



Rolle der Regulierungsbehörden

In diesem Kapitel wird dargelegt, wie sich die Schienen-Control Kommission zusammensetzt und welche Zuständigkeiten sie innehat. Des Weiteren informieren wir über die Aufgaben der Schienen-Control GmbH als Wettbewerbsregulator, als staatliche Schlichtungsstelle und als Geschäftsstelle der Kommission.

SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

Die Schienen-Control Kommission ist die oberste Verwaltungsbehörde der Regulierung des Bahnverkehrs in Österreich. Sie ist eine Kollegialbehörde mit richterlichem Einschlag gemäß Art. 133 Z. 4 Bundesverfassungsgesetz und setzt sich aus drei Mitgliedern und drei Ersatzmitgliedern zusammen. Der Vorsitzende, ein Richter, wird vom Justizministerium, die übrigen Mitglieder, Experten des Eisenbahnwesens, werden von der Bundesregierung auf Vorschlag des Verkehrsministeriums bestellt. Nach der Bestellung sind die Mitglieder in ihren Entscheidungen völlig unabhängig und weisungsfrei.

Für die Funktionsperiode von 1. Jänner 2007 bis einschließlich 31. Dezember 2011 setzte sich die Schienen-Control Kommission wie folgt zusammen:

Vorsitzender: Senatspräsident des OLG i. R.

HR Dr. Gerhard Hellwagner

Mitglied: Ass.-Prof. Dkfm. Mag. Dr.

Brigitta Riebesmeier

Mitglied: em. o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn.

Erich Kopp

Stellvertretender Vorsitzender: Dr. Robert Streller

Ersatzmitglied: o. Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer

Ersatzmitglied: em. o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn.

Klaus Rießberger

Seit 1. Jänner 2012 arbeitet die Schienen-Control Kommission in dieser Zusammensetzung:

Vorsitzender: Senatspräsident des OGH

Dr. Peter Baumann

Mitglied: Ass.-Prof. Dkfm. Mag. Dr.

Brigitta Riebesmeier

Mitglied: em. o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn.

Klaus Rießberger

Stellvertretender Vorsitzender: Dr. Robert Streller

Ersatzmitglied: Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn.

Norbert Ostermann

Ersatzmitglied: Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn.

Peter Veit

Aufgaben und Funktionsweise

Die Schienen-Control Kommission hat folgende, im Eisenbahngesetz (EisbG) geregelte Aufgaben:

- Entscheidung über Beschwerden wegen des Nichtzustandekommens von Verträgen betreffend den Anschluss an oder die Mitbenützung von Eisen-

bahninfrastruktur (§ 53c EisbG), die Zuweisung von Zugtrassen oder die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (§ 72 EisbG), die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 73 EisbG) sowie die Schulung von Eisenbahnbediensteten (§ 75e Abs. 1 EisbG), insbesondere von Triebfahrzeugführern (§ 154 EisbG).

- Ausübung der Wettbewerbsaufsicht über Eisenbahnunternehmen (§§ 53f und 74 EisbG). Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen zu prüfen, ob Eisenbahnunternehmen den Zugang zu Infrastruktur oder sonstigen Leistungen in einer diskriminierungsfreien Weise gewähren.
- Feststellung, ob die Bedienung von Bahnhöfen oder Haltestellen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen EU- oder EWR-Staat das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Personenverkehr gefährdet (§ 57b Abs. 2 EisbG).
- Genehmigung von Rahmenregelungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität an ein Eisenbahnunternehmen mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren (§ 64 Abs. 5 EisbG).
- Genehmigung von Engpasszuschlägen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Benützung überlasteter Strecken einhebt (§ 65e Abs. 4 EisbG).
- Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH (§ 81 Abs. 2 EisbG). Die Schienen-Control GmbH erlässt einerseits Bescheide, mit denen sie Anordnungen zur Durchsetzung der ihr zukommenden Aufgaben trifft (§ 77 Abs. 3 EisbG). Andererseits kann sie mit Bescheid Maßnahmen verfügen, die erforderlich sind, um den Anschluss an, die Mitbenützung von und den Zugang zu Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahnunternehmens zu ermöglichen, wenn zwar eine derartige Verpflichtung aufgrund eines Vertrages oder Bescheides besteht, das verpflichtete Eisenbahnunternehmen jedoch faktisch die Herstellung des rechtskonformen Zustandes verhindert (§§ 53e Abs. 2, 75 Abs. 2 EisbG). Des Weiteren schreibt sie mit Bescheid die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entrichtenden Kostenbeiträge vor (§ 80 Abs. 1 EisbG).

- Entscheidungen über die Gewährung von Erleichterungen von den Verpflichtungen, die sich aus den Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes ergeben, etwa von der Pflicht, anderen Eisenbahnunternehmen Zugang zur Schieneninfrastruktur zu gewähren (§ 75a Abs. 3 EisbG). Diese Erleichterungen können Eisenbahnunternehmen gewährt werden, deren Schieneninfrastruktur für die Erreichung von Güterterminals, Häfen oder Anschlussbahnen benötigt wird. Die Erleichterungen sind insbesondere dann zu gewähren, wenn kein Dritter den Zugang zur Schieneninfrastruktur begehrt hat.
- Schlichtungsstelle bei Streitigkeiten betreffend einen freiwillig eingeräumten Zugang gemäß § 75b EisbG. Gewährt ein Eisenbahnunternehmen einem anderen den Zugang zu seinen Eisenbahnanlagen freiwillig, ohne Bestehen einer entsprechenden Verpflichtung, so ist über diesen Zugang ein schriftlicher Vertrag abzuschließen. In diesem Vertrag kann vereinbart werden, dass das zugangsberechtigte Eisenbahnunternehmen im Fall einer Beschwerde die Schienen-Control Kommission als Schlichtungsstelle anrufen kann.
- Gänzliche oder teilweise Unwirksamklärung von Entschädigungsbedingungen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Fahrgästen gegenüber betreffend Fahrpreisschädigungen anwendet. Entschädigungsbedingungen können für unwirksam erklärt werden, wenn sie für die Fahrgäste unangemessen und unzumutbar sind oder nicht den Kriterien betreffend Fahrpreisschädigungen für Verspätungen entsprechen, welche die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sowie das Bundesgesetz zu dieser Verordnung vorsehen (§ 78b Abs. 2 EisbG).
- Zuständigkeit als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) in den Angelegenheiten, in denen die Schienen-Control GmbH Bescheide erlässt. Als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde kann die Schienen-Control Kommission diese Bescheide unter bestimmten Voraussetzungen abändern oder beheben. Des Weiteren kann die Zuständigkeit zur Erlassung des Bescheides auf Antrag einer Partei (Devolutionsantrag) auf die Schienen-Control Kommission über-



gehen, wenn die Schienen-Control GmbH nicht binnen einer Frist von sechs Monaten ab Einlangen eines Antrages einen Bescheid erlässt. Die Schienen-Control Kommission folgt bei ihrem Verfahren einer Geschäftsordnung, die sie sich gemäß Eisenbahngesetz selbst gibt und die im Internet unter www.schienecontrol.gv.at nachzulesen ist. Im Übrigen ist das AVG anzuwenden. In der Praxis nehmen zumeist neben den Mitgliedern auch die Ersatzmitglieder an den Sitzungen teil, um einen optimalen Informationsstand und damit Kontinuität für den Vertretungsfall sicherzustellen.

Die Arbeit der Schienen-Control Kommission in der Praxis

Auf die Tagesordnung werden primär formelle Beschwerden gesetzt. Darüber hinaus müssen aber auch alle jene Unterlagen, welche die Schienen-Control GmbH von den Bahnen im Rahmen der sogenannten Meldepflichten erhält, behandelt werden. Das sind insbesondere Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Infrastruktur-Nutzungsverträge und Infrastruktur-Verknüpfungsverträge.

Im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht gemäß § 74 EisbG werden diese Unterlagen dann seitens der Schienen-Control Kommission mit Unterstützung der Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH von Amts wegen auf Diskriminierungspotenziale oder sonstige aus wettbewerbsrechtlicher Sicht unzulässige Komponenten geprüft und gegebenenfalls beeinsprucht. Schließlich werden wettbewerbsrelevante oder diskriminierende Sachverhalte, die sich aus der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH oder aus informellen Kontakten der Schienen-Control GmbH mit Marktteilnehmern ergeben, von der Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH in ihrem Bericht vorgebracht und ebenfalls einer Entscheidung durch die Schienen-Control Kommission darüber, ob sich ein Anlass für wettbewerbsbehördliches Eingreifen ergibt, zugeführt.

In der Praxis erfolgen wettbewerbsbehördliche Schritte durch die Schienen-Control Kommission zumeist in Form einfacher Schreiben an das betroffene Unternehmen, sodass sich im (üblichen) Fall einer umgehenden positiven Reaktion keine Notwendigkeit ergibt, mittels Bescheid gegen den beanstandeten Sachverhalt vorzugehen. Der Großteil der von der Schienen-Control Kommission im Berichtsjahr erlassenen Bescheide betraf Anträge von Betreibern einer verästelten Anschlussbahn nach § 75a Abs. 3 EisbG auf Gewährung von Erleichterungen von den sich aus den Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes ergebenden Verpflichtungen.

SCHIENEN-CONTROL GMBH

Hauptaufgabe

Die Hauptaufgabe der Schienen-Control GmbH als öffentlicher Rechtsträger ist die Sicherstellung eines funktionierenden, belebten und liberalisierten Schienenverkehrsmarktes.

Als Mediator sorgen wir für einen Interessenausgleich zwischen den Teilnehmern am Verkehrsmarkt und fördern dadurch einen fairen Wettbewerb.

Auf Grundlage unserer Marktbeobachtung sowie durch unsere Kontakte zu anderen Regulatoren und Institutionen wirken wir mit unserem Fachwissen bei eisenbahnspezifischen Fragestellungen sowie deren Lösungen aktiv mit.

Wir überwachen die laufenden Entwicklungen auf dem Schienenverkehrsmarkt und bewirken mehr Transparenz für alle Marktteilnehmer.

Aufgabe als staatliche Schlichtungsstelle

Bereits seit Anfang 2007 ist die bei der Schienen-Control GmbH eingerichtete Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnunternehmen tätig. Durch die Umsetzung der sogenannten EU-Fahrgastrechteverordnung in innerstaatliches Recht wurde die Schienen-Control GmbH als eine der nationalen Durchsetzungsstellen für Fahrgastrechte aus der

EU-Verordnung benannt. Bahnkunden können sich bei der Schlichtungsstelle beschweren, wenn Fahrgastrechte verletzt werden. Dabei geht es insbesondere um finanzielle Angelegenheiten, z. B. um Entschädigungen im Verspätungsfall und die Übernahme von Hotel- und Taxikosten.

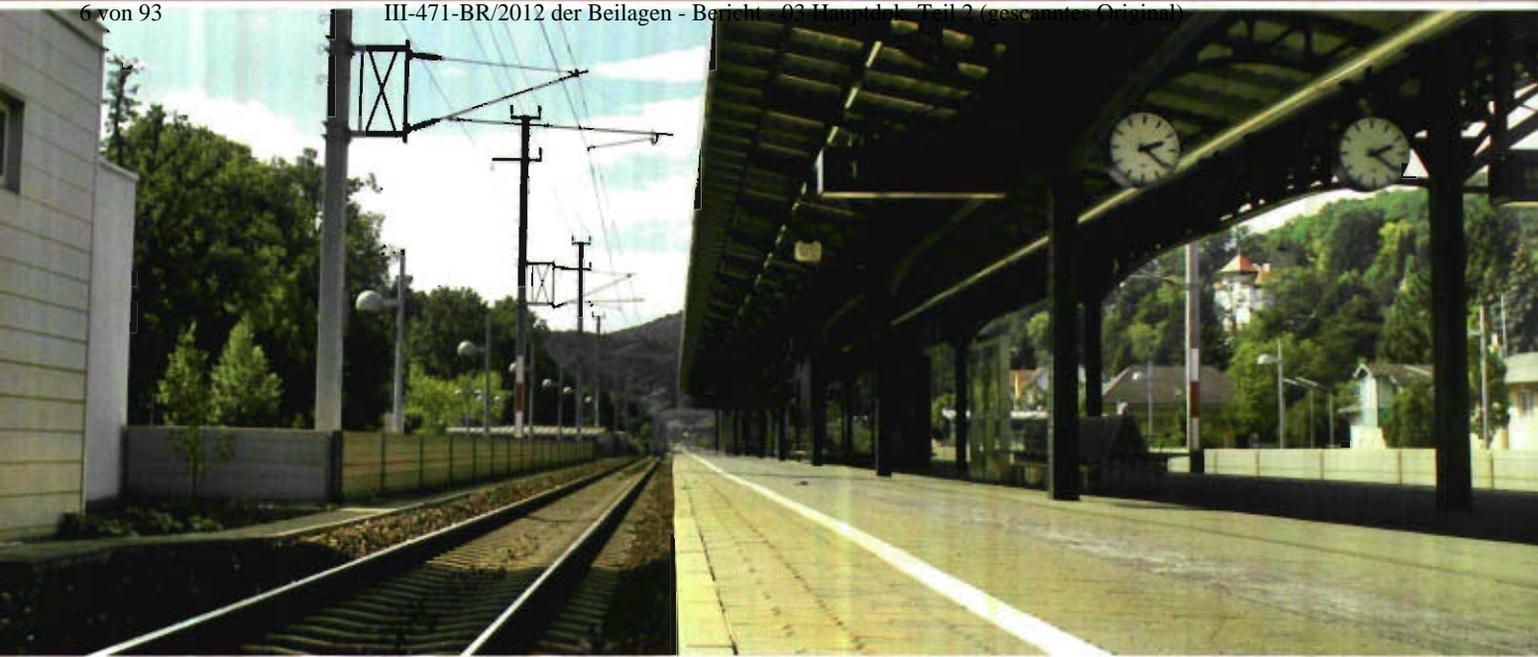
Geschäftsstelle für die Schienen-Control Kommission

Als Geschäftsstelle für die Schienen-Control Kommission tragen wir wesentlich dazu bei, dass es zu raschen und fairen Entscheidungen bei formellen Konflikten kommt. Wir sind Servicestelle und kompetenter Ansprechpartner für Bahnunternehmen, Institutionen und die öffentliche Hand.

Im November 2011 übernahm Mag. Maria-Theresia Röhler, LL.M., MBA, die Geschäftsführung von Mag. Ursula Zechner, die ins Verkehrsministerium wechselte.

Ein kleines Team an Fachleuten nimmt effizient die umfangreichen Aufgaben wahr. Zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrags gliedert sich die Schienen-Control GmbH in acht Fachbereiche: Finanzen, Kommunikation, Markt, Netz, Recht, Schlichtungsstelle, Verkehrsökonomie sowie Verkehrstechnik/IT & Informationssysteme.





R

echtlicher Rahmen der Bahnliberalisierung

Wir berichten über den aktuellen Stand beim Recast zum 1. Eisenbahnpaket. Ziel ist es unter anderem, mehr Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt zu schaffen. Der Ausbau des Trans-europäischen Verkehrsnetzes ist im Jahr 2011 in eine neue Phase getreten. Die EU konzentriert sich nunmehr auf das Eisenbahnnetz und will bis zum Jahr 2030 ein sogenanntes Kernnetz mit zehn Korridoren verwirklichen.

RECAST ZUM 1. EISENBAHNPAKET, VERTRAGSVERLETZUNGSVERFAHREN

Recast

Am 17. September 2010 legte die EU-Kommission einen Vorschlag zur Neufassung des 1. Eisenbahnpaketes vor, mit dem Ziel, mehr Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt zu schaffen, die Befugnisse der nationalen Regulierungsbehörden und deren Zusammenarbeit zu stärken sowie eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für Investitionen im Schienenverkehr herzustellen. Durch die Fusion von drei geltenden Richtlinien und deren anschließenden Änderungen soll eine Vereinfachung und Konsolidierung der Rechtsetzung herbeigeführt werden. Aus Sicht der Schienen-Control stärkt der Richtlinienvorschlag das Ziel, transparente Marktbedingungen für einen chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerb zu schaffen, und zwar insbesondere durch Änderungen betreffend die getrennte Rechnungsführung, den Zugang zu schienenverkehrsbezogenen Leistungen, die Wegeentgeltregelungen, die erweiterten Zuständigkeiten und Durchsetzungsbefugnisse sowie die Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit der Regulierungsstellen.

Getrennte Rechnungsführung

Die Neufassung des 1. Eisenbahnpaketes sieht eine getrennte Rechnungsführung nicht nur zwischen dem Betrieb der Infrastruktur und der Erbringung der Verkehrsleistungen vor, sondern auch zwischen Güter- und Personenverkehr und damit das Verbot der Quersubventionierung zwischen Güter- und Personenverkehr. Die Schienen-Control begrüßt die klare Definition hinsichtlich der erforderlichen getrennten Rechnungsführung zur Förderung von Transparenz und Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen. Insbesondere der standardisierte, den Regulierungsstellen vorzulegende Finanzbericht gemäß Anhang X wird nach Meinung der Schienen-Control zur Sicherstellung der Transparenz der öffentlichen Mittelverwendung beitragen.

Wettbewerbsfragen

Durch den Vorschlag wird die Transparenz der Bedingungen des Zuganges zum Eisenbahnmarkt verbessert. Es werden detailliertere Schienennetz-

Nutzungsbedingungen verlangt, anhand derer potenzielle neue Marktteilnehmer die Merkmale verfügbarer Infrastruktur und die Bedingungen ihrer Nutzung klar erkennen sollen.

Insbesondere die Stärkung der Zugangsrechte zu Serviceeinrichtungen ist wichtig, da die Präzisierung der Marktbedingungen bei schienenverkehrsbezogenen Leistungen (Zugang zu Terminals, Wartung und Instandhaltung von Zügen, Bahnhofseinrichtungen usw.) helfen wird, die bestehenden Interessenkonflikte zwischen verschiedenen Marktteilnehmern zu lösen sowie diskriminierende Praktiken zu verhindern.

Alle Betreiber von Serviceeinrichtungen haben den Zugang diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Die vorgesehene Einbeziehung der Regulierungsstelle für den Fall, dass nicht allen Anträgen auf Zuweisung von Kapazitäten von Serviceeinrichtungen stattgegeben werden kann, wird von der Schienen-Control befürwortet.

Transparente Entgeltregelungen

Die Schienen-Control sieht die detaillierten Bestimmungen zu einer transparenteren Entgeltregelung und deren Überprüfbarkeit durch die Regulierungsstellen positiv. Die neuen Regelungen betreffen den Entgeltmaßstab, die Entgelte für Serviceeinrichtungen, Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen, die Kostenzuordnung und Entgelte für vorgehaltene Fahrwegkapazität.

Stärkung der Kompetenzen der Regulierungsstellen

Die Schienen-Control begrüßt, dass gemäß dem Vorschlag die Befugnisse der nationalen Regulierungsstellen gestärkt werden sollen, indem unter anderem deren Informationsrechte festgelegt, deren Zuständigkeiten auf schienenverkehrsbezogene Leistungen erweitert werden, deren Unabhängigkeit von jeglicher anderen Behörde gefordert wird; sie ermächtigt werden, Sanktionen zu verhängen und Audits durchzuführen. Des Weiteren sollen die nationalen Regulierungsstellen in grenzüberschreitenden Fragen zur Zusammenarbeit mit den entsprechenden Behörden anderer Staaten verpflichtet werden.

Aktueller Stand des Recast zum 1. Eisenbahnpaket

Bei den Verhandlungen über den Recast zum 1. Eisenbahnpaket konnte im Rahmen des EU-Verkehrsmisterrates am 16. Juni 2011 mehrheitlich eine erste Annäherung in erster Lesung erzielt werden.

Österreich und Luxemburg stimmten dagegen, Estland enthielt sich der Stimme.

Die ursprünglich für Anfang Juli 2011 angesetzte Abstimmung im Plenum des Europäischen Parlaments fand aufgrund von 600 eingebrachten Änderungsanträgen erst am 16. November 2011 statt. Diese Abstimmung führte zu einem geänderten Vorschlag seitens des Parlaments. Konkret fordert das Parlament eine ausreichende finanzielle und personelle Ausstattung der Regulierungsbehörden sowie eine Entscheidungsfrist von einem Monat für Beschwerden. Kommt eine Regulierungsbehörde ihren Pflichten nicht nach, soll die Europäische Kommission eingeschaltet werden können, um eine Entscheidung herbeizuführen.

Größter Streitpunkt bei der Abstimmung im Plenum des Europäischen Parlaments war die Trennung der Rechnungsführung innerhalb der Bahnunternehmen. Die Europaabgeordneten sprachen sich dafür aus, dass Einnahmen aus der Schieneninfrastruktur nicht in Verkehrsunternehmen oder andere Einheiten einer Holding fließen dürfen. Damit soll vermieden werden, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Marktposition stärken. Erlaubt wird jedoch ausdrücklich die Kapitalrückerstattung.

Nun muss sich das Europäische Parlament mit dem EU-Ministerrat auf eine gemeinsame Linie verständigen, bevor der Recast in Kraft treten kann. Nach der politischen Einigung des Rates beim Verkehrsmisterrat am 12. Dezember 2011 und der formalen Beschlussfassung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates am 8. März 2012 begann die zweite Lesung zum Recast. Sie soll bis zur Sommerpause abgeschlossen sein, da eine Durchführung innerhalb einer Frist von vier Monaten vorgesehen ist, andernfalls folgt ein Vermittlungsverfahren.

Zudem hat die Kommission angekündigt, Ende 2012 Vorschläge zur Trennung von Netz und Betrieb im Rahmen des 4. Eisenbahnpaketes zu unterbreiten.

Vertragsverletzungsverfahren wegen mangelhafter Umsetzung des 1. Eisenbahnpaketes

Der vorliegende Vorschlag für eine Neufassung des 1. Eisenbahnpaketes steht nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Vertragsverletzungsverfahren, die am 24. Juni 2010 von der Europäischen Kommission gegen 13 Mitgliedstaaten, darunter Österreich, wegen mangelhafter Umsetzung des 1. Eisenbahnpaketes eingeleitet wurden. Deren Ziel ist jedoch das gleiche, nämlich die Errichtung eines einheitlichen Eisenbahnverkehrsraums in Europa. Die Klage gegen Österreich beinhaltete ursprünglich zwei Klagepunkte, die mangelnde Unabhängigkeit des für die Erhebung der Weegeentgelte und die Zuweisung von Fahrwegkapazität zuständigen Infrastrukturbetreibers innerhalb des ÖBB-Konzerns sowie das Fehlen eines Bonus-Malus-Systems (Performance Regime) für die Infrastruktur-Benützungsentgelte im Fall von Verspätungen. Im ersten Klagepunkt zieht die Europäische Kommission insbesondere die Erfüllung der Anforderungen zur Unabhängigkeit der Zuweisungsstelle unter dem Dach der ÖBB-Holding AG in Zweifel. Zum ersten Klagepunkt ist auch ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren bei der Schienen-Control Kommission anhängig. Zum zweiten Klagepunkt wurde bereits ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren abgeschlossen. Da die Schienennetz-Nutzungsbedingungen seit Fahrplanwechsel 2010/2011 ein neues Anreizsystem zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur enthalten (Performance Regime), wurde dieser Klagepunkt von der EU-Kommission fallen gelassen. Im Vertragsverletzungsverfahren sollen ab dem Frühjahr 2012 Hearings stattfinden. Eine Entscheidung wird für das Frühjahr 2013 erwartet.

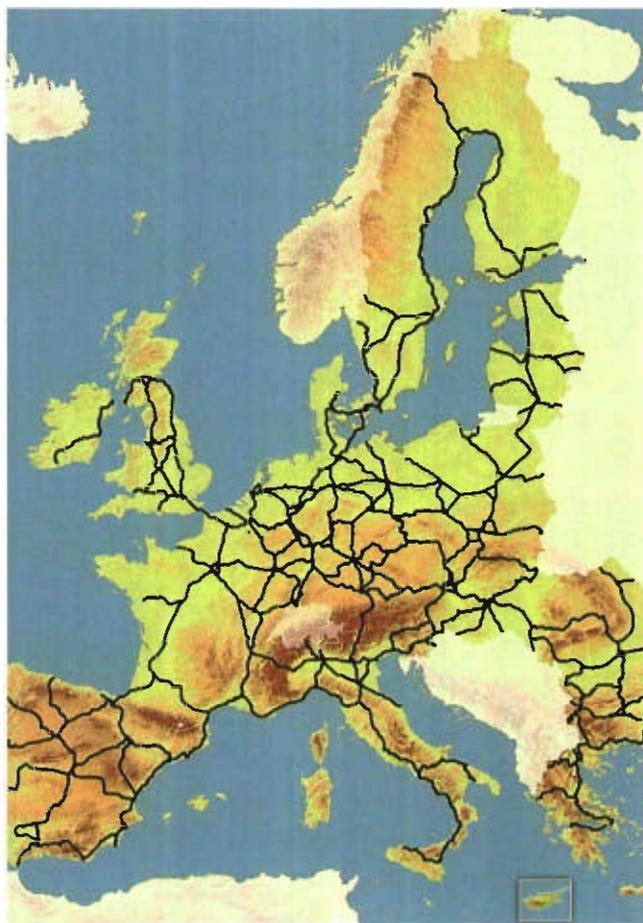
TRANSEUROPÄISCHE NETZE – DAS KERNNETZ

Der Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes ist im Jahr 2011 in eine neue Phase getreten. Im Unionsvertrag hat die EU in den Artikeln 170 bis 174 den Auf- und Ausbau Transeuropäischer Netze (TEN) für Verkehr, Telekommunikation und Energie festgeschrieben. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes ist jedoch bisher nicht im gewünschten Maß vorangekommen. Die Europäische Kommission hat daher am 19. Oktober 2011 einen neuen Vorschlag für die Modernisierung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) vorgelegt. Darin kommt es zu einer Abkehr von den bisherigen 30 Prioritätsprojekten, welche teilweise auch andere Verkehrsträger als die Schiene betrafen.

Die EU konzentriert sich nunmehr auf das Eisenbahnnetz und will bis zum Jahr 2030 ein sogenanntes Kernnetz verwirklichen. Dieses soll aus zehn Korridoren gebildet werden, die jeweils zumindest drei Mitgliedstaaten betreffen (Abbildung 1).

Abb. 1: Vorschlag für ein europäisches TEN-V-Kernnetz inklusive Ergänzungen.

Quelle: EU-Kommission



Österreich wird von drei Korridoren berührt:

Nr. 1: Baltisch-Adriatischer Korridor: (Helsinki–)

Tallin–Riga–Kaunas–Warszawa–Katowice, Gdynia–Katowice, Katowice–Ostrava–Brno–Wien, Katowice–Žilina–Bratislava–Wien, Wien–Graz–Klagenfurt–Villach–Udine–Venezia–Bologna–Ravenna

Nr. 5: Helsinki–Valletta: Helsinki–Turku–Stockholm–Malmö–København–Fehmarn–Hamburg–Hannover, Bremen–Hannover–Nürnberg–München–Brenner–Verona–Bologna–Roma–Napoli–Bari, Napoli–Palermo(–Valletta)

Nr. 10: Straßburg–Donau-Korridor: Strasbourg–Stuttgart–München–Wels/Linz, Strasbourg–Mannheim–Frankfurt–Würzburg–Nürnberg–Regensburg–Passau–Wels/Linz, Wels/Linz–Wien–Budapest–Arad–Braşov–Bucureşti–Constanta–Sulina

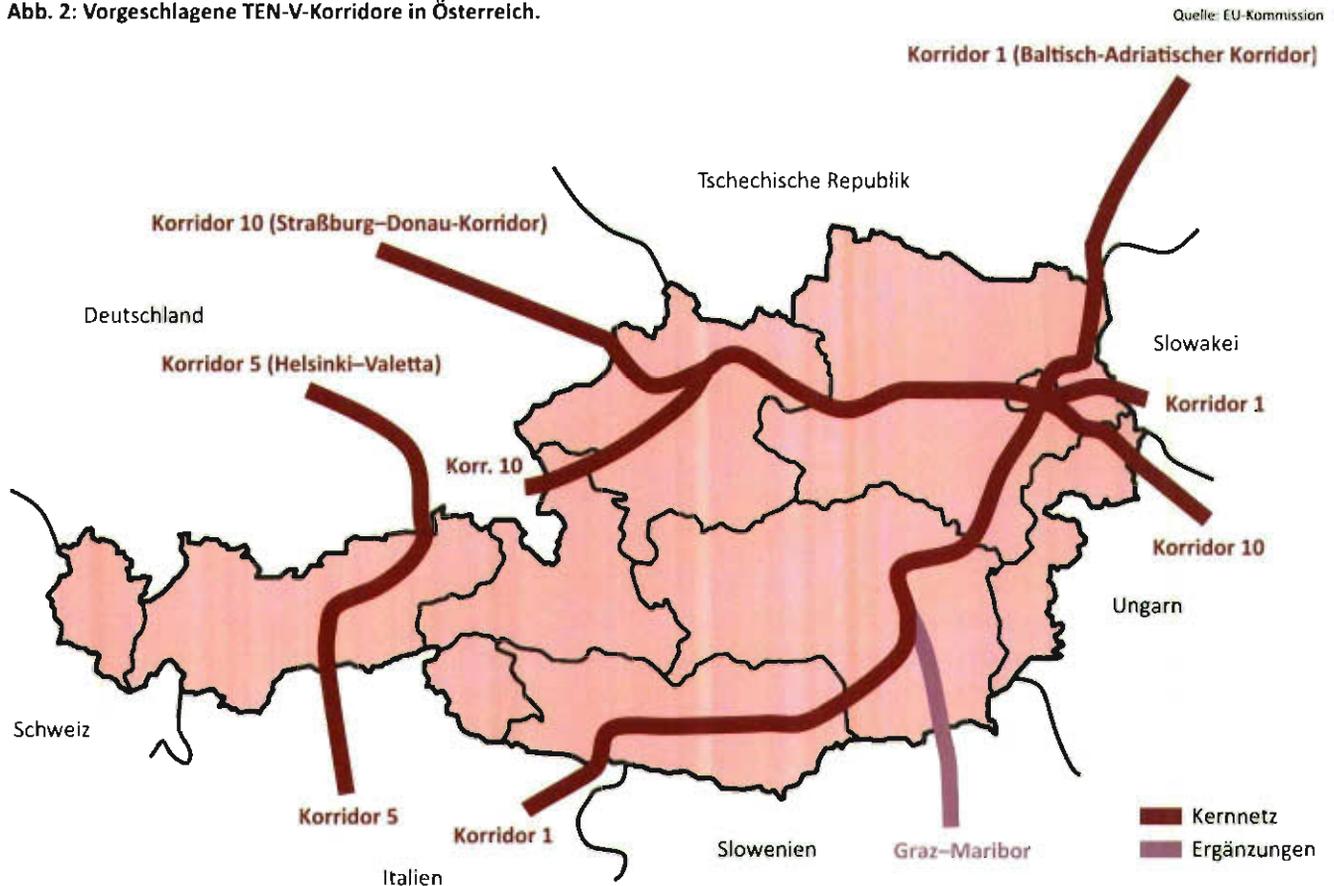
Das Kernnetz soll durch weitere Streckenabschnitte ergänzt werden. Österreich ist im sogenannten Ergänzungsnetz vom grenzüberschreitenden Abschnitt Graz–Maribor betroffen (Abbildung 2).

An den einzelnen Korridoren werden Abschnitte definiert, in denen Ausbau- oder Neubauprojekte realisiert werden sollen. Für Österreich nennt der Vorschlag der Europäischen Kommission folgende Projekte:

Baltisch-Adriatischer Korridor: Ausbau Wien–Bratislava, Aus- bzw. Neubau Wien–Graz–Klagenfurt–Tarvisio. Lange Zeit war dem Abschnitt Wien–Klagenfurt–Udine keine besondere Priorität eingeräumt worden. Das änderte sich erstmals im Jahr 2010, als der Abschnitt in der VO (EU) Nr. 913/2010 als Teil des Güterverkehrskorridors 5 definiert wurde. Dieser Maßnahme folgt nun die Aufnahme in den Vorschlag für das Kernnetz, was einen verkehrspolitischen Erfolg Österreichs darstellt. Der Ast Graz–Maribor des Güterverkehrskorridors 5 wurde in das Ergänzungsnetz aufgenommen. Damit soll auch der Ausbau von Werndorf bis Maribor zur zweigleisigen Strecke von der EU unterstützt werden. Von besonderer Bedeutung ist, dass die Projekte Semmering-Basistunnel und Koralmbahn jetzt als TEN-Projekte eingestuft werden sollen und damit eine Kofinanzierung durch die EU ermöglicht wird.

Helsinki–Valletta: Dieser Korridor umfasst in Österreich den Abschnitt Kufstein–Brenner und war schon immer ein prioritäres Projekt innerhalb des TEN-V-Netzes. Der viergleisig ausgebaute Abschnitt Radfeld–Baumkirchen im Unterinntal geht Ende 2012

Abb. 2: Vorgeschlagene TEN-V-Korridore in Österreich.



in Betrieb, die Umfahrung Innsbruck wurde schon 1994 fertiggestellt. Laut Vorschlag der EU-Kommission sollen Studien für die Zulaufstrecke München-Kufstein-Wörgl mitfinanziert werden, außerdem die Planung und der Bau des Brenner Basistunnels.

Straßburg-Donau-Korridor: Dieser Korridor ist neben der Brennerachse der wichtigste Güterkorridor Österreichs, er wird jedoch auch vom Personenfernverkehr intensiv genutzt. Der Ausbau Wien-Linz zur Viergleisigkeit ist in Teilen abgeschlossen, im Dezember 2012 werden der Lainzer Tunnel und die Neubau-strecke Wien-St. Pölten eröffnet. Die Europäische Kommission will sich an der Fertigstellung des viergleisigen Abschnittes zwischen Wien und Wels beteiligen, außerdem soll die Planung des Ausbaus der Strecken Wels-Salzburg sowie Wels-Passau mitfinanziert werden, auf letzterem Abschnitt wird des Weiteren ein Teil der Ausbaukosten übernommen. Für die Finanzierung des Kernnetzes will die Europäische Kommission im Zeitraum 2012 bis 2020 unter dem Titel „Connecting Europe“ 31,7 Milliarden Euro bereitstellen. Ein Drittel davon soll aus dem Kohä-

sionsfonds kommen und steht damit ausschließlich den neuen Mitgliedstaaten zur Verfügung. Der Rest ist für alle Projekte gleichermaßen vorgesehen. Bisher wurde noch keine Präzisierung der Höhe der Mitfinanzierung der einzelnen Projekte vorgenommen. Diese soll in Abstimmungsgesprächen mit dem Europäischen Rat und dem Europäischen Parlament erfolgen. Beide Institutionen müssen den Plänen der Europäischen Kommission zustimmen. Es ist zu erwarten, dass die Zuteilung der Finanzmittel zu den einzelnen Projekten noch zu Diskussionen zwischen den Mitgliedstaaten führen wird. Einerseits wollen diese möglichst viel Geld für ihre Projekte erhalten, andererseits wird die Kofinanzierung durch eigene Finanzmittel angesichts der aktuellen Budgetsituation in vielen Mitgliedstaaten nicht immer einfach sein. Im gegenständlichen Entwurf schlägt die Europäische Kommission vor, dass die Arbeiten am Kernnetz generell mit 20 Prozent und bei grenzüberschreitenden Abschnitten mit 40 Prozent kofinanziert werden können. Das würde eine maßgebliche Erhöhung der derzeitigen Kofinanzierungsquoten bedeuten.

Die Europäische Investitionsbank soll in die Finanzierung einbezogen werden. Die Kosten für das Kernnetz werden in der ersten Phase bis 2020 auf rund 250 Milliarden Euro geschätzt.

Die Europäische Kommission hat die Kriterien für die Standards der zu fördernden Eisenbahnstrecken nach unten korrigiert. Die Achslast ist mit mindestens 22,5 Tonnen festgesetzt, die Höchstgeschwindigkeit mit mindestens 100 Kilometern/Stunde. In ursprünglichen Entwürfen waren 25 Tonnen Achslast und mindestens 140 Kilometer/Stunde geplant. Der Grund könnten Kostensenkungsmaßnahmen sein, denn höhere Standards verursachen erhebliche Mehrkosten gegenüber einem moderaten Ausbau. Beibehalten werden lediglich die Eignung für Güterzüge von 750 Metern Länge und die Ausstattung mit dem Kommunikations- und Zugsleitsystem ERTMS. 2012/2013 wird sich voraussichtlich entscheiden, wie die endgültige Verordnung nach der Abstimmung zwischen Europäischer Kommission, Europäischem Rat und Europäischem Parlament aussehen wird. Für Österreich ist wichtig, in welcher tatsächlichen Höhe die einzelnen Projekte bis zum Jahr 2020 dotiert werden und ob die nationale Kofinanzierung auch in Zeiten von Sparbudgets im erforderlichen Ausmaß geleistet werden kann.

EUROPÄISCHE RECHTSVORSCHRIFTEN IM EISENBAHNBEREICH

Als Service dient der folgende Überblick über wichtige europäische Richtlinien und Verordnungen. Eine umfangreiche Auflistung europäischer Rechtsvorschriften und weitere interessante Informationen zum europäischen Eisenbahnverkehr finden Sie unter anderem auf folgenden Websites:

<http://eur-lex.europa.eu/de/legis/latest/chap07.htm>
http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_de.htm

<http://eur-lex.europa.eu/de/legis/latest/chap07.htm>
http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_de.htm

Titel	Kurztext	Datum
RL 91/440/EWG i. d. F. RL 2007/58/EG	zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft	29. 7. 1991
RL 95/18/EG i. d. F. RL 2004/49/EG	über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen	19. 6. 1995
RL 2001/12/EG	zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft	26. 2. 2001
RL 2001/13/EG	zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen	26. 2. 2001
RL 2001/14/EG i. d. F. RL 2007/58/EG	über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur	26. 2. 2001
VO (EG) Nr. 91/2003 i. d. F. VO (EG) Nr. 219/2009	über die Statistik des Eisenbahnverkehrs	16. 12. 2002
RL 2004/49/EG i. d. F. RL 2009/149/EG	über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung	29. 4. 2004
RL 2004/50/EG	zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems	29. 4. 2004
RL 2004/51/EG	zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft	29. 4. 2004
VO (EG) Nr. 881/2004 i. d. F. VO (EG) Nr. 1335/2008	zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung)	29. 4. 2004

Titel	Kurztext	Datum
RL 2007/58/EG	zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur	23. 10. 2007
RL 2007/59/EG	über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen	23. 10. 2007
VO (EG) Nr. 1370/2007	über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates	23. 10. 2007
VO (EG) Nr. 1371/2007	über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr	23. 10. 2007
RL 2008/57/EG i. d. F. RL 2011/18/EU	über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft	17. 6. 2008
VO (EU) Nr. 913/2010	zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr	22. 9. 2010

BEHÖRDENSTRUKTUR IN ÖSTERREICH

Neben der Schienen-Control Kommission und der Schienen-Control GmbH nimmt eine Reihe weiterer Behörden wesentliche Aufgaben im Eisenbahnbereich wahr:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ist als Behörde im Eisenbahnbereich insbesondere zuständig für

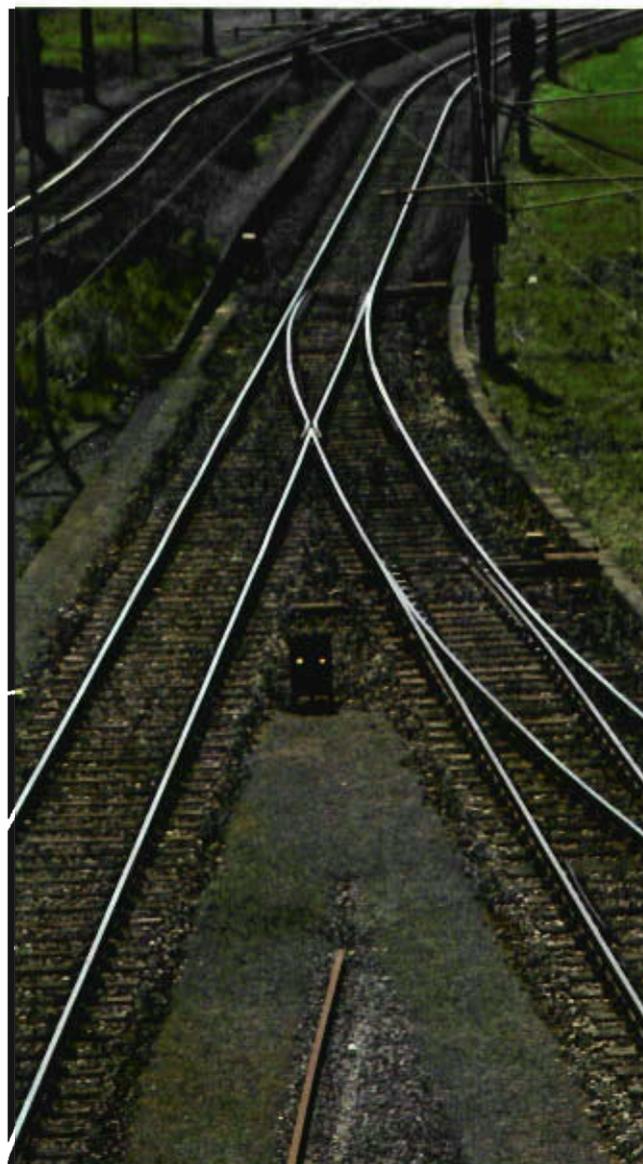
- alle Angelegenheiten der Hauptbahnen
- die Erteilung von Verkehrsgenehmigungen, -konzessionen und Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen
- die Erteilung von Konzessionen und Sicherheitsgenehmigungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- die Einstellung des Betriebes einer Hauptbahn aus Sicherheitsgründen
- die Erteilung eisenbahnrechtlicher Baugenehmigungen, Betriebsbewilligungen und Bauartgenehmigungen
- die Genehmigung der Veräußerung oder Verpachtung von öffentlichen Eisenbahnen
- die Einstellung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit.

Neben der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie kommen auch den Landeshauptleuten sowie den Bezirksverwaltungsbehörden eisenbahnbehördliche Aufgaben zu. Die Landeshauptleute haben eine grundsätzliche Zuständigkeit für alle Angelegenheiten der Nebenbahnen und Straßenbahnen, die Bezirksverwaltungsbehörden für alle Angelegenheiten der nicht-öffentlichen Eisenbahnen, sofern nicht einer der im Gesetz genannten Sonderfälle vorliegt.

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ist ein Dienstleistungsunternehmen des Bundes. Zu ihrem Verantwortungsbereich zählt unter anderem

- der Abschluss von Verträgen über die Finanzierung der Schieneninfrastruktur, insbesondere von Public-Private-Partnership (PPP)-Verträgen



sowie von Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz

- der Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen
- die Wahrnehmung der Aufgaben einer Zuweisungsstelle für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- die Besorgung der Geschäfte einer benannten Stelle für Interoperabilität
- die Führung des Schienenfahrzeugregisters
- die Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer
- die Führung des Fahrerlaubnisregisters
- die Tätigkeit als Abwicklungsstelle der Anschlussbahn- und Terminalförderung.

Bundswettbewerbsbehörde

Die Bundswettbewerbsbehörde ist eine weisungsfreie, unabhängige Behörde, welche mit dem Ziel eingerichtet wurde, einen funktionierenden Wettbewerb sicherzustellen und Wettbewerbsverzerrungen oder -beschränkungen zu bekämpfen. Zur Erreichung dieses Zieles hat die Bundswettbewerbsbehörde insbesondere die folgenden Befugnisse:

- Amtspartei in kartellgerichtlichen Verfahren
- allgemeine Untersuchung eines Wirtschaftszweigs, sofern die Umstände vermuten lassen, dass der Wettbewerb in dem betreffenden Wirtschaftszweig eingeschränkt oder verfälscht ist
- Leistung von Amtshilfe in Wettbewerbsangelegenheiten gegenüber dem Kartellgericht, dem Kartellobergericht, Gerichten und Verwaltungsbehörden einschließlich der Regulatoren sowie des Bundeskartellanwalts
- Geltendmachung von Unterlassungsansprüchen nach dem Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb.

Die Bundswettbewerbsbehörde hat umfangreiche Ermittlungsbefugnisse. Sie kann Auskunftsbegehren gegenüber Unternehmen und Unternehmensvereinigungen stellen, Einsicht in geschäftliche Unterlagen nehmen und unter bestimmten Umständen Hausdurchsuchungen durchführen.

Bundeskartellanwalt

Aufgabe des Bundeskartellanwalts ist die Vertretung der öffentlichen Interessen in Angelegenheiten des Wettbewerbsrechts beim Kartellgericht. Ebenso wie die Bundswettbewerbsbehörde ist der Bundeskartellanwalt Amtspartei in kartellgerichtlichen Verfahren. Er ist der Bundesministerin für Justiz unterstellt. Er kann die Bundswettbewerbsbehörde um Auskünfte sowie um die Durchführung von Ermittlungen ersuchen.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene untersteht als Teil der Bundesanstalt für Verkehr der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie. Die zentrale Tätigkeit der Sicher-

heitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene ist die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Bereich des Eisenbahnverkehrs gemäß dem Unfalluntersuchungsgesetz.

RECHTLICHE NEUERUNGEN

Im Jahr 2011 gab es wiederum einige rechtliche Neuerungen im Eisenbahngesetz (EisbG). Nachstehend werden die für die Arbeit der Schienen-Control wichtigsten Gesetzesänderungen dargestellt. Das EisbG wurde mit dem Bundesgesetzblatt (BGBl.) I Nr. 124/2011 novelliert. Die Novelle setzte die Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft und die Richtlinie 2008/110/EG zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft um. Darüber hinaus brachte sie unter anderem die folgenden – aus Sicht der Schienenverkehrsmarktregulierung – relevanten Änderungen:

- In § 28 Abs. 4 EisbG wurde festgelegt, dass vor Bewilligung der dauernden Einstellung einer Strecke eine zumindest dreimonatige öffentliche Interessentensuche durchgeführt werden muss.
- Die Fristen für die Entscheidung über Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen und Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen wurden in § 71 Abs. 3 bis 6 EisbG neu geregelt. Die Zuweisungsstelle hat nun innerhalb der folgenden Fristen zu entscheiden:
 - Über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden soll, ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber einen Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf gemäß § 65 Abs. 7 EisbG; wurde ein Koordinierungsverfahren gemäß § 65b EisbG durchgeführt, spätestens zehn Arbeitstage nach dessen Abschluss (§ 71 Abs. 3 EisbG).
 - Über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Netzfahrplanerstellung nicht berücksichtigt werden soll (Ad-hoc-Begehren), ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber innerhalb von fünf Arbeitstagen ab Einlangen des schriftlichen Begehrens (§ 71 Abs. 4 EisbG).
 - Über ein Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber einen Monat nach Einlangen des schriftlichen Begehrens (§ 71 Abs. 5 EisbG); über ein Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen im Zusammenhang mit einem Ad-hoc-Zugtrassenbegehren ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Einlangen des schriftlichen Begehrens (§ 71 Abs. 6 EisbG).

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hat innerhalb der folgenden Fristen zu entscheiden:

- Über ein Begehren auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen (§ 58 Abs. 2 EisbG) und der Zusatzleistung Durchführung von Verschubbetrieb (§ 58 Abs. 3 Z. 3 EisbG) ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber einen Monat nach Einlangen des schriftlichen Begehrens (§ 71 Abs. 5 EisbG); über ein Begehren auf Zurverfügungstellung von Serviceleistungen im Zusammenhang mit einem Ad-hoc-Zugtrassenbegehren ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Einlangen des schriftlichen Begehrens (§ 71 Abs. 6 EisbG).
- Auch die Entscheidungsfrist der Schienen-Control Kommission bei Beschwerden von Zugangsberechtigten wurde neu festgesetzt: Die Schienen-Control Kommission hat innerhalb von zwei Monaten nach Einlangen der Beschwerde, falls sie für ihre Entscheidung erforderliche Angaben anfordert innerhalb von zwei Monaten nach Vorlage dieser Angaben zu entscheiden (§ 72 Abs. 4 und § 73 Abs. 4 EisbG).
- In § 78a Abs. 4 EisbG wurde die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen normiert, der Schienen-Control GmbH auf deren Verlangen Auskünfte über die Kundenzufriedenheit zu erteilen.



M

arktentwicklung 2011

Beim Schienengüterverkehr gab es 2011 gegenüber 2010 wenige Veränderungen. Im Personenverkehr beförderten die Bahnunternehmen im Berichtsjahr mehr Reisende als 2010. Die Privatbahnen konnten in Teilbereichen ihre Marktanteile leicht steigern. Wie gewohnt präsentieren wir die qualitative Marktbeurteilung. Wir zeigen außerdem, wie sich der europäische Markt im Güter- und Personenverkehr entwickelte.

WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG UND GÜTERVERKEHR

Wirtschaftsentwicklung 2011

Die Wirtschaftsentwicklung im Jahr 2011 verlief zweigeteilt, mit Wachstum und starkem Anstieg der Preise im ersten Halbjahr und einer deutlichen Abkühlung im zweiten Halbjahr.

Zwischen Jänner und Juli 2011 ist die Wirtschaft gewachsen, besonders im ersten Quartal mit 0,8 Prozent gegenüber dem vorangegangenen Quartal. Im zweiten Quartal kühlte sich das Wachstum bereits auf 0,5 Prozent ab. Der hohe Anstieg des Bruttoinlandsproduktes (BIP) im ersten Quartal wurde von einer hohen Inflation begleitet. Die Preistreiber waren Erdöl, Rohstoffe, Ausgaben für Wohnen und Nahrungsmittel. Das Wirtschaftswachstum verringerte sich mit dem zweiten Quartal, die Preise erhöhten sich jedoch bis Jahresende um 3,3 Prozent. Ein wesentlicher Faktor war der sich verschlechternde Wechselkurs des Euro gegenüber dem US-Dollar. Neben den hohen Ölpreisen waren Verteuerungen beim Wohnen (Miete, Wasser, Heilmittel und Energie) und Verteuerungen bei Nahrungsmitteln wesentliche Preistreiber.

Im dritten Quartal nahm das BIP gegenüber dem vorangegangenen Quartal nur um 0,2 Prozent zu und im vierten Quartal sank das BIP gegenüber dem vorangegangenen Quartal um 0,1 Prozent. Dieser Rückgang ist auf die schwache Entwicklung des Privatkonsums und auf den Rückgang der Exporte (0,4 Prozent im

vierten Quartal) zurückzuführen, bedingt vor allem durch die sich abschwächende Lage der Weltwirtschaft und besonders durch die ungünstige Entwicklung des Euroraums.

Entwicklung des Schienengüterverkehrs

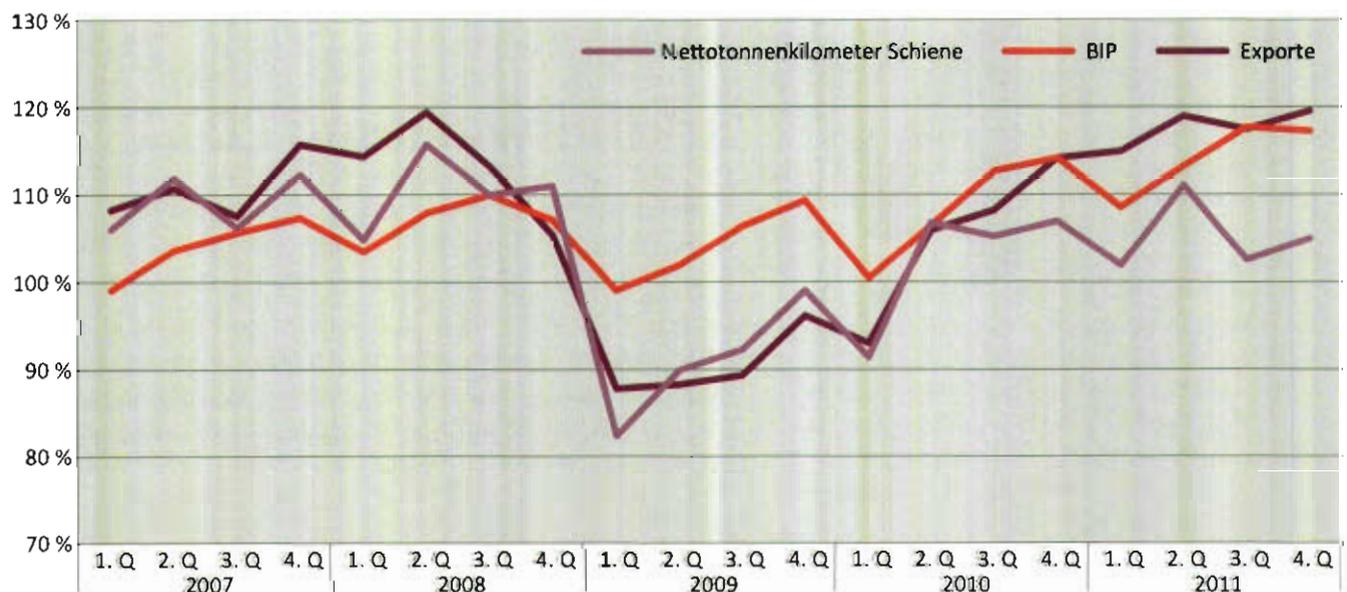
Die allgemeine Wirtschaftsentwicklung prägte im Jahr 2011 wesentlich die Entwicklung des Schienengüterverkehrs. In der ersten Jahreshälfte waren Zuwächse sowohl bei der Tonnage als auch bei den Nettotonnenkilometern (im ersten Quartal um zwölf Prozent und im zweiten Quartal um vier Prozent) gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Die Staatsschuldenkrise und der damit verbundene Rückgang der Nachfrage führten dazu, dass die Nettotonnenkilometer im dritten Quartal nahezu auf das Niveau des vierten Quartals 2006 sanken. Dieser Nachfrage-rückgang konnte im vierten Quartal gestoppt werden, sodass die Nettotonnenkilometer leicht höher als im Vorquartal lagen.

Ausblick Wirtschaftsentwicklung 2012

Der österreichischen Wirtschaft wird für 2012 ein gedämpftes Wirtschaftswachstum von 0,8 Prozent und für 2013 von 1,9 Prozent prognostiziert. Die wirtschaftliche Lage hat sich im ersten Quartal 2012

Abb. 1: Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes (BIP), der Exporte und der Nettotonnenkilometer Schiene von 2007–2011.

Quelle: Statistik Austria; eigene Darstellung, Basis 2006 = 100 Prozent



stabilisiert, jedoch bleibt das Wachstum niedrig.

Die Weltwirtschaft wird sich stärker nach oben entwickeln, hierfür dürfte der Aufwärtstrend in den Schwellenländern und in den USA verantwortlich sein.

Für die Entwicklung der Wirtschaft in Europa und in Österreich dürfte die Staatsschuldenkrise im Jahr 2012 ausschlaggebend sein. Während die ersten Auswirkungen bereits ab dem Sommer 2011 spürbar waren, wird das Jahr 2012 von den Auswirkungen dominiert werden. Ende 2011 wurde das Kreditrating mehrerer Euroländer heruntergestuft, mögliche negative Folgen werden sich im Laufe des Jahres 2012 abzeichnen. In der Eurozone wird für das aktuelle Jahr eine schwache wirtschaftliche Entwicklung erwartet, als Ursache kann die kritische Entwicklung in einigen Ländern (Griechenland, Irland, Italien, Portugal, Spanien) angesehen werden. Für Österreich ist die Entwicklung von zwei möglichen Krisenländern von Bedeutung: Italien und Ungarn (Letzteres gehört nicht zur Eurozone).

Die italienische Wirtschaft leidet unter der Staatsschuldenkrise und den Einsparungen im öffentlichen Bereich. Als zweitgrößter Handelspartner von Österreich (nach Deutschland) ist davon auszugehen, dass eine Verlangsamung der italienischen Wirtschaft auch einen direkten Einfluss auf die österreichische Wirtschaft hat. Obwohl Ungarn nur der neuntgrößte Handelspartner Österreichs ist, können sich durch das hohe Engagement österreichischer Banken in Ungarn negative Einflüsse auf die österreichische Wirtschaft ergeben.

MARKTENTWICKLUNG 2011

Zur Beurteilung der Marktentwicklung im Schienenverkehr führte die Schienen-Control GmbH wieder eine Erhebung bei den Eisenbahnunternehmen durch. Seit 2010 erfolgt diese Erhebung in Abstimmung mit der Statistik Austria, um den Unternehmen Mehrarbeit, die bei zwei getrennten Befragungen ähnlichen Inhalts anfallen würde, zu ersparen. Der größte Teil der Verkehrsleistung wird weiterhin im ÖBB-Netz erbracht, der Wettbewerb zwischen den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen findet fast ausschließlich in diesem Bereich statt. Daher wird zunächst der Verkehr im ÖBB-Netz analysiert, ehe auf den Verkehr im Gesamtnetz – gegliedert nach Güter- und Personenverkehr – näher eingegangen wird.

Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz

Die Verkehrsentwicklung des Jahres 2011 verlief ambivalent. Während die Bruttotonnenkilometer im ÖBB-Netz gegenüber dem Vorjahr nahezu konstant blieben, war bei den Zugkilometern ein Rückgang zu verzeichnen, der zwei Ursachen hat. Einerseits war die Zugkilometerleistung im Personenverkehr rückläufig, da es auf manchen Strecken Angebotsreduzierungen gab. Andererseits verringerte die Rail Cargo Austria AG ihr Angebot auf den Nebenbahnen und reduzierte die Zahl der Ladestellen, sodass deutlich weniger Bedienungsfahrten anfielen.

Insgesamt hat sich sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr das Verhältnis Bruttotonnenkilometer zu Zugkilometer erhöht, die Züge sind also im Durchschnitt schwerer und somit wahrscheinlich wirtschaftlicher geworden.

Bei den Bruttotonnenkilometern lag das ÖBB-Netz auch 2011 auf dem Niveau von 2006, bei den Zugkilometern wird das Niveau von 2006 sogar unterschritten.

Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2011. Quelle: Schienen-Control

Jahr	Mio. Zug-km	Mrd. GBT-km	IBE (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

In der Tabelle ist die Entwicklung des Infrastruktur-Benützungsentgelts (IBE) angeführt. Zu beachten ist, dass die Berechnungsgrundlage für das IBE jährlich nach oben angepasst wurde und die IBE-Steigerungen daher grundsätzlich höher als die Zunahme des Verkehrsaufkommens verliefen. Allerdings gab es 2011 gegenüber 2010 eine Systemänderung durch die Wiedereinführung einer Marktsegmentierung in Güter- und Personenverkehr. Während im Personenverkehr die üblichen Preissteigerungen zum Tragen

Abb. 1: Verkehrsleistung und Zugkilometer im ÖBB-Netz 2002–2011.

Quelle: Schienen-Control

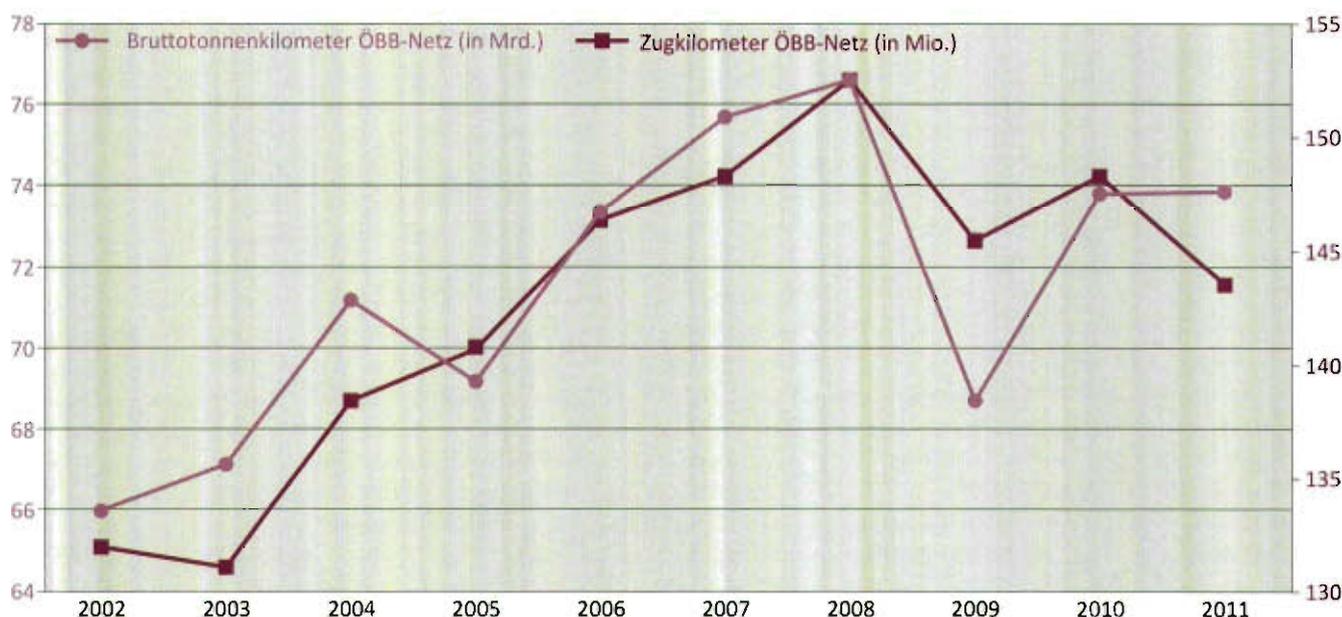
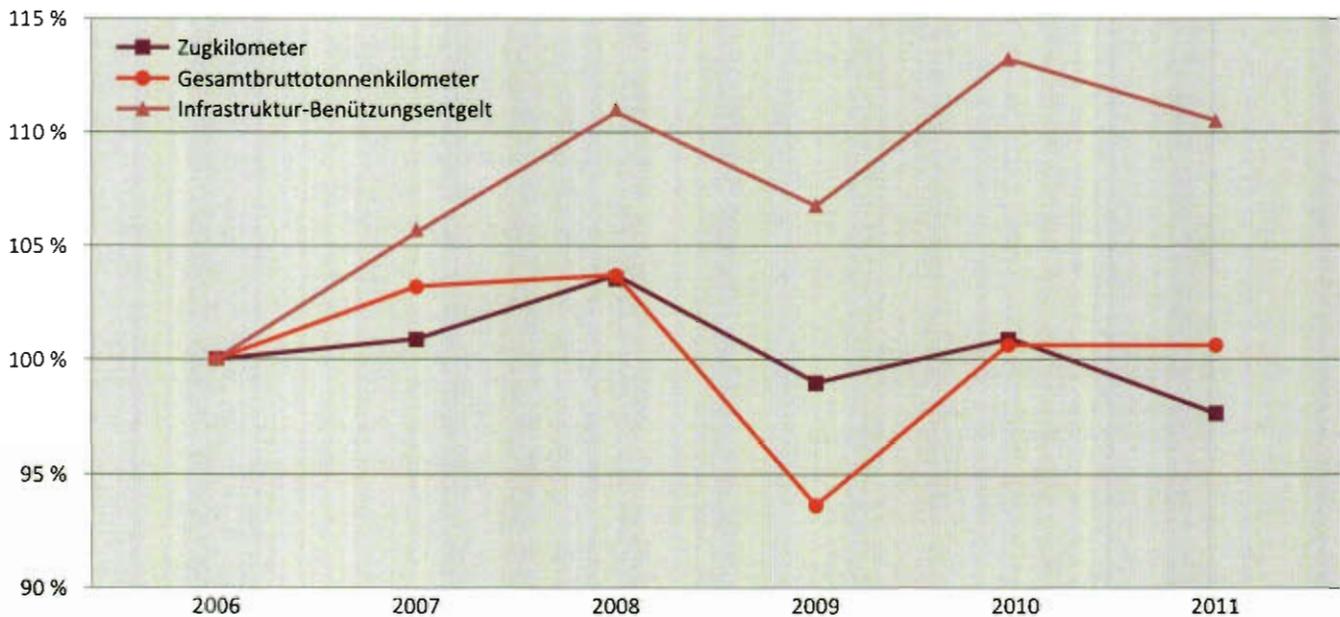


Abb. 2: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2011.

Quelle: Schienen-Control, Basis 2006 = 100 Prozent



kamen, wurde das IBE im Güterverkehr deutlich gesenkt. Daraus resultiert, dass trotz gleichbleibender Verkehrsleistung das IBE insgesamt geringer als im Jahr davor ausfiel.

Das zeigt sich auch bei der relativen Entwicklung der drei Kenngrößen in Abbildung 2. Das IBE ist wegen der jährlichen Preisanpassung seit 2006 gestiegen, wogegen die Verkehrsleistung (Gesamtbruttotonnenkilometer) im Jahr 2011 gegenüber 2006 unverändert ist und die Zahl der Zugkilometer rückläufig war. Von besonderem Interesse war die Entwicklung bei den Unternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns. Das Eisenbahngesetz bezeichnet diese Unternehmen ungeachtet der tatsächlichen Eigentumsverhältnisse als Privatbahnen. Dazu gehören reine Privatunternehmen, Bahnen im Eigentum von Bundesländern oder Gemeinden, aber auch Bahnen im Eigentum des Bundes. Wir verwenden in der Folge den Begriff Privatbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes. Die Privatbahnen sind überwiegend im Güterverkehr tätig, weshalb die hier angeführten Anteile am Gesamtverkehr deutlich niedriger sind als die Marktanteile innerhalb des Güterverkehrs. Die IBE-Zahlungen der neuen Marktteilnehmer gingen 2011 gegenüber 2010 zurück. Hier schlägt die Verringerung der IBE-Berechnungsgrundlage im Güterverkehr voll durch.

Anteile aller privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2008–2011 (Güter- und Personenverkehr).

Quelle: Schienen-Control

Jahr	Zug-km	GBT-km	IBE
2008	3,6 %	6,7 %	4,3 %
2009	3,7 %	7,1 %	4,3 %
2010	4,0 %	7,7 %	5,6 %
2011	4,7 %	8,8 %	4,7 %

Abb. 3: Anteile aller privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2008–2011 (Güter- und Personenverkehr).

Quelle: Schienen-Control

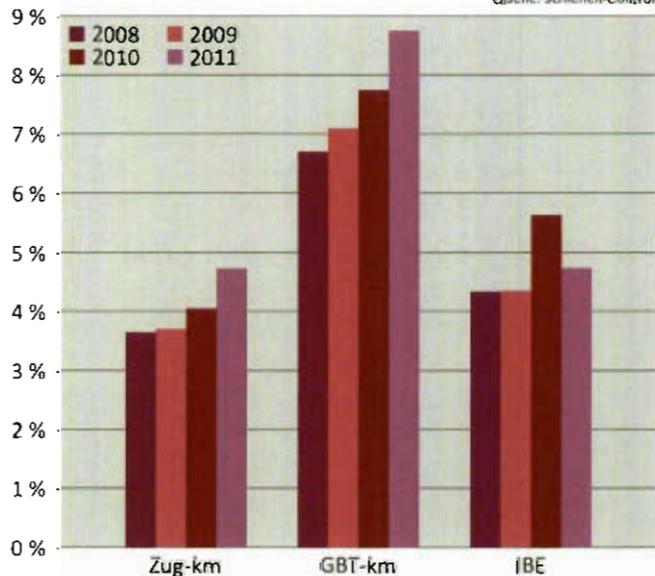
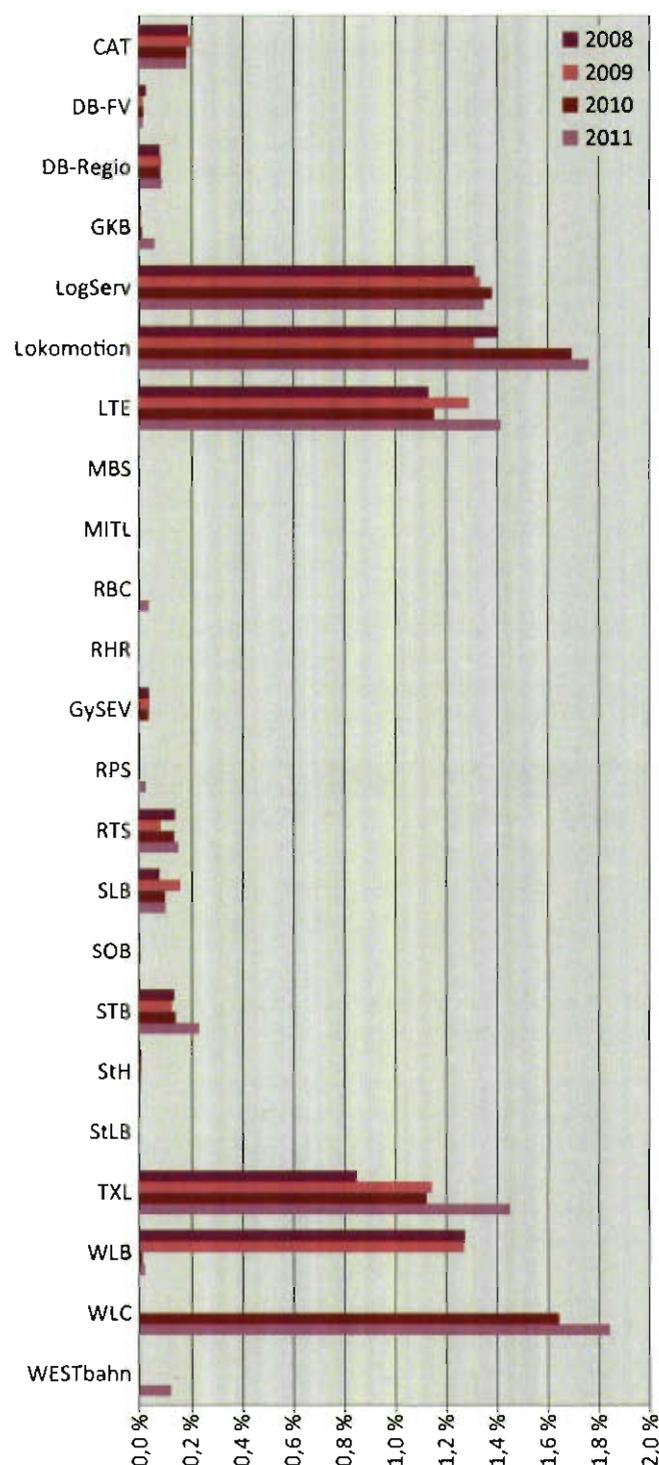


Abb. 4: Marktanteile an den Gesamtbruttotonnenkilometern der Eisenbahnverkehrsunternehmen (ohne ÖBB-Konzern) im ÖBB-Netz 2008–2011 (Güter- und Personenverkehr).

Quelle: Schienen-Control



Hingegen ist der Anteil der neuen Marktteilnehmer an den Zugkilometern und an der Verkehrsleistung gegenüber 2010 deutlich angestiegen.

Innerhalb der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen gab es unterschiedliche Entwicklungen. Die Wiener Lokalbahnen AG wickelt den Güterverkehr seit 2010 über ihre Tochterfirma Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH ab, die ausgewiesenen Marktanteile sind daher in diesem Zusammenhang zu verstehen. Ähnliches gilt für die Raaberbahn, welche seit 2011 ihren Güterverkehr dem Tochterunternehmen Raaberbahn Cargo GmbH überantwortet hat. Die WESTbahn Management GmbH hat erst im Dezember 2011 den planmäßigen Verkehr aufgenommen, doch ergibt sich aus der Streckenlänge und der Frequenz der täglichen Zugfahrten bereits in diesem Rumpffahr eine beachtliche Verkehrsleistung.

Güterverkehr

Im Schienengüterverkehr gab es 2011 wieder einige Veränderungen bei den Marktteilnehmern, es kamen mehrere neue Unternehmen dazu. Außerdem hat die Raaberbahn, wie bereits erwähnt, ihr Gütergeschäft in eine Tochtergesellschaft (Raaberbahn Cargo) ausgelagert. Aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den Vorjahren werden die Werte für diese beiden Unternehmen gemeinsam dargestellt. Insgesamt war das Jahr 2011 im Schienengüterverkehr von einer Seitwärtsbewegung gekennzeichnet. Das Güteraufkommen (Nettotonnen) war gegenüber 2010 rückläufig, lag aber höher als 2008. Die Nettoverkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) und die Bruttoverkehrsleistung (Bruttotonnenkilometer) blieben gegenüber 2010 fast unverändert. Der Rückgang im Verkehrsaufkommen betraf in erster Linie Kurzstreckenverkehre, der Rückgang in der Verkehrsleistung konnte offenbar durch Steigerungen im Langstreckenverkehr nahezu kompensiert werden.

Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2008–2011.

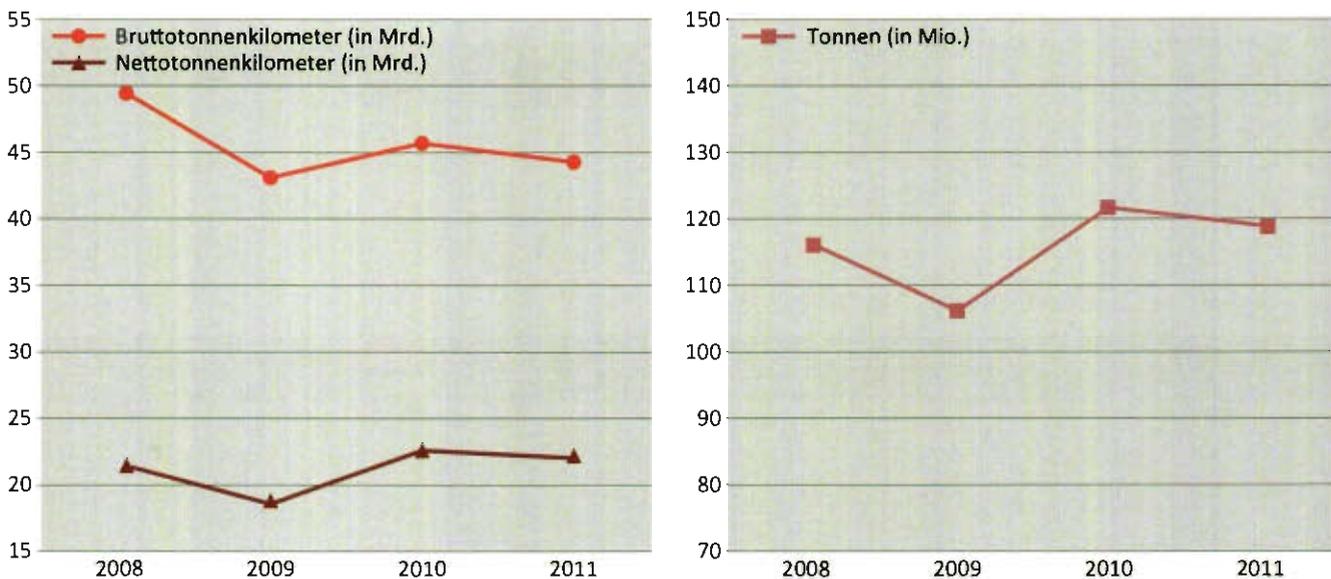
Quelle: Schienen-Control

Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
2008	116,6	21,553	49,766
2009	106,7	19,132	42,788
2010	121,6	22,438	45,593
2011	118,6	22,143	44,361

Die neuen Marktteilnehmer konnten 2011 ihre Marktanteile beim Verkehrsaufkommen steigern, hingegen waren die Marktanteile bezogen auf die Verkehrsleistung leicht rückläufig.

Abb. 5: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2008–2011.

Quelle: Schienen-Control



Die einzelnen Unternehmen entwickelten sich durchaus unterschiedlich. Bei der Nettoverkehrsleistung konnte die Lokomotion Gesellschaft für

Schientraktion mbH wieder ihre bis 2009 behauptete Führungsrolle zurückerobern, die Wiener Lokalbahnen mussten hingegen gegenüber 2010 Einbußen hinnehmen und sind auf den zweiten Rang unter den neuen Marktteilnehmern zurückgefallen.

Markanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen 2008–2011.

Quelle: Schienen-Control

Jahr	NT	NT-km	BT-km
2008	15,5 %	10,7 %	9,2 %
2009	17,5 %	11,3 %	9,8 %
2010	19,8 %	14,6 %	12,9 %
2011	20,6 %	14,4 %	13,1 %

Abb. 6: Markanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen 2008–2011.

Quelle: Schienen-Control

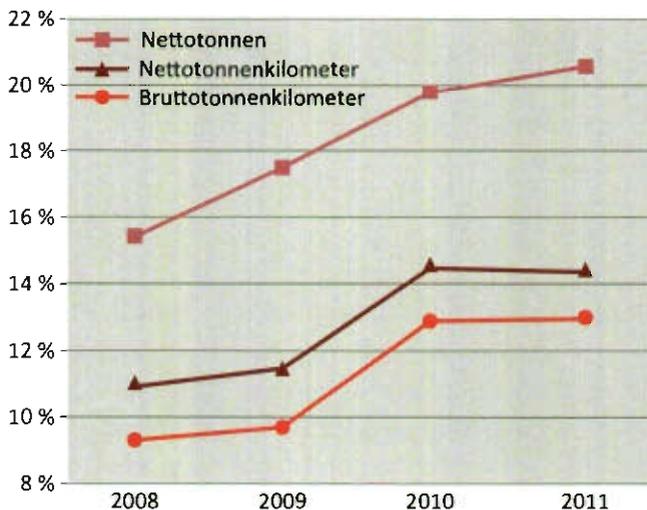
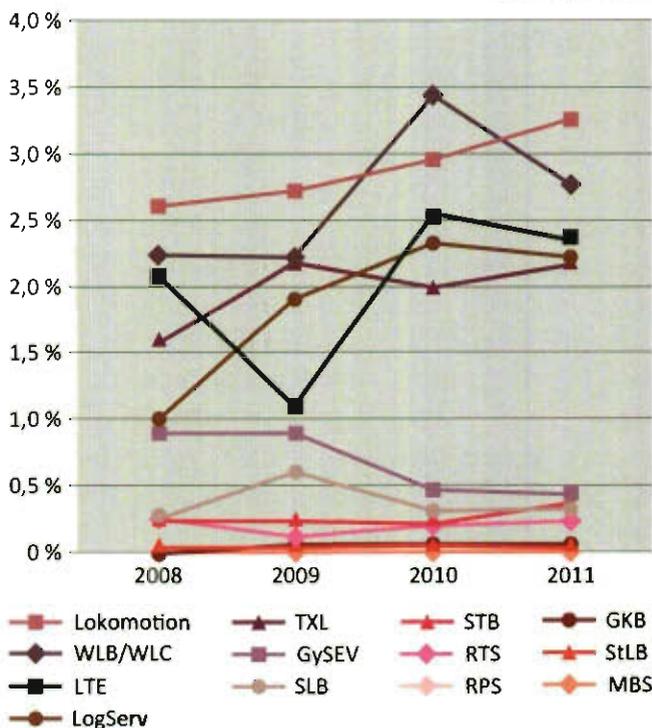


Abb. 7: Entwicklung des Marktanteils der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen 2008–2011 (Nettotonnenkilometer).

Quelle: Schienen-Control



Dahinter folgen die LTE Logistik- und Transport GmbH, die LogServ (Logistik Service GmbH) und die TX Logistik Austria GmbH. Damit verfestigten sich zwei Gruppen von Marktteilnehmern. Fünf Unternehmen haben Marktanteile zwischen zwei und 3,3 Prozent, die übrigen Unternehmen konnten bisher über je 0,5 Prozent Marktanteil nicht hinauskommen.

Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2008–2011.

Quelle: Schienen-Control

	Mio. Reisende	Mrd. Personenkilometer	Mio. Personenzugkilometer	Durchschnittliche Fahrtweite (km)
2008	238,9	10,8	103,7	45,1
2009	239,7	10,7	105,1	45,1
2010	242,1	10,8	105,4	44,6
2011	244,0	10,9	106,9	44,8

Personenverkehr

Das Jahr 2011 war in Österreich ein Meilenstein für den liberalisierten Schienenpersonenverkehr. Die neue WESTbahn fährt seit Dezember Personenfernverkehr Wien–Salzburg–Freilassing und steht in direkter Konkurrenz zur ÖBB-Personenverkehr AG. Bis dahin boten andere Eisenbahnverkehrsunternehmen nur in Kooperation mit der ÖBB-Personenverkehr AG an, abgesehen vom Spezialfall des City Airport Trains zum Flughafen Wien.

Der Markteintritt der WESTbahn schlug sich aufgrund der sehr spät im Jahr erfolgten Betriebsaufnahme noch nicht nennenswert bei den Marktanteilen im Berichtsjahr nieder.

Insgesamt hat sich die positive Entwicklung des Schienenpersonenverkehrsmarktes 2011 bei allen Kennzahlen fortgesetzt. Die in den Tabellen enthaltenen Zahlen umfassen auch die nicht vernetzten Eisenbahnen, welche in früheren Berichten nur teilweise Berücksichtigung gefunden hatten.

Neben dem Markteintritt der WESTbahn gab es weitere Entwicklungen, welche die Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen positiv beeinflussten. Seit Ende 2010 betreibt die NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H.) die schmalspurige Mariazellerbahn und die Citybahn Waidhofen. Zuvor war hier die ÖBB-Personenverkehr AG tätig gewesen. Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH nahm Ende 2010 den Verkehr auf dem ersten steirischen

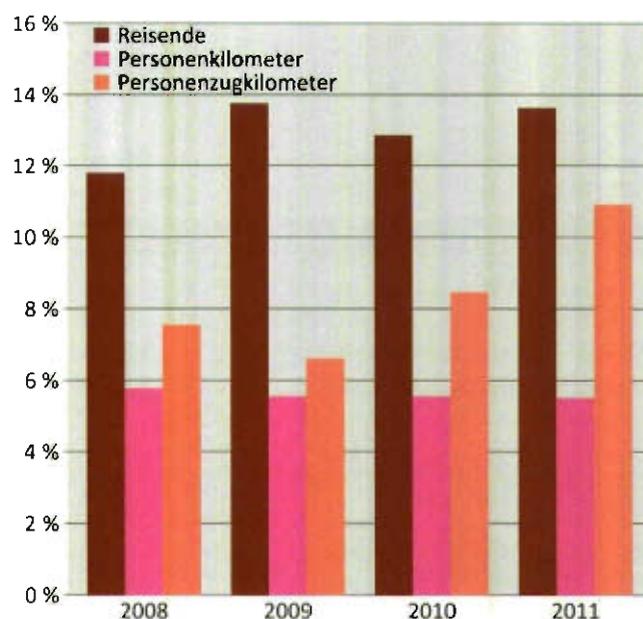
Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr 2008–2011.

Quelle: Schienen-Control

	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer
2008	11,7 %	5,8 %	7,5 %
2009	13,8 %	5,6 %	6,6 %
2010	12,9 %	5,6 %	8,5 %
2011	13,6 %	5,5 %	10,9 %

Abb. 8: Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr 2008–2011.

Quelle: Schienen-Control



Abschnitt der Koralmbahn auf und konnte dadurch ihre Passagierzahlen steigern. Besonders markant fiel 2011 die Steigerung der Privaten bei den Personenzugkilometern aus. Das ist vor allem auf die beschriebenen Neuverkehre sowie auf den Betreiberwechsel auf den niederösterreichischen Schmalspurbahnen zurückzuführen, aber auch auf gewisse Ausdünnungen in den Fahrplänen der ÖBB-Personenverkehr AG.

QUALITATIVE MARKTBEURTEILUNG 2011

Eine Aufgabe der Schienen-Control GmbH ist die Marktbeobachtung. Dabei werden neben objektiven Zahlen auch subjektive Bewertungen erhoben, um ein Bild über die aktuelle Situation des Marktes und die häufigsten Problemfelder zu gewinnen.

Die Schienen-Control führt daher seit dem Jahr 2006, gestützt auf die Bestimmungen des § 26 Eisenbahngesetz, eine umfassende Umfrage bei den Eisenbahnunternehmen durch. Mehr als 90 Prozent der Unternehmen beantworteten die Fragen für das Berichtsjahr. Die Ergebnisse sind beginnend mit dem Jahr 2006 in der Tabelle abgebildet.

Die qualitativen Fragen waren in sieben Gruppen mit bis zu acht Einflussfaktoren gegliedert und nach dem österreichischen Schulnotensystem zu bewerten.

Dabei bedeutet die Note 1 keinen behindernden Einfluss des Faktors und die Note 5 einen starken negativen Einfluss.

Wie schon in den Vorjahren passte die Schienen-Control Inhalt und Umfang der qualitativen Fragen

an das aktuelle Geschehen an. Im Fragebogen zum Berichtsjahr 2011 wurde die Anzahl der Gruppen von acht auf sieben reduziert. Die Einflussfaktoren der aufgelassenen Gruppe organisatorische Neuerungen wurden in die Gruppe Behörden übertragen. Die Gruppe Verfügbarkeit, Kosten, Betriebsmittel wurde um die Einflussfaktoren Struktur der Trassengebühren, Höhe der Trassengebühren Güterverkehr und Höhe der Trassengebühren Personenverkehr ergänzt.

Mit den drei neuen Einflussfaktoren soll die Thematik des Infrastruktur-Benützungsentgelts auch qualitativ erfasst werden.

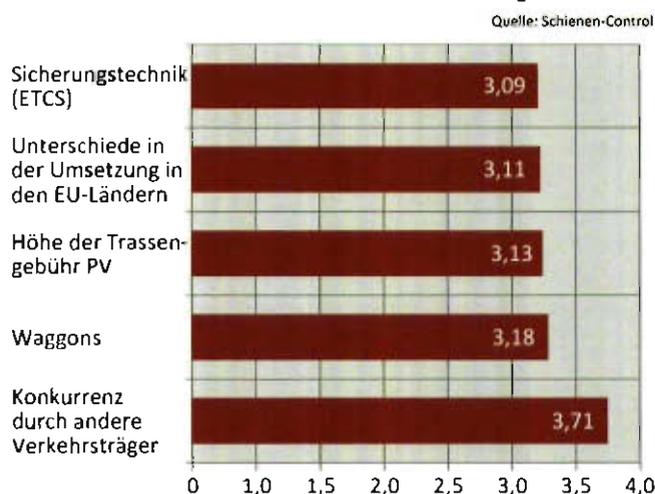
Ein weiterer Grund für die Erweiterung der qualitativen Fragen war, dass IRG-Rail (Netzwerk zur engeren Zusammenarbeit der europäischen Schienen-Regulatoren) ab dem Jahr 2011 ebenfalls qualitative Umfragen zum Eisenbahnwesen in Europa durchführen wird. Durch die Erweiterung erfolgte die Anpassung an den Fragebogen der IRG-Rail.

Netzzugang	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Trassenvergabe	1,54	1,60	1,65	1,95	1,73	1,60
Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahn)	2,85	3,00	2,76	2,72	3,54	2,86
Zugang zu Verladeeinrichtungen	2,14	2,50	2,42			
Engpass bei Trassen	2,38	2,25	2,65	2,76	2,87	2,56
Grenzübertritt	2,19	1,94	2,27	2,29	2,14	2,21
Betriebliche Auflagen	2,43	2,47	2,70	2,55	2,38	2,38
Verschub	2,33	2,40	2,65	2,59	2,67	2,71
Unternehmensfaktoren	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Mangel an (Risiko-)Kapital	2,35	2,21	2,43	2,87	3,00	3,15
Konkurrenz durch andere Eisenbahnuntern.	2,54	2,40	2,87	2,95	2,88	3,07
Konkurrenz durch andere Verkehrsträger	3,71	3,60	3,57	3,55	3,94	4,00
Unternehmensgründung EIU/EVU	1,68	1,89	2,45	2,05	2,20	2,33
Fahrplanqualität	2,29	2,05	2,48	2,57	2,41	2,29
Netzzustand	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Ausbau	2,52	2,50	2,74	2,50	2,94	2,71
Erhaltung	2,74	2,95	3,13	2,86	2,76	2,88
Umleitungen	3,04	2,89	3,50			
Sicherungstechnik	2,17	1,80	2,09	2,09	1,81	2,44
Betriebsqualität	2,39	2,42	2,83	2,55	2,41	2,53
Personal	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Verfügbarkeit	2,79	2,45	2,35	2,10	2,50	2,50
Schulungseinrichtungen	2,00	2,10	2,36	2,15	2,43	2,71
Soziale Normen	2,17	2,00	2,43	1,95	2,14	2,43
Behördliche Auflagen	2,79	2,80	3,26	2,62	3,40	3,13
Sprache	2,04	1,84	1,82	2,14	1,93	2,53

Verfügbarkeit, Kosten, Betriebsmittel	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Triebfahrzeuge	3,00	2,88	2,86	2,76	3,27	3,50
Waggons	3,18	2,74	3,27	3,00	3,53	3,62
Dienstleistung	2,26	2,26	2,59	2,52	2,47	2,31
Energie	2,08	1,95	2,32	2,10	1,93	2,12
Struktur der Trassengebühr	2,38					
Höhe der Trassengebühr GV	2,68					
Höhe der Trassengebühr PV	3,13					
Behörden	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Zulassung Fahrzeuge	2,95	3,00	3,05	3,15	3,44	3,63
Technische Vorschriften	2,83	2,59	3,14	2,95	3,06	3,25
Betriebliche Normen	2,50	2,29	2,64	2,68	2,50	2,41
Genehmigungen, Konzessionswesen, SIBE	2,52	3,06	3,04	2,64	3,06	2,71
Sicherheitsbescheinigung neu	2,80	2,65	2,78	2,45	2,19	
Unterschiede i. d. Umsetzung i. d. EU-Ländern	3,11	3,40	3,43	2,60	2,93	
Lokführerschein	2,15	2,00	2,19	2,24	1,80	
Fahrzeugregister neu	2,20	1,87	2,10	1,84	2,00	
Neue Technologien (verpflichtend)	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Kommunikation (z. B. GSMR)	2,39	2,59	2,68	2,50	2,47	
Sicherungstechnik (ETCS)	3,09	3,06	3,48	2,95	2,94	
Umsetzung TSI	2,95	2,95	3,23	2,95	2,65	
Landesspezifische Ausnahmen bei den TSI	2,90	2,75	3,33	2,86	2,50	

In Abbildung 1 sind die Einflussfaktoren, die bei der qualitativen Umfrage für das Jahr 2011 den schlechtesten Notendurchschnitt erreichten, dargestellt. Dabei hat sich der Faktor Waggons gegenüber dem Vorjahr von 2,74 auf 3,18 am stärksten verschlechtert. Der Einflussfaktor Unterschiede in der Umsetzung in den EU-Ländern hat sich von 3,40 auf 3,11 verbessert, gehört aber trotzdem

Abb. 1: Die fünf am schlechtesten bewerteten Kategorien.



zu den fünf am schlechtesten bewerteten Kategorien. In Abbildung 2 sind die Einflussfaktoren zu sehen, die bei der qualitativen Umfrage für das Jahr 2011 den besten Notendurchschnitt erhielten. Im Vergleich zum Jahr 2010 hat sich die Kategorie Unternehmensgründung EIU/EVU von 1,89 auf 1,68 am meisten verbessert. Der Einflussfaktor Sprache hat sich von 1,84 auf 2,04 verschlechtert, findet sich jedoch

Abb. 2: Die fünf am besten bewerteten Kategorien.

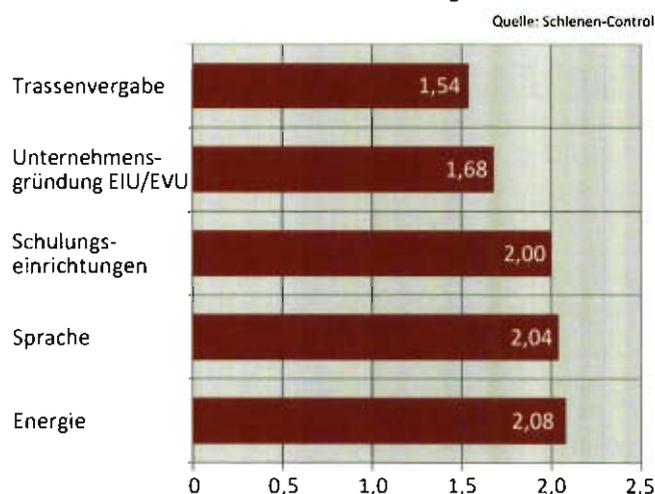
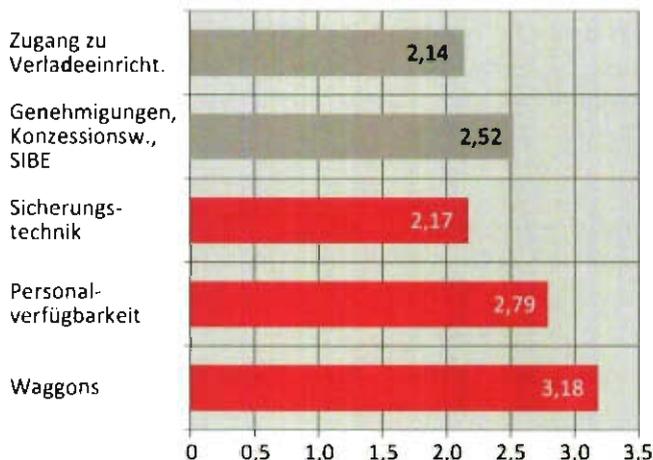


Abb. 3: Die größten Veränderungen gegenüber 2010.

Quelle: Schienen-Control



unter den fünf am besten bewerteten Kategorien. Die Abbildung 3 zeigt die fünf Einflussfaktoren, die gegenüber der Umfrage im Jahr 2010 die größten Veränderungen aufwies. Die Richtung der Veränderung ist an der Farbe der Balken zu erkennen (Verbesserung: grau, Verschlechterung: rot). Verbessert haben sich die Einflussfaktoren Zugang zu Verladeeinrichtungen (von 2,50 auf 2,14) und Genehmigungen, Konzessionswesen, SIBE (von 3,06 auf 2,52). Verschlechtert haben sich hingegen Sicherungstechnik (von 1,80 auf 2,17), Personalverfügbarkeit (von 2,45 auf 2,79) und Waggons (von 2,74 auf 3,18). In den Abbildungen 4 bis 6 sind die detaillierten Auswertungen der neu eingeführten Einflussfaktoren dargestellt. Mit dem Einflussfaktor Struktur der Trassengebühr sollte der Aufbau des Trassenpreissystems allgemein benotet werden. Die Mehrzahl der Unternehmen bewertete den zum Zeitpunkt der Befragung geltenden Status mit den Noten 2 oder 3. 19,05 Prozent vergaben die Bestnote, 9,52 Prozent hingegen die Note 4 oder 5.

Anhand des Einflussfaktors Höhe der Trassengebühr GV sollte das sich aus der Struktur der Trassengebühr ergebende Entgelt für den Güterverkehr beurteilt werden. Mehrheitlich (42,11 Prozent) wurde die Note 2 vergeben. Für je 21,05 Prozent der Unternehmen lag dieser Einflussfaktor bei 3 oder 4.

50 Prozent der Unternehmen benoteten den Einflussfaktor Höhe der Trassengebühr PV (Personenverkehr) mit 3, 18,75 Prozent mit 4.

Die Verteilung der vergebenen Noten für die Höhe der Trassengebühren im Güterverkehr und Personen-

Abb. 4: Notenverteilung für Struktur der Trassengebühr in Prozent.

Quelle: Schienen-Control

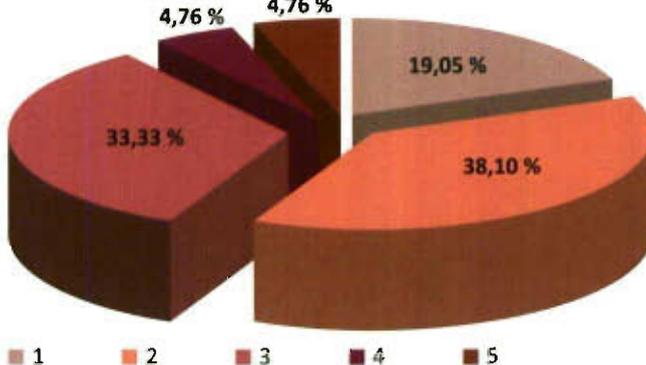


Abb. 5: Notenverteilung für Höhe der Trassengebühr GV in Prozent.

Quelle: Schienen-Control

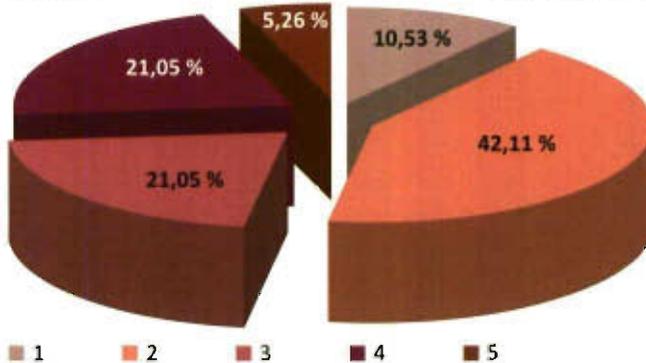
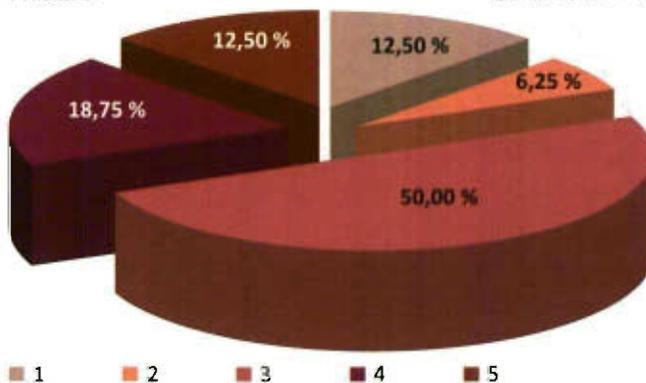


Abb. 6: Notenverteilung für Höhe der Trassengebühr PV in Prozent.

Quelle: Schienen-Control



verkehr zeigt einen Unterschied in der Beurteilung der Höhe der Entgelte. Der Notendurchschnitt für den Einflussfaktor Höhe der Trassengebühr GV lag bei 2,68 und jener für den Einflussfaktor Höhe der Trassengebühr PV bei 3,13.

SCHIENENFAHRZEUGE

Triebfahrzeuge

Der Bestand der Triebfahrzeuge, welcher den in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, verringerte sich von 2010 auf 2011 geringfügig. Rückläufig war vor allem die Zahl der Diesellokomotiven und der Dieseltriebwagen, wobei es sich zum Teil um die Ausmusterung schon länger abgestellter Fahrzeuge handelte. Zuwächse gab es hingegen bei den Triebzügen. Das betrifft einerseits den Neuzugang von railjet-Garnituren und andererseits die von der WESTbahn Management GmbH gekauften Garnituren.

Manche Triebfahrzeuge werden auf weiten Strecken im Ausland eingesetzt, es kommen aber auch ausländische Fahrzeuge im Rahmen von Kooperationsverkehren nach Österreich. Insgesamt dürften sich diese beiden Effekte weitgehend ausgleichen. Die Fahrzeuge des DB-Konzerns sind hier nicht berücksichtigt, da eine Abgrenzung der in Österreich eingesetzten Fahrzeuge nicht möglich ist und die Gesamtsumme das Bild erheblich verfälschen würde. Auf die Schmalspurbahnen entfielen im Jahr 2011 rund 5,5 Prozent der Triebfahrzeuge.

Güterwagen

Für einen funktionierenden Schienengüterverkehrsmarkt ist es erforderlich, dass neben Triebfahrzeugen auch eine ausreichende Zahl an Güterwagen bereitsteht. Vor dem Beginn der Liberalisierung war die Situation relativ einfach. Die Eisenbahnunternehmen verfügten jeweils über eine entsprechende Anzahl eigener Güterwagen verschiedener Bauarten, um damit den Güterverkehr abwickeln zu können. Dazu kamen sogenannte Privatgüterwagen, welche im Eigentum verschiedener Waggonleihanstalten standen. Dabei handelte es sich vorwiegend um Kesselwagen für Flüssigkeitstransporte sowie um verschiedene Spezialwagen.

Mit der Liberalisierung und dem Markteintritt neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen stieg der Bedarf an Güterwagen. Die neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen spezialisierten sich vorwiegend auf Ganzzugsverkehre, für die je nach befördertem Gut unterschiedliche Güterwagen notwendig waren. Es gibt spezielle Wagen für den Transport von Flüssigkeiten, Kohle, Erz, Getreide etc. Während eine gekaufte oder langfristig gemietete Lokomotive unabhängig vom

Triebfahrzeugstatistik	2009	2010	2011
Lokomotiven			
Diesellokomotiven	542	546	516
Dampflokomotiven	18	18	16
Elektr. Einsystemwechselstromlokomotiven	513	511	509
Elektr. Einsystemgleichstromlokomotiven	9	16	17
Elektr. Mehrsystemlokomotiven (Wechsel-/Gleichstrom)	402	400	402
Bestand der Lokomotiven	1.484	1.491	1.460
Triebwagen			
Dieseltriebwagen	244	264	221
Elektr. Einsystemtriebwagen	369	366	369
Elektr. Mehrsystemtriebwagen (Wechsel-/Gleichstrom)	54	52	52
Bestand der Triebwagen	667	682	642
Triebzüge (fest gekuppelte Garnituren)			
Elektr. Mehrsystemtriebzüge (Wechsel-/Gleichstrom)	21	34	52
Bestand der Triebzüge	21	34	52
Summe Triebfahrzeuge	2.172	2.207	2.154
Triebfahrzeuge nach Spurweite 2011	Normalspur	Schmalspur	Gesamt
Lokomotiven	1.394	66	1.460
Triebwagen	595	47	642
Triebzüge	52	0	52
Summe Triebfahrzeuge	2.041	113	2.154

Auswertung Güterwagen nach Kategorien und Haltern.

Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 22. 12. 2011

Güterwagentyp (Gattungsbezeichnung)	RCA	Andere EVU	Sonstige Halter	Summe	Anteil Sonstige
Wagen mit öffnungsfähigem Dach (T)	1.132	2	–	1.134	0,0 %
Gedeckte Wagen (G)	438	1	24	463	5,2 %
Gedeckte Wagen Sonderbauart (H)	6.137	4	50	6.191	0,8 %
Flachwagen (K, O, R)	3.435	14	5	3.454	0,1 %
Flachwagen Sonderbauart (L, S)	5.374	1	28	5.403	0,5 %
Offene Wagen (E)	1.798	117	2	1.917	0,1 %
Offene Wagen Sonderbauart (F)	1.389	118	20	1.527	1,3 %
Kesselwagen (Z)	–	1	4.325	4.326	100,0 %
Spezialwagen (U)	445	–	305	750	40,7 %
Summe Güterwagen	20.148	258	4.759	25.165	18,9 %

jeweiligen Transportgut eingesetzt werden kann und damit eine gewisse Kontinuität gegeben ist, erfordern unterschiedliche Güter verschiedene Güterwagen. Folgt beispielsweise einem Transportauftrag für Mineralöl ein Auftrag für Getreidetransporte, bedarf es anderer Güterwagen. Daher investierten nur wenige neue Marktteilnehmer in eigene Wagen. Die bereits vor der Liberalisierung tätigen Waggonverleiher erkannten das neue Marktbedürfnis und beschafften neben den weiterhin angebotenen Kesselwagen verschiedene Arten von Spezialwagen. Dazu gehören auch Flachwagen für den Containertransport. Die Waggonverleiher bieten europaweit an, ihre Wagen sind in der Regel in allen Staaten mit normalspurigem Netz verwendbar. Diese Wagenparks stehen den Eisenbahnverkehrsunternehmen meist kurzfristig zur Verfügung. Den Ausgleich zwischen der stark schwankenden Nachfrage der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen nach bestimmten Fahrzeugtypen können die Verleiher durch die große Zahl an Kunden ausgleichen. In jüngster Zeit mieten auch die ehemaligen Staatsbahnen zunehmend Güterwagen von privaten Waggonverleihern an. Die Waggonverleiher sind in nationalen Verbänden organisiert, in Österreich ist es der Verband der Privatgüterwagen-Interessenten Österreichs. Ende 2011 hatte er 35 Mitglieder, die nach eigenen Angaben über rund 6.700 Güterwagen verfügen. Der Verband ist Mitglied der europäischen Dachorganisation International Union of Wagon Keepers, die 14 nationale Verbände vereint. Laut eigenen Daten betreiben die Mitglieder rund 180.000 Güterwagen (Stand Ende 2011). Die mit Abstand größten Landesverbände sind jene aus Deutschland (rund

63.000 Wagen) und Frankreich (rund 49.000 Wagen). Diese Fahrzeuge sind in unterschiedlichen Ländern registriert, wobei Zulassungen in den neuen Mitgliedstaaten aus Kostengründen im Steigen begriffen sind. Die Güterwagen dürfen in der Regel in jedem europäischen Land verkehren, daher kann von der Zahl der in einem Land zugelassenen Fahrzeuge nur bedingt auf die dem Markt zur Verfügung stehenden Güterwagen geschlossen werden. Gerade österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen sind vorwiegend international tätig und bedienen sich dabei oft ausländischer Partner-Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Güterwagen werden je nach Verfügbarkeit bei in- und ausländischen Waggonverleihern angemietet.

Güterwagen sind in Österreich im Fahrzeugregister der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft eingetragen. Ende 2011 waren darin 25.165 Güterwagen registriert, Wagen für die Fahrwegerhaltung sind in dieser Zahl nicht enthalten. Fahrzeughalter ist bei rund 80 Prozent die Rail Cargo Austria AG, rund ein Prozent gehört anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Privatwagoneinsteller halten 18,9 Prozent aller in Österreich registrierten Güterwagen (zum größten Teil Kesselwagen). Rund 40 Prozent der Spezialwagen ist ebenfalls den Privatwagoneinstellern zuzurechnen.

In Österreich gibt es mehrere große und zahlreiche kleine private Wagenhalter. 95,3 Prozent der Privatgüterwagen sind im Eigentum von fünf großen Gruppierungen. Während sich die Großen vorwiegend mit dem Verleih befassen, besitzen die Kleinen oft nur wenige Wagen, die vor allem für den Eigenbedarf verwendet werden. Meist handelt

es sich um Mineralölhändler oder Industriebetriebe, welche dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Wagen für ihre eigenen Transporte zur Verfügung stellen.

Die fünf größten Privatwageneinsteller in Österreich.

Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 22. 12. 2011

Anteile der fünf größten Privatwageneinsteller	
VTG-Gruppe	60,3 %
GATX-Gruppe	19,6 %
ERMEWA	7,6 %
Holcim	4,8 %
Wascosa	3,0 %
Summe Privatgüterwagen	4.759

Bei den fünf größten Privatwageneinstellern in Österreich handelt es sich um die VTG-Gruppe (VTG AG, VTG Austria GmbH, VTG Schweiz GmbH) und die GATX-Gruppe (GATX Rail Austria GmbH und GATX Rail Germany GmbH) sowie um die ERMEWA SA, die Holcim GmbH und die Wascosa AG. Mit Ausnahme von Holcim haben alle genannten Unternehmen in Österreich fast ausschließlich Kesselwagen. Holcim hingegen besitzt eine Flotte von Staubkesselwagen für Zementtransporte. Die für den Containertransport geeigneten Güterwagen sind in der Tabelle in den beiden Kategorien Flachwagen und Flachwagen Sonderbauart als Teilmenge enthalten. In dieser Kategorie sind in Österreich fast ausschließlich Wagen der Rail Cargo Austria registriert. Die von österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen angemieteten Containertragwagen stammen fast gänzlich von ausländischen Waggonverleihern. Zu den wichtigsten europäischen Anbietern gehören neben den im österreichischen Fahrzeugregister aufscheinenden Unternehmen vor allem die in der Schweiz ansässige Ahaus-Alstätter Eisenbahn AG, die französische Nacco S.A.S. und die irische Touax Rail Ltd. Die Wagen dieser Anbieter sind in verschiedenen Ländern registriert, alle drei zählen auch österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. deren Partnerbahnen zu ihren Kunden.

PERSONAL

Mit der Liberalisierung des Eisenbahnsektors und der damit verbundenen Neugründung von Eisenbahnunternehmen ist der Bedarf an ausgebildeten Eisenbahnern in den letzten Jahren stetig gestiegen. Im Berichtsjahr waren rund 4.520 Triebfahrzeugführer bei österreichischen Eisenbahnunternehmen tätig. Der Großteil der Triebfahrzeugführer in Österreich ist bei der ÖBB-Produktion GmbH angestellt und arbeitet für die ÖBB-Personenverkehr AG sowie die Rail Cargo Austria AG. Daneben gibt es eine wachsende Zahl neuer Eisenbahnunternehmen im Personen- und Güterverkehr, die rund zehn Prozent der Triebfahrzeugführer beschäftigen.

Neben der Ausbildung der Triebfahrzeugführer im eigenen Unternehmen nutzen die Eisenbahnunternehmen auch die drei externen Einrichtungen in Wörth (ÖBB-Produktion GmbH), in Graz (Kooperation der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH und der Steiermärkischen Landesbahnen) und in Linz (Logistik Service GmbH) für Schulungszwecke. Die Ausbildung zum Triebfahrzeugführer erfolgt nach von der Behörde genehmigten Richtlinien, die Zulassung zum Streckendienst wird nach einer Prüfung durch eine Prüfungskommission am Ende der Ausbildung erteilt.

Die Schulungseinrichtungen haben, der Größe der Unternehmen entsprechend, jedes Jahr eine unterschiedliche Zahl an Absolventen (siehe Tabelle).

Zahl der Absolventen.

Quelle: Schienen-Control

	2009	2010	2011
ÖBB-PR	254	124	85
GKB/StLB	17	45	59
LogServ	16	12	21
Summe	287	181	165

Einige der am österreichischen Netz operierenden Unternehmen schreiben über ihre Websites oder mittels Inseraten Stellen für Zugbegleiter und Triebfahrzeugführer aus.

Auch fertig ausgebildete Triebfahrzeugführer aus den europäischen Nachbarländern zeigen Interesse und besuchen zur Nachqualifikation für die Zulassung am österreichischen Schienennetz die österreichischen Schulungseinrichtungen.

Im Zeitraum von 2009 bis 2011 absolvierten 121 Kursteilnehmer die Ausbildung der Graz-Köflacher



Bahn und Steiermärkischen Landesbahnen zum Triebfahrzeugführer. Von den Teilnehmern kamen 2009 16, 2010 zehn und 2011 neun aus den europäischen Nachbarländern. Die von der ÖBB-Produktion GmbH durchgeführten Triebfahrzeugführer-Kurse wurden nicht nur von Mitarbeitern des ÖBB-Konzerns besucht. Im Jahr 2009 gab es acht, im Jahr 2010 26 und im Jahr 2011 56 externe Kursteilnehmer. Die LogServ-Bahnakademie hat im Zeitraum von 2009 bis 2011 49 Triebfahrzeugführer für das österreichische Schienennetz ausgebildet. Von diesen kamen 41 aus dem europäischen Ausland. In den letzten Jahren haben einige Eisenbahnunternehmen, die sowohl auf eigener Infrastruktur als auch in anderen Netzen tätig sind, Güterverkehrstochter gegründet. Des Weiteren sind neue Eisenbahnunternehmen, die Güterverkehrs- oder Personenverkehrsleistungen ohne eigene Infrastruktur erbringen, in den Markt eingetreten.

Dadurch stieg in Österreich der Bedarf an Zugpersonal, insbesondere an Triebfahrzeugführern. Die Verfügbarkeit von Triebfahrzeugführern für die neuen Unternehmen in Österreich ist allerdings begrenzt. Jedes in den Markt eintretende Unternehmen benötigt außerdem Betriebsleiter. Deren Ausbildung ist in mehrere Module gegliedert. Die ÖBB-Schulungseinrichtungen bieten acht Module mit unterschiedlicher Dauer an. Die kommissionelle Prüfung zum Betriebsleiter ist nur nach dem Besuch aller Ausbildungsmodule möglich. Insgesamt haben in den letzten Jahren 153 Personen die Kurse zum Betriebsleiter absolviert. Davon waren 94 Kursteilnehmer im ÖBB-Konzern beschäftigt, der Rest kam von anderen Unternehmen.

ENTWICKLUNGEN IM EUROPÄISCHEN MARKT

Güterverkehr: Die Marktteilnehmer verändern sich

Die latente Wirtschaftskrise seit 2008 hat trotz zwischenzeitlicher Erholung dazu geführt, dass der Konzentrationsprozess innerhalb des Schienengüterverkehrs 2011 fortgesetzt wurde. Vor allem die ehemaligen Staatsbahnen haben ihre Beteiligungen ergänzt und sie im äußeren Auftreten in den eigenen Konzern integriert.

Diesem Trend ist die Rail Cargo Austria AG gefolgt. Im Jahr 2011 übernahm sie 100 Prozent der Anteile an dem italienischen Tochterunternehmen Linea S.p.A., an der sie bis dahin 55 Prozent gehalten hatte. Ende 2011 wurde schließlich bekanntgegeben, dass das Unternehmen in Rail Cargo Italia S.p.A. umbenannt wird. Damit gehören der Rail Cargo Austria AG Töchter in drei Ländern, neben Italien auch in Rumänien (S.C. Rail Cargo Romania S.R.L.) und in Ungarn (Rail Cargo Hungaria Zrt.). Darüber hinaus besitzt das Unternehmen Sicherheitsbescheinigungen in Deutschland, Bulgarien sowie Slowenien und kann dort ebenfalls als Eisenbahnverkehrsunternehmen auftreten.

Aber auch andere österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen haben ihre Aktivitäten außerhalb Österreichs verstärkt. Die LTE Logistik und Transport GmbH hat zu ihren Tochterunternehmen in Ungarn, Tschechien und der Slowakei ein weiteres in den Niederlanden gegründet. Zusammen mit dem Schwesterunternehmen Adria Transport d.o.o. in Slowenien ist die LTE Logistik und Transport GmbH damit international breit aufgestellt. Die RTS Rail Transport Service GmbH wurde ebenfalls in den Niederlanden tätig und verfügt dort nunmehr über eine Sicherheitsbescheinigung. Dazu kommen die Tochtergesellschaft RTS Germany GmbH und das in Ungarn zugelassene Schwesterunternehmen MÁVÉPCELL Kft. Der Neueinsteiger Rhombeg Bahntechnik GmbH hat seit 2011 eine Sicherheitsbescheinigung in Deutschland.

Anfang 2011 wurde das Logistikunternehmen Intercontainer-Interfrigo SA mit Sitz in Brüssel liquidiert. Es stand im Eigentum mehrerer ehemaliger Staatsbahnen und konzentrierte sich im Bereich des kombinierten Verkehrs vor allem auf den Seehafenverkehr mit den Nordseehäfen. Auch die Rail Cargo Austria war daran mit 3,54 Prozent beteiligt gewesen. Grund für die Liquidierung war einerseits die schlechte wirt-

schaftliche Lage des Unternehmens, andererseits waren die Aktionäre offenbar nicht bereit, in der bisherigen Form weiterhin zusammenzuarbeiten. Gerade im Containerverkehr ist der Konkurrenzdruck durch private Eisenbahnverkehrsunternehmen groß. Die für Österreich relevanten Verkehre von der Nordsee nach Österreich und weiter nach Südosteuropa gingen an die Inter Ferry Boats SA, ein Tochterunternehmen der belgischen Staatsbahn SNCB/NMBS. Diese bedient sich außerhalb Belgiens nicht mehr des jeweiligen Incumbents (ehemaliger Monopolist), sondern hat private Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Traktionsleistung beauftragt. In Österreich sind die LTE Logistik und Transport GmbH sowie die Raaberbahn Cargo GmbH in diesen Nachfolgeverkehr eingebunden.

Personenverkehr: Die Liberalisierung wird wirksam

Die im Zuge des 3. Eisenbahnpaketes der Europäischen Union erfolgte Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs hat im Jahr 2011 zu weiteren sichtbaren Ergebnissen geführt. In der Tschechischen Republik nahm die RegioJet a.s. im September 2011 den eigenwirtschaftlichen Personenverkehr zwischen Praha und Ostrava auf. Die drei Zugpaare in Intercity-Qualität werden mit Gebrauchtfahrzeugen gefahren. Die Lokomotiven wurden in Italien erworben, die Waggons gehörten der ÖBB-Personenverkehr AG. Neben diesem eigenwirtschaftlichen Verkehr hat RegioJet erfolgreich an einer Ausschreibung für gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Slowakei teilgenommen und bietet dort seit März 2012 Verkehre an.

Österreichische Personenwagen sind auch bei der Hamburg-Köln-Express GmbH im Einsatz. Das Unternehmen wollte bereits 2011 mit eigenwirtschaftlichem Intercity-Verkehr zwischen Hamburg und Köln beginnen. Probleme beim Umbau und bei der Zulassung der Fahrzeuge haben den Start jedoch verzögert. Die Betriebsaufnahme soll nunmehr 2012 erfolgen. Die genannten Fahrzeuge stammen aus österreichischen Triebwagengarnituren der Reihe 4010 und wurden gebraucht von der ÖBB-Personenverkehr AG gekauft. Als Betriebsführer soll die Veolia Verkehr GmbH fungieren, die bereits Erfahrung im Personennahverkehr hat.

Über die Betriebsaufnahme der WESTbahn Management GmbH in Österreich wurde bereits im Kapitel Marktentwicklung berichtet. Das neue Unternehmen konnte im Gegensatz zu anderen ähnlichen Projekten seinen Zeitplan bis zur Betriebsaufnahme ohne Verschiebungen einhalten. Von Bedeutung ist auch, dass 26 Prozent der Anteile an der WESTbahn-Muttergesellschaft Railholding AG von der französischen Staatsbahn SNCF gehalten werden.

Ein Beteiligungsverhältnis in der Höhe von 20 Prozent durch die SNCF besteht des Weiteren bei der italienischen Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. Diese hat das ursprüngliche Ziel einer Betriebsaufnahme im Jahr 2011 verfehlt und startete erst im Frühjahr 2012 mit Hochgeschwindigkeitszügen zwischen Milano, Torino, Venezia, Roma und Napoli. Hauptursache für die Verzögerungen waren die lange Dauer des Zulassungsverfahrens in Italien und ein monopolistisches Verhalten der Staatsbahn.

Letzteres wirkte sich auch auf den Eurocity-Verkehr München–Verona–Milano/Bologna/Venezia aus, der seit Ende 2009 von der ÖBB-Personenverkehr AG und der DB Fernverkehr AG gemeinsam mit dem italienischen Partner Le Nord S.r.l. durchgeführt wird. Hier haben jedoch Änderungen in der Beteiligungsstruktur zu einer Entspannung der Situation geführt. Die Muttergesellschaft Ferrovie Nord Milano S.p.A. ist seit 2011 gemeinsam mit Trenitalia S.p.A. zu je 50 Prozent an der TRENORD S.r.l. beteiligt, welche gemeinwirtschaftlichen Personenverkehr in der Region Lombardei betreibt. Seither steht die Trenitalia dem Eurocity-Verkehr über den Brenner neutral gegenüber.



M

arktzugang

Erfahren Sie auf den nachfolgenden Seiten Details zum österreichischen Eisenbahnnetz.

Und lesen Sie weitere Fachartikel: zur Pünktlichkeit, zu den ab 2012 neu gestalteten Bahnstromverträgen sowie zur Studie über die Benutzerfreundlichkeit und die Struktur der Infrastruktur-Benützungsentgelte im internationalen Vergleich.

ÖSTERREICHISCHES EISENBAHNNETZ

Nach den großen Veränderungen 2010 stabilisierte sich das österreichische Eisenbahnnetz 2011. Der Ausbau des hochrangigen Netzes schritt weiter voran. Das österreichische Schienennetz (Infrastruktur) mit einer Länge von 5.568 Kilometern wird von mehreren Unternehmen betrieben und ist folgendermaßen ausgestattet:

Österreichisches Schienennetz	km
Betriebslänge	5.568
Normalspur	5.190
Schmalspur	378
Eingleisige Strecken	3.599
Zweigleisige Strecken	1.969
Drei oder mehr Gleise	3
Normalspur Hauptbahn elektrifiziert	2.573
Normalspur Nebenbahn elektrifiziert	1.130

Quelle: Erhebung Schienen-Control, ohne Zahnradbahnen

Hinzu kommen noch die touristisch betriebenen Zahnradbahnen wie beispielsweise auf den Schneeberg, den Schafberg oder zum Achensee. Die einzige zweigleisige Schmalspurbahn befindet sich in Tirol. Die Zillertalbahn AG verfügt über zwei zweigleisig ausgebaute Abschnitte im Zillertal zwischen Stumm und Aschau sowie Zell und Ramsau.

2011 betrug der Anteil der elektrifizierten Strecken aller Infrastrukturbetreiber 67 Prozent. Das Streckennetz der ÖBB umfasst 4.827 Kilometer betriebliche Länge.

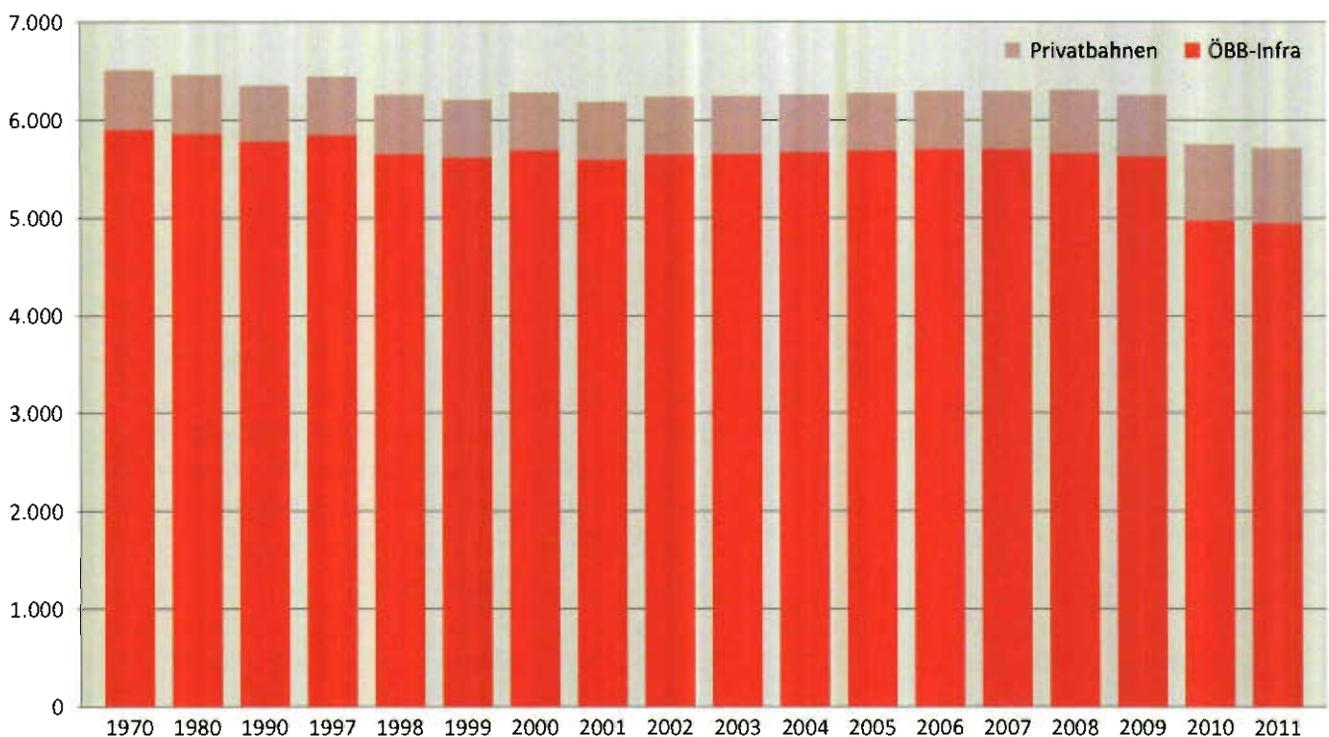
Neubau – Ausbau

Im Jahr 2011 wurden keine nennenswerten Neubaustrecken dem Verkehr übergeben. Ende 2012 gehen der Lainzer Tunnel, der viergleisige Abschnitt Wien–St. Pölten sowie die in Teilen ebenfalls viergleisige Inntalstrecke in Betrieb. Neben den Verbesserungen im Streckennetz wurden im Rahmen der Bahnhofsoffensive z. B. die Bahnhöfe Lend, Kitzbühel, Wien Blumental und Wien West fertiggestellt sowie der Bahnhof Wien Mitte, Hauptbahnhof Wien und Hauptbahnhof Salzburg weiter ausgebaut.

Zusätzlich wurden in einigen Verkehrsstationen Verkehrs-drehscheiben als Verknüpfung zwischen Bahn und Bus eingerichtet und das Park&Ride-Angebot vergrößert. Erweitert wurde etwa die Anlage in Parndorf Ort (430 Pkw-Abstellplätze inklusive zehn Behindertenabstellplätze) um 2,3 Millionen Euro.

Abb. 1: Entwicklung des Schienennetzes in Österreich (Baulänge in Kilometer).

Quelle: bmvit, Verkehr in Zahlen



Einstellungen

Fünf Strecken wurden eingestellt (siehe Tabelle unten). Zusätzlich wurde 2011 der Personenverkehr zwischen Friedberg und Oberwart eingestellt; der Güterverkehr bleibt aufrecht. 2010 übergab die ÖBB-Infrastruktur AG zahlreiche Strecken an die NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsgesellschaft m. b. H.), die einen Teil 2011 weiterbetrieb (siehe Tabelle ganz unten). Auf den übrigen übernommenen Strecken nahm die NÖVOG den Verkehr nicht mehr auf.

Stationen, Grenzbahnhöfe

Im österreichischen Eisenbahnnetz gibt es 1.507 Stationen aller Infrastrukturunternehmer. Die meisten, 1.178 Haltestellen und Bahnhöfe, gehören der ÖBB-Infrastruktur AG. Sieben Stationen wurden im Laufe des Berichtsjahres durch die Einstellung des Personenverkehrs zwischen Friedberg und Oberwart nicht mehr bedient. 26 Haltestellen befinden sich innerhalb von Anschlussbahnen.

Das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG grenzt mit 28 Strecken an die benachbarten europäischen Eisenbahnnetze. Fast alle Grenzübergänge sind im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG, außer die im Netz der Raaberbahn (Győr-Sopron-Ebenfurti

Vasút Zrt) bzw. der Neusiedler Seebahn GmbH gelegenen Übergänge Baumgarten/Sopron und Pamhagen/Fertőszentmiklós.

Privatbahnen

Bei den privaten Infrastrukturbetreibern ergaben sich im Jahr 2011 keine Veränderungen in der Eigentümer- und Netzstruktur. In der Tabelle auf Seite 52 ist das gesamte Privatbahnnetz Österreichs dargestellt (ohne Anschlussbahnen). Die Zahnradbahnen scheinen ebenfalls auf. Eine zweigleisige Infrastruktur besitzen innerhalb der Privatbahnen nur die vernetzte Wiener Lokalbahnen AG und abschnittsweise die nicht vernetzte Zillertalbahn. Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt im Grenzbereich Steiermark–Slowenien auch über einen Gleichstromanteil.

Vergleich mit benachbartem Ausland

Interessant ist der Vergleich mit den Streckennetzen im benachbarten Ausland. Österreich hat bezogen auf die Wohnbevölkerung im Vergleich zu den Nachbarstaaten Ungarn und Tschechien eine deutlich geringere Netzlänge, aber im EU-Vergleich ein sehr dichtes Netz. Liechtenstein ist das einzige Land, in dem die ÖBB-Infrastruktur AG Infrastrukturmonopolist ist.

Streckeneinstellungen in Österreich 2011.

Quelle: Erhebung Schienen-Control

Strecke	Verkehr	Einstellung	Streckenlänge
Bad Pirawarth–Sulz-Nexing	Gesamtverkehr	15. 2. 2011	9 km
Trofaiach–Vordernberg	Gesamtverkehr	21. 9. 2011	10 km
St. Paul–Lavamünd	Gesamtverkehr	30. 9. 2011	12 km
Lambach–Haag im Hausruck	Gesamtverkehr	10. 12. 2011	22 km
Scheibbs–Kienberg-Gaming	Gesamtverkehr	21. 12. 2011	11 km

Von der NÖVOG weiterbetriebene Strecken.

Quelle: Erhebung Schienen-Control

Strecke	Verkehr 2011
St. Pölten–Mariazell	Regionalverkehr
Waidhofen a. d. Ybbs–Gstadt	Stadtverkehr
Puchberg/Schneeberg–Hochschneeberg	Ausflugsverkehr Zahnradbahn
Krems a. d. Donau–Emmersdorf a. d. Donau	Ausflugsverkehr
Schwarzenau–Waidhofen a. d. Thaya	Anschlussbahn; noch kein Verkehr
Gmünd NÖ–Litschau	Ausflugsverkehr
Gmünd NÖ–Groß Gerungs	Ausflugsverkehr
Retz–Drosendorf	Ausflugsverkehr

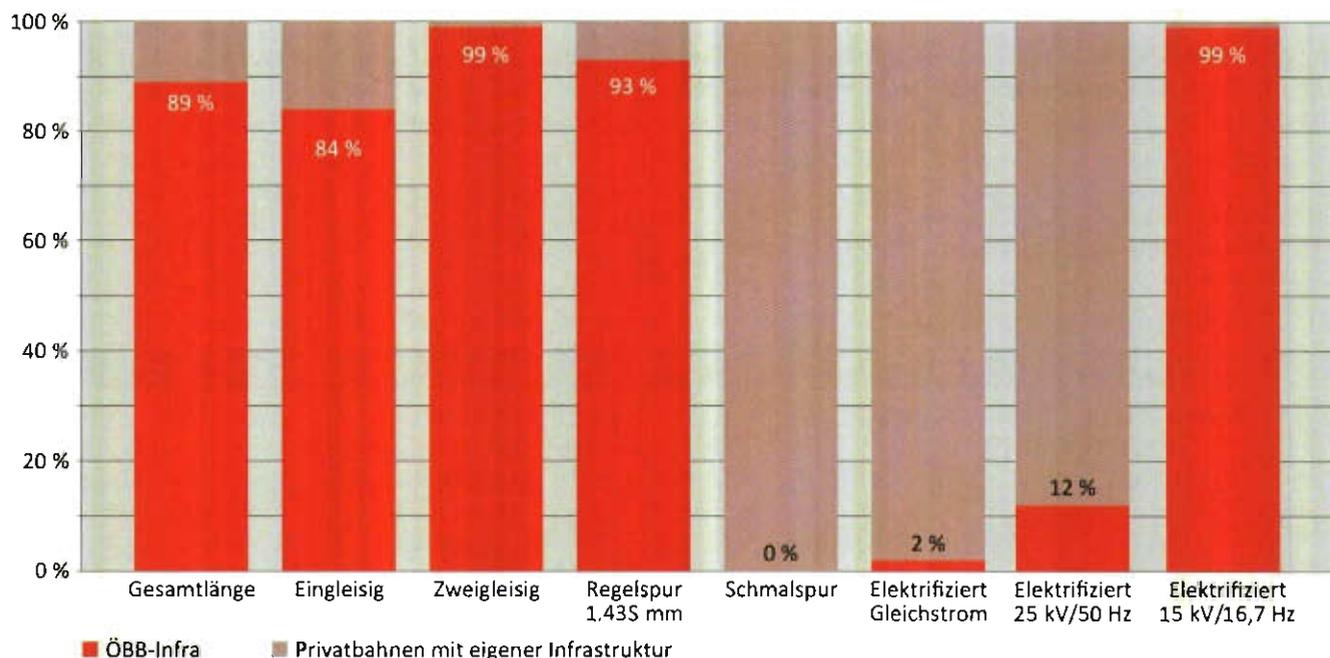
Österreichische Privatbahnen mit eigener Infrastruktur.

Quelle: Erhebung Schienen-Control

Unternehmen	Typ	„Verknüpfung“ in	Trassenzuweisung	km
AB	Schmalspur-Zahnrad	Jenbach	nicht vernetzt	7
CCG	Integriert, Betrieb StLB	Werndorf	SCHIG	1
GKB	Integriert	Graz Hbf.	SCHIG	98
GV	Schmalspur	Vorchdorf-Eggenberg	nicht vernetzt	15
Höhenbahn Reißbeck	Schmalspur	keine	nicht vernetzt	3
IVB	Schmalspur-Straßenbahn	Innsbruck Hbf.	nicht vernetzt	18
LILO	Infrastruktur, Betrieb St&H	Eferding, Linz Hbf., Neumarkt-Kalham	LILO	59
LVE	Infrastruktur, Betrieb St&H	Stadl-Paura	LVE	16
MBS	Integriert	Bludenz	ÖBB-Infra	13
NÖSBB	Schmalspur-Zahnrad	Puchberg/Schneeberg	nicht vernetzt	10
NÖVOG	Schmalspur	St. Pölten, Gmünd, Waidhofen a. d. Ybbs	nicht vernetzt	158
NSB	Infrastruktur, Betrieb durch Raaberbahn	Neusiedl/See, Fertöszentmiklós	ÖBB-Infra	48
Raaberbahn	Integriert (österreich.-ungarisch)	Ebenfurth, Wulkaproders- dorf, Deutschkreutz	ÖBB-Infra	31
SKGB/SLB	Schmalspur-Zahnrad	keine	nicht vernetzt	6
SLB	Integriert	Salzburg Itzling	SCHIG	35
SLB	Schmalspur	Zell am See	nicht vernetzt	53
StLB	Integriert	Gleisdorf, Feldbach, Peggau-Deutschfeistritz	SCHIG	47
StLB inkl. MStE	Schmalspur	Mixnitz-B., Unzmarkt	nicht vernetzt	89
VA	Schmalspur	Vöcklamarkt	nicht vernetzt	14
WLB	Integriert	Wien Meidling, Traiskirchen	SCHIG	31
ZB	Schmalspur	Jenbach	nicht vernetzt	32

Abb. 2: Anteile unterschiedlicher Infrastrukturmerkmale der ÖBB-Infra.

Quelle: Schienen-Control, Statistik 2011



Vergleich Streckennetze im benachbarten Ausland.

Quelle: EU-Statistik Energie und Transport 2010; Statistik Schweiz

Land	Streckennetz 2010 in km	Einwohner 2010 in 1.000	Streckennetz in km je Tausend Einwohner
Deutschland	37.679	81.752	461
Italien	16.704	60.626	276
Liechtenstein	9	36	250
Österreich	5.713	8.404	680
Schweiz	5.124	7.867	651
Slowakei	3.622	5.435	666
Slowenien	1.228	2.050	599
Tschechien*	9.578	10.533	909
Ungarn	7.390	9.986	740

* Stand Streckennetz in Tschechien 2009

PÜNKTLICHKEIT UND PERFORMANCE REGIME

Pünktlichkeit

Eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Verkehrsmittelwahl stellt die Pünktlichkeit des Verkehrsmittels dar. Für Bahnreisende sind im Personenverkehr eine möglichst kurze Fahrzeit, insbesondere auf dem Weg zum Arbeitsplatz, das zeitgerechte Eintreffen am Zielort und das Erreichen von Anschlusszügen wesentlich. Im Güterverkehr sind pünktliche Züge im Just-in-time-Verkehr entscheidend für die Attraktivität der Schiene.

Die nachfolgenden Darstellungen beziehen sich alle auf das ÖBB-Netz.

Pünktlichkeit im Personenverkehr

Für 2011 kann eine deutliche Verbesserung festgestellt werden: Im gesamten Personenverkehr stieg die Pünktlichkeit auf 96,6 Prozent (2010 94,2 Prozent). Grundlage der Statistik ist die Messung der Zugankunftszeiten an allen Haltestellen. Es wird ein international üblicher und von den meisten Bahnunternehmen angewendeter Schwellwert von fünf Minuten herangezogen (bei einigen Bahnunternehmen liegt der Wert bei drei Minuten). Dies

bedeutet, dass Züge bis zu einer Verspätung von maximal fünf Minuten als pünktlich gewertet werden.

Pünktlichkeit im Güterverkehr

Im Güterverkehr ist der Schwellwert mit 15 Minuten festgelegt. Als unpünktlich gilt ein Güterzug ab der 16. Verspätungsminute. Die besten Pünktlichkeitswerte wurden im Jänner und Dezember verzeichnet, das sind traditionell jene Monate mit den wenigsten Bauarbeiten.

Unterschiedliche Pünktlichkeiten im Netz

Vergleicht man die Eisenbahnachsen in Österreich, zeigt sich, dass die Tauernstrecke 2011 mit 89,5 Prozent eine der unpünktlichsten Achsen war (2010: 81,4 Prozent). Die Verspätungen ergaben sich größtenteils durch den grenzüberschreitenden internationalen Verkehr. Auf der Ennstalstrecke und der Pyhrn-Schoberstrecke (beide sind in großen Teilen eingleisig) betrug die Pünktlichkeit 93,9 Prozent (2010: 89,2 Prozent).

Abb. 1: Pünktlichkeit im Personennahverkehr und Personenfernverkehr 2010 und 2011.

Quelle: ÖBB-infra

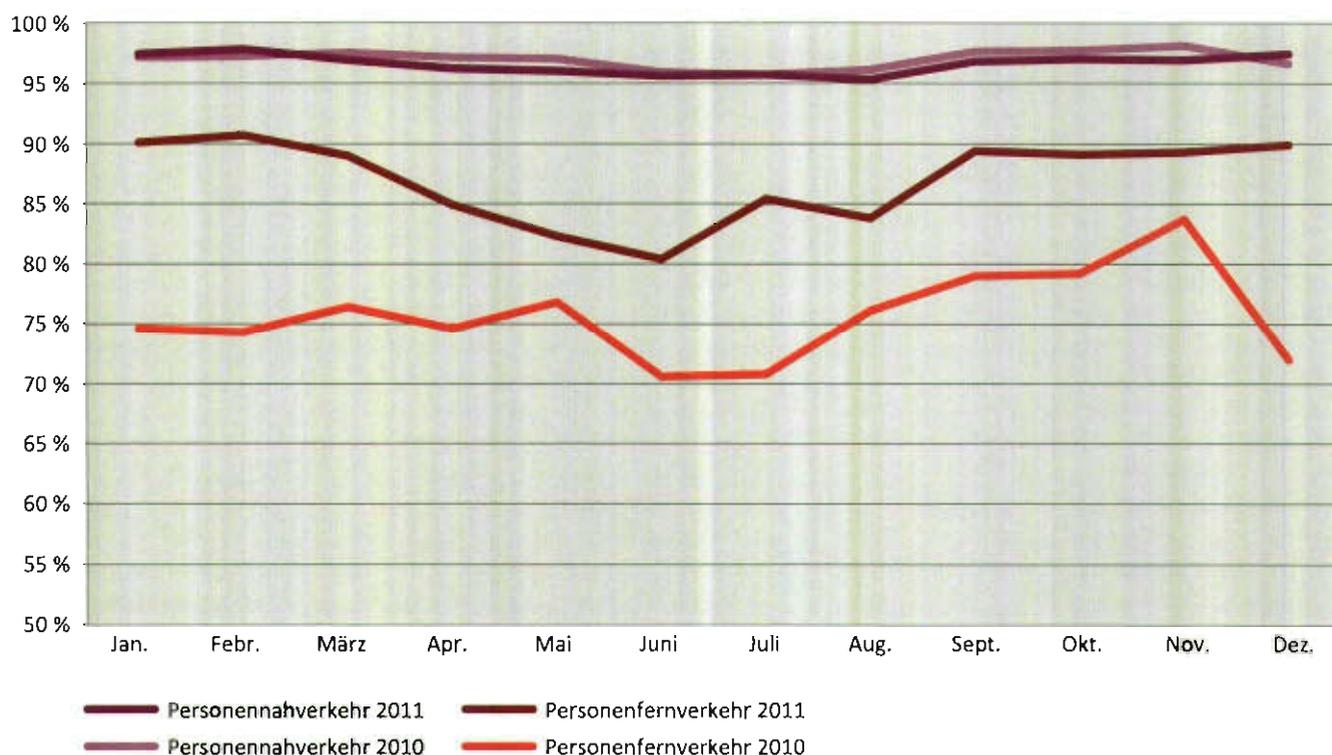


Abb. 2: Pünktlichkeit im Güterverkehr 2010 und 2011.

Quelle: ÖBB-Infra

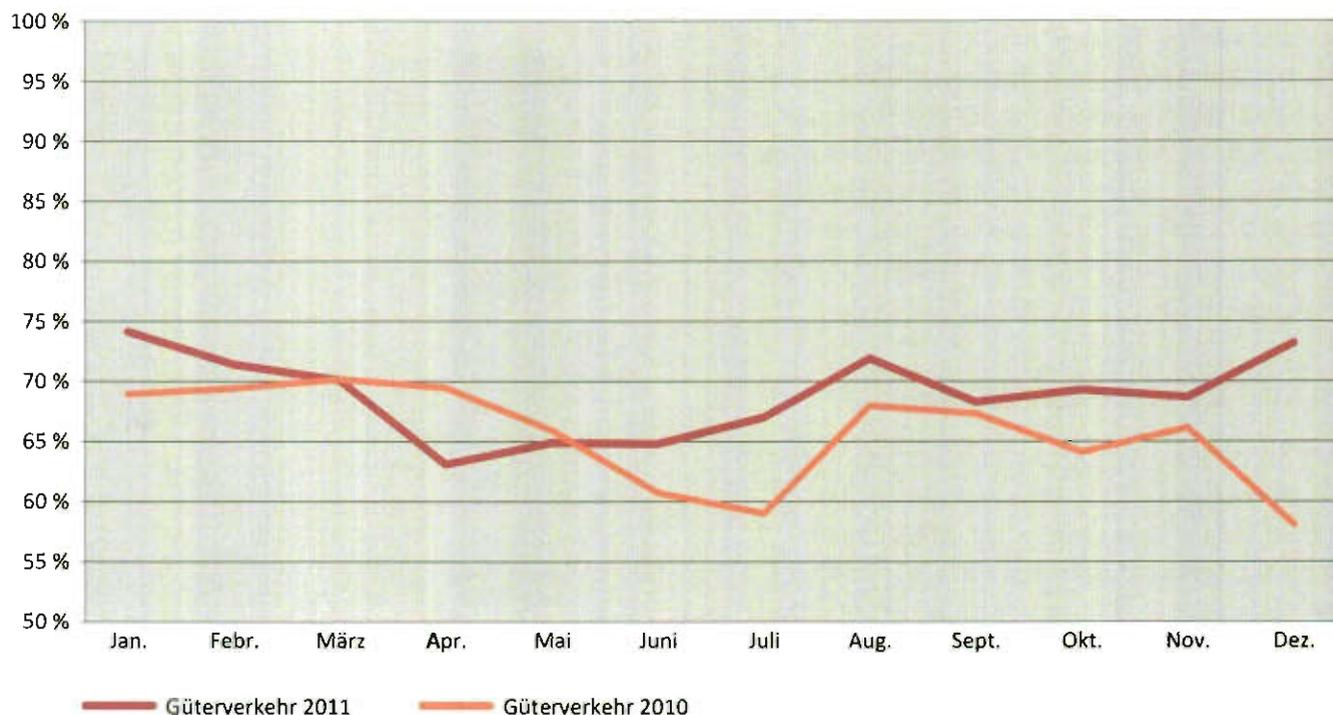
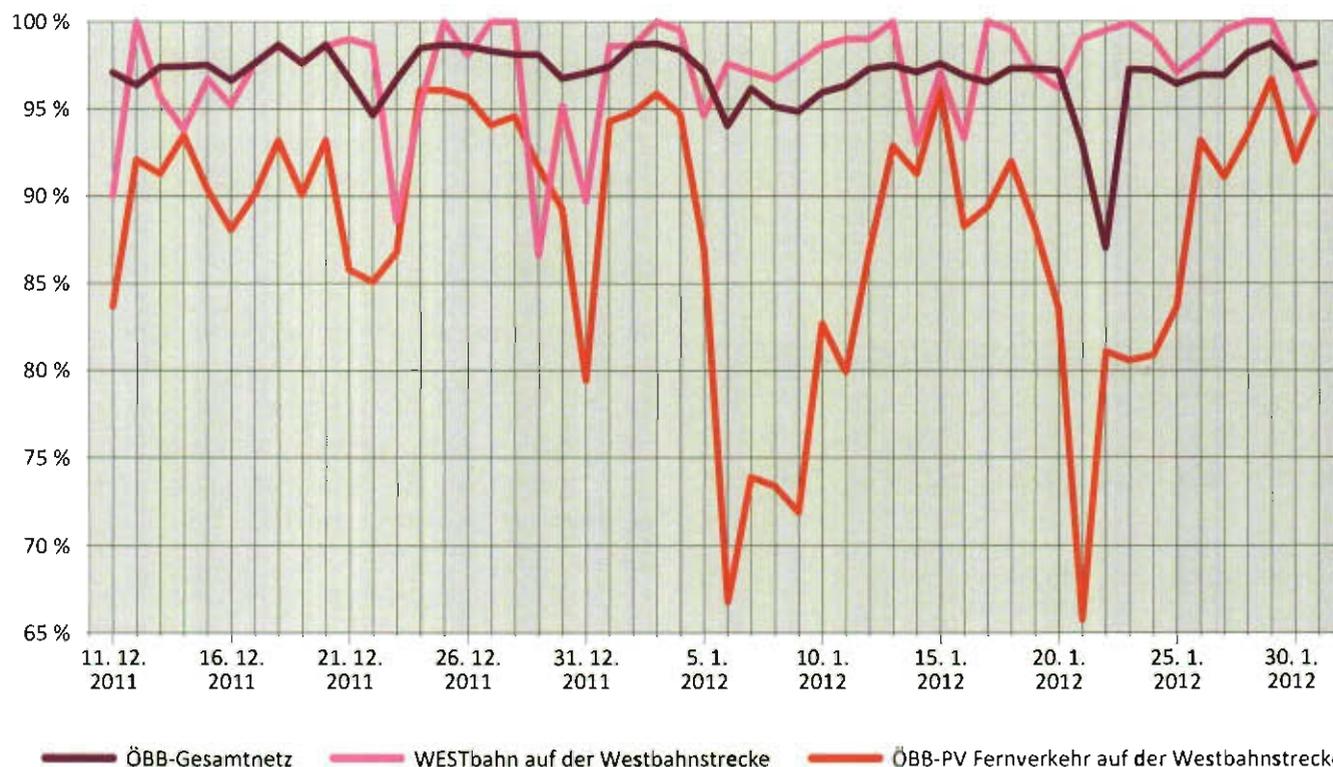


Abb. 3: Pünktlichkeit der Fernverkehrszüge im gesamten ÖBB-Netz sowie der WESTbahn und der ÖBB-PV auf der Westbahnstrecke (Fahrplanwechsel Dezember 2011 bis Ende Jänner 2012).

Quelle: ÖBB-Infra



Die Südbahnstrecke zählte mit 96,3 Prozent neben der Wiener Schnellbahn mit über 98 Prozent zu den pünktlichsten Strecken.

Die Pünktlichkeitswerte sind bedingt durch eine verbesserte Betriebsführung, eine Reduzierung der Langsamfahrstellen im gesamten Schienennetz und eine pünktlichere Zugübergabe an den Grenzbahnhöfen. Aber auch die Verlängerung der geplanten Fahrzeiten sowie Angebotsreduzierungen wirkten sich positiv auf die Pünktlichkeit aus.

Pünktlichkeit auf der Westbahnstrecke

Seit Mitte Dezember 2011 bietet auf der Westbahnstrecke neben der ÖBB-Personenverkehr AG die WESTbahn Management GmbH Personenverkehrszüge an. Das Angebot der WESTbahn ist im Gegensatz zur ÖBB-Personenverkehr AG fahrplantechnisch nicht mit anderen (teils ausländischen) Angeboten vernetzt. Die WESTbahn bietet lediglich zwischen Wien West und dem deutschen Grenzbahnhof Freilassing Verbindungen an.

An einigen Verkehrstagen konnten daher 100 Prozent Pünktlichkeit erreicht werden.

Pünktlichkeit im Jahresvergleich

Im Nahverkehr konnte die Pünktlichkeit 2011 weiter verbessert werden, alle Monatswerte liegen mindestens bei 95,8 Prozent. Der Spitzenwert wurde im Februar 2011 mit 98,1 Prozent erreicht. Auch der Güterverkehr konnte seine Pünktlichkeit verbessern.

Übersicht Pünktlichkeit.

Quelle: ÖBB-Infra

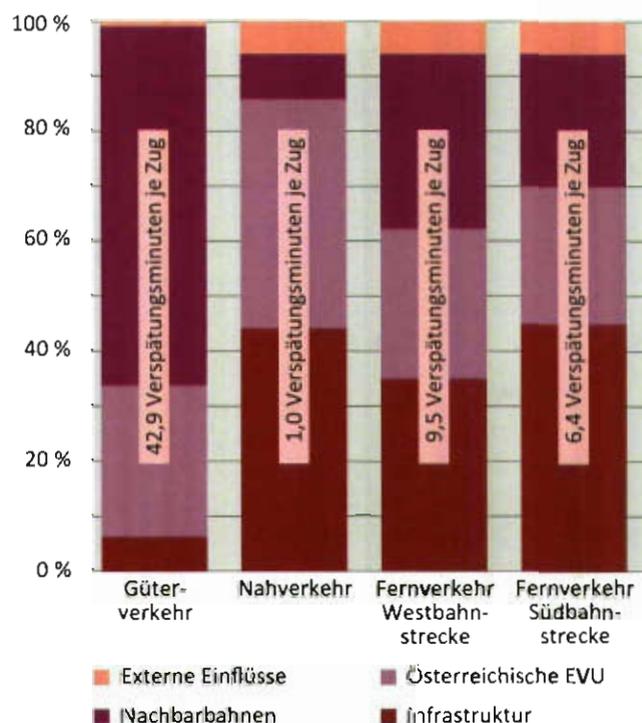
Zugart	2008	2009	2010	2011
Personenfernverkehr	73,5%	67,8%	75,7%	87,0%
Personennahverkehr	95,4%	91,8%	95,2%	97,0%
Güterverkehr	65,6%	69,8%	68,3%	68,9%

Verspätungsursachen im Personenverkehr

Bei den Verspätungsursachen zeigt sich folgendes Bild: Die Westbahnstrecke ist dominiert von Transitverkehren, deren Verspätungen oft durch die beiden Nachbarstaaten Ungarn und Deutschland verursacht werden. Die Verspätungen auf der Südbahnstrecke sind insbesondere auf Infrastruktur-

Abb. 4: Verspätungsursachen im Güter- und Personenverkehr 2011.

Quelle: ÖBB-Infra



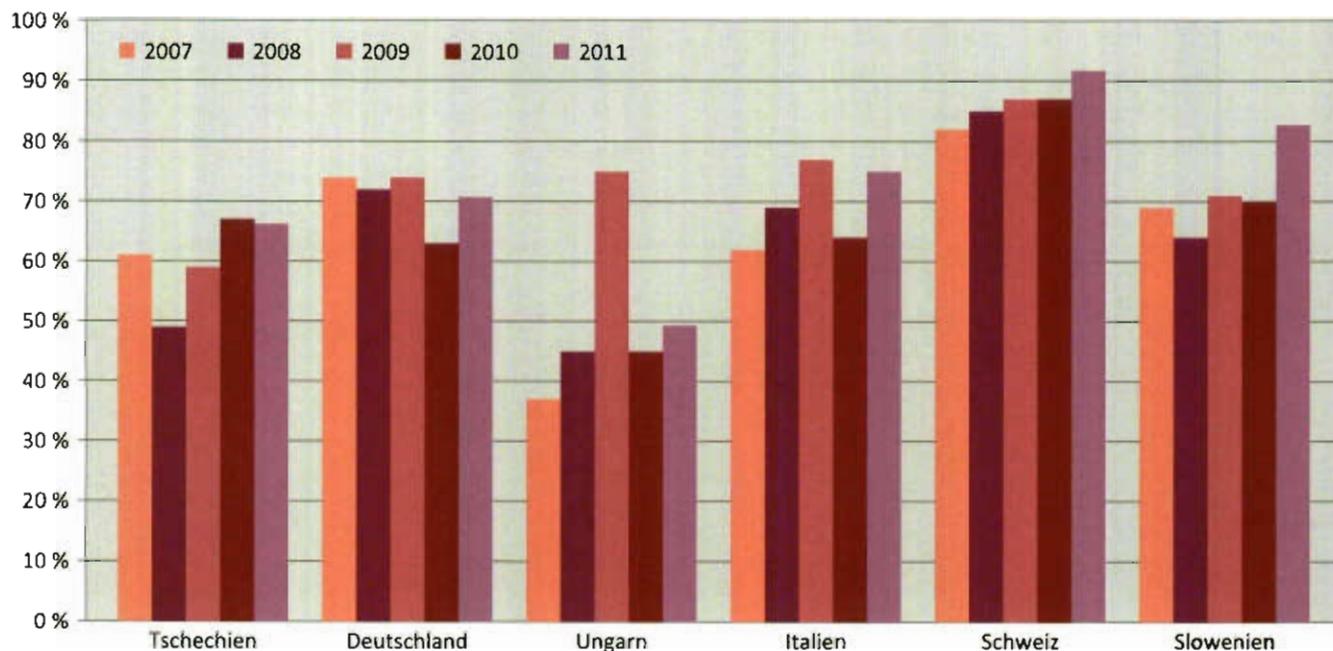
mängel zurückzuführen. Im Nahverkehr entstehen Verspätungen hauptsächlich durch Infrastrukturmängel und Mängel bei den Bahnunternehmen. Diese betragen allerdings durchschnittlich nur eine Minute pro Zug. Die dargestellten Verspätungsursachen und Verspätungsminuten können sich im Laufe einer Zugfahrt wieder reduzieren.

Unpünktliche Grenzübergabe

34 Prozent der Verspätungen im Fernverkehr verursachten im Jahr 2011 die Nachbarbahnen (2010: 32 Prozent). Die Nachtzüge über Tarvis erreichten Österreich mit einer Pünktlichkeit von 39,1 Prozent. Züge aus Ungarn waren zu 49,4 Prozent pünktlich (2010: 44,5 Prozent). Durch die lange Distanz Budapest–Wien–Salzburg und die höhere Pünktlichkeit innerhalb Österreichs auf der Westbahnachse können die Verspätungen abgeschwächt werden. Mit 97,3 Prozent Pünktlichkeit trafen die Züge Zürich–München an der Staatsgrenze bei Lustenau in Vorarlberg ein. Die Slowakei war abermals das einzige Nachbarland ohne Fernverkehre von und nach Österreich.

Abb. 5: Pünktlich übergebene Personenfernverkehrszüge von den Nachbarländern.

Quelle: ÖBB-Infra



Langsamfahrstellen

Eine der Verspätungsursachen sind die Langsamfahrstellen. Diese bewirken durch die verminderte Höchstgeschwindigkeit längere Fahrzeiten, die nur zum Teil durch Fahrzeitreserven kompensiert werden. 2011 gab es im Kernnetz (rund 3.500 Kilometer) 179 Langsamfahrstellen, deren Gesamtlänge 162 Kilometer umfasste (entspricht 3,57 Prozent der gesamten Streckenlänge). Diese im Vergleich zum Vorjahr geringere Anzahl führte zu höheren Pünktlichkeiten. 69 der 179 Langsamfahrstellen im Kernnetz konnten im Berichtsjahr behoben werden.

Die Fahrzeitverluste im Reiseverkehr durch Langsamfahrstellen konnten, bezogen auf das Kernnetz, auf 86 Minuten pro Zug und pro Jahr gesenkt werden. Beim Ergänzungsnetz (bestimmte Strecken im Regionalverkehr) standen nur teilweise Daten zu den Langsamfahrstellen zur Verfügung. 2011 wurden im Ergänzungsnetz (1.178 Kilometer) 61 Langsamfahrstellen mit einer Gesamtlänge von 23,5 Kilometern (entspricht zwei Prozent) registriert.

Performance Regime

Wie in der Richtlinie 2001/14/EG vorgeschrieben, ist auch in Österreich in den Schienennetz-Nutzungs-

bedingungen ein Performance Regime geregelt. Dieses stellt ein Anreizsystem zur Vermeidung von Betriebsstörungen, zur Verbesserung der Pünktlichkeit und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur dar.

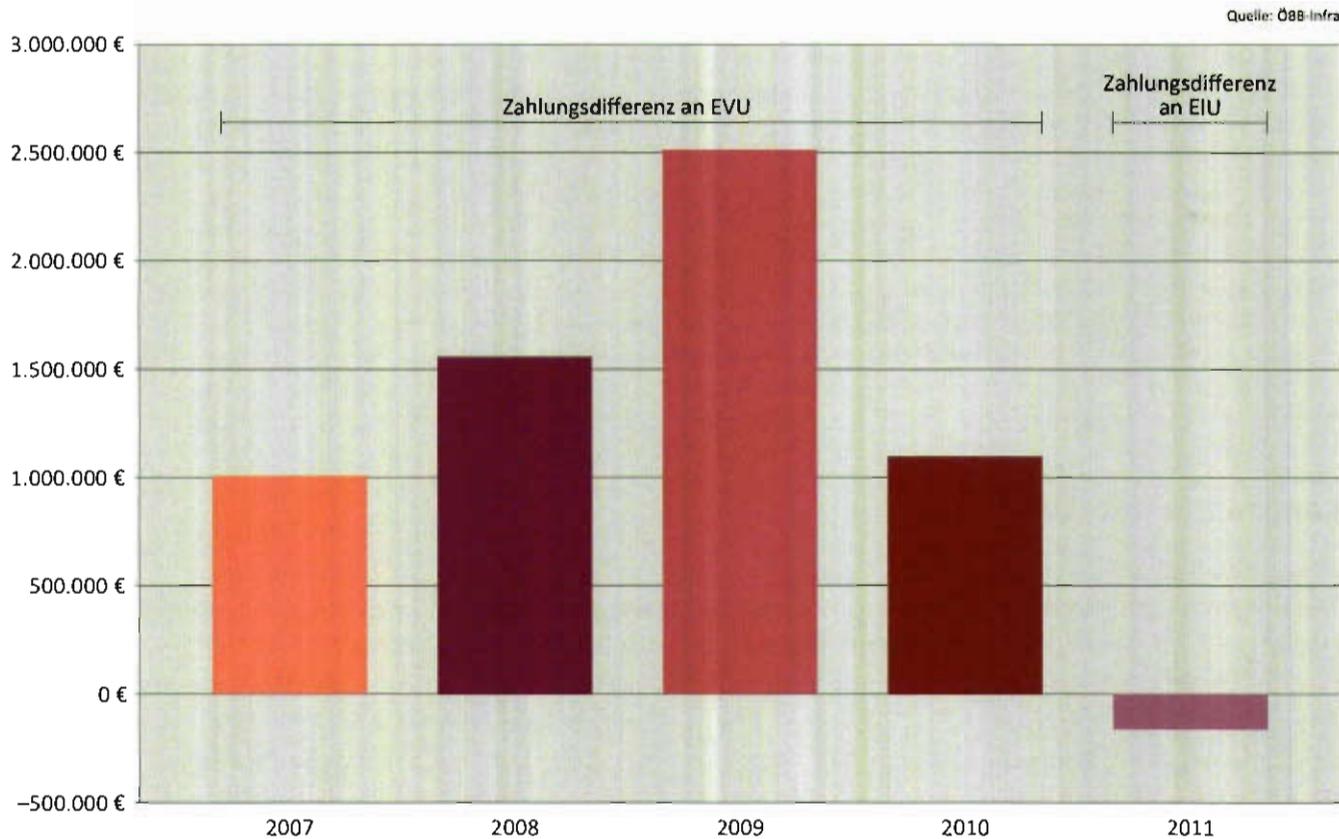
Das Regime setzt sich aus den Komponenten Verspätungsminuten sowie deren Verspätungsursachen zusammen, die entsprechende Zahlungsströme zwischen den Infrastrukturbetreibern und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen auslösen. Größtes Problem dabei ist, die Verursacherfrage ohne großen bürokratischen Aufwand fair und nachvollziehbar zu klären.

Die Verspätungsursache wird nach UIC 450-2 codiert. Basis für alle Züge sind die Endverspätungen, wobei verspätete Grenzübergaben nicht hinzuzählen. Als Schwellenwerte sind im Performance Regime zehn Minuten im Personenverkehr und 60 Minuten im Güterverkehr festgesetzt. Als Plafondierung gelten für die Einzelverspätungen 120 Minuten sowie 0,5 Prozent der Benützungsentgeltzahlungen. Die Schienen-Control überwacht die Ausgestaltung eines wirksamen und rechtskonformen Performance Regimes. Die ÖBB-Infrastruktur AG führte 2010 ein solches ein. Im ersten Jahr wurde dieses nur für Personenzüge im Fernverkehr angewandt. Konkret werden pro Verspätungsminute jedes als

verspätet gewerteten Zuges 0,5 Euro/Verspätungsminute bezahlt, je nach Verursacher, entweder vom Infrastrukturbetreiber (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) oder vom Verkehrsunternehmen (Eisenbahnverkehrsunternehmen). Die Abrechnung für das Berichtsjahr zeigte ein geändertes Ergebnis:

Die erstmalige Berücksichtigung der Güterverkehre im Performance Regime führte zur Umkehr bei den Zahlungen. 2011 mussten Eisenbahnverkehrsunternehmen mehr Zahlungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen leisten, bisher war es umgekehrt.

Abb. 6: Performance Regime – Zahlungsdifferenz von Eisenbahninfrastrukturunternehmen an Eisenbahnverkehrsunternehmen.



BAHNSTROMVERTRÄGE

Stromverträge neu

Ab dem Jahr 2012 werden vom Geschäftsbereich Energie der ÖBB-Infrastruktur AG neu gestaltete Verträge zum Bezug von Traktionsstrom angeboten. Künftig kann Traktionsstrom mit einem Jahresvertrag oder mit einem Langfristvertrag (Laufzeit drei Jahre) bestellt werden. Für den unterjährigen Bezug (kürzerer Zeitraum, z. B. einige Monate) von Traktionsstrom wird auch ein Jahresvertrag abgeschlossen statt wie bisher ein Kurzfristvertrag. Eisenbahnunternehmen mit bestehenden Langfristverträgen können nahtlos in das neue Vertragsmodell wechseln.

Gegenüberstellung alt – neu

Tarifzeiten

Der Preis für Traktionsstrom ist an Tarifzeiten gebunden. Mit den ab 2012 verfügbaren Stromverträgen wurden neue Tarifzeiten eingeführt. Diese haben für alle Jahres- und Langfristverträge, sowohl für die Abrechnung nach Betriebsleistung als auch per Stromzähler, Gültigkeit. Es gibt an jedem Tag nur mehr zwei Tarifzeiten. Beim alten Vertragsmodell waren von Montag bis Freitag drei vorgesehen. An Feiertagen gelten in Zukunft die Tarifzeiten des betreffenden Wochentages. An Samstagen und Sonntagen sind es weiterhin zwei. Anhand der beiden Tabellen können die früheren und die aktuellen Tarifzeiten und die damit verbundenen Tarife verglichen werden.

Mit den Tarifzeiten wurden auch die Preise für den Bezug und die Rekuperation (technisches Verfahren der Energierückführung) von Traktionsstrom geändert. Die Tarifzeiten T1 und T2 wurden billiger. Der Vergleich der Tarife HT (alt) und T1 (neu) zeigt, dass der Strompreis um 9,6 Prozent je Megawattstunde gesunken ist. Ebenso hat sich der Preis von MT (alt) auf T2 (neu) um 9,8 Prozent pro Megawattstunde reduziert. T3 hat sich beim neuen Tarifmodell hingegen für eine Megawattstunde um 0,26 Prozent erhöht. Die genauen Preise für das alte und das neue Tarifmodell können den beiden Tabellen entnommen werden.

Der Preis für den Bezug und das Entgelt für die Rücklieferung von Traktionsstrom werden in gleicher Höhe berechnet – das wird im neuen Tarifmodell beibehalten.

Preisentwicklung

In Abbildung 1 ist die Entwicklung der Traktionsstrompreise aller Tarifzeiten (NT, MT und HT) ab 2004 zu sehen. Abbildung 2 soll feststellen, ob die neue Tarifstruktur ab 2012 einen Bruch in der Entwicklung der Preise für Traktionsstrom verursacht. Zur Veranschaulichung wird eine 24-stündige Zugfahrt an einem Werktag angenommen.

Der Linienvverlauf in Abbildung 1 für die Preisentwicklung der Tarife MT und HT im Vergleich mit T1 und T2 (ab 2012) lässt für 2012 ein günstigeres

Tarife und Tarifzeiten bis 2011.

Quelle: ÖBB-Infra

Tarif	HT	MT	NT
Bezug	152,00 €/MWh	114,25 €/MWh	94,75 €/MWh
Vergütung Rekuperation	152,00 €/MWh	114,25 €/MWh	94,75 €/MWh
Tarifzeiten	HT	MT	NT
Montag bis Freitag	08:00–20:00 Uhr	06:00–08:00 Uhr 20:00–24:00 Uhr	00:00–06:00 Uhr
Samstag		06:00–24:00 Uhr	00:00–06:00 Uhr
Sonntag, Feiertag		09:00–24:00 Uhr	00:00–09:00 Uhr

Tarife und Tarifzeiten ab 2012.

Quelle: ÖBB-Infra

Tarif	T1	T2	T3
Bezug	137,40 €/MWh	103,00 €/MWh	95,00 €/MWh
Vergütung Rekuperation	137,40 €/MWh	103,00 €/MWh	95,00 €/MWh
Tarifzeiten	T1	T2	T3
Montag bis Freitag	06:00–24:00 Uhr	00:00–06:00 Uhr	00:00–06:00 Uhr
Samstag, Sonntag		06:00–24:00 Uhr	00:00–06:00 Uhr

Abb. 1: Strompreisentwicklung in Euro pro Megawattstunde.

Quelle: ÖBB-Infra; eigene Darstellung

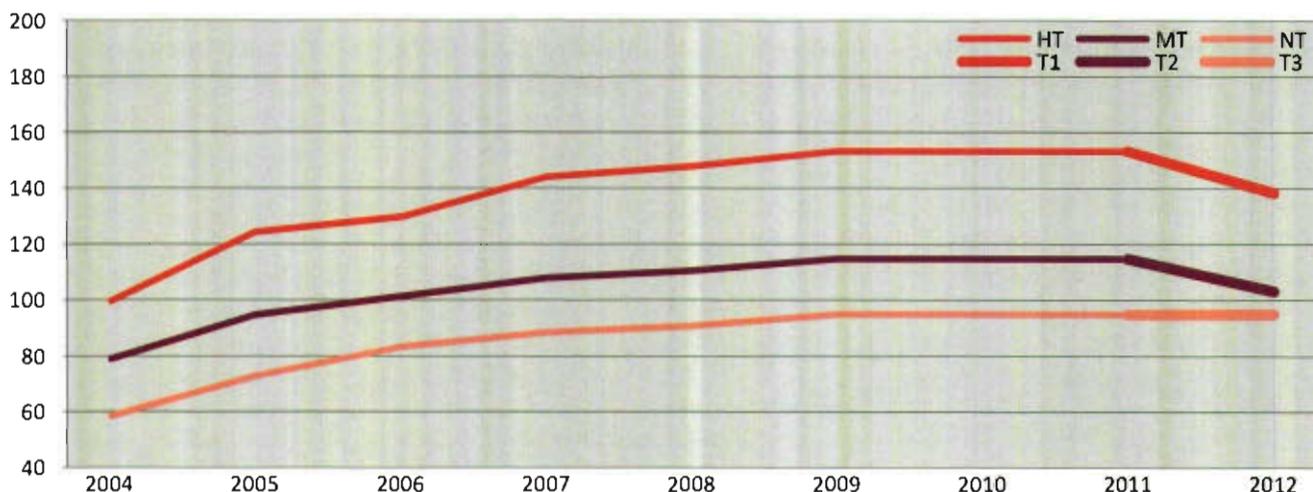
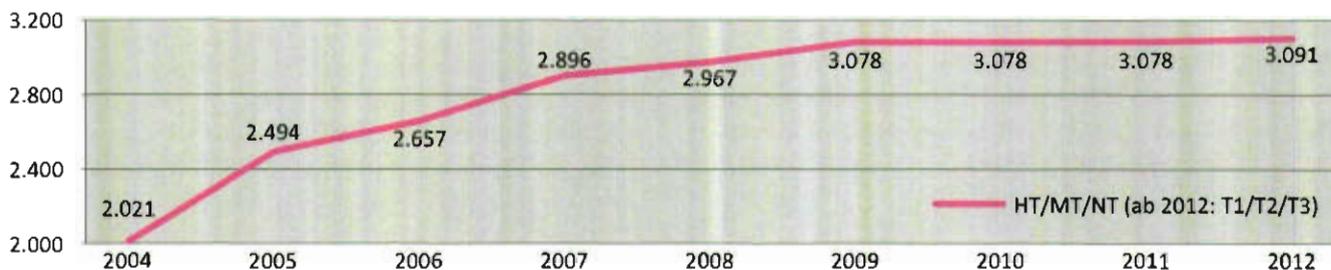


Abb. 2: Kostenentwicklung einer Zugfahrt in Euro pro Tag.

Quelle: ÖBB-Infra; eigene Darstellung



Entgelt für den Bezug von Traktionsstrom vermuten (ohne Berücksichtigung der Änderung der Tarifzeiten). Abbildung 2 zeigt allerdings (nun unter Berücksichtigung der geänderten Tarifzeiten), dass für die angenommene 24-stündige Zugfahrt das Entgelt für den Bezug von Traktionsstrom im Vergleich zwischen altem und neuem Tarifmodell annähernd gleich ist.

Wochen- und Monatsprognosen

Bei den ab 2012 geltenden Stromverträgen ist kein Prognosesystem für den Wochen- oder Monatsbedarf vorgesehen. Bei den bisherigen Stromverträgen hatten die Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, mithilfe einer Wochen- und Monatsprognose bei Übereinstimmung von Prognose und Verbrauch für den entsprechenden Zeitraum einen besseren Strompreis zu bekommen. Durch die dem Eisenbahnverkehr zugrunde liegenden Besonderheiten (z. B. nicht eing geplante Zughalte, die ein neuerliches Anfahren

bedingen und mehr Strom benötigen) gelang es den Eisenbahnunternehmen, gemäß den Angaben des Geschäftsbereichs Energie der ÖBB-Infrastruktur AG, nicht, ausreichend genaue Prognosen abzugeben, um vom Prognosesystem zu profitieren.

Mehrverbrauch – Minderverbrauch

Nach jedem Vertragsjahr erfolgt die Abrechnung des verbrauchten Traktionsstroms. Dabei wird der verbrauchte Traktionsstrom der Summe aus der Jahresbestellung, den Nachbestellungen und den Kurzfristbestellungen gegenübergestellt. Aus verschiedenen Gründen ist die Summe der im Laufe des Jahres bestellten Strommenge nicht mit der tatsächlich verwendeten Menge an Traktionsstrom identisch. Das gilt für die Abrechnung per Stromzähler und für die Abrechnung mit Ersatzwerten (Ermittlung des Stromverbrauchs anhand der Zuglaufparameter wie Gewicht, Strecke etc.). Eine der Besonderheiten des Strommarktes ist, dass der Energiepreis dann

dem prognostizierten Wert entspricht, wenn genau die Energiemenge verbraucht wurde, die auch bestellt wurde. Das bedeutet, dass sowohl Mehrverbrauch als auch Minderverbrauch den Strompreis erhöht. Bei den bis 2011 gültigen Stromverträgen war eine Abweichung von der bestellten Strommenge für den Minder- oder Mehrverbrauch von je drei Prozent erlaubt. Wurde das Toleranzband überschritten, erhöhte sich der Strompreis. In den 2012 eingeführten Stromverträgen ist bei der Spitzabrechnung des Traktionsstroms eine Abweichung für den Mehr- oder Minderverbrauch von jeweils zehn Prozent zulässig. Durch die Verbreiterung des Toleranzbandes wird das Ziel der Unternehmen, bei der Spitzabrechnung innerhalb des Toleranzbandes zu bleiben, leichter erreichbar sein.

Preisvorschau

Der Geschäftsbereich Energie der ÖBB-Infrastruktur AG legt in jedem Quartal eine Preisvorschau für den Traktionsstrom vor. Diese bietet eine unverbindliche Prognose der Strompreisentwicklung für die dreijährigen Langfristverträge. Mit der jährlich am 15. Oktober veröffentlichten Preisvorschau werden die für das Bestelljahr verbindlich geltenden Einheitspreise für Traktionsstrom bekannt gegeben. Um dem wachsenden Interesse und den Entwicklungen in den Nachbarländern am Markt für Traktionsstrom zu entsprechen, widmet sich die Schienen-Control GmbH seit dem Jahr 2011 verstärkt den speziellen Rahmenbedingungen für die Durchleitung und Lieferung von Traktionsstrom. Dabei stehen der diskriminierungsfreie Zugang zu Traktionsstrom für alle Marktteilnehmer und damit verbunden Transparenz und Kostenwahrheit im Mittelpunkt.

INFRASTRUKTUR-BENÜTZUNGSENTGELTE IM EUROPÄISCHEN VERGLEICH

Die Schienen-Control GmbH hat im Rahmen einer Studie die Benutzerfreundlichkeit und die Struktur von Benützungsentgelten mehrerer Mitgliedstaaten miteinander verglichen.

Für diese Studie wurden in einem ersten Schritt all jene Länder ausgewählt, die an einem der durch Österreich führenden Güterverkehrskorridore liegen. Die Liste wurde um Länder ergänzt, welche aufgrund der Größe oder der Entwicklung des Eisenbahnmärktes von besonderem Interesse sind. Bei Staaten mit mehr als einem Infrastrukturbetreiber zog die Schienen-Control jeweils den größten Betreiber für den Vergleich heran.

Liste der untersuchten Länder
Belgien
Bulgarien
Dänemark
Deutschland
Frankreich
Griechenland
Italien
Luxemburg
Niederlande
Österreich
Polen
Rumänien
Schweden
Schweiz
Slowakei
Slowenien
Tschechien
Ungarn

Fairer Zugang

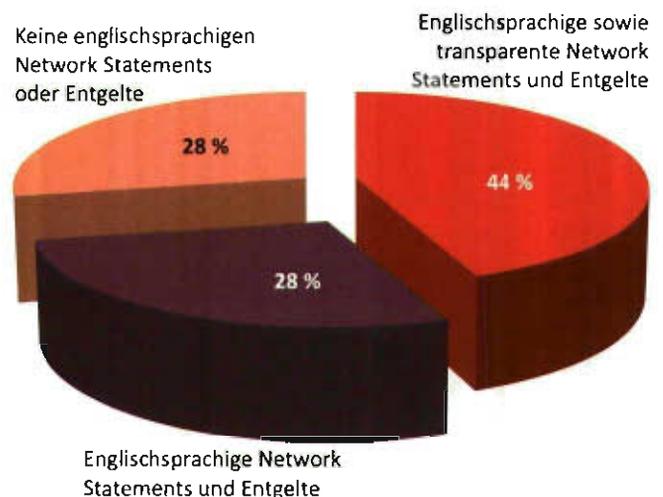
Im Rahmen der Überprüfung standen die Übersichtlichkeit und die Benutzerfreundlichkeit im Vordergrund, welche anhand von drei Kriterien gemessen wurden:

- Ist das Network Statement (Schienennetz-Nutzungsbedingungen) in Englisch verfasst?
- Sind die Benützungsentgelte in Englisch dargestellt?
- Sind die Benützungsentgelte übersichtlich dargestellt (z. B. als Formel)?

Für einen fairen Zugang zur Schieneninfrastruktur ist es erforderlich, dass das Network Statement (Schienennetz-Nutzungsbedingungen) sprachlich verständlich ist. Es sollte neben der lokalen Sprache zumindest auch in Englisch erhältlich sein. Bei den Bestimmungen über die Entgelte gilt das Gleiche. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen muss nachvollziehen können, unter welchen Bedingungen ein Zugang zum Eisenbahnnetz gewährt wird und welche Kosten mit der Benützung der Schieneninfrastruktur entstehen. Eine übersichtliche Darstellung der Benützungsentgelte in den Network Statements der Infrastrukturbetreiber trägt zur Verständlichkeit sowie zur Vermeidung von Verständnisfehlern bei und ist förderlich für den Wettbewerb. Einem Eisenbahnverkehrsunternehmen soll die Möglichkeit geboten werden, sich einfach über die tatsächliche Höhe der Benützungsentgelte zu informieren.

Abb. 1: Benutzerfreundlichkeit von Network Statements in den untersuchten Ländern.

Quelle: Network Statements der untersuchten Länder; eigene Darstellung



Von den 18 untersuchten Infrastrukturbetreibern erfüllten 13 (72 Prozent) die grundlegenden zwei Bedingungen (englischsprachige Unterlagen). Davon verwendeten acht (44 Prozent) Übersichten bzw. Formeln zur verständlichen Darstellung der Benützungsentgelte. Bei den Infrastrukturbetreibern aus fünf Ländern (28 Prozent) entsprachen die Network Statements

und die Benützungsentgelte nicht dem Kriterium der Englischsprachigkeit. In zwei Ländern waren die Network Statements nicht ausreichend in Englisch verfügbar. Die anderen drei Länder hatten teilweise keine Entgelte veröffentlicht oder diese nur in der Amtssprache ihres Landes bereitgestellt.

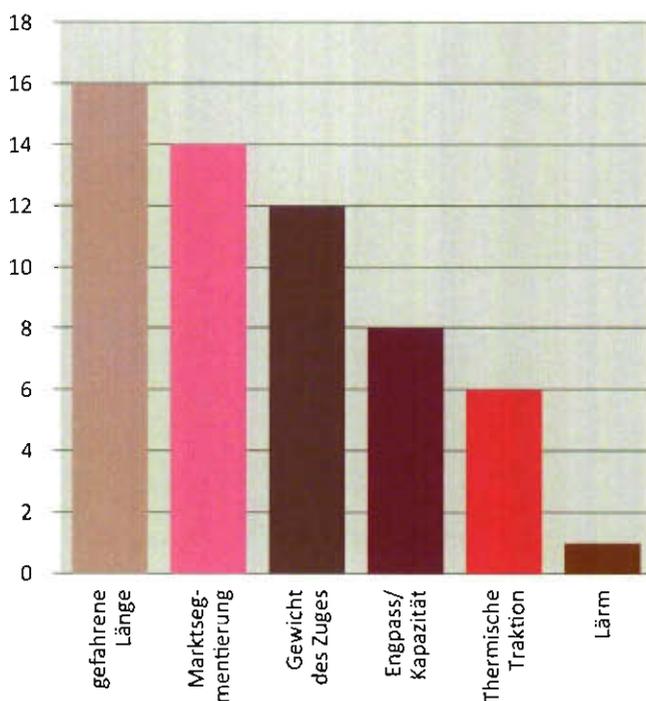
Strukturen der Benützungsentgelte der Infrastrukturbetreiber

Obwohl die Richtlinie der EU (RL 2001/14) einige Vorgaben enthält, ist es großteils im freien Ermessen der Infrastrukturbetreiber, welche Struktur sie ihren Entgelten geben. Somit sind die Entwicklung der Struktur und die Verrechnungsparameter (Verrechnung nach Länge, Gewicht ...) der Entgelte in Europa sehr heterogen.

Die Infrastrukturbetreiber der untersuchten Länder setzen unterschiedliche Verrechnungsparameter ein (siehe Abbildung 2). Zwei Länder veröffentlichten keine Entgeltstrukturen. 16 Infrastrukturbetreiber rechnen nach der gefahrenen Distanz des Zuges (Zugkilometer) ab. Zusätzlich differenzieren 14 Infrastrukturbetreiber ihre Entgelte nach Marktsegmenten

Abb. 2: Häufigkeit der Verrechnungsparameter der Benützungsentgelte in 16 der untersuchten 18 Länder.

Quelle: Network Statements der untersuchten Länder; eigene Darstellung



und zwölf nach dem Gewicht des Zuges. Weitere Parameter sind Engpass/Kapazität, thermische Traktion und Lärm.

Verrechnung nach der gefahrenen Streckenlänge (Zugkilometer)

Dieser Verrechnungsparameter wird von fast allen Infrastrukturbetreibern verwendet. Er ist einfach zu verrechnen, da die Länge der Zugfahrt immer bekannt ist.

Marktsegmentierung

Die Unterscheidung nach Marktsegmenten ist ein weiterer wichtiger Bestandteil bei den Verrechnungsparametern vieler Infrastrukturbetreiber. Die Segmentierung erfolgt klassischerweise in Güter- und Personenverkehr. Diese Differenzierung wird mit den unterschiedlichen Anforderungen der Marktsegmente an die Infrastrukturbetreiber begründet. Während Personenverkehrszüge höhere Anforderungen an die Infrastruktur stellen (höhere Geschwindigkeiten, höhere Verfügbarkeit), bestehen für Güterverkehrsleistungen geringere Anforderungen. Um dem Rechnung zu tragen, werden unterschiedlich hohe Entgelte für Personenverkehr- und Güterverkehr verrechnet.

Verrechnung nach dem Gewicht

Das Gewicht des Zuges ist ebenfalls ein wesentlicher Verrechnungsparameter. Je höher das Zuggewicht ist, desto höher sind der Verschleiß der Infrastruktur und die marginalen Instandhaltungskosten. Meist erfolgt die Berücksichtigung über Bruttotonnenkilometer (Bruttogewicht des Zuges multipliziert mit den gefahrenen Kilometern).

Engpasszuschlag und Entgelt für hohe Kapazitätsauslastung

Die EU-Richtlinie 2001/14 sieht vor, dass für überlastete Strecken ein Engpasszuschlag verrechnet werden kann. Durch den höheren Preis soll die Nachfrage im Überlastungszeitraum reduziert oder auf einen anderen Zeitraum verlagert werden. Dieser Lenkungseffekt soll zu einer besseren Verteilung der Auslastung auf der Schieneninfrastruktur führen.

Acht Infrastrukturbetreiber nutzen diesen Verrechnungsparameter. Manche Infrastrukturbetreiber verrechnen auch auf Strecken mit hoher Kapazitätsauslastung (die aber noch nicht überlastet sind) einen Zuschlag, um einen Verkehrslenkungseffekt auf eine verkehrsärmere Zeit zu erreichen. Ob diese Vorgehensweise in Übereinstimmung mit der EU-Richtlinie 2001/14 steht, war Thema bei den in der IRG-Rail (Independent Regulators' Group-Rail) zusammengefassten Regulatoren und ist umstritten.

Thermische Traktionierung

Der Verrechnungsparameter thermische Traktionierung bedeutet, dass für die Traktionierung auf einer elektrifizierten Strecke ein Dieseltriebfahrzeug eingesetzt wird. Dem Infrastrukturbetreiber entstehen dadurch keine Mehrkosten. Gerechtfertigt wird die Verrechnung mit einem Lenkungseffekt, der nicht erwünschtes Fahren mit Dieselfahrzeugen auf elektrifizierten Strecken verhindern soll.

Lärm bzw. lärmabhängige Fahrzeuge

Neu ist der Verrechnungsparameter für Lärm. Fahrzeuge mit einem hohen Lärmausstoß sollen höhere Entgelte bezahlen als Fahrzeuge mit einem niedrigeren Lärmausstoß. Geplant ist, die externen Kosten (Lärmbelästigung für die Gesellschaft) einzupreisen. Die Erträge sollen in Lärmschutzwände investiert werden und zur Umrüstung auf lärmärmere Fahrzeuge anregen. Derzeit wendet nur ein Infrastrukturbetreiber diesen Verrechnungsparameter an.

Mehr Informationen entnehmen Sie bitte der veröffentlichten Studie „Vergleich der Benützungsentgelte in Europa“ auf der Website www.schienencontrol.gv.at.

ANSCHLUSSBAHNEN

Allgemein

Gemäß § 7 Eisenbahngesetz (EisbG) sind Anschlussbahnen Schienenbahnen, die den Verkehr einzelner oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen ermöglichen, wobei in Anschlussbahnen mit oder ohne Eigenbetrieb unterschieden wird.

Gemäß § 75a Abs. 2 EisbG haben Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Recht auf Zugang zu verästelten Anschlussbahnen, d. h. Anschlussbahnen, von denen Nebenanschlussbahnen abzweigen. Auf diesen Zugang sind sinngemäß die Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes anzuwenden (§ 75a Abs. 3 EisbG).

Dies bedeutet insbesondere, dass der Betreiber der verästelten Anschlussbahn Schienennetz-Nutzungsbedingungen erstellen und das Entgelt für die Benützung seiner Schieneninfrastruktur nach dem Grenzkostenprinzip sowie den sonstigen Regelungen des § 67 EisbG berechnen muss.

Im Zusammenhang mit verästelten Anschlussbahnen wurden im Berichtsjahr mehrere Problemstellungen an die Schienen-Control herangetragen. Diese betrafen die Abgrenzung, welche Eisenbahnanlagen zur Infrastruktur gehören (für deren Benützung das Entgelt gemäß § 67 EisbG berechnet wird), die Kalkulation des Infrastruktur-Benützungsentgelts (IBE), die Gestaltung

von Anschlussbahnverträgen mit Nebenanschlussbahnunternehmen und von Infrastruktur-Nutzungsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Aufteilung der nötigen Erhaltungskosten.

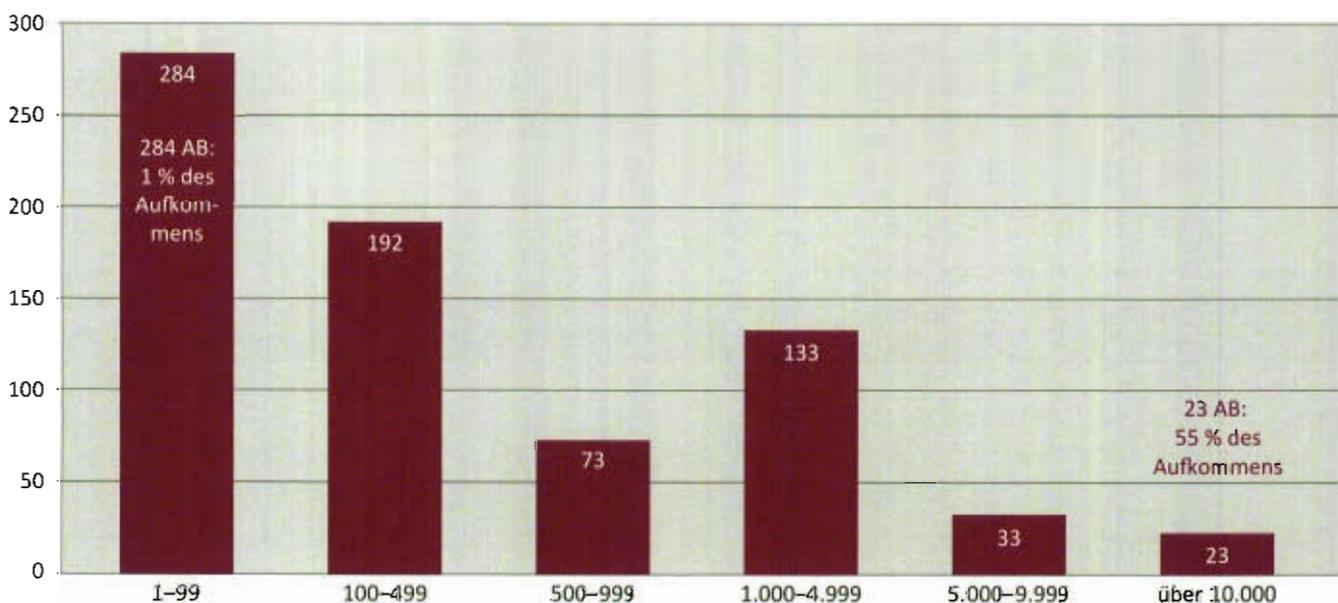
Das EisbG sieht für Betreiber von verästelten Anschlussbahnen die Möglichkeit vor, bei der Schienen-Control Kommission um Erleichterungen von den Verpflichtungen aufgrund der Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes – wie Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Berechnung eines IBE – anzusuchen (§ 75a Abs. 3 EisbG). Die Erleichterungen können gewährt werden, wenn dadurch nicht die Erreichung des Regulierungszweckes gemäß § 54 EisbG gefährdet wird. Sie sind zu gewähren, wenn keine Begehren auf Zugang von Dritten vorliegen.

Aufkommen

2011 wurden im österreichischen Netz 781 Anschlussbahnen bedient, davon 738 oder 95 Prozent im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG (2010: 782). 1,14 Millionen Wagen wurden im Berichtsjahr in diese Anschlussbahnen beigestellt. 30 dieser 738 Anschlussbahnen erreichten 2011 ein Aufkommen von lediglich einem Wagen.

Abb. 1: Anzahl der an das Netz der ÖBB-Infra anschließenden Anschlussbahnen gegliedert nach der Anzahl der beigestellten Wagen je Anschlussbahn 2011.

Quelle: ÖBB-Infra; eigene Darstellung



Letzte Meile

Die Bedienung einer Anschlussbahn wird als Bedienung der letzten Meile bezeichnet und umfasst die Zustellung oder Abholung einzelner Wagen oder Wagengruppen zu bzw. von einer Anschlussbahn vom bzw. zum nächsten größeren Bahnhof. Da die letzte Meile kaum über eine elektrische Oberleitung verfügt, ist für die Bedienung eine Diesellokomotive notwendig. Des Weiteren wird ein Verschubmitarbeiter benötigt, welcher Kuppelarbeiten und Lotsenaufgaben übernehmen muss.

Da viele Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht über die für die Bedienung der letzten Meile benötigten Diesellokomotiven vor Ort verfügen, müssen sie bei anderen, lokal tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (vorrangig beim Incumbent) um Zustellung der Wagen vom Übergabebahnhof zum Anschlussgleis anfragen. Der hierfür von dem zustellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen verrechnete Preis für die Bedienung der letzten Meile ist meist im Verhältnis zur eigentlichen Zugfahrt sehr hoch. Im Berichtsjahr wurden von Eisenbahnverkehrsunternehmen verschiedene Probleme im Zusammenhang mit der Bedienung der letzten Meile an die Schienen-Control herangetragen.

Exemplarisch hierzu einige Beispiele:

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einer vor Ort einsetzbaren Diesellokomotive hatte anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zustelleistung entweder verweigert oder sie nur zu einem sehr hohen Preis erbracht. An Orten, an denen mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen die Leistung anboten, waren die Preise nach Vorliegen des Konkurrenzpreises hingegen niedriger. Des Weiteren wurde von einer Blockierung der

Kapazität der Verschubmitarbeiter berichtet.

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet flächendeckend Leistungen ihrer Verschubmitarbeiter an. Die Verschubleistungen können bereits vor dem Beginn des Fahrplanjahres bestellt werden. Manche Eisenbahnverkehrsunternehmen buchen vorab die gesamte oder überwiegende an einem Standort verfügbare Kapazität. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die an diesen Standorten während eines Jahres viele Verkehre abwickeln, sichern sich so den erforderlichen Verschub. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche die Kapazität nicht im Vorhinein planen und bestellen können, verbleiben in solchen Fällen nur mehr begrenzte Kapazitäten. Das kann zu Benachteiligungen führen, da ohne ausreichende Kapazität von Verschubmitarbeitern keine Bedienung der Anschlussbahn durchgeführt werden kann. In der Tabelle werden die aktuellen Beschwerden zum Thema Bedienung der letzten Meile anonymisiert dargestellt.

Während Beschwerden betreffend die Behinderung des Zugangs und die Blockierung der Kapazität der Verschubmitarbeiter im Berichtsjahr, wie aus der Tabelle ersichtlich ist, eine Ausnahme darstellten, häuften sich bei den anderen Beschwerden die jeweils gleichen Problemstellungen. Die meisten Meldungen betrafen den verrechneten Preis, der weit höher lag als in den Vorjahren, und die für die Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht nachvollziehbare Preisfindung.

Die Schienen-Control Kommission leitete mehrere wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren ein, in welchen sie die Preisgestaltung von Eisenbahnverkehrsunternehmen untersucht, welche die Bedienung der letzten Meile für andere Eisenbahnverkehrsunter-

Beschwerden zum Thema Bedienung der letzten Meile.

Quelle: Schienen-Control

	Zugang	Blockierung Kapazität	Zustelleistung	Preis	Abwerben Kunden
Fall 1				●	●
Fall 2				●	●
Fall 3	●				●
Fall 4			●	●	
Fall 5			●		
Fall 6				●	●
Fall 7		●	●		
Fall 8				●	

nehmen übernehmen. Bei der Zustellung von Wagen aus einer Anschlussbahn in den nächsten Bahnhof bzw. von diesem Bahnhof in die Anschlussbahn handelt es sich aus Sicht der Schienen-Control Kommission um eine Durchführung von Verschubbetrieb i. S. d. § 58 Abs. 3 Z. 3 EisbG. Diese Leistung hat ein Eisenbahnverkehrsunternehmen anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei und gegen ein Entgelt, das nach den Grundsätzen des § 70 Abs. 1 EisbG (angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt) ermittelt wurde, zur Verfügung zu stellen. Die Schienen-Control Kommission prüft daher, ob das Entgelt für die Bedienung der letzten Meile den Grundsätzen des § 70 Abs. 1 EisbG entspricht und ob die Eisenbahnverkehrsunternehmen diese Leistung anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei anbieten.

Ein weiteres der Schienen-Control gemeldetes Problem waren Versuche des lokal tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmens, Kunden eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens abzuwerben. Wenn ein Kunde ein Gesamtpaket an Leistungen bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellte, kaufte dieses oft eine Teilleistung wie den Verschub bei einem anderen, lokal tätigen Unternehmen zu. Dieses Unternehmen verfügte daher über detaillierte Informationen zur Abwicklung des Zuges, nahm in einigen Fällen Kontakt mit dem Kunden auf, legte ein Konkurrenzangebot für das gesamte Leistungspaket und versuchte, den Kunden abzuwerben. Mit der Ausnutzung dieses Informationsvorteils erscheint ein Wettbewerb auf der letzten Meile schwer möglich. Auf Initiative der Schienen-Control fanden zu diesem Thema wiederholt Gespräche mit Vertretern der Bundeswettbewerbsbehörde und der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen statt, da der Verdacht des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung durch das die Bedienung der letzten Meile durchführende Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Verdacht des Abwerbens von Endkunden besteht.



Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

2011 leitete die Kommission aufgrund formell oder informell eingegangener Beschwerden bzw. aufgrund von Erkenntnissen der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH 60 Verfahren ein. Die Palette der Verfahrensthemen war breit gefächert. Wir führen 13 beispielhafte Verfahren an.

SCHWERPUNKTE DER ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

Im Kalenderjahr 2011 hielt die Schienen-Control Kommission neun Sitzungen und eine Klausur ab. Im Rahmen der zweitägigen Klausur beschäftigten sich die Teilnehmer vor allem mit dem Thema der konkurrierenden Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission und des Kartellgerichts, mit Regulierungsfragen im Zusammenhang mit dem diskriminierungsfreien Zugang zu Güterterminals und Häfen, mit dem Entwurf des Fahrgastrechtesgesetzes und mit der neu gegründeten Plattform der unabhängigen Eisenbahnregulierungsbehörden IRG-Rail (Independent Regulators' Group-Rail). Die Themen der turnusmäßig stattfindenden Sitzungen waren wie bereits in den vorangegangenen Jahren sehr breit gefächert.

Im Rahmen der Kommissionssitzungen berichtete die Schienen-Control GmbH laufend über ihre routinemäßige Prüfung der meldepflichtigen Unterlagen von Eisenbahnunternehmen. Im Falle von Anhaltspunkten für wettbewerbswidriges Verhalten wurden die betreffenden Unterlagen der Schienen-Control Kommission zur Beurteilung im Rahmen der amtswegigen Wettbewerbsaufsicht vorgelegt. Aufgrund formell oder informell eingegangener Beschwerden bzw. aufgrund von Erkenntnissen der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH führte die Schienen-Control Kommission im Berichtsjahr 60 Verfahren durch, aus denen hier ein Auszug angeführt wird.

Vorabentscheidungsersuchen der Schienen-Control Kommission betreffend die Beschwerde der WESTbahn Management GmbH wegen der Zurverfügungstellung von Echtzeitdaten an den Europäischen Gerichtshof (EuGH)

Die WESTbahn brachte eine Beschwerde bei der Schienen-Control Kommission ein, da ihr von der ÖBB-Infrastruktur AG die Zurverfügungstellung von Echtzeitdaten anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen verweigert wurde. Die WESTbahn hatte die Zurverfügungstellung der Echtzeitdaten verlangt, um ihre Fahrgäste über Verspätungen von Anschlusszügen informieren zu können. Die Entscheidung der Schienen-Control Kommission hängt von der Auslegung der Fahrgastrechteverordnung,

VO (EG) Nr. 1371/2007, sowie der Richtlinie über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur, RL 2001/14/EG, ab. Die Schienen-Control Kommission legte daher dem EuGH Fragen zur Auslegung dieser Rechtsakte zur Vorabentscheidung vor.

Berechnung des Infrastruktur-Benützungsentgelts (IBE) für Zusatzzüge

Die Schienen-Control Kommission leitete von Amts wegen ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren betreffend eine Bestimmung in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens ein. Diese Bestimmung sah bei Flügelzugkonzepten (Züge werden in Abschnitten des Zuglaufs gemeinsam oder geteilt geführt) Folgendes vor: Wurden im Fall von größeren Verspätungen die Züge im Sinne der Pünktlichkeit getrennt geführt, wurde für den pünktlich abfahrenden Zug(teil) kein IBE verrechnet. Die Schienen-Control Kommission forderte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf, die IBE-Verrechnungsregelung für Zusatzzüge aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu entfernen, da diese diskriminierend ist und außerdem § 69 Eisenbahngesetz (EisbG) widerspricht. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kam dieser Aufforderung nach, entfernte die IBE-Verrechnungsregelung aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2011 sowie 2012 und informierte die Zugangsberechtigten über diese Änderung.

Wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren bezüglich des Passwortbereichs eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens

Ein anderes wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren eröffnete die Schienen-Control Kommission von Amts wegen, da ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf seiner Internetseite eine Reihe von Dokumenten, die als Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen sind, nicht frei zugänglich macht, sondern nur in einem passwortgeschützten Bereich zur Verfügung

stellt. Das Bundesamt für Verfassungsschutz und Terrorismusbekämpfung wurde zur Frage der Terrorismusgefahr im Zusammenhang mit der freien Veröffentlichung von Unterlagen aus dem Passwortbereich zur Stellungnahme aufgefordert. Die Schienen-Control Kommission ist zur Auffassung gelangt, dass es vonseiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zulässig ist, ein Passwort (nur) bei Vorliegen rechtlich beachtlicher Interessen zu vergeben. Die Vergabe des Passwortes erfolgt jedenfalls an zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen im Zulassungsverfahren sowie an Behörden. Rechtlich beachtliche Interessen liegen jedoch auch bei Spediteuren, Frachtführern, Verladern, Forschungseinrichtungen und Gebietskörperschaften vor, weshalb diese ebenfalls das Passwort erhalten.

Die Schienen-Control Kommission ersuchte, jeweils am Beginn des Passwortbereichs einen entsprechenden Hinweis samt Angabe einer Kontaktmöglichkeit, unter der die Vergabe eines Passwortes angefragt werden kann, aufzunehmen.

Diesem Ansuchen der Schienen-Control Kommission wurde vonseiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf der Internetseite entsprochen. Die Schienen-Control Kommission hat das wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren daher eingestellt.

Sanierung der Brennerstrecke und Priorisierung der Rollenden Landstraße

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen wandte sich an die Schienen-Control Kommission, weil es sowohl die geplante Gesamtsperre der Brennerstrecke im Sommer 2012 als auch die für die Dauer des eingleisigen Betriebs der Brennerstrecke im Jahr 2012 vorgesehene Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße für wettbewerbsrechtlich unzulässig hielt. Die Schienen-Control Kommission leitete diesbezüglich zwei wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren ein und führte ein Ermittlungsverfahren durch.

Da die Priorisierungsregel der Züge der Rollenden Landstraße gegen den Grundsatz der diskriminierungsfreien Gewährung des Zugangs zur Schieneninfrastruktur verstößt, erklärte sie die Schienen-Control Kommission für unwirksam und ordnete im Verfahren ihre Entfernung mittels Bescheid an. Zwischenzeitlich

hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof (VwGH) erhoben, gemäß Art. 131 Abs. 1 Z. 1 Bundes-Verfassungsgesetz samt Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung gemäß § 30 Abs. 2 Verwaltungsgerichtshofgesetz. Der Antrag auf aufschiebende Wirkung wurde vom VwGH mittels Beschluss abgewiesen.

Mit Erkenntnis vom 26. März 2012 wies der VwGH auch die Beschwerde des Eisenbahninfrastrukturunternehmens als unbegründet ab.

In dem wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren betreffend die Gesamtsperre der Brennerstrecke hat die Schienen-Control Kommission beschlossen, das Verfahren einzustellen. Eine Gesamtsperre der Brennerstrecke ist aus Sicht der Schienen-Control Kommission nötig, um bestimmte Arbeiten durchführen zu können, wie insbesondere Gewölbesanierung im Tunnel, Erneuerung der Entwässerung im Tunnel oder Austausch eines zweigleisigen Brückentragwerkes.

Regulierungsmaßnahmen für Anschlussbahnen

Mehrere Betreiber verästelter Anschlussbahnen wurden aufgefordert, entweder den Verpflichtungen aufgrund der Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes, insbesondere der Verpflichtung zur Erstellung und Veröffentlichung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie zur Erstellung eines Netzfahrplanes, nachzukommen oder gemäß § 75a Abs. 3 EisebG um Erleichterungen von diesen Verpflichtungen anzusuchen. Alle Betreiber suchten um Erleichterungen an. Die Schienen-Control Kommission gewährte diese teilweise.

Kommunikationstool

Die Schienen-Control Kommission eröffnete von Amts wegen ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren bezüglich eines standardisierten Kommunikationstools zwischen den Triebfahrzeugführern bestimmter Züge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens und den Disponenten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Die Zugangsberechtigten wurden über die Einleitung informiert. Da im konkreten Fall keine wettbewerbsrelevante Diskriminierung festgestellt werden konnte, stellte

die Schienen-Control Kommission das nach § 74 Abs. 1 Z. 1 EisbG eingeleitete wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren ein.

Vergleich Trassenkonflikte WESTbahn und ÖBB-Personenverkehr AG

Im Mai 2011 fand bei der ÖBB-Infrastruktur AG ein Koordinierungsverfahren gemäß § 65b EisbG zu Trassenkonflikten zwischen der ÖBB-Personenverkehr AG und der WESTbahn statt, in dem keine Einigung erzielt werden konnte. Die Schienen-Control nahm als Beobachterin am Koordinierungsverfahren teil. In der Folge erhoben sowohl die ÖBB-Personenverkehr AG als auch die WESTbahn Beschwerde bei der Schienen-Control Kommission. Am 21. Juli 2011 erfolgte eine mündliche Verhandlung zu diesem Verfahren. In der Verhandlung wurden die Trassenanträge der Beschwerdeführer, der geplante Trassenzuweisungsvorschlag der ÖBB-Infrastruktur AG sowie technische, betriebliche und rechtliche Fragen erörtert. Auf Wunsch der Schienen-Control Kommission erklärten sich die Beschwerdeführer und die ÖBB-Infrastruktur AG zu nochmaligen Vergleichsgesprächen bereit. Diese führten in der Folge zu einer Einigung. Die WESTbahn kann nun konfliktfrei zum railjet von Wien nach Salzburg und retour fahren. Die ÖBB-Personenverkehr AG verzichtete auf einige zusätzliche Fernzüge zwischen Wien und Salzburg, dadurch wurde eine Alternativtrasse möglich. Im Gegenzug stimmte die WESTbahn der Fahrzeit von knapp drei Stunden zu. Außerdem wird ein Zug der WESTbahn zwischen Wels und Linz über Traun geführt, womit die Berufsfahrerzüge der ÖBB-Personenverkehr AG konfliktfrei nach Linz geführt werden können. Die ÖBB-Infrastruktur AG reduzierte auch die Reserven für den ICE (Intercity-Express). Die zahlreichen Konflikte mit dem Regionalverkehr konnten ebenfalls entschärft werden. Das Verfahren vor der Schienen-Control Kommission wurde eingestellt.

Schlichtungsgespräch zur Trassenzuweisung

Im Oktober 2011 kontaktierte ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Schienen-Control mit der Bitte um ein Schlichtungsgespräch. Das Verkehrsunternehmen wollte sämtliche in Salzburg endenden Züge nach

Freilassing verlängern. Alle 24 beantragten Trassen wurden von der Zuweisungsstelle verweigert. In mehreren Schlichtungsgesprächen konnte die Schienen-Control gemeinsam mit einem Experten der Schienen-Control Kommission erreichen, dass nun 22 von 24 Trassen grenzüberschreitend möglich sind.

Betriebsführungsvertrag

Zum 1. August 2010 wurde ein Betriebsführungsvertrag zwischen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen betreffend den Teilbetrieb Verschub abgeschlossen. Darin wird das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Führung der Geschäfte des Teilbetriebs Verschub als alleiniger Stellvertreter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in dessen Namen und auf dessen Rechnung beauftragt. Mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen brachten bei der Schienen-Control Kommission eine Beschwerde auf Aufhebung des Betriebsführungsvertrages ein. Die Schienen-Control führte umfangreiche Erhebungen zu diesem Verfahren durch. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen kündigte den Betriebsführungsvertrag, somit war das Verfahren einzustellen.

Verschub/Letzte Meile

Im Rahmen der Prüfung der Beschwerde betreffend die Aufhebung des Betriebsführungsvertrages leitete die Schienen-Control Kommission aufgrund der diesbezüglichen Stellungnahmen mehrerer Eisenbahnverkehrsunternehmen von Amts wegen wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren zum Thema Verschub ein. In jenen Verfahren, in denen aufgrund der mangelnden Zuständigkeit keine weiteren Erhebungen durchgeführt werden konnten, wurde die Bundeswettbewerbsbehörde informiert. Diesbezüglich unterstützt die Schienen-Control die Bundeswettbewerbsbehörde bei den Ermittlungen. Die Schienen-Control Kommission führte im Rahmen der oben erwähnten Untersuchungen unter anderem zwei wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren gegen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen wegen des Verschubs und der Bedienung der letzten Meile in einem Wiener Bahnhof durch. Ein beteiligtes Eisenbahnverkehrsunternehmen fühlte sich durch die

Preisgestaltung hinsichtlich der Zurverfügungstellung der Zusatzleistung Vershub diskriminiert. In beiden wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren wurde dem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Bescheid gemäß § 74a Abs. 1 EISbG die Auskunftserteilung aufgetragen.

Entgelt GSM-R-SIM-Karte

Aufgrund der Vorgaben eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens benötigen alle Fahrzeuge auf Strecken, die infrastrukturseitig mit GSM-R ausgerüstet sind und über keinen analogen Funk mehr verfügen, einen tauglichen GSM-R-Funk. Zur Inbetriebnahme braucht jedes GSM-R-Funkgerät eine GSM-R-SIM-Karte. Die SIM-Karten stellt ausschließlich der Provider aus. Dabei wird für die Erstaussstellung ein Einmalbetrag verrechnet. Ferner wird für die Bereitstellung der SIM-Karte eine monatliche Gebühr je SIM-Karte eingehoben. Diese monatliche Gebühr sowie die Gebühr für die Erstaussstellung der SIM-Karte sind sowohl in den aktuell gültigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen als auch im Produktkatalog Netzzugang nicht ausgewiesen. Die Schienen-Control Kommission hat über den zugrunde liegenden Sachverhalt ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren von Amts wegen eingeleitet. Als erstes Zwischenergebnis der Erhebungen der Schienen-Control stellte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen klar, dass für die Leistungen, die als Mindestzugangspaket zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur gemäß § 58 Abs. 1 Z. 3 EISbG zur Verfügung zu stellen sind, das Nutzerprofil „Basis CAB“ eingerichtet wurde. Da im Profil „Basis CAB“ ausschließlich die Abwicklung der betrieblichen Kommunikation (Sprachkommunikation) im Rahmen der Zugfahrt enthalten ist, wird für diese Mindestleistung auch kein gesondertes Entgelt in Rechnung gestellt. Das wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren ist noch nicht abgeschlossen und weiterhin Gegenstand von Ermittlungen.

Diskriminierung beim Zugang zur Infrastruktur in Italien – Konflikt Bahnverkehr Brenner

Im Streit um die Eurocity-Züge der ÖBB-Personenverkehr AG nach Mailand und Bologna untersagte

die italienische Regulierungsbehörde URSF (Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari) am 12. Dezember 2010 der ÖBB-Personenverkehr AG, DB Fernverkehr AG und deren italienischem Partner LeNord, mit den Schnellzügen über den Brenner auf italienischem Boden neben dem Endbahnhof auch weitere Stationen wie Bozen oder Trient zu bedienen. Nach Protesten der beteiligten Institutionen aus dem In- und Ausland, darunter auch der österreichischen Schienen-Control, gewährte die URSF einen Tag vor Inkrafttreten des neuen Fahrplans einen Aufschub um drei Monate.

Mittlerweile gibt es eine Einigung zwischen den beteiligten Bahnen und der Bescheid über das Bedienungsverbot auf italienischem Boden wurde von der URSF aufgehoben.

Entschädigungsbedingungen

Die Schienen-Control Kommission leitete gemäß § 78b Abs. 2 EISbG von Amts wegen wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren gegen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen betreffend deren Entschädigungsbedingungen ein. Hinsichtlich derjenigen Punkte, bei denen keine Einigung mit der ÖBB-Personenverkehr AG erzielt werden konnte, traf die Schienen-Control Kommission mit Bescheid vom 6. Dezember 2010 (rechtswirksam seit Anfang Jänner 2011) folgende Entscheidungen:

- Bei einer Verspätung von mehr als 60 Minuten müssen die Eisenbahnen den Fahrgästen kostenlos Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit anbieten, sofern diese im Zug oder im Bahnhof verfügbar oder vernünftigerweise lieferbar sind.
- Entschädigungszahlungen müssen innerhalb eines Monats nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung ausbezahlt werden. Ansprüche auf Fahrpreientschädigung verjähren in einem Jahr.
- Die Belege für die Einreichung des Antrags sind im Original oder in Abschrift, auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form, vorzulegen.
- Die meisten Gründe (z. B. Verhalten eines Dritten, außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände wie witterungsbedingte oder technische Gründe, Verkehrsbeschränkungen infolge Streiks usw.) für das Verweigern der Fahrpreientschädigungen für Einzeltickets wurden gestrichen.

In der Folge konnten 2011 weitere Einigungen mit der ÖBB-Personenverkehr AG erzielt werden:

- Die Entschädigungsbedingungen für Besitzer einer ÖSTERREICHcard wurden verbessert. Statt bisher maximal 60 Euro (2. Klasse) bzw. 90 Euro (1. Klasse) stehen nun maximal zehn Prozent des Verkaufspreises an Verspätungsentschädigung pro Jahr zu.
- Ist der Zug auf der Strecke blockiert, hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Weiterbeförderung zum Bahnhof oder zum Zielort durchzuführen.
- Die Eisenbahn kann bei erheblichen Gründen einen höheren Kostenersatz für die Unterkunft bzw. die Weiterbeförderung mit einem anderen Verkehrsmittel (z. B. Taxi) aufgrund einer Einzelfallprüfung gewähren. In diesen Fällen werden über den ansonsten geltenden Maximalbetrag von 80 Euro (Unterkunft) und 50 Euro (Weiterbeförderung) hinaus die Kosten übernommen.

Von einer Ausnahme abgesehen, wurden die oben genannten Punkte nach intensiver und längerer Diskussionsphase im ÖPT (Österreichischer Eisenbahn-Personen- und Reisegepäcktarif) eingearbeitet und führten zu wesentlichen Verbesserungen für die Fahrgäste. Die ÖBB-Personenverkehr AG weigert sich bisher, den Bescheidpunkt, dass Belege für die Einreichung des Antrags vom Fahrgast nicht nur im Original, sondern auch in Abschrift vorgelegt werden können, umzusetzen.

Stellungnahmen der Schienen-Control Kommission und der Schienen-Control GmbH

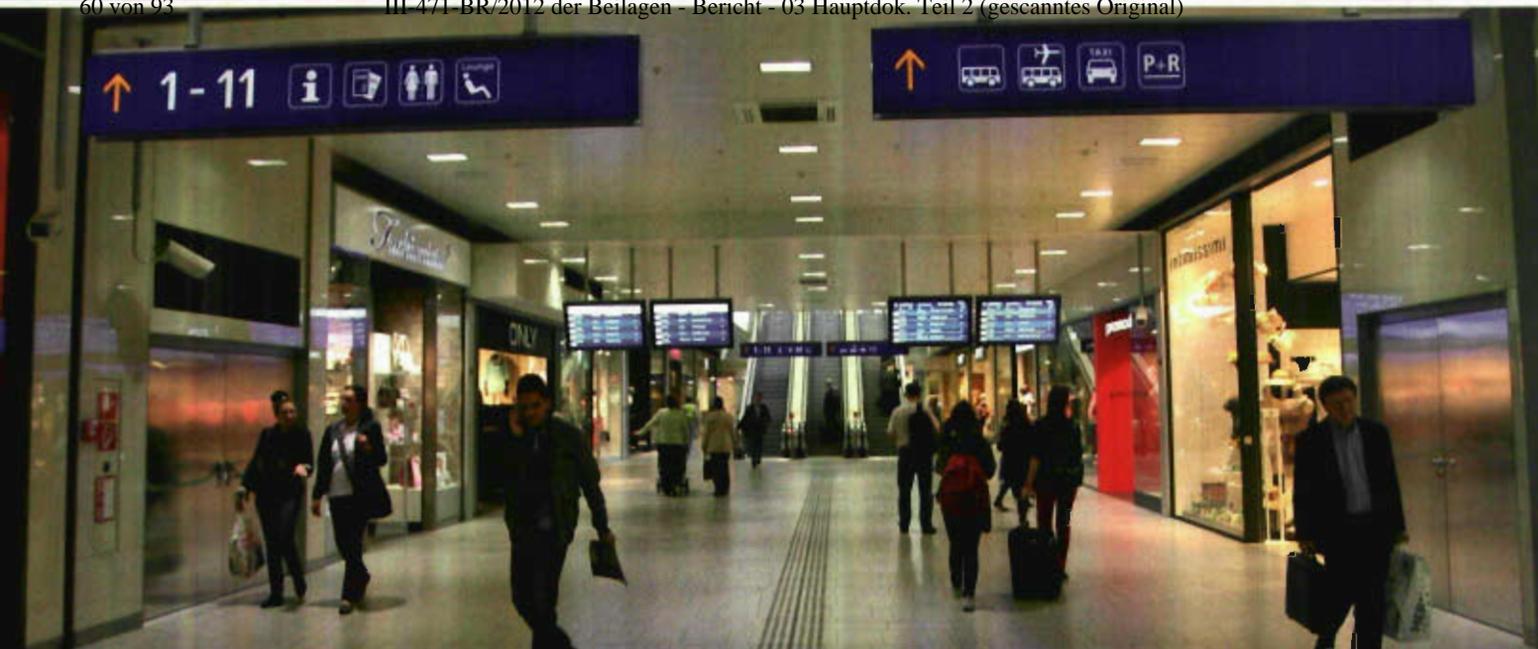
Der Schienen-Control wurde der Entwurf der Novelle zum Eisenbahngesetz zur Stellungnahme übermittelt. Der Großteil der Novelle betraf die Umsetzung der RL 2008/57/EG über die Interoperabilität. Des Weiteren erhielt die Schienen-Control den Entwurf der Novelle zum Fahrgastrechtegesetz. Zu beiden Novellen wurden umfangreiche Stellungnahmen abgegeben.

Außerdem verfasste die Schienen-Control eine Stellungnahme zur Zusammenschlussanmeldung der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH und der LTE Logistik- und Transport GmbH an die Bundeswettbewerbsbehörde.

Die WESTbahn hat einen Antrag auf Aufnahme ihrer Züge in die Fahrplaninformationsmedien der ÖBB-Personenverkehr AG an das Kartellgericht

gestellt. Die Schienen-Control GmbH hat in diesem Verfahren eine Stellungnahme abgegeben und ausgeführt, dass die Aufnahme von Wettbewerbern in die Fahrplaninformationsmedien der ÖBB-Personenverkehr AG sowohl im Interesse der Fahrgäste als auch zur Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs und zur Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt von großer Bedeutung ist.

Mit Beschluss vom 28. November 2011 hat das Kartellgericht eine einstweilige Verfügung erlassen und der ÖBB-Personenverkehr AG aufgetragen, die Züge der WESTbahn unverzüglich in das Kursbuch, die elektronische Fahrplanauskunft „Scotty“ und die Telefonauskunft aufzunehmen.



Fahrgastrechte

Sie erhalten einen genauen Überblick darüber, was wir 2011 für Bahnkunden erreicht haben. Wir erläutern den Status der Umsetzung der Fahrgastrechte. Es geht beispielsweise um Informationspflichten der Bahnunternehmen, um die Entschädigung von Jahreskartenbesitzern und auch um die Weiterentwicklung der Fahrgastrechte.

JAHRESBILANZ 2011 DER SCHLICHTUNGSSTELLE

Die Schienen-Control behandelt einerseits Fälle, bei denen es um Rechtsansprüche aus der VO (EG) Nr. 1371/2007 geht und andererseits Kulanzfälle ohne einen derartigen Rechtsanspruch. Nahezu alle Beschwerden bezüglich Verspätungsentschädigungen betreffen Rechte aus der Fahrgastreueverordnung. Bei den anderen Beschwerden, für die eine Kulanzlösung angestrebt wird, geht es insbesondere um Fahrgeldnachforderungen. Seitens der Schlichtungsstelle wird derzeit keine getrennte Auswertung gemacht, die in der Abbildung angeführte Beschwerdezahl umfasst beide Bereiche.

Maßstab für die Behandlung von Schlichtungsverfahren ist immer der durchschnittlich verständige, informierte und redliche Fahrgast. Dies ist Voraussetzung dafür, dass die Schlichtungsstelle ein Schlichtungsverfahren in Kulanzfällen einleiten kann. Als unabhängige staatliche Schlichtungsstelle sind wir stets darum bemüht, zwischen dem Fahrgast und dem Eisenbahnunternehmen zu vermitteln und eine beiderseits akzeptable Lösung zu finden. Unser Ziel ist es, berechtigten Kundeninteressen zur Durchsetzung zu verhelfen und unnötige sowie langwierige und womöglich kostenintensive Rechtsstreitigkeiten vor Gericht zu vermeiden. Das kann dazu beitragen, das Ansehen der Eisenbahnunternehmen zu verbessern und somit für diese auch einen durchaus wichtigen Nutzen darstellen.

Beschwerdeentwicklung

Erhöhung der Anzahl der Beschwerdefälle um ein Drittel

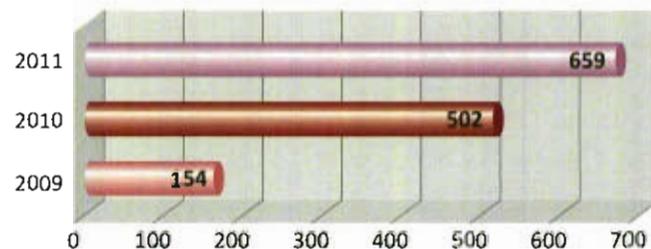
Aufgabe der Schlichtungsstelle ist es, Fahrgästen von österreichischen Eisenbahnunternehmen ohne Gerichtsweg zu ihrem Recht zu verhelfen und als unabhängiger Vermittler zwischen den Eisenbahnunternehmen und ihren Kunden eine Lösung zu erzielen.

Im Jahr 2011 gingen bei der Schlichtungsstelle 659 Beschwerdefälle ein. Das bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 157 Fälle bzw. 31,3 Prozent. Auch im fünften Jahr des Bestehens der Schlichtungsstelle konnte somit die Position als kompetente Anlaufstelle für Fahrgäste ausgebaut werden.

Durch die weitere Umsetzung der Informationspflicht der Bahnunternehmen mittels Aushang der Fahrgastreue auf allen Bahnhöfen ist es gelungen, noch mehr Fahrgäste über die Möglichkeit des Schlichtungsverfahrens in Streitfällen zu informieren.

Abb. 1: Vergleich der Zahl der eingelangten Beschwerden 2009–2011 (In absoluten Zahlen).

Quelle: Schienen-Control



In den ersten Jahren der Tätigkeit der Schlichtungsstelle wurde der Großteil der Beschwerden über das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) bzw. über Weiterleitung durch Interessenvertretungen an die Schienen-Control herangetragen.

Da die Eisenbahnunternehmen nun auf die Schlichtungsstelle hinweisen müssen (z. B. auf ihrer Website) und aufgrund verstärkter Informationsmaßnahmen der Schienen-Control ist die Schlichtungsstelle in der Öffentlichkeit besser bekannt. Die meisten Beschwerden werden jetzt direkt bei der Schlichtungsstelle eingebracht.

Seit Ende Februar 2011 steht auf der Website der Schienen-Control ein Beschwerdeformular zur Verfügung, welches die Kontaktaufnahme erleichtert und die Beschwerdebearbeitung beschleunigt.

Eine Beschwerde muss gemäß der Richtlinie der Schienen-Control (siehe Anhang) schriftlich bei der Schlichtungsstelle eingebracht werden, wobei prinzipiell alle Formen der Übermittlung (Beschwerdeformular, E-Mail, Fax, Post) zulässig sind.

Auch telefonische Beratungen nahmen im Jahr 2011 weiter zu, insbesondere ältere Personen, Personen ohne Computer und Personen mit dringlichen Fragen oder Fristen nahmen diese Kontaktmöglichkeit in Anspruch.

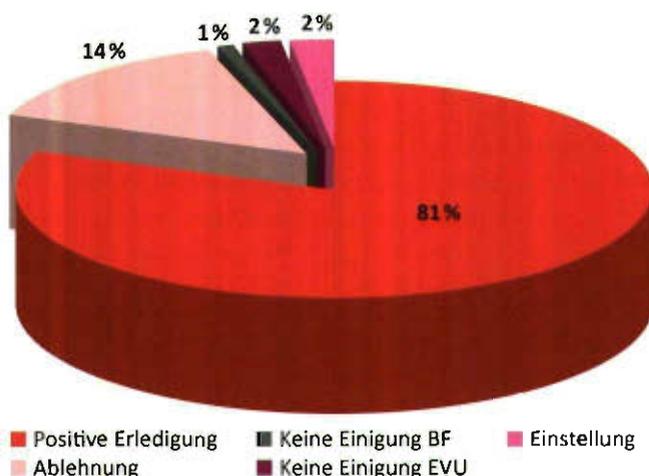
Beendete Schlichtungsverfahren 2011

538 positiv erledigte Schlichtungsfälle

Von den 659 Beschwerden konnten 538 positiv erledigt werden, das sind 81 Prozent der Fälle. Bei den positiv erledigten Beschwerdefällen reichte es oft aus, wenn der Beschwerdeführer seitens des Eisenbahnunternehmens die gewünschte Information oder eine rasche Stellungnahme erhielt. Es ging nicht nur um Geldforderungen. In 319 Fällen erreichten wir eine Entschädigung oder einen Strafnachlass für den Beschwerdeführer.

Abb. 2: Beendete Schlichtungsverfahren 2011 nach Art der Erledigung (in Prozent).

Quelle: Schienen-Control



90 abgelehnte Schlichtungsfälle

Im Jahr 2011 mussten 90 Fälle abgelehnt werden. Der Hauptgrund der Ablehnung war, dass Beschwerdeführer sich teilweise nicht – wie gesetzlich vorgeschrieben – zur Problemlösung zuerst an das Bahnunternehmen gewandt hatten. Abgelehnt wird ein Fall auch, wenn ein Beschwerdeführer Kontakt mit der Schlichtungsstelle aufnimmt, aber im weiteren Verlauf nicht entsprechend mitwirkt (z. B. benötigte Daten nicht bekannt gibt). Kein Verfahren wird eröffnet, wenn bereits bei Erhalt der Beschwerde ersichtlich ist, dass die Schlichtungsstelle nicht zuständig, die Beschwerde gemäß § 2 der Richtlinie der Schienen-Control nicht zulässig (Beschwerden, welche bereits rechtsanhängig sind oder bei welchen kein nachweisbarer Beförderungsvertrag vorhanden ist) oder der Fall nicht kulanz-

würdig ist. Dies betrifft unter anderem Probleme durch Ruhestörungen gegenüber Anrainern, Parkplatzprobleme und Probleme mit Bauarbeiten. Der Großteil der von der Schlichtungsstelle behandelten Fälle ist im Wege der Kulanz zu lösen, insbesondere bei Verspätungsschädigungen besteht ein rechtlicher Anspruch. Durch den kooperativen Stil der Schienen-Control und die gute Zusammenarbeit mit den Bahnunternehmen gelingt es oft, die Anliegen der Bahnfahrer zu einem positiven Ausgang für alle Beteiligten zu bringen.

19 Schlichtungsfälle ohne Einigung

Trotz intensiver Bemühungen der Schlichtungsstelle war in 19 Beschwerdefällen keine Einigung möglich, diese Fälle mussten ohne positives Ergebnis geschlossen werden.

In 13 von 19 Fällen waren die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der von der Schlichtungsstelle vorgeschlagenen Lösung nicht einverstanden. In den restlichen sechs Fällen wollten die Beschwerdeführer nicht auf das zwischen der Schlichtungsstelle und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen ausverhandelte Angebot eingehen.

Zwölf eingestellte Schlichtungsfälle

Im Jahr 2011 mussten zwölf Fälle eingestellt werden, teils mangels Zulässigkeit und teils mangels Mitwirkung.

Wird ein Verfahren eröffnet und stellt sich während des Verfahrens heraus, dass eine Unzuständigkeit der Schlichtungsstelle besteht oder gewisse Voraussetzungen nicht erfüllt werden, fällt dies in die Kategorie „mangels Zulässigkeit“. Ist jedoch ein Verfahren eröffnet worden und fehlt die Mitwirkung seitens des Beschwerdeführers, wird das Verfahren „mangels Mitwirkung“ eingestellt.

Die wichtigsten Beschwerdegründe

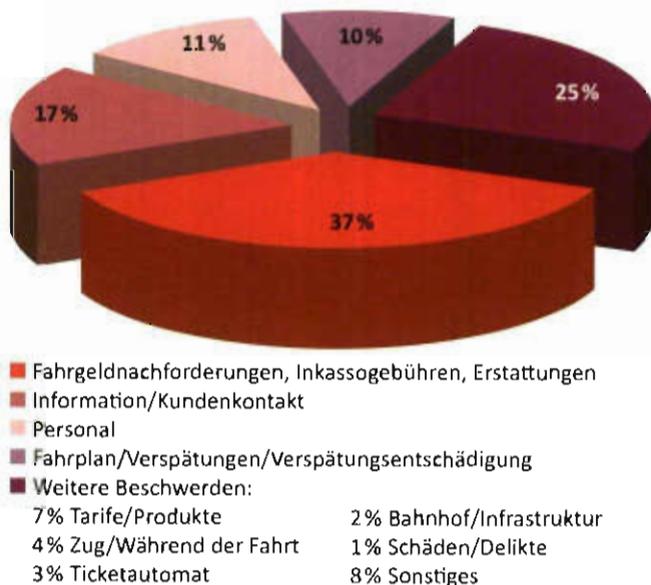
Fahrgeldnachforderungen, Inkassogebühren und Fahrpreiserstattungen auf Platz 1

Wie bereits in den Jahren zuvor stellen Fahrgeldnachforderungen, Inkassogebühren und Fahrpreiserstattungen mit 37 Prozent die weitaus größte Gruppe dar.

Forderungen von Eisenbahnunternehmen werden von einem Teil der Beschwerdeführer lange nicht ernst genommen sowie von Schülern bzw. Kindern nicht den Erziehungsberechtigten übergeben. Das Bahnunternehmen antwortet seinerseits oft erst sehr spät.

Abb. 3: Die wichtigsten Beschwerdegründe 2011 (in Prozent).

Quelle: Schienen-Control



In vielen Fällen erwartet der Bahnkunde eine Mahnung des Bahnunternehmens, zusätzlich zum Erlagschein muss allerdings gesetzlich nicht gemahnt werden. Derzeit übergibt die ÖBB-Personenverkehr AG die Forderung direkt dem Inkassounternehmen, ohne Mahnung und manchmal auch ohne Behandlung des Kundeneinspruchs. Das dürfte den relativ starken Anteil an Verfahren betreffend Inkassogebühren erklären. Die Kosten für den betroffenen Fahrgast steigen dadurch stark an.

Obwohl alle Strecken der ÖBB-Personenverkehr AG im Nah- sowie Regionalverkehr seit Dezember 2010 einheitlich auf Selbstbedienungsbetrieb umgestellt sind – d. h., das Ticket muss in der Regel vor dem Zustieg in den Zug gekauft werden –, kommt es vermehrt zu Problemfällen. Insbesondere Touristen und Gelegenheitsfahrer glauben, dass sie das Ticket im Zug erwerben können.

Vielen Reisenden ist nicht bekannt, unter welchen Umständen ein Ticketautomat der ÖBB-Personenverkehr AG tatsächlich als defekt zu werten ist.

Nur dann darf ausnahmsweise ohne Ticket in den Zug eingestiegen werden. Bei Ausfall der Kartenzahlung (Bargeldzahlung ist aber möglich) oder bei Nichtannahme von zu hohen Banknoten (Wechselgeld ist maximal 9,90 Euro) gilt der Automat als funktionsfähig. Große Eile ist kein Rechtfertigungsgrund für den Zustieg ohne Ticket.

Information und Kundenkontakt auf Platz 2

Die Kategorie Information/Kundenkontakt ist 2011 auf Platz 2. In diese Kategorie fallen Beschwerden, wenn z. B. seitens eines Bahnunternehmens der Kundenkontakt nicht optimal verlief, es zu Falschankünften kam oder seit längerem keine oder keine adäquate Antwort übermittelt wurde. Keine, falsche oder widersprüchliche Informationen von Zugbegleitern oder Mitarbeitern an den Personenkassen können Reisende verwirren.

Wenn sich erst im Nachhinein herausstellt, dass eine Information nicht oder nicht ganz richtig war, kann dies, etwa bei Fahrgeldnachforderungen, zu hohen Kosten und Unannehmlichkeiten führen.

Im Zusammenhang mit Fahrgeldnachforderungen wird häufig bemängelt, dass die abwickelnde Stelle des Bahnunternehmens bei Einsprüchen nicht telefonisch kontaktiert werden kann, sondern nur per Mail. Besonders bei der Onlinebuchung von Tickets kommt es vermehrt zu Problemen, da für viele Nutzer nicht ersichtlich ist, dass bei der ÖBB-Personenverkehr AG die Erstattung bzw. Stornierung von Onlinetickets grundsätzlich ausgeschlossen ist. Aber auch bei der Ticketbuchung am Schalter kann eine falsche Information, z. B. bei SparSchiene-Tickets, welche von Erstattung und Umtausch ausgeschlossen sind, große Komplikationen nach sich ziehen.

Reisende unterliegen des Weiteren dem Irrglauben, dass aus einer einmal gewährten Kulanz ein Anspruch abgeleitet werden kann.

Bezüglich der Beschwerdebearbeitung gibt es seit Ende 2011 eine Neuerung bei der ÖBB-Personenverkehr AG. Wandte sich ein Fahrgast vormals an die Beschwerdeabteilung, erhielt er nur ein automatisches Schreiben zum Erhalt der Beschwerde. Seit Ende 2011 vergibt die ÖBB-Personenverkehr AG Bearbeitungsnummern, unter welchen man sich z. B. im Falle einer längeren Bearbeitungsdauer über den Status informieren kann.

Personal auf Platz 3

Im Jahr 2011 erhielten wir zahlreiche Beschwerden über unfreundliches Personal. Besonders bei Fahrgeldnachforderungen wird das Verhalten der Mitarbeiter der Bahnunternehmen oft als inakzeptabel beschrieben, obwohl viele Reisende erklären, warum sie ein falsches, ungültiges oder kein Ticket besitzen. Laut Angabe von Beschwerdeführern wird auf Argumente kaum bis gar nicht eingegangen, werden Informationen nicht gegeben und Erlagscheine mit kurzer Einzahlungsfrist ohne Aufklärung überreicht.

Umgekehrt beschwerten sich Zugbegleiter über aggressives Verhalten von Reisenden.

Gingen Kunden aufgrund mangelhafter Informationen durch Bahnmitarbeiter fälschlich von einem bestimmten Anspruch aus, führte dies zu großer Unzufriedenheit bei den Betroffenen.

Fahrplan/Verspätungen/Verspätungsentschädigung auf Platz 4

Die Anzahl der Beschwerden betreffend Verspätungen und Zugausfälle war 2011 geringer als im Jahr 2010. Dies geht einher mit dem Anstieg der Pünktlichkeit. Im Vergleich Fernverkehr – Nahverkehr reduzierte sich die Zahl der Beschwerden bezüglich Einzeltickets, es kam aber vermehrt zu Beschwerden über Jahreskartenentschädigungen.

Ein Anspruch auf Jahreskartenentschädigung besteht seit 2010, somit erfolgten Auszahlungen erstmalig im Jahr 2011, was eine Häufung der Beschwerden erklärt.

Wenige Beschwerden gab es diesmal zum Fahrplan. Anlass für Beschwerden ist oftmals, dass nicht zeitnah auf einen Anspruch geantwortet oder nicht über sämtliche Aspekte des Anspruches informiert wird. Dies betrifft z. B. die Aufschlüsselung einer Entschädigung oder den Anspruch auf Taxi- und Nächtigungskosten. 2010 lag die Kategorie Verspätungen/Unregelmäßigkeiten, besonders durch die neuen Regelungen durch die VO (EG) Nr. 1371/2007, auf Platz 2 der Beschwerdegründe der Schlichtungsstelle.

Weitere Beschwerdethemen

Andere Beschwerdethemen betrafen die Zugänglichkeit der Bahnhöfe für Menschen mit Behinderungen

und eingeschränkter Mobilität, bestimmte Tarife oder Produkte eines Bahnunternehmens, die Infrastruktur, Schäden, Delikte und Ticketautomaten.

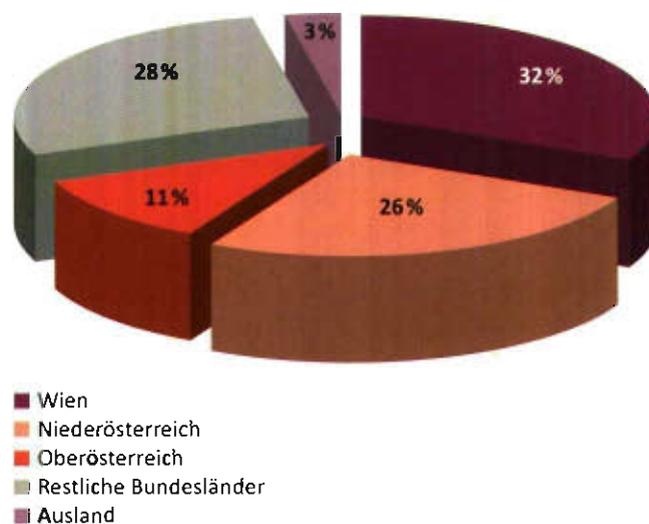
Nicht alle Beschwerden fallen in den Zuständigkeitsbereich der Schlichtungsstelle der Schienen-Control. Beispielsweise erreichten uns im Jahr 2011 vermehrt Beschwerden betreffend Wiener Linien-Strafzahlungen. Alle Fälle wurden so weit wie möglich behandelt, an die zuständigen Stellen weitergeleitet oder es wurde auf die Kontaktadressen der dafür zuständigen Stellen verwiesen.

Herkunft der Beschwerdeführer

Seit der Einführung des Beschwerdeformulars Anfang 2011 stehen umfassendere Daten bezüglich Wohnanschrift zur Verfügung und ermöglichen eine genauere Auswertung.

Abb. 4: Herkunft der Beschwerdeführer 2011 aufgrund ihres Wohnsitzes (In Prozent).

Quelle: Schienen-Control



Fast ein Drittel der Beschwerdeführer kommt aus der Bundeshauptstadt Wien, gefolgt von Niederösterreich mit 26 Prozent, an dritter Stelle steht das Bundesland Oberösterreich. Dies lässt erkennen, dass die Bewohner der Ostregion im Vergleich zur Einwohnerzahl überdurchschnittlich viele Beschwerden an die Schlichtungsstelle übermitteln. Drei Prozent der Beschwerdeführer kommen aus dem Ausland, Deutschland ist wie im Jahr zuvor am häufigsten vertreten.

Verteilung der Beschwerden auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen

97 Prozent aller Beschwerden betreffen die ÖBB

Wie bereits in den Jahren zuvor betreffen die meisten Beschwerden bei der Schlichtungsstelle der Schienen-Control auch im Jahr 2011 den ÖBB-Konzern (mit einer Steigerung von zwei Prozent im Vergleich zum Vorjahr). Innerhalb des Konzerns entfallen etwas mehr als 92 Prozent auf die ÖBB-Personenverkehr AG sowie fünf Prozent auf weitere Teilgesellschaften des ÖBB-Konzerns (vor allem Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Postbus GmbH und ÖBB-Infrastruktur AG).

Abb. 5: Verteilung der Beschwerden auf Eisenbahnverkehrsunternehmen 2011 (in Prozent).

Quelle: Schienen-Control



2011 gab es drei Beschwerden über andere österreichische Bahnunternehmen, je eine zur Wiener Lokalbahnen AG, zum City Airport Train und zur Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH. Das Bundesministerium für Wirtschaft, Forschung und Jugend (BMWFI) war im Jahr 2011 Adressat einer Beschwerde, drei Beschwerden bezogen sich auf den Verkehrsverbund Ost-Region und eine betraf die Wiener Linien GmbH. Beschwerden zu ausländischen Eisenbahnen sind 2011 im Vergleich zu 2010 zurückgegangen, von 16 auf sieben Beschwerden; alle betrafen die Deutsche Bahn AG. Jene Beschwerden zu grenzüberschreitenden Fahrten, bei denen der

Fahrgast das Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr AG gekauft hat, wurden dem österreichischen Bahnunternehmen zugeordnet.

Entschädigungen und Strafnachlässe

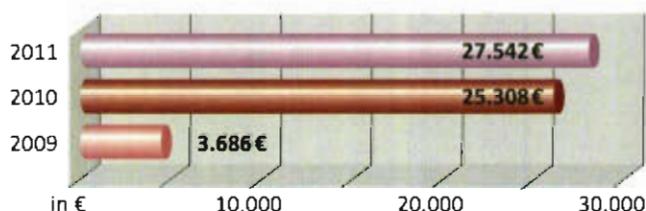
Plus 8,8 Prozent an monetären Entschädigungen und Strafnachlässen

Besonders bei Konflikten um Klein- und Kleinststreitwerte kann im Wege der Schlichtung mit geringer Formalisierung und niedrigen Kosten gearbeitet werden.

An monetären Entschädigungen bzw. Strafnachlässen konnte die Schlichtungsstelle im Jahr 2011 für Kunden von österreichischen Eisenbahnunternehmen 27.541,72 Euro in 321 Fällen erzielen (2010: 25.308 Euro in 276 Fällen). Dazu kommen noch sonstige Einigungen wie etwa der Versand von Gutscheineheften, Upgrades, Ratenzahlungen etc. Dies ergibt eine moderate Steigerung der Entschädigungen und Strafnachlässe um 8,8 Prozent. Besonders bei Beschwerden, bei denen es um Fahrgeldnachforderungen und sonstige Strafzahlungen geht, kann oft eine kulante Lösung mit der ÖBB-Personenverkehr AG gefunden werden. Entgegenkommen gibt es vor allem bei Jugendlichen, wenn es sich um die erste Fahrgeldnachforderung eines Fahrgastes handelt, oder bei Stammkunden.

Abb. 6: Vergleich der durch die Schlichtungsstelle erreichten Strafnachlässe und Entschädigungen 2009–2011 (In Euro).

Quelle: Schienen-Control



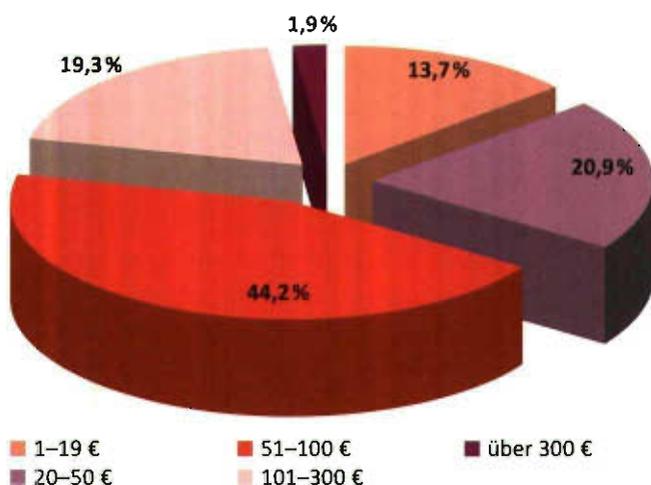
Im Fall von Inkassogebühren ist eine kulante Haltung meistens dann zu erwarten, wenn die Gebühren dadurch entstehen, dass ein Kundeneinspruch vor der automatischen Weiterleitung an das Inkassounternehmen noch nicht bearbeitet wurde oder die Inkassogebühren sehr hoch und dadurch unverhältnismäßig sind.

Höhe der Entschädigungen

Anhand der Abbildung zur Höhe der Entschädigungen ist die prozentuelle Verteilung ersichtlich. Den größten Anteil (142 Fälle) macht die Kategorie 51 bis 100 Euro aus. Dies liegt vor allem daran, dass die Fahrgeldnachforderung der ÖBB-Personenverkehr AG bei Bezahlung mittels Erlagschein 95 Euro beträgt.

Abb. 7: Verteilung der Schlichtungsverfahren nach der Höhe der erreichten Entschädigungen und Strafnachlässe 2011 (in Prozent).

Quelle: Schlenen-Control



Die zweitgrößte Gruppe (63 Fälle) betrifft die Kategorie 20 bis 50 Euro, hier geht es meist um Gutscheinangebote. Knapp danach kommt die Kategorie 101 bis 300 Euro. Über 300 Euro befanden sich nur sechs Fälle.

UMSETZUNG DER FAHRGASTRECHTE

Gesetzliche Umsetzung in Österreich

Durch die EU-Fahrgastrechteverordnung¹ werden erstmalig die Rechte und Pflichten von Reisenden im Eisenbahnverkehr gesetzlich festgelegt. Diese stellen eine wichtige Basis für Kunden von Eisenbahnen dar, da dieser Rechtsbereich bisher nur rudimentär geregelt war. Probleme entstehen in der Praxis jedoch dadurch, dass viele Bestimmungen eher allgemeiner Natur sind.

Der österreichische Gesetzgeber entschied sich dafür, die Rechte aus der Verordnung unbeschränkt nur im Fernverkehr, national und international, gelten zu lassen. Die Beförderung im Vorort- und Regionalverkehr ist zwar nicht generell, aber von zahlreichen Bestimmungen der Verordnung ausgenommen.

Im Vorort- und Regionalverkehr gibt es etwa keine Entschädigung für Einzelkarten, allerdings wurde eine Fahrpreischädigung für Verbund-Jahreskarten eingeführt. Die Beförderung im Stadtverkehr ist von der EU-Verordnung weitestgehend ausgenommen. Das geplante neue Fahrgastrechtegesetz sieht voraussichtlich eine Reduzierung der Ausnahmen für den Vorort- und Regionalverkehr vor.

Entscheidungskompetenz der Regulierungsbehörde

Mit Inkrafttreten der Eisenbahngesetznovelle 2006 (am 27. Juli 2006) übernahm die Schienen-Control GmbH die Aufgabe einer unabhängigen staatlichen Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnunternehmen (im Güter- und Personenverkehr) gemäß § 78a Eisenbahngesetz (EisbG). Mit dem Bundesgesetz zur VO (EG) Nr. 1371/2007² wurde die Schlichtungsstelle als eine der nationalen Stellen zur Durchsetzung der Fahrgastrechte benannt. Derzeit kann die Schienen-Control bis auf wenige Ausnahmen nur im Wege eines Schlichtungsverfahrens tätig werden. Es gibt in den Fällen des § 78a Abs. 2 EisbG, in denen es um Rechtsansprüche aus der VO (EG) Nr. 1371/2007 geht, seitens der Regulierungsbehörden keine Entscheidungskompetenz.

Die Schienen-Control kann derzeit auch die Tarife und Beförderungsbedingungen lediglich sehr eingeschränkt auf ihre Gesetzmäßigkeit überprüfen. Nur die Entschädigungsbedingungen können gemäß § 78b Abs. 2 EisbG ganz oder teilweise für unwirksam erklärt werden.

Bei der Bearbeitung der Schlichtungsfälle und in den Verfahren hinsichtlich der Entschädigungsbedingungen stellten sich die Umsetzung einzelner Bestimmungen des Bundesgesetzes zur VO (EG) Nr. 1371/2007 und die Durchsetzung der VO (EG) Nr. 1371/2007 als schwierig heraus, da es an wirksamen Durchsetzungsbefugnissen mangelt.

Umsetzung der Fahrgastrechte durch die Eisenbahnunternehmen

Das Inkrafttreten der EU-Fahrgastrechteverordnung und des Bundesgesetzes zur VO (EG) Nr. 1371/2007 bedeutet für die Eisenbahnverkehrs-, aber zum Teil auch für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dass sie die darin enthaltenen Rechte und Pflichten umsetzen müssen. Die wesentlichen Bestimmungen in Schlagworten zusammengefasst sind:

1. Informationspflichten, Haftungs- und Verspätungsregelungen, Regelungen für Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität, Sicherheits-, Beschwerde- und Qualitätsbestimmungen
2. Veröffentlichung der Entschädigungsbedingungen bzw. Vorlage an die Schienen-Control
3. Angemessene Veröffentlichung der Informationen der Fahrgäste über ihre Rechte, über das Beschwerdeverfahren beim Eisenbahnunternehmen bzw. über die Kontaktdaten der Schlichtungsstelle im Internet, am Bahnhof bzw. in den Zügen
4. Bericht über Beschwerden im Geschäftsbericht, Veröffentlichung eines jährlichen Berichts über die erreichte Dienstqualität im Internet
5. Gewährleistung der Beförderung von Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität einschließlich allfälliger Hilfeleistungen

Regelungen für Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität

Zur Gewährleistung von Hilfeleistungen vor und während der Fahrt (z. B. Ein- und Ausstieghilfe) können sich betroffene Personen bei den Bahnunter-

¹ Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315

² Bundesgesetz zur VO (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl. I Nr. 25/2010

nehmen umfassend informieren und müssen sich zumeist mindestens 24 Stunden vor Reiseantritt anmelden (48 Stunden bei Auslandsreisen). In besonderen Fällen (z. B. Hilfeleistungen durch Dritte) können abweichende Anmeldefristen gelten. Die Anmeldung ist je nach Bahnunternehmen telefonisch, an den Personenkassen oder über die Website vorzunehmen. An bestimmten Bahnhöfen gibt es die Möglichkeit, bis zu drei Stunden vor der Abreise eine benötigte Hilfestellung bekannt zu geben. Viele Züge im Fernverkehr sind für Rollstuhlfahrer geeignet, sie verfügen über ein barrierefreies WC und eigene Rollstuhlstellplätze, einen Hebelift oder einen stufenlosen Einstieg. Im Nahverkehr sind bestimmte Zuggarnituren speziell eingerichtet und etwa mit Rampen ausgestattet.

Bei sämtlichen Neu- und Umbauten von Bahnhöfen wird großer Wert auf die Barrierefreiheit gelegt, unter anderem durch den Einbau von Liftanlagen mit taktilen Bedienelementen und die Installation von Blindenleitsystemen. Auf stark frequentierten Bahnhöfen stehen Bahnrollstühle und spezielle Hebelifte bereit. Teilweise verfügen die kürzlich renovierten Bahnhöfe auch über Braille-Schrift-Informationen an den Handläufen, um Blinden den Weg zum Zug zu erleichtern.

Im Internet können sich Kunden über jeden Bahnhof informieren und bekommen Hinweise betreffend Hebelift und Bedienzeiten, Bahnrollstuhl, barrierefreies WC, barrierefreie Parkplätze, induktive Höranlage, Telefonnummer und E-Mail-Adresse für die Reiseanmeldung, Erreichbarkeit und Bahnsteige. An vielen Bahnhöfen stellen die Stadt- und Gemeindeverwaltungen eigene Parkplätze für behinderte Menschen zur Verfügung. In Verbindung mit einem gültigen Ticket können auch vergünstigte Parkmöglichkeiten in Anspruch genommen werden. An die Schlichtungsstelle werden zu diesem Thema sehr wenige Beschwerden herangetragen.

Umsetzung der Informationspflichten durch die Eisenbahnunternehmen

Das Inkrafttreten der Fahrgastrechteverordnung und des Bundesgesetzes zur Verordnung hatte unter anderem zur Konsequenz, dass den Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen einigte Informationspflichten auferlegt wurden.

Aufgrund der mangelhaften Erfüllung dieser Verpflichtungen forderte die Schienen-Control zahlreiche Eisenbahnunternehmen mehrmals dazu auf, die Bestimmungen der VO (EG) Nr. 1371/2007 umzusetzen. Manche Eisenbahnunternehmen kamen diesen Verpflichtungen rasch nach. Im Frühjahr 2011 konnte schlussendlich erreicht werden, dass sämtliche Eisenbahnunternehmen zumindest ihren Informationsverpflichtungen auf ihren Websites, von einigen kleineren Beanstandungen bis zum heutigen Tag abgesehen, nachgekommen sind.

Information über die Beschwerdebearbeitung und die Beschwerde- bzw. Schlichtungsstelle

Unabhängig von den sonstigen Pflichten aus der Verordnung haben die Eisenbahnunternehmen gemäß Art. 27 Abs. 1 ein Verfahren zur Beschwerdebearbeitung einzurichten. Des Weiteren müssen sie den Fahrgästen in weitem Umfang bekannt geben, wie diese mit der Beschwerdestelle in Verbindung treten können. Gemäß Art. 29 Abs. 2 müssen die Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber die Fahrgäste im Bahnhof und im Zug angemessen über die Kontaktdaten der Schienen-Control informieren.

Mittlerweile kann der Fahrgast die Kontaktdaten der Beschwerdestelle des Eisenbahnunternehmens und der Schlichtungsstelle der Schienen-Control den Websites aller Eisenbahnunternehmen entnehmen. Sämtliche Bahnunternehmen verfügen auch über ein Verfahren zur Beschwerdebearbeitung.

Information über die Fahrgastrechte

Gemäß Art. 29 Abs. 1 haben die Eisenbahnunternehmen die Fahrgäste auch beim Verkauf von Tickets über ihre aus der Verordnung erwachsenden Rechte und Pflichten zu informieren.

Eine Überprüfung, ob den Verpflichtungen an allen Bahnhöfen und in den Zügen nachgekommen wurde, ist schwer möglich. Die meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen und die ÖBB-Infrastruktur AG als größter Betreiber von Bahnhöfen sicherten der Schienen-Control jedoch zu, dass die Umsetzung erfolgt ist und die entsprechenden Informationsblätter sowie Aushänge gut sichtbar und flächendeckend angebracht sind.

Bei einer stichprobenhaften Überprüfung im Berichtsjahr ergab sich für die Schienen-Control ein anderes Bild. In mehreren großen Bahnhöfen (z. B. Westbahnhof in Wien, Hauptbahnhof in Salzburg und Linz, Bahnhof Praterstern und Baden) konnten entweder keine oder nur wenige veraltete Aushänge über die Rechte der Fahrgäste entdeckt werden. In keinem der überprüften Züge wurde über die Rechte der Fahrgäste mittels Aushang, Informationsblatt oder Monitor informiert. Auch auf Nachfrage in den Reisebürocentern, InfoPoints und Club Lounges war es nicht möglich, einen Folder über Fahrgastrechte zu bekommen. Die Schienen-Control urgierte daher die baldige Umsetzung.

Seit Dezember 2011 gibt es in allen Bahnhöfen der ÖBB-Infrastruktur AG einen Aushang „Information zu Ihren Fahrgastrechten“, auf welchem die Fahrgäste auszugsweise die wichtigsten Rechte aus der Verordnung nachlesen können. Dies war ein wichtiger Schritt hin zu mehr Information der Reisenden.

Information über Gesetze und Verordnungen

Gesetze und Verordnungen aus dem Bereich der Fahrgastrechte, z. B. VO (EG) Nr. 1371/2007, Bundesgesetz zur VO (EG) Nr. 1371/2007 und Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG), sind auf den Websites sämtlicher Eisenbahnunternehmen abgebildet.

Information über den Pünktlichkeitsgrad

Fahrgäste können sich auf den Websites aller Bahnen über den von einem Bahnunternehmen vorgegebenen Pünktlichkeitsgrad informieren, die monatlich tatsächlich erreichte Pünktlichkeit steht teilweise noch nicht vollständig zur Verfügung. Diese Angaben sind für einen eventuellen Entschädigungsanspruch wichtig.

Folder Fahrgastrechte der Schienen-Control

Die Schienen-Control setzt einen weiteren Schritt für eine bessere Information der Fahrgäste, indem sie seit März 2012 einen Folder über ihre Aufgaben als staatliche Schlichtungsstelle mit

Tipps rund ums Bahnfahren sowie mit Kontaktdaten der Beschwerdeabteilungen aller Bahnunternehmen im Personenverkehr bereitstellt.

Auszahlung von Verspätungsentschädigungen

Bei einem allfälligen Anspruch auf Verspätungsentschädigung muss der Kunde einen Antrag ausfüllen und beim Eisenbahnverkehrsunternehmen einreichen. Dieses muss gemäß der Fahrgastrechteverordnung innerhalb von einem Monat den Antrag bearbeiten und die Entschädigungssumme ausbezahlen. In der Praxis dauerten Erledigung und Ausbezahlung jedoch länger.

Viele Beschwerdeführer geben in ihren bei der Schlichtungsstelle eingebrachten Beschwerden an, dass Entschädigungen von der ÖBB-Personenverkehr AG zu spät ausbezahlt werden. Allerdings hat sich die Bearbeitungszeit von Entschädigungen im vergangenen Jahr verbessert. Sie erhalten jedoch weiterhin keine genaue Aufschlüsselung, wie sich die Entschädigungszahlungen zusammensetzen.

Entschädigung von Jahreskartenbesitzern

Pünktlichkeitsgrade

Im Rahmen der Überprüfung der Entschädigungsbedingungen mussten auch die von den Bahnen vorgelegten Pünktlichkeitsgrade beurteilt werden. Ein Teil der Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Interessenvertretungen hatte Vorbehalte gegen die Vorgabe höherer Pünktlichkeitsgrade oder gegen strengere Parameter für die Ermittlung der Pünktlichkeitsgrade. Die bisher geringen Entschädigungszahlungen zeigten, dass Befürchtungen über mögliche belastende Auswirkungen unbegründet sind. Schlussendlich wurden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen folgende, teilweise angehobene Pünktlichkeitsgrade vorgegeben:

CAT	97 %
GKB, StLB, StH und SLB	95 %
MBS	94 %
ÖBB-PV, WESTbahn, GySEV, W/LB und DB (für die Außerfernbahn)	90 %

Die Züge werden in folgendem Verspätungsausmaß als pünktlich gewertet:

Bis zu einer Verspätung von maximal drei Minuten bei CAT, GKB und StLB

Bis zu einer Verspätung von maximal fünf Minuten bei ÖBB-PV, SLB, StH, MBS, GySEV, WLB, WESTbahn und DB

Die von den verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgelegten Pünktlichkeitsgrade und Statistiken waren unterschiedlich ermittelt, unterlegt und begründet, eine einheitliche Beurteilung durch die Regulierungsbehörde war nicht möglich. Aufgrund dieser Erfahrungen regte die Schienen-Control eine Novellierung des zugrunde liegenden Bundesgesetzes an. Vorerst wurden die vorgelegten Pünktlichkeitsgrade angesichts der bevorstehenden Fahrgastrechnovelle seitens der Schienen-Control Kommission zur Kenntnis genommen. Voraussichtlich wird der Pünktlichkeitsgrad im neuen Fahrgastrechtegesetz einheitlich mit 95 Prozent festgelegt und nicht mehr durch das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgegeben.

Anspruchsberechtigte

Eine seitens der Schienen-Control durchgeführte Erhebung hat ergeben, dass es in Österreich rund 450.000 (Verbund-)Jahreskartenbesitzer gibt (dabei sind jedoch nicht alle Kernzonen in den Bundesländern erfasst). Davon müssten laut Angaben der Verkehrsverbände rund 85.000 Jahreskartenbesitzer unter § 2 des Bundesgesetzes zur VO (EG) Nr. 1371/2007 fallen und grundsätzlich entschädigungsberechtigt sein.

Bei der Berechnung der Verspätung bleiben Beförderungen ausschließlich im Bereich von Stadtverkehren bzw. Verkehrsverbund-Kernzonen ebenso außer Betracht wie Verspätungen bei Beförderungen in Zügen des Fernverkehrs oder mit regionalen Kraftfahrlinien (Bussen). Der Beförderungspreisanteil von Jahreskarten für Kernzonenbereiche (z. B. die Zonen 100 und 111 in Wien) bzw. für Kraftfahrlinien-Strecken wird nicht berücksichtigt.

Die Schienen-Control erfuhr durch Beschwerden immer wieder von weiteren Einschränkungen Anspruchsberechtigter. Die ÖBB-Personenverkehr AG

verlangt eine Bestätigung, dass überwiegend Schienenverkehrsmittel der ÖBB-Personenverkehr AG benützt werden (mehr als 50 Prozent der Fahrten). Im Verkehrsverbund Ost-Region gibt es in den Außenzonen die Möglichkeit, eine Jahreskarte entweder nur zur Benützung der Bahn oder auch zur Benützung der Busse zu erwerben. Die Aufzahlung für den Bus ist einheitlich für drei Euro erhältlich, unabhängig vom Bahn-Jahreskartenpreis (dieser beträgt von 374 Euro für eine Außenzone bis 1.124 Euro für sechs Außenzonen). Nahezu jeder Fahrgast kauft die Buszonen. Die ÖBB-Personenverkehr AG geht im Fall der Busbenützung automatisch davon aus, dass die Buslinien und nicht die Bahnlinien überwiegend oder ausschließlich genutzt werden. Durch diese rechtlich noch zu überprüfende Vorgehensweise schließt die ÖBB-Personenverkehr AG einen großen Personenkreis grundsätzlich Anspruchsberechtigter von Entschädigungen aus.

Entschädigungszahlungen

Laut den bis Redaktionsschluss bekannt gegebenen Zahlen hat außer der ÖBB-Personenverkehr AG kein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2011 eine Entschädigung für Jahreskartenbesitzer ausbezahlt. Die ÖBB-Personenverkehr AG hat der Schienen-Control mitgeteilt, dass an 1.368 Besitzer von (Verbund-)Jahreskarten Entschädigungen ausbezahlt wurden. Die Zahlen zu den Anspruchsberechtigten sowie zu den Entschädigungszahlungen zeigen, dass die bisherige Regelung für Jahreskartenentschädigungen zu wenig weitreichend ist.

Datenübermittlung zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden

Bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigten traten Schwierigkeiten auf. Die Schienen-Control bekam immer wieder Beschwerden von Jahreskartenbesitzern, die aus verschiedenen Gründen nicht am Entschädigungsverfahren teilnahmen. Es gab Probleme mit der Onlineregistrierung für die Jahreskartenentschädigung, durch die unterschiedliche Einholung der Zustimmungserklärung durch die Verkehrsverbände und mit der Datenweitergabe zwischen Verkehrsverbänden und Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere mit der ÖBB-Personenverkehr AG.

Die Jahreskartenbesitzer müssen bei der Anmeldung bzw. Verlängerung einer Verbund-Jahreskarte der Teilnahme am Entschädigungsverfahren und der Datenübermittlung an die zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmen eigens zustimmen. Die Verkehrsverbünde sind bei der Abwicklung sehr unterschiedlich vorgegangen. Die Schienen-Control hat den Verkehrsverbänden nach schriftlicher Befassung der Datenschutzkommission eine österreichweit einheitliche, rechtskonforme und auch kundenfreundliche Einverständniserklärung zur Dateneinholung vorgeschlagen und um Übernahme ersucht.

Die Probleme der Datenweitergabe (keine, keine brauchbaren oder nur bestimmte Daten, Frage der Kostentragung usw.) sowie mangelnde Kooperation zwischen Verkehrsverbänden und Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten erst im Laufe des Berichtsjahres Schritt für Schritt, aber nicht endgültig, gelöst werden. Damit verzögerte sich die vollständige Entschädigung aller Jahreskartenbesitzer. Eine fehlende klare Trennung der Teilnahme am Verspätungsentschädigungsverfahren sowie der Nutzung der Daten für Marketingzwecke war ein weiterer Kritikpunkt.

Verfahren betreffend Entschädigungsbedingungen

In Ausübung ihrer Zuständigkeit überprüfte die Schienen-Control Kommission die gemäß § 22a Abs. 2 EisebG vorgelegten Entschädigungsbedingungen folgender Eisenbahnen im Personenverkehr im Wege eines aufsichtsbehördlichen Verfahrens:

City Airport Train (CAT), Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, Salzburger Lokalbahn, Steiermärkische Landesbahnen, Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft, ÖBB-Personenverkehr AG, Montafonerbahn AG, Raaberbahn, Wiener Lokalbahnen AG, Deutsche Bahn AG und WESTbahn Management GmbH als neuer Mitbewerber.

Bescheid vom 6. Dezember 2010

Hinsichtlich derjenigen Punkte, bei denen keine Einigung mit der ÖBB-Personenverkehr AG erzielt werden konnte, traf die Schienen-Control Kommission mit Bescheid vom 6. Dezember 2010

(rechtswirksam seit Anfang Jänner 2011) folgende Entscheidungen:

Bei einer Verspätung von mehr als 60 Minuten müssen die Eisenbahnen den Fahrgästen kostenlos Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit anbieten, sofern diese im Zug oder im Bahnhof verfügbar oder vernünftigerweise lieferbar sind. Bisher fehlte in den Tarifbestimmungen (Österreichischer Eisenbahn-Personen- und Reisegepäcktarif/ÖPT bzw. Personentarif/PT ÖBB) diese in Entsprechung des Art. 18 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1371/2007 zu normierende Bestimmung.

Entschädigungszahlungen müssen innerhalb eines Monats nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung ausbezahlt werden. Ansprüche auf Fahrpreischädigung verjähren in einem Jahr. Bisher war im ÖPT bzw. PT ÖBB vorgesehen, dass die Auszahlung erst innerhalb von zwei Monaten nach erfolgter Verspätung zu erfolgen hat. Eine Bestimmung über die Verjährung zur Geltendmachung der Ansprüche auf Fahrpreischädigung fehlte.

Die Belege für die Einreichung des Antrags sind im Original oder in Abschrift, auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form, vorzulegen. Bisher war die Vorlage von Originalen bei der Einreichung des Antrags obligatorisch. Der gänzliche Ausschluss von Abschriften bzw. beglaubigten Kopien würde bedeuten, dass der Fahrgast auch in unverschuldeten Fällen, in denen das Original im Einflussbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens verloren geht, seinen Anspruch nicht mehr belegen kann und keine Fahrpreischädigung erhält. Die Möglichkeit, Kopien einzureichen, wird zu einer Verringerung der Kosten für die Eisenbahnverkehrsunternehmen führen.

Die meisten Gründe (z. B. Verhalten eines Dritten, außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände wie witterungsbedingte oder technische Gründe, Verkehrsbeschränkungen infolge Streiks usw.) für das Verweigern der

Fahrpreisschädigungen für Einzeltickets wurden gestrichen. In Zukunft müssen für bei österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen gekaufte Einzeltickets ab einer Verspätung von mehr als 60 Minuten fast immer Entschädigungen ausbezahlt werden. Nur wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen nachweisen kann, dass die Verspätungen außerhalb der EU eingetreten sind, wenn der Fahrgast bereits vor dem Kauf des Tickets über eine Verspätung informiert wurde oder wenn die Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten betragen würde, kann der Anspruch abgewiesen werden.

In der Folge konnten 2011 weitere Einigungen mit der ÖBB-Personenverkehr AG erzielt werden:

Die Entschädigungsbedingungen für Besitzer einer ÖSTERREICHcard wurden verbessert. Statt bisher maximal 60 Euro (2. Klasse) bzw. 90 Euro (1. Klasse) stehen nun maximal zehn Prozent des Verkaufspreises an Verspätungsschädigung pro Jahr zu.

Ist der Zug auf der Strecke blockiert, hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Weiterbeförderung zum Bahnhof oder zum Zielort durchzuführen.

Die Eisenbahn kann bei erheblichen Gründen einen höheren Kostenersatz für die Unterkunft bzw. die Weiterbeförderung mit einem anderen Verkehrsmittel (z. B. Taxi) aufgrund einer Einzelfallprüfung gewähren. In diesen Fällen werden über den ansonsten geltenden Maximalbetrag von 80 Euro (Unterkunft) und 50 Euro (Weiterbeförderung) hinaus die Kosten übernommen.

Mangelhafte Bescheidumsetzung durch die ÖBB-Personenverkehr AG

Alle oben genannten Punkte wurden nach intensiver und längerer Diskussionsphase im ÖPT umgesetzt

und führten zu wesentlichen Verbesserungen für die Fahrgäste.

Bisher mussten dem Antrag auf Entschädigung immer die Originale der Tickets bzw. sonstiger Belege beigelegt werden. Diese Vorschrift verursacht sowohl für den Fahrgast als auch für das betroffene Eisenbahnunternehmen Aufwand. Zudem führt dies immer wieder zu Komplikationen, wenn beispielsweise Briefe verloren gehen oder wenn Briefe von einem Eisenbahnunternehmen an das eigentlich zuständige Eisenbahnunternehmen weitergeleitet werden. Der Fahrgast kann in diesen Fällen seinen Anspruch nicht mehr belegen. Mit dem Bescheid der Schienen-Control Kommission wurde aufgetragen, dass nun auch Kopien beigelegt werden können. Die ÖBB-Personenverkehr AG weigert sich bisher, diesen Bescheidpunkt umzusetzen.

Beschreibbeschwerde der ÖBB-Personenverkehr AG

Die ÖBB-Personenverkehr AG hat eine Beschwerde gegen den Bescheid vom 6. Dezember 2010 beim Verwaltungsgerichtshof (VwGH) erhoben. Sie wendet sich insbesondere gegen die Anordnung der Schienen-Control Kommission, dass bei außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegenden Umständen (wie witterungsbedingte oder technische Gründe) dem Fahrgast trotzdem die Fahrpreisschädigung für Einzeltickets zu zahlen ist.

Da die richtige Anwendung des Unionsrechts im Hinblick auf die Befugnisse der nationalen Durchsetzungsstelle nach Art. 30 der VO (EG) Nr. 1371/2007 bzw. die Möglichkeit eines Ausschlusses der Verpflichtung zur Leistung einer Fahrpreisschädigung im Sinne des Art. 17 der VO (EG) Nr. 1371/2007 bei höherer Gewalt weder durch Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) geklärt noch derart offenkundig erscheint, dass für einen vernünftigen Zweifel kein Raum bliebe, hat der VwGH diese Fragen dem EuGH mit dem Ersuchen um Vorabentscheidung vorgelegt. Dessen Entscheidung wird abzuwarten sein.

Dem beim VwGH gestellten Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung wurde nicht stattgegeben, daher gilt der Bescheid der Schienen-Control Kommission bis auf Weiteres, was eine entscheidende Stärkung der Rechte der Fahrgäste bedeutet.

Verspätungsentschädigung für Wochen- und Monatskarten

Zur Umsetzung der Verordnung gehört auch die Entschädigung für Zeitkarten durch die ÖBB-Personenverkehr AG. Aufgrund der Regelung in den Tarifbestimmungen in Ziff. 21.6. ÖPT (nun als Anhang im PT ÖBB) erhalten Fahrgäste mit Wochen- oder Monatskarten derzeit in keinem Fall eine Entschädigung, auch nicht bei der Benützung von Fernverkehrszügen.

Gemäß Art. 17 Abs. 1 der VO (EG) Nr. 1371/2007 vom 23. Oktober 2007 (am 3. Dezember 2009 in Kraft getreten) können Fahrgäste, die ein Zeitticket besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihres Zeittickets wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, eine angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen.

Gemäß § 1 Abs. 2 des Bundesgesetzes zur VO (EG) Nr. 1371/2007 (vom 22. April 2010) ist in Österreich die Beförderung im Vorort- und Regionalverkehr von der Anwendung des Art. 17 ausgenommen, nicht jedoch jene im Fernverkehr. Berechtigten Zeittickets zur Benützung von Fernverkehrszügen, haben die Fahrgäste daher in wiederholten Verspätungsfällen Anspruch auf Entschädigung. Das entsprechende aufsichtsbehördliche Verfahren mit der ÖBB-Personenverkehr AG läuft zu Redaktionsschluss noch.

Die WESTbahn hat mit Betriebsbeginn im Dezember 2011 Entschädigungsregelungen für Wochen- und Monatskartenbesitzer der WESTbahn in ihre Tarife aufgenommen. Sie regelt diese Entschädigung analog der Jahreskartenentschädigung bei Unterschreiten des vorgegebenen Pünktlichkeitsgrades.

Weiterentwicklung der Fahrgastrechte

Zweieinhalb Jahre nach Inkrafttreten der EU-Fahrgastrechteverordnung und rund zwei Jahre nach der nationalen Umsetzung haben die Erfahrungen gezeigt, dass eine Weiterentwicklung der Fahrgastrechte wichtig ist. Einerseits muss insbesondere das EBG den rechtlichen Entwicklungen auf EU-Ebene angepasst werden und andererseits müssen die Regelungen weiter ausgebaut werden, um für die Praxis wirklich effektiv zu sein.

Vorschläge der Schienen-Control

Im Rahmen der geplanten und notwendigen Totalnovellierung des EBG hat die Schienen-Control GmbH die wichtigsten Problembereiche aus den Beschwerden an die Schlichtungsstelle dargelegt und Vorschläge zu einer Weiterentwicklung der Fahrgastrechte eingebracht.

Zu berücksichtigen ist, dass das Eisenbahnwesen ein öffentliches und für viele Menschen unverzichtbares Massenfortbewegungsmittel ist und auf den meisten Strecken auch künftig nur ein Bahnunternehmen anbieten wird, auf das Fahrgäste angewiesen sind (z. B. Pendler zur Fahrt an den Arbeitsplatz). Dies unterscheidet das Eisenbahnwesen von anderen Branchen.

Daher erscheinen der Schienen-Control gesetzliche Vorgaben insbesondere bei der Entschädigung für Zeittickets, der Erstattung, der Kundmachung von Beförderungsbedingungen, der Einbehaltung von Fahrausweisen, erhöhten Fahrpreisen und Nebengebühren (Fahrgeldnachforderung, Inkassogebühren), den Informationspflichten, der Kundmachung von Tarifen, den Kontaktdaten der Unternehmen usw. wichtig. Damit könnte ein hohes Verbraucherschutzniveau erreicht werden, was Vorbildcharakter für andere Branchen hätte. Dies würde Rechtssicherheit schaffen, ohne die Unternehmen übergebührlich finanziell zu belasten. Aufgrund der besonderen Bedeutung des Eisenbahnwesens als öffentliches Massenfortbewegungsmittel und der komplexen Tarifbestimmungen sowie durch die marktführende Stellung eines Unternehmens bedarf es besonderer Schutzvorschriften für den Fahrgast.

Des Weiteren würde es die Schienen-Control begrüßen, auf innerösterreichischen Strecken bereits bei einer Verspätung von mehr als 30 Minuten einen Anspruch auf eine Entschädigung in der Höhe von 25 Prozent des Ticketpreises und ab einer Verspätung von mehr als 60 Minuten in der Höhe von 50 Prozent vorzusehen. Die derzeitige Regelung nimmt vornehmlich auf den grenzüberschreitenden Verkehr Bezug. Die VO (EG) Nr. 1371/2007 stellt Mindeststandards auf, national können im Sinne des Fahrgastes günstigere Regelungen getroffen werden, was in einigen EU-Ländern geschehen ist. Angesichts der kurzen Distanzen in Österreich wäre eine Absenkung des notwendigen Verspätungsausmaßes für Entschädigungen zu begrüßen.

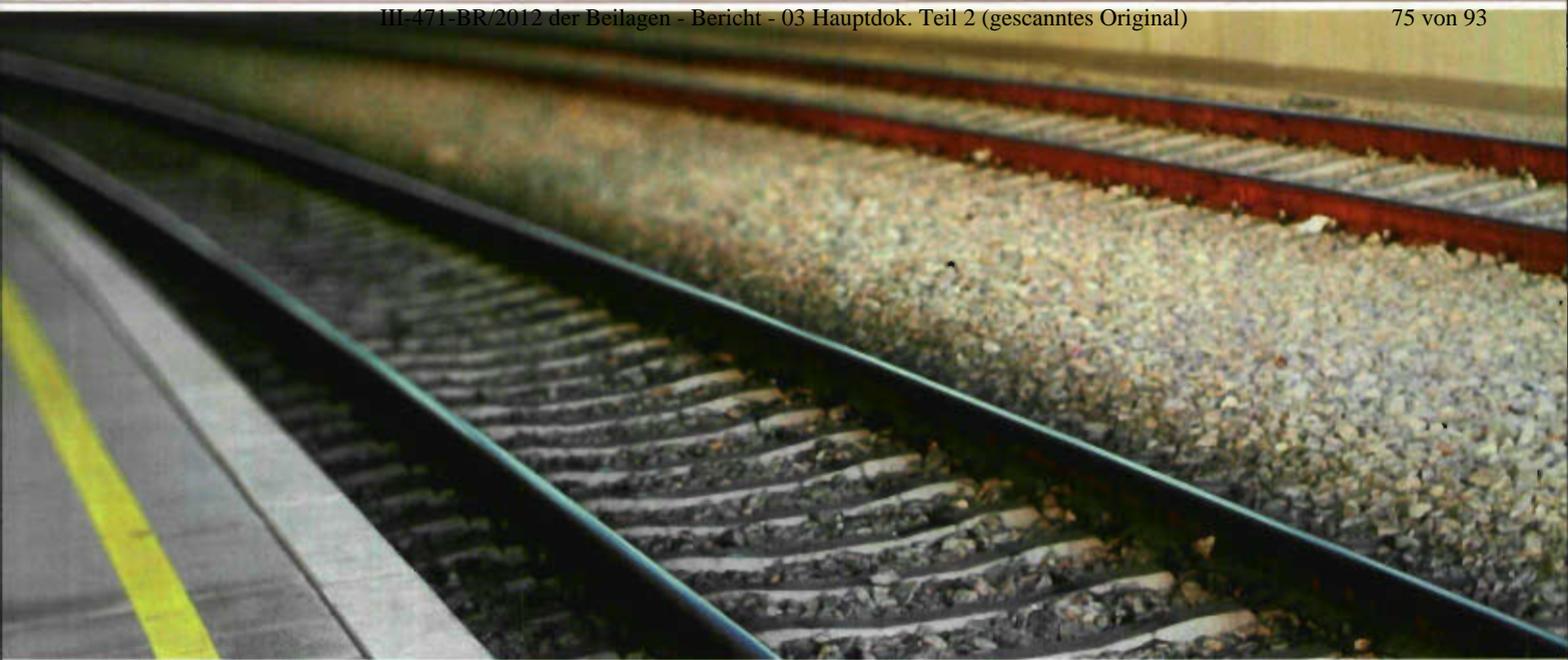
Stärkung der Regulierungsbehörden

Gezeigt hat sich, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen möglichst wenige gesetzliche Bestimmungen in ihre Entschädigungsbedingungen aufnehmen oder diese mit zusätzlichen Voraussetzungen verbinden. Bereits von der Schienen-Control Kommission für unwirksam erklärte Bestimmungen wurden nur leicht verändert wieder vorgelegt oder Entschädigungsbedingungen wurden zwar geändert, in der Praxis aber nicht gemäß Anordnung der Schienen-Control Kommission umgesetzt.

In Verfahren gemäß § 78a Abs. 2 EisbG, insbesondere im Zusammenhang mit den Fahrpreiseschädigungen, sollte die Schienen-Control Kommission daher Empfehlungen der Schienen-Control GmbH für verbindlich erklären, Entschädigungsleistungen anordnen sowie bei Verstößen gegen diese Anordnungen Sanktionen verhängen können. Die derzeitigen Strafbestimmungen gemäß § 167 EisbG sollten im Sinne der Verordnung verschärft werden, sodass diese Sanktionen verhältnismäßig, wirkungsvoll und abschreckend sind. Es sollten jedenfalls bei sämtlichen schwerwiegenden und wiederholten Verstößen gegen Bestimmungen der VO (EG) Nr. 1371/2007 Sanktionen vorgesehen sein, die im Wiederholungsfall noch verstärkt werden können. Der Schienen-Control sollte darüber hinaus ein Recht auf die Überprüfung der Tarife und Beförderungsbedingungen auf Gesetzmäßigkeit erteilt werden. Dies würde die Transparenz und Akzeptanz der Tarife und Beförderungsbedingungen bei den Fahrgästen erhöhen.

Die derzeit eingeräumte rechtliche Kompetenz der Schlichtungsstelle reicht nicht aus, ein effizientes Schlichtungsverfahren sicherzustellen. Damit wird das Ziel, die Rechtsdurchsetzung für den Bürger gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erleichtern und auch die Gerichte von Streitigkeiten über Kleinstwerte zu entlasten, nicht zufriedenstellend erreicht.

Mit der geplanten Fahrgastrechtenovelle sind Verbesserungen in diesem Zusammenhang zu erwarten.



Internationale Zusammenarbeit

Im Juni 2011 wurde mit der Unterzeichnung des Memorandum of Understanding in Den Haag das Netzwerk IRG-Rail gegründet. In fünf Arbeitsgruppen befassen sich die Mitglieder mit Themen wie Recast, Umsetzung der Güterverkehrskorridor-Verordnung der EU, Marktbeobachtung und gemeinsame Ansätze in Fragen des Benützungsentgelts.

INDEPENDENT REGULATORS' GROUP-RAIL (IRG-RAIL)

Die im Jahr 2010 initiierte Einrichtung einer gemeinsamen Plattform der unabhängigen Eisenbahnregulierungsbehörden konnte im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen werden. Am 9. Juni 2011 wurde in Den Haag das Memorandum of Understanding zur Gründung der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) unterzeichnet. Die fünfzehn Gründungsmitglieder setzten sich aus folgenden Regulierungsbehörden zusammen: Dänemark, Deutschland, Estland, Frankreich, Großbritannien, Kroatien, Lettland, Luxemburg, Mazedonien, Niederlande, Norwegen, Österreich, Schweden, Schweiz und Ungarn. Mittlerweile sind auch Finnland und Slowenien Mitglieder der IRG-Rail geworden. IRG-Rail legt großen Wert auf die Unabhängigkeit der Mitglieder. Regulierungsbehörden aus Mitgliedstaaten, gegen die ein Vertragsverletzungsverfahren wegen mangelnder Unabhängigkeit der Regulierungsbehörde läuft, können nur als Beobachter an den Arbeitsgruppen teilnehmen.

Organisatorisch gliedert sich die Plattform in zwei Ebenen (Vollversammlung, Arbeitsgruppen). Die etwa zweimal jährlich stattfindende Vollversammlung dient der Beschlussfassung. Es ist jedoch auch möglich, Umlaufbeschlüsse zu fassen. Bei der Gründungsversammlung in Den Haag wurden neben dem Memorandum of Understanding das Arbeitsprogramm, ein Hintergrundpapier sowie die Geschäftsordnung beschlossen (Dokumente siehe www.irg-rail.eu).

Den Vorsitz in der Vollversammlung übernahm 2011 Matthias Kurth von der deutschen Bundesnetzagentur, seine Stellvertreterin ist Anna Walker vom Office for Rail Regulation in Großbritannien.

In Ihrem Arbeitsprogramm hat die Vollversammlung die Schaffung von fünf Arbeitsgruppen beschlossen, über deren bisherige Arbeitsergebnisse nachstehend berichtet wird.

Überarbeitung des 1. Eisenbahnpaketes (Recast)

Anlässlich der Gründungsversammlung von IRG-Rail wurde auch ein erstes Positionspapier zum Recast des 1. Eisenbahnpaketes veröffentlicht, welches sich auf den Vorschlag der Europäischen Kommission vom 17. September 2010 bezieht. IRG-Rail begrüßt die vorgeschlagene Stärkung der Position der Regu-

lierungsbehörden in Bezug auf Unabhängigkeit und Kompetenzen. Nur die Unabhängigkeit ermöglicht eine gerechte Behandlung aller Beteiligten und trägt dazu bei, Wettbewerbshindernisse zu beseitigen. Zu den im Europäischen Parlament im Sommer 2011 diskutierten Vorschlägen zum Recast nahm IRG-Rail in einem weiteren Positionspapier Stellung. Darin wird vor allem die angedachte Gründung einer europäischen Regulierungsbehörde kritisch gesehen, da dies dem Prinzip der Subsidiarität (nationale Eigenverantwortung) widersprechen und die Stellung der nationalen Regulierungsbehörden schwächen würde. Stattdessen sollte die Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden weiter gestärkt werden.

Nach der Verabschiedung des Recast in 1. Lesung durch das Europäische Parlament am 16. November 2011 veröffentlichte IRG-Rail ein drittes Positionspapier. Neben der bereits erwähnten kritischen Sicht zur Schaffung einer europäischen Regulierungsbehörde wird darin der Vorschlag einer institutionalisierten Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden befürwortet, wobei der Vorsitz bei den Regulierungsbehörden selbst liegen sollte. Hingegen wird die Empfehlung, die Europäische Kommission als Berufungsinstanz bei Entscheidungen der Regulierungsbehörden einzusetzen, als nicht zielführend und als in Widerspruch zur Gewaltentrennung stehend angesehen. Die geplanten Klarstellungen bezüglich des Zugangs zu Serviceeinrichtungen sowie zu den Prinzipien bei der Festlegung der Höhe von Benützungsentgelten werden ausdrücklich begrüßt und sollten die Arbeit der Regulierungsbehörden erleichtern. Ähnliches gilt für die im Recast vorgesehene Stärkung der Bedeutung der Marktbeobachtung.

Umsetzung der Güterverkehrskorridor-Verordnung der EU

Diese Arbeitsgruppe befasst sich mit der in der „Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“, Verordnung (EU) 913/2010, geforderten grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden. Die Korridororganisationen befanden sich 2011 im Aufbau, Rail Net Europe soll als Dienstleister für verschiedene IT-Anwendungen eine Rolle

spielen. In Gesprächen mit Rail Net Europe wurde diese Rolle näher beleuchtet. Eine wichtige Frage wird die diskriminierungsfreie Zuweisung der vor-konstruierten Zugtrassen (Angebotstrassen) sein, wie sie in der Verordnung ausdrücklich gefordert wird. Ein wesentlicher Punkt ist auch die Formalisierung der Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden. Durch unterschiedliche Vorschriften im jeweiligen nationalen Verwaltungsrecht ist diese nicht immer einfach. Daher wurde 2011 damit begonnen, ein Ablaufdiagramm für die Behandlung von Beschwerden bezüglich internationaler Zugtrassen und Kriterien für die Entscheidung über die Zuständigkeit zu entwickeln.

Markbeobachtung

Der Recast zum 1. Eisenbahnpaket hebt die Bedeutung der Marktbeobachtung hervor. Die Arbeitsgruppe hat sich eine Harmonisierung der Marktindikatoren zum Ziel gesetzt. Dadurch soll eine bessere Vergleichbarkeit der Daten aus den verschiedenen Ländern gewährleistet werden. Ende 2011 wurde eine Liste der gemeinsamen Indikatoren samt genauen Definitionen veröffentlicht. Bei zukünftigen Markterhebungen soll jede Regulierungsbehörde zumindest diese Indikatoren ermitteln, um anschließend die Erstellung eines gemeinsamen Marktberichts zu ermöglichen.

Da die Schienen-Control GmbH bereits seit 2006 Markterhebungen durchführt, sind die dabei gewonnenen Erfahrungen in die Arbeitsgruppe eingeflossen. Das betrifft auch die qualitative Beurteilung durch die Marktteilnehmer, welche in Österreich seit einigen Jahren erfolgreich abgefragt wird.

Seit Ende 2011 wird vorhandenes Zahlenmaterial aus den Jahren 2009 und 2010 zusammengestellt sowie die Vergleichbarkeit der Daten überprüft. Erste Ergebnisse sollen 2012 vorliegen.

Kriterien zur Beurteilung der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemeinwirtschaftlicher Verträge

Anlässlich der Liberalisierung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs wurde die Möglichkeit der Kabotage (Transport von Personen nur innerhalb des ausländischen Streckenteils) eingeschränkt, wenn das

wirtschaftliche Gleichgewicht gemeinwirtschaftlicher Verträge gefährdet ist. Zur Beurteilung des Themas sind von den Regulierungsbehörden Kriterien zu erstellen und bekannt zu machen. Einige Regulierungsbehörden haben dies teilweise bereits ausgeführt. In der Arbeitsgruppe sollen die Kriterien harmonisiert werden. Die Gruppe erarbeitete und veröffentlichte eine Richtlinie zur Vorgangsweise sowie zur Erstellung der Kriterien. Darüber hinaus wird eine Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsbehörden jedenfalls erforderlich sein, da internationale Personenverkehre zumindest zwei Nationalstaaten betreffen. Es wird daher ein Informationsaustausch zwischen den Regulierungsbehörden stattfinden müssen, um sicherzustellen, dass die von den Vertragsparteien in den jeweiligen Staaten vorgelegten Unterlagen konsistent sind.

Auch dazu wurde in der Richtlinie eine abgestimmte Vorgangsweise festgelegt.

Gemeinsame Ansätze in Fragen des Benützungsentgelts

Diese Arbeitsgruppe hat Ende 2011 ihre Tätigkeit aufgenommen. Zunächst stellte sie ein Programm für das nächste Jahr zusammen, welches die Themen Rolle und Kompetenzen der Regulatoren, Definition von Grenzkosten, Definition von Marktsegmenten, lärmabhängige Benützungsentgelte und Anreize für ein Performance Regime umfasst. In den nächsten Gruppentreffen werden je ein bis zwei Themen ausführlich besprochen und es wird ein gemeinsames Konzept für die Ausführung erarbeitet. Somit soll das gemeinsame Verständnis gefördert und eine Lösung für diese Probleme angeboten werden.



Zahlen und Fakten

Wir bilden die Schienen-Control GmbH in Zahlen ab und stellen die Ertrags- und Vermögenslage dar. Dann beschreiben wir die in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen, es gibt Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, vernetzte integrierte Eisenbahnunternehmen und nicht vernetzte Eisenbahnunternehmen. Abschließend führen wir die Regulatoren in Europa mit ihren Kontaktdaten an.

SCHIENEN-CONTROL GMBH ALS UNTERNEHMEN

Die Schienen-Control GmbH besteht seit 26. August 1999 und wurde gemäß Art. 30 der Richtlinie 2001/14/EG als unabhängige Regulierungsstelle eingerichtet.

Die Anteile der Schienen-Control GmbH sind zu 100 Prozent dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung der Anteilsrechte obliegt dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (§ 76 Eisenbahngesetz). Das Stammkapital in der Höhe von 750.000 Euro ist vollständig einbezahlt und wird zur Gänze von der Republik Österreich gehalten.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Schienen-Control GmbH wird vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bestellt und besteht aus mindestens vier Mitgliedern, wobei dem Aufsichtsrat ein Vertreter des Bundesministeriums für Finanzen anzugehören hat.

Die Kapitalvertreter im Berichtsjahr waren:

- Vorsitzender Sektionschef Mag. Christian Weissenburger, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- Stv. Vorsitzender Dr. Michael Grubmann, Wirtschaftskammer Österreich
- Mag. Sylvia Leodolter, Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
- Mag. Bernhard Bauer, Bundesministerium für Finanzen

Seit dem Jahr 2007 sind auch die Arbeitnehmervertreter Mag. Norman Schadler und Ing. Michael Indra Mitglieder des Aufsichtsrates.

Personalstand

Der Personalstand der Schienen-Control GmbH ist unter Berücksichtigung von Karenzen im Wesentlichen unverändert geblieben. 2011 waren durchschnittlich 15 Personen für die Schienen-Control GmbH tätig.

Finanzierung

Die Schienen-Control GmbH finanziert sich durch Beiträge der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Bemessungsgrundlage ist das in einem Jahr insgesamt geleistete Infrastruktur-Benützungsentgelt. Durch einen Aufteilungsschlüssel wird der Anteil

der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen am Aufwand der Schienen-Control GmbH errechnet. Die Planung des Budgets folgte den Leitsätzen, dass die Aufgaben der Regulierungsbehörde wirtschaftlich, effizient und zielorientiert erfüllt werden. 2011 wurde das Budget deutlich unterschritten. So können insgesamt 325.779,09 Euro an die Eisenbahnverkehrsunternehmen rückvergütet werden. Da die Schienen-Control GmbH verpflichtet ist, einen Nullgewinn auszuweisen, wird der Jahresüberschuss in Höhe von 26.681,36 Euro einer Gewinnrücklage zugeführt.

Der Jahresabschluss 2011 der Schienen-Control GmbH

Der Jahresabschluss ist nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) in der geltenden Fassung erstellt worden.

Für den Jahresabschluss der Schienen-Control GmbH liegt für das Wirtschaftsjahr 2011 (1. Jänner bis 31. Dezember 2011) ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk der Grant Thornton Unitreu Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vor.

Aus der Gewinn-und-Verlust-Rechnung geht hervor, dass der Umsatzerlös und der Aufwand der Schienen-Control GmbH 1.226.966,03 Euro für 2011 betragen. Die Aufwendungen der Schienen-Control Kommission sind darin enthalten. Die Ertrags- und Vermögenslage 2011 wird nachstehend dargestellt.

ERTRAGS- UND VERMÖGENSLAGE 2011

Bilanz zum 31. 12. 2011

AKTIVA	2011	2010
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	19.663,48	9.535,21
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund	6.277,70	7.016,26
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	75.234,29	74.640,30
	101.175,47	91.191,77
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	15.003,42	23.813,05
II. Wertpapiere und Anteile		
1. Sonstige Wertpapiere und Anteile	493.794,90	493.794,90
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		
	868.445,12	576.592,67
	1.377.243,44	1.094.200,62
C. Rechnungsabgrenzungsposten		
	183,89	1.795,69
Bilanzsumme	1.478.602,80	1.187.188,08
PASSIVA		
A. Eigenkapital		
I. Stammkapital	750.000,00	750.000,00
II. Kapitalrücklagen		
1. Gebundene	2.853,93	2.853,93
III. Gewinnrücklagen		
2. Andere Rücklagen (freie Rücklagen)	188.623,64	161.942,28
IV. Bilanzgewinn/Bilanzverlust		
davon Gewinnvortrag: EUR 0,00	0,00	0,00
	941.477,57	914.796,21
B. Rückstellungen		
I. Rückstellungen für Abfertigungen	20.700,00	18.400,00
II. Steuerrückstellungen	0,00	1.600,00
III. Sonstige Rückstellungen	62.700,00	50.540,00
	83.400,00	70.540,00
C. Verbindlichkeiten		
I. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	28.613,81	14.209,26
II. Sonstige Verbindlichkeiten		
a) Steuern	71.189,36	57.658,45
b) soziale Sicherheit	18.958,12	20.680,49
c) übrige	334.963,94	109.303,67
	453.725,23	201.851,87
Bilanzsumme	1.478.602,80	1.187.188,08

Gewinn-und-Verlust-Rechnung zum 31. 12. 2011

	2011	2010
1. Umsatzerlöse	1.226.966,03	1.131.394,28
2. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	6.134,00	13.600,00
b) übrige	4.361,07	2.882,61
	<hr/> 10.495,07	<hr/> 16.482,61
3. Personalaufwand		
a) Gehälter	-680.622,99	-599.911,02
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-11.465,51	-32.201,00
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-17.734,94	-18.389,40
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-174.942,97	-154.350,26
e) sonstige Sozialaufwendungen	-8.959,91	-3.974,78
	<hr/> -893.726,32	<hr/> -808.826,46
4. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagevermögen	-31.541,19	-20.903,04
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und vom Ertrag fallen	0,00	-2.833,41
b) übrige	-301.679,98	-306.103,23
	<hr/> -301.679,98	<hr/> -308.936,64
6. Zwischensumme aus Z 1 bis 5 (Betriebserfolg)	<hr/> 10.513,61	<hr/> 9.210,75
7. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		
a) übrige	18.750,00	18.750,00
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		
a) übrige	10.070,423	12.051,13
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		
a) übrige	0,00	-55,32
10. Zwischensumme aus Z 7 bis 9 (Finanzerfolg)	<hr/> 28.820,42	<hr/> 30.745,81
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	<hr/> 39.334,03	<hr/> 39.956,56
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	<hr/> -12.652,67	<hr/> -10.578,81
13. Jahresüberschuss	<hr/> 26.681,36	<hr/> 29.377,75
14. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	<hr/> -26.681,36	<hr/> -29.377,75
15. Jahresgewinn/Jahresverlust	<hr/> 0,00	<hr/> 0,00
16. Bilanzgewinn/Bilanzverlust	<hr/> 0,00	<hr/> 0,00

MARKTTEILNEHMER

Die in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen gliedern sich in mehrere Kategorien. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen Leistungen im Güter- und/oder Personenverkehr auf den Netzen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Im Bereich der kleineren Privatbahnen gibt es auch integrierte Eisenbahnunternehmen, deren Strecken mit denen anderer Infrastrukturbetreiber vernetzt sind. Vernetzte integrierte Eisenbahnunternehmen agieren als Eisenbahnverkehrsunternehmen und als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, lediglich die Trassenzuweisung ist an eine unabhängige Stelle ausgelagert. Des Weiteren gibt es nicht vernetzte Eisenbahnunternehmen, welche in der Regel Schmalspurbahnen betreiben. Diese unterliegen zwar nicht der Regulierung, werden hier aber der Vollständigkeit halber angeführt. Reine Touristikbahnen werden jedoch nicht berücksichtigt.

Übersicht

Im Jahr 2011 gab es einige Veränderungen bei der Zahl der in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen. Es kamen mehrere neue Marktteilnehmer hinzu, andere haben seit Anfang 2011 keine Sicherheitsbescheinigung für Österreich und können daher nicht mehr am Markt teilnehmen. Die Cargo Center Graz GmbH hat ihre Funktion als Infrastrukturbetreiber an die Steiermärkischen Landesbahnen übertragen und scheint daher in der Auflistung nicht mehr auf. Insgesamt gab es zum Stichtag 31. Dezember 2011 in Österreich 42 Eisenbahnunternehmen. Davon waren 21 Eisenbahnverkehrsunternehmen, acht Eisenbahninfrastrukturunternehmen und 13 integrierte Eisenbahnunternehmen. 27 verfügten über eine Sicherheitsbescheinigung für das ÖBB-Netz, ein Unternehmen wartete noch darauf. Die restlichen Unternehmen sind entweder reine Infrastrukturbetreiber oder als integrierte Unternehmen auf nicht vernetzter Infrastruktur tätig. Von den 42 Unternehmen stammen 40 aus Österreich und zwei aus Deutschland.

Eisenbahnverkehrsunternehmen

ALPINE Bau GmbH

2010 erhielt die ALPINE Bau GmbH eine Konzession für den Güterverkehr. Das Unternehmen war schon

bisher im Bahnbau tätig und will die zugehörigen Logistikverkehre künftig selbst abwickeln. Nach Erteilung der Sicherheitsbescheinigung im Jahr 2011 wird für 2012 die Verkehrsaufnahme erwartet.

City Air Terminal BetriebsgmbH (CAT)

Das Unternehmen führt seit 2003 einen Schnellpersonenverkehr mit eigenem Tarif zwischen Wien Mitte und dem Flughafen Wien im 30-Minuten-Takt. Zum Einsatz kommen eigene Doppelstockwendezüge, die mit ÖBB-Lokomotiven bespannt sind.

DB Regio AG

Die DB Regio AG ist ein deutsches Eisenbahnverkehrsunternehmen und eine 100 Prozent-Tochter der Deutschen Bahn AG. Die DB Regio AG betreibt den Regionalverkehr im Außerfern sowie grenzüberschreitende Regionallinien nach Salzburg. Gemeinsam mit der ÖBB-Personenverkehr AG erfolgt der Betrieb des Regionalverkehrs Rosenheim–Innsbruck und München–Garmisch-Partenkirchen–Innsbruck.

Logistik Service GmbH (LogServ)

Das österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen betreibt das umfangreiche Werksbahnnetz der voestalpine Stahl in Linz und ist unter dem Markennamen Cargo Service GmbH (CargoServ) auch im ÖBB-Netz tätig. Kerngeschäft sind Rohstofftransporte für die Muttergesellschaft, wie Erz aus Eisenerz, Kalk aus Steyrling und Kohle aus der Tschechischen Republik. Außerdem werden End- und Zwischenprodukte nach Italien, Deutschland, Polen und Ungarn befördert.

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

Das deutsche Unternehmen gehört teilweise der DB Schenker Rail Deutschland AG und ist im alpenquerenden Güterverkehr über die Transitachsen Brenner und Tauern tätig. Während es in Deutschland und Österreich unter eigener Lizenz fährt, gibt es in Italien eine Kooperation mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail Traction Company S.p.A. Das Frachtspektrum reicht vom Kombinierten Verkehr bis zu Stahl und Autozügen.

LTE Logistik und Transport GmbH

Das Unternehmen ist eine 100-prozentige Tochter der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH und ist als österreichisches Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Tochterfirmen auch in der Slowakei, in Ungarn und in der Tschechischen Republik tätig. 2011 wurden vor allem Containerzüge und Getreidetransporte zwischen Deutschland und Ungarn, Hack-schnitzeltransporte aus Rumänien und Tschechien nach Gratwein sowie Hüttensandtransporte von Linz nach Ungarn gefahren, dazu kommen noch zahlreiche Spotverkehre (kurzfristig eingesetzte Ganzzüge für Saison- und Spezialverkehre).

Majestic Imperator Train de Luxe Waggon Charter GesmbH

Das Unternehmen wurde 1991 mit dem Ziel gegründet, einen Luxuszug im Stil des Kaiserzugs zu schaffen. Dieses Ziel wurde 1998 erreicht. Im Jahr 2008 erhielt das Unternehmen die Konzession für den Personenverkehr, 2011 wurde die Sicherheitsbescheinigung erteilt. Noch im selben Jahr erfolgte die offizielle Betriebsaufnahme.

ÖBB-Personenverkehr AG

Die ÖBB-Personenverkehr AG ist eine 100-Prozent-Tochter der ÖBB-Holding AG. Sie führt den Großteil des Personenverkehrs auf dem österreichischen Schienennetz durch. Ausländische Verkehre werden in der Regel mit Kooperationspartnern abgewickelt. Das Unternehmen ist zu 49,9 Prozent an der City Air Terminal BetriebsgmbH (CAT) beteiligt und hält 50 Prozent an der ÖBB-Produktion GmbH sowie 49 Prozent an der ÖBB-Technische Services GmbH.

ÖBB-Produktion GmbH

Die ÖBB-Produktion GmbH erbringt sämtliche Traktionsleistungen für die Rail Cargo Austria AG und für die ÖBB-Personenverkehr AG. Außerdem werden Vorspann- und Schiebeleistungen auch für Dritte übernommen, wie etwa auf der Tauernbahn und am Semmering. Eine weitere Dienstleistung ist die Bereitstellung mobiler und stationärer Waggendienste für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen.

ÖBB-Technische Services GmbH

Das Unternehmen beschäftigt sich mit der Wartung und Instandsetzung von Triebfahrzeugen des ÖBB-Konzerns sowie von Fremdkunden. Es verfügt über eine eigene Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit der hauptsächlich Probe- und Überstellfahrten im ÖBB-Netz gemacht werden.

Raaberbahn Cargo GmbH

Das Unternehmen wurde 2009 als Tochter der ungarischen GySEV Cargo Zrt. gegründet und ist als reines Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Güterverkehr im ÖBB-Netz zuständig. Seit dem 1. Jänner 2011 ist das Unternehmen operativ tätig. Für die Rail Cargo Austria AG wird der Güternahverkehr Sopron–Oberpullendorf abgewickelt.

Rail Cargo Austria AG

Die Rail Cargo Austria AG ist innerhalb des ÖBB-Konzerns für den Güterverkehr zuständig. Neben dem Verkehr auf dem konzerneigenen Infrastrukturnetz werden Züge auf den Netzen mehrerer Privatbahnen gefahren, aber auch Kooperationen eingegangen. Die Rail Cargo Austria AG besitzt mehrere Auslandsniederlassungen (Slowenien) sowie Auslandstöchter (Rail Cargo Hungaria Zrt., S.C. Rail Cargo Romania S.R.L., Rail Cargo Italia S.p.A.) und führt in diesen Ländern auch Züge in eigener Verantwortung. Außerdem hält das Unternehmen 50 Prozent an der ÖBB-Produktion GmbH und 51 Prozent an der ÖBB-Technische Services GmbH.

Rail Professionals Stütz GmbH

Das 2006 gegründete Unternehmen beschäftigte sich bisher vorwiegend mit der Bereitstellung von Triebfahrzeugführern für österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach der Erteilung aller notwendigen Bescheide erfolgte die Betriebsaufnahme im Güterverkehr Anfang 2011.

Rhomberg Bahntechnik GmbH

Das Unternehmen ist im Bahnbau tätig. Im Jahr 2011 fand die Betriebsaufnahme statt. Die Rhomberg

Bahntechnik GmbH ist vor allem in der Baustellenlogistik tätig.

RTS Rail Transport Service GmbH

Das Tätigkeitsfeld des zum Bahnbauunternehmens Swietelsky Bauges.m.b.H. gehörenden Unternehmens sind Güterverkehrsleistungen einschließlich Sondertransporten in Österreich und den Nachbarländern. Die RTS Rail Transport Service GmbH hat eine Tochtergesellschaft (RTS Rail Transport Service Germany GmbH) und arbeitet in Ungarn mit der Schwestergesellschaft MÁV Épcell Kft. zusammen. Der Schwerpunkt des Unternehmens liegt in der Baustellenlogistik, es werden aber auch immer wieder Spotverkehre zwischen Deutschland und Ungarn durchgeführt.

Safety4you Baustellenlogistik GmbH

Ende 2011 hat das in Wels ansässige Unternehmen die Sicherheitsbescheinigung für das ÖBB-Netz (Güterverkehr) erhalten. Die Verkehrsgenehmigung war bereits Ende 2010 erteilt worden. Das Unternehmen arbeitete bisher vor allem im Bereich Baustellensicherheit auf Gleisbaustellen, darüber hinaus stellte es auch Triebfahrzeugführer für Arbeitszüge bereit. Ab 2012 will das Unternehmen Überstellungen von Baufahrzeugen und Materialtransporte selbst durchführen.

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH

Das Bahnunternehmen ist eine Tochtergesellschaft des integrierten Unternehmens Steiermärkische Landesbahnen. Der Geschäftsschwerpunkt liegt im Güterverkehr, wobei vor allem die Ganzzugtransporte Gleisdorf–Wiener Neustadt zu nennen sind. Außerdem betreibt die Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH Spotverkehre auf der Donauachse mit Kooperationspartnern aus Ungarn und Deutschland.

TX Logistik Austria GmbH

Die TX Logistik Austria GmbH ist die österreichische Tochter des deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmens TX Logistik AG, die wiederum mehrheitlich

der Trenitalia S.p.A. gehört. In Österreich werden vor allem Transitzugzüge über die Brennerachse nach Italien sowie Containerzüge aus Deutschland zum Terminal Wien Freudenu und nach Budapest gefahren.

WESTbahn Management GmbH

2008 wurde die WESTbahn Management GmbH als erste Tochter der Railholding AG gegründet. Ziel war die Einrichtung eines schnellen Personenverkehrs zwischen Wien und Salzburg. Im Frühjahr 2011 wurde die Sicherheitsbescheinigung erteilt, im Dezember 2011 erfolgte die Aufnahme des planmäßigen Verkehrs.

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

Im Jahr 2009 hat die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH das Güterzuggeschäft der Muttergesellschaft Wiener Lokalbahnen AG in deren Netz und im ÖBB-Netz übernommen. Das Unternehmen ist vor allem im Container- und Ganzzugverkehr auf der Donauachse zwischen der Nordsee und Rumänien tätig, in Österreich werden die Terminals Enns, Krens und Wien Freudenu regelmäßig bedient. Seit 2010 gibt es auch Containerzüge von Koper über den Semmering in die Slowakei. Dieses Programm wird durch zahlreiche Spotverkehre ergänzt.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Linzer Lokalbahn AG

Die Linzer Lokalbahn AG ist Eigentümerin der elektrischen Lokalbahn von Linz über Eferding nach Waizenkirchen. 1998 wurde sie mit der Lokalbahn Neumarkt–Waizenkirchen–Peuerbach verschmolzen und hat deren Strecken übernommen. Das Unternehmen besitzt außerdem die Fahrzeuge, als Betriebsführer fungiert jedoch die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H.

Lokalbahn Lambach–Vorchdorf-Eggenberg AG

Die elektrifizierte Lokalbahnstrecke wurde 1903 eröffnet. Seit 1931 wird der Betrieb von der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H. bzw. deren Vorgängergesellschaften geführt.

Neusiedler Seebahn GmbH

Das Unternehmen entstand 2010 durch Aufteilung der bisherigen Neusiedler Seebahn AG in einen österreichischen und einen ungarischen Teil. Der ungarische Teil ist nunmehr eine 100-prozentige Tochter der österreichischen Neusiedler Seebahn GmbH. Die Betriebsführung der Strecke von der Grenze bei Pamhagen bis Neusiedl am See obliegt der Raaberbahn.

ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt den Großteil des österreichischen Eisenbahnnetzes. Sie entstand 2009 durch die Verschmelzung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Das Unternehmen ist auch für die Bahnstromversorgung zuständig und betreibt eigene Kraftwerke.

Vernetzte integrierte Eisenbahnunternehmen

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Das integrierte Eisenbahnunternehmen erbringt vorwiegend Verkehrsleistungen auf dem eigenen Streckennetz Graz-Köflach und Graz-Wies-Eibiswald. Ende 2010 übernahm die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH auch den Personenverkehr Graz-Werndorf-Wies-Eibiswald über den neu errichteten Abschnitt Werndorf-Wettmannstätten der Koralmbahn. Im ÖBB-Netz ist das Unternehmen außerdem im Güterverkehr tätig. Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH ist zu 100 Prozent an der LTE Logistik und Transport GmbH und zu 50 Prozent an der slowenischen Adria Transport d.o.o. beteiligt und tritt auf der Strecke St. Paul-Lavamünd als Betreiber auf.

Montafonerbahn AG

Die Montafonerbahn AG betreibt als integriertes Eisenbahnunternehmen auf eigener Infrastruktur Personen- und Güterverkehr. Die Strecke verläuft von Schruns nach Bludenz, wo sie mit dem ÖBB-Netz verknüpft ist. Zwar verfügt die Montafonerbahn AG über die Berechtigung, Züge im ÖBB-Netz verkehren zu lassen, nutzt diese aber nur für Fahrten im Bahnhofsbereich von Bludenz.

Raaberbahn (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt)

Die Raaberbahn unterhält neben ihrer Stammstrecke Sopron-Ebenfurth auch die Strecke Pamhagen-Neusiedl am See der Neusiedler Seebahn GmbH, wobei die Züge in Gemeinschaft mit der ÖBB-Personenverkehr AG gefahren werden. In Westungarn hat das Unternehmen sein Netz Ende 2011 durch die Übernahme weiterer Strecken ausgeweitet.

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation – Salzburger Lokalbahnen

Die Salzburg AG führt mit dem Geschäftsfeld Salzburger Lokalbahn auf der eigenen Infrastruktur Güter- und Personenverkehr zwischen Salzburg und Lamprechtshausen bzw. Trimmelkam. Das Unternehmen hat auch eine Zulassung im ÖBB-Netz. Dort ist es vor allem mit der Bedienung von Anschlussbahnen im Raum Salzburg und Umgebung beauftragt.

Außerdem ist es mit dem Zwischenwerksverkehr von Salzburg-Liefering nach Hütttau beschäftigt und stellt am Tauern Lokomotiven und Personal für Schiebedienste an Zügen anderer Eisenbahnunternehmen.

In der Wintersaison betreibt die Salzburg AG Reisebüro-Turnuszüge im Raum Salzburg/Tirol/Vorarlberg in Zusammenarbeit mit deutschen Eisenbahnunternehmen. Seit 2008 ist die Salzburg AG des Weiteren unter dem Namen Pinzgauer Lokalbahn für die nicht vernetzte Schmalspurbahn von Zell am See nach Krimml zuständig.

Steiermärkische Landesbahnen

Die Steiermärkischen Landesbahnen stehen zu 100 Prozent im Besitz des Landes Steiermark. Das eigene Streckennetz umfasst die Bahnlinien Feldbach-Bad Gleichenberg und Peggau-Übelbach sowie die nicht vernetzten Schmalspurbahnen Weiz-Oberfeistritz und Unzmarkt-Mauterndorf. Das Unternehmen ist zusätzlich Betreiber der nicht vernetzten Schmalspurbahn Mixnitz-St. Erhard und des Cargo Center Graz. Den Verkehr im ÖBB-Netz übt das Tochterunternehmen Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH aus.

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H.

Die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H. hat ihren Schwerpunkt im oberösterreichischen Personennahverkehr. Sie ist Betriebsführer auf den vernetzten Strecken Linz–Eferding–Peuerbach/Neumarkt-Kallham und Lambach–Gmunden sowie auf den nicht vernetzten Schmalspurbahnen Gmunden–Vorchdorf, Vöcklamarkt–Attersee und auf der Straßenbahn Gmunden. Das Unternehmen ist auch im ÖBB-Netz tätig, wobei vorwiegend regionale Güterzüge im Raum Lambach im Auftrag der Rail Cargo Austria AG gefahren werden.

Wiener Lokalbahnen AG

Die Wiener Lokalbahnen AG ist hauptsächlich im Personenverkehr auf eigener Strecke tätig. Diese Strecke ist mit dem Netz der Wiener Linien verknüpft, sodass der Personenverkehr durchgehend von Baden Josefsplatz bis Wien Oper bedient werden kann. Die Wiener Lokalbahnen AG führte früher im eigenen Netz sowie im ÖBB-Netz auch Güterverkehr durch, hat dieses Geschäftsfeld jedoch 2009 an die Tochter Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH ausgegliedert. Neuerdings erbringt das Unternehmen auch Personenverkehrsleistungen im ÖBB-Netz, und zwar hauptsächlich Ausflugs- und Nostalgiefahrten.

Nicht vernetzte Eisenbahnunternehmen

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH

Das Unternehmen betreibt neben dem Innsbrucker Straßenbahnnetz die Stubaitalbahn von Innsbruck nach Fulpmes. Beide Netze sind miteinander verknüpft. Da sie in der Spurweite von 1.000 Millimetern ausgeführt sind, gibt es keine Vernetzung mit den ÖBB-Strecken.

Lokalbahn Mixnitz–St. Erhard AG

Das Unternehmen ist Eigentümer der elektrisch betriebenen Schmalspurbahn von Mixnitz nach Breitenau. Diese dient vorwiegend dem Magnesittransport. Den Betrieb auf der Schmalspurbahn sowie auf den normalspurigen Anschluss-

gleisen in Mixnitz besorgen die Steiermärkischen Landesbahnen.

Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf AG

Das Unternehmen ist eine 100-Prozent-Tochter der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H. Es besitzt die elektrifizierte Schmalspurbahn von Vorchdorf nach Gmunden. Die Betriebsführung obliegt der Muttergesellschaft.

Lokalbahn Vöcklamarkt–Attersee AG

Der Gesellschaft gehört die elektrische Schmalspurbahn von Vöcklamarkt nach Attersee, die auch unter dem Namen „Attergaubahn“ bekannt ist. Die Betriebsführung erfolgt durch die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H.

Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH

Das Unternehmen wurde 1997 anlässlich der Übergabe der schmalspurigen Zahnradbahn auf den Schneeberg gegründet und führte seit damals den Betrieb als integriertes Unternehmen. Seit Ende 2010 hat die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H. (NÖVOG) die Betriebsführung inne, die Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH ist nur mehr Betreiber der Infrastruktur.

Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H. (NÖVOG)

Das Unternehmen ist schon seit längerer Zeit als Kompetenzzentrum für den öffentlichen Verkehr des Landes Niederösterreich tätig. 2010 verlagerte sich der Schwerpunkt durch die Übernahme zahlreicher Nebenbahnstrecken in Niederösterreich zu einem Infrastrukturunternehmen. Seither besitzt die NÖVOG die Konzession zum Betrieb der Strecken St. Pölten–Mariazell, Waidhofen/Ybbs–Gstadt, Gmünd–Groß Gerungs, Gmünd–Litschau und Puchberg–Hochschneeberg. Es handelt sich bei allen um Schmalspurbahnen, wobei nur die beiden erstgenannten Strecken Regelverkehr aufweisen. Die normalspurigen Strecken des Unternehmens wurden noch vor der Übergabe seitens der ÖBB-Infrastruktur AG als öffentliche Eisenbahnen eingestellt.

Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Das Unternehmen besitzt und betreibt die schmalspurige Zillertalbahn von Jenbach nach Mayrhofen. In den letzten Jahren wurden einige Streckenabschnitte zweigleisig ausgebaut, um einen Halbstundentakt zu ermöglichen. Neben dem Personenverkehr gibt es auch noch nennenswerten Güterverkehr mit Rollwagen.

Des Weiteren gehören in diese Kategorie noch einige ausschließlich dem Tourismus dienende Bahnen, welche der Vollständigkeit halber taxativ aufgezählt werden:

- Achenseebahn AG
- Salzkammergutbahn GmbH
- Verbund Austrian Hydro Power AG (Höhenbahn Schoberboden–Reißeck)

Neue Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Jahr 2011 gab es zusätzlich zu den angeführten Eisenbahnverkehrsunternehmen noch ein weiteres, das über eine Verkehrsgenehmigung in Österreich verfügt. Allerdings konnte dieses Unternehmen bisher nicht aktiv werden, da es noch keine Sicherheitsbescheinigung hat.

ÖKOMBI GmbH

Das Unternehmen fährt als Tochter der Rail Cargo Austria AG die Züge der Rollenden Landstraße.

Das seit 1987 tätige Unternehmen erhielt im Sommer 2010 die Verkehrsgenehmigung für den Güterverkehr und erwartet für 2012 die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung.

REGULATOREN IN EUROPA

Belgien

Service Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-national
Rue du Progrès 80, Boîte 5
1030 Bruxelles
www.regul.be

Bulgarien

Railway Administration Executive Agency
5, Gurko Str
1080 Sofia 5
www.iaja.government.bg

Dänemark

Jernbanenævnet
Gammel Mønt 4, 1. sal
1117 København K
www.ekn.dk/sw458.asp

Deutschland

Bundesnetzagentur, Abteilung Eisenbahnregulierung
Tulpenfeld 4
53113 Bonn
www.bundesnetzagentur.de

Estland

Estonian Competition Authority
Auna 6
10317 Tallinn
www.konkurentsiamet.ee

Finnland

Finnish Rail Agency
Jaakonkatu 3, PO Box 84
00101 Helsinki
www.rautatievirasto.fi

Frankreich

Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)
57, Boulevard Demorieux
72000 Le Mans
www.regulation-ferroviaire.fr

Griechenland

Greek Regulatory Authority for Railways
4, Anthimou Gazi Str.
10561, Athens
www.ras-el.gr

Großbritannien

Office of Rail Regulation
One Kemble Street
London, WC2B4AN
www.rail-reg.gov.uk

Italien

Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari
Via dell'Arte, 16
00144 Roma
www.infrastrutturetrasporti.it

Kroatien

Rail Market Regulatory Agency
Jurišićeva 19/II
10000 Zagreb
www.artzu.hr

Lettland

State Railway Administration
Riepnieku 2
1050 Riga
www.vda.gov.lv

Litauen

State Railway Inspectorate
Pamenkalnio 26-2
01114 Vilnius
www.vgi.lt5

Luxemburg

Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR)
45 allée Scheffer
2922 Luxembourg
www.ilr.lu

Mazedonien

Macedonian Railway Regulatory Agency
str. Mito Hadzivasilev Jasmin nr. 52/1/4
1000 Skopje
www.arpz.mk

Schweden

Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter, JTF
Borganäsvägen 26, Box 14
78121 Borlänge
www.transportstyrelsen.se/en/Railway

Niederlande

NMa Nederlandse Mededingings autoriteit
P.O Box 16326
2500 BH Den Haag
www.nmanet.nl

Schweiz

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
Monbijoustraße 51A
3003 Bern
www.ske.ch

Norwegen (Beschwerden)

Norwegian Railway Authority
Karl Johans gate 41B
0162 Oslo
www.sjt.no

Slowakei

Railway Regulatory Authority (URZD)
Mileticova 19
820 05 Bratislava 25
www.urzd.sk

Österreich

Schienen-Control GmbH
Praterstraße 62–64
1020 Wien
www.schienencontrol.gv.at

Slowenien

Post and Electronic Communications Agency RS
Stegne 7
1000 Ljubljana
www.apek.si

Polen

Office for Rail Transport
Ul. Chalubinskiego 4
00-928 Warszawa
www.utk.gov.pl

Spanien

Comité de Regulacion Ferroviaria - CRF
Paseo de la Castellana 67
28071 Madrid
www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ORGANOS_COLEGIADOS/CRF

Portugal

Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
Unidade de Regulação Ferroviária
Av. das Forças Armadas, 40
1649-022 Lisboa
www.urf.imtt.pt

Tschechische Republik

The Rail Authority Drážní úřad
Wilsonova 300/8
121 06 Praha 2
www.ducr.cz

Rumänien

Railway Supervision Council; Ministry of Transport,
Construction and Tourism
Dinicu Golescu Blvd, Nr 38, sector 1
010873 Bucuresti
www.mt.ro/engleza/railway_sup_council/contestatii/complaints.html

Ungarn

National Transport Authority Department of Railway
Regulation
Teréz körút 62
1066 Budapest
www.nkh.hu

QUELLENANGABE

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, diverse Berichte
- Catharin, G., Gürtlich, G. H. (2011): Eisenbahngesetz. Kommentar samt ökonomischen und rechtlichen Grundlagen der Eisenbahnen; 2. Auflage, Wien: Linde
- DVZ – Deutsche Verkehrszeitung, diverse Ausgaben
- Eco-Austria, diverse Publikationen
- Eisenbahn Österreich, diverse Ausgaben
- Eisenbahn Revue international, diverse Ausgaben
- Eurailpress, diverse Berichte
- Europäische Bahnen 2012 – Die Marktübersicht von Rail Business
- Geschäftsberichte des ÖBB-Konzerns 2003–2011
- Geschäftsberichte aller sonstigen österreichischen Eisenbahnunternehmen
- IBM Global Business Services/Kirchner, C. (2011): Liberalisierungsindex Bahn 2011
- IHS, diverse Publikationen
- Network Statements und Entgelte von: ÖBB-Infrastruktur AG (Österreich), DB Netz AG (Deutschland), RFF (Frankreich), Network Rail (Großbritannien), INFRABEL (Belgien), MÁV (Ungarn), RFI (Italien), Slovenske železnice (Slowenien), Trafikverket (Schweden), Rail Net Denmark (Dänemark), ProRail (Niederlande), Département de transport (Luxemburg), SBB (Schweiz), PKP Polskie Linie Kolejowe (Polen), SZDC (Tschechien), ZSR (Slowakei), LDZ (Lettland), OSE – Greece Railway Organisation (Griechenland), CFR – Romanian National Railway Company (Rumänien), NRIC – National Railway Infrastructure Company (Bulgarien)
- Netzwerk Privatbahnen: Wettbewerber-Report Eisenbahn 2010/2011
- ÖBB-Fahrpläne Österreich
- ÖBB-Infrastruktur AG, diverse Unterlagen
- OENB, diverse Publikationen
- Protokolle der Sitzungen der Schienen-Control Kommission im Jahr 2011
- Rail Business, diverse Ausgaben
- Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft
- Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen
- Richtlinie 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
- Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung
- Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems
- Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft
- Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur
- Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen
- Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft
- Schienenverkehr aktuell, diverse Ausgaben
- Statistik Austria, diverse Publikationen
- Statistische Nachrichten, diverse Publikationen
- VCÖ, diverse Publikationen
- Verkehr – internationale Wochenzeitung für Logistik, diverse Ausgaben
- Verordnung (EG) Nr. 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) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
- Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr
- Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr
- WIFO, diverse Publikationen

Bahnen

AB	Achenseebahn AG
CAT	City Air Terminal BetriebsgmbH
CCG	Cargo Center Graz GmbH
DB	Deutsche Bahn AG – deutsches Eisenbahnunternehmen
DB-FV	DB Fernverkehr AG
DB-Regio	DB Regio AG
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
GV	Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf AG
GySEV	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt (Raaberbahn)
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH
LILO	Linzer Lokalbahn AG
LogServ	Logistik Service GmbH
LTE	LTE Logistik- und Transport-GmbH
LVE	Lokalbahn Lambach–Vorchdorf-Eggenberg AG
MBS	Montafonerbahn AG
MITL	Majestic Imperator Train de Luxe Waggon Charter GesmbH
MSTE	Lokalbahn Mixnitz–St. Erhard AG
NÖSBB	Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH
NÖVOG	Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H.
NSB	Neusiedler Seebahn GmbH
ÖBB-Infra	ÖBB-Infrastruktur AG
ÖBB-PR	ÖBB-Produktion GmbH
ÖBB-PV	ÖBB-Personenverkehr AG
RBC	Raaberbahn Cargo GmbH
RCA	Rail Cargo Austria AG
RHR	Rhomberg Bahntechnik GmbH
RPS	Rail Professionals Stütz GmbH
RTS	RTS Rail Transport Service GmbH
SKGB	Salzkammergutbahn GmbH
SLB	Salzburger Lokalbahn, Geschäftsfeld der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation
SNCB/NMBS	Société Nationale des Chemins de fer Belges/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen – belgische Staatsbahn
SNCF	Société nationale des chemins de fer français – französische Staatsbahn
SOB	Südostbayernbahn/DB RegioNetz Verkehrs GmbH
STB	Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
StH	Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.
StLB	Steiermärkische Landesbahnen
TXL	TX Logistik Austria GmbH
VA	Lokalbahn Vöcklamarkt–Attersee AG
WESTbahn	WESTbahn Management GmbH
WLB	Wiener Lokalbahnen AG
WLC	Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH
ZB	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Sonstige

Abb.	Abbildung
ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
AVG	Allgemeines Verwaltungsgesetz
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BIP	Bruttoinlandsprodukt
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BT	Bruttotonnen
BT-km	Bruttotonnenkilometer
bzw.	beziehungsweise
d. h.	das heißt
EBG	Eisenbahnbeförderungsgesetz
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
GBT	Gesamtbruttotonnen
GBT-km	Gesamtbruttotonnenkilometer
GmbH, GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GSM-R	Global System for Mobile Communications-Rail
GV	Güterverkehr
HT/T1	Hochtarif/Tarif 1
Hz	Hertz
IBE	Infrastruktur-Benützungsentgelt
i. d. F.	in der Fassung
IHS	Institut für Höhere Studien
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail – Netzwerk zur engeren Zusammenarbeit der europäischen Schienen-Regulatoren
i. s. d.	im Sinne der/des
km	Kilometer
Mio.	Million(en)
MT/T2	Mitteltarif/Tarif 2
MWh	Megawattstunde(n)
Nr.	Nummer
NT	Nettotonnen
NT/T3	Niedrigtarif/Tarif 3
NT-km	Nettotonnenkilometer
OENB	Oesterreichische Nationalbank

ÖPT	Österreichischer Eisenbahn-Personen- und Reisegepäcktarif
ÖSTERREICHcard	Jahresnetzkarte für alle Züge der ÖBB und für zahlreiche Privatbahnen mit Ausnahme der Zahnradbahnen, des Sonderverkehrs und des City Airport Trains
PPP	Public Private Partnership
PT ÖBB	Personentarif ÖBB
PV	Personenverkehr
RL	Richtlinie
SCHIG	Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SIBE	Sicherheitsbescheinigung
TEN	Transeuropäische Netze
TEN-V	Transeuropäische Verkehrsnetze
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
USA	United States of America
usw.	und so weiter
VO	Verordnung
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Z.	Ziffer
z. B.	zum Beispiel