis 1979 lösten Diesellokomotiven die bislang eingesetzten Dampflokomotiven sukzessive ab. Die Infrastruktur wurde von 1976 bis 1979 zudem vollständig erneuert und bis 1987 mit elektrischer Oberleitung ausgerüstet. Der elektrische Eisenbahnbetrieb konnte am 31. Mai 1987 zwischen Győr und Sopron und am 28. Oktober 1987 zwischen Sopron und Ebenfurth aufgenommen werden. Dabei wird auch der in Österreich gelegene Abschnitt mit der in Ungarn üblichen Wechselspannung 25 kV 50 Hz gespeist, was in Ebenfurth umfangreiche Umbauten an der Fahrleitungsanlage und die Einrichtung einer Systemtrennstelle erforderte. Im Jahr 1994 finanzierte die Republik Österreich den Ausbau des Güterterminals in Sopron und übernahm dafür von der bis dahin vollständig in ungarischem Staatsbesitz befindlichen Gesellschaft einen Anteil von einem Drittel der Aktien.

Die ursprüngliche Konzession bezog sich sowohl auf den Bau und Betrieb der Eisenbahn, als auch auf die Erbringung des Verkehrs auf der Eisenbahn.

Im Zuge der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs durch die EU wurde dies allerdings geändert. Die „klassische“ Konzession bezieht sich nunmehr nur mehr auf Bau und Betrieb.

Für die Erbringung von Eisenbahnverkehr bedarf es einer zusätzlichen Konzession. Zu diesem Zweck erwarb die Raaberbahn im Jahr 2000 eine „Verkehrskonzession Österreich“, im Jahr 2004 eine „Europa-Konzession“, die im Jahr 2005 zu einer „Verkehrsgenehmigung“ zusammengeführt wurden.

#### a. Innovation und technologischer Fortschritt

Ab 1972 wurden die ersten Diesellokomotiven eingesetzt und 1979 vollständig von Dampf- auf Dieselbetrieb umgestellt. Die Elektrifizierung des ungarischen Streckenabschnittes zwischen Győr und Sopron wurde im Jahre 1985 begonnen. Am 31. Mai 1987 wurde der elektrische Betrieb in Ungarn und am 27. Mai 1988 auf dem Streckenabschnitt zwischen Sopron und Ebenfurth aufgenommen.



Am 1. September 1988 erfolgte der Beitritt zum Verkehrsverbund Ost-Region (VOR). Mit 1. Februar 1992 wurde ein Taktverkehr mit Stundentakt eingeführt und ab 1. Juni 1997 verkehrten die ersten Wendezüge der ÖBB auf der Strecke Wien – Ebenfurth – Sopron.

Am 15. Juli 2016 erhielt die österreichische Raaberbahn ihre ersten „eigenen“ Personenverkehrszüge: Die fünf grün-gelben Ventus-Züge prägen seitdem das Bild des Schienennetzes in der Ost-Region. Die Aufstockung der Ventus-Flotte soll im Jahr 2022 weitergeführt werden. Die Raaberbahn entwickelt sich also stetig weiter.

#### b. Krisenfest seit 150 Jahren

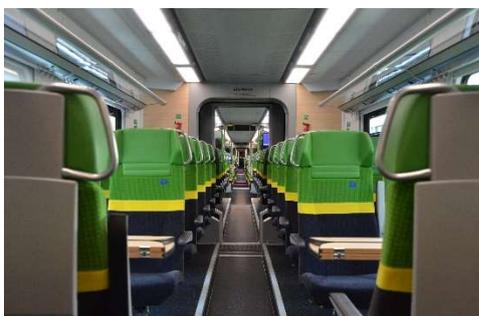
**In ihrer Geschichte hat die Raaberbahn immer wieder ihre Standfestigkeit / Durchhaltevermögen bewiesen und unter anderem zwei Weltkriege sowie die Weltwirtschaftskrisen 1929 und 2008 überdauert. Auch der Eiserner Vorhang konnte ihr Bestehen nicht unterbrechen. Selbst in Krisenzeiten verbindet das traditionsreiche Unternehmen die beiden Länder Österreich und Ungarn und agiert nach wie vor als wichtiges Bindeglied für die Menschen im Herzen Europas.**

Ganz nach dem Motto „Wir bewegen das Burgenland“ bringt die Raaberbahn ihre zahlreichen Fahrgäste stets pünktlich und zuverlässig an ihr Ziel.



Die historische Tradition im Hinterkopf bewahrend hat die Raaberbahn einen modernen Weg eingeschlagen und ihre Technologie auf die neuesten Standards gehoben:

Neben den hochmodernen, energieeffizienten Ventus-Zügen, wurde 2019 auch der Bahnhof Wulkaprodersdorf in einen modernen Verkehrsknotenpunkt umgewandelt: Die neue Park & Ride-Anlage verfügt über 280 Parkplätze, E-Ladestationen und E-Parkplätze, absperrbare Fahrradboxen, ein modernisiertes Servicecenter mit Ticketverkauf, eine regionale Bus-Anbindung und vieles mehr.





Auch das Team der Raaberbahn kann auf modernste Technologie zurückgreifen: Vom vollautomatisierten Bahnbetrieb über die hochentwickelte Technik der Fernsteuerzentrale bis hin zum digitalen Ablagesystem. Die Raaberbahn präsentiert sich am Standort Wulkaprodersdorf als Vorreiter für Digitalisierung und Nachhaltigkeit

### **3. Die Schulungseinrichtung der Raaberbahn**

Die Schulungseinrichtung der Raaberbahn ist eine nach der Eisenbahn Eignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV) zertifizierte Aus- und Weiterbildungsstätte für bahnspezifische Berufe mit Standort im burgenländischen Wulkaprodersdorf. Der Schulungseinrichtung wurde am 2. Juli 2013 der Bescheid zur Erstgenehmigung erteilt. Seitdem werden Mitarbeiter:innen der Raaberbahn laufend aus- und weitergebildet. Seit 2021 werden Kurse auch externen Interessenten:innen angeboten. Derzeit werden die Tätigkeiten „Betriebsdienst“, „Sicherung von Eisenbahnkreuzungen“, „Betriebskoordination“, „Sicherungspostem“, „Sicherungsaufsicht“, „Zugräumung“ und „Eisenbahnaufsichtsorgan“ zur Ausbildung angeboten.

Der aktuelle Ausbildungskatalog ist unter <https://www.raaberbahn.at/schulungseinrichtung-der-raaberbahn> abrufbar. Für weitere Informationen sowie Anmeldungen steht folgender Kontakt zur Verfügung: [schulungseinrichtung@raaberbahn.at](mailto:schulungseinrichtung@raaberbahn.at).