

Schienen | Control



Jahresbericht
Ihr Recht am Zug. Schienen-Control.



IHR RECHT AM ZUG. SCHIENEN-CONTROL.

INHALTSVERZEICHNIS

05 VORWORTE

08 2015 IM ÜBERBLICK / SURVEY OF 2015

10 2015 im Überblick

16 Survey of 2015

22 ROLLE DER REGULIERUNGSBEHÖRDE

24 Schienen-Control Kommission

27 Schienen-Control GmbH

28 RECHTLICHER RAHMEN

30 Änderungen im Europarecht (4. Eisenbahnpaket)

31 Neues von den Güterkorridoren

33 Rechtliche Neuerungen im Eisenbahngesetz

38 MARKTENTWICKLUNG 2015

40 Marktentwicklung 2015

48 Qualitative Marktbeurteilung 2015

51 Personal, Fahrzeuge und Erlöse

54 Gemeinwirtschaftliche Leistungen

57 Preisentwicklung Bahnen

63 Marktbericht der IRG-Rail

70 MARKTZUGANG

72 Österreichisches Eisenbahnnetz

76 Hohe Pünktlichkeit im Bahnverkehr

- 80 Neue Entgeltregeln durch Umsetzung des Recast
- 83 Öffnung des Bahnstrommarktes in Österreich
- 86 Anschlussbahnen und Serviceeinrichtungen

88 ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

- 90 Die Arbeit der Regulierungsbehörde
- 92 Aktuelle Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichts

96 FAHRGASTRECHTE

- 98 Jahresbilanz der apf
- 104 Umsetzung der Fahrgastrechte
- 108 Rechtliche Neuerungen in der Verbraucherschlichtung

110 INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

- 112 Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

114 ZAHLEN UND FAKTEN

- 116 Die Schienen-Control als Unternehmen
- 117 Ertrags- und Vermögenslage 2015
- 119 Marktteilnehmer
- 126 Regulatoren in Europa
- 128 Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnverkehr
- 129 Quellenangabe
- 130 Glossar

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

Der Bahnmarkt in Europa ist im Wandel begriffen. Das haben auch die Verhandlungen zum 4. EU-Eisenbahnpaket gezeigt, die vor kurzem im Sinne Österreichs abgeschlossen werden konnten. Mit dieser Neuregelung werden nicht nur die Grundlagen für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr geschaffen, sondern – durch gemeinsame Standards – auch die Sicherheit der Fahrgäste weiter erhöht. Zudem enthält das Eisenbahnpaket ein klares Bekenntnis zu integrierten Eisenbahnunternehmen, die – wie im österreichischen Modell – Infrastruktur und Betrieb in einer Hand vereinen.

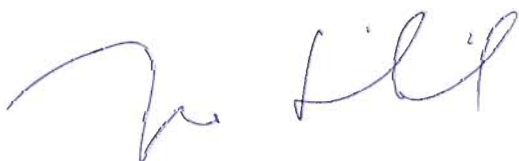
Unser Modell hat sich bestens bewährt und wird von den Kundinnen und Kunden angenommen, wie der Schienen-Control Jahresbericht 2015 eindrucksvoll belegt. Der Bahnverkehr in Österreich wird immer attraktiver und ist für viele Menschen zu einer echten Alternative geworden. Nicht umsonst ist Österreich das Bahnland Nummer 1 in der EU. Durchschnittlich legte jede Österreicherin und jeder Österreicher im vergangenen Jahr 1.427 Kilometer mit der Bahn zurück – das ist mehr als in jedem anderen Land der Europäischen Union. Seit 2011 geht dieser Trend kontinuierlich nach oben, und mit unseren laufenden Investitionen in die Schieneninfrastruktur setzen wir zahlreiche Impulse, um diese Entwicklung weiter voranzutreiben.

Der Öffentliche Verkehr ist dann erfolgreich, wenn er leistungsfähig, schnell, gut zugänglich, bequem und vor allem zuverlässig ist. Deshalb möchte ich eine Kennzahl des vorliegenden Berichts besonders hervorheben: 96,3 Prozent aller Personenzüge waren im Vorjahr pünktlich unterwegs – trotz der Herausforderungen, die die Flüchtlingsbewegung durch Europa mit sich

gebracht hat. Im Personennahverkehr sind die Züge sogar noch pünktlicher. Das heißt: Bei jenen Verbindungen, die die Menschen täglich etwa auf dem Weg in die Arbeit brauchen, können sie sich darauf verlassen, dass sie pünktlich von A nach B kommen.

Der Bericht der Schienen-Control belegt aber nicht nur die positive Entwicklung im Personenverkehr. Auch im Güterverkehr schneidet Österreich im europäischen Vergleich hervorragend ab. Mit insgesamt 22 Milliarden Nettotonnenkilometern, die zuletzt erbracht wurden, nimmt Österreich den vierten Platz im EU-weiten Ranking ein. Für ein kleines Land ist das ein beachtlicher Wert. Mit dem konsequenten Ausbau von Güterterminals und zielgerichteten Fördermodellen für den Schienengüterverkehr setzen wir auch in diesem Bereich weitere Anreize, um noch mehr Güter von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern.

Für diese nachhaltige Entwicklung unseres Bahnangebotes hat die Schienen-Control eine besondere Bedeutung: Auf europäischer Ebene ist sie eine starke Stimme für Österreich, die bestens mit unseren europäischen Partnern vernetzt ist. In Österreich sorgt sie dafür, dass faire und transparente Bedingungen im Schienensektor herrschen und dass alle zu ihrem Recht kommen – Unternehmen ebenso wie Einzelpersonen, die seit verganginem Jahr mit der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte bei der Schienen-Control eine zentrale Servicestelle für alle Verkehrsträger vorfinden. Ich danke allen, die mit ihrer engagierten Arbeit dazu beitragen, dass die Bahn in Österreich immer besser und damit sowohl für die Bürgerinnen und Bürger, als auch für Unternehmen zu einer noch attraktiveren Alternative wird.



Mag. Jörg Leichtfried

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

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

2015 war ein ereignisreiches Jahr – sowohl für die Schienen-Control als auch für den Bahnverkehr in Österreich. Insgesamt waren 282,4 Millionen Fahrgäste mit der Bahn unterwegs. Das entspricht einem Zuwachs von 1,5 Prozent im Personenverkehr. Im Güterverkehr gab es mit rund 112,8 Millionen Tonnen transportierter Güter einen leichten Rückgang. Vier neue Güterverkehrsunternehmen nahmen 2015 den Verkehr auf.

Im vergangenen Berichtsjahr ist die Umsetzung des Recast des 1. Eisenbahnpaketes in nationales Recht auf Basis der EU-Richtlinie 2012/34/EU in Kraft getreten. Für die Schienen-Control bedeutet das mehrere neue bzw. geänderte Zuständigkeiten. So prüft die Schienen-Control unter anderem nun auch die getrennte Rechnungsführung bei integrierten Unternehmen und bei Serviceeinrichtungen, die zu marktbeherrschenden Unternehmen gehören.

Das Jahr 2015 war außerdem von Vorbereitungen für die Öffnung des Bahnstrommarktes geprägt. Nach einer Konsultation mit den Marktteilnehmern entwickelte die ÖBB-Infrastruktur ein Modell zur Marktöffnung und setzte dieses auch um. Seit Jänner 2016 können Eisenbahnverkehrsunternehmen in Österreich ihren Energielieferanten selbst wählen – vier Bahnen haben den Wechsel zu einem alternativen Anbieter nun auch vollzogen. Die Schienen-Control prüft seither die Bedingungen für die Durchleitung und Umformung des Stroms sowie die damit verbundenen Netzkosten. Auf europäischer Ebene wurden im November 2015 die letzten drei Güterkorridore eingerichtet. Damit führen drei aktive Güterkorridore – Korridor 3, 5 und 7 – durch

Österreich. Praktische Erfahrungen gibt es bisher nur aus dem Korridor 7 – Orient/Östliches Mittelmeer. Eine Beurteilung des Konzepts der Güterkorridore 3 und 5 ist aus österreichischer Sicht für das Jahr 2017 zu erwarten. Vor allem am Korridor 3, der die Brennerachse betrifft, ist eine entsprechende Nachfrage nach Güterzugtrassen und eine positive Entwicklung des Güterverkehrs zu erwarten.

Erkenntnisse von Verwaltungsgerichtshof und Bundesverwaltungsgericht über Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission haben eine Reihe von wesentlichen Fragen geklärt und sind richtungsweisend für die zukünftige Tätigkeit der Regulierungsbehörde. Auf dieser Basis wird die Schienen-Control ihre Aufgaben für den Schienenverkehrsmarkt wahrnehmen und mit umfassender Marktkenntnis, guten Kontakten zu Unternehmen und Entscheidungsträgern und als Teil eines internationalen Regulierungsnetzwerkes weiterhin für einen chancengleichen und funktionierenden Wettbewerb sorgen. Gleichzeitig verhilft die, als Abteilung bei der Schienen-Control angesiedelte, Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte als Schlichtungsstelle Fahrgästen und Passagieren im Streitfall mit einem Bahn-, Bus-, Schiffs- oder Flugunternehmen zu ihrem Recht.

Dass dies möglich ist, verdanken wir insbesondere der erfolgreichen Zusammenarbeit mit dem bmvit, den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission und den Unternehmen. Ihnen sprechen wir unseren besonderen Dank aus. Ebenso danken wir unserem kompetenten und hochengagierten Team und freuen uns darauf, alle kommenden Aufgaben gemeinsam zu meistern.



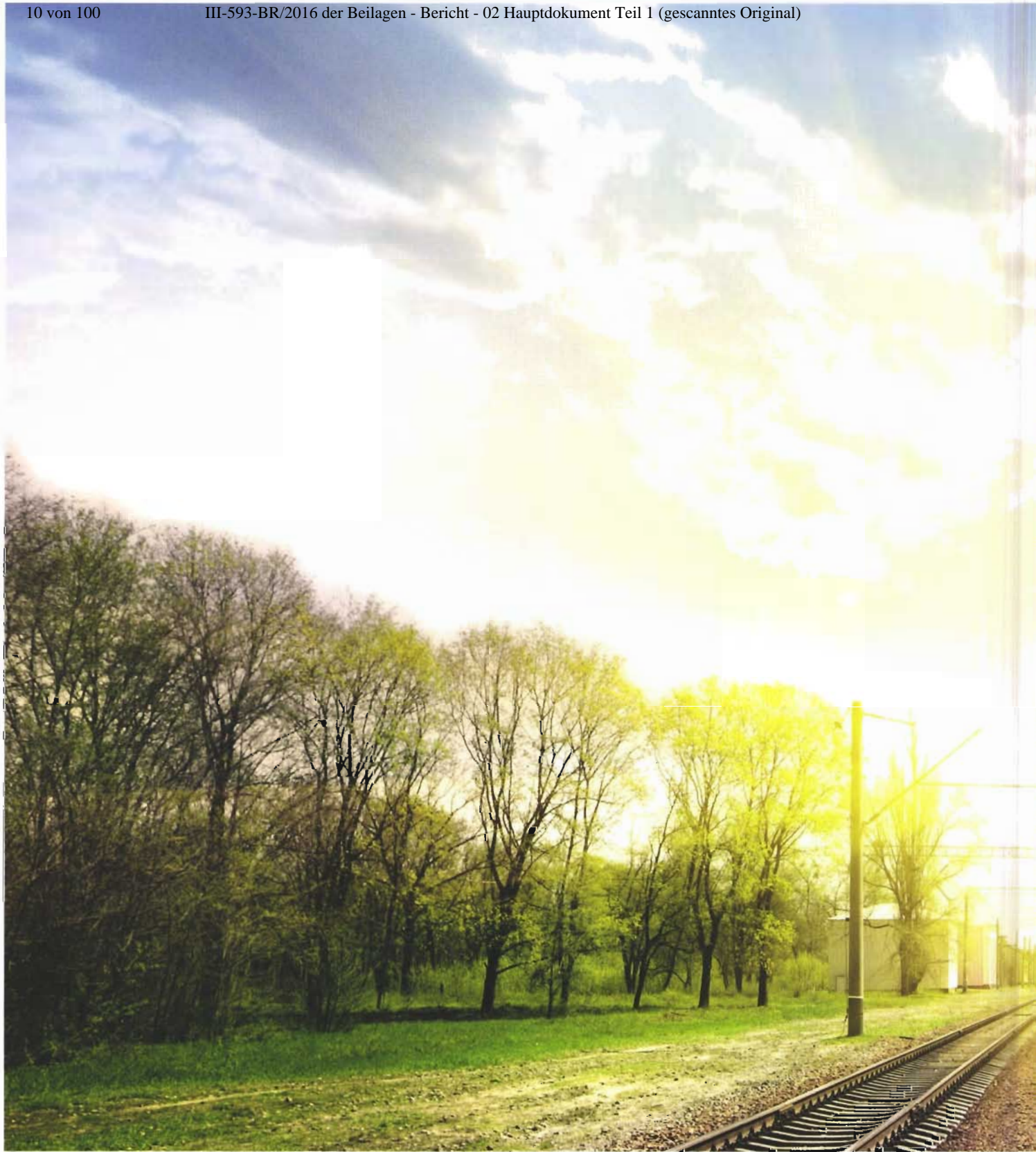
Mag. Maria-Theresia Röhler, LL.M., MBA

Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH



Dr. Robert Streller

Vorsitzender der Schienen-Control Kommission



2015 IM ÜBERBLICK SURVEY OF 2015



- Personenverkehr weiter im Aufwind, leichter Rückgang im Güterverkehr
- Recast des 1. Eisenbahnpakets bringt neue Aufgaben für die Schienen-Control
- Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) löst mit 28. Mai 2015 die ehemalige Schlichtungsstelle der Schienen-Control ab
- Seit Gründung der apf bis Jahresende sind insgesamt 2.185 Beschwerdefälle im Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr eingelangt

2015 IM ÜBERBLICK

Das Verkehrsaufkommen im Schienengüterverkehr ging im Jahr 2015 gegenüber 2014 wieder leicht zurück und erreichte etwa den Wert des Jahres 2013. Die Verkehrsleistung hat hingegen leicht zugenommen. Im Personenverkehr setzte sich das Wachstum des Jahres 2014 auch 2015 fort.

Auf europäischer Ebene war das Jahr 2015 von den Verhandlungen über das 4. Eisenbahnpaket gekennzeichnet. Während bei der technischen Säule bereits eine Einigung erzielt werden konnte, wurde um die Details der politischen Säule noch heftig gerungen, eine Einigung konnte erst im Frühjahr 2016 erreicht werden.

Entwicklung des Eisenbahnmarktes

Das Jahr 2015 war von der im Dezember erfolgten Vollinbetriebnahme des Hauptbahnhofs Wien gekennzeichnet. Dadurch konnte das Betriebskonzept mit dem Hauptbahnhof als Umsteigeknoten im Fernverkehr zwischen Westbahn und Südbahn realisiert werden. Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen werden jedoch erst 2016 sichtbar werden. Auf der Westbahn wurde außerdem der viergleisige Ausbau mit der Inbetriebnahme des Ostkopfs von Amstetten weiter vorangetrieben. Das österreichische Schienennetz (Infrastruktur) umfasst nunmehr 5.639 Kilometer.

Bedingt durch die Wirtschaftsentwicklung in Österreich und in Europa war der Güterverkehr im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig, erreichte jedoch etwa das Niveau von 2013. Das betraf vor allem zwei Indikatoren: Aufkommen (Nettotonnen) und Bruttotonnenkilometer. Die Nettotonnenkilometer nahmen hingegen leicht zu. Im Jahr 2015 gab es wieder einige Veränderungen bei der Zahl der in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen. Hinzugekommen sind DB Schenker Rail aus Deutschland, die Transalpin Eisenbahn mit Sitz in der Schweiz, die Trenitalia aus Italien und die Walser Eisenbahn sowie die Porr Austriarail aus Österreich. Alle fünf genannten Unternehmen sind für den Güterverkehr zugelassen, die Trenitalia und die Walser Eisenbahn auch für den Personenverkehr. Nicht mehr angeführt ist in der Kategorie Touristikbahnen die Verbund Austrian Hydro Power, deren Höhenbahn Schoberboden–Reißbeck mittlerweile eingestellt und abgetragen wurde.

Insgesamt gab es zum Stichtag 31. Dezember 2015 56 Eisenbahnunternehmen in Österreich. Die Privatbahnen (im Sinne des Eisenbahngesetzes werden

darunter alle Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns verstanden, unabhängig von ihren tatsächlichen Eigentümern) konnten ihren Marktanteil im Verkehrsaufkommen (Tonnen) von 26,2 auf 27,0 Prozent steigern, ihr Anteil an der Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) erhöhte sich von 21,4 auf 23,6 Prozent. Fünf Unternehmen haben Marktanteile zwischen zwei und fünf Prozent, die übrigen liegen im Bereich um oder unter einem Prozent.

Im Personenverkehr (vernetzte und nicht vernetzte Bahnen) wurden im Berichtsjahr 282 Millionen Reisende befördert, was einen weiteren Zuwachs gegenüber 2014 bedeutet. Der Marktanteil der Privatbahnen hat sich dabei von 15,4 auf 15,7 Prozent erhöht. Der Anteil der Privatbahnen an den Personenkilometern stieg von 11,8 auf 12,2 Prozent.

Rechtliche Neuerungen

Die Umsetzung des Recast zum 1. Eisenbahnpaket ist in Österreich durch eine Novelle des Eisenbahngesetzes erfolgt, die am 27. November 2015 in Kraft getreten ist. Die Novelle hat weitreichende Änderungen für die Regulierung des Schienenverkehrsmarkts gebracht. Aufgrund der Novelle gibt es mehrere neue bzw. geänderte Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission und der Schienen-Control GmbH. Im Zusammenhang mit der getrennten Rechnungsführung hat die Schienen-Control Kommission neue Zuständigkeiten. Sie hat die getrennte Rechnungsführung der integrierten Eisenbahnunternehmen für die Funktionen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, jene der Eisenbahnverkehrsunternehmen für Güterverkehr und Personenverkehr sowie für öffentliche Zuwendungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu überprüfen und gegebenenfalls die Herstellung einer gesetzeskonformen Rechnungsführung aufzutragen. Aufgabe der Schienen-Control Kommission sind seit der Novelle auch die Vollstreckung von Bescheiden aus dem Bereich der Regulierung sowie die Verhängung von Verwaltungsstrafen bei bestimmten Verstößen gegen regulierungsrechtliche Bestimmungen.

Die Schienen-Control Kommission kann die Schienen-Control GmbH ermächtigen, bestimmte Aufgaben in ihrem Namen wahrzunehmen, wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist. Zu diesen Aufgaben zählen

insbesondere die Marktbeobachtung, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsstellen, die Beobachterstellung im Koordinierungsverfahren sowie die Beobachterstellung bei der Anhörung der Fahrwegkapazitätsberechtigten zum Netzfahrplanentwurf. Die Schienen-Control Kommission hat der Schienen-Control GmbH eine solche Ermächtigung erteilt.

Durch die Gesetzesnovelle ergeben sich auch neue Verpflichtungen für die Betreiber von Serviceeinrichtungen und für Infrastrukturbetreiber. Das betrifft vor allem das Zugangsrecht und die diesbezüglichen Veröffentlichungspflichten. Für die Berechnung der Infrastrukturbenützungsentgelte gibt es ebenfalls neue Regeln, deren Einhaltung von der Schienen-Control Kommission zu überwachen ist.

Die Verhandlungen über das 4. Eisenbahnpaket gingen 2015 weiter. Am 17. Juni 2015 einigten sich die Vertreterinnen und Vertreter des Europäischen Rats, des Europäischen Parlaments und der Europäischen Kommission im Rahmen von Trilog-Verhandlungen auf den Inhalt der aus drei Gesetzesinitiativen (Eisenbahnsicherheitsrichtlinie, Verordnung über die Europäische Eisenbahnagentur und Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems) bestehenden technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets.

Auch konnten sich die Verkehrsministerinnen und -minister der Europäischen Union am 8. Oktober 2015 im Hinblick auf den politischen Teil des 4. Eisenbahnpakets einigen, wobei deren Kompromiss stark von dem Vorschlag der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2013 abwich. So vereinbarten sie eine schrittweise Marktöffnung des inländischen Personenverkehrs, wodurch es europäischen Eisenbahnunternehmen möglich sein soll, ihre Dienstleistungen auch im Ausland anzubieten. Ferner einigten sie sich darauf, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge grundsätzlich nach einem wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben werden sollen, wobei die Direktvergabe von Verkehrsleistungen unter gewissen Voraussetzungen (z. B. Aufträge mit geringem Umfang etc.) weiterhin möglich sein soll. Die Verkehrsministerinnen und -minister sprachen sich darüber hinaus für längere Übergangsfristen aus. Des Weiteren verständigte sich der EU-Verkehrsminister darauf, dass Netz und Betrieb weiterhin unter dem Dach eines Konzerns vereint bleiben dürfen. Dieser Konsens war Voraussetzung für den Beginn der Trilog-Verhandlungen, in deren Rahmen der Europäische

Rat, das Europäische Parlament und die Europäische Kommission ihre Vorstellungen aufeinander abstimmen mussten. Diese wurden am 19. April 2016 erfolgreich abgeschlossen.

Europäische Entwicklungen

Von den insgesamt neun europäischen Güterkorridoren wurden sechs bereits im Jahr 2013 offiziell in Betrieb genommen. Mit 10. November 2015 wurden nun auch die restlichen drei eingerichtet. Von den drei neuen Korridoren queren zwei Österreich. Das ist einerseits der Skandinavien-Mittelmeer-Korridor (Güterkorridor 3) im Abschnitt Kufstein–Brenner und andererseits der Ostsee-Adria-Korridor (Güterkorridor 5) in den Abschnitten Břeclav/Bratislava–Wien–Bruck an der Mur–Tarvis und Bruck an der Mur–Graz–Spielfeld-Straß. Damit führen nunmehr drei aktive Güterkorridore – Korridor 3, 5 und 7 – durch Österreich.

Die EU-Kommission hat für 2016 eine mögliche Revision der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 ins Auge gefasst. Im Frühjahr 2016 findet dazu eine öffentliche Konsultation statt, aus der die entsprechenden Schlüsse gezogen werden sollen. Dabei geht es einerseits um eine Harmonisierung von Definitionen, die mit denen der Richtlinie 2012/34/EU nicht immer übereinstimmen. Darüber hinaus entspricht das Konzept der flexiblen Trassen streng genommen nicht der Verordnung, stellt jedoch einen Wunsch vieler Benutzer und Infrastrukturbetreiber dar.

Jahresbilanz der apf

Beschwerdefälle und Schlichtungsverfahren

Aufgrund der Erweiterung des Aufgabenbereiches der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) auf alle vier Verkehrsträger sind die Beschwerdezahlen stark gestiegen – vor allem im Flugverkehr. Insgesamt sind ab dem Zeitpunkt der Einrichtung der apf bis Jahresende 2.185 Beschwerden eingegangen, davon 1.812 im Flugverkehr, 350 im Bahnverkehr (gesamtes Jahr: 559 Beschwerden), 17 im Busverkehr und sechs im Schiffsverkehr. Seit Gründung der apf wurden insgesamt 1.212 formelle Schlichtungsverfahren eröffnet. Der Großteil davon fällt in den Flugbereich mit 915 Verfahren, gefolgt vom Bahnbereich mit 291 Verfahren (gesamtes Jahr 2015), dem Busbereich mit fünf Verfahren und dem Schiffsbereich mit einem Verfahren.

Entschädigungen, Erstattungen und Strafnachlässe

Seit Gründung der apf konnten für die Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer insgesamt 325.738,33 Euro an Entschädigungen erzielt werden. Der größte Anteil fällt mit fast 316.346,71 Euro in den Flugsektor. Im Bahnbereich konnte ein Betrag von fast 9.136,62 Euro erwirtschaftet werden und im Bussektor einer in der Höhe von 255 Euro.

Bahn*Beschwerdefälle und Schlichtungsverfahren*

Bei der Zahl der Beschwerden im Bahnverkehr gab es 2012 eine Spitze. Im Berichtsjahr 2015 konnte ein deutlicher Rückgang verzeichnet werden. Alle bei der apf eingebrachten Fälle werden als Beschwerden behandelt. Im Berichtsjahr 2015 waren das 559 (2014: 781) eingelangte Beschwerden. Zu den Schlichtungsverfahren zählen hingegen nur jene Fälle, bei denen auch ein Verfahren eröffnet wurde.

Seit Ende Mai 2015 besteht eine Kostenverpflichtung bei Schlichtungsverfahren seitens der Verkehrsunternehmen. Von den 287 beendeten Schlichtungsverfahren im Jahr 2015 waren 141 Verfahren für die jeweiligen Beschwerdegegner kostenpflichtig. Bei 263 von 287 durchgeführten und abgeschlossenen Schlichtungsverfahren konnte eine positive Erledigung des Anliegens erreicht werden, dies entspricht – wie bereits im Vorjahr – etwa 91,6 Prozent. Trotz intensiver Bemühungen konnte in 6 Prozent bzw. bei 19 Verfahren keine Einigung erzielt werden. 2015 mussten nur fünf Verfahren eingestellt werden.

Verfahrensgründe

Wie bereits im Jahr davor war der häufigste Verfahrensgrund 2015 die Fahrpreiserstattung mit 42 Prozent (2014: 27 Prozent). Diese wird dann notwendig, wenn ein Ticket nicht oder nicht vollständig genutzt wurde. Auf Platz zwei landeten Verfahren zum Thema Verspätungsentschädigungen und Entschädigungen mit 16 Prozent (2014: 13 Prozent). Mit 8 Prozent ähnlich häufig wie im Vorjahr (2014: 9 Prozent) gab es Verfahren zu Strafzahlungen und Inkassoforderungen.

Verfahrensdauer

Rund vier von zehn Verfahren dauerten 14 Tage oder weniger. Mehr als drei Viertel aller Verfahren konnten innerhalb eines Monats beendet werden. Insgesamt dauerten nur knapp sieben Prozent der Verfahren länger

als zwei Monate, meist in komplexen Fällen. Die durchschnittliche Verfahrensdauer aller (einfach bis hochkomplex) Schlichtungsverfahren liegt ca. bei 25,5 Tagen.

Verteilung der Verfahren auf Unternehmen

Im Jahr 2015 betrafen etwa 94 Prozent (2014: 85 Prozent) der Verfahren die ÖBB-Personenverkehr.

Entschädigungen, Erstattungen und Strafnachlässe

Bei allen im Jahr 2015 abgeschlossenen Verfahren konnte die apf im Bahnverkehr eine Summe von 20.804 Euro (2014: 19.901 Euro) in 240 Verfahren (2014: 202 Verfahren) erwirken.

Umsetzung der Fahrgastrechte**Kontrolle der Beförderungsbedingungen**

Im Rahmen der gesetzlich normierten Überprüfung der Tarifbestimmungen hat die Schienen-Control einige mögliche Rechtsverstöße angemerkt und Verbesserungsvorschläge gemacht. So konnten zahlreiche Verbesserungen für Fahrgäste erzielt werden. Mehr dazu im Kapitel „Umsetzung der Fahrgastrechte“.

Verstöße gegen Fahrgastrechte

Bei der Behandlung von Beschwerden stellt die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) auch vereinzelt Verstöße gegen anzuwendende Bestimmungen aus der Fahrgastrechteverordnung bzw. dem Fahrgastrechtegesetz fest. Diese werden grundsätzlich im Wege des Schlichtungsverfahrens gelöst; vereinzelt musste die Schienen-Control Kommission informiert werden. Mehr dazu im Kapitel „Umsetzung der Fahrgastrechte“.

Rechtliche Neuerung in der Verbraucherschlichtung**Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für Bahn-, Flug-, Bus- und Schiffsverkehr – die apf**

Am 28. Mai 2015 trat das Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz (PFAG) in Kraft. Damit löste die apf die bisherige Schlichtungsstelle für den Bahnbereich ab. Die apf ist ein Service des bmvit und wurde als Abteilung bei der Schienen-Control eingerichtet. Durch eine zentrale Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für Bahn-, Flug-, Bus- und Schiffsverkehr können die vorhandenen Ressourcen und Erfahrungen im Bahnverkehr effizient genutzt und Synergien erzielt werden.

Alternative-Streitbeilegung-Gesetz – ASStG *Notifizierte Stelle bei der EU zur alternativen Streitbeilegung*

2012 wurde die Schlichtungsstelle der Schienen-Control für den Bahnbereich bei der Europäischen Union offiziell notifiziert und ist seither Teil der europaweiten außergerichtlichen Streitbeilegung. Mit 9. Jänner 2016 wurde die apf notifizierte Stelle zur alternativen Streitbeilegung (AS-Stelle) gemäß Alternative-Streitbeilegung-Gesetz (ASStG). Sie ist damit eine von acht AS-Stellen, die in Österreich tätig sind. Die AS-Stellen befassen sich mit der außergerichtlichen Beilegung von Streitigkeiten von Verbraucherinnen und Verbrauchern mit Unternehmen.

Als AS-Stelle führt eine bzw. ein auf mindestens drei Jahre bestellte Schlichterin bzw. bestellter Schlichter die Schlichtungsverfahren. Die Schlichterin bzw. der Schlichter hat das Amt unabhängig und unparteiisch zu führen.

Verfahren der Schienen-Control Kommission

Im Kalenderjahr 2015 hielt die Schienen-Control Kommission neun Sitzungen und eine zweitägige Klausur ab. Die Themen der Verfahren der Schienen-Control Kommission waren, wie bereits in den vorangegangenen Jahren, sehr breit gefächert. Einige der im Berichtsjahr geführten Verfahren werden nachstehend angeführt.

Entgelt für Promotion in Personenbahnhöfen

Die Schienen-Control Kommission führte ein Verfahren zur Prüfung des Entgelts für Promotion und Serviceleistungen in Personenbahnhöfen, welches ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) vorgesehen hat. Im Fokus stand dabei die Bearbeitungsgebühr von 262 Euro, die für jeden Vertragsabschluss über die Nutzung von Bahngrund für Promotionsaktivitäten und Serviceleistungen zu entrichten war.

Die Schienen-Control Kommission erklärte die Bearbeitungsgebühr für unwirksam, da das Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Verfahren nicht schlüssig darlegen konnte, wie es den Betrag ermittelt hat.

Rückbau von PZB-Ausrüstung

Auf Anregung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens leitete die Schienen-Control Kommission ein Verfahren

zur Prüfung des beabsichtigten Rückbaus der PZB-Ausrüstung im Zusammenhang mit dem ETCS-Level-2-Betrieb auf der Neubaustrecke Wien–St. Pölten ein.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen wünschte die Beibehaltung von PZB als Rückfallebene und verwies darauf, dass ohne PZB im Fall einer ETCS-Störung nur im SR (Staff Responsible)-Betrieb mit deutlich herabgesetzter Geschwindigkeit gefahren werden könnte. Die Schienen-Control Kommission stellte fest, dass die Verdichtung der Blockabstände des ETCS-Level-2-Systems wegen der damit verbundenen Kapazitätserhöhung betrieblich zweckmäßig ist. Da eine parallele Vorhaltung von zwei Zugsteuerungssystemen mit unterschiedlichen Abständen technisch nicht realisierbar ist, wäre bei Verdichtung der Abstände des ETCS-Level-2-Systems eine Errichtung neuer PZB-Signale erforderlich. Eine solche Maßnahme – nämlich die Errichtung weiterer Signale eines Zugsteuerungssystems, welches nur als Übergangslösung gedacht ist – erschien der Schienen-Control Kommission unverhältnismäßig. Die Schienen-Control Kommission kam daher zu dem Ergebnis, dass es sachlich gerechtfertigt ist, das PZB-System rückzubauen, um das ETCS-Level-2-System zu verdichten.

Beschwerde wegen Abschluss eines Rahmenvertrages

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde an die Schienen-Control Kommission wegen Ablehnung seines Begehrens auf Abschluss eines Rahmenvertrages. Die Zuweisungsstelle argumentierte damit, dass die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen gewünschten neuen und schnelleren Zugtrassen nicht ohne gravierende Eingriffe in das integrale Taktgefüge möglich sind und dass außerdem kein Anspruch von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Abschluss eines Rahmenvertrages besteht. In einem Termin mit der Schienen-Control wurde Einigkeit darüber erzielt, dass die Rahmenvertragsbegehren der Beschwerdeführerin realisierbar sind. Die Zuweisungsstelle sagte den Abschluss der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen gewünschten Rahmenverträge zu.

Ausbildung zur Triebfahrzeugführerin

Im Jahr 2015 befasste sich die Schienen-Control Kommission erstmals mit der Beschwerde einer Beschwerdeführerin, die sich gegen die Kündigung ihres Ausbildungsvertrages zur Triebfahrzeugführerin durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund des (wieder-

holten) Nichtbestehens einer Prüfung wendete. Die Prüfung der SCK ergab, dass im gegenständlichen Fall der Zugang zur Ausbildungseinrichtung zu keiner Zeit verwehrt wurde: Die Kündigung eines Arbeitsverhältnisses stellt nicht per se eine Ablehnung des eisenbahnrechtlich normierten Rechts auf Zugang zur Ausbildungseinrichtung dar.

Geheimhaltung von Fahrplanplanungen

Auf Anregung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens leitete die Schienen-Control Kommission ein Verfahren zur Prüfung der getroffenen Sicherheitsvorkehrungen eines Eisenbahninfrastrukturbetreibers zur Gewährleistung der Geheimhaltung von Informationen über Fahrplanplanungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen ein. Die Ermittlungen der Schienen-Control Kommission haben ergeben, dass die unternehmensintern festgelegten Maßnahmen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zur Verhinderung eines Informationstransfers ausreichend sind, um die Weitergabe sensibler Daten von Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verhindern. Daraufhin wurde das wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren eingestellt.

Mangelnde Tarifveröffentlichung

In diesem Verfahren ging es um die mangelhafte Veröffentlichung der Fahrpreise des Personenverkehrsunternehmens in den Tarifbestimmungen. Die Schienen-Control Kommission erreichte, dass das Personenverkehrsunternehmen nun auf der Website wieder umfangreich über die Preise und die Berechnung des Fahrkartenangebots informiert. Das Verfahren wurde nach Umsetzung der Veröffentlichungspflichten im Februar 2015 eingestellt.

Verspätungsentschädigung für Zeitkarten

In diesem Verfahren ging es um das nicht angemessene Entschädigungsmodell des Personenverkehrsunternehmens für Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren. Wie aus den vom Personenverkehrsunternehmen übermittelten Daten hervorging, wurden trotz wiederholter Verspätungen oder Zugausfälle im

entsprechenden Zeitraum keine angemessenen Entschädigungen ausbezahlt. Das bisherige Entschädigungsmodell wurde mittels Bescheid für unwirksam erklärt.

Beim neuen Entschädigungsmodell muss nun eine Entschädigung bereits ab 20 Minuten Zugverspätung gutgeschrieben werden und nicht wie bisher erst ab 30 Minuten. Auch wurde der Entschädigungsbetrag auf 1,50 Euro für eine Zugverspätung verdoppelt.

Beförderungsausweise und Beförderungsverträge

In diesem Verfahren geht es um einige Punkte der vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) empfohlenen „Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Beförderung von Personen“ (GCC-CIV/PRR¹). In den Punkten 3.4, 3.5 und 3.6 GCC-CIV/PRR wird – vereinfacht ausgeführt – bestimmt, dass von Ausnahmen abgesehen ein Beförderungsausweis grundsätzlich immer einen Beförderungsvertrag dokumentiert. Diese für Fahrgäste ungünstige Regelung geht einher mit der Problematik, dass Eisenbahnunternehmen nur eingeschränkt Durchgangsfahrten anbieten.

**Im Jahr 2015 behandelte
die Schienen-Control
Kommission im
Bereich der Fahr-
gastrechte sieben auf-
sichtsbehördliche Verfahren.**

Die Berufung auf die oben angeführten Punkte kann dazu führen, dass Fahrgäste, die auf einer grenzüberschreitenden Fahrt eine relevante Verspätung nach Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 erleiden, mit der Begründung, dass die jeweilige Verspätung – bezogen nur auf die auf den Fahrkarten jeweils ausgewiesenen Relationen – unter der anspruchsbegründenden Mindestverspätung von 60 Minuten liegt, von allen beteiligten Beförderern abgewiesen werden. Die gesamte Verspätung im Rahmen der Reisekette wäre in diesem Fall irrelevant, da die jeweiligen Fahrten als getrennte Beförderungsverträge gewertet werden.

Weiters ersetzt das Personenverkehrsunternehmen bei Verlust keine Fahrkarten im internationalen Verkehr. Gleichzeitig bestehen Bedenken bezüglich der Einschränkung der Berechnung der Entschädigungen für Verspätungen auf den Beförderungspreis des verspäteten Zuges in Punkt 9.3.1 GCC-CIV/PRR und des damit einhergehenden Widerspruchs zur Verordnung

¹ General Conditions of Carriage for Rail Passengers

(EG) Nr. 1371/2007. Zu Redaktionsschluss waren die genannten Punkte des Verfahrens noch nicht abgeschlossen.

Verspätungsentschädigung betreffend Pkw-Tickets

In diesem Verfahren lehnte das Personenverkehrsunternehmen Entschädigungen (für Verspätungen) von sämtlichen Leistungen, welche nicht personenbezogen sind, ab. Nicht entschädigt wurden etwa Fahrzeuge (Pkw), Gepäck oder Fahrräder.

Die Schienen-Control Kommission stellte zweifelsfrei fest, dass bei der Auslegung nach Zusammenhang und Ziel der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 der Fahrgast gemäß Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für sämtliche Teilleistungen eines Beförderungsvertrages, die der Fahrgast entweder mit sich führt oder die er im Zusammenhang mit seiner Reise befördern lässt, einen Anspruch auf Entschädigung bei Verspätungen besitzt. Dies betrifft jedenfalls Fahrzeuge (Pkw), aufgegebenes Gepäck oder Fahrräder. Diese Einschränkung auf den personenbezogenen Preisanteil wurde mittels Bescheid für unwirksam erklärt und seitens des Personenverkehrsunternehmens aus den Beförderungsbedingungen entfernt.

Beschwerde im Schlichtungsverfahren wegen

Verspätungsentschädigung

Im Zuge des oben beschriebenen Verfahrens wegen Verspätungsentschädigung wandte sich ein Beschwerdeführer an die apf, da das Bahnunternehmen die Entschädigung für die Pkw-Fahrkarten dazu nicht bezahlen wollte. Allerdings kam er mit über 60 Minuten Verspätung sowohl bei der Hin- wie auch bei der Rückfahrt am Zielbahnhof an. Im Schlichtungsverfahren bei der apf konnte keine Einigung erzielt werden, daher wurde der Fall der Schienen-Control Kommission vorgelegt. Die Schienen-Control Kommission sprach dem Fahrgast die Entschädigung schließlich per Bescheid zu. Das Bahnunternehmen entschädigte 25 Prozent des Fahrkartenpreises für den Pkw.

Erstattung von Fahrkarten

In diesem Verfahren geht es um diverse Einschränkungen bzw. Ausschlüsse der Erstattung von Fahrkarten, z. B. Erstattung von Gebühren (z. B. erhöhter Fahrpreis); Erstattung von Reservierungen; Erstattung von Tickets,

wenn das Bahnunternehmen den Grund für die Nichtinanspruchnahme (z. B. bei Überfüllung des Zuges) zu vertreten hat; Erstattung der Jahresnetzkarte Österreichcard, des Komfort-Tickets (dem Standard-Ticket in erster Linie für Nachtreise- oder Autoreisezüge) oder anderer ermäßigter Fahrkarten wie der SparSchiene; (teilweise) Stornierung bzw. Erstattung von mehreren gleichzeitig gekauften Fahrkarten oder Erstattung oder Stornierung von Online-Fahrkarten.

In einigen Punkten konnten bereits Kompromisse zwischen dem Personenverkehrsunternehmen und der Schienen-Control Kommission erzielt werden, die restlichen Punkte des Verfahrens waren zu Redaktionsschluss noch offen.

Information über Ermäßigungen

In diesem Verfahren geht es um mangelhafte Information, insbesondere über Ermäßigungen in den Verkehrsverbänden. In den Tarifbestimmungen des Personenverkehrsunternehmens finden sich laut Schienen-Control Kommission keine ausreichenden Informationen darüber, dass die Ermäßigung durchaus auch weniger als die angegebenen Prozentwerte sein kann. Die Schienen-Control Kommission geht davon aus, dass ein nicht unerheblicher Teil der angesprochenen Kundinnen und Kunden die Tarifbestimmungen, Werbeausagen und sonstigen Informationsquellen des Personenverkehrsunternehmens zu den gewährten Ermäßigungen dahingehend versteht, dass grundsätzlich 45 Prozent bzw. 50 Prozent Rabatt (auf den Normal- oder Standardpreis) gewährt werden. Dies entspricht jedoch oft nicht der Realität. Die Schienen-Control Kommission unterbreitete einige Vorschläge für eine transparente Information. Zu Redaktionsschluss war das Verfahren noch nicht abgeschlossen.

Aktuelle Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichts

Im Berichtsjahr sind einige Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofs und erstmals auch Erkenntnisse des Bundesverwaltungsgerichts in Verfahren über Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission ergangen. Die Erkenntnisse haben eine Reihe von wesentlichen Fragen geklärt und sind damit richtungsweisend für die zukünftige Tätigkeit der Regulierungsbehörde.

SURVEY OF 2015

The amount of railway freight traffic once again receded slightly in 2015 compared to 2014, reaching about the figure for 2013. The transport services, on the other hand, increased slightly. In passenger traffic, the growth seen in 2014 continued on in 2015 as well. At the European level, 2015 was marked by the negotiations about the Fourth Railway Package. While an agreement could already be reached for the technical pillar, there was still heated debate concerning the details of the political pillar, an agreement was finally reached in the spring of 2016.

Development of the railway market

2015 was marked by the full commissioning of Vienna's central station in December. This allowed the operating concept to be realised with the central station as a transfer hub in long-distance transport between the Westbahn line and the Südbahn line. The impact on ridership will, however, not become apparent until 2016. Additionally, the four-track expansion was pressed further ahead with on the Westbahn line with commissioning of the eastern end of the station in Amstetten. The Austrian railway network (infrastructure) now comprises 5,639 kilometres.

Due to the economic development in Austria and in Europe, rail freight transport in 2015 declined slightly over the previous year, but reached approximately the level of 2013. This mainly concerned two indicators: volume (net tonnes) and gross tonne-kilometres. Net tonne-kilometres, on the other hand, increased slightly. In 2015 there were again some changes to the number of railway undertakings operating in Austria. DB Schenker Rail from Germany, Transalpin Eisenbahn, which is headquartered in Switzerland, Trenitalia from Italy as well as Walser Eisenbahn and Porr Austrianrail from Austria have all been added. All five companies cited are approved for rail freight transport. Trenitalia and Walser Eisenbahn are also approved for rail passenger transport. No longer listed in the category Tourist Railways is Verbund Austrian Hydro Power, whose Schoberboden-Reisseck Mountain Railway has now been discontinued and removed.

Altogether, there were 56 railway undertakings in Austria as of the closing date of 31 December 2015. The private railways (as defined by the Railway Act, meaning all railways besides the ÖBB Group regardless of their actual ownership conditions) were able to raise

their market share in transport volume (in tonnes) from 26.2 to 27.0 per cent, and their share in transport services (net tonne-kilometres) rose from 21.4 to 23.6 per cent. Five undertakings have market shares between two and five per cent, and the others lie in the range of or below one per cent.

In rail passenger transport (linked and non-linked railways) in the reporting year, 282 million passengers were carried, which signifies further growth in relation to 2014. The market share of the private railways increased from 15.4 to 15.7 per cent. The percentage of private railways in passenger kilometres rose from 11.8 to 12.2 per cent.

Legal innovations

Implementation of the recast of the First Railway Package was carried out in Austria by an amendment to the Railway Act, which came into force on 27 November 2015. The amendment has brought far-reaching changes to the regulation of the railway market.

On account of the amendment, there are several new or changed accountabilities of Schienen-Control Kommission and of Schienen-Control GmbH. Schienen-Control Kommission has new accountabilities in connection with the separation of accounts. It is obliged to examine the separation of accounts within the integrated rail transport companies for the functions of railway operating undertakings and railway infrastructure undertakings, those of the railway undertakings for rail freight transport and rail passenger transport as well as for public funding to furnish public service obligations and, if need be, to commission accounting in compliance with the law. Since the amendment the job of Schienen-Control Kommission has also included the enforcement of regulatory rulings as well as the imposition of administrative penalties for certain violations against provisions under regulatory law.

Schienen-Control Kommission may authorise Schienen-Control GmbH to perform certain tasks in its name when such is in the interest of expediency, rapidity, simplicity and cost savings. These tasks include in particular market monitoring, cross-border co-operation with other regulatory bodies, the function of monitor in co-ordination procedures and the function of monitor at hearings of applicants for railway infrastructure capacity on the draft network timetable. Schienen-Control Kommission has granted such authorisation to Schienen-Control GmbH.

The amendment to the law also results in new obligations for the operators of service facilities and for infrastructure operators. This primarily concerns right of access and publication duties in this connection. There are also new rules for calculating infrastructure access charges, compliance with which is also to be monitored by Schienen-Control Kommission.

Negotiations over the Fourth Railway Package continued in 2015. On 17 June 2015 representatives of the European Council, the European Parliament and the European Commission agreed in the framework of trialogue negotiations on the content of the technical pillar of the Fourth Railway Package made up of three legislative initiatives (Railway Safety Directive, Regulation on the European Railway Agency and Directive on the Interoperability of the Rail System).

On 8 October 2015 the transport ministers of the European Union were also able to come to an agreement with regard to the political part of the Fourth Railway Package, whereby their compromise deviated greatly from the European Commission's proposal from 2013. Thus they agreed on gradual opening of the market for domestic rail passenger transport, which is to enable European rail transport companies to also offer their services abroad. They furthermore agreed that public service contracts should always be awarded after a competitive tendering process, with it continuing to be possible for transport services to be awarded directly under certain conditions (e.g. small-scale contracts, etc.). In addition, the transport ministers came out in favour of longer transition periods. Furthermore, the EU Transport Council agreed that the network and operations may continue to remain united under the umbrella of one corporate group. This consensus was a prerequisite for the start of the trialogue negotiations, within the framework of which the European Council, the European Parliament and the European Commission had to reconcile their ideas with each other. These were successfully completed on 19 April 2016.

European developments

Of the total of nine European rail freight corridors, six were officially put into operation already in 2013. As of 10 November 2015 the remaining three have now also been instituted. Of the three new corridors, two traverse Austria. These are, on the one hand, the Scandinavia-Mediterranean Corridor (rail freight corridor 3)

in the Kufstein-Brenner section and, on the other hand, the Baltic-Adriatic Corridor (rail freight corridor 5) in the Břeclav/Bratislava–Vienna–Bruck an der Mur–Tarvisio and Bruck an der Mur–Graz–Spielfeld-Strass sections. Three active freight corridors thereby now run through Austria: corridors 3, 5 and 7.

The EU Commission has contemplated a possible revision of Regulation (EU) No. 913/2010 for 2016. To do so, a public consultation is being held in the spring of 2016, from which the appropriate conclusions are to be drawn. On the one hand, this involves a harmonisation of definitions that do not always coincide with those of Directive 2012/34/EU. Additionally, the concept of flexible paths does not, strictly speaking, correspond to the regulation but rather constitutes a desire on the part of many users and infrastructure operators.

Annual balance sheet of the apf

Complaint cases and arbitration procedures

Due to the extension of the remit of the Agency for Passenger Rights (apf) to all four modes of transport, the number of complaints has risen sharply – especially in air transport. A total of 2,185 complaints were received from when the apf was set up until the end of the year, of which 1,812 were in air transport, 350 in rail transport (for the total year: 559 complaints), 17 in bus transport and six in waterborne transport.

Since the founding of the apf a total of 1,212 formal arbitration procedures have been opened. The majority of these were in the air sector (915 procedures), followed by the railway sector (291 procedures/whole year 2015), the bus sector (five procedures) and the waterborne sector (one procedure).

Compensations, reimbursements and fine reductions

Since the founding of the apf the complainants have obtained a total of 325,738.33 euro in compensations. At nearly 316,346.71 euro, the largest portion was in the air sector. In the rail sector, it was possible to generate a sum of nearly 9,136.62 euro, and in the bus sector a sum of 255.00 euro.

Railway

Complaint cases and arbitration procedures

In 2012 there was a peak in the number of complaints in rail transport. A significant decline was recorded in

the reporting year of 2015. All cases brought to the apf are dealt with as complaints. In the reporting year of 2015 559 (2014: 781) complaints were received. The arbitration procedures, on the other hand, include only those cases in which a procedure was in fact opened.

Since the end of May 2015 there has been a cost obligation on the part of the transport companies for arbitration procedures. Of the 287 completed arbitration procedures in 2015, the respective respondents in 141 of the procedures were charged for their cost. It was possible to reach a positive settlement of the matter in 263 of 287 arbitration procedures conducted and completed, which (as in the previous year) equals approximately 91.6 per cent. Despite intensive efforts, no agreement could be reached in six per cent, i.e. in 19 procedures. Only five procedures had to be dropped in 2015.

Reasons for procedures

As in the previous year, the most common reason for procedures in 2015 involved fare refunds at 42 per cent (2014: 27 per cent). This is necessary when tickets have not been used or have not been fully used. In second place came procedures for the issue of compensations for delays and compensations at 16 per cent (2014: 13 per cent). At 8 per cent, the rate of procedures for fines and collection claims was similar to the previous year (2014: 9 per cent).

Distribution of procedures among companies

In 2015, about 94 per cent (2014: 85 per cent) of the procedures involved ÖBB-Personenverkehr.

Compensations, reimbursements and fine reductions

In all the procedures completed in 2015, the apf was able to obtain a sum of 20,804 euro (2014: 19,901 euro) in 240 procedures in rail transport (2014: 202 procedures).

Length of procedures

Around four out of ten procedures lasted 14 days or less. It was possible to complete more than three quarters of all procedures within one month. Altogether, only seven per cent of the procedures lasted longer than two months, usually in complex cases. The average length of procedures of all (simple to highly complex) arbitration procedures is approx. 25.5 days.

Implementation of passenger rights

Inspection of conditions of carriage

As part of the legally standardised review of the fare provisions, Schienen-Control noted some possible legal violations and made suggestions for improvement. In this manner it was possible to achieve numerous improvements for passengers. For more about this, see the „Implementation of passenger rights“ section.

Violations of passenger rights

In dealing with complaints, the Agency for Passenger Rights (apf) also ascertains occasional violations of applicable provisions in the Passenger Rights Regulation and/or the Passenger Rights Act. These are as a rule resolved by way of the arbitration procedure, with Schienen-Control Kommission occasionally having to be informed. For more about this, see the „Implementation of passenger rights“ section.

Legal Innovations in Consumer Arbitration

apf: An Arbitration and Enforcement Body for Rail, Air, Bus and Waterborne Transport

On 28 May 2015, the Passenger Rights Agency Act (PFAG) entered into force. The apf thereby replaced the previous arbitration board for the rail sector. The apf is a service of the bmvit, having been set up as a department at Schienen-Control. A central arbitration and enforcement body for rail, air, bus and waterborne transport allows existing resources and experience in rail transport to be utilised efficiently and synergies to be generated.

Alternative Dispute Resolution Act –the „AStG“ Notified body in the EU for alternative dispute resolution

In 2012 Schienen-Control's Arbitration Board for the rail sector was officially notified in the European Union and has since been part of the Europe-wide out-of-court dispute resolution network. As of 9 January 2016, the apf became a notified body for alternative dispute resolution (ADR entity) according to the Alternative Dispute Resolution Act (AStG). That makes it one of eight ADR entities operating in Austria. The ADR entities deal with the out-of-court settlement of disputes that consumers have with businesses.

As an ADR entity, an arbitrator appointed for at least three years conducts the arbitration procedure. The arbitrator is obliged to hold the office independently and impartially.

Schiene-Control Kommission Procedures

In the 2015 calendar year, Schiene-Control Kommission held nine meetings and a two-day closed session. The subjects of Schiene-Control Kommission procedures varied widely, as they had been in previous years. Some notable procedures in the reporting year are cited below.

Compensation for promotional campaign in passenger railway stations

Schiene-Control Kommission conducted a procedure to examine the recompense for promotional campaign and services in passenger railway stations, which a railway infrastructure undertaking had provided for in its Network Statement (SNNB). The focus was on a handling fee of 262 euro, which had to be paid for each contract signed on the use of railway premises for promotional campaign activities or services.

Schiene-Control Kommission declared the handling fee to be ineffective because in the procedure the railway infrastructure undertaking could not demonstrate conclusively how it had determined the amount.

Removal of PZB equipment

At the suggestion of a railway undertaking, Schiene-Control Kommission initiated a procedure to examine the proposed dismantling of the PZB equipment in connection with the ETCS-Level-2 operation on the new stretch of track Vienna-St. Pölten.

The railway undertaking wished to keep PZB as backup and argued that without PZB in case of an ETCS failure train operation could only continue in "Staff Responsible Mode" at significantly reduced speed. Schiene-Control Kommission stated that increasing the number of signal blocks of the ETCS-Level-2-System is desirable as it increases capacity. Since it is technically impossible to keep two signalling systems with different numbers of blocks in parallel, it would be necessary to increase the number of blocks in PZB as well. Schiene-Control Kommission said that this is not reasonable due to the high costs for additional signals for a system which

had only been built for a transition period. Therefore Schiene-Control took the decision that it is reasonable to discontinue the PZB system in order to improve the ETCS-Level-2-System with additional blocks.

Complaint about the signing of a framework contract

A railway undertaking lodged a complaint to Schiene-Control Kommission about the rejection of its wish to sign a framework contract. The allocation body argued that the new and faster train paths desired by the railway undertaking were not possible without serious interventions in the integrated timetable structure and also that railway undertakings had no entitlement to sign a framework contract. At a hearing with Schiene-Control Kommission, agreement was reached that the complainant's requests for framework contracts could be realised. The allocation body approved the signing of framework contracts desired by the railway undertaking.

Training as a train driver

In 2015 Schiene-Control Kommission dealt for the first time with the complaint of a complainant who was appealing against the termination of her training contract as a train driver by a railway undertaking due to her (repeatedly) having failed to pass an examination. An examination by the SCK revealed that in the present case, access to the training facility was not denied at any time: the termination of an employment relationship does not per se constitute a denial of the standardised right under railway law to access to the training facility.

Non-disclosure of timetable planning

At the suggestion of a railway undertaking, Schiene-Control Kommission initiated a procedure to examine the security precautions taken by a railway infrastructure operating organisation to ensure the confidentiality of information concerning the timetable planning of railway undertakings. Schiene-Control Kommission's investigations revealed that the railway infrastructure undertaking's measures to prevent any transfer of information, which had been determined internally within the company, were sufficient to prevent the disclosure of the sensitive data of railway undertakings. As a result, the procedure was dropped.

Insufficient publication of fares

This procedure involved inadequate publication of fares of a rail passenger transport company in its fare provi-

sions. Schienen-Control Kommission brought about the rail passenger transport company now again providing extensive information on its website regarding the prices and calculation of its ticket offering. The procedure was dropped after implementation of its publication duties in February of 2015.

Delay compensation for season tickets

This procedure involved a rail passenger transport company's inadequate compensation model for passengers who held a transit pass and who experienced repeated delays or cancellations during their transit pass's period of validity. As it emerged from the data provided by the rail passenger transport company, despite repeated delays or cancellations during the relevant period, no adequate compensations were paid out. The current compensation model was declared invalid by means of a notification.

In the new compensation model, a compensation must now be credited already from 20 minutes and not, as previously, only from 30 minutes. The amount of the compensation was also doubled to 1.50 euro for one train delay.

Transportation tickets and transportation contracts

This procedure involves a few points of the „General Conditions of Carriage for Rail Passengers“ (GCC-CIV/PRR²), which are recommended by the International Rail Transport Committee (CIT). Points 3.4, 3.5 and 3.6 of the GCC-CIV/PRR provide – explained simply – that, with certain exceptions, a transportation ticket basically always documents a contract of carriage. This arrangement, which is unfavourable for passengers, is associated with the problem that railway companies only offer limited non-stop trips.

Claiming the points cited above can lead to passengers who on a cross-border journey incur a relevant delay under Article 17 of Regulation (EC) No. 1371/2007 are rejected by all participating carriers on the grounds that the respective delay – based only on the relations shown on the tickets in each instance – lies under the minimum delay of 60 minutes, which gives rise to a

claim. The entire delay as part of the travel chain would be irrelevant in this case, since the respective journeys are counted as separate transportation contracts.

What is more, rail passenger transport companies do not replace tickets in international traffic if lost. At the same time there are concerns about the limitation of the calculation of compensations for delays to the

transportation price of the delayed train in point 9.3.1 of GCC-CIV/PRR and the consequent objection to Regulation (EC) No. 1371/2007. At the time of going to press the points of the procedure cited had not yet been concluded.

In 2015, Schienen-Control Kommission dealt with seven regulatory procedures in the sphere of passenger rights.

Delay compensation pertaining to motorcar tickets

In this procedure the rail passenger transport company rejected compensations (for delays) for all services that were not person-related. Vehicles (motorcars), luggage and bikes were not compensated, for instance.

Schienen-Control Kommission established unequivocally that when interpreting according to the context and purpose of Regulation (EC) No. 1371/2007, and pursuant to Art. 17 of Regulation (EC) No. 1371/2007, in cases of delays, passengers have a right to compensation for all partial performance of a contract of carriage which passengers either have with them or which they have transported in connection with their journey. This applies in any case to vehicles (motorcars), checked baggage and bicycles. This restriction to the person-related part of the price was declared invalid by means of a notification and removed from the conditions of carriage by the rail passenger transport company.

Complaint in arbitration procedure about delay compensation

In the course of the procedure for delay compensation described above, a complainant turned to the apf because the rail transport company did not want to pay a compensation for the motorcar tickets. To be sure, on both his journeys, there and back, he arrived at the destination stations with delays of more than 60 minutes. No agreement could be reached in the arbitration procedure at the apf, as a consequence of which the case was submitted to Schienen-Control Kommission. Schienen-Control Kommission ultimately awarded the

² General Conditions of Carriage for Rail Passengers.

passenger the compensation by way of a notification. The railway transport company compensated 25 per cent of the ticket price for the motorcar.

Refund of tickets

This procedure involves various limitations and/or exclusions for the refund of tickets, such as the refund of charges (such as increased fare), the refund of reservations, the refund of tickets when the rail transport company is responsible for the reason for their not being used (such as in case of overfilling of trains), the refund of the annual travel card „Österreichcard“, of the „Komfort-Ticket“ (the standard ticket primarily for night train trips and motorail trains) as well as other reduced tickets, such as „SparSchiene“, (partial) cancellation or refund of multiple tickets purchased simultaneously and refund or cancellation of online tickets. On some points it has already been possible for compromises to be made between the rail passenger transport companies and Schienen-Control Kommission. The remaining points in the procedure were still open at the time of going to press.

Information about reductions

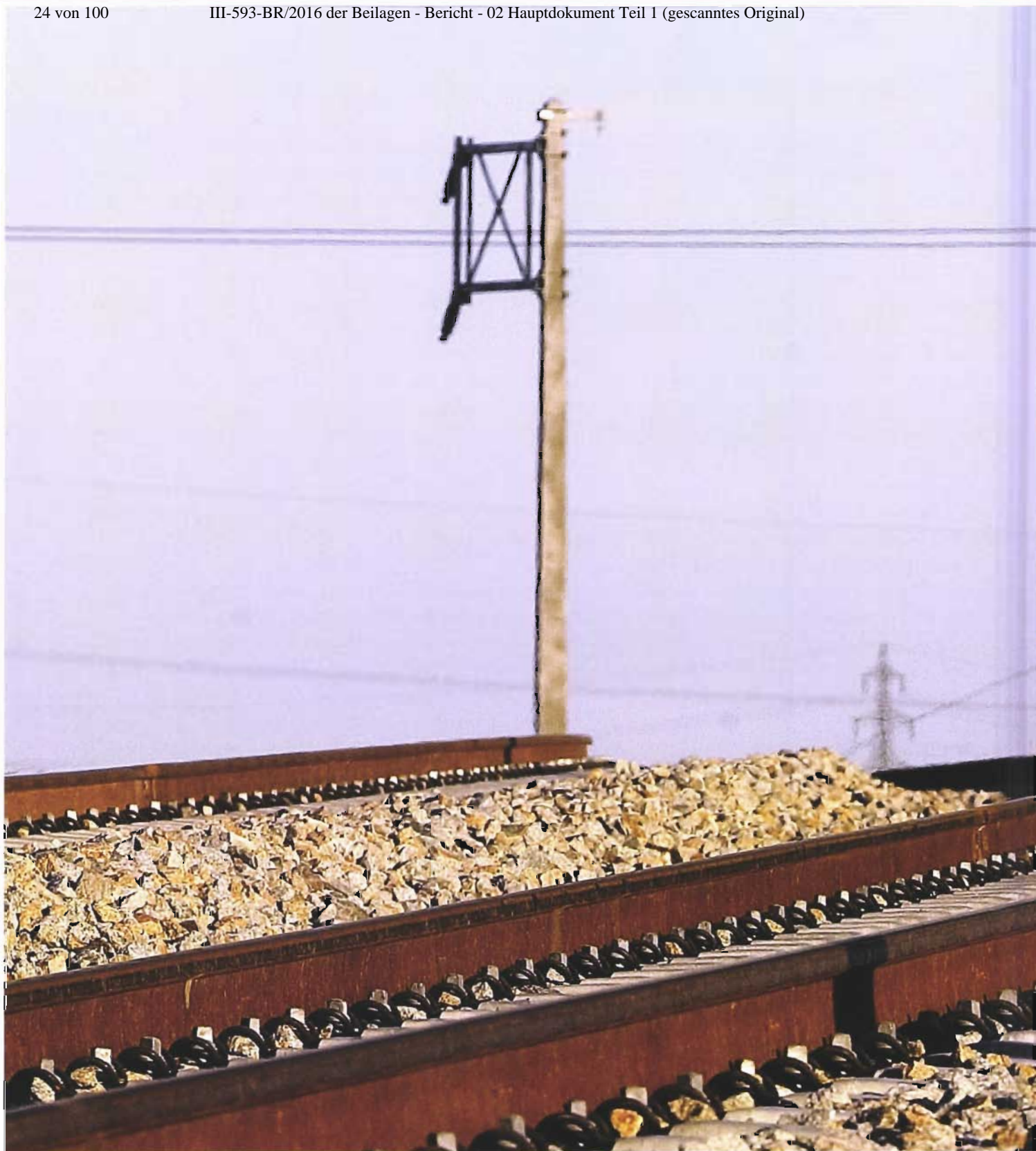
This procedure involves insufficient information, in particular about reductions in the integrated ticket organisations. According to Schienen-Control Kommis-

sion, there is not sufficient information in the rail passenger transport company's fare provisions about the fact that the reduction may very well also be less than the percentages indicated.

Schienen-Control Kommission assumes that a significant proportion of the relevant customers understand the fare provisions, advertising messages and other sources of information from the rail passenger transport company about the reductions granted to the effect that a 45 per cent or 50 per cent discount is always granted (on normal/standard prices). Frequently, however, this is not the reality. Schienen-Control Kommission put forward some proposals for providing transparent information. At the time of going to press the procedure had still not been completed.

Current findings of the Supreme Administrative Court and the Federal Administrative Court

During the reporting year some findings have been issued by the Supreme Administrative Court and for the first time also by the Federal Administrative Court in procedures over appeals against decisions of Schienen-Control Kommission. These findings have clarified a number of important questions and therefore give direction to the future activities of the regulatory body.



ROLLE DER REGULIERUNGSBEHÖRDE



- Die Schienen-Control kontrolliert den Wettbewerb und sorgt für Fairness im Schienenverkehrsmarkt
- Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte löst mit 28. Mai 2015 die bisherige Schlichtungsstelle der Schienen-Control ab und behandelt seitdem Beschwerden im Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr
- Die Schienen-Control Kommission prüft wettbewerbsrechtliche und diskriminierende Sachverhalte

SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

Die Schienen-Control Kommission ist eine weisungsfreie Verwaltungsbehörde, die bei der Schienen-Control GmbH angesiedelt ist. Sie besteht aus drei Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen, welches bei Verhinderung des Mitglieds an dessen Stelle tritt. Das den Vorsitz führende Mitglied und sein Ersatzmitglied müssen dem Richterstand angehören. Die weiteren Mitglieder sind Expertinnen und Experten des Eisenbahnwesens oder anderer netzgebundener Bereiche.

Die Bestellung der Mitglieder erfolgt durch die Bundesregierung auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Nach der Bestellung sind die Mitglieder in ihren Entscheidungen unabhängig und weisungsfrei.

Für die Funktionsperiode von 1. Jänner 2012 bis einschließlich 31. Dezember 2016 setzt sich die Schienen-Control Kommission wie folgt zusammen:

Vorsitzender: Dr. Robert Streller

Stellvertretender Vorsitzender: Dr. Gerhard Pohnert

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

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

Ersatzmitglied: Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Norbert Ostermann (bis November 2015)

Ersatzmitglied: Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Peter Veit (bis November 2015)

Nachdem die beiden Ersatzmitglieder, mit Ende November 2015, auf eigenen Wunsch aus der Schienen-Control Kommission ausgeschieden sind, wurden für den Rest der Funktionsperiode bis 31. Dezember 2016 die folgenden neuen Ersatzmitglieder bestellt: MinR i.R. Dr. Karl-Johann Hartig

Mag. Mag. Dr. Clemens Kaupa, LL.M. (Harvard)

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 Eisenbahninfrastruktur (§ 53c EisbG), die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Gewährung des Mindestzugangspakets (§ 72 EisbG), den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Gewährung von Serviceleistungen (§ 73 EisbG), die Schulung von Eisenbahnbediensteten (§ 75e EisbG) sowie von Triebfahrzeug-

führern (§ 154 EisbG). Neu ist seit der Novelle BGBl. I Nr. 137/2015, dass Zugang zu Serviceeinrichtungen und Gewährung von Serviceleistungen durch jeden Betreiber einer Serviceeinrichtung gewährt werden müssen, unabhängig davon, ob es sich bei diesem um ein Eisenbahnunternehmen oder ein anderes Unternehmen handelt.

- Ausübung der Wettbewerbsaufsicht und der Wettbewerbsüberwachung (§§ 53f und 74 EisbG). Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen zu prüfen, ob Anschluss und Mitbenützung, Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, Mindestzugangspaket, Zugang zu Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen in einer den regulierungsrechtlichen Vorschriften entsprechenden Weise gewährt werden. Seit der Novelle BGBl. I Nr. 137/2015 hat die Schienen-Control Kommission ein Verfahren gemäß § 74 EisbG auch aufgrund einer Beschwerde einzuleiten.
 - Genehmigung von Rahmenregelungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität an einen Fahrwegkapazitätsberechtigten 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).
 - Entscheidungen über die Gewährung von Erleichterungen hinsichtlich jener Verpflichtungen, die sich aus den Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrs ergeben. Dazu zählt etwa eine Ausnahme von der Pflicht, Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen (§ 75a Abs. 3 EisbG). Diese Erleichterungen können Eisenbahnunternehmen gewährt werden, deren Eisenbahninfrastruktur für die Erreichung von Güterterminals, Häfen, sonstigen Serviceeinrichtungen oder Anschlussbahnen benötigt wird. Die Erleichterungen sind insbesondere dann zu gewähren, wenn kein Dritter den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur begehrt hat.
- Mit der Novelle BGBl. I Nr. 137/2015 neu geschaffene Zuständigkeiten:
- Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (§ 67d Abs. 6 EisbG).
 - Überprüfung der getrennten Rechnungsführung der integrierten Eisenbahnunternehmen für die Funktionen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisen-

bahninfrastrukturunternehmen, der Eisenbahnverkehrsunternehmen für Güterverkehr und Personenverkehr sowie für öffentliche Zuwendungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (§ 55 Abs. 5 EisbG).

- Überprüfung der getrennten Rechnungsführung der Betreiber von Serviceeinrichtungen, die von einem Rechtsträger kontrolliert werden, der in den nationalen Schienenverkehrsmärkten, für die die Serviceeinrichtung genutzt wird, eine beherrschende Stellung hat (§ 62a Abs. 4 EisbG).
- Empfehlungen der Schienen-Control Kommission an die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. von dieser/diesem an die Schienen-Control Kommission. Sind Entscheidungen der Schienen-Control Kommission geeignet, die Sicherheit zu beeinträchtigen, hat sie der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Gelegenheit zu geben, Empfehlungen zu unterbreiten. Umgekehrt hat die Bundesministerin bzw. der Bundesminister der Schienen-Control Kommission die Gelegenheit zu geben, Empfehlungen zu unterbreiten, wenn eine Entscheidung geeignet ist, den Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt zu beeinträchtigen (§ 13 Abs. 5 und 6 EisbG).
- Prüfung des Hauptzwecks eines neuen grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdienstes und der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags für Schienenverkehrsleistungen (Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014).
- Vollstreckung von Bescheiden aus dem Bereich der Regulierung (§ 84 Abs. 9 EisbG).
- Verhängung von Verwaltungsstrafen bei bestimmten Verstößen gegen regulierungsrechtliche Bestimmungen (§ 164 EisbG).
- Ermächtigung der Schienen-Control GmbH, bestimmte Aufgaben im Namen der Schienen-Control Kommission wahrzunehmen, wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist (§ 81 Abs. 4 EisbG); etwa Marktbeobachtung, grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsstellen, Beobachterstellung im Koordinierungsverfahren sowie bei der Anhörung der Fahrwegkapazitätsberechtigten zum Netzfahrplanentwurf.

- Schlichtungsstelle bei Streitigkeiten betreffend einen freiwillig eingeräumten Zugang gemäß § 75b EisbG. Gewährt ein Eisenbahnunternehmen einem anderen den Zugang zu seinen Eisenbahnanlagen freiwillig, ohne dass eine entsprechende Verpflichtung besteht, so muss über diesen Zugang ein schriftlicher Vertrag abgeschlossen werden. In diesem Vertrag kann vereinbart werden, dass das zugangsberechtigte Eisenbahnunternehmen im Fall einer Beschwerde die Schienen-Control Kommission als Schlichtungsstelle anrufen kann.

Zuständigkeiten im Bereich der Fahrgastrechte:

- Gänzliche oder teilweise Unwirksamkeitserklärung von Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Verkehrsverbund seinen Fahrgästen gegenüber anwendet. Beförderungsbedingungen können für unwirksam erklärt werden, wenn sie gegen bundesrechtliche, unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften verstoßen (§ 78b EisbG).
- Verbindlichkeitserklärung einer Empfehlung der apf in einem Schlichtungsverfahren, in dem es zu keiner einvernehmlichen Lösung gekommen ist (§ 78a Abs. 5 EisbG). Die Empfehlung der apf bezieht sich dabei auf einen behaupteten Verstoß gegen anzuwendende Bestimmungen der EU-Fahrgastrechteverordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetzes (EisbBFG).

Die Schienen-Control Kommission folgt in ihren Verfahren einer Geschäftsordnung, die sie sich gemäß Eisenbahngesetz (§ 83 Abs. 3) selbst gibt. Darüber hinaus wendet sie im behördlichen Verfahren das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG), im Strafverfahren das Verwaltungsstrafgesetz (VStG) und im Vollstreckungsverfahren das Verwaltungsvollstreckungsgesetz (VVG) an (§ 84 Abs. 1 EisbG).

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

Die Arbeit der Schienen-Control Kommission in der Praxis

In den jeweiligen Sitzungen werden die aufgrund einer Beschwerde oder von Amts wegen geführten Verfahren

intensiv behandelt. Darüber hinaus befasst sich die Schienen-Control Kommission in den Sitzungen auch mit all jenen Unterlagen, die sie von den Bahnen im Rahmen der sogenannten Meldepflichten erhält. Das sind insbesondere Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Infrastruktur-Nutzungsverträge und Infrastruktur-Verknüpfungsverträge.

Im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung gemäß § 74 EisbG werden diese Unterlagen dann seitens der Schienen-Control Kommission von Amts wegen auf Diskriminierungspotenziale oder sonstige aus wettbewerbsrechtlicher Sicht unzulässige Komponenten geprüft. Schließlich bringt die Geschäftsführung der Schienen-

Control GmbH in ihrem Bericht wettbewerbsrelevante und insbesondere diskriminierende Sachverhalte vor, die sich aus der Marktbeobachtung oder aus informellen Kontakten der Schienen-Control GmbH mit Marktteilnehmern ergeben. Die Schienen-Control Kommission entscheidet, ob sich daraus ein Anlass für wettbewerbsbehördliches Eingreifen ergibt.

In der Praxis leitet die Schienen-Control Kommission wettbewerbsbehördliche Schritte meist durch ein einfaches Schreiben an das betroffene Unternehmen ein. Häufig reagieren diese kooperativ, sodass es nicht nötig ist, mittels Bescheid gegen den beanstandeten Sachverhalt vorzugehen.

SCHIENEN-CONTROL GMBH

Die Schienen-Control hat zwei Tätigkeitsbereiche: Einerseits ist sie Regulierungsbehörde für den Schienenverkehr und erfüllt in diesem Rahmen behördliche Aufgaben und andererseits ist sie gesetzliche Schlichtungsstelle. Mit 28. Mai 2015 löste die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) die bisherige Schlichtungsstelle der Schienen-Control, die bis dahin Beschwerden im Bahnbereich behandelte, ab. Die apf wurde als Abteilung bei der Schienen-Control angesiedelt und um den Bus-, Schiffs- und Flugverkehr erweitert. Durch die zentrale Schlichtungsstelle sollen die vorhandenen Ressourcen und Erfahrungen im Bahnverkehr effizient genutzt und Synergien für die anderen Verkehrsbereiche erzielt werden.

Hauptaufgabe Regulierung

Als Regulierungsbehörde kontrolliert die Schienen-Control den Wettbewerb. Sie sorgt dafür, dass alle Eisenbahnunternehmen freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen haben, indem sie die laufenden Entwicklungen überwacht. Damit erfüllt sie ihre Hauptaufgabe, einen funktionierenden, lebendigen und liberalisierten Schienenverkehrsmarkt sicherzustellen. Als Vermittlerin sorgt die Schienen-Control für einen Interessensausgleich zwischen den Teilnehmern am Verkehrsmarkt und fördert dadurch einen fairen Wettbewerb.

Mit umfassender Marktkenntnis und hervorragenden Kontakten zu Bahnunternehmen, Institutionen sowie dem Netzwerk internationaler Regulierungsbehörden verbessert die Schienen-Control kontinuierlich die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb. Sie bringt sich mit ihrem Fachwissen bei eisenbahnspezifischen Fragestellungen aktiv ein, um Probleme zu lösen. Das kommt letztlich allen Kundinnen und Kunden zugute.

Aufgabe als unabhängige Schlichtungsstelle

Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) ist die gesetzliche Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für den Bahn-, Bus-, Flug- und Schiffsverkehr. Im

Rahmen ihrer Schlichtungstätigkeit ist sie für die Klärung von Passagierbeschwerden mittels außergerichtlicher Streitbeilegung verantwortlich. Aufgabe der apf ist es, Fahr- und Fluggästen zu ihrem Recht zu verhelfen. Im Streitfall mit dem Unternehmen sorgt die apf für rasche und verbindliche Lösungen und angemessene Entschädigungen.

In ihrer Funktion als Durchsetzungsstelle informiert die apf Fahr- und Fluggäste im Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugbereich über ihre Rechte, prüft die Einhaltung der in den EU-Verordnungen verankerten Fahr- und Fluggast-

rechte und setzt, wenn nötig, weitere Schritte, um die betroffenen Unternehmen zur Einhaltung ihrer Verpflichtungen zu bewegen.

Mit 9. Jänner 2016 wurde die apf notifizierte Stelle zur alternativen Streitbeilegung (AS-Stelle) gemäß Alternative-Streitbeilegung-Gesetz (ASTG)³. Sie ist damit eine von acht AS-Stellen, die in Österreich tätig sind.

Geschäftsstelle für die Schienen-Control Kommission

Als Geschäftsstelle für die Schienen-Control Kommission trägt die Schienen-Control GmbH wesentlich dazu bei, dass es zu raschen und fairen Entscheidungen bei formellen Konflikten kommt. Sie ist Servicestelle und kompetente Ansprechpartnerin für Bahnunternehmen, Institutionen und die öffentliche Hand.

Ein kompetentes Team an Fachleuten nimmt die umfangreichen Aufgaben effizient wahr. Zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrags gliedert sich die Schienen-Control GmbH in folgende sieben Fachbereiche:

- Markt
- Netz
- Recht
- Verkehrsökonomie
- Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte: Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für den Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr
- Unternehmenskommunikation und Public Affairs
- Finanzen

**Die Schienen-Control
sorgt für fairen
Wettbewerb im
Schienenverkehrsmarkt.**

³ Gemäß § 4 Abs. 1 iVm § 25 ASTG.



RECHTLICHER RAHMEN



- Technischer Teil des 4. Eisenbahnpaketes unter Dach und Fach
- EU-Verkehrsminister erzielen Kompromiss über politischen Teil des 4. Eisenbahnpaketes; Abschluss der Verhandlungen im Jahr 2016
- Alle neun Güterkorridore sind 2015 offiziell in Betrieb gegangen
- Schienen-Control erhält neue Zuständigkeiten durch Novelle des Eisenbahngesetzes

ÄNDERUNGEN IM EUROPARECHT

[4. EISENBAHNPAKET]

Am 17. Juni 2015 einigten sich die Vertreterinnen und Vertreter des Europäischen Rats, des Europäischen Parlaments und der Europäischen Kommission im Rahmen von sogenannten Trilog-Verhandlungen auf die Inhalte des technischen Teils des 4. Eisenbahnpakets (Eisenbahn-Sicherheitsrichtlinie, Verordnung über die Europäische Eisenbahnagentur und Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems).

Im Anschluss an die Abstimmung forderte die Bahnbranche die Umsetzung des technischen Teils des 4. Eisenbahnpakets ohne ein weiteres Zuwarten auf eine Entscheidung über den höchst umstrittenen politischen Teil des 4. Eisenbahnpakets. Eine Aufspaltung des Gesamtpaketes in einen technischen und einen politischen Teil wurde letztlich aber nicht weiter verfolgt.

Am 8. Oktober 2015 einigten sich die Verkehrsministerinnen und -minister der Europäischen Union auch im Hinblick auf den politischen Teil des 4. Eisenbahnpakets, wobei deren Kompromiss stark von dem Vorschlag der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2013 abwich. So einigten sie sich auf eine schrittweise Marktöffnung des inländischen Personenverkehrs, wodurch es europäischen Eisenbahnunternehmen möglich sein soll, ihre Dienstleistungen auch im Ausland anzubieten. Ebenso wurde vereinbart, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge grundsätzlich nach einem wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben werden sollen, wobei die Direktvergabe von Verkehrsleistungen unter gewissen Voraussetzungen (z. B. Aufträge mit geringem Umfang etc.) weiterhin möglich sein wird. Die Verkehrsministerinnen und -minister sprachen sich darüber hinaus für längere – als die ursprünglich von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen – Übergangsfristen aus.

Ferner verständigten sich die EU-Verkehrsministerinnen und -minister darauf, dass Netz und Betrieb weiterhin unter dem Dach eines Konzerns vereint bleiben dürfen, allerdings eine getrennte Rechnungsführung zu erfolgen hat. Im Hinblick auf die Unabhängigkeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber einigte man sich darauf, dass sich die Maßnahmen zur Sicherung der Unabhängigkeit auf das Wesentliche, wie etwa Entscheidungen über die Trassenzuweisung oder Infrastrukturnutzungsgebühren beschränken müssen. Überdies soll es dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber freistehen, bestimmte

Aufgaben auszulagern. Die Vergabe von Darlehen unter verschiedenen Marktteilnehmern im Eisenbahnbereich wäre nach dem Vorschlag des Europäischen Rats nicht grundsätzlich verboten, sondern nur für den Fall, dass sie den fairen Wettbewerb beeinträchtigen. Regeln zur Un-

abhängigkeit von Personal und Management wurden durch den EU-Verkehrsrat vereinfacht.

Dieser Konsens zwischen den EU-Verkehrsministerinnen und -ministern war Voraussetzung für den Beginn der Trilog-Verhandlungen, in deren Rahmen der Europäische Rat, das Europäische Parlament und die Europäische Kommission ihre Vorstellungen aufeinander abstimmen müssen. Am 11. November 2015 fand im Hinblick auf den politischen Teil des 4. Eisenbahnpakets die erste Trilog-Verhandlung statt. Die Verhandlungen führten am 19. April 2016 zum Erfolg und ergaben eine Einigung auch über die politische Säule. Nun müssen das Europäische Parlament und der Europäische Rat das Paket noch formal verabschieden. Damit wird im Herbst 2016 gerechnet. Noch vor dem Sommer 2016 sind die formalen Beschlüsse zum technischen Teil gefallen, über den bereits 2015 Einigung erzielt worden war.

» **Einigung auf eine schrittweise Marktöffnung des inländischen Personenverkehrs** «

NEUES VON DEN GÜTERKORRIDOREN

Alle Korridore in Betrieb

Von den insgesamt neun europäischen Güterkorridoren wurden sechs bereits im Jahr 2013 offiziell in Betrieb genommen. Mit 10. November 2015 wurden nun auch die restlichen drei eingerichtet. Von den drei neuen Korridoren queren zwei Österreich. Das ist einerseits der Skandinavien-Mittelmeer-Korridor (Güterkorridor 3) im Abschnitt Kufstein–Brenner und andererseits der Ostsee-Adria-Korridor (Güterkorridor 5) in den Abschnitten Břeclav/Bratislava–Wien–Bruck an der Mur–Tarvis und Bruck an der Mur–Graz–Spielfeld-Straß. Damit führen nunmehr drei aktive Güterkorridore – Korridor 3, 5 und 7 – durch Österreich.

Praktische Erfahrungen gibt es in Österreich bisher nur aus dem Korridor Orient/Östliches Mittelmeer (Güterkorridor 7). Im Abschnitt Břeclav–Wien–Hegyeshalom wurden im Jahr 2015 vier vorkonstruierte Zugtrassen pro Tag und Richtung angeboten. Allerdings gab es dazu keine Bestellung im Jahresfahrplan. Für 2016 wurde das Angebot daher verändert und es werden nur mehr drei Trassen je Tag und Richtung in der genannten Relation angeboten. Die Relation der vierten Trasse verläuft nunmehr auf der Strecke Břeclav–Wien–Ebenfurth–Sopron. Geplant ist, das Angebot auch für 2017 beizubehalten.

Auf den beiden anderen Korridoren sind Trassenbestellungen im Jahresfahrplan erst für 2017 möglich. Im Güterkorridor 3 werden 2016 zwei Zugpaare pro Tag und Richtung zwischen Kufstein und Brenner als Reservekapazität angeboten, für 2017 sind jedoch bereits zehn Zugpaare vorgesehen. Im Güterkorridor 5 werden für 2016 in Österreich fünf Ad-hoc-Trassen pro Tag und Richtung angeboten: Břeclav–Tarvis, Břeclav–Spielfeld-Straß, Devinska Nova Ves–Gänserndorf, Bratislava–Spielfeld-Straß und Wien–Tarvis. Für 2017 wird das Angebot deutlich ausgeweitet und umfasst in Österreich dreizehn Trassen pro Tag und Richtung: vier Trassen Břeclav–Tarvis, eine Trasse Břeclav–Spielfeld-Straß, zwei Trassen Bratislava–Spielfeld-Straß, drei Trassen Bratislava–Tarvis und drei Trassen Villach–Tarvis. Es wird sich weisen, wie dieses Angebot von den Antragstellenden angenommen wird.

Erfahrungen

Gemäß Artikel 19(3) der Güterkorridor-Verordnung haben die Verwaltungsräte der Korridore jährlich eine Umfrage über die Zufriedenheit der Benutzerinnen und Benutzer durchzuführen und zu veröffentlichen. Um eine Vergleichbarkeit der Befragungen zu erzielen, wurde über RailNetEurope ein Marktforschungsinstitut beauftragt, die Befragung für alle Korridore durchzuführen. Die Ergebnisse werden auf der Internetseite von RailNetEurope (www.rne.eu) veröffentlicht. Es wurden insgesamt 40 Themen abgefragt und mit Noten zwischen 1 (sehr unzufrieden) und 6 (sehr zufrieden) beurteilt. Die beste Beurteilung (4,62) erhielt die Nützlichkeit der Beratungsgruppen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Terminalbetreiber, gefolgt vom Zugang zum One-Stop-Shop (4,56) und den Newslettern (4,50). Auch das Konzept der flexiblen Trassen (FlexPaPs) erhielt mit einem Durchschnittswert von 4,45 große Zustimmung. Am unteren Ende der Skala liegen die Einbeziehung der Eisenbahnverkehrsunternehmen in das Koordinierungsverfahren (2,90), die Qualität der Information über Bauarbeiten (3,02), die Hilfsbereitschaft der Infrastrukturmanager (3,09) und die Benutzerfreundlichkeit des Path Coordination System (3,10). Auch das Konzept der Netzwerk-Trassen (NetPaPs) mit einem Durchschnittswert von 3,28 und das Path Coordination System als Ganzes (3,25) liegen im unteren Bereich.

Aus der ersten Befragung lassen sich bereits folgende Schlüsse ziehen: Die flexiblen vorkonstruierten Trassen – das Konzept wurde im Jahresbericht 2014 näher erläutert – werden offenbar von der Mehrheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen begrüßt, das Konzept der Netzwerk-Trassen mit ihrer komplizierten Prioritätsregelung wird hingegen negativ bewertet. Ein großes Problem stellt auch die unzureichende Information über Bauarbeiten und damit verbundene Kapazitätseinschränkungen dar. Während die ÖBB-Infrastruktur mit ihrer Baubetriebsplanung sehr gut informiert, gibt es diese Information in anderen Ländern offenbar nur in ungenügendem Ausmaß. Das für die Trassenbestellungen zu verwendende Path Coordination System wird

» **Drei aktive Güterkorridore führen durch Österreich.** «

eher schlecht beurteilt. RailNetEuropa als Dienstleister für diese Software hat bereits reagiert und im Jänner 2016 eine neue Version des Systems vorgestellt, mit der die von vielen Nutzerinnen und Nutzern angesprochenen Mängel behoben sein sollten.

Aus österreichischer Sicht gibt es bisher nur die Erfahrungen am Güterkorridor 7. Der Streckenabschnitt Břeclav–Wien–Hegyeshalom steht in Konkurrenz zu einer durch die Slowakei verlaufenden Parallelstrecke. Gleichzeitig gibt es entlang der Strecke auch keine größeren Probleme mit der Streckenkapazität, sodass die Eisenbahnverkehrsunternehmen bisher nur geringe Anreize hatten, vorkonstruierte Trassen zu bestellen. Bei den nunmehr in Betrieb gegangenen Güterkorridoren 3 und 5 sind andere Voraussetzungen gegeben. Die Anzahl der angebotenen Trassen ist deutlich höher, sodass potenzielle Kunden auch leichter ein passendes Angebot finden. Eine abschließende Beurteilung des Konzepts der Güterkorridore aus österreichischer Sicht ist für das Jahr 2017 zu erwarten.

Die EU-Kommission hat für 2016 eine mögliche Revision der Verordnung (EU) 913/2010 ins Auge gefasst. Im Frühjahr 2016 fand dazu eine öffentliche Konsultation statt, aus der in weiterer Folge die entsprechenden Schlüsse für eine mögliche Novellierung gezogen werden sollen. Dabei geht es einerseits um die Harmonisierung von Definitionen, die mit denen der Richtlinie 2012/34/EU nicht immer übereinstimmen.

Darüber hinaus entspricht das Konzept der flexiblen Trassen streng genommen nicht der Verordnung, stellt jedoch einen Wunsch vieler Benutzer und Infrastrukturbetreiber dar.

Schließlich hat sich im Zuge der Erstellung der internationalen Güterzugtrassen auch eine Diskussion über das Trassenbestellsystem entwickelt. Dessen zeitlicher Ablauf ist im Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU geregelt. RailNetEurope hat dazu eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die bis Ende 2016 konkrete Vorschläge für ein neues Trassenbestellsystem entwickeln soll. Befragungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen haben ergeben, dass insbesondere bei internationalen Güterzügen mehr Flexibilität gefordert wird. Man will daher von starren Zeitabläufen abgehen und eine flexible Planung einführen. Aber auch im internationalen Personenverkehr ist man mit dem derzeitigen Ablauf des Fahrplanprozesses nicht zufrieden. Von dieser Seite kommt vor allem die Forderung, den Fahrkartenverkauf in jedem Fall sechs Monate vor Fahrtantritt zu ermöglichen, um gegenüber dem Flugverkehr konkurrenzfähig zu sein. RailNetEurope schlägt daher eine strategische Langfristplanung für die verfügbare Kapazität vor. Dazu gehören auch rechtzeitige Informationen über Kapazitätseinschränkungen durch Bauarbeiten. Aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen kann das neue Bestell- und Zuweisungsverfahren jedoch erst nach 2020 in Kraft treten.

RECHTLICHE NEUERUNGEN IM EISENBAHNGESETZ

Die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes, wie sie vor der EisebG-Novelle geregelt war, geht auf die Vorgaben aus den Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG und 2001/14/EG zurück. Im Jahr 2012 kam es mit der Richtlinie 2012/34/EU (dem sogenannten Recast) zu einer Neufassung dieser Richtlinien. Mit 27. November 2015 ist die Novelle BGBl. I Nr. 137/2015 in Kraft getreten, welche den Recast im Eisenbahngesetz (EisebG) umgesetzt hat. Die Novelle hat weitreichende Änderungen für die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes gebracht.

Änderungen bei Zuständigkeiten

Aufgrund der Novelle gibt es mehrere neue bzw. geänderte Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission und der Schienen-Control GmbH:

- Verfahren der Schienen-Control Kommission im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung gemäß § 74 EisebG können sowohl aufgrund einer Beschwerde von Fahrwegkapazitätsberechtigten⁴ als auch von Amts wegen eingeleitet werden. Der Wettbewerbsüberwachung der Schienen-Control Kommission unterliegen nunmehr neben Zuweisungsstellen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch entgelt erhebende Stellen und Betreiber von Serviceeinrichtungen. Die Schienen-Control Kommission hat gegebenenfalls ein den Rechtsvorschriften über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes entsprechendes Verhalten aufzuerlegen oder nicht entsprechendes Verhalten zu untersagen (§ 74 Abs. 1 Z. 1 bis 4 EisebG).
- Die Schienen-Control Kommission hat Verträge und Urkunden für unwirksam zu erklären (§ 74 Abs. 1 Z. 5 EisebG) und die Berufung auf unwirksam erklärte Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) zu untersagen (§ 74 Abs. 1 Z. 6 EisebG), wenn die Rechtsvorschriften über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes nicht entsprechend eingehalten werden. Sind Informationen entgegen den Rechtsvor-

schriften über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes nicht enthalten bzw. aufgrund einer Unwirksamklärung unwirksam, hat die Schienen-Control Kommission die Ergänzung der SNNB zu verlangen (§ 74 Abs. 1 Z. 7 EisebG).

- Die Schienen-Control Kommission prüft aufgrund der Novelle, ob der Entwurf der SNNB den regulierungsrechtlichen Rechtsvorschriften entspricht (§ 74 Abs. 1 Z. 8 EisebG).
- Verträge oder Urkunden über Fahrwegkapazität oder das Mindestzugangspaket erklärt die Schienen-Control Kommission für unwirksam, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Funktion einer Zuweisungsstelle oder einer entgelt erhebenden Stelle ausgeübt hat, obwohl es von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unabhängig ist (§ 74 Abs. 1 Z. 9 EisebG).
- Verträge über den Zugang zu Serviceeinrichtungen erklärt die Schienen-Control Kommission für unwirksam, wenn der Betreiber der Serviceeinrichtung die Anforderungen einer organisatorischen Trennung (§ 62a Abs. 2 EisebG) nicht erfüllt (§ 74 Abs. 1 Z. 10 EisebG).
- Für nicht genutzte Fahrwegkapazität hat die entgelt erhebende Stelle ein angemessenes Entgelt zu erheben (§ 67i EisebG). Geschieht dies nicht, hat die Schienen-Control Kommission der entgelt erhebenden Stelle aufzutragen, das Entgelt zu erheben (§ 74 Abs. 1 Z. 11 EisebG).
- Scheitert ein Vertragsabschluss über Fahrwegkapazität bzw. das Mindestzugangspaket, kann der Fahrwegkapazitätsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben (§ 72 EisebG). Ist die Beschwerde berechtigt, hat die Schienen-Control Kommission die gewünschte Fahrwegkapazität mit Bescheid zuzuweisen. Der Bescheid ersetzt dann den Abschluss eines Vertrages (vertragsersetzender Bescheid). Hat die Zuweisungsstelle die Fahrwegkapazität bereits einem anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten zugewiesen, hat die Schienen-Control Kommission den Vertrag über diese Zuweisung (ganz oder teilweise) für unwirksam zu erklären (§ 72 Abs. 5 EisebG).
- In vergleichbarer Weise kann ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Beschwerde gegen einen Betreiber von Serviceeinrichtungen erheben, wenn der Ver-

⁴Fahrwegkapazitätsberechtigte (§ 57a EisebG) sind im Wesentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie sonstige natürliche und juristische Personen, die ein Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben, wie beispielsweise Behörden im Rahmen der PSO-Verordnung (VO (EG) Nr. 1370/2007), Verladeder, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs.

tragsabschluss gescheitert ist (§ 73 EisbG). Auch hier hat die Schienen-Control Kommission, wenn die Beschwerde berechtigt ist, den Zugang mit vertragsersetzendem Bescheid einzuräumen. Gegebenenfalls ist die Schienen-Control Kommission berechtigt, bereits geschlossene Verträge so zu ändern, damit dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen Kapazität zugeteilt werden kann (§ 73 Abs. 6 EisbG).

- Auf Antrag eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens kann die Schienen-Control Kommission Aufschläge zum Weegeentgelt, die das Eisenbahninfrastrukturunternehmen einheben möchte, prüfen und gegebenenfalls genehmigen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat zuvor zu untersuchen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind, und das Ergebnis dieser Prüfung der Schienen-Control Kommission vorzulegen (§ 67d Abs. 6 EisbG).
- Im Zusammenhang mit der getrennten Rechnungsführung hat die Schienen-Control Kommission ebenfalls neue Zuständigkeiten. Sie ist befugt, die getrennte Rechnungsführung der integrierten Eisenbahnunternehmen für die Funktionen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, jene der Eisenbahnverkehrsunternehmen für Güterverkehr und Personenverkehr sowie für öffentliche Zuwendungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (§ 55 Abs. 5 EisbG) zu überprüfen und gegebenenfalls die Herstellung einer gesetzeskonformen Rechnungsführung aufzutragen (§ 55 Abs. 7 EisbG). Die Schienen-Control Kommission ist auch befugt, die getrennte Rechnungsführung der Betreiber von Serviceeinrichtungen, die von einem Rechtsträger kontrolliert werden, der eine marktbeherrschende Stellung hat, zu überprüfen und gegebenenfalls die Herstellung einer gesetzeskonformen Rechnungsführung aufzutragen (§ 62a Abs. 4 EisbG).
- Aufgrund der Novelle kann die Schienen-Control Kommission nun auch Empfehlungen an die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie abgeben, und zwar dann, wenn eine Entscheidung der Bundesministerin bzw. des Bundesministers in Angelegenheiten der Sicherheit den Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt beeinträchtigen könnte. Sieht sie bzw. er sich

nicht in der Lage, den Empfehlungen zu entsprechen, ist dies der Schienen-Control Kommission unter Angabe der Gründe mitzuteilen (§ 13 Abs. 6 EisbG).

- Umgekehrt ist es aber auch möglich, dass die Bundesministerin bzw. der Bundesminister eine Empfehlung an die Schienen-Control Kommission abgibt, und zwar dann, wenn eine Entscheidung der Schienen-Control Kommission in Angelegenheiten der Regulierung die Sicherheit beeinträchtigen könnte. Sieht sich die Schienen-Control Kommission nicht in der Lage, dieser Empfehlung zu entsprechen, hat sie das der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister unter Angabe der Gründe mitzuteilen (§ 13 Abs. 5 EisbG).
- Weitere Zuständigkeiten bestehen im Zusammenhang mit neuen grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdiensten: Auf entsprechenden Antrag kann die Schienen-Control Kommission über den Hauptzweck eines neuen Verkehrsdienstes und über die Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags für Schienenverkehrsleistungen entscheiden. Diese Verfahren sind in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 geregelt.
- Aufgabe der Schienen-Control Kommission sind seit der Novelle auch die Vollstreckung von Bescheiden aus dem Bereich der Regulierung (§ 84 Abs. 9 EisbG) und das Verhängen von Verwaltungsstrafen (§ 164 EisbG) bei bestimmten Verstößen gegen regulierungsrechtliche Bestimmungen.
- Die Schienen-Control Kommission kann die Schienen-Control GmbH ermächtigen, bestimmte Aufgaben in ihrem Namen wahrzunehmen, wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist (§ 81 Abs. 4 EisbG). Zu diesen Aufgaben zählen insbesondere die Marktbeobachtung, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsstellen, die Beobachterstellung im Koordinierungsverfahren sowie die Beobachterstellung bei der Anhörung der Fahrwegkapazitätsberechtigten zum Netzfahplanentwurf.

Die neuen Pflichten der Betreiber von Serviceeinrichtungen

Mit der Eisenbahn-Gesetz-Novelle wurde der Begriff des „Betreibers einer Serviceeinrichtung“ neu ein-

geführt. Hierbei kann es sich entweder um ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder einen Dritten (z. B. einen Betreiber einer technischen Werkstätte für den Schienenverkehr) handeln.

- In Umsetzung des Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU ist der Betreiber einer Serviceeinrichtung gemäß § 58b EisbG dazu verpflichtet, Zugang zu seinen Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges und der Leistungen, zu gewähren. Dadurch wird sichergestellt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Schienenfahrzeugen zur Serviceeinrichtung gelangen können, um die dort angebotenen Leistungen in Anspruch zu nehmen.
- Gemäß § 58a Abs. 2 EisbG ist der Betreiber einer Serviceeinrichtung auch dazu verpflichtet seine Serviceeinrichtung zum Leasing oder zur Vermietung auszusprechen, wenn diese mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre lang nicht genutzt wurde (vgl. Art. 13 Abs. 6 der Richtlinie 2012/34/EU).
- Weiters wurde der Betreiber einer Serviceeinrichtung in § 73a Abs. 2 EisbG dazu verpflichtet Verträge hinsichtlich des Zugangs zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und Serviceleistungen innerhalb eines Monats nach Vertragsabschluss der Schienen-Control Kommission vorzulegen. Die Vorlagepflicht gilt auch für Urkunden, in denen der Zugang zu Serviceeinrichtungen dokumentiert wird.
- Eine weitere Änderung gegenüber der bisherigen Rechtslage besteht darin, dass ein Betreiber einer Serviceeinrichtung dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber entgeltbezogene Informationen und Informationen über die Zugangsbedingungen zu den Serviceeinrichtungen mitzuteilen hat. Alternativ hierzu kann der Servicebetreiber dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber eine Internetseite bekanntgeben, auf der diese Informationen unentgeltlich und in elektronischer Form in für jedermann zugänglicher Weise veröffentlicht sind (vgl. § 59 Abs. 6 EisbG).
- Zwecks Vermeidung von Diskriminierungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen Serviceeinrichtungsbetreiber, die von Schienenverkehrsmarktteilnehmern mit marktbeherrschender Stellung

direkt oder indirekt kontrolliert werden, bestimmte Unabhängigkeitsvoraussetzungen erfüllen und ein vom kontrollierenden Schienenverkehrsmarktteilnehmer getrenntes Rechnungswesen haben (siehe § 62a Abs. 3 EisbG). Die Schienen-Control Kommission ist befugt, die Einhaltung der Bestimmungen über das Rechnungswesen solcher Betreiber einer Serviceeinrichtung zu überprüfen.

- Ferner ist in § 71a Abs 8 EisbG nunmehr geregelt, dass ein Betreiber einer Serviceeinrichtung, sofern er ein Begehren auf Zugang zu einer Serviceeinrichtung, einschließlich des Schienenzuganges, und Serviceleistungen ablehnt, dies der Schienen-Control Kommission innerhalb eines Monats ab Ablehnung bekanntzugeben hat.

Die neuen Pflichten der Infrastrukturbetreiber

In Umsetzung des Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU mit § 56 Abs 1 EisbG wurde das bisher schon bestehende Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen für Zugangsberechtigte insoweit ausgedehnt, als davon auch Anlagenteile für die Anbindung von Serviceeinrichtungen und Infrastrukturen erfasst sind, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen könnten. Eine wesentliche Änderung gegenüber der bisherigen Rechtslage besteht darin, dass die SNNB Informationen über

**Die Umsetzung des Recast
hat sowohl die Zugangs-
rechte als auch
die Kompetenzen
der Regulierungsbehörde
erweitert.**

Entgelte und Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges und zu den Leistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden, enthalten müssen oder diesbezüglich auf eine Internetseite des Betreibers zu verweisen haben. Bisher waren diesbezügliche Angaben in der Form eigener allgemeiner Geschäftsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß § 59a EisbG (alt) vorgeschrieben.

- § 59 Abs. 4 Z 2 lit. e) EisbG verpflichtet den Eisenbahninfrastrukturbetreiber zur Veröffentlichung von Angaben zu beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den nächsten fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen in den SNNB.

Ferner ist der Eisenbahninfrastrukturbetreiber zur Vorlage eines Entwurfs der SNNB an die Schienen-Control Kommission verpflichtet (siehe § 59 Abs. 7 EisbG).

- Bisher hat die Zuweisungsstelle sowohl Fahrwegkapazität zugewiesen, als auch die Entgelte dafür festgelegt. Aufgrund der Änderungen im EisbG ist nunmehr in § 62b Abs. 3 EisbG richtlinienkonform vorgesehen, dass die Funktion der Entgeltfestsetzung und -erhebung auch getrennt von der Funktion einer Zuweisungsstelle wahrgenommen werden kann, und zwar durch eine entgelterhebende Stelle. Es ist aber auch zulässig, die Funktion einer Zuweisungsstelle und der entgelterhebenden Stelle weiterhin bei einer Stelle gemeinsam auszuüben. Die Funktion einer entgelterhebenden Stelle obliegt entweder dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen

oder demjenigen, der vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen vertraglich mit der Wahrnehmung dieser Funktion betraut wird. Wie schon nach bisheriger Rechtslage vorgesehen, darf ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unabhängig ist, die Funktion einer entgelterhebenden Stelle nicht selbst wahrnehmen, sondern muss diese Funktion vertraglich an jemanden übertragen, der die fehlenden Unabhängigkeitsvoraussetzungen erfüllt.

- Neu eingeführt wurde in § 71 Abs. 8 EisbG eine Bekanntgabepflicht an die Schienen-Control Kommission für den Fall, dass ein Eisenbahninfrastrukturbetreiber ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität und auf das Mindestzugangspaket ablehnt.



MARKTENTWICKLUNG 2015



- Weitere Zuwächse im Personenverkehr, leichter Rückgang im Güterverkehrsaufkommen
- Neue Marktteilnehmer bauen ihre Anteile weiter aus
- Ticket-Preise variieren bei ÖBB-Personenverkehr je nach Kaufzeitpunkt, die der WESTbahn sind stabil
- ÖBB-Personenverkehr: Preisreduktion um bis zu 61 Prozent bei frühem Kaufzeitpunkt

MARKTENTWICKLUNG 2015

Um die Marktentwicklung im Schienenverkehr zu beurteilen, führte die Schienen-Control auch 2015 ihre jährliche Erhebung bei Eisenbahnunternehmen in Zusammenarbeit mit der Statistik Austria durch. Der größte Teil der Verkehrsleistung wird weiterhin im Netz der ÖBB-Infrastruktur erbracht, der Wettbewerb zwischen den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen findet fast ausschließlich in diesem Bereich statt.

Wirtschaftliches Umfeld

Die Wirtschaftsentwicklung in Österreich wies 2015 nur ein geringes reales Wachstum von 0,7 Prozent des Bruttoinlandsprodukts auf. Der Außenhandel wurde stark durch die Krise in den Schwellenländern belastet, aber auch mit den Euro-Ländern war der Handel rückläufig. Das Wachstum war in erster Linie dem privaten Konsum geschuldet. Der Schienengüterverkehr in Österreich hat aufgrund der geografischen Lage einen starken Auslandsbezug. Die Schwäche des Außenhandels hatte daher auch Einfluss auf die Entwicklung des Güterverkehrs. Ebenso hatte der stark gesunkene Preis für Treibstoffe einen negativen Einfluss auf den Schienenverkehr.

Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz

Gesamtbetrachtung

Das Jahr 2015 war von einem leichten Rückgang des Güterverkehrs gekennzeichnet. Dieser war vor allem den Aufkommensverlusten der Rail Cargo Austria (RCA) geschuldet, wogegen die Mitbewerber im Güterverkehr zulegen konnten. Im Personenverkehr setzte sich wie in den Vorjahren der Trend nach oben fort. Insgesamt nahmen die Zugkilometer im ÖBB-Netz leicht zu, die Bruttotonnenkilometer waren jedoch rückläufig. In der Tabelle 1 ist auch die Entwicklung der Einnahmen aus dem Infrastruktur-Benützungsentgelt (IBE) angeführt. Dabei ist zu beachten, dass die Berechnungsgrundlage für das IBE jährlich erhöht wurde und die Einnahmen aus dem IBE daher stärker anstiegen als das Verkehrsaufkommen. Das wird in Abbildung 1 bei der relativen Entwicklung der drei Kenngrößen deutlich: Die Einnahmen aus dem IBE sind seit 2006 aufgrund der jährlichen Preisanpassung gestiegen. Die Verkehrsleistung (Gesamtbruttotonnenkilometer) war im Jahr 2015 niedriger als 2014, die Zahl der Zugkilometer erhöhte sich im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr geringfügig.

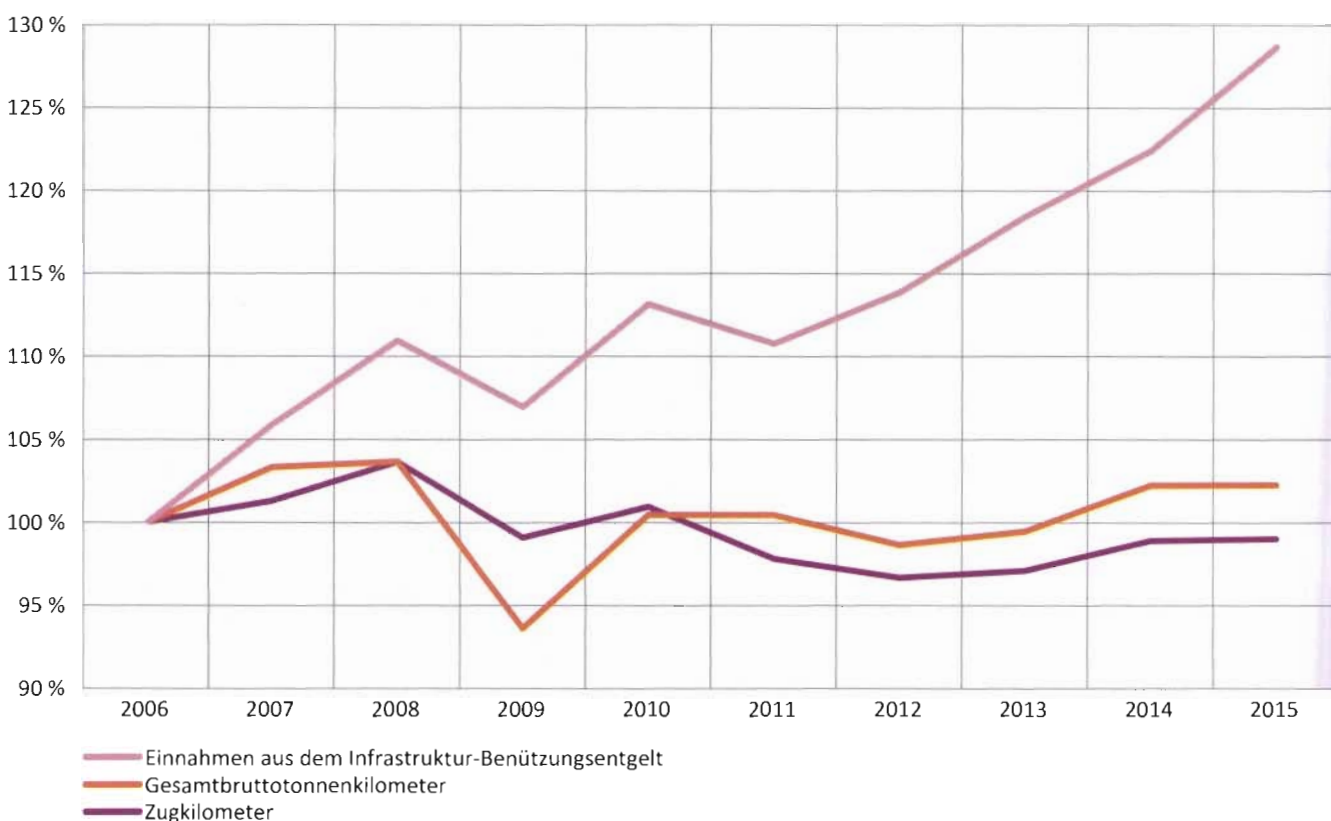


Abb. 1: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2015, Basis = 100 Prozent.

Quelle: Erhebung der 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
2012	142,0	72,4	449,8
2013	142,8	73,0	467,0
2014	145,1	75,2	483,3
2015	145,4	75,1	508,6

Tabelle 1: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2015.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

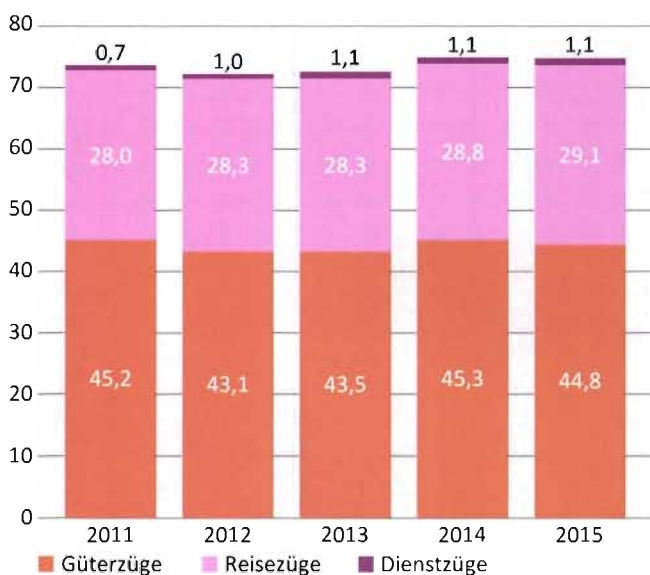


Abb. 2: Netznutzung (Bruttotonnenkilometer) nach Zuggattungen im ÖBB-Netz 2011–2015.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

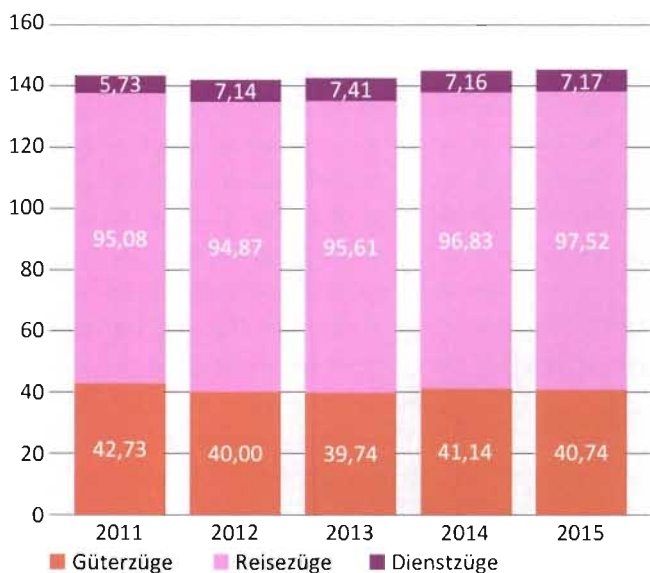


Abb. 3: Netznutzung (Zugkilometer) nach Zuggattungen im ÖBB-Netz 2011–2015.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Die Verschiebungen vom Güterverkehr hin zum Personenverkehr erkennt man auch in den nebenstehenden Abbildungen 2 und 3. Gegenüber 2011 hat sich im Güterverkehr sowohl die Zahl der Zugkilometer als auch die der Bruttotonnenkilometer verringert. Im Personenverkehr zeigen beide Kennwerte jedoch eine steigende Tendenz.

Interessant ist auch die Entwicklung bei den Unternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns. Das Eisenbahngesetz bezeichnet diese Unternehmen ungeachtet der tatsächlichen Eigentumsverhältnisse als „Privatbahnen“. Darunter fallen reine Privatunternehmen, Bahnen im Eigentum von Bundesländern oder Gemeinden, aber auch Bahnen im Eigentum des Bundes. Die „Privatbahnen“ sind überwiegend im Güterverkehr tätig, weshalb die hier angeführten Anteile am Gesamtverkehr deutlich niedriger sind als die Marktanteile innerhalb des Güterverkehrs. Aus Tabelle 2 bzw. Abbildung 4 ist ersichtlich, dass der Anteil der Mitbewerber bei allen drei Indikatoren zugenommen hat.

Jahr	Zug-km	GBT-km	IBE
2011	4,7 %	8,8 %	4,7 %
2012	7,8 %	11,4 %	7,0 %
2013	8,4 %	13,5 %	8,1 %
2014	9,4 %	15,4 %	8,4 %
2015	11,5 %	16,0 %	9,3 %

Tabelle 2: Verkehrsanteile aller „Privatbahnen“ im ÖBB-Netz 2011–2015 (Güter- und Personenverkehr).

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

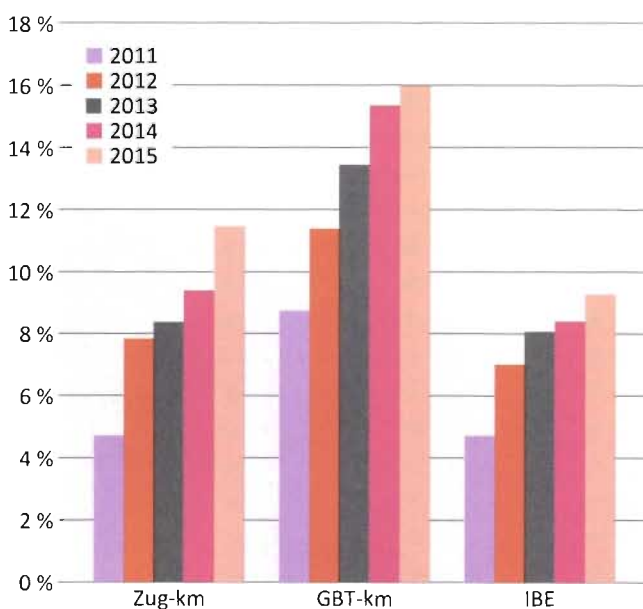


Abb. 4: Verkehrsanteile aller „Privatbahnen“ im ÖBB-Netz 2011–2015 (Güter- und Personenverkehr). Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Die IBE-Zahlungen der neuen Marktteilnehmer haben sich 2015 gegenüber dem Jahr davor weiter erhöht. Gründe dafür sind, dass die WESTbahn im Herbst 2015 ihr Fahrplanangebot weiter erhöht und auch die privaten Güterbahnen ihre Marktanteile gesteigert und dadurch höhere IBE-Zahlungen geleistet haben.

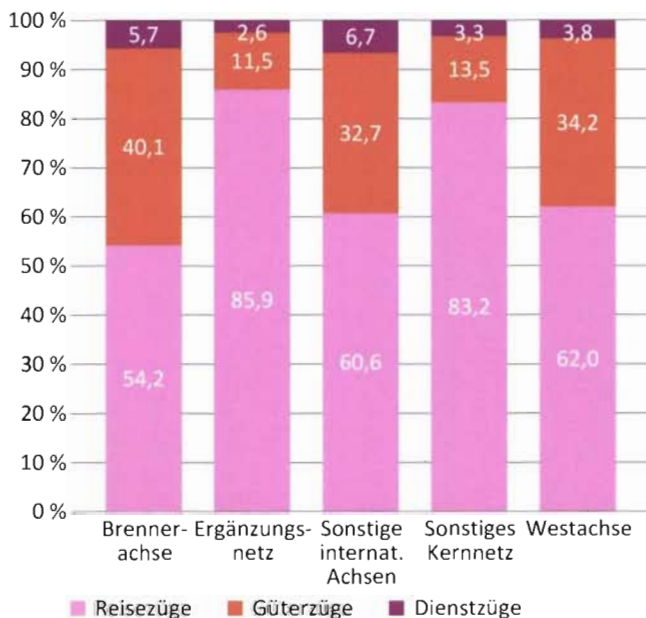


Abb. 5: Netznutzung nach Strecken- und Zugkategorien 2015. Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Im ÖBB-Netz werden folgende Streckenkategorien unterschieden:

- Brennerachse (Kufstein–Innsbruck–Brenner)
- Westachse (Wien–Linz–Salzburg–Freilassing, Wels–Passau)
- Sonstige internationale Achsen (Wien–Nickelsdorf/Kittsee, Wien–Bernhardsthal, Wien–Bruck/Mur–Villach–Thörl–Maglern, Bruck/Mur–Graz–Spielfeld-Straß, Summerau–Linz–Selzthal–St. Michael, Salzburg–Villach–Rosenbach, Innsbruck–Feldkirch–Bregenz)
- Sonstiges Kernnetz (weitere Hauptstrecken)
- Ergänzungsnetz (Nebenbahnen)

Betrachtet man die Zugkilometer nach Streckenkategorien, so ist der Güterverkehrsanteil auf der Brennerachse am höchsten, gefolgt von der Westachse und den

Sonstigen internationalen Achsen. In allen Streckenkategorien liegt der Anteil des Personenverkehrs über 50 Prozent, im Ergänzungsnetz beträgt er sogar rund 85 Prozent.

Güterverkehr

Wie bereits in den Vorjahren erstellte die Schienen-Control auch heuer wieder auf Basis der Daten der ÖBB-Infrastruktur detaillierte Analysen des Güterverkehrs im ÖBB-Netz. Dabei wurden drei Aspekte herausgegriffen:

1. Verteilung des Verkehrs auf die Streckenkategorien
2. Ganzzugverkehr
3. Bestellverhalten der Eisenbahnverkehrsunternehmen

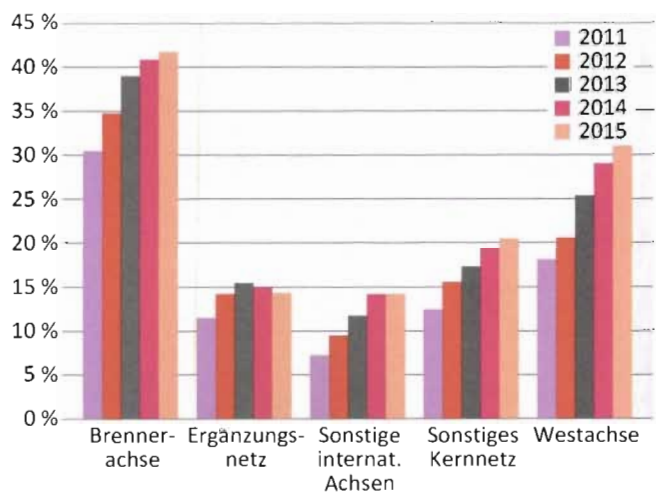


Abb. 6: Anteile „Privatbahnen“ an den Bruttotonnenkilometern im Güterverkehr nach Streckenkategorie 2011–2015. Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Bezogen auf Bruttotonnenkilometer haben die „Privatbahnen“ auf drei der fünf Streckenkategorien ihre Marktanteile weiter ausbauen können. Auf der Brennerachse liegt er mittlerweile bei rund 42 Prozent, wobei hier auch der Verkehr im Unterinntal mit berücksichtigt wird. Auf der Westachse liegt der Anteil der „Privatbahnen“ mittlerweile bei über 30 Prozent, Zuwächse gab es auch im

Kernnetz. Im Ergänzungsnetz ist der Marktanteil der Mitbewerber hingegen seit 2013 rückläufig. Abbildung 7 zeigt den Anteil des Ganzzugverkehrs am gesamten Güterverkehr. Ganzzüge verkehren zwischen Ausgangs- und Endbahnhof, ohne Wagen abzustellen

**Der stärkste Wettbewerb
im Transitverkehr
findet auf
der Brennerachse
und der Westachse statt**



Abb. 7: Anteile des Ganzzugverkehrs (Bruttotonnenkilometer) am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2011–2015. Quelle: Erhebung der Schienen-Control

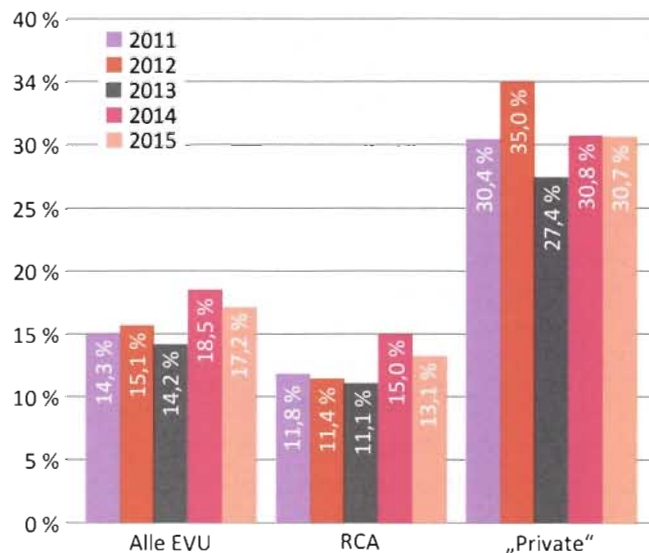


Abb. 9: Anteile des Ad-hoc-Verkehrs (Bruttotonnenkilometer) am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2011–2015. Quelle: Erhebung der Schienen-Control

oder aufzunehmen und befördern in der Regel ein einheitliches Transportgut. Dazu zählen auch die Züge des kombinierten Verkehrs. Ganzzüge werden daher auch nicht in Rangierbahnhöfen behandelt.

Bezogen auf Bruttotonnenkilometer ist der Anteil der Ganzzüge im ÖBB-Netz weiter angestiegen und liegt mittlerweile bei knapp 65 Prozent. Man erkennt, dass die „Privatbahnen“ fast ausschließlich (99,1 Prozent) Ganzzüge befördern, aber auch bei der RCA steigt der Anteil des Ganzzugverkehrs. Der Einzelwagenverkehr wird nahezu ausschließlich vom Marktführer RCA erbracht, die knapp ein Prozent Einzelwagenverkehr der Mitbewerber beziehen sich vor-

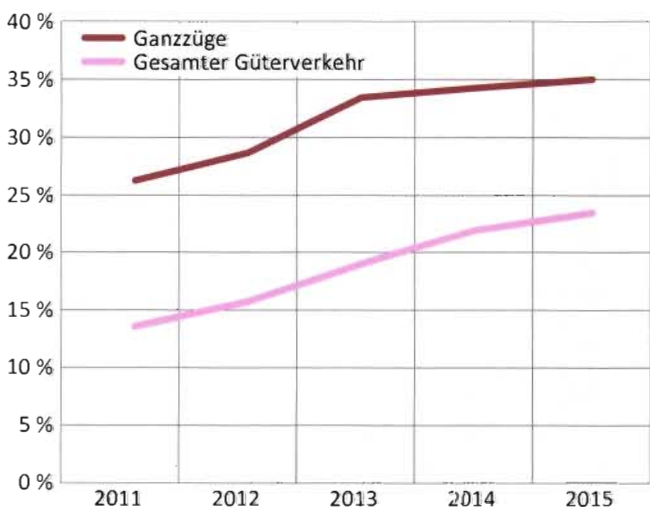


Abb. 8: Marktanteile der Mitbewerber (Bruttotonnenkilometer) im Güterverkehr 2011–2015. Quelle: Erhebung der Schienen-Control

wiegend auf Zubringerverkehr aus den Netzen anderer Infrastrukturbetreiber zu den Übergabebahnhöfen im ÖBB-Netz.

Betrachtet man ausschließlich den Ganzzugverkehr, so liegt der Marktanteil der Mitbewerber bei rund 35 Prozent und damit deutlich höher als beim gesamten Güterverkehr.

Das Bestellverhalten der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist auch vom jeweiligen Marktsegment abhängig. Im Einzelwagenverkehr gibt es ein festes Zugsangebot, das die einzelnen Verschubknoten miteinander verbindet. Diese Züge werden daher in der Regel für die gesamte Jahresfahrplanperiode bestellt. Anders sieht es bei den Ganzzügen aus. Diese Transportaufträge werden von den Auftraggebern oft kurzfristig vergeben, weshalb die Eisenbahnverkehrsunternehmen auch erst kurz vorher die zugehörigen Zugtrassen bestellen können. Da die Mitbewerber sich auf den Ganzzugverkehr konzentrieren, ist auch deren Anteil an den kurzfristigen Trassenbestellungen höher.

Kurzfristige Bestellungen außerhalb des Jahresfahrplans werden als Ad-hoc-Bestellungen bezeichnet. Der Anteil dieser Verkehre im ÖBB-Netz lag 2015 bezogen auf Bruttotonnenkilometer bei rund 17 Prozent. Bei der RCA liegt der Wert nunmehr bei 13 Prozent, bei den Mitbewerbern hingegen ist er mehr als doppelt so hoch. Allerdings verhalten sich die „Privatbahnen“ unterschiedlich, der jeweilige Ad-hoc-Anteil am eigenen Verkehrsaufkommen liegt zwischen 15 und 100 Prozent.

Verkehrsentwicklung im Gesamtnetz

Güterverkehr

Bedingt durch die eingangs erwähnte Wirtschaftsentwicklung war der Güterverkehr im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig und erreichte etwa das Niveau von 2013. Das betraf vor allem zwei Indikatoren: Aufkommen (Nettotonnen) und Bruttotonnenkilometer. Die Nettotonnenkilometer nahmen hingegen leicht zu. Zur Erhebungsmethode ist zu sagen, dass die von der Schienen-Control erhobenen Daten von den Unternehmen zur Verfügung gestellte Betriebsdaten sind. Sie bilden somit die tatsächlich gefahrene Kilometerleistung ab. Im Gegensatz dazu werden bei kommerziellen Daten, die etwa aus Frachtbriefen stammen können, Tarifkilometer erfasst. Diese sind tendenziell niedriger als die Betriebsdaten, da Züge bisweilen aus betrieblichen Gründen über längere Strecken fahren, diese Umwege dem Kunden jedoch nicht in Rechnung gestellt werden. Die Anzahl der Nettotonnen ist nicht konsolidiert, es kommt daher bei der Aufsummierung

unter Umständen in geringem Ausmaß zu Doppelerfassungen, falls zwei Unternehmen an einem Transport beteiligt waren. Im Fall einer Konsolidierung des Aufkommens ließen sich jedoch keine Marktanteile der jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen für diesen Indikator darstellen.

Der hohe Wert von 118,6 Mio. Nettotonnen wurde seit dem Jahr 2011 nicht mehr erreicht. Seit 2012 liegt der Wert zwischen 111 und 113 Mio. Nettotonnen. Die Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) hat sich, nach dem Rückgang im Jahr 2012, ab 2013 wieder nach oben entwickelt und 2015 schließlich den höchsten Wert erreicht. Das zeigt, dass mittlerweile die Waren über längere Distanzen transportiert werden. Der Rückgang der Bruttotonnenkilometer bei gleichzeitiger Steigerung der Nettotonnenkilometer dokumentiert, dass die Auslastung der Güterwagen sichtlich gestiegen ist.

Die Mitbewerber konnten 2015 ihre Marktanteile in allen drei Kategorien, Güteraufkommen, Netto- und Bruttoverkehrsleistung, leicht steigern. Wie in den vergangenen Jahren gibt es zwei Gruppen von Unter-

Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
2011	118,6	22,143	44,361
2012	112,5	21,523	42,633
2013	111,1	21,157	42,462
2014	113,3	22,462	44,369
2015	112,8	22,564	43,997

Tabelle 3: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2011–2015.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

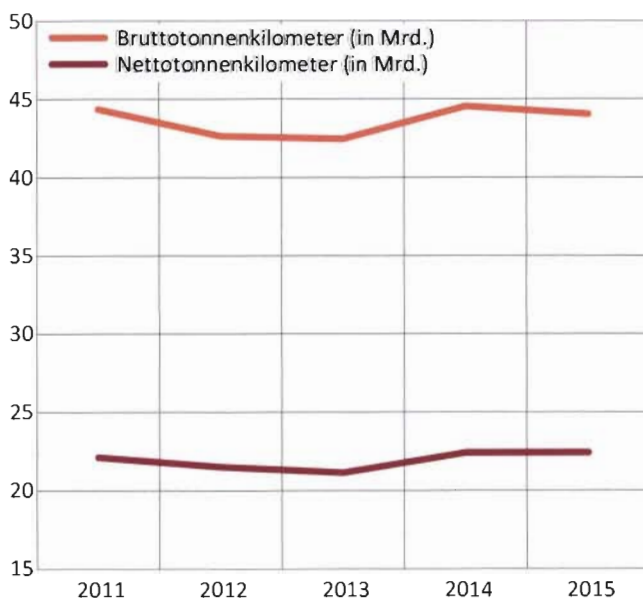


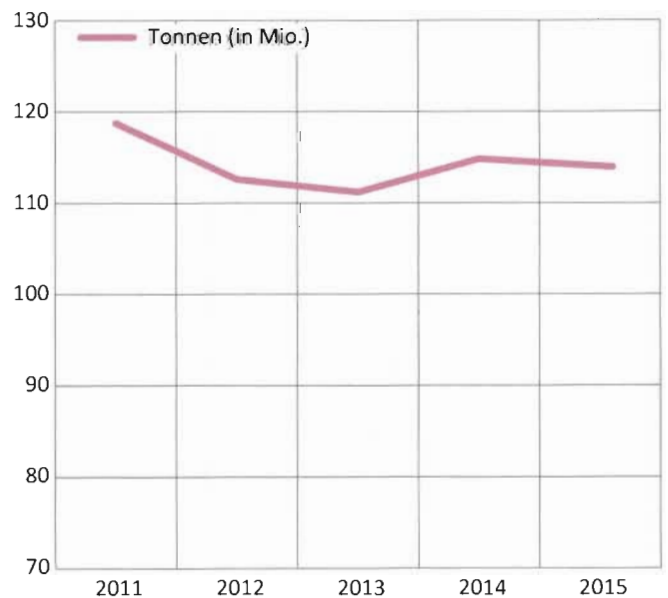
Abb. 10: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2011–2015.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Jahr	NT	NT-km	BT-km
2011	20,6 %	14,4 %	13,1 %
2012	23,2 %	17,6 %	15,1 %
2013	24,9 %	19,3 %	17,2 %
2014	26,2 %	21,4 %	20,4 %
2015	27,0 %	23,6 %	21,4 %

Tabelle 4: Marktanteile der „Privatbahnen“ im Güterverkehr 2011–2015.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control



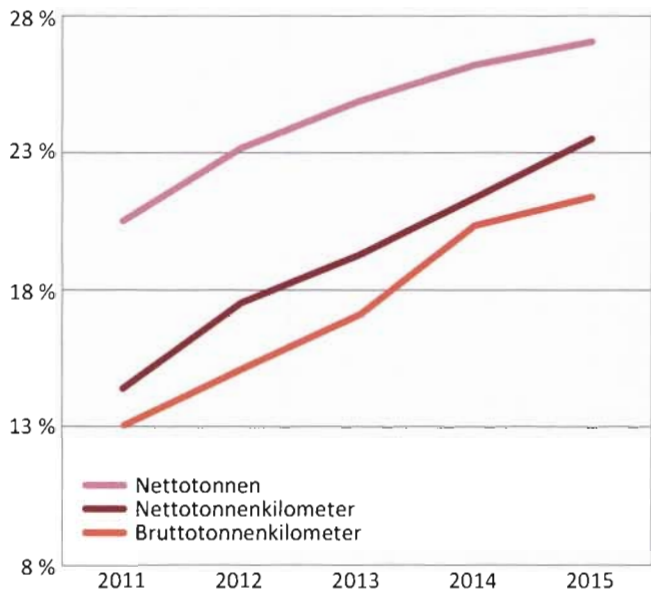


Abb. 11: Marktanteile der „Privatbahnen“ im Güterverkehr 2011–2015. Quelle: Erhebung der Schienen-Control

nehmen: fünf haben jeweils Marktanteile von mehr als 2,5 Prozent, die übrigen liegen bei oder unter einem Prozent Marktanteil. Die fünf „Großen“ konnten ihre Anteile durchwegs steigern; Die Lokomotion liegt weiter an der Spitze, die LTE hat hingegen die CargoServ überholen können. In Abbildung 12 sind nur Unternehmen mit mindestens 0,2 Prozent Marktanteil dargestellt.

Personenverkehr

Im Schienenpersonenverkehr setzte sich auch 2015 das Wachstum der Vorjahre fort. Es wurden insgesamt 282,4 (2014: 278,3) Millionen Fahrgäste von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (sowohl vernetzte als auch nicht vernetzte) befördert. Das ergibt erneut eine Steigerung um 1,5 Prozent im Vergleich mit dem Jahr 2014.

	Mio. Reisende	Mrd. Personen-kilometer	Mio. Personen-zugkilometer	Durchschn. Fahrtweite (km)
2011	244,0	10,9	106,9	44,8
2012	261,9	11,2	109,6	42,8
2013	274,3	11,9	109,3	43,4
2014	278,3	12,1	110,1	43,5
2015	282,4	12,2	111,5	43,2

Tabelle 5: Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2011–2015. Quelle: Erhebung der Schienen-Control

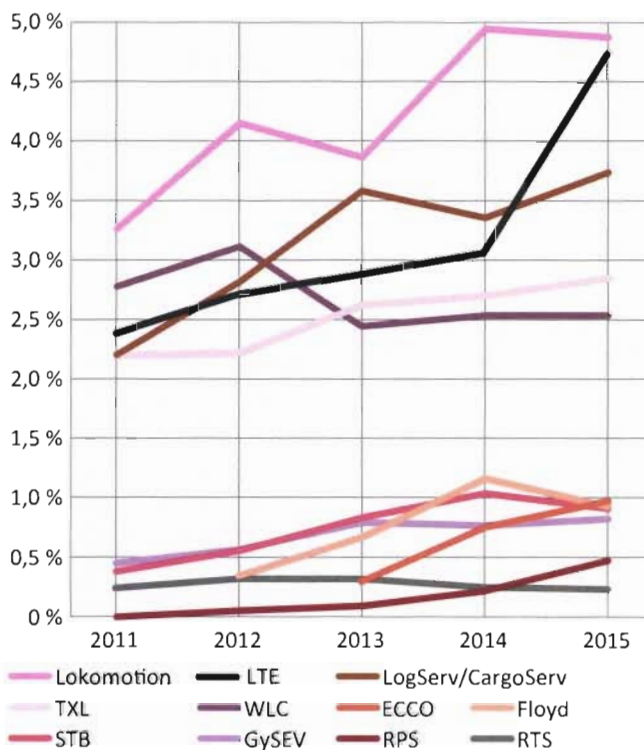


Abb. 12: Entwicklung der Marktanteile der „Privatbahnen“ im Güterverkehr 2011–2015 (Nettotonnenkilometer). Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Die ÖBB-Personenverkehr verzeichnete um 1,2 Prozent mehr Reisende, die „Privatbahnen“ meldeten einen Zuwachs von 2,8 Prozent. Die Anzahl der Personenkilometer nahm um 0,9 Prozent – von 12,1 auf 12,2 Milliarden – zu. Die ÖBB-Personenverkehr erzielte dabei einen Zuwachs von 0,5 Prozent, die „Privatbahnen“ erreichten 4,5 Prozent Wachstum. Die durchschnittliche Fahrtweite war im Jahr 2015 leicht rückläufig und betrug 43,2 (2014: 43,5) Kilometer. Das zeigt, dass das Wachstum des Markts überwiegend auf kürzeren Strecken stattgefunden hat. Die Flüchtlingsbewegungen brachten im zweiten Halbjahr enorme Herausforderungen für den Fernverkehr, da sie zu einer zeitweiligen Unterbrechung einiger internationaler Fern-

	Summe	ÖBB-PV	Private	Anteile Private
Mio. Reisende	282,4	238,0	44,4	15,7 %
Mrd. Personen-kilometer	12,2	10,7	1,5	12,2 %
Mio. Personen-zugkilometer	111,5	97,0	14,5	13,0 %

Tabelle 6: Personenverkehrsmarkt 2015 nach Unternehmensgruppen. Quelle: Erhebung der Schienen-Control

verbindungen führten. Im Jahr 2015 gab es im Streckennetz keine wesentlichen Veränderungen, auch die Fahrzeiten blieben weitestgehend unverändert. Daher gab es auch keine großen Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen. Die Auswirkungen der im Dezember 2015 erfolgten Vollenbetriebnahme des Hauptbahnhofs Wien werden für das Jahr 2016 erwartet.

	Reisende	Personen-kilometer	Personen-zugkilometer
2011	13,6 %	5,5 %	10,9 %
2012	13,9 %	8,7 %	12,8 %
2013	14,5 %	10,7 %	12,3 %
2014	15,4 %	11,8 %	12,4 %
2015	15,7%	12,2%	13,0%

Tabelle 7: Marktanteile der „Privatbahnen“ im Personenverkehr 2011–2015.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Der Anteil der „Privatbahnen“ an den Reisenden ist 2015 um 0,3 Prozentpunkte gestiegen. Der Zuwachs an den Personenkilometern betrug 0,4 Prozentpunkte und bei der Anzahl der Zugkilometer wurde ein Wachstum um 0,6 Prozentpunkte verzeichnet (Tabelle 7, Abbildung 13). Im direkten Wettbewerb zur ÖBB-Personenverkehr fahren jedoch nur die WESTbahn sowie der City Airport Train (CAT) zum Flughafen Wien. Die übrigen Unternehmen fahren in Kooperation mit der ÖBB-Personenverkehr.

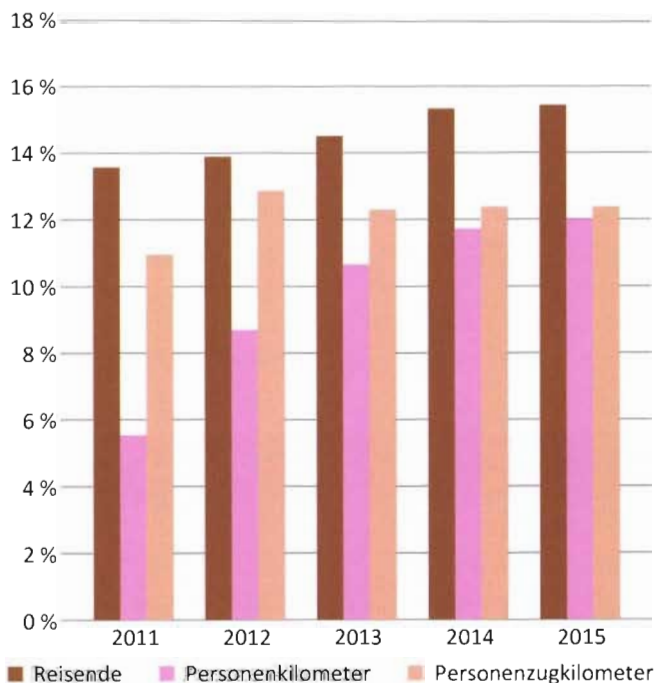


Abb. 13: Marktanteile der „Privatbahnen“ im Personenverkehr 2011–2015.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

ÖBB-Personenverkehr

Im Zeitraum 2012 bis 2015 erzielte die ÖBB-Personenverkehr einen Fahrgastzuwachs von 6,2 Prozent. Im Jahr 2015 wurden 238 Mio. Reisende von der ÖBB-Personenverkehr befördert. Das sind um 2,9 Millionen Fahrgäste mehr als im Jahr 2014 und bedeutet einen Anstieg um 1,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr (Abbildung 14).

Bei den Personenkilometern verzeichnet die ÖBB-Personenverkehr zwischen 2012 und 2015 einen Zuwachs um 4,8 Prozent, gegenüber dem Vorjahr belief sich die Steigerung auf 0,5 Prozent. Auch hier deutet das geringere Wachstum bei den Personenkilometern darauf hin, dass die Steigerungen überwiegend auf kürzeren Entfernungen erfolgt sind.

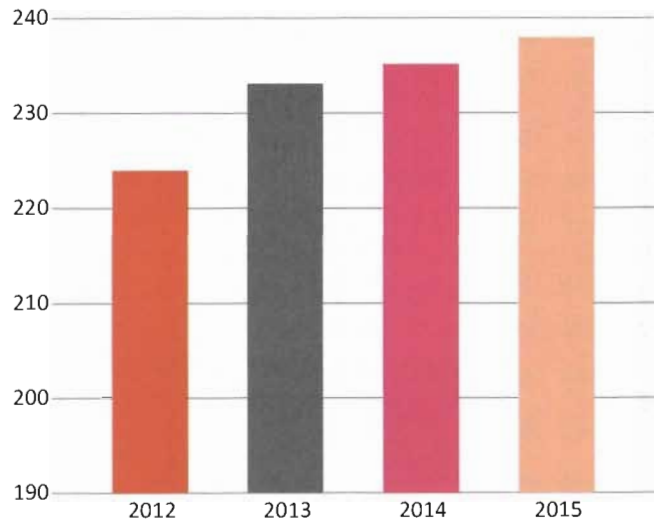


Abb. 14: Anzahl der beförderten Personen der ÖBB-PV in Millionen in den Jahren 2012–2015.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

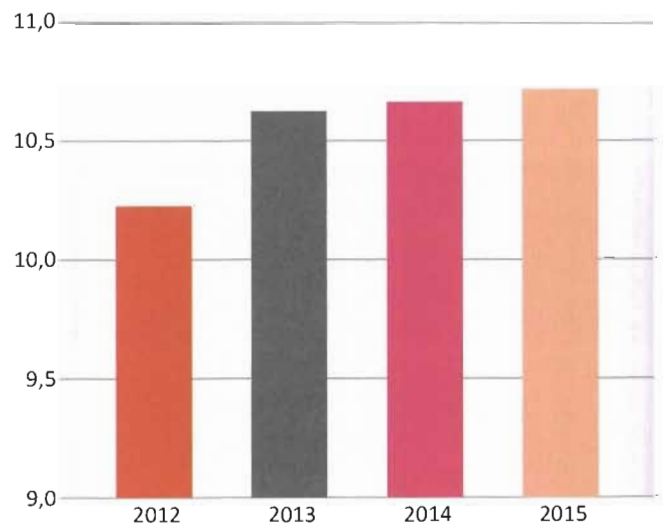


Abb. 15: Anzahl der Personenkilometer der ÖBB-PV in Milliarden in den Jahren 2012–2015.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

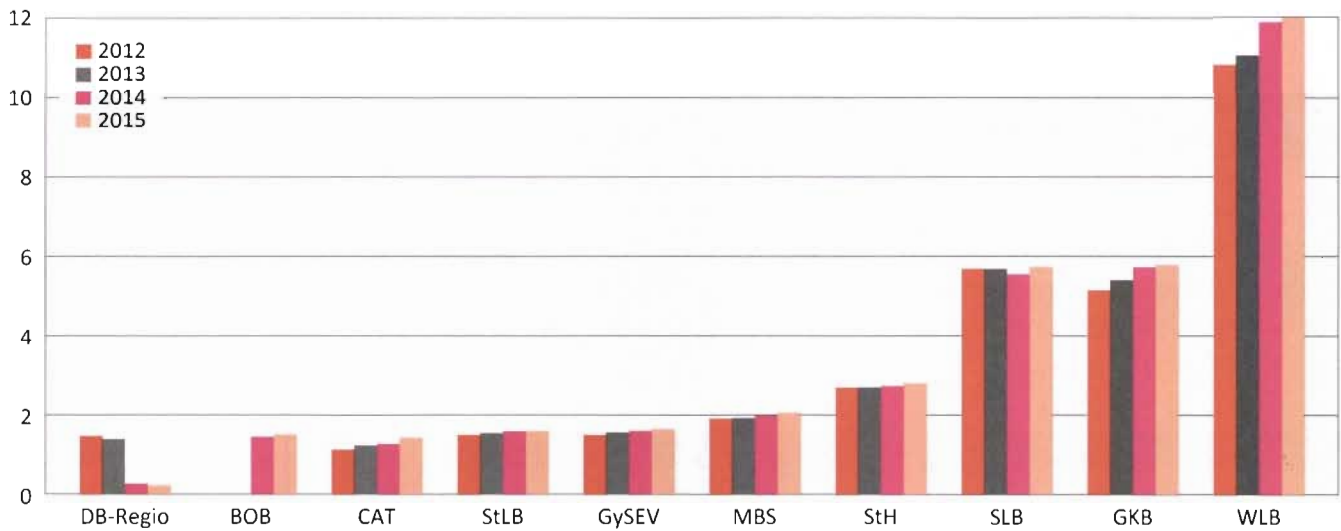


Abb. 16: Anzahl der beförderten Personen der vernetzten Personenverkehrsbahnen DB-Regio, BOB, CAT, StLB, GySEV, MBS, StH, SLB, GKB und WLB in Millionen in den Jahren 2012–2015. Anmerkung: GySEV einschließlich Neusiedlerseebahn. Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die meisten Mitbewerber konnten steigende Fahrgastzahlen verzeichnen. Die Entwicklung für die vernetzten Eisenbahnen ist in Abbildung 16 dargestellt. Die Fahrgastzahlen der WESTbahn werden aus Wettbewerbsgründen nicht veröffentlicht.

Beförderte Personen im Nah-, Regional- und Fernverkehr in Österreich

Die ÖBB-Personenverkehr beförderte im Jahr 2015 rund 34,3 Millionen Reisende im Fernverkehr (2014: 33,7 Millionen), das entspricht einer Zunahme um rund 2 Prozent. Der Nah- und Regionalverkehr dominiert auch weiterhin sehr stark, 85,6 Prozent der Fahrgäste der ÖBB-Personenverkehr sind diesem Segment zuzurechnen (Abbildung 17).

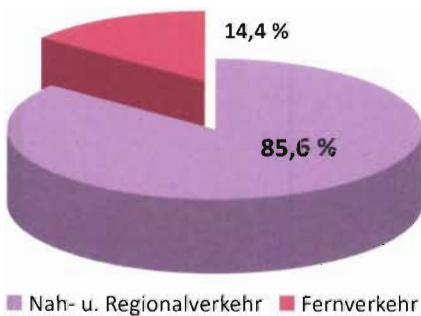


Abb. 17: Anteil der beförderten Personen im Nah- und Regionalverkehr sowie im Fernverkehr der ÖBB-Personenverkehr im inländischen Verkehr in Prozent im Jahr 2015 (Auswertung nach Zugkategorien). Quelle: Erhebung der Schienen-Control

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

In den Jahren 2010 bis 2012 lag der Anteil der Nutzung der 1. Klasse bei der ÖBB-Personenverkehr nahezu konstant bei 0,8 Prozent. Seither ist dieser Wert kontinuierlich angestiegen. Im Jahr 2015 betrug der Anteil 1,5 Prozent wie aus der Abbildung 18 ersichtlich (2014: 1,4 Prozent). Demnach wurden 3,6 Millionen Reisende in der 1. Klasse (2014: 3,3 Millionen) und 234,4 Millionen Reisende in der 2. Klasse (2014: 231,8 Millionen) befördert. Bei der WESTbahn betrug der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse 2,2 Prozent (Abbildung 19). Absolute Zahlen der WESTbahn werden aus Wettbewerbsgründen nicht angeführt. Der CAT verfügt ausschließlich über eine 1. Klasse, alle anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen lediglich über eine 2. Klasse.



Abb. 18: Anzahl der beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse der ÖBB-Personenverkehr in Prozent im Jahr 2015. Quelle: Erhebung der Schienen-Control



Abb. 19: Anzahl der beförderten Personen in der 1. und 2. Klasse der WESTbahn in Prozent im Jahr 2015. Quelle: Erhebung der Schienen-Control

QUALITATIVE MARKTBEURTEILUNG 2015

Die Schienen-Control führt seit dem Jahr 2006, gemäß § 26 Eisenbahngesetz, eine umfassende Umfrage bei den Eisenbahnunternehmen durch. Rund 90 Prozent der Unternehmen beantworteten die Fragen für das Berichtsjahr. Neben den objektiven Zahlen werden auch subjektive Bewertungen erhoben, um ein Bild über die aktuelle Situation des Marktes und die häufigsten Problemfelder zu gewinnen.

Die qualitativen Fragen sind in sieben Gruppen mit bis zu acht Einflussfaktoren gegliedert und von den teilneh-

menden Unternehmen zu bewerten. Die Fragestellung lautet „In welchem Ausmaß werden Neuverkehre durch folgende Punkte negativ beeinflusst? Bewerten Sie nach Schulnotensystem. (1 kein Einfluss, 5 großer negativer Einfluss)“. Gegenüber dem Vorjahr gab es diesmal keinerlei Veränderungen in den Fragestellungen. Die Ergebnisse sind beginnend mit dem Jahr 2009 in der Tabelle „Qualitative Einflussfaktoren“ abgebildet. In Abbildung 1 sind jene Einflussfaktoren dargestellt, die bei der qualitativen Umfrage für das Jahr 2015 den

Netzzugang	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Trassenvergabe	1,65	1,60	1,54	1,62	1,62	1,83	1,88
Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahn)	2,76	3,00	2,85	2,83	2,86	2,76	2,70
Zugang zu Serviceeinrichtungen	–	–	–	2,15	2,35	2,22	2,04
Engpass bei Trassen	2,65	2,25	2,38	2,25	2,23	2,35	2,36
Grenzübertritt	2,27	1,94	2,19	2,37	1,87	2,14	2,18
Betriebliche Auflagen	2,70	2,47	2,43	2,37	2,44	2,61	2,56
Verschub	2,65	2,40	2,33	2,32	2,32	2,39	2,25
Unternehmensfaktoren	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Mangel an (Risiko-)Kapital	2,43	2,21	2,35	2,31	2,16	2,14	2,30
Konkurrenz durch andere EVUs	2,87	2,40	2,54	2,69	2,60	2,64	2,83
Konkurrenz durch andere Verkehrsträger	3,57	3,60	3,71	3,62	3,44	3,59	3,74
Unternehmensgründung EIU/EVU	2,45	1,89	1,68	1,82	1,90	1,79	2,00
Fahrplanqualität	2,48	2,05	2,29	2,27	2,24	2,36	2,13
Netzzustand	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ausbau	2,74	2,50	2,52	2,30	2,16	2,09	2,15
Erhaltung	3,13	2,95	2,74	2,56	2,60	2,39	2,54
Umleitungen	3,50	2,89	3,04	2,85	2,71	2,77	2,83
Sicherungstechnik	2,09	1,80	2,17	2,41	2,13	2,09	2,33
Betriebsqualität	2,83	2,42	2,39	2,22	2,28	2,30	2,42
Personal	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verfügbarkeit	2,35	2,45	2,79	2,86	2,88	2,83	2,92
Schulungseinrichtungen	2,36	2,10	2,00	1,93	2,12	2,13	1,76
Soziale Normen	2,43	2,00	2,17	2,29	2,27	2,43	2,44
Behördliche Auflagen	3,26	2,80	2,79	2,93	3,12	3,09	2,96
Sprache	1,82	1,84	2,04	1,89	1,85	1,78	1,88
Verfügbarkeit, Kosten, Betriebsmittel	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Triebfahrzeuge	2,86	2,88	3,00	2,64	3,12	3,00	3,08
Waggons	3,27	2,74	3,18	2,89	2,96	2,86	2,86
Dienstleistung	2,59	2,26	2,26	2,21	2,44	2,29	2,40
Energie	2,32	1,95	2,08	1,96	2,00	2,00	2,13
Struktur der Trassengebühr	–	–	2,38	2,23	2,31	2,13	2,32
Höhe der Trassengebühr Güterverkehr	–	–	2,68	2,83	2,65	2,68	2,68
Höhe der Trassengebühr Personenverkehr	–	–	3,13	2,94	3,00	2,74	3,00

Behörden	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Zulassung Fahrzeuge	3,05	3,00	2,95	2,92	2,88	2,83	2,88
Technische Vorschriften	3,14	2,59	2,83	2,78	2,80	2,83	2,76
Betriebliche Normen	2,64	2,29	2,50	2,36	2,38	2,52	2,50
Genehmigungen, Konzessionswesen, SIBE	3,04	3,06	2,52	2,27	2,38	2,09	2,23
Sicherheitsbescheinigung neu	2,78	2,65	2,80	2,42	2,38	2,26	2,38
Unterschiede i. d. Umsetzung i. d. EU-Ländern	3,43	3,40	3,11	3,09	3,13	3,32	3,64
Lokführerschein	2,19	2,00	2,15	2,46	2,58	2,74	2,48
Fahrzeugregister neu	2,10	1,87	2,20	2,24	2,04	2,17	2,04

Neue Technologien (verpflichtend)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kommunikation (z. B. GSMR)	2,68	2,59	2,39	2,22	2,04	2,00	2,20
Sicherungstechnik (ETCS)	3,48	3,06	3,09	3,58	3,50	3,45	3,33
Umsetzung TSI	3,23	2,95	2,95	3,04	2,88	2,78	2,83
Landesspezifische Ausnahmen bei den TSI	3,33	2,75	2,90	2,75	2,73	2,82	2,86

Tabelle 1: Qualitative Einflussfaktoren.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

besten Notendurchschnitt erreicht haben. Wie auch schon in den vergangenen Jahren liegt der Einflussfaktor „Trassenvergabe“ mit einer Durchschnittsnote von 1,88 weiterhin im Vordergrund, ebenso der Einflussfaktor „Unternehmensgründung“, der allerdings gegenüber dem Vorjahr mit 2,0 schlechter bewertet wurde. Am besten bewertet wurde der Einflussfaktor „Schulungseinrichtungen“, erstmals scheint auch der „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ unter den Top 5 auf.

In Abbildung 2 sind jene Einflussfaktoren dargestellt, die bei der qualitativen Umfrage für das Jahr 2015 den schlechtesten Notendurchschnitt erreichten. Die vier Einflussfaktoren „Konkurrenz durch andere Verkehrsträger“, „Unterschiede in der Umsetzung in den EU-Ländern“, „Sicherungstechnik“ und „Verfügbarkeit Triebfahrzeuge“ waren bereits im Vorjahr in dieser Gruppe

zu finden. Neu unter den Top 5 der negativ bewerteten Einflussfaktoren ist die „Höhe der Trassengebühr PV“. Bei der Erhebung waren in Summe 41 Einflussfaktoren zu benoten. Im direkten Vergleich der Jahre 2014 und 2015 wurden in diesem Jahr zwölf Einflussfaktoren besser als im Vorjahr benotet, bei zwei Faktoren blieb die Bewertung konstant. Bei 27 Einflussfaktoren hat sich die Durchschnittsnote im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert. In Abbildung 3 sind die fünf Einflussfaktoren mit der stärksten Verbesserung bzw. mit der stärksten Verschlechterung der Durchschnittsnote dargestellt. Beim Einflussfaktor „Unterschiede in der Umsetzung in den EU-Ländern“ hat sich die Durchschnittsnote deutlich verschlechtert. Deutlich verbessert hat sich der Einflussfaktor „Schulungseinrichtungen“. Auch der Faktor „Lokführerschein“ schnitt besser ab.

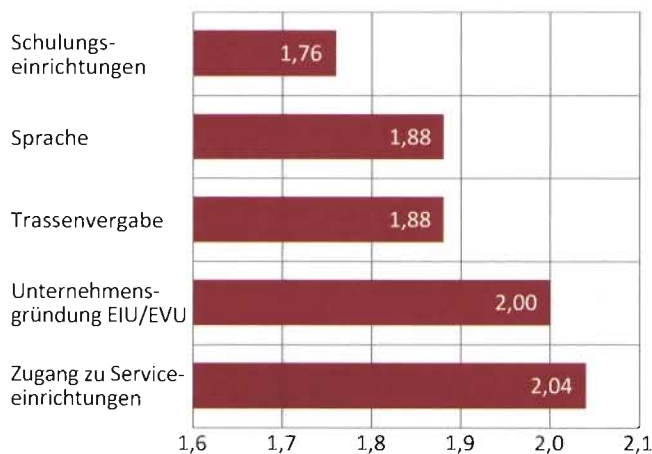


Abb. 1: Die Top 5 der positiv bewerteten Einflussfaktoren.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

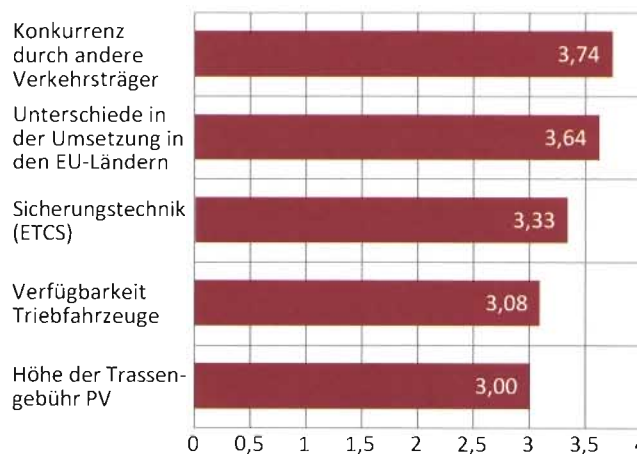


Abb. 2: Die Top 5 der negativ bewerteten Einflussfaktoren.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

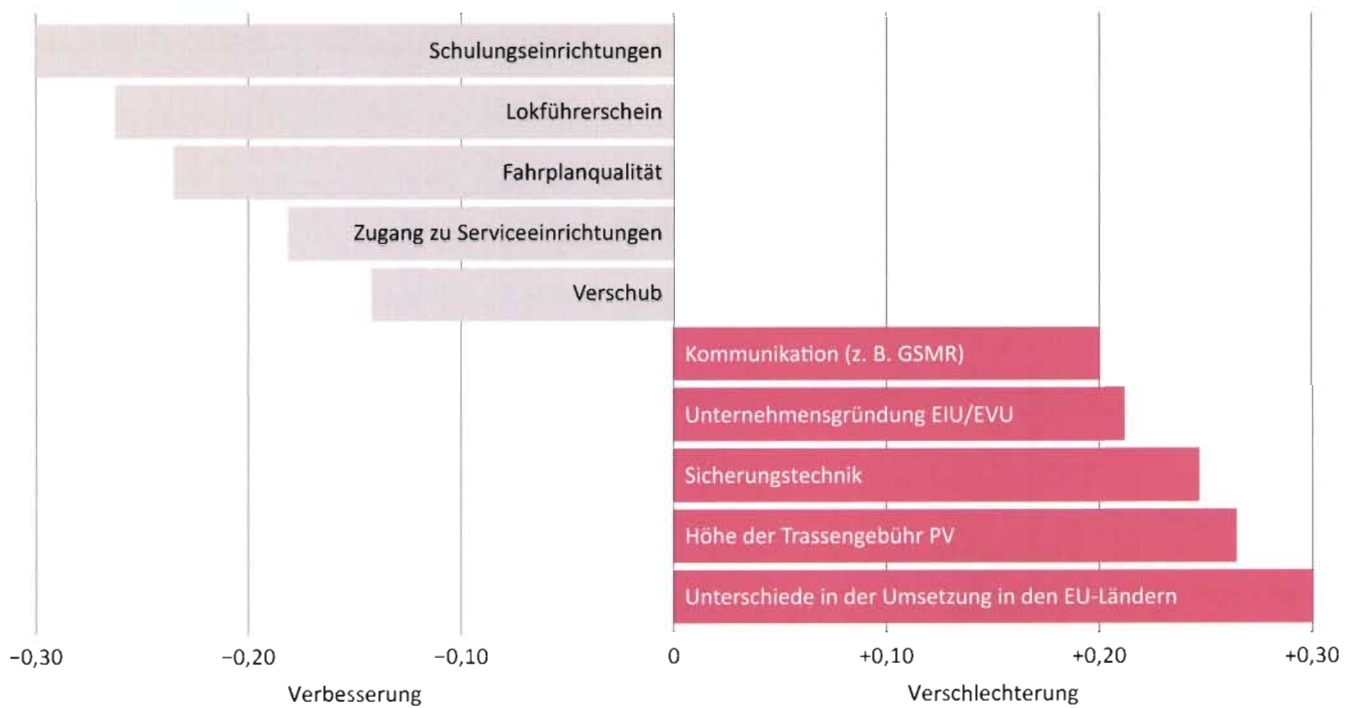


Abb. 3: Stärkste Veränderungen der Bewertung von Einflussfaktoren gegenüber 2014.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

PERSONAL, FAHRZEUGE UND ERLÖSE

Personal

Die Schienen-Control erhebt gemäß § 74a und § 77 Abs. 1 Z. 4 Eisenbahngesetz den Personalstand der Eisenbahnunternehmen. Dabei werden nur die ausschließlich dem Eisenbahnbetrieb zuzurechnenden Dienstnehmer und Dienstnehmerinnen erfasst, wobei nach den Bereichen Absatz und Infrastruktur unterschieden wird. Außerdem werden die Triebfahrzeugführerinnen bzw. -führer als Teilmenge des Bereichs Absatz ausgewiesen.

Nicht enthalten sind unter anderem Busfahrerinnen bzw. -fahrer, Werkstattpersonal, Overhead, Verkaufspersonal und Sicherheitsmitarbeiterinnen bzw. -arbeiter. Erfasst wurden lediglich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von in Österreich ansässigen Unternehmen. Die Zuordnung des Personals ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in Österreich tätig sind, ist auf Grund der vorhandenen Datenlage nicht möglich. Umgekehrt sind auch die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter österreichischer Unternehmen im Ausland (etwa Rail Cargo Hungaria) nicht berücksichtigt. Die Gesamtzahl der Beschäftigten im österreichischen Eisenbahnsektor ist daher erheblich größer und betrug

2014 (neuere Zahlen sind nicht verfügbar) 64.707 Beschäftigte⁵.

Personalstand	2013	2014	2015
Infrastruktur	15.338	16.145	16.789
Absatz	11.857	11.627	11.639
davon Triebfahrzeugführer	4.546	4.457	4.596
Summe	27.195	27.772	28.428

Tabelle 1: Personalstand der österreichischen Eisenbahnunternehmen in den Bereichen Absatz und Infrastruktur.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Triebfahrzeuge

Gegenüber dem Vorjahr entwickelte sich der Bestand an Triebfahrzeugen bei den in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen rückläufig. Das betraf vor allem die Zahl der Lokomotiven, aber auch bei den Triebwagen war ein leichter Rückgang zu beobachten. Zu beachten ist, dass ein Teil dieser Triebfahrzeuge auch im Ausland verwendet wird, umgekehrt gelangen Triebfahrzeuge ausländischer Unternehmen im Rahmen von Kooperationsvereinbarungen auch nach Österreich. Dieser Austauschereffekt wird durch die zunehmende Internationa-

Triebfahrzeugstatistik	2011	2012	2013	2014	2015
Lokomotiven					
Diesellokomotiven	516	544	465	473	442
Dampflokotiven	16	18	14	14	14
Elektr. Einsystemwechselstromlokomotiven	509	509	474	476	449
Elektr. Einsystemgleichstromlokomotiven	17	17	17	17	17
Elektr. Mehrsystemlokomotiven (Wechsel- und/oder Gleichstrom)	402	428	433	434	453
Bestand der Lokomotiven	1.460	1.516	1.403	1.414	1.375
Triebwagen					
Dieseltriebwagen	221	213	226	225	210
Elektr. Einsystemtriebwagen	369	370	388	389	392
Elektr. Mehrsystemtriebwagen (Wechsel-/Gleichstrom)	52	52	54	52	55
Bestand der Triebwagen	642	635	668	666	657
Triebzüge (fest gekuppelte Garnituren)					
Elektr. Einsystemwechselstromtriebzüge	7	7	7	7	7
Elektr. Mehrsystemtriebzüge (Wechsel-/Gleichstrom)	44	51	51	51	51
Bestand der Triebzüge	51	58	58	58	58
Summe Triebfahrzeuge	2.153	2.209	2.129	2.138	2.090

Tabelle 2: Triebfahrzeugstatistik 2011–2015.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

⁵ Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau, Jahresbericht 2014: krankenversicherte Personen ohne Angehörige und ohne Pensionistinnen und Pensionisten.

Triebfahrzeuge nach Spurweite 2015	Normalspur	Schmalspur	Gesamt
Lokomotiven	1.332	43	1.375
Triebwagen	612	45	657
Triebzüge	58	0	58
Summe Triebfahrzeuge	2.002	88	2.090

Tabelle 3: Triebfahrzeuge nach Spurweite 2015.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

lisierung vor allem der Güterverkehrsunternehmen immer stärker. Die Fahrzeuge des DB-Konzerns (DB Schenker Rail AG und DB Regio AG) sowie der Bayerischen Oberlandbahn sind in der Tabelle „Triebfahrzeugstatistik“ 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 2015 rund 4,2 Prozent der Triebfahrzeuge, das bedeutet einen leichten Rückgang gegenüber 2014 mit damals 4,4 Prozent.

Personenwagen

Die Gesamtanzahl an Personenwagen war 2015 gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Es wurde eine größere Zahl bereits abgestellter Fahrzeuge aus dem Bestand

gestrichen. Dadurch verringerte sich auch die Zahl der verfügbaren Sitzplätze gegenüber dem Vorjahr.

Güterwagen

Das Fahrzeugregister der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG) wies Ende 2015 einen Bestand von 21.481 (Ende 2013: 21.691) Güterwagen aus. Der Rückgang betrug somit rund ein Prozent, damit hat sich der Trend aus dem Vorjahr – wenngleich in abgeschwächter Form – fortgesetzt. Die Rückgänge betrafen vorwiegend die Rail Cargo Austria (RCA), wogegen die sonstigen Fahrzeughalter ihren Güterwagenbestand erhöht haben.

Weiterhin verfügt die RCA mit rund 78 Prozent Anteil über den größten Güterwagenbestand in Österreich (2014: 80 Prozent). 3,3 Prozent (2014: 3,4 Prozent)

Personenwagen	2011	2012	2013	2014	2015
Personenwagen 1. Klasse	206	215	222	195	193
Personenwagen 2. Klasse	1.976	1.830	1.794	1.715	1.602
Speisewagen	98	93	93	81	81
Liegewagen	84	83	83	59	59
Schlafwagen	43	35	35	35	35
Sonstige	0	54	57	49	83
Summe Personenwagen	2.407	2.310	2.284	2.134	2.053

Tabelle 4: Bestand der Personenwagen nach Verwendungszweck 2011–2015.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Anzahl der Sitzplätze	2011	2012	2013	2014	2015
1. Klasse	12.196	13.060	13.114	13.366	12.352
2. Klasse	235.245	240.039	239.756	233.028	216.278
Summe Sitzplätze	247.441	253.099	252.870	246.394	228.630

Tabelle 5: Anzahl der Sitzplätze in Personenwagen, Triebwagen und Triebzügen nach Klassen 2011–2015.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Fahrzeughalter	2011	2012	2013	2014	2015
RCA	21.387	21.907	20.133	17.384	16.7414
andere EVU	482	525	601	733	716
Sonstige Halter	4.808	4.332	3.911	3.574	4.024
Summe	26.677	26.764	24.645	21.691	21.481

Tabelle 6: Entwicklung des Bestands der in Österreich registrierten Güterwagen 2011–2015.

Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand: 31. 12. 2015

Güterwagentyp	RCA	Andere EVU	Sonstige Halter	Summe	Anteil Sonstige
Wagen mit öffnungsfähigem Dach (T)	1.230	7	9	1.246	0,72 %
Gedeckte Wagen (G)	51	19	43	113	38,05 %
Gedeckte Wagen Sonderbauart (H)	3.733	10	195	3.938	4,95 %
Flachwagen (K,O,R)	3.326	78	48	3.452	1,39 %
Flachwagen Sonderbauart (L,S)	5.588	56	208	5.852	3,55 %
Offene Wagen (E)	1.719	168	92	1.979	4,65 %
Offene Wagen Sonderbauart (F)	1.088	231	20	1.339	1,49 %
Kesselwagen (Z)	0	2	2.826	2.828	99,93 %
Spezialwagen (U)	6	145	583	734	79,43 %
Summe	16.741	716	4.024	21.481	18,73 %

Tabelle 7: Güterwagen nach Kategorien und Haltern, im Jahr 2015.

Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand: 31. 12. 2015

gehören anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Privatwageneinsteller halten 18,7 Prozent (2014: 16,5 Prozent) aller in Österreich registrierten Güterwagen.

Für die größten Privatwageneinsteller (Tabelle 8) in Österreich gab es im Jahr 2015 Veränderungen hinsichtlich der Marktanteile. Das Unternehmen Wascosa aus der Schweiz ist aus dieser Gruppe herausgefallen, neu hinzugekommen ist die CRH mit Hauptsitz in Irland. Die in der Zementindustrie tätige CRH hat 2015 die Unternehmen Holcim und Lafarge und damit auch deren Wagenpark übernommen. Zu beachten ist, dass es sich bei den Marktanteilsangaben nur um die in Österreich registrierten Güterwagen handelt. Fahrzeuge, die in anderen Ländern eingestellt sind, wurden nicht berücksichtigt.

Anteile der fünf größten Privatwageneinsteller	
VTG Gruppe	33,3 %
GATX Gruppe	29,4 %
ERMEWA	8,6 %
CRH	8,2 %
AAE Cargo	7,9 %

Tabelle 8: Anteile der fünf größten Privatwageneinsteller am Wagenpark in Österreich.

Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand: 31. 12. 2015

Umsatzerlöse

Im Herbst 2015 hat die Schienen-Control erstmals eine Erhebung der Umsatzzahlen 2014 bei den österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt. In den Jahren davor hatte es lediglich Schätzungen gegeben, die auf den Geschäftsberichten

der Unternehmen basierten. Abgefragt wurden die Umsätze aus dem jeweiligen Marktsegment (Güter- bzw. Personenverkehr). Umsätze aus nicht dem Schienenverkehr zuzurechnenden Geschäftszweigen (Busbetrieb, Werkstätten und dergleichen) wurden dabei nicht berücksichtigt. Ebenso sind Umsätze aus dem Infrastrukturbetrieb nicht enthalten. Abgefragt wurden weiters die erhaltenen Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen. Letztere wurden für die unten angeführte Darstellung von den Gesamterlösen abgezogen. Es handelt sich somit um den Teil der Erlöse, der direkt von den Endkunden lukriert wird.

Umsatzerlöse	2012	2013	2014
Personenverkehr	844	911	947
Güterverkehr	959	888	865
Summe	1.803	1.799	1.812

Tabelle 9: Umsatzerlöse ohne Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen in Millionen Euro 2012–2014.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Man erkennt deutlich, dass die Erlöse im Personenverkehr gestiegen sind, was sowohl auf Fahrgastzuwächse als auch auf Tarifierhöhungen zurückzuführen ist.

Im Güterverkehr war die Erlösentwicklung hingegen rückläufig, was vermutlich vor allem der starken Konkurrenz durch andere Verkehrsträger zuzuschreiben ist. Für das Jahr 2015 lagen zu Redaktionsschluss noch keine Zahlen vor, da die Rechnungsabschlüsse für 2015 erst bis Ende September 2016 der Finanzbehörde vorgelegt werden müssen.

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN

Schienenpersonenverkehr

Der Nahverkehr und Teile des Personenfernverkehrs können grundsätzlich nicht kostendeckend geführt werden. Um die Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen, werden sogenannte gemeinwirtschaftliche Leistungen bestellt, das heißt die Gebietskörperschaften leisten Abgeltungen an die Bahnunternehmen im Rahmen spezieller Verkehrsdienstverträge. Rechtliche Grundlage für diese Verträge ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007.

In den Verkehrsdienstverträgen wird vereinbart, welche Leistungen die Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen müssen. So wird unter anderem festgelegt:

- welche Fahrwegkapazitäten (Zugfahrten) auf welcher Strecke bestellt werden (Fahrplan),
- welche Qualität die bestellten Zugfahrten und Dienstleistungen haben müssen (Zugart, Zuglänge, Qualität der Waggons, Sauberkeit, Pünktlichkeit etc.) und
- welches Entgelt die Eisenbahnverkehrsunternehmen dafür bekommen.

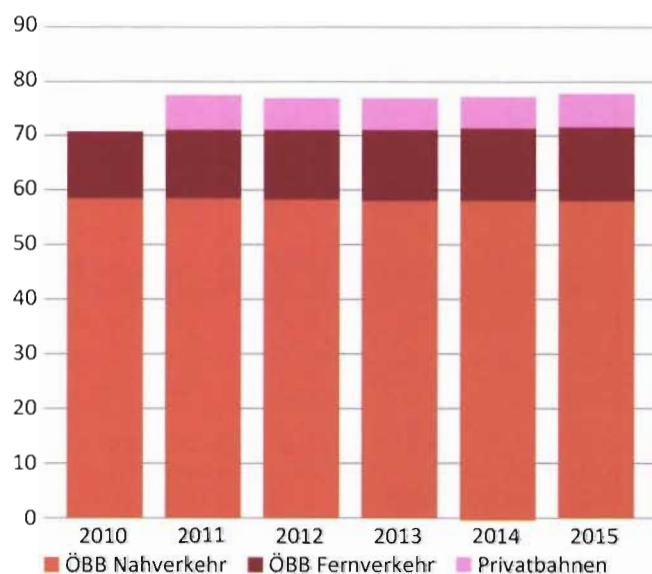


Abb. 1: Bestellte gemeinwirtschaftliche Leistungen 2010–2015 des Bundes in Millionen Zugkilometer getrennt nach Nah- und Fernverkehr der ÖBB-Personenverkehr sowie der Privatbahnen.

Quelle: www.parlament.gv.at; SCHIG

Damit Planungssicherheit für beide Vertragspartner gegeben ist, laufen diese Verträge über mehrere Jahre und beinhalten ein Bonus-Malus-System. Werden die Vorgaben der Verträge nicht eingehalten, sind Abschlagszahlungen fällig, beispielsweise wenn Züge ausfallen oder kürzere als vereinbarte Zuglängen zum

Einsatz kommen. Werden die Ziele übererfüllt, gibt es Boni.

Insgesamt wurden 77,69 Mio. Fahrplankilometer im Jahr 2015 bestellt. Davon entfielen 7,8 Prozent auf zehn Privatbahnen und knapp 75 Prozent, und damit die meisten Bestellungen, auf den Nahverkehr der ÖBB-Personenverkehr (Abbildung 1).

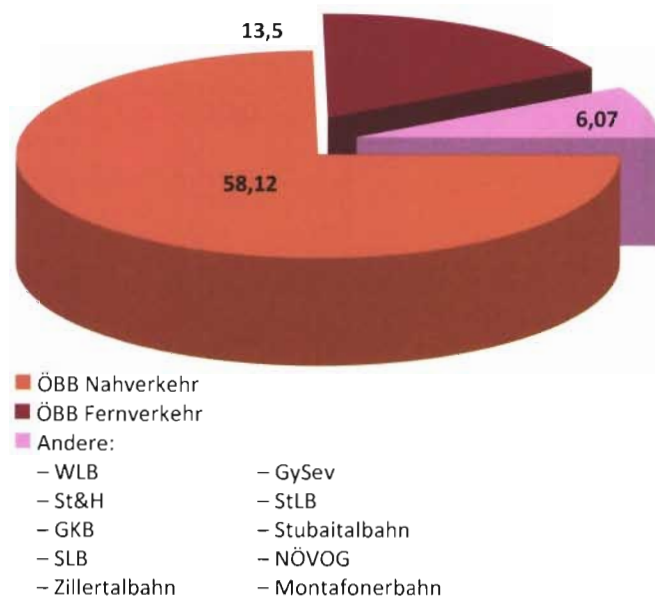


Abb. 2: Bestellte gemeinwirtschaftliche Leistungen 2015 des Bundes in Millionen Zugkilometer.

Quelle: www.parlament.gv.at; SCHIG

Insgesamt beliefen sich die Zahlungen des Bundes für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen 2015 auf rund 696 Millionen Euro (2014: 685 Millionen Euro). Davon entfielen wie im Vorjahr 53 Millionen Euro auf zehn österreichische Privatbahnen. Bei der ÖBB-Personenverkehr wurden ca. 72 Millionen Fahrplankilometer im Wert von 643 Millionen Euro (2014: 632 Millionen Euro) bestellt. Diese Beträge entsprechen den vereinbarten Abgeltungen für die vom Bund für das Jahr 2015 beauftragten Leistungen ohne Leistungsstörungen und ohne Qualitätsbonus oder -malus. Zusätzlich zu diesem bereitgestellten Grundangebot des Bundes gibt es Verträge zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Bundesländern bzw. Gemeinden (z. B. für die Bestellung von Theaterzügen am Wochenende).

Für die Streckenabschnitte im Fernverkehr, auf denen die Ticketerlöse ausreichen, um die Züge wirtschaftlich betreiben zu können, gibt es keine Bestellungen der öffentlichen Hand. Das gilt für den Fernverkehr zwischen Wien und Salzburg auf der Westbahnstrecke, zum Teil auch am Brennerkorridor, auf der Passauer-

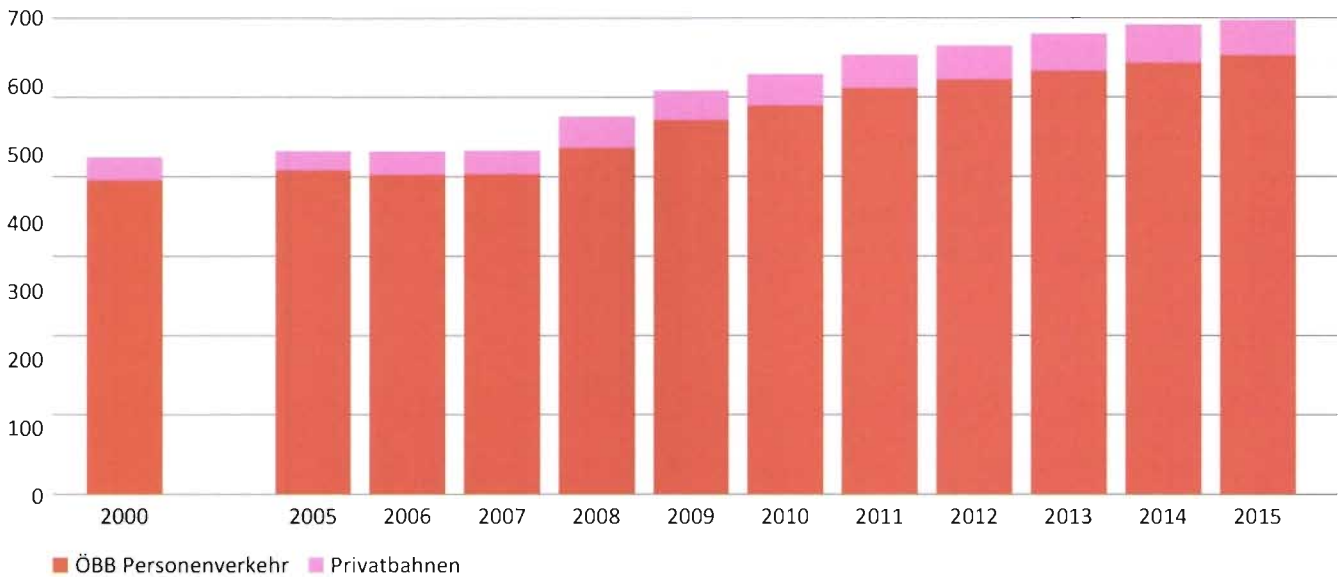


Abb. 3: Zahlungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen in Millionen Euro an die EVU.

Quelle: www.parlament.gv.at; SCHIG

strecke sowie auf der Nord- und Ostbahn nach Tschechien und Ungarn. Auch der City Airport Train zum Flughafen Wien wird eigenwirtschaftlich betrieben.

Förderprogramm für den Schienengüterverkehr

Verkehrspolitisches Ziel ist es, einen hohen Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Österreich sicherzustellen. Deshalb werden im Rahmen des Förderprogrammes „Schienengüterverkehr neu“ von 2012 bis 2017 unterschiedliche Produktionsformen im Güterverkehr unterstützt. Diese umweltfreundlichen Verkehre haben gegenüber dem Straßengüterverkehr höhere systemimmanente Kosten und können ohne öffentliche Unterstützung nicht in ausreichendem Maße zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden. Die Beihilfen wurden bei der Europäischen Union notifiziert.

Beihilfen werden für folgende Produktionsformen gewährt:

- Einzelwagenverkehr (EWW) für jeden Nettotonnenkilometer nach den Verkehrsarten (Einfuhr/Ausfuhr oder Inland),
- nationaler und internationaler unbegleiteter kombinierter Verkehr (UKV) nach den Verkehrsarten (Einfuhr/Ausfuhr, Transit oder Inland), Gewicht und Fahrtlänge sowie für
- nationale und internationale rollende Landstraße (RoLa) nach Verkehrskorridor.

Als eine RoLa-Sendung gilt

- ein Lastkraftwagen (LKW),
- ein Lastkraftwagen mit Anhänger (LKW-Zug) oder
- eine Sattelzugmaschine mit Sattelaufleger (Sattelzug), die auf der RoLa befördert werden können.

Das Beihilfeprogramm trat am 3. Dezember 2012 in Kraft und ist auf fünf Jahre begrenzt. Im Einzelwagenladungsverkehr beträgt der Abgeltungssatz pro 1.000 Netto-Tonnenkilometer zwischen 5,60 Euro und 16,60 Euro⁶ und ist damit 2016 gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Im UKV wird die Beihilfe pro transportierter Einheit berechnet, wobei die Höhe der Beihilfe je nach Art des Verkehrs (national, bilateral, Transit) nach Größe, Gewicht und zurückgelegter Entfernung auf der Schiene in Österreich gestaffelt ist. Diese Beihilfe beträgt in den Jahren 2015 und 2016 für kleine UKV-Sendungen mit mehr als 25 Tonnen und Entfernung bis 100 Kilometer im Transit 6,50 Euro⁷. Für große Sendungen im Inlandsverkehr über 251 Kilometer sind es bis zu 55,80 Euro.

⁶ Quelle: bmvit: Abgeltungssätze für den Einzelwagenverkehr 2016

⁷ Quelle: bmvit: Abgeltungssätze für den Kombinierten Verkehr 2016

Für Bergstrecken wird eine zusätzliche Beihilfe zwischen 1,80 und 3,60 Euro gewährt. In allen Fällen werden jährliche Verträge zwischen dem Bund und den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen.

Bei der RoLa wird je nach Verkehrsachse und Tageszeit ein bestimmter Beihilfensatz pro befördertem LKW gewährt, der für die Brennerachse 47 Euro in der Nacht

und 94 Euro untertags beträgt. Daneben gibt es noch Beihilfen für die Tauernachse (82 Euro) und die Pyhrn-Schoberachse (78 Euro je Sendung)⁸.

Im Jahr 2015 betrug die Beihilfe rund 102 Millionen Euro⁹, wovon rund 82 Millionen Euro auf die Rail Cargo Austria und rund 20 Millionen Euro auf die übrigen Förderempfänger entfallen.

⁸ Quelle: bmvit: Abgeltungssätze für die Rollende Landstraße 2016

⁹ Quelle: E-Mail SCHIG 7.3.2016; voraussichtliche Daten

PREISENTWICKLUNG BAHNEN

Die ÖBB-Personenverkehr unterscheidet wie die meisten europäischen Bahnen zwischen 1. und 2. Klasse. Bei der WESTbahn wird die gehobene Klasse als WESTbahn Plus vermarktet. Zusätzlich zu den Standardtarifen bieten beide Unternehmen günstigere Tarife – überwiegend im Internet – an. Auch Frühbucherinnen und Frühbucher sowie Besitzerinnen und Besitzer von Clubkarten erhalten Ermäßigungen.

Die WESTbahn-Tarife sind am ehesten vergleichbar mit den Tarifen für Inhaberinnen und Inhaber der ÖBB-Vorteilscard. Die zusätzlichen Kosten zwischen 19 Euro und 99 Euro pro Jahr (für die ÖBB-Vorteilscard) müssen beim Preisvergleich durch die Kundin bzw. den Kunden berücksichtigt werden.

Preise der Bahnunternehmen

Die Preise der Bahnunternehmen in Österreich leiteten sich früher aus Kilometertarifen ab. Für die gefahrenen Kilometer war ein fixer Tarifkilometerpreis zu bezahlen. Mittlerweile wurde das Tarifsystem bei manchen Bahnunternehmen – etwa bei der ÖBB-Personenverkehr oder der WESTbahn – auf sogenannte Relationspreise umgestellt. Bei diesen bestimmen Angebot und Nachfrage, aber auch Faktoren wie Geschwindigkeit oder Reisezeit die Tariffhöhe.

Statistische Erhebung von Preisen bei ÖBB-Personenverkehr und WESTbahn

Erstmals hat die damalige Schlichtungsstelle der Schienen-Control, die mit 28. Mai 2015 in die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte eingegliedert wurde, im Jahr 2014 die konkret angebotenen Preise auf ausgesuchten Strecken von ÖBB-Personenverkehr und WESTbahn zu bestimmten Stichtagen untersucht. Im Jahr 2015 erfolgte die zweite Preiserhebung, die erstmals verteilt über das gesamte Kalenderjahr stattfand. Die Preise wurden an bestimmten Stichtagen¹⁰ den jeweiligen Websites entnommen. Dabei wurden nur

Fahrkarten für die 2. Klasse verglichen, die für alle Fahrgäste ohne besondere Voraussetzungen – wie etwa Ermäßigungskarten oder ein bestimmtes Alter – erhältlich waren. Berücksichtigt wurden dabei sowohl Standardpreise ohne jegliche Ermäßigung (z. B. Standard-, Komfort-, Komfort-Ticket EuroNight) als auch allgemein erhältliche Sonderangebote (z. B. SparSchiene Österreich-, SparSchiene EuroNight-, I love WESTbahn- oder WESTspartage-Ticket). Folgende Strecken im Fernverkehr wurden verglichen:

ÖBB-Personenverkehr und WESTbahn:

- Linz–Salzburg, 127 km
- St. Pölten–Attnang-Puchheim, 186 km
- Wien–Linz, 190 km
- Wien–Salzburg, 317 km

ÖBB-Personenverkehr:

- Wien–Graz, 214 km
- Wien–Klagenfurt, 330 km
- Wien–Innsbruck, 572 km
- Wien–Bregenz, 770 km

Die apf erhob die Ticketpreise jeweils vier Wochen, 14 Tage, sieben Tage, drei Tage bzw. einen Tag vor Fahrtantritt für über das Internet buchbare Strecken. Berücksichtigt wurden alle am jeweiligen Tag angebotenen Direktzüge bzw. auch Umsteigeverbindungen mit ähnlicher Fahrtdauer. Nicht berücksichtigt wurden Verbindungen mit wesentlich längerer Fahrtdauer und der IC Bus auf der Verbindung nach Klagenfurt.

In den folgenden Abbildungen ist der Durchschnitt aller online angebotenen Preise für sämtliche am jeweiligen Tag angebotenen Verbindungen dargestellt.

ÖBB-Personenverkehr – variierende Preise je nach Kaufzeitpunkt

Die Preise der ÖBB-Personenverkehr variieren auf allen angebotenen Destinationen mit Ausnahme der Strecke Linz–Salzburg stark. Die maximale Preisdifferenz zwischen den unterschiedlichen Zeitpunkten des Ticketkaufs betrug auf der Strecke St. Pölten–Attnang-Puchheim 16,40 Euro, auf der Strecke Wien–Linz 13,80 Euro

¹⁰ Donnerstag, 5. März, Donnerstag, 19. März, Dienstag, 31. März, Dienstag, 14. April, Montag, 27. April, Mittwoch, 13. Mai, Mittwoch, 27. Mai, Montag, 8. Juni, Dienstag, 14. Juli, Dienstag, 28. Juli, Dienstag, 11. August, Mittwoch, 14. Oktober, Donnerstag, 29. Oktober, Dienstag, 10. November und Montag, 23. November

und auf der Strecke Wien–Salzburg 16,30 Euro. Das bedeutet, dass der Zeitpunkt des Ticketkaufs bei der ÖBB-Personenverkehr im Vergleich zur WESTbahn eine große Rolle spielt.

Vorteilscard – angleichende Preise zwischen den Unternehmen

Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard (Kosten zwischen 19 und 99 Euro pro Jahr) erhalten je nach Vertriebskanal 45 bzw. 50 Prozent Ermäßigung auf Standard-Fahrkarten der ÖBB-Personenverkehr (auf Verbundtickets weichen die Ermäßigungen davon ab). Damit gleichen sich die Preise der beiden Bahnunternehmen an. Die größten Unterschiede zeigen sich beim Kauf von Tickets für Fahrten am selben oder in den nächsten beiden Tagen, da es für diese bei der ÖBB-Personenverkehr keine allgemein erhältlichen ermäßigten Tickets gibt. Liegt das Reisedatum mehr als drei Tage in der Zukunft, bietet die ÖBB-Personenverkehr SparSchiene-Tickets zu verschiedenen Preisstufen an, die deutlich unter den Preisen für Standard-Fahrkarten liegen können.

Reduktion bis zu 45 Prozent bei frühem Kaufzeitpunkt

Bei der ÖBB-Personenverkehr reduziert sich der Preis von Tickets am stärksten auf den Strecken St. Pölten–Attnang-Puchheim und Wien–Linz, wenn sie vier Wochen vor Fahrtantritt gekauft werden: Die Ersparnis beträgt in diesen Fällen für die erstgenannte Strecke 45,1 bzw. für die zweitgenannte Strecke 41,1 Prozent. Auf der Strecke Wien–Salzburg lässt sich mit 31,9 Prozent die größte Ersparnis bei Tickets erzielen, die 14 Tage vor Fahrtantritt gekauft werden. Auf der Strecke Linz–Salzburg bleibt der Preis stabil.

WESTbahn – stabile Preise

Die Preise der WESTbahn sind auf allen angebotenen Destinationen weitgehend stabil. Die maximale Preisdifferenz zu den unterschiedlichen Zeitpunkten des Ticketkaufs betrug auf der Strecke Linz–Salzburg 0,90 Euro, auf der Strecke St. Pölten–Attnang-Puchheim 1,30 Euro, auf der Strecke Wien–Linz 2,20 Euro und auf der Strecke Wien–Salzburg 3 Euro. Das heißt, dass der Zeitpunkt des Ticketkaufs bei der WESTbahn im Vergleich zur ÖBB-Personenverkehr weiterhin nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Strecke Linz–Salzburg

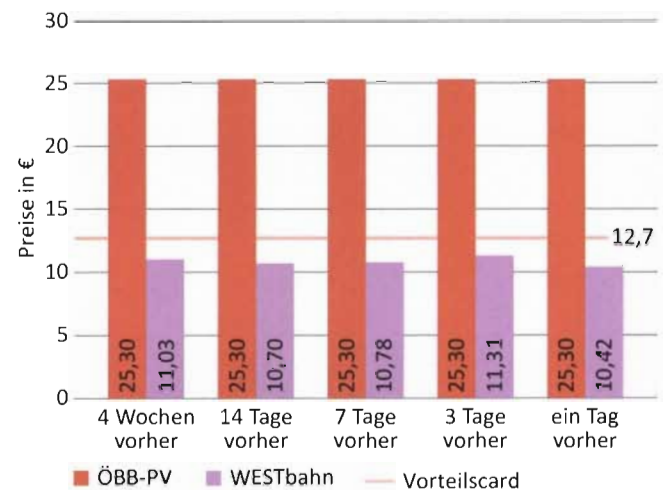


Abb. 1: Preise für sämtliche online auf der Website angebotenen Tickets der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn/2. Klasse bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, ein Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Linz–Salzburg. Quelle: Ticketshops der Unternehmen

Die WESTbahn ist auf der Strecke Linz–Salzburg zwischen 14 Euro und 14,90 Euro günstiger als die ÖBB-Personenverkehr. Im Jahr 2014 lag die Differenz einheitlich bei 12,40 Euro. Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard gleicht sich das Preisniveau stark an, hier liegt der Unterschied zwischen den Bahnen bei 1,40 Euro bis maximal 2,30 Euro.

Strecke St. Pölten–Attnang-Puchheim

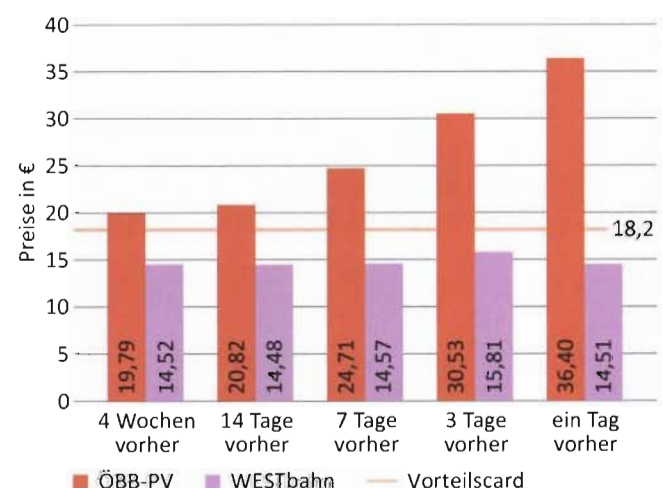


Abb. 2: Preise für sämtliche online auf der Website angebotenen Tickets der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn/2. Klasse bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, ein Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke St. Pölten–Attnang-Puchheim. Quelle: Ticketshops d. Unternehmen

Die WESTbahn ist auf der Strecke St. Pölten–Attnang-Puchheim zwischen 5,50 Euro und 21,90 Euro günstiger als die ÖBB-Personenverkehr. Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard gleicht sich das Preis-

niveau ebenfalls stark an, hier liegt der Unterschied zwischen 2,40 Euro und 3,70 Euro.

Strecke Wien–Linz

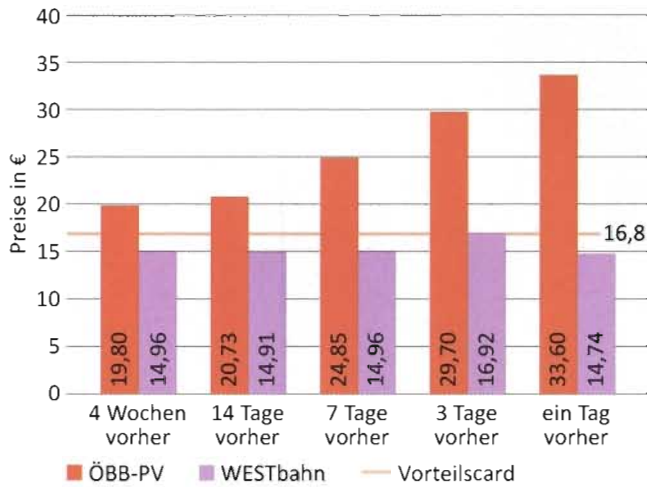


Abb. 3: Preise für sämtliche online auf der Website angebotenen Tickets der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn/2. Klasse bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, ein Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien–Linz. Quelle: Ticketshops der Unternehmen

Die WESTbahn ist auf der Strecke Wien–Linz zwischen 4,80 Euro und 18,90 Euro günstiger als die ÖBB-Personenverkehr. Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteils-card gleicht sich das Preisniveau auch hier stark an. Der Preisunterschied liegt auf dieser Strecke bei 0,10 Euro bis maximal 2,10 Euro, davon ist einmal (für Fahrten in drei Tagen) das Ticket mit ÖBB-Vorteils-card am günstigsten.

Strecke Wien–Salzburg

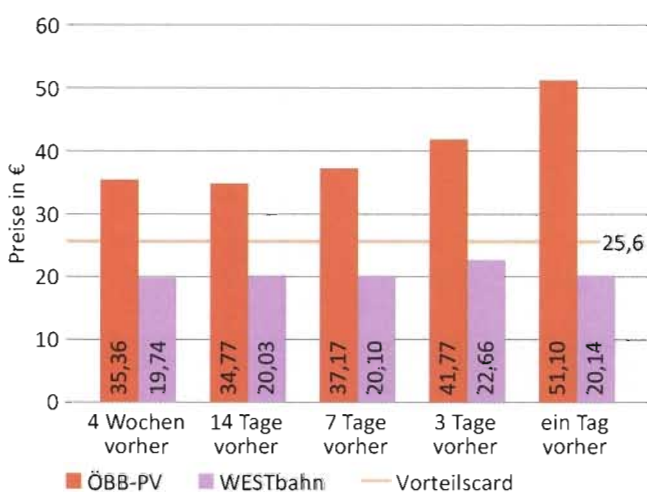


Abb. 4: Preise für sämtliche online auf der Website angebotenen Tickets der ÖBB-Personenverkehr und der WESTbahn/2. Klasse bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, ein Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien–Salzburg. Quelle: Ticketshops der Unternehmen

Die WESTbahn ist auf der Strecke Wien–Salzburg zwischen 14,80 Euro und 31 Euro günstiger als die ÖBB-Personenverkehr. Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteils-card liegt der Preisunterschied zwischen 2,90 Euro und 5,90 Euro.

ÖBB-Personenverkehr: Reduktion bis zu 61 Prozent bei frühem Kaufzeitpunkt

Auf den vier beobachteten Strecken, die nur von der ÖBB-Personenverkehr befahren werden, zeigt sich weiterhin ein recht einheitliches Bild. Je früher vor Fahrtantritt das Ticket gekauft wird, desto günstiger ist es. Beispielsweise ist der Ticketpreis der ÖBB-Personenverkehr vier Wochen vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien–Graz um 61 Prozent (2014: 61,3 Prozent) günstiger als beim Kauf unmittelbar vor Fahrtantritt. Lediglich auf der Strecke Wien–Innsbruck liegt der günstigste Kaufzeitpunkt 14 Tage vor Fahrtantritt mit einer Preisreduktion um 30 Prozent (2014: 38,8 Prozent). Im Vergleich zum Jahr 2014 fallen die Preisreduktionen allerdings geringer aus. Das kann unter anderem darauf zurückgeführt werden, dass im Jahr 2015 offensichtlich weniger Aktions-tickets angeboten wurden als im Jahr davor.

Strecke Wien–Graz

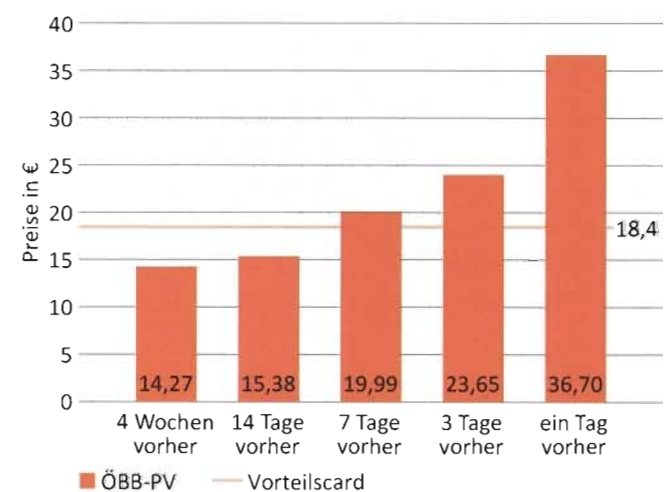


Abb. 5: Preise für sämtliche online auf der Website angebotenen Tickets der ÖBB-Personenverkehr/2. Klasse bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, ein Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien–Graz. Quelle: Ticketshop des Unternehmens

Da der Preis für die Strecke Wien–Graz mit ÖBB-Vorteils-card bei 18,40 Euro liegt, zahlt sich im vorliegenden Fall die Nutzung der Ermäßigungskarte erst ab sieben Tagen vor Fahrtantritt aus.

Strecke Wien–Klagenfurt

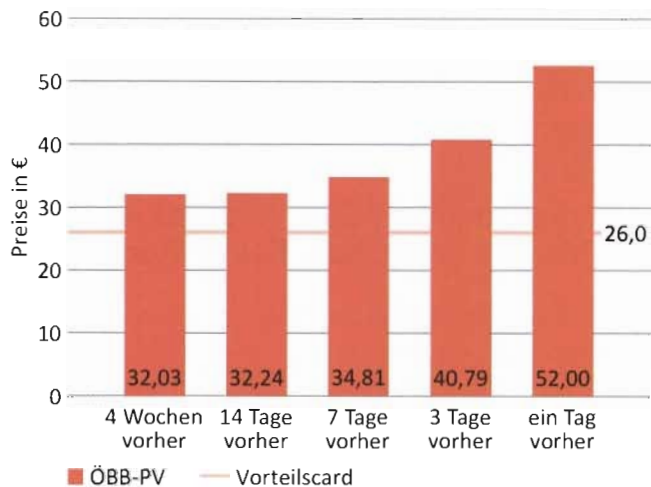


Abb. 6: Preise für sämtliche online auf der Website angebotenen Tickets der ÖBB-Personenverkehr/2. Klasse bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, ein Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien–Klagenfurt.

Quelle: Ticketshop des Unternehmens

Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteils card ist der Preis für den Kauf der Tickets mit der Vorteils card mit 26 Euro im Durchschnitt immer am günstigsten.

Strecke Wien–Innsbruck

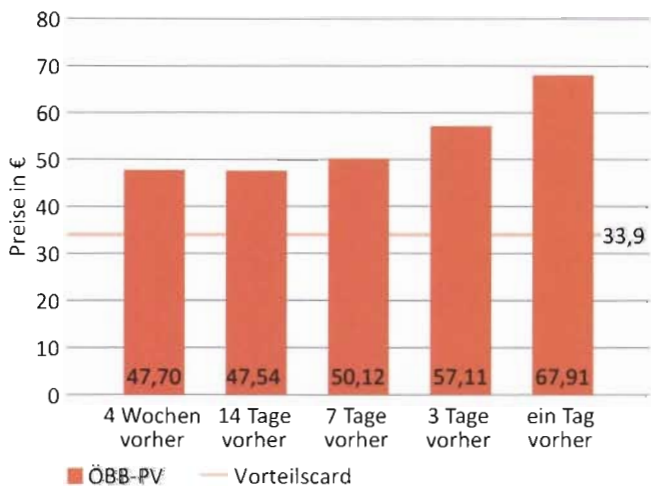


Abb. 7: Preise für sämtliche online auf der Website angebotenen Tickets der ÖBB-Personenverkehr/2. Klasse bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, ein Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien–Innsbruck.

Quelle: Ticketshop des Unternehmens

Auch auf dieser Strecke ist für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteils card der Preis für den Ticketkauf mit der Vorteils card mit 33,90 Euro im Durchschnitt immer deutlich am günstigsten.

Strecke Wien–Bregenz

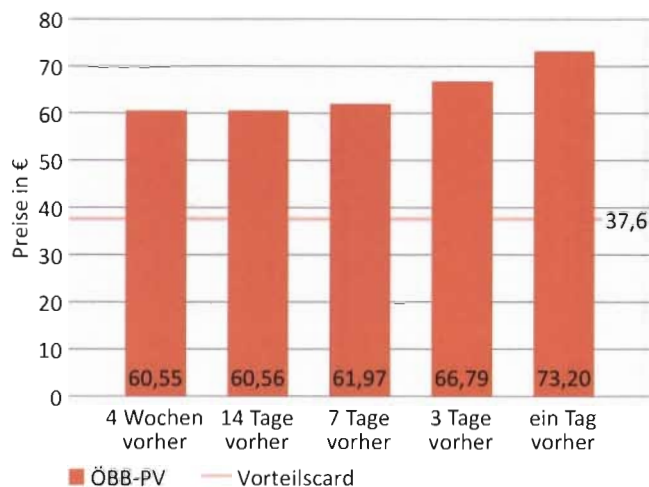


Abb. 8: Preise für sämtliche online auf der Website angebotenen Tickets der ÖBB-Personenverkehr/2. Klasse bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, ein Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien–Bregenz.

Quelle: Ticketshop des Unternehmens

Ebenso ist auf der Strecke Wien-Bregenz für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteils card der Preis für den Ticketkauf mit der Ermäßigungskarte mit 37,60 Euro im Durchschnitt immer deutlich am günstigsten.

Preisentwicklung der WESTbahn seit Betriebsbeginn

Die WESTbahn hat in den letzten Jahren ihre Tarife mehrmals angepasst. Auffallend ist dabei die Nahstrecke. Die Verbindung Wien–St. Pölten kostet mit 7,90 Euro um 44 Prozent mehr als noch vor drei Jahren. Ähnlich verhält es sich mit der Kurzstrecke Linz–Wels. Der Preis für die längste Relation der WESTbahn erhöhte sich nur um fünf Prozent. Im Vergleich dazu sind die Tarife der ÖBB-Personenverkehr auf der Nahstrecke

Relation	WESTbahn			ÖBB Vorteils card Classic		
	Mär. 12	Dez. 15	Preisänderung	Mär. 12	Dez. 15	Preisänderung
Wien–St. Pölten	5,50	7,90	44 %	5,50	5,10	-7 %
Wien–Linz	15,60	18,50	19 %	15,60	17,20	10 %
Wien–Salzburg	23,80	24,90	5 %	23,80	26,00	9 %
Linz–Wels	2,70	3,30	22 %	2,70	2,60	-4 %

Tabelle 1: Preisvergleich Einzelfahrkarte der WESTbahn mit Vorteils card Classic der ÖBB-Personenverkehr; beim Kauf der Karte im Zug werden (an manchen Tagen) Zuschläge verrechnet.

Quelle: Webseiten der Unternehmen

gesunken. Somit sind, bei Berücksichtigung der ÖBB-Vorteilscard, deutliche Preisunterschiede zwischen der WESTbahn und der ÖBB-Personenverkehr für die Strecke Wien–St. Pölten erkennbar. Ohne Berücksichtigung der ÖBB-Vorteilscard ist die WESTbahn weiterhin günstiger. Freitag- und Sonntagnachmittag verrechneten sowohl die WESTbahn als auch die ÖBB-Personenverkehr beim Ticketkauf im Zug Zuschläge.

Eine Stadt, ein Bahnhof, ein Preis

Für die Landeshauptstädte Wien, St. Pölten, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt oder Graz gilt seit 14. Dezember 2014 die Regel: eine Stadt, ein Bahnhof, ein Preis. Durch die neue Stadtverkehrsregelung ist es möglich alle ÖBB-Bahnhöfe und ÖBB-Haltestellen innerhalb der oben angeführten Städte, zum gleichen Preis anzufahren. Bei Kauf eines ÖBB-Standard-Einzeltickets ist daher nur noch die Stadt und nicht wie zuvor auch der Ausstiegsbahnhof anzugeben. Eine Fahrtunterbrechung mit späterer Weiterfahrt innerhalb des Stadtgebiets ist allerdings nicht möglich, nur ein Umsteigen in den nächsten oder übernächsten Zug ist inkludiert. Tabelle 1 zeigt, dass Tickets für die Fahrt nach Wien bis zur Stadtgrenze geringfügig teurer geworden sind. Hingegen ergeben sich für alle anderen Relationen günstigere Preise gegenüber dem alten System.

Relation	Standard-Ticket 2014	Stadtverkehrstarif 2016
Graz Hbf–Wien Meidling	37,50	ein Preis: 37,30
Graz Hbf–Wien Hbf	38,00	
Graz Hbf–Wien Floridsdorf	39,30	
Graz Hbf–Wien Liesing	36,50	

Tabelle 2: Vergleich Standard-Ticket 2014 mit Stadtverkehrstarif 2016 für die 2. Klasse Einzelkarte in Euro.

Quelle: Tarif ÖBB-Personenverkehr 2014; 30. 12. 2015

Relation	Euregio-Ticketpreise bis Mitte Dezember 2015	Hin- und Rückfahrt, Abfrage 30. 12. 2015	Hin- und Rückfahrt Abfrage 29. 2. 2016
Retz–Znojmo	5,00	16,80	16,80
Wien–České Budějovice	34,00	89,60	72,00
Kittsee–Bratislava	5,00	17,40	8,60
Bruck/Leitha–Bratislava	8,00	26,80	18,40
Gmünd–České Velenice	2,00	14,40	6,80

Tabelle 3: Vergleich Euregio-Ticket 2015 mit Vollpreiskarte für die Hin- und Rückfahrt in Euro.

Quelle: ÖBB-Personenverkehr Ende Dezember 2015 bzw. Ende Feber 2016

Preis Anpassung im internationalen Regionalverkehr

Im Dezember 2015 erhöhte die ÖBB-Personenverkehr die Tarife für den grenzüberschreitenden Regionalverkehr um das Mehrfache (Tabelle 3). Seither unterliegen sie auch nicht mehr der Euregio-Preisgestaltung. Im Euregio-Angebot wird nur noch das sogenannte Bratislava-Ticket um 16 Euro verkauft. Mit Anfang 2016 wurden die Tarife wieder reduziert um das Bahnfahren für die Fahrgäste in den jeweiligen Ländern attraktiv zu gestalten.

Das „Euregio-Ticket“

Das „Euregio-Ticket“ wurde für eine Hin- und Rückfahrt im grenzüberschreitenden Verkehr von Österreich nach Ungarn, Tschechien und in die Slowakei angeboten. Jetzt unterliegen die grenzüberschreitenden Tarife im Regionalverkehr nicht mehr den Euregio-Tarifen.

Netzkarten der Verkehrsverbünde

Netzkarten ermöglichen unbeschränktes Reisen im jeweiligen Verkehrsverbund. Für fünf von acht Verkehrsverbänden werden in Österreich Jahreskarten für das gesamte Netz angeboten. Die Preise differieren zwischen 365 Euro und knapp 2.100 Euro.

Eine Jahreskarte gilt in der Regel ein Jahr lang für beliebig viele Fahrten für alle Tarifzonen des jeweiligen Verbundes. Sie ist im Verhältnis die günstigste Verbundfahrkarte und ermöglicht somit nicht nur Fahrten in die Arbeit, sondern auch in der Freizeit. Der Preis beträgt etwa das 9,5 bis Zehnfache der Monatskarten.

Die übertragbare Jahreskarte wird im Gegensatz zur personalisierten Jahreskarte bei Verlust nicht ersetzt. Der Gültigkeitsbeginn der Jahreskarte kann je nach Ver-

Verkehrsverbund	Preis in Euro für Einmalzahlende	Übertragbare Jahreskarte	Personifizierte Jahreskarte	Gültigkeitsbeginn
Ost-Region	1.595 €	nein	ja	Monatserster
Verkehrsverbund Oberösterreich	keine Jahreskarte für gesamten Verbundraum			
Verkehrsverbund Tirol	2.058 €	ja	ja	Monatserster
Verkehrsverbund Salzburg	1.533 €	ja	ja	frei wählbar
Verkehrsverbund Vorarlberg	365 € für pers. Jahreskarte	ja, 511 €	ja	Monatserster
Verkehrsverbund Kärnten	keine Jahreskarte für gesamten Verbundraum (maximal 50 Zonen um 2.420 €)			
Verkehrsverbund Steiermark	2.081 €	ja	ja	frei wählbar
Verkehrsverbund Niederösterreich Burgenland	keine Jahreskarte für gesamten Verbundraum (maximal 300 km für 3.242 € bei Einmalzahlung)			

Tabelle 4: Jahreskartentarife der Verkehrsverbände in Österreich für den jeweiligen gesamten Verkehrsverbundraum; Stand: 1. 2. 2016.

Quelle: Verkehrsverbände

bund entweder frei gewählt werden oder erfolgt zum Monatsersten. Der Gültigkeitszeitraum ist auf der Jahreskarte aufgedruckt. Der Preis richtet sich immer nach dem ersten Tag der Gültigkeit, womit Preisanpassungen unterjährig nicht möglich sind. Der geografische Gültigkeitsraum entspricht dem jeweiligen Verbundraum. Schnellzüge sind mit Ausnahme der Züge der WESTbahn inkludiert.

Die Zahlung kann bar, mittels Zahlschein oder mittels Abbuchungsauftrag erfolgen. Einmalzahlungen sind in der Regel günstiger. Bei Jahreskarten, die mittels Abbuchungsauftrag bezahlt werden, werden unterschiedliche Teilbeträge abgebucht. So bucht etwa der Vorarlberger Verkehrsverbund entweder in den ersten vier Monaten jeweils ein Viertel oder in den ersten acht Monaten jeweils ein Achtel des Jahreskartentarifs ab. Dabei fallen keine zusätzlichen Gebühren an.

Netzkarten ausländischer Nachbarbahnen

Verbundnetzkarten gelten in der Regel nur für ein Gebiet wie z. B. ein Bundesland. Netzkarten ermöglichen unbeschränktes Reisen in der jeweiligen gebuchten Wagenklasse für alle Züge, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient. Dies deckt sich meist mit den Staatsgrenzen. Jahreskarten sind nicht übertragbar. Aufgrund der unterschiedlichen Leistungen, die in den einzelnen Jahreskarten inkludiert sind, kann kein detaillierter Vergleich angestellt werden. Wie in Österreich vertreiben auch die Bahnen in den Nachbarstaaten günstigere Netzkarten für Seniorinnen und Senioren, Erwachsene unter 26 Jahren, mobilitätseingeschränkte Personen und Familien. Im Rahmen von Railplus erhalten die Kundinnen und Kunden (Ausnahme Jahresnetzkarte der WESTbahn) bei den jeweiligen Nachbarbahnen für grenzüberschreitende Einzelfahrkarten 25 Prozent Ermäßigung.

Land	EVU; Bezeichnung	Preis 2. Klasse in Euro
Österreich	ÖBB-PV: Österreichcard Classic	1.719 €
Österreich	WESTbahn: Jahresnetzkarte Classic	1.399 €
Deutschland	DB: bahncard 100	4.090 €
Schweiz	SBB: Generalabo	3.363 €
Ungarn	MÁV: START Klub Card Prémium	1.200 €
Tschechien	ČD, IN Karte 100	740 €
Slowakei	ŽSSK: Maxi Classic	850 €

Tabelle 5: Jahreskarten, 2. Klasse, in- und ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Quelle: Webseiten der Bahnen; Umrechnungskurs 30. 12. 2015

MARKTBERICHT DER IRG-RAIL

Anfang 2016 erschien der dritte Marktbericht der Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail), der sich mit den Entwicklungen des Jahres 2014 befasst. Im Vergleich zum Tätigkeitsbericht der Schienen-Control erscheint dieser Bericht später, da die Erhebungen in einzelnen Mitgliedsstaaten zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen als in Österreich.

Die Schwerpunkte des Berichtes beziehen sich auf Wettbewerbsfragen, Trassengebühren und Serviceeinrichtungen. Die aktuellen Daten wurden im Sommer 2015 erhoben, die meisten der bisher verwendeten Indikatoren wurden nicht verändert, um die Kontinuität zu wahren. Bei den Serviceeinrichtungen zeigte sich, dass die jeweilige Definition nicht immer eindeutig war und es manchmal zu national unterschiedlichen Auslegungen kam. Die europäische Gesetzgebung enthält dazu keine genauen Definitionen. Basierend auf den Erfahrungen des Marktberichts 2013 wurden daher die Indikatoren für einige Serviceeinrichtungen präzisiert. Für das Jahr 2014 liegen erstmals auch für einige Kennzahlen Werte aus der Schweiz vor.

Ergebnisse des Marktberichts

Die separate Betrachtung der Benützungintensität nach Zugfahrten je Kilometer (Abbildung 1) zeigt deutlich, dass in den meisten untersuchten Ländern der Personenverkehr dominiert. Im Schnitt beträgt der Anteil

des Personenverkehrs rund 80 Prozent, pro Tag fanden insgesamt 51 Zugfahrten je Streckenkilometer statt. In Österreich liegt dieser Wert mit 73 Fahrten über dem europäischen Durchschnitt. Den höchsten Wert weisen die Niederlande mit 129 Fahrten auf, hier gibt es aufgrund der Bevölkerungsdichte viele Strecken mit dichtem Personenverkehr. Die Netznutzung im Güterverkehr liegt in den Niederlanden allerdings unter dem europäischen Durchschnitt. Ebenso ist es in Dänemark und dem Vereinigten Königreich, auch hier wird das Ergebnis dem Personenverkehr geschuldet. In Slowenien halten sich Güter- und Personenverkehr die Waage, lediglich in Lettland hat der Güterverkehr eine größere Bedeutung als der Personenverkehr. Österreich hat mit 20 Zugfahrten pro Tag und Streckenkilometer eine überdurchschnittliche Netznutzung im Güterverkehr. Das spricht für einen hohen Stellenwert der Schiene im österreichischen Güterverkehr. In der Gesamtbetrachtung weist das Netz der Niederlande mit 138 Zügen pro Tag und Streckenkilometer die höchste Nutzung auf, dahinter folgen das Vereinigte Königreich, Dänemark, Luxemburg und Deutschland. Die Abbildung 2 zeigt die durchschnittlichen Erlöse der Infrastrukturbetreiber aus den Einnahmen für eine Zugfahrt von A nach B, dem sogenannten Mindestzugangspaket, je Zugkilometer. Innerhalb der einzelnen Länder kann es jedoch durchaus zu Spreizungen kommen, da verschiedene Strecken und Zugkategorien unter-

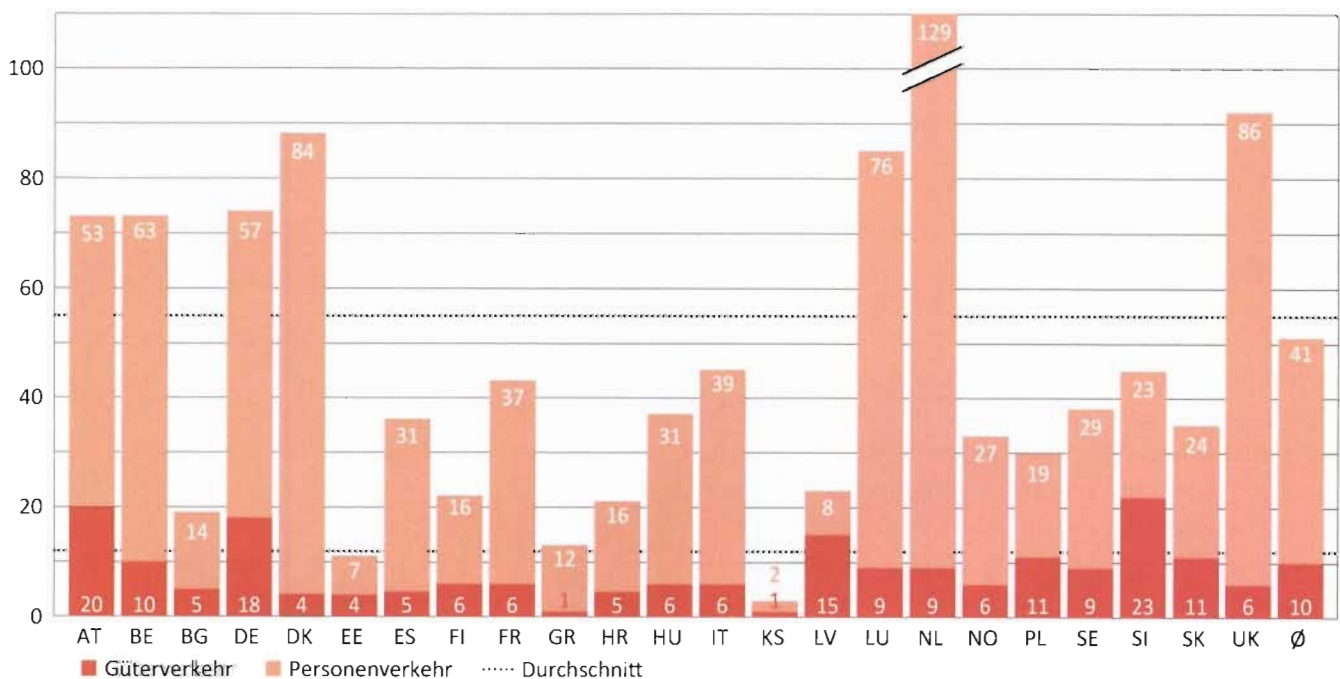


Abb. 1: Benützungintensität des Schienennetzes 2014 (Zugfahrten je Kilometer und Tag).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

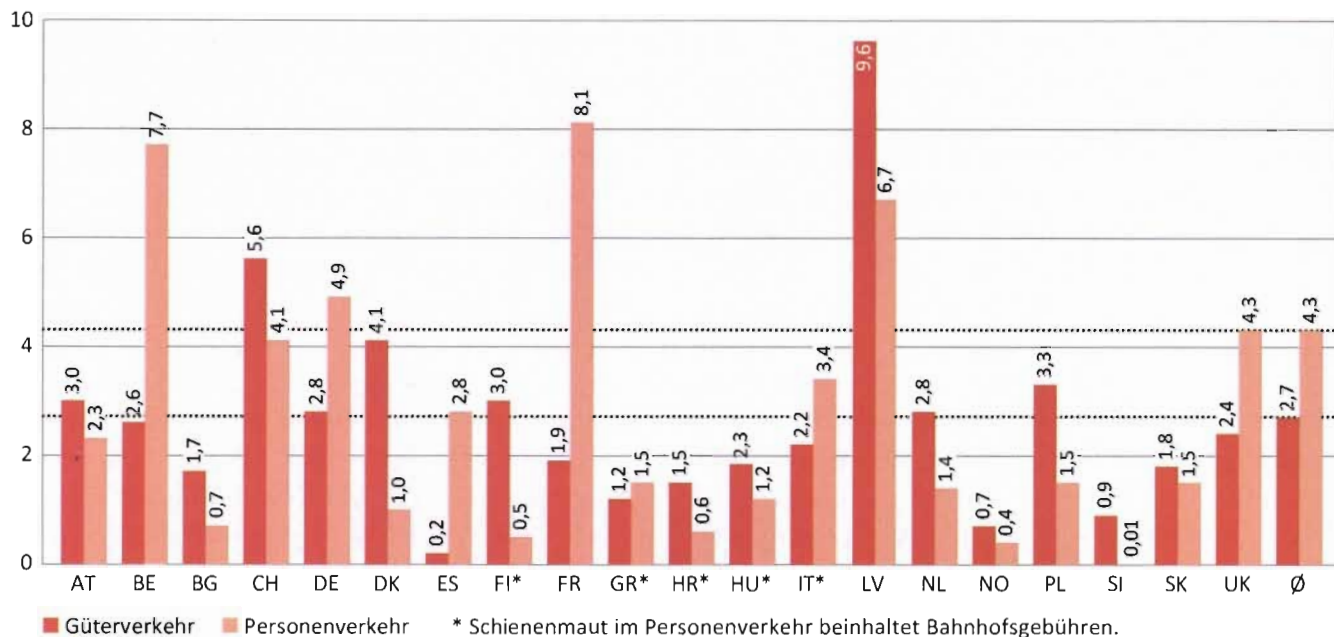


Abb. 2: Durchschnittliche Schienenmaut je Zugkilometer 2014 (in Euro).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

schiedlich bepreist sein können. Im Güterverkehr bewegt sich die Bandbreite zwischen 0,2 Euro in Spanien und 9,6 Euro in Lettland. Österreich liegt mit 3 Euro knapp über dem Durchschnittswert von 2,7 Euro, jedoch weit unter dem Wert der Schweiz mit 5,6 Euro. Der hohe Wert für Lettland spiegelt die dort üblichen hohen Zuggewichte wider, die durch die technischen Spezifikationen des dortigen Breitspurnetzes bedingt sind. Das Zuggewicht ist in der Regel ein bedeutsamer Faktor bei der Berechnung des Benützungsentgelts.

Im Personenverkehr reicht die Bandbreite von 0,01 Euro in Slowenien bis 8,1 Euro in Frankreich. In Slowenien sind gemeinwirtschaftliche Verkehre von Benützungsgeldern befreit, daher der niedrige Wert. In Frankreich gibt es ein sehr großes Hochgeschwindigkeitsnetz, für dessen Erhaltung der Infrastrukturmanager keine staatlichen Zuschüsse bekommt. Daher werden für dessen Benützung hohe Gebühren berechnet. Österreich liegt mit einem Wert von 2,3 Euro unter dem Durchschnitt. Dieser Wert wird auch von den geringen Zuggewichten im Regionalverkehr beeinflusst, der noch dazu teilweise auf niedrig bepreisten Teilen des Schienennetzes verläuft. Das zeigt, dass Österreich den Schienenpersonenverkehr durch niedrige Trassengebühren fördert. Der Güterverkehr in Österreich konzentriert sich jedoch auf die teureren Streckenkategorien wie Brennerachse und Donauachse. Dennoch liegen die Trassengebühren je Zugkilometer

nur geringfügig über dem europäischen Durchschnitt. Im Durchschnitt der betrachteten Länder gibt es 143 Stationen je 1.000 Streckenkilometer (Abbildung 3). An der Spitze liegen die Niederlande mit 268 Stationen, knapp gefolgt von der Slowakei mit 360 und Österreich mit 254 Stationen je 1.000 Streckenkilometer. In den Niederlanden bedient die Bahn zahlreiche Agglomerationen mit dichten Stationsabständen. In der Slowakei und in Österreich gibt es immer noch relativ viele Nebenbahnen, die auch kleinere Siedlungen bedienen. Finnland weist mit 33 Stationen je 1.000 Streckenkilometer die niedrigste Stationsdichte auf, was vor allem auf den dünn besiedelten Norden mit seinen großen Stationsabständen zurückzuführen ist.

Die Bahn im internationalen Vergleich

- In Österreich wird die Bahn stark genutzt: Mit 73 Fahrten je Kilometer und Tag liegt Österreich über dem europäischen Schnitt.
- Den dichtesten Personenverkehr gibt es in den Niederlanden.
- Im Durchschnitt der betrachteten Länder gibt es 59 Stationen je 1 Million Einwohnerinnen bzw. Einwohner. Deutlich mehr Stationen gibt es in der Slowakei, in Österreich, Slowenien, Ungarn und Kroatien.

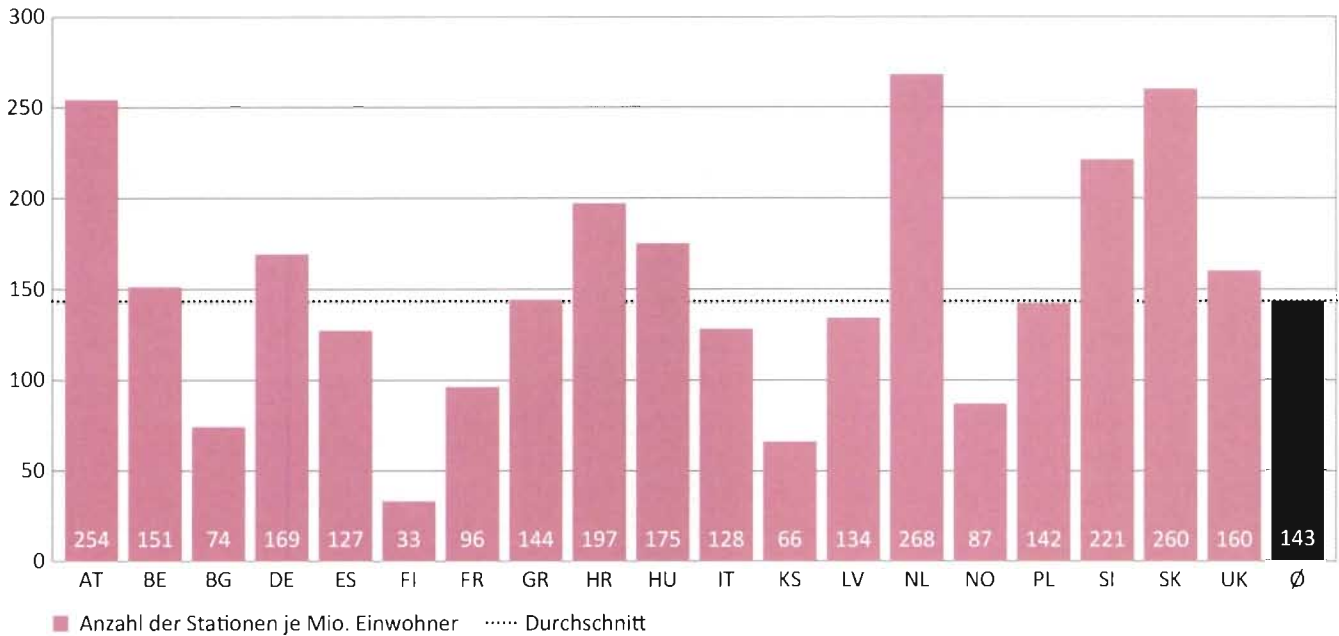


Abb. 3: Stationsdichte im Verhältnis zur Streckenlänge 2014 (Anzahl Stationen je 1.000 Streckenkilometer). Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

Die Anzahl der Stationen je Einwohnerin bzw. Einwohner (Abbildung 4) sagt viel über die Erschließung der Wohngebiete durch die Bahn aus. Mit 170 Stationen je Million Einwohnerinnen bzw. Einwohner liegt Österreich deutlich über dem europäischen Durchschnitt. Nur die Slowakei verfügt im Verhältnis zur Bevölkerung über eine noch höhere Stationsdichte. Hier zeigt sich die gute Erschließung durch das Bahnnetz, obwohl Österreich und auch die Slowakei keine hohe Bevölkerungsdichte aufweisen. In den Niederlanden gibt es nur 49 Stationen je Million Einwohnerinnen und Einwohner. Der niedrige Wert in den Niederlanden ergibt sich aus der dichten Besiedlung, wodurch die Bevölkerung auch über eine relativ geringe Zahl von Stationen gut

erreicht wird. Am unteren Ende der Skala liegen der Kosovo, Griechenland und Finnland, wobei dort die geografische Situation und das weitmaschige Streckennetz eine Rolle spielen.

Im Jahr 2014 hat im europäischen Durchschnitt jede Einwohnerin bzw. jeder Einwohner 961 Kilometer mit der Bahn zurückgelegt (Abbildung 5). Österreich verzeichnet seit dem Jahr 2011 einen kontinuierlichen Anstieg bei den durchschnittlich pro Jahr zurückgelegten Kilometern pro Einwohnerin bzw. Einwohner. Dieser Trend setzte sich auch mit dem heurigen Bericht weiter fort. Statistisch betrachtet legte jede Österreicherin bzw. jeder Österreicher 1.426 Kilometer mit der Bahn zurück. Damit liegt Österreich unter den EU-Mitglied-

Die Bahn im internationalen Vergleich

- Bei der Schienenmaut im Personenverkehr liegt Österreich mit 2,3 Euro je Kilometer unter dem europäischen Durchschnitt, der bei 4,3 Euro liegt.
- Die durchschnittlich pro Jahr mit der Bahn zurückgelegte Entfernung je Einwohnerin bzw. Einwohner beträgt 2014 in den betrachteten Ländern 961 Kilometer.
- Bei den IBE-Kosten im Güterverkehr liegt Österreich mit 3 Euro je Kilometer knapp über dem europäischen Durchschnitt, der bei 2,7 Euro liegt.

Die Bahn im internationalen Vergleich

- Österreich hat mit 254 Stationen je 1.000 Streckenkilometer neben den Niederlanden und der Slowakei die höchste Stationsdichte.
- Österreich ist mit 1.426 zurückgelegten Kilometern EU-Meister und nach der Schweiz, internationaler Spitzenreiter in diesem Ranking.
- In Deutschland wird die mit Abstand höchste Güterverkehrsleistung erbracht. Dahinter folgen Polen, Frankreich und Österreich.

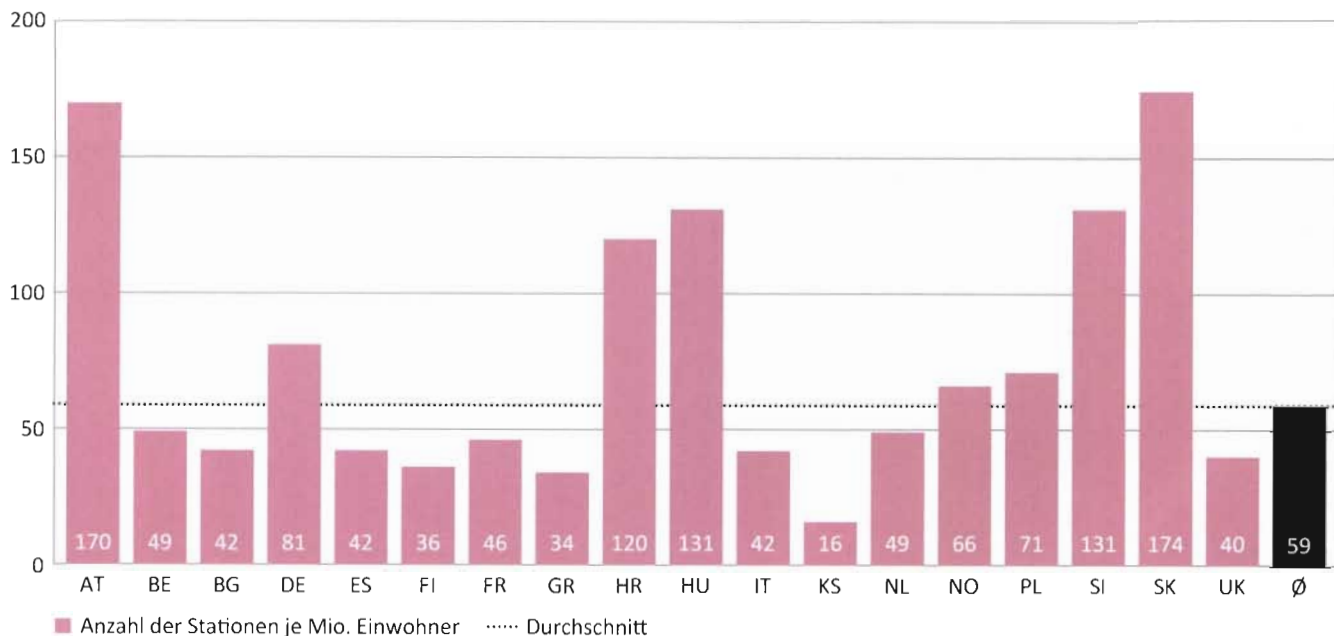


Abb. 4: Stationsdichte im Verhältnis zur Bevölkerung 2014 (Anzahl Stationen je Mio. Einwohner).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

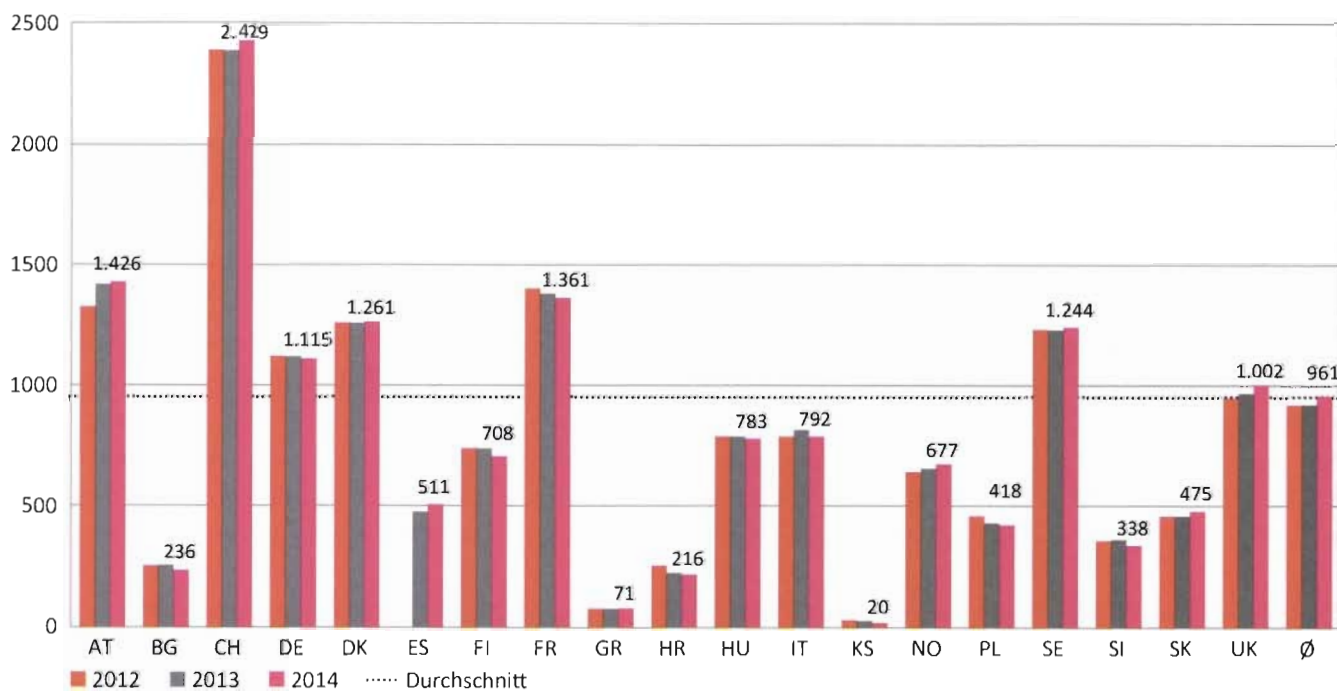


Abb. 5: Pro Jahr mit der Bahn zurückgelegte Entfernung je Einwohnerin und Einwohner 2014 (in Kilometer).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

staaten weiterhin an der Spitze dieser Reihung. Dahinter liegen Frankreich mit 1.361 Kilometern und Dänemark mit 1.261 Kilometern, gefolgt von Schweden, Deutschland und dem Vereinigten Königreich. Erstmals liegen nun auch Werte aus der Schweiz in dieser Kategorie vor, die ihre Position, mit 2.429 Kilometern je Einwohnerin bzw. Einwohner, als führendes Bahnland im Personenverkehr bestätigt hat. Alle anderen Länder weisen Werte auf, die unter dem europäi-

schen Durchschnittswert von 961 Bahnkilometern je Einwohnerin bzw. Einwohner liegen. Der Marktanteil der privaten Marktteilnehmer an den Personenkilometern (Abbildung 6) liegt im europäischen Durchschnitt bei 27 Prozent. In Österreich konnten die privaten Marktteilnehmer ihre Anteile mit 12 Prozent auf dem Niveau des Jahres zuvor halten. In Bulgarien, Spanien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Kroatien, dem Kosovo und Slowenien gibt es

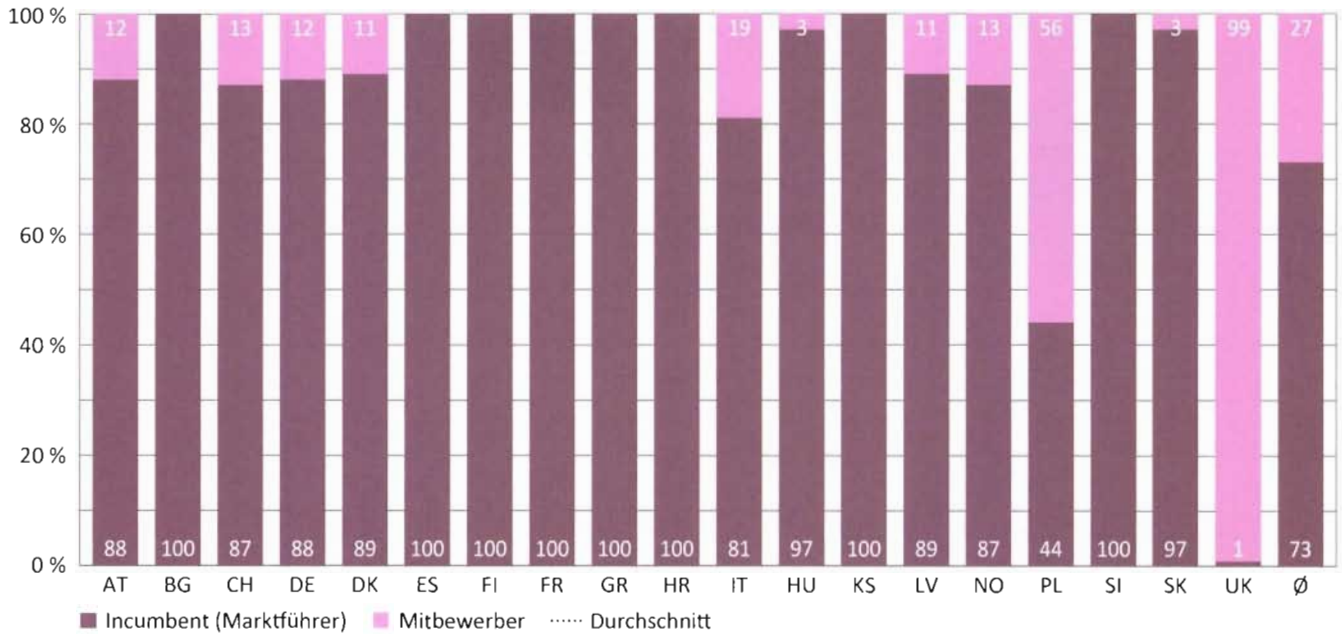
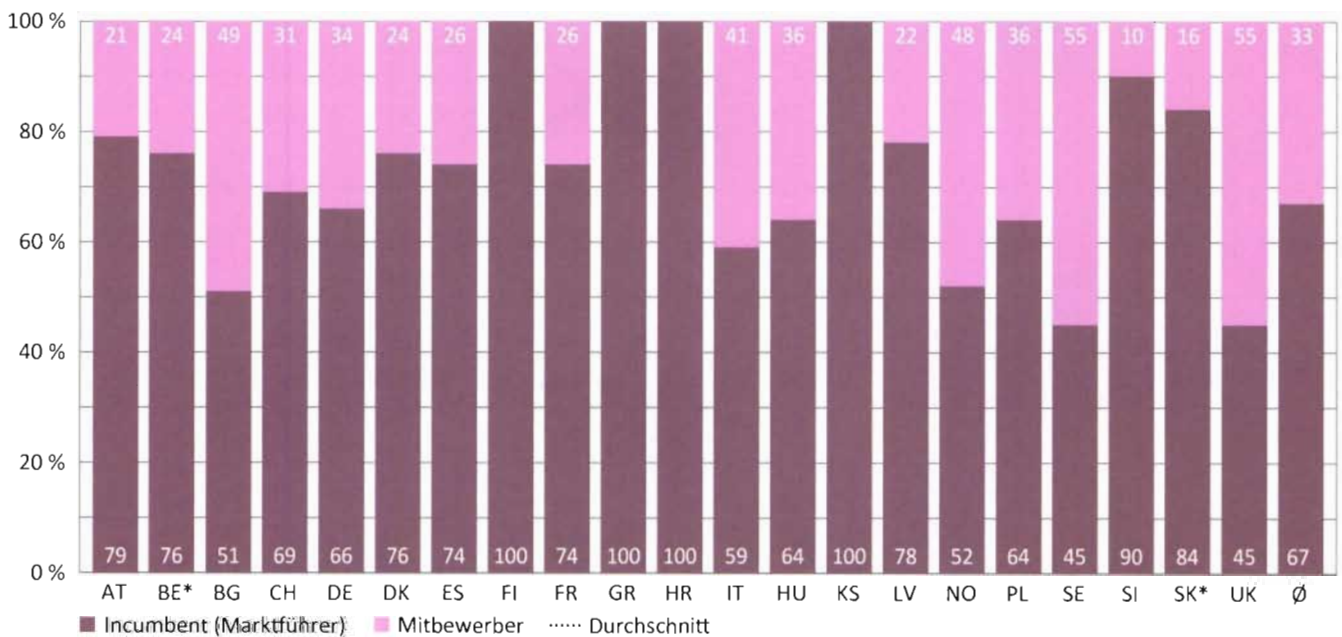


Abb. 6: Marktanteile der Personenverkehrsunternehmen 2014.

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014



* Umrechnung aus Bruttotonnenkilometern, da keine Zahlen für Nettotonnenkilometer verfügbar (Faktor = 2).

Abb. 7: Marktanteile der Güterverkehrsunternehmen 2014 (Anteil Nettotonnenkilometer in Prozent).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

keinen Wettbewerb im Personenverkehr. In Großbritannien ist er mit 99 Prozent Marktanteil am weitesten fortgeschritten. Neben Großbritannien fällt auch der hohe Wert für Polen auf. Dieser beruht darauf, dass zahlreiche Regionen den Personennahverkehr nunmehr mit eigenen Gesellschaften abwickeln, die nicht dem ehemaligen Monopolisten zuzurechnen sind. Den dritthöchsten Wert weist Italien mit 19 Prozent Marktanteil auf, dazu trägt vor allem

der Wettbewerb im Hochgeschwindigkeitsnetz bei. Der Marktanteil der privaten Mitbewerber im Schienengüterverkehr liegt im europäischen Durchschnitt bei 33 Prozent (Abbildung 7). In Österreich ist der Marktanteil der privaten Mitbewerber von 2013 auf 2014, von 19,3 auf 21,4 Prozent gestiegen, liegt aber immer noch unter dem europäischen Durchschnittswert. Das ist vor allem darauf zurückzuführen, dass in Österreich die Flächenbedienungen im Einzelwagen-

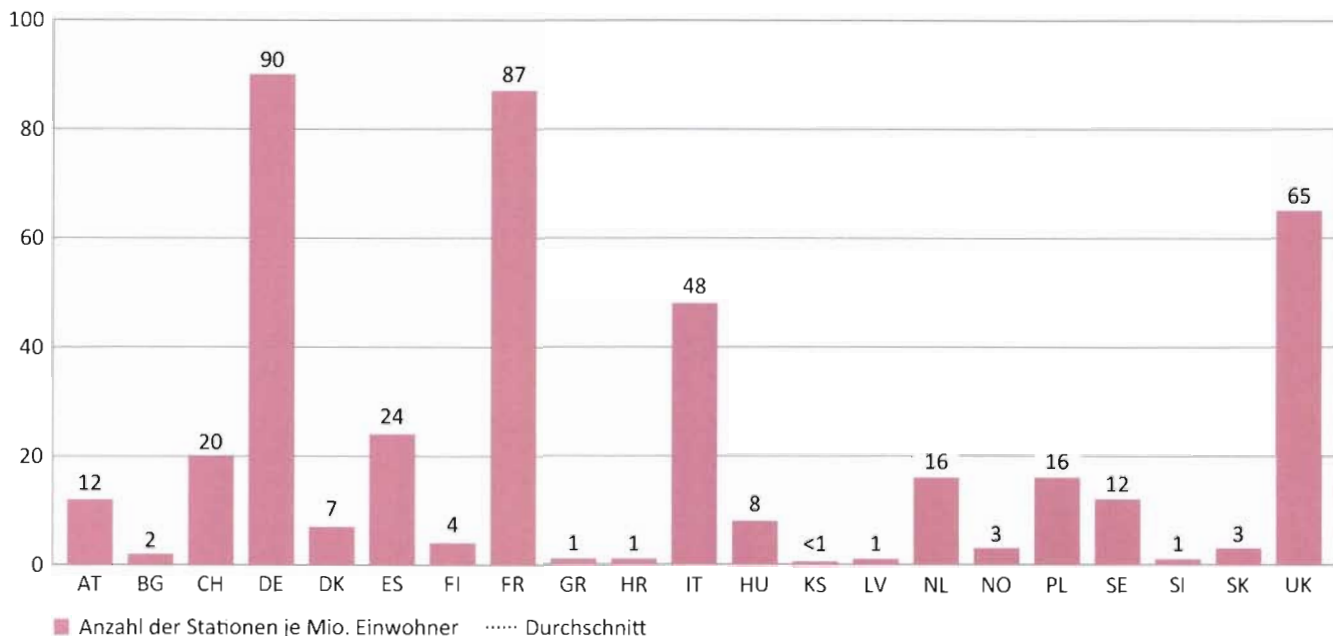


Abb. 8: Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr 2014 (Mrd. Personenkilometer).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

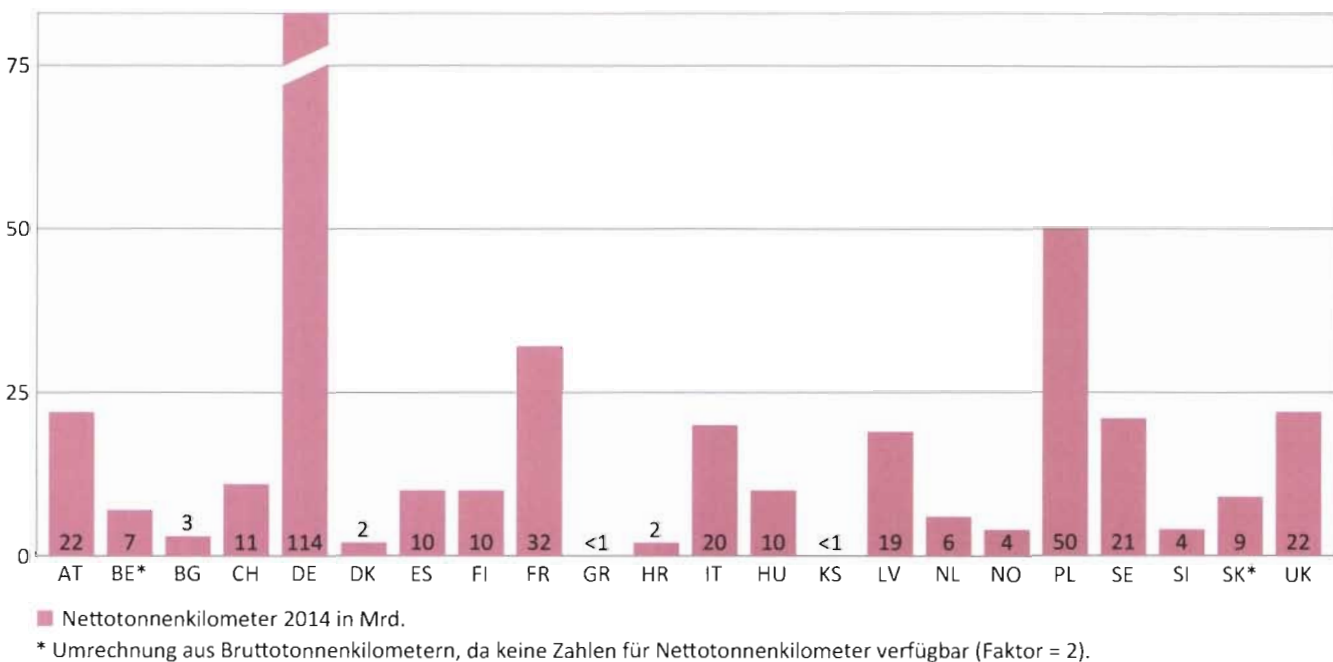


Abb. 9: Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr 2014 (Mrd. Nettotonnenkilometer).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

verkehr eine große Rolle spielt, wodurch es aber systembedingt weniger Wettbewerb gibt. Die Bedienung der Fläche erfolgt in Österreich fast ausschließlich durch den Incumbent. Im österreichischen Ganzzugverkehr ist der Anteil der privaten Mitbewerber mit 34 Prozent deutlich höher.

Vier Länder – Finnland, Griechenland, Kroatien und der Kosovo – haben keinen Wettbewerb im Schienengüterverkehr, am weitesten ist der Wettbewerb in Großbri-

tannien und Schweden mit 55 Prozent fortgeschritten. Knapp dahinter liegen Bulgarien mit 49 Prozent und Norwegen mit 48 Prozent.

Wie in Abbildung 8 ersichtlich, wird in Deutschland, Frankreich und dem Vereinigten Königreich die höchste Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr erbracht. Österreich als kleines Land liegt im unteren Drittel. Bezogen auf die Bevölkerungszahl ist die Verkehrsleistung in Österreich allerdings sehr hoch.

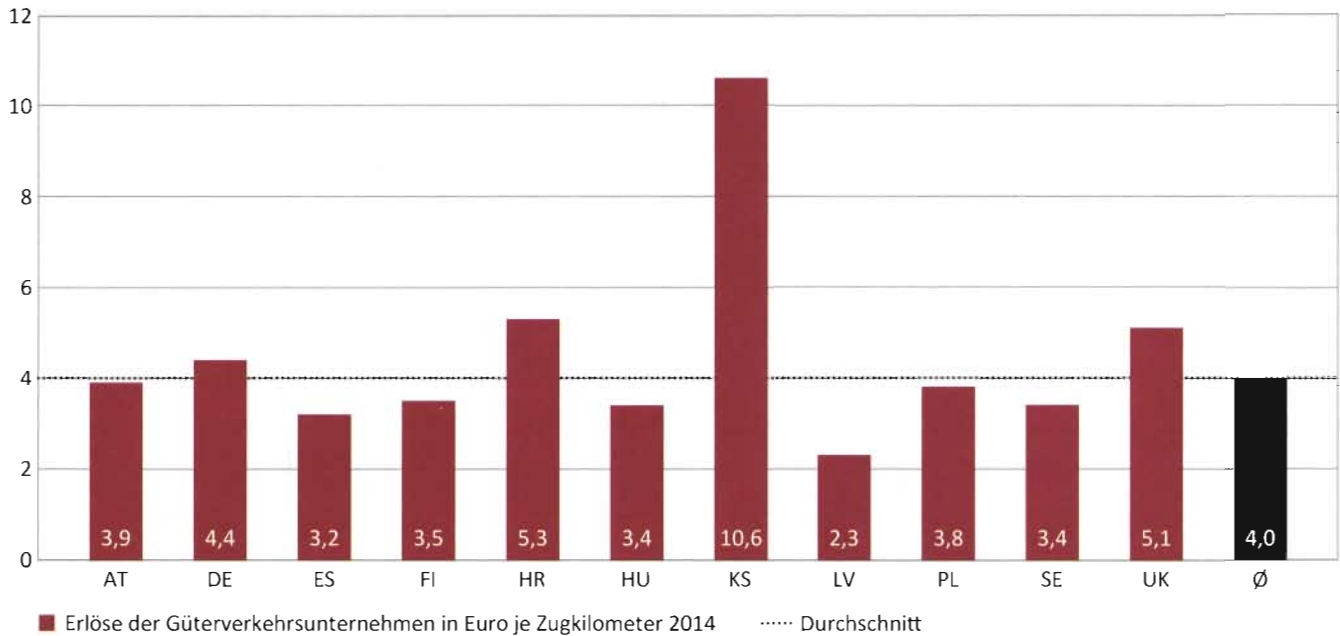


Abb. 10: Erlöse der Güterverkehrsunternehmen 2014 (Cent je Nettotonnenkilometer).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

Die mit Abstand größte Güterverkehrsleistung (Abbildung 9) wird von Deutschland erbracht. Dahinter folgen Polen, Frankreich und Österreich. Unter Berücksichtigung der Landesgröße hat der Schienengüterverkehr in Österreich eine hohe Bedeutung. Das Vereinigte Königreich liegt gleich auf, knapp dahinter folgen Schweden, Italien und Lettland. Während in Polen der Verkehr mit Massengütern wie Kohle wesentlich zu diesem Ergebnis beiträgt, ist es in Deutschland der Umschlag in den Nordseehäfen. In Österreich und Lettland trägt auch der Transitverkehr zur hohen Güterverkehrsleistung bei. Bezogen auf die Größe des Landes erzielt Österreich hier weiterhin hervorragende Werte, die auf die konsequente Förderung des Einzelwagenverkehrs¹¹ und

des kombinierten Verkehrs zurückzuführen sind. Aber auch der Ausbau des Streckennetzes entlang der Donauachse und im Unterinntal hat die Kapazitäten erhöht und dazu geführt, dass es keine Engpässe für den Güterverkehr gibt.

Die Erlössituation im Schienengüterverkehr (Abbildung 10) ist 2014 in allen untersuchten Ländern leicht gesunken und liegt nunmehr im europäischen Durchschnitt bei 4 Cent je Nettotonnenkilometer. Österreich liegt mit 3,9 Cent knapp unter dem Durchschnitt. Der Kosovo weicht mit 10,6 Cent je Nettotonnenkilometer stark nach oben ab, angesichts des geringen Güterverkehrsaufkommens von 25 Millionen Nettotonnenkilometern ist diese Zahl jedoch wenig aussagekräftig.

¹¹ Im Einzelwagenverkehr können einzelne Güterwaggons von unterschiedlichen Kunden „aufgegeben“ werden, die dann in einem Zug zusammengefasst geführt werden. Im Ganzzugverkehr wird ein Zug durch nur einen Kunden gefüllt.



- Fertigstellung des Hauptbahnhofes führt zu attraktiven Relationen
- Auch 2015 hohe Pünktlichkeit im Bahnverkehr, österreichische Züge sind pünktlicher als deutsche
- Entgeltregelungen durch Recast des ersten Eisenbahnpaketes angepasst
- 2015 von der Prüfung des von der ÖBB-Infrastruktur entwickelten Marktmodells für die Öffnung des Bahnstrommarktes geprägt
- 655 Anschlussbahnen mit Güterwagen bedient: Leichter Rückgang des Aufkommens

ÖSTERREICHISCHES EISENBAHNNETZ

Im Jahr 2015 wurde eine weitere Teilstrecke der neuen viergleisigen Westbahnstrecke in Betrieb genommen. Dabei handelt es sich um die viergleisige Einfahrt auf der Ostseite in Amstetten. Ebenfalls 2015 fertiggestellt wurde die Ostseite des neuen Wiener Hauptbahnhofes. Das österreichische Schienennetz hat nunmehr eine Länge von 5.639 Kilometern und wird von mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben.

Österreichisches Schienennetz	Länge (km)
Baulänge	5.639
Normalspur (1.435 mm)	5.324
Schmalspur (z. B. 760 oder 1.000 mm)	316
Eingleisige Strecken	3.518
Zweigleisige Strecken	2.121

Tabelle 1: Übersicht Schienennetz in Österreich (ohne touristische Bahnen).

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Hinzu kommen noch touristisch betriebene Bahnen wie beispielsweise die Waldviertler Schmalspurbahnen sowie die Zahnradbahnen auf den Schneeberg (10 km), den Schafberg (6 km) und zum Achensee (7 km). Die einzige zweigleisige Schmalspurbahn befindet sich in Tirol. Die Zillertaler Verkehrsbetriebe verfügen über zwei zweigleisig ausgebaute Abschnitte im Zillertal zwischen Stumm und Aschau sowie zwischen Zell und Ramsau.

2015 betrug der Anteil der elektrifizierten Strecken aller Infrastrukturbetreiber 70 Prozent. Vorherrschend

Elektrifiziertes Streckennetz	Länge (km)
Wechselstrom	3.729
davon Normalspur mit 15 kV bei 16,7 Hz	3.583
Gleichstrom	232
davon Normalspur mit 750 V	127

Tabelle 2: Übersicht elektrifiziertes Streckennetz in Österreich (ohne touristische Bahnen).

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

ist das österreichische Netz mit 15 kV bei 16,7 Hz elektrifiziert. Daneben gibt es unterschiedliche mit Gleichstrom betriebene Strecken.

Streckenabschnitt	Länge	Anmerkung
Amstetten	2 km	Fertigstellung 4-gleisiger Ausbau Westbahn Ybbs-Amstetten
Wien Hbf – Wien Süd Ostseite	2 km	Fertigstellung Wien Hbf

Tabelle 3: Neubaustrecken 2015 in Österreich.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur

Neubau und Ausbau

Mit der Fertigstellung des Wiener Hauptbahnhofes wurde der Durchgangsbahnhof Mitte Dezember 2015 vollständig in Betrieb genommen. Damit einher ging auch eine Neustrukturierung des gesamten Fernverkehrs. Die Fernzüge der ÖBB bedienen seit 13. Dezember 2015 nicht mehr Wien Westbahnhof, sondern fahren über den Lainzer Tunnel und Wien Meidling direkt nach Wien Hauptbahnhof. Nach einer kurzen Haltezeit werden die Züge der Westbahnstrecke halbstündlich zum Flughafen Wien durchgebunden. Dies ermöglicht die Ende 2014 eröffnete neue zweigleisige Strecke zwischen der Ostbahn und der Flughafenbahn S7. Damit verkürzt sich die Fahrzeit zwischen den Zentren der Westbahnstrecke und dem Flughafen Wien-Schwechat um 25 Minuten. Der Ausbau der viergleisigen Westbahn ging 2015 zwischen Ybbs und Amstetten sowie östlich von Linz voran. Östlich von Amstetten konnte die viergleisige West-

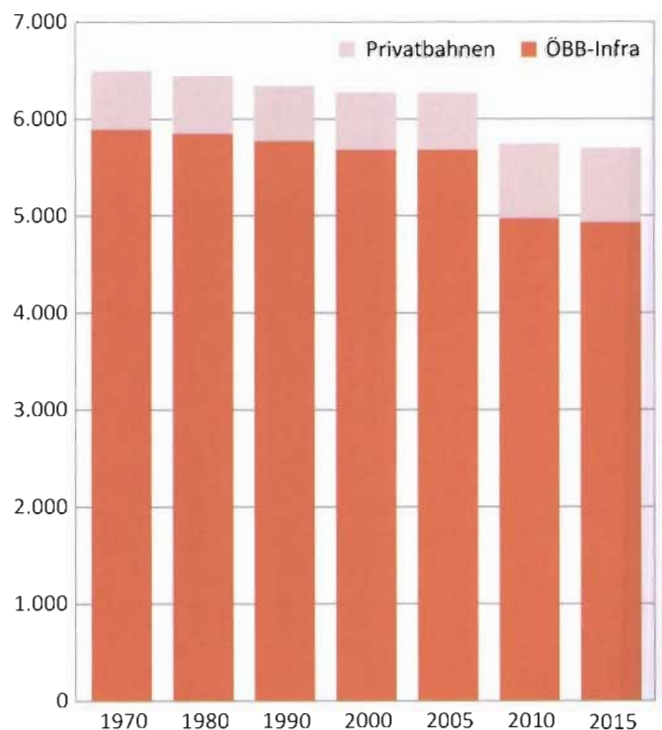


Abb. 1: Entwicklung des Schienennetzes in Österreich (Baulänge in Kilometer).

Quelle: bmvit - Verkehrszahlen für Werte bis 2005; Schienen-Control für Werte ab 2010

bahnstrecke vollständig in Betrieb genommen werden. Weiters wurde an der rund 24,7 Kilometer langen, südlichen Umfahrung des Stadtzentrums St. Pölten weitergearbeitet. In der Steiermark wurden die Arbeiten am Koralmtunnel weitergeführt. Neu ist, dass das Aushubmaterial über die neue Anschlussbahn nächst Deutschlandsberg über die Strecke der GKB abtransportiert wird. Auf Kärntner Seite wurde Mitte März 2015 mit den Bauarbeiten in Mittlern und den Tunnelprojekten in Stein und Lind begonnen. Im Privatbahnnetz wurden die Planungen für den selektiven zweigleisen Ausbau zwischen Salzburg und Oberndorf finalisiert.

Streckeneinstellungen

Im Jahr 2015 wurde die Strecke zwischen Mistelbach Lokalbahn und der Einfahrt in Hohenau im Weinviertel eingestellt. Ebenso wurde eine Teilstrecke der 1836 eröffneten Strecke zwischen Engelhof und der Anschlussbahn nächst Oberweis in Oberösterreich stillgelegt, wobei angedacht ist, die Strecke für den Straßenbahnausbau zu nutzen. In Linz wurde die Donauquerung zwischen Linz Verschiebebahnhof West und Linz Urfahr eingestellt, womit die Mühlkreisbahn zwischen Linz und Aigen-Schlögl die erste nicht ver-netzte normalspurige Bahnstrecke Österreichs ist. Für andere Strecken wurde die dauernde Einstellung des Betriebs gemäß § 28 EisbG beantragt. In der Tabelle 4 ist ein aktueller Überblick über die bereits

genehmigten und beantragten Streckeneinstellungen in Österreich ersichtlich.

Verkehrsstationen 2015

Im österreichischen Eisenbahnnetz gibt es insgesamt 1.420 Verkehrsstationen. Mit 1.095 Stationen stehen die meisten Haltestellen und Bahnhöfe im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur.

Mit Dezember 2015 wurden nun alle Teile des Wiener Hauptbahnhofs in Betrieb genommen. Im Waldviertel werden die Haltestellen Absberg, Großwiesendorf-Tiefenthal, Glaubendorf-Wetzdorf und Königsbrunn-Unterstockstall nicht mehr bedient. Zwischen Krems an der Donau und St. Pölten wurden die Verkehrsstationen Klein Wien und Meidling im Tal aufgelassen.

Im Jahr 2015 wurde die Strecke zwischen Mistelbach Lokalbahn und der Einfahrt in Hohenau im Weinviertel eingestellt. Ebenso wurde eine Teilstrecke der 1836 eröffneten Strecke zwischen Engelhof und der Anschlussbahn nächst Oberweis in Oberösterreich stillgelegt, wobei angedacht ist, die Strecke für den Straßenbahnausbau zu nutzen. In Linz wurde die Donauquerung zwischen Linz Verschiebebahnhof West und Linz Urfahr eingestellt, womit die Mühlkreisbahn zwischen Linz und Aigen-Schlögl die erste nicht ver-netzte normalspurige Bahnstrecke Österreichs ist. Für andere Strecken wurde die dauernde Einstellung des Betriebs gemäß § 28 EisbG beantragt. In der Tabelle 4 ist ein aktueller Überblick über die bereits

Grenzbahnhöfe

Das österreichische Eisenbahnnetz grenzt mit 28 Strecken an die benachbarten europäischen Eisenbahnnetze. 26 Grenzübergänge betreffen die ÖBB-Infrastruktur. Einen Übergang (Baumgarten/Sopron) hat die Raaberbahn sowie einen die Neusiedler Seebahn (Pamhagen/Fertőszentmiklós). An allen Grenzübergängen wird Personenverkehr angeboten. Über 46 Prozent der Grenzübergänge wird Personenfernverkehr geführt. Das österreichische Netz ist gut in das europäische Netz eingebunden. Von den 28 Grenzübergängen

» **Linz – Flughafen
Wien alle
30 Minuten** «

Streckenabschnitt	Einstellungsantrag	Anmerkung
Friedberg–Oberwart km 0,000 bis 15,583 und 52,433 bis 39,543	07.12.2012	Einstellung beantragt
Mistelbach Lokalbahn–Hohenau	12.12.2013	Eingestellt am 12.12.2015
Pernhofen-W.–Zellerndorf	12.12.2013	Einstellung beantragt, allerdings 2016 noch für den Umleitungsverkehr relevant
Linz Vbf West–Linz Urfahr von km 2,849 bis km 6,690	12.12.2013	Eingestellt am 01.12.2015
Kammer–Schörfling km 10,268 bis 11,146	12.12.2013	Eingestellt am 03.04.2015
Anschlussbahn ABIES km 22,202 bis Engelhof	07.12.2012	Eingestellt am 12.03.2015
Laakirchen Abstellanlage km 20,190 bis AB ABIES km 22,202	12.12.2015	Einstellung beantragt

Tabelle 4: Genehmigte und beantragte Streckeneinstellungen in Österreich 2015.

Quelle: Schienen-Control

Strecke	Verkehr	Elektrifiziert mit	
Tschechien:			
Summerau(–Horní Dvořiště)	ingleisig	15 kV~	PNV und GV
Gmünd NÖ(–České Velenice)	ingleisig	25 kV~	PNV und GV
Retz(–Šatov)	ingleisig	15 kV~	PNV und GV
(Hohenau–)Břeclav	zweigleisig	25 kV~	PFV, PNV und GV
Slowakei:			
Marchegg(–Devínska Nova Ves)	ingleisig		PNV und GV
(Kittsee–)Petržalka	ingleisig	15 kV~	PNV und GV
Ungarn:			
(Nickelsdorf–)Hegyeshalom	zweigleisig	25 kV~	PFV, PNV und GV
(Loipersbach-Schattendorf–)Sopron	ingleisig		PNV und GV
(Jennersdorf–)Szentgotthard	ingleisig		PNV und GV
(Ebenfurth–)Sopron	ingleisig	25 kV~	PNV und GV
(Deutschkreutz–)Sopron	ingleisig	25 kV~	PNV und GV
Pamhagen(–Fertőszentmiklós)	ingleisig	25 kV~	PNV
Italien:			
(Arnoldstein–)Tarvisio Boscoverde	zweigleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
(Sillian–)San Candido/Innichen	ingleisig	15 kV~	PNV
(Steinach in Tirol–)Brennero/Brenner	zweigleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
Slowenien:			
Spielfeld Straß(–Sentilj)	ingleisig	3 kV=	PFV, PNV und GV
Bleiburg–Prevalje	ingleisig		PNV
(Rosenbach–)Jesenice	zweigleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
Deutschland:			
(Bregenz–)Lindau Reutin	zweigleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
Kufstein(–Kiefersfelden)	zweigleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
Vils–Pfronten–Steinach	ingleisig		PNV und GV
Ehrwald Zugspitzbahn–Griesen	ingleisig	15 kV~	PNV und GV
Scharnitz–Mittenwald	ingleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
Salzburg Hbf.–Freilassing	zweigleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
Braunau/Inn–Simbach/Inn	ingleisig		PNV und GV
(Schärding–)Passau	zweigleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
Schweiz/Liechtenstein:			
(Feldkirch–)Buchs (SG)	ingleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV
(Bregenz–)St. Margrethen	ingleisig	15 kV~	PFV, PNV und GV

Tabelle 5: Grenzbahnhöfe in Österreich.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control

sind 22 bzw. knapp 80 Prozent elektrifiziert. Die ÖBB-Infrastruktur verfügt im Grenzbereich Steiermark/Slowenien über einen 2,2 Kilometer langen Abschnitt, der mit Gleichstrom elektrifiziert ist. In der Tabelle „Grenzbahnhöfe in Österreich“ ist der zum Grenzbahnhof korrespondierende Bahnhof in Klammer dargestellt.

Neun Grenzübergänge sind zweigleisig ausgebaut. Über drei Grenzübergänge (Bleiburg, Vils, Sillian) wird planmäßig kein Güterverkehr abgewickelt. In die Slowakei gibt es keine Fernverkehrsangebote im Personenverkehr. Aufgrund der Flüchtlingsströme war der Grenzübergang zu Salzburg im Jahr 2015 über mehrere Wochen für den Personenverkehr gesperrt.

Privatbahnen

In der nachfolgenden Tabelle ist das gesamte Privatbahnnetz Österreichs dargestellt (ohne Anschlussbahnen). Die rein touristischen Bahnen scheinen ebenfalls auf Über zweigleisige Infrastruktur verfügen innerhalb der

Privatbahnen nur die vernetzten Wiener Lokalbahnen und abschnittsweise die nicht vernetzte Zillertalbahn. Eine Sonderstellung nimmt die touristisch genutzte Wachtlbahn mit einer Spurweite von 900 Millimetern ein, die nur wenige Meter vom bayrischen Kiefersfelden nach Österreich führt.

Unternehmen	Typ	„Verknüpfung“ in	Trassenzuweisung	km
AB	Schmalspur-Zahnrad	Jenbach	nicht vernetzt	7
CCG	integriert, Betrieb StLB	Kalsdorf	SCHIG	1
GKB	integriert	Graz Hbf.	SCHIG	98
GV	Schmalspur	Vorchdorf-Eggenberg	nicht vernetzt	16
IVB	Schmalspur-Straßenbahn	Innsbruck Hbf.	nicht vernetzt	19
LILO	Infrastruktur, Betrieb Stern & Hafferl	Eferding, Linz Hbf., Neumarkt-Kalham	LILO	59
LVE	Infrastruktur, Betrieb Stern & Hafferl	Stadl-Paura	LVE	16
MBS	integriert	Bludenz	ÖBB-Infrastruktur	13
MStE	Schmalspur, Betrieb StLB	Mixnitz-Bärenschützklamm	nicht vernetzt	11
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, Fertőszentmiklós	ÖBB-Infrastruktur	38
Raaberbahn	integriert (österreich-ungarisch)	Ebenfurth, Wulkaprodersdorf, Deutschkreutz	ÖBB-Infrastruktur	26
SKGB/SLB	Schmalspur-Zahnrad	–	nicht vernetzt	6
SLB	integriert	Salzburg Itzling	SCHIG	38
SLB	Schmalspur	Zell am See	nicht vernetzt	53
StLB	integriert	Gleisdorf, Feldbach, Peggau-Deutschfeistritz	SCHIG	47
StLB	Schmalspur	Unzmarkt, Weiz	nicht vernetzt	78
VA	Schmalspur	Vöcklamarkt	nicht vernetzt	15
Wachtlbahn	Schmalspur	Kiefersfelden	nicht vernetzt	1
WLB	integriert	Wien Meidling, Traiskirchen	SCHIG	31
ZB	Schmalspur	Jenbach	nicht vernetzt	32

Tabelle 6: Österreichische Privatbahnen mit eigener Infrastruktur.

Quelle: Erhebung Schienen-Control

HOHE PÜNKTLICHKEIT IM BAHNVERKEHR

Eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Wahl des Verkehrsmittels ist neben einer möglichst kurzen Fahrzeit, insbesondere für den Arbeits- bzw. Schulweg, auch die planmäßige Ankunft am Zielort.

Im Personenverkehr war die Pünktlichkeit im Jahr 2015 mit 96,3 Prozent sehr hoch (2014: 96,7 Prozent). Im Güterverkehr verbesserte sich die Pünktlichkeit leicht auf 74,1 Prozent (2014: 73,9 Prozent).

Pünktlichkeitsstatistik

Grundlage der Statistik sind die Zugankunftszeiten an allen bedienten Verkehrsstationen. Liegt diese inner-

	2011	2012	2013	2014	2015
Personenverkehr ges.	96,6	96,5	95,9	96,7	96,3
Personenfernverkehr	87,0	87,1	86,3	87,6	88,0
Personenahverkehr	97,0	96,9	96,4	97,1	96,8
Wiener Schnellbahn	98,4	97,6	96,8	98,1	97,3
Güterverkehr	68,9	77,1	75,5	73,9	74,1

Tabelle 1: Vergleich der Pünktlichkeit im Personen- und Güterverkehr 2011–2015 aller Eisenbahnverkehrsunternehmen im Netz der ÖBB-Infrastruktur.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur

halb des international üblichen und von vielen Bahnunternehmen angewendeten Schwellenwerts von 5 Minuten und 29 Sekunden – einzelne Bahnunternehmen wie z. B. die Deutsche Bahn setzen den Wert anders fest –, wird der Zug als pünktlich gewertet. Ausgefallene Züge scheinen in der Bewertung nicht auf, auch nicht Züge, die im Schienenersatzverkehr geführt werden. Im Güterverkehr gilt ein Schwellenwert von 15 Minuten.

Hohe Pünktlichkeit im gesamten Personenverkehr

Im Jahr 2015 lag die Pünktlichkeit im gesamten Personenverkehr bei 96,3 Prozent. Die Monate mit den meisten pünktlichen Zügen waren Jänner mit 97,0 Prozent, März mit 97,3 Prozent und Mai mit 97,1 Prozent. Die wenigsten pünktlichen Züge gab es aufgrund von Baustellen von Juli bis September 2015.

Vergleicht man die wesentlichen Eisenbahnachsen in Österreich, zeigt sich, dass 2015 die Tauernstrecke zwischen Salzburg, Villach und Jesenice bzw. Tarvis mit 91,5 Prozent abermals die Achse mit den wenigsten pünktlichen Zügen im gesamten Personenverkehr war (2014: 91,8 Prozent). Die Verspätungen ergaben sich großteils durch den internationalen Verkehr zwischen Deutschland, Italien und Slowenien, aber auch durch die eingleisigen Streckenabschnitte. Die Achse mit den

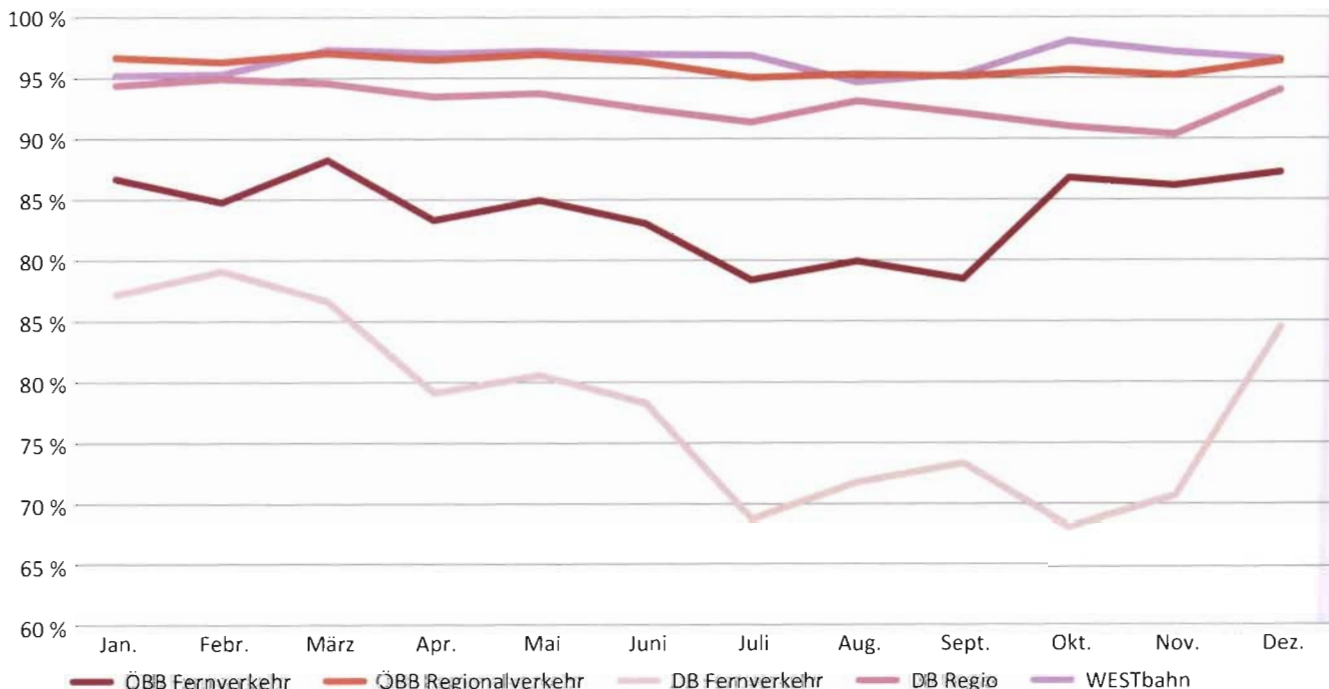


Abb. 1: Monatliche Pünktlichkeit 2015 für den gesamten Personenfern- und Regionalverkehr im Netz der ÖBB-Infrastruktur bzw. im Netz der DB Netz. Messung der österreichischen Verspätungen ab 5 Minuten 29 Sekunden; bei der DB ab 5 Minuten 59 Sekunden.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur, DB Netz

meisten pünktlichen Zügen war die Westbahnstrecke mit 95,8 Prozent (2014: Südbahnstrecke mit 96,0 Prozent). Ein Vergleich mit Deutschland zeigt, dass Züge in Österreich, gesamt gesehen, eine deutlich höhere Pünktlichkeit aufweisen.

Pünktlichkeit im Personenfernverkehr

Im Fernverkehr verbesserte sich die Pünktlichkeit 2015 auf 88,0 Prozent (2014: 87,6 Prozent). Der Monat mit den pünktlichsten Zügen war der März mit 91,3 Prozent, gefolgt vom Dezember mit 90,3 Prozent. Im Juli und September wurden mit jeweils 83,9 Prozent die wenigsten pünktlichen Züge verzeichnet. Im Personenfernverkehr zeigte sich 2015, dass die Brennerachse Deutschland–Innsbruck–Italien mit 71,3 Prozent (2013: 75,5 Prozent) die Achse mit den wenigsten pünktlichen Zügen war. Die Verspätungen ergaben sich großteils durch die starke Vernetzung mit ausländischen Taktverkehren. Die Westbahnstrecke war mit 90,0 Prozent (2014: 89,3 Prozent) die Fernverkehrsstrecke mit den pünktlichsten Zügen.

Pünktlichkeit auf der Westbahnstrecke

Seit über vier Jahren bietet auf der Westbahnstrecke neben der ÖBB-Personenverkehr auch die WESTbahn

Fernverkehrszüge an. Diese verkehren zwischen Wien West und dem Salzburger Hauptbahnhof. Das Angebot der WESTbahn ist im Gegensatz zu jenem der ÖBB-Personenverkehr fahrplantechnisch nur mit der Bayerischen Oberlandbahn vernetzt. Gründe für die hohe Pünktlichkeit sind neben großzügig kalkulierten Fahrzeitreserven auch eine rasche Abfertigung, die ohne Schaffner, durch die Lokführerin bzw. den Lokführer abgewickelt wird und die daraus resultierenden kurzen Haltezeiten in Stationen.

**Ein Vergleich zeigt:
Die Züge in
Österreich sind
pünktlicher als die
Züge in Deutschland.**

Personennahverkehr deutlich pünktlicher als Personenfernverkehr

Im Personennahverkehr konnte 2015 mit einer Pünktlichkeit von 96,8 Prozent das hohe Niveau von 2014 (97,1 Prozent) fast gehalten werden. Die meisten pünktlichen Züge waren im März (97,6 Prozent) und Mai (97,5 Prozent) zu verzeichnen. Der Monat mit den wenigsten pünktlichen Zügen war mit 95,9 Prozent der Juli.

Verspätungsursachen

Im Jahr 2015 stellte die ÖBB-Infrastruktur das Kodierungssystem auf eine Primärursachenkodierung um, wodurch auch klassische Sekundärverspätungen der

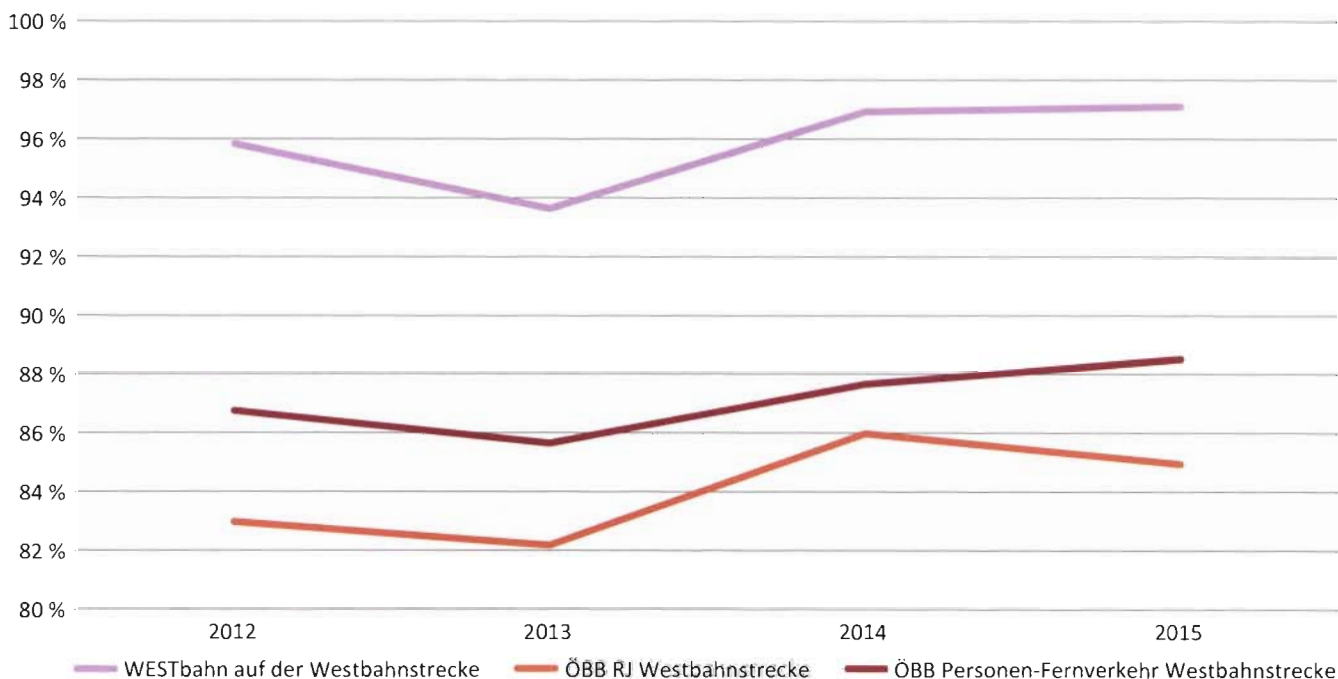


Abb. 2: Pünktlichkeit zwischen 2012 und 2015 (Messung der Verspätungen ab 5 Minuten 29 Sekunden).

Quelle: ÖBB-Infrastruktur

primären Ursache zugeschrieben werden. Das nachstehende Beispiel soll dies verdeutlichen:

Ein Regionalzug wird durch einen Fernverkehrszug überholt und kommt dadurch fünf Minuten später am Zielbahnhof an. Bis Ende 2014 wurden die fünf Minuten Verspätung auf „Folgeverspätungen“, das sind Verspätungen, die durch andere Züge hervorgerufen werden, kodiert. Seit Jänner 2015 wird den Verspätungen auch die ihnen zugrunde liegende Ursache zugeordnet; in unserem Beispiel wäre es die „Überholung eines verspäteten Fernverkehrszuges“. Da aufgrund der Systemumstellung ein Vergleich mit den Vorjahreszahlen nicht mehr unmittelbar möglich ist, werden im folgenden Absatz nur die Zahlen für das Jahr 2015 angeführt. Im Personennahverkehr verursachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen knapp ein Drittel der Verspätungen selbst, z. B. durch längere Aufenthalte in Bahnhöfen. Elf Prozent der Verspätungsursachen sind auf Folgeverspätungen zurückzuführen, die sich aufgrund der längeren Aufenthalte in den Bahnhöfen ergaben. Im Güterverkehr hatten die Nachbarbahnen mit 40 Prozent aller Verspätungen im Fernverkehr nach wie vor einen starken Einfluss auf die Pünktlichkeit. Im Personenfernverkehr verursachten die Nachbarbahnen 24 Prozent der Verspätungen.

Pünktlichkeit im Güterverkehr

Im Güterverkehr verbesserte sich die Pünktlichkeit 2015 im Vergleich zum Vorjahr auf 74,1 Prozent. Die Rail Cargo Austria war mit 77,2 Prozent (2014: 77,1 Prozent) wesentlich pünktlicher als der Durchschnitt der Mitbewerber mit 53,7 Prozent. Innerhalb der Rail Cargo Austria ist der Güterverkehr zwischen den Verschubknoten (Wien, Linz, Wels, Salzburg, Innsbruck, Graz, Bruck an der Mur und Villach) mit 80,8 Prozent wesentlich pünktlicher als der kombinierte Verkehr¹² mit 57,5 Prozent.

Performance Regime

Die Richtlinie 2012/34/EU sieht leistungsabhängige Entgeltbestandteile vor, welche die österreichischen Infrastrukturbetreiber in Form eines sogenannten Performance Regimes umgesetzt haben. Es stellt ein Anreizsystem zur Vermeidung von Betriebsstörungen, zur Verbesserung der Pünktlichkeit und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur dar. Um dem im Performance Regime angeführten Anreizsystem, hinsichtlich der Verspätungen von mehr als 10 Minuten im Reiseverkehr und mehr als 60 Minuten im Güterverkehr, gerecht zu werden, wurden die Verspätungen aller Zugläufe erhoben und den jeweiligen

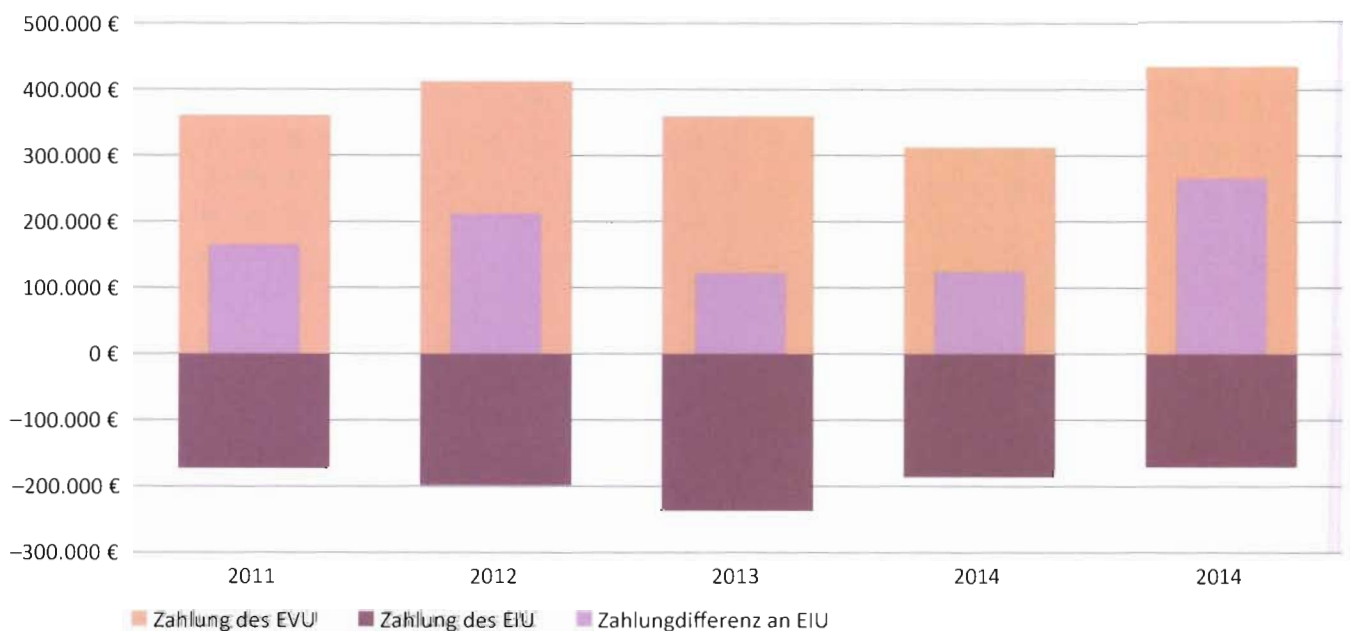


Abb. 3: Zahlungsdifferenz aus dem Performance Regime 2011–2015 in Euro.

Quelle: OBB-Infrastruktur

¹² Kombiniertes Verkehr beschreibt eine mehrgliedrige Transportkette, die unterschiedliche Verkehrszweige integriert. Diese Organisationsform wird auch als gebrochener Verkehr bezeichnet. Im Gegensatz zum Direktverkehr (ungebrochener Verkehr) kommt es beim kombinierten Verkehr zu einem (mehrmaligen) Umschlagen der Güter.

Verspätungsursachen zugewiesen. Die Abrechnung für das Jahr 2015 zeigt 1,1 Millionen Verspätungsminuten, wobei 788.000 Minuten durch Eisenbahnverkehrsunternehmen und 326.000 Minuten durch den Infrastrukturbetreiber verursacht wurden. Da pro Verspätungs-

minute ein Betrag von 0,5518 Euro zu zahlen ist, ergibt sich insgesamt eine Zahlungsdifferenz von 264.581 Euro (2014: 127.431 Euro), die Eisenbahnverkehrsunternehmen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen leisten mussten.

NEUE ENTGELTREGELN DURCH UMSETZUNG DES RECAST

Im Sommer 2012 wurde mit der Richtlinie 2012/34/EU der Recast des 1. Eisenbahnpaketes in der EU beschlossen. Die Umsetzung in nationales Recht hatte in den einzelnen Mitgliedstaaten bis spätestens Juni 2015 zu erfolgen. In Österreich wurden die Präzisierungen des Recast hinsichtlich der Entgeltregelungen im Jahr 2015 entsprechend implementiert (§§ 67 ff EISBG).

Durchführungsrechtsakt „Direkte Kosten“

Der gesetzlich nicht determinierte Begriff der direkten Kosten wurde in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich ausgelegt, was dazu führte, dass die Höhe der Entgelte für das Mindestzugangspaket¹³ stark voneinander abwich. Der Recast legt nun eine einheitliche Berechnungsmethode fest: Demnach sind die Entgelte grundsätzlich in der Höhe zu ermitteln, in der Kosten unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs entstehen. Diese Regelung war schon im 1. Eisenbahnpaket (Richtlinie 2001/14/EG) enthalten. Im Recast findet sich neben dieser Regelung noch die Ermächtigung der EU-Kommission, einen Durchführungsakt zu erlassen, in dem die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, definiert wird. Die EU-Kommission hat von dieser Ermächtigung Gebrauch gemacht und im Juni 2015 einen Durchführungsrechtsakt zur Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten erlassen (Verordnung (EU) Nr. 909/2015). Der Durchführungsrechtsakt nennt die Kosten nicht mehr „aufgrund des Zugbetriebs anfallende Kosten“, sondern spricht von „direct costs“, die in der deutschen Fassung mit „direkten Kosten“ übersetzt wurden. Aus der Entscheidung des EUGH C-512/10 Europäische Kommission gegen Republik Polen vom 30. Mai 2013 ergibt sich, dass nach betriebswirtschaftlicher Betrachtung die Bedeutung der „direkten Kosten“ irreführend und daher für den deutschsprachigen Raum der Begriff der „Grenzkosten“ anzuwenden ist.

Die Berechnungsmethode im Durchführungsrechtsakt geht von den Kosten des Mindestzugangspaketes aus:

Kostenbegriffe „Direkte Kosten“ versus „direct costs“

Unter „direct costs“ werden zumeist die variablen Kosten verstanden. Im direct costing wird von direkt zum Ausstoß proportionalen Kosten gesprochen. Im angelsächsischen Bereich wird der Begriff „direct costs“ auch oft mit „marginal costs“ synonym verwendet. Der Begriff „direkte Kosten“ wird oft mit Einzelkosten gleichgesetzt, bezieht sich allerdings auf Kosten, welche dem Kostenträger direkt zugerechnet werden können. Unter den Begriff „direct costs“ fallen alle Kosten, die in Abhängigkeit von der Leistung entstehen. Diese können neben den variablen Einzelkosten auch sprungfixe Kosten oder sonstige mit der Leistung variierende Gemeinkosten enthalten. Bei den „direkten Kosten“ stehen die Einzelkosten im Fokus. Hier werden auch direkt zuordenbare Fixkosten anerkannt, die nicht unmittelbar leistungsabhängig sind.

Gemäß Artikel 4 des Durchführungsrechtsaktes sind zuerst die Kosten, die nicht aufgrund eines Zugbetriebs anfallen, das sind u. a. Finanzierungskosten, Fixkosten für die Bereitstellung einer Strecke, wenn kein Zug fährt, Verwaltungskosten oder Kosten für höhere Gewalt bzw. Unfälle, von den Kosten des Mindestzugangspaketes abzuziehen.

Die übrigen Kosten, die sogenannten „direct costs“, werden entweder durch die Anzahl der Zugkilometer, Fahrzeugkilometer oder Bruttotonnenkilometer dividiert, um den Entgeltsatz je verwendeter Verrechnungseinheit zu erhalten. Es ist aber auch möglich, die Verrechnungseinheiten bei der Entgeltermittlung zu kombinieren und demnach z. B. das Entgelt aus Zugkilometern und Bruttotonnenkilometern gemeinsam zu verwenden. Somit kann der Infrastrukturbetreiber die Entgelte verursachungsgerecht festlegen. Um eine noch bessere Kostenverursachungsgerechtigkeit zu

¹³ Unter „Mindestzugangspaket“ versteht man die Benutzung der Schieneninfrastruktur für eine Zugfahrt. Hierfür hat sich auch der Ausdruck „Zugtrasse“ etabliert. Die Benutzung von Serviceeinrichtungen, wie etwa der Halt in einem Personenbahnhof, die Mitbenutzung eines Terminals oder die Inanspruchnahme einer Nebenleistung (z. B. die Versorgung mit Traktionsstrom oder der Vershub), sind im „Mindestzugangspaket“ nicht berücksichtigt.

erreichen, können die Infrastrukturbetreiber für die Berechnung der Entgelte weitere Differenzierungsparameter, die sogenannte „Modulation“, einsetzen. Dementsprechend können u. a. höhere Entgelte für gleisschädigende Fahrzeuge bzw. Abschläge für gleis schonende Fahrzeuge, die Längssteifigkeit des Fahrzeuges oder der horizontalen Kräfte, die auf das Gleis wirken, herangezogen werden. Die Modulation darf allerdings nicht zu einer Erhöhung der „direct costs“ führen, sondern hat aufkommensneutral zu sein.

Im Durchführungsrechtsakt ist eine Übergangsfrist vorgesehen, sodass spätestens im Fahrplanjahr 2019 die Entgelte nach dem Durchführungsrechtsakt zu ermitteln sind. In Österreich verweist der § 67 EisbG auf diesen Durchführungsrechtsakt. Derzeit kann der Infrastrukturmanager, wenn ein ökonomisches oder technisches Kostenmodell verwendet wird, dieses weiterverwenden, sofern es Artikel 4 des Durchführungsrechtsaktes zu „direct costs“ entspricht.

Übersteigen die Entgelte für einen 1.000 Tonnen-Zug zwei Euro (Indexierung des Basisjahres 2005 notwendig) je Zugkilometer nicht oder liegt der Anteil der nutzungsabhängigen Instandhaltung unter gewissen im Durchführungsrechtsakt genannten Werten, kann der Regulator diese durch eine sogenannte vereinfachte Kontrolle überprüfen. Die Regelungen und Inhalte für die vereinfachte Kontrolle hat der Regulator selbst festzulegen.

Durchführungsrechtsakt „Lärmabhängige Entgelte“

Gemäß Artikel 21 Abs 5 der Richtlinie 2012/34/EU ist die Möglichkeit vorgesehen, die auf den „direct costs“ basierenden Entgelte abzuändern, um eine Lärmreduktion zu erreichen. Auch mit dieser Modulation muss die Gesamthöhe der Entgelte unangetastet bleiben. Der diesbezügliche Durchführungsrechtsakt der EU-Kommission (Verordnung (EU) Nr. 429/2015) wurde im März 2015 erlassen.

Eine Lärmreduktion soll vor allem durch die finanzielle Förderung von Verbundstoff-Bremssohlen erzielt werden. Bei der Differenzierung der Entgelte nach der Lärmbelastung darf der Infrastrukturbetreiber für nach-

gerüstete Wagen einen Mindestbonus von 0,0035 Euro je Achskilometer (Anzahl der Achsen mal Anzahl der Zugkilometer) gewähren. Darüber hinaus können für Züge mit mindestens 50 Prozent geräuscharmen Wagen und Lokomotiven weitere Boni vorgesehen werden. Für geräuschintensive Züge darf im Gegenzug ein Malus verrechnet werden. In Österreich wurde dieser Durchführungsrechtsakt in § 67b EisbG umgesetzt.

Zuschläge je Marktsegment und sonstige Zuschläge

Gemäß Artikel 32 Abs 1 besteht die Möglichkeit, Zuschläge zu den Entgelten zu verrechnen. Diese Möglichkeit gab es bereits nach der Richtlinie 2011/14/EG, jedoch wurde sie nur von wenigen Infrastrukturbetreibern genutzt. In Österreich wurden die Bestimmungen des Artikel 32 in § 67d EisbG umgesetzt.

Demnach kann ein Zuschlag je Marktsegment nur in einer solchen Höhe verrechnet werden soweit das jeweilige Marktsegment diesen Zuschlag tragen kann. Hierdurch darf niemand von der Benutzung der Schieneninfrastruktur ausgeschlossen werden und die Verrechnung ist nur bis maximal zur Erreichung der Vollkosten zulässig. Das bedeutet,

dass der Zuschlag für jedes Marktsegment separat festgelegt werden muss und eine Überprüfung der Markttragfähigkeit durchzuführen ist. Gemäß § 67d Abs 4 EisbG sind zumindest drei Marktsegmente vorgesehen: Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und andere Personenverkehrsdienste. Anhang VI Punkt 1 der Richtlinie 2012/34/EU beinhaltet eine Liste von Verkehrsdienstpaaren, die bei der Festlegung von weiteren Marktsegmenten in Betracht zu ziehen sind:

- a. Personenverkehr/Güterverkehr
- b. Gefahrgutzüge/andere Güterzüge
- c. Inländischer Verkehr/grenzüberschreitender Verkehr
- d. Kombiniertes Verkehr/Direktverkehr
- e. Personenstadt- oder -regionalverkehr/Personenfernverkehr
- f. Ganzzüge/Einzelwagenverkehr
- g. Netzfahrplan/Gelegenheitsverkehr

Der Durchführungsrechtsakt „Direkte Kosten“ wird zur Vereinheitlichung der Entgeltstrukturen in Europa beitragen

In Österreich ist für die Verrechnung von Zuschlägen die Genehmigung der Schienen-Control Kommission einzuholen.

Eine weitere Entgeltbestimmung besagt, dass für einzelne Strecken oder Streckenabschnitte gemäß § 67e EisbG höhere Entgelte verrechnet werden können, wenn deren Bau oder Ausbau ohne erhöhte Entgelte

nicht durchgeführt worden wäre. Ebenso ist es möglich, Entgelte gemäß § 67f EisbG zu differenzieren und dementsprechend die Einführung von ETCS auf Fahrzeugen zu fördern. Ähnlich wie bei dem Bonus-Malus-System für die Förderung von geräuscharmen Zügen kann für Fahrzeuge mit ETCS-Ausrüstung auf internationalen Eisenbahnkorridoren¹⁴ ein Bonus verrechnet werden.

¹⁴ Anlage I der Entscheidung 2009/561/EG der Europäischen Kommission.

ÖFFNUNG DES BAHNSTROMMARKTES IN ÖSTERREICH

Das Jahr 2015 stand im Zeichen der Vorbereitung auf die Öffnung des Bahnstrommarktes mit 1. Jänner 2016. Bis Ende 2015 konnten die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Bahnstrom ausschließlich von der ÖBB-Infrastruktur beziehen. Um ein wettbewerbskonformes Marktmodell zu entwickeln, das den Zugang zum Bahnstromsystem auch für Drittanbieter ermöglicht, müssen sowohl technische wie auch wirtschaftliche Überlegungen miteinbezogen werden. Eine besondere Herausforderung stellt dabei die Berücksichtigung der technischen Besonderheiten des Bahnstromsystems dar.

Bahnstromsystem – technische Rahmenbedingungen

Das österreichische Bahnstromnetz stellt ein eigenständiges Stromnetz mit einer Frequenz von 16,7 Hertz (Hz) dar. Insgesamt elf Wasserkraftwerke mit speziellen Turbinen erzeugen den Strom, um die Züge mit 16,7 Hz-Bahnstrom zu versorgen. Acht dieser Kraftwerke werden von der ÖBB-Infrastruktur betrieben; drei weitere 16,7 Hz-Laufwasserkraftwerke an der Enns und der Drau von anderen Energieerzeugern.

Neben der Erzeugung von 16,7 Hz-Strom wird zusätzlich Strom aus dem öffentlichen 50 Hz-Netz benötigt, um den vollen Bahnstrombedarf abdecken zu können. Dazu muss jedoch der Strom von 50 Hz, über Frequenzumformer oder Frequenzrichter, auf 16,7 Hz umgeformt werden. Die ÖBB-Infrastruktur betreibt dazu fünf mechanische Frequenzumformer und zwei elektronische Frequenzrichter. Bislang war nur ein Frequenzrichter im Bahnstromsystem verfügbar, doch 2015 wurde ein weiterer Frequenzrichter im Pinzgau in Betrieb genommen, der den in nahegelegenen Kraftwerken gewonnenen Strom ins öffentliche Netz einspeisen oder Strom aus dem öffentlichen Netz beziehen und in Bahnstrom umwandeln kann.

In ganz Österreich transportieren Hochspannungsleitungen Bahnstrom mit 110 Kilovolt (kV), im Wiener Umland auch mit 55 kV, von den Kraftwerken und Umformern zu den rund 60 Unterwerken. In den Unterwerken wird der Strom von 110 kV bzw. 55 kV auf 15 kV transformiert und von dort in die Oberleitung eingespeist. Die technische Leitstelle in Innsbruck steuert das Bahnstromsystem und regelt den Strombedarf und die Stromproduktion.

Bahnstromversorgung in Europa

Die Schienennetze in Europa verfügen über unterschiedlichste Stromversorgungssysteme. Neben den Gleichstromnetzen mit 3 kV in Italien und Slowenien werden noch Deutschland, Liechtenstein und die Schweiz mit 15 kV-Wechselstrom bei 16,7 Hz versorgt. Tschechien, Slowakei und Ungarn sind mit 25 kV bei 50 Hz-Wechselstrom elektrifiziert. Um die Stromversorgung zu den Nachbarländern sicherzustellen, gibt es zwei Kopplungen nach Deutschland sowie eine in die Schweiz. In Österreich versorgt die ÖBB-Infrastruktur neben dem eigenen Schienennetz auch das Netz der Montafonerbahn sowie eine Strecke der Steiermärkischen Landesbahnen mit Bahnstrom zu 15 kV bei 16,7 Hz-Wechselstrom. Nur ein kleiner Grenzabschnitt in der Steiermark zu Slowenien wird mit 3 kV-Gleichstrom gespeist. Die Raaberbahn und die Neusiedler Seebahn versorgen von Ungarn aus ihre Strecken bis Ebenfurth und Neusiedl am See mit 25 kV bei 50 Hz-Wechselstrom. Alle anderen vernetzten Bahnen werden mit maximal 1 kV-Gleichstrom betrieben. Die unterschiedlichen Bahnstromnetze haben sich historisch entwickelt und spiegeln das nationale bzw. regionale Denken ihrer Entstehungszeit wider.

Bahnstromversorgung – Marktmodell neu

Bis Ende 2015 war die ÖBB-Infrastruktur sowohl Netzbetreiber als auch Energielieferant – sie hatte von der Erzeugung über den Zukauf von 50 Hz-Strom und der Umformung bis zur Verteilung und der letztendlichen Abgabe des Bahnstroms an das Triebfahrzeug alle Aufgaben inne. Die Bahnstromkunden konnten einerseits auf ein umfassendes Leistungspaket zurückgreifen, andererseits ihre Kosten nicht beeinflussen, da es keine Drittanbieter am Bahnstrommarkt gab.

Nach einem umfangreichen Konsultationsprozess in den Jahren 2014 und 2015 wurde ein Modell entwickelt, nach welchem die Marktöffnung im Bahnstrombereich erfolgen sollte. Neben der operativen

Umsetzung war die Rollentrennung zwischen Netzbetreiber und Energielieferant und die Einbindung der Drittanbieter abgesehen von organisatorischen auch mit rechtlichen Änderungen verbunden. In der Umsetzung stellt sich der Prozess nun wie folgt dar:

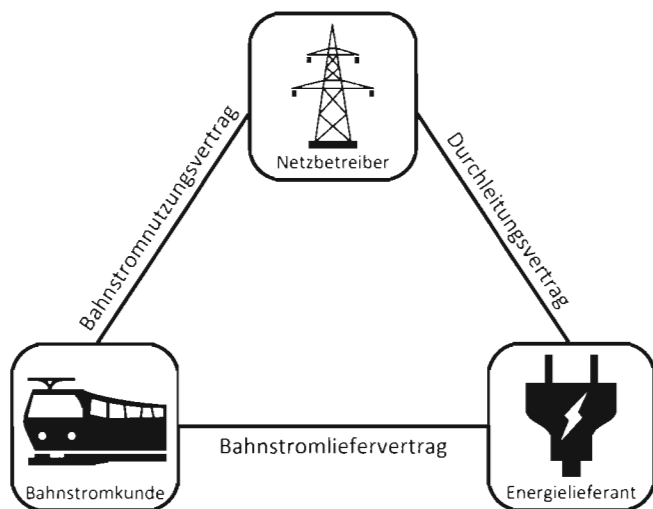


Abb. 1: Vertragskonstrukt Durchleitung.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur

Die Rollenverteilung lehnt sich an jene des öffentlichen Netzes an. Wie auch im öffentlichen 50 Hz-Netz bleiben die Bereitstellung und der Betrieb des Bahnstromnetzes Aufgabe des Netzbetreibers. Dieser sorgt dafür, dass der

eingespeiste Strom aller Energielieferanten von 50 Hz auf 16,7 Hz umgeformt und über das Bahnstromnetz zum Triebfahrzeug des Zuges geleitet wird. Neben der Netzsteuerung werden durch den Netzbetreiber auch Netzentgelte und Ausgleichsenergie verrechnet. Aufgabe des Energielieferanten ist neben der eigentlichen Bereitstellung des Stroms auch die Erstellung der Bedarfsprognose für seine Kunden und die operative Abwicklung der Stromlieferung mit dem Netzbetreiber. Netzbetreiber und Energielieferant bieten dem Kunden nun gemeinsam jene Services an, die vor der Liberalisierung zentral erbracht wurden. Durch den entstandenen Wettbewerb im Energiebereich gibt es nun die Möglichkeit, Energiepreise zu verhandeln und Einfluss auf die Kosten zu nehmen. Mit Jänner 2016 haben vier Eisenbahnverkehrsunternehmen den Wechsel zu einem alternativen Energielieferanten vollzogen und beziehen seither ihren Bahnstrom nicht mehr von der ÖBB-Infrastruktur.

Bahnstromtarife 2015

Im Jahr 2015 wurden die Bahnstrompreise auf Basis eines Gesamtpreises, in dem neben Netz- und Energiekosten auch Steuern enthalten waren, ermittelt und in drei sogenannte Tarifzeiten unterschieden und in Rechnung gestellt (Abbildung 2).

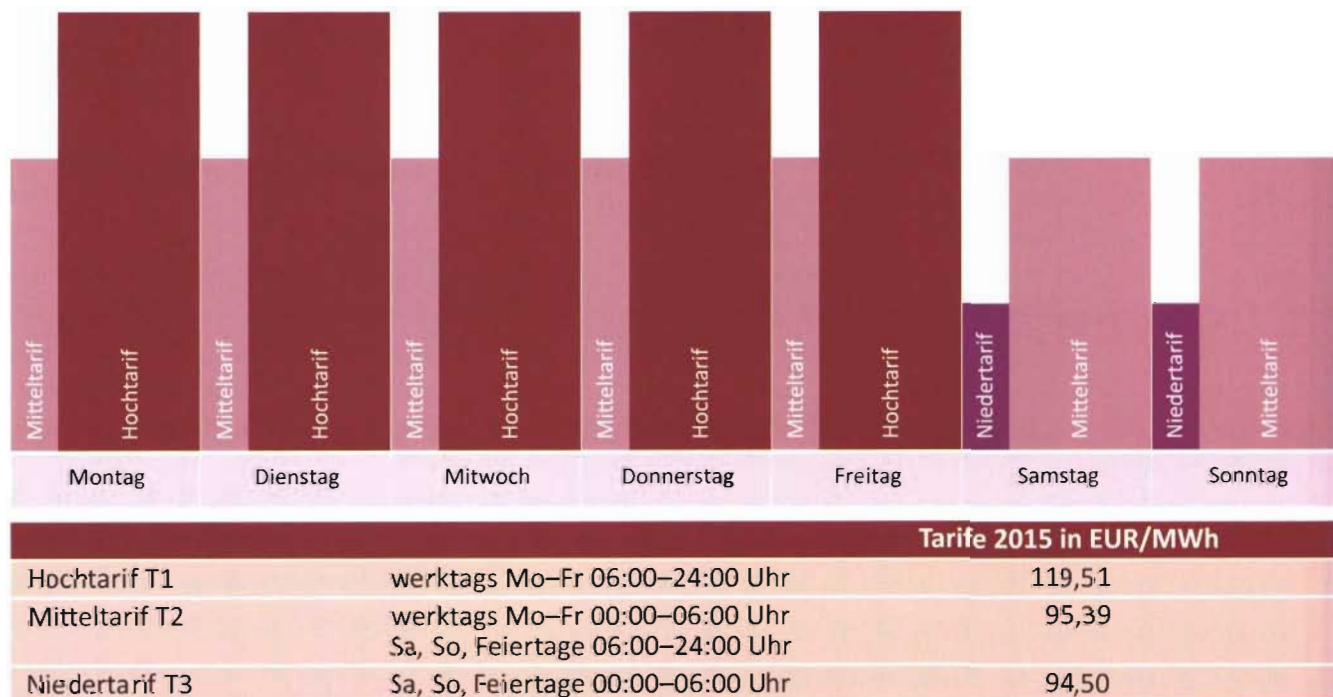


Abb. 2: Bahnstromtarif 2015.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur

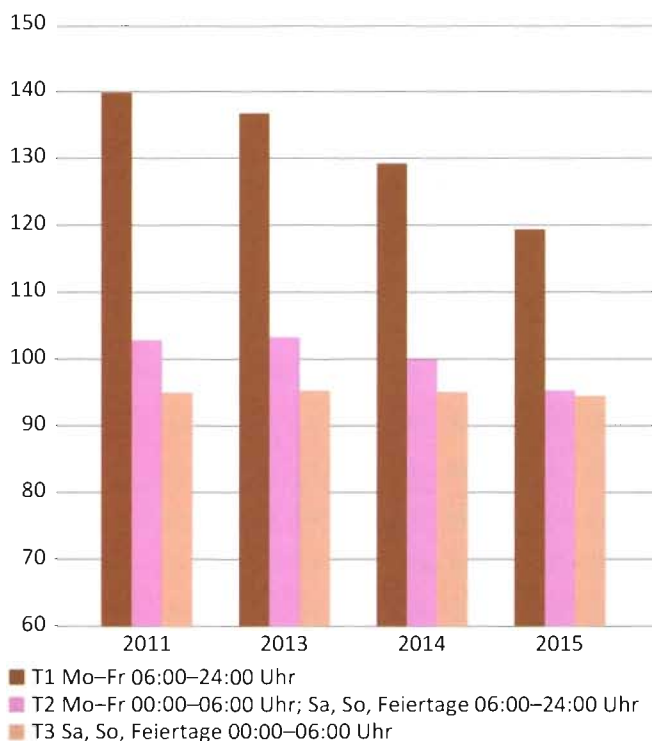


Abb. 3: Strompreisentwicklung in EUR/MWh bei Zählerablesung 2012–2015. Quelle: Stromverträge der ÖBB-Infrastruktur mit Eisenbahnverkehrsunternehmen

Wie in Abbildung 3 dargestellt, konnte im Vergleich zu den Vorjahren eine Reduktion der Bahnstromtarife ver-

zeichnet werden. Vor allem die sinkenden Energieeinkaufspreise trugen maßgeblich zu dieser Reduktion bei.

Bahnstromtarife 2016

Im Zuge der Öffnung des Bahnstrommarktes wurde die Systematik grundlegend geändert. Dementsprechend werden Energie- und Netzpreise nun getrennt voneinander verrechnet. Neben einer Trennung von Energie- und Netzkosten kommen unterschiedliche Tarife, je nachdem, ob die Energie direkt im Bahnstromnetz oder aus dem öffentlichen Netz bezogen wird, zur Anwendung. Netzkosten, sogenannte Durchleitungskosten, die dem Erhalt und der Betreibung des Bahnstromnetzes dienen, werden allen Kunden in Rechnung gestellt. Hierbei handelt es sich um fixe Kosten, deren Entstehung nicht direkt in Bezug zur umgeformten Strommenge steht. Darüber hinaus werden variable Kosten über den sogenannten Umformungstarif verrechnet. Darunter sind jene Kosten erfasst, die durch die Nutzung des Frequenzumformers anfallen. Bei beiden Tarifen wird außerdem zwischen hoch frequentierten und wenig nachgefragten Zeiten unterschieden, wobei der Hochtarif an allen Tagen von 6 bis 22 Uhr und der Niedertarif von 22 bis 6 Uhr verrechnet wird.

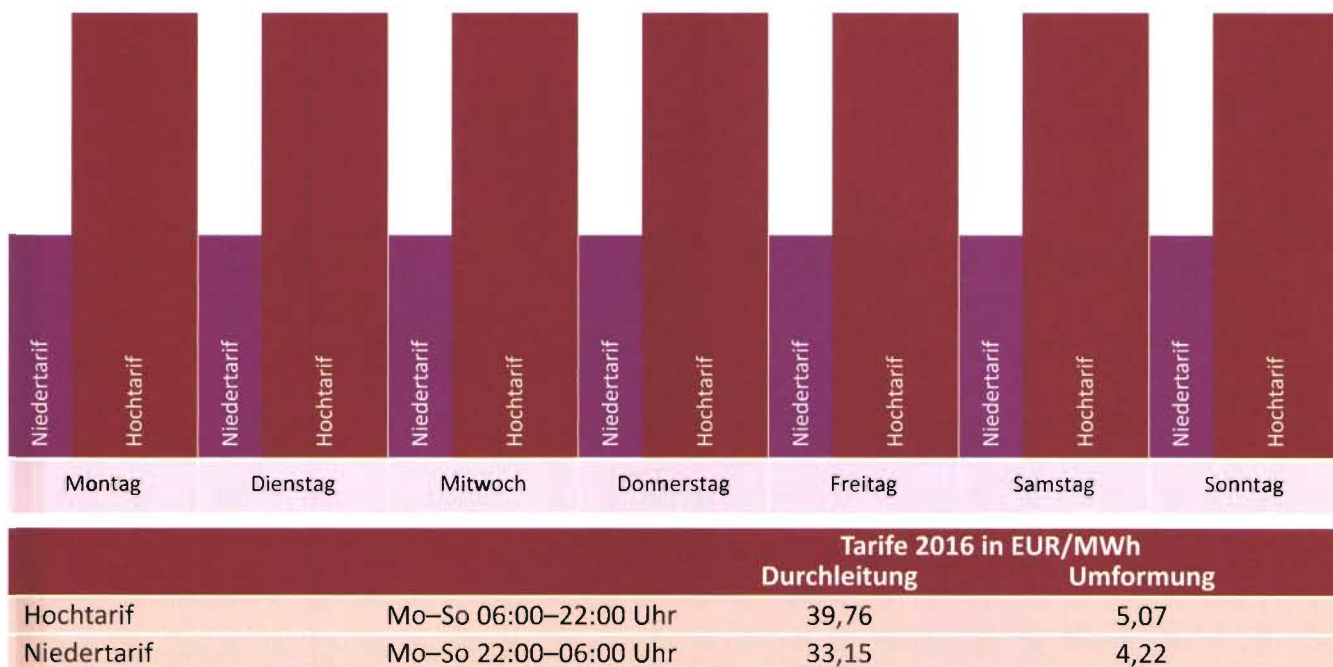


Abb. 4: Netztarif 2016.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur

ANSCHLUSSBAHNEN UND SERVICEEINRICHTUNGEN

2015 war die Anzahl von bedienten Anschlussbahnen, wie in den Jahren davor, leicht rückläufig. Insgesamt neun Anschlussbahnverträge wurden gekündigt: Enns, Laakirchen, Linz Verschiebebahnhof, Losenstein, Redl-Zipf, Ried im Innkreis, Scheifling, St. Pölten Alpenbahnhof und Hennersdorf.

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

Gemäß § 75a Abs. 2 EisbG haben Eisenbahnunternehmen ein Recht auf Zugang zu verästelten Anschlussbahnen, das sind 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 (SNNB) erstellen und das Entgelt für die Benützung seiner Eisenbahninfrastruktur nach den Regelungen der § 67 ff EisbG berechnen muss.

Das EisbG sieht für Betreiber von verästelten Anschlussbahnen die Möglichkeit vor, bei der Schienen-Control Kommission um Erleichterung von den Verpflichtungen aufgrund der Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes – wie etwa Erstellung von SNNB und Berechnung eines Wegeentgelts – anzusuchen (§ 75a Abs. 3 EisbG). Die Erleichterungen können

gewährt werden, wenn dadurch die Erreichung des Regulierungszweckes gemäß § 54 EisbG nicht gefährdet wird. Sie sind zu gewähren, wenn keine Begehren auf Zugang von Dritten vorliegen.

Leichter Rückgang des Aufkommens

Im gesamten österreichischen Netz wurden 655 (2015: 678) Anschlussbahnen mit Güterwagen bedient, das sind um 23 weniger als im Jahr davor. Auch im Netz der ÖBB-Infrastruktur war die Anzahl der Anschlussbahnen mit 630 (2014: 642) rückläufig. Damit einher geht ein Rückgang des Aufkommens im gesamten Schienennetz auf 1,12 Millionen Wagen. Um die Bedienung der Anschlussbahnen finanziell attraktiver zu gestalten, wurde bereits Ende 2013 das Trassenentgelt für den Wagenladungsverkehr (gemischter Güterzug) reduziert. Diese Güterzüge führen zumeist auch jene Wagen, die in den Anschlussbahnen be- und entladen werden.

Elf Anschlussbahnen sorgten 2015 für ein Drittel des gesamten Aufkommens. In neun Anschlussbahnen wurden jeweils mehr als 20.000 Wagen beigestellt, drei dieser Bahnen liegen in Oberösterreich. Aufkommensstärkste Anschlussbahn ist jene der VOEST in Linz mit 57.157 beigestellten Wagen im Jahr 2015, gefolgt von der Anschlussbahn Enns-Hafen mit 45.213 beigestellten Wagen (plus 5,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr) und jener zur OMV im Bahnhof Wien Lobau-Hafen (37.915 beigestellte Wagen). Diese drei Anschlussbahnen sorgten

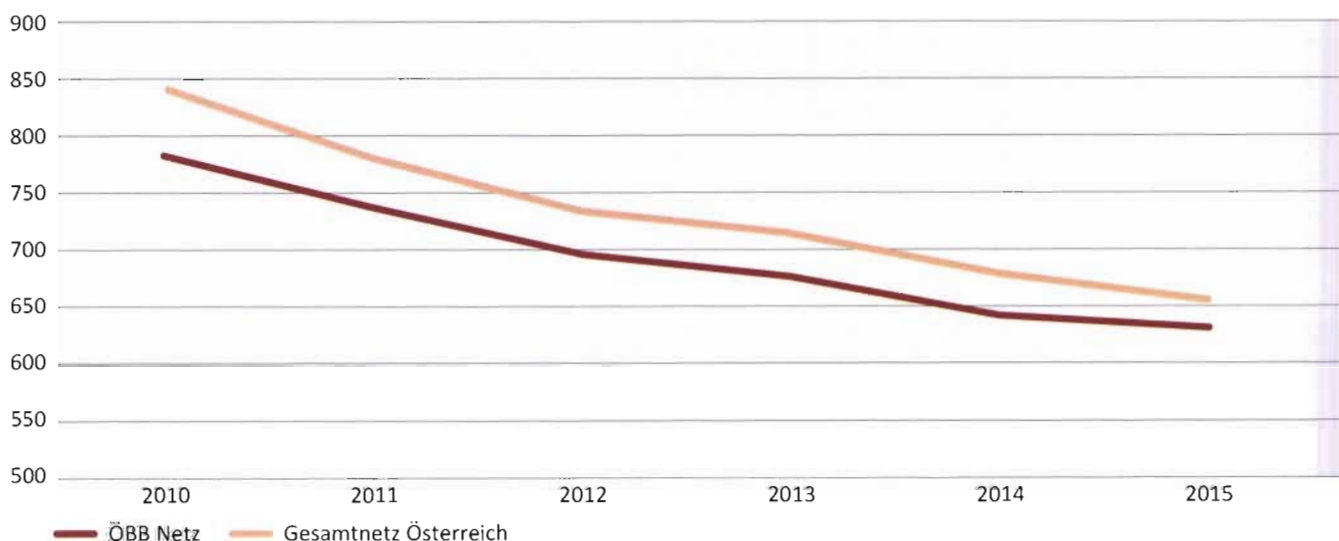


Abb. 1: Bediente Anschlussbahnen im Netz der ÖBB-Infrastruktur und in Österreich gesamt von 2010–2015.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur; Schienen-Control

für 13 Prozent des gesamten Aufkommens im Jahr 2015. Der Bahnhof Linz Stadthafen ist mit 18 Anschlussbahnen der Bahnhof mit den meisten bedienten Anschlüssen Österreichs, gefolgt von Enns mit 14 und Linz Wegscheid sowie Hall in Tirol mit je zehn Anschlüssen.

Einen deutlichen Zuwachs im Vergleich zu 2015 erzielten die Anschlussbahnen in Linz zur VOEST, Leoben Donawitz und Groß Schwechat, auf denen mehr als 3.000 Wagen zusätzlich beigestellt wurden. Mit einem Rückgang um 12.600 Wagen wurden bedingt durch eine Firmenschließung in Gratwein-Gratkorn deutlich weniger Wagen zugestellt.

Ein internationaler Vergleich zeigt, dass es in Österreich relativ viele Anschlussbahnen gibt. Gab es in Deutschland im Jahr 2011 noch 3.638 Anschlussbahnen (in Deutschland Gleisanschlüsse genannt), so waren es im Jahr 2013 nur noch 2.395. Für das Jahr 2013 gab Tschechien 1.216, die Schweiz allerdings 1.300 Anschlussgleise bekannt.¹⁵

Zugangsrechte zu Serviceeinrichtungen

Betreiber einer Serviceeinrichtung sind dazu verpflichtet, Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zu ihren Serviceeinrichtungen – dazu zählen auch Güterterminals und Hafenanlagen – einschließlich des Schienenzuganges und den Leistungen (Werkstattleistungen, Krananlagen etc.) zu gewähren. Diese Serviceleistungen sind transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten. In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind Entgelte und Infor-

mationen über administrative und technische Bedingungen zu veröffentlichen. Ebenso haben Eigentümer von Hafenanlagen die Pflicht, Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Serviceeinrichtungen zur Verfügung zu stellen. Dies trifft in Österreich auf die Häfen in Linz, Enns, Krems an der Donau und Wien Freudenau zu. Neben der Terminal Service Austria, einem Tochterunternehmen der ÖBB-Infrastruktur, die 2015 sechs Terminalstandorte zur Verfügung stellte, gibt es neun weitere Terminals (siehe Tabelle 2). Für die Rollende Landstraße steht außerdem noch das Terminal Salzburg und das Terminal Brennersee zur Verfügung. Das Terminal Enns wurde 2015 ausgebaut. Für Ende 2016 ist die Fertigstellung des Terminals Wien Inzersdorf geplant. Außerdem wird seit 2015 der Terminal Wolfurt in Vorarlberg erweitert. Neue oder erweiterte Terminals verfügen über bis zu 700 m lange Containerladegleise.

Terminal Service Austria	Sonstige Terminals
Wien Nordwest	WienCont Freudenau
Wels	Cargo Center Graz
Wolfurt – derzeit Ausbau	Linz Stadthafen
St. Michael/Stmk	Container Terminal Enns
Villach Süd-Fürnitz	Container Terminal Szb.
Wörgl	Montan Terminal Kapfenberg
Wien Süd Inzersdorf – in Bau	Metrans Krems an der Donau
	TSSU-Hall in Tirol
	Containerdienst Hämmerle Bludenz

Tabelle 2: Terminals in Österreich.

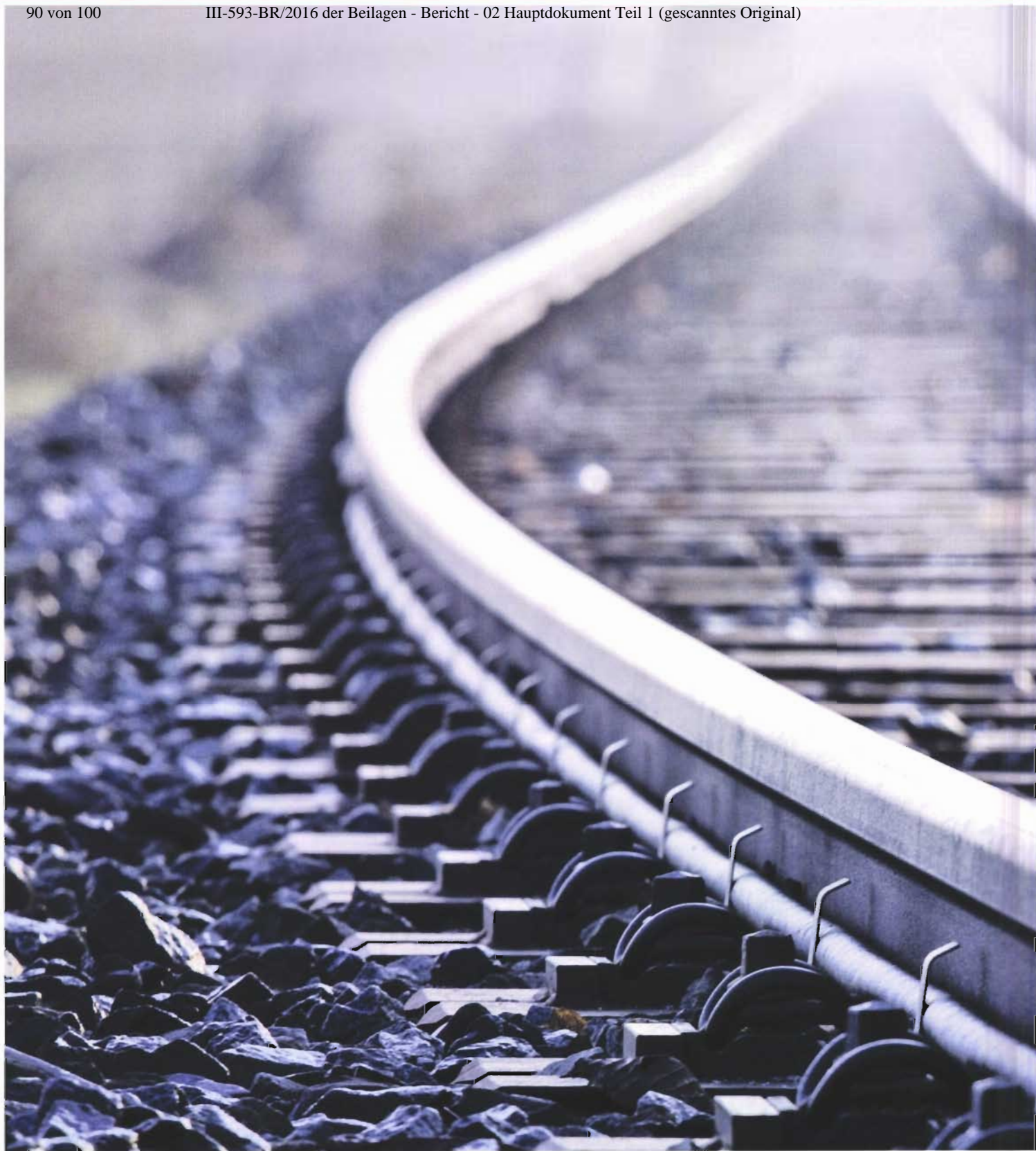
Quelle: bmvit; Schienen-Control

Verkehrsstation	Anschlussbahn	beigestellte Wagen 2015
Linz Mühlbachbahnhof	VOEST Linz	bis 60.000 Wagen
Enns	EHG Ennshafen	bis 50.000 Wagen
Wien Lobau	OMV Lobau	bis 40.000 Wagen
Gratwein-Gratkorn	Sappi Gratkorn	bis 35.000 Wagen
Lenzing	Lenzing	bis 35.000 Wagen
Eisenerz	VOEST-Alpine Stahl Donawitz	bis 35.000 Wagen
Leoben Donawitz	VOEST-Alpine Stahl Donawitz	bis 35.000 Wagen
Linz Hafen	Linz Service GmbH Linz Hafen	bis 30.000 Wagen
Tulln/Donau	AGRANA Zucker und Stärke Tulln	bis 25.000 Wagen
Krems/Donau	Kremser Hafen- und Industriebahn	bis 20.000 Wagen
Siebenbrunn-L.	AGRANA Zucker und Stärke Siebenbrunn	bis 20.000 Wagen

Tabelle 1: Die wichtigsten Anschlussbahnen mit starkem Aufkommen 2015.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Schienen-Control

¹⁵ <http://www.sbb.ch/sbb-konzern/sbb-als-geschaeftpartnerin/gueterverkehr/anschlussgleise.html>.



ARBEIT DER SCHIENEN- CONTROL KOMMISSION



- Bearbeitungsgebühr für Vertragsabschluss über Promotion für unwirksam erklärt
- Antrag eines Eisenbahnverkehrsunternehmens auf Beibehaltung von PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung) als Rückfallebene zurückgewiesen
- Verwaltungsgerichtshof und Bundesverwaltungsgericht klären für die Arbeit der Schienen-Control Kommission wesentliche Rechtsfragen

DIE ARBEIT DER REGULIERUNGSBEHÖRDE

Im Kalenderjahr 2015 hielt die Schienen-Control Kommission neun Sitzungen und eine zweitägige Klausur ab. Die Themen der Verfahren der Schienen-Control Kommission waren, wie bereits in den vorangegangenen Jahren, sehr breit gefächert. Einige der im Berichtsjahr geführten Verfahren werden nachstehend angeführt. Verfahren die Fahrgastrechte betreffend sind im Kapitel „Umsetzung der Fahrgastrechte“ ab Seite 104 angeführt.

Entgelt für Promotion in Personenbahnhöfen

Die Schienen-Control Kommission führte ein Verfahren zur Prüfung des Entgelts für Promotion und Serviceleistungen in Personenbahnhöfen, welches ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) vorgesehen hatte. Im Fokus stand dabei die Bearbeitungsgebühr von 262 Euro, die für jeden Vertragsabschluss über die Nutzung von Bahngrund für Promotionsaktivitäten und Serviceleistungen zu entrichten war.

Die Schienen-Control Kommission erklärte die Bearbeitungsgebühr für unwirksam, da das Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Verfahren nicht schlüssig darlegen konnte, wie es den Betrag von 262 Euro ermittelt hat.

Rückbau von PZB-Ausrüstung

Auf Anregung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens leitete die Schienen-Control Kommission ein Verfahren zur Prüfung des beabsichtigten Rückbaus der PZB¹⁶-Ausrüstung im Zusammenhang mit dem ETCS¹⁷-Level-2-Betrieb auf der Neubaustrecke Wien–St. Pölten ein. Derzeit ist die Strecke sowohl mit PZB als auch mit ETCS-Level-2 ausgestattet, wobei PZB nur als Rückfallebene bei Störungen dient. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen plant eine Verdichtung der Blockabstände¹⁸ des ETCS-Systems. Da dies eine analoge Verdichtung der Blockabstände des PZB-Systems und Investitionen in neue Signale erfordern würde, soll PZB rückgebaut werden.

¹⁶ Punktförmige Zugbeeinflussung.

¹⁷ European Train Control System.

¹⁸ Ein Blockabschnitt ist ein Streckenabschnitt, in dem sich jeweils nur ein Zug befinden darf. Erst wenn dieser Zug den Abschnitt verlassen hat, darf der nächste einfahren.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen wünschte hingegen die Beibehaltung von PZB als Rückfallebene und verwies darauf, dass ohne PZB im Fall einer ETCS-Störung nur im SR (Staff Responsible)-Betrieb mit deutlich herabgesetzter Geschwindigkeit gefahren werden könnte.

Die Schienen-Control Kommission stellte fest, dass die Verdichtung der Abstände des ETCS-Level-2 Systems wegen der damit verbundenen Kapazitätserhöhung betrieblich zweckmäßig ist. Da eine parallele Vorkhaltung von zwei Zugsteuerungssystemen mit unterschiedlichen Abständen technisch nicht realisierbar ist, wäre bei Verdichtung der Abstände des ETCS-Level-2 Systems eine Errichtung neuer PZB-Signale erforderlich. Eine solche Maßnahme – nämlich die Errichtung weiterer Signale eines Zugsteuerungssystems, welches nur als Übergangslösung gedacht ist – erschien der Schienen-Control Kommission unverhältnismäßig.

Die Schienen-Control Kommission kam daher zu dem Ergebnis, dass es sachlich gerechtfertigt ist, das PZB-System rückzubauen, um das ETCS-Level-2 System zu verdichten.

Beschwerde wegen Abschluss eines Rahmenvertrages

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde an die Schienen-Control Kommission wegen Ablehnung seines Begehrens auf Abschluss eines Rahmenvertrages. Die Zuweisungsstelle argumentierte damit, dass die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen gewünschten neuen und schnelleren Zugtrassen nicht ohne gravierende Eingriffe in das integrale Taktgefüge möglich seien und außerdem kein Anspruch von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Abschluss eines Rahmenvertrages bestehe.

In einem Termin mit der Schienen-Control wurde Einigkeit darüber erzielt, dass die Rahmenvertragsbegehren der Beschwerdeführerin – ebenso wie jene eines weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmens – innerhalb einer Bandbreite von plus/minus zehn Minuten realisierbar sind. Das bedeutet, dass die Zuweisungsstelle bei der Fahrplanerstellung innerhalb dieser Bandbreiten konfliktfreie Zugtrassen zuweisen kann. Die Zuweisungsstelle stimmte dem Abschluss der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen gewünschten Rahmenverträge zu.

Ausbildung zur Triebfahrzeugführerin

Im Jahr 2015 befasste sich die Schienen-Control Kommission erstmals mit der Beschwerde einer Beschwerdeführerin, die sich gegen die Kündigung ihres Ausbildungsvertrages zur Triebfahrzeugführerin (iSd Richtlinie 2007/59/EG idgF, des EisbG sowie der TFVO) durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund des (wiederholten) Nichtbestehens einer Prüfung wendete. Die Beschwerdeführerin brachte in ihrer Beschwerde vor, dass sie im Rahmen der Prüfungen aufgrund ihres Geschlechts und ihrer Herkunft diskriminiert wurde, und die (Wiederholungs-)Prüfung nicht in transparenter, einer objektiven Überprüfung zugänglichen Art und Weise vorgenommen wurde. Eine Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission für die Beschwerde ergibt sich aus § 154 EisbG. Die Vorschrift räumt demjenigen eine Beschwerdemöglichkeit an die Schienen-Control Kommission ein, dessen Begehren auf Abschluss eines Vertrages zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten abgelehnt wurde. Die Prüfung der SCK ergab, dass im gegenständlichen Fall der Zugang zur Ausbildungseinrichtung zu keiner Zeit verwehrt wurde: Die Kündigung eines Arbeitsverhältnisses stellt nicht per se eine Ablehnung des eisenbahnrechtlich normierten Rechts auf Zugang zur Ausbildungseinrichtung dar.

Geheimhaltung von Fahrplanplanungen

Auf Anregung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens leitete die Schienen-Control Kommission ein Verfahren zur Prüfung der getroffenen Sicherheitsvorkehrungen eines Eisenbahninfrastrukturbetreibers zur Gewährleistung der Geheimhaltung von Informationen über Fahrplanplanungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen ein.

Der Vorwurf des Eisenbahnverkehrsunternehmens ging dahingehend, dass mindestens auf Ebene des Mutterkonzerns des Eisenbahninfrastrukturunternehmens volles Wissen über die Fahrplanplanungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens bis hin zu Fahrzeitendetails herrschte und sich hierdurch für das Eisenbahnverkehrsunternehmen Wettbewerbsnachteile ergeben würden. Abläufe und Informationssteuerungen des Eisenbahninfrastrukturbetreibers würden zu wenig Sicherheit vor Informationstransfer bieten.

Die Ermittlungen der Schienen-Control Kommission haben ergeben, dass die unternehmensintern festgelegten Maßnahmen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zur Verhinderung eines Informationstransfers ausreichend sind, um die Weitergabe sensibler Daten von Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verhindern. Daraufhin wurde das wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren eingestellt.

AKTUELLE ERKENNTNISSE DES VERWALTUNGSGERICHTSHOFS UND DES BUNDESVERWALTUNGSGERICHTS

Im Berichtsjahr sind einige Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofs und erstmals auch Erkenntnisse des Bundesverwaltungsgerichts in Verfahren über Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission ergangen. Die Erkenntnisse haben eine Reihe von wesentlichen Fragen geklärt und sind damit richtungsweisend für die zukünftige Tätigkeit der Regulierungsbehörde.

Unwirksamerklärung von Bestimmungen in Schienennetz-Nutzungsbedingungen [SNNB]¹⁹

In den SNNB eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens waren die Ansprüche von Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Mängeln der Leistung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (z. B. bei Störungen in der Betriebsabwicklung infolge von Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse – insbesondere Verspätungen oder Umleitungen – oder infolge von Streiks oder Betriebsversammlungen) ausgeschlossen. Die Schienen-Control Kommission erklärte die Bestimmungen der SNNB im Rahmen eines amtswegigen Verfahrens gemäß § 74 Eisenbahngesetz (EisbG) für unwirksam, da sie diskriminierend und auch in sonstiger Weise rechtswidrig waren.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhob Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Der Verwaltungsgerichtshof wies die Beschwerde ab, da die für unwirksam erklärten Regelungen der SNNB das Risiko der Störung der Betriebsabwicklung auch dann zur Gänze einem infrastrukturbenutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen zuweisen, wenn die Störung nicht auf das Verhalten des betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmens zurückzuführen ist. Vielmehr liegen die erfassten Störungen – bezogen auf die Relation des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zum betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen – in der Sphäre des Eisenbahninfrastrukturunternehmens und sind von diesem eher beherrschbar als vom Eisenbahnverkehrsunternehmen. Des Weiteren steht eine solche Risiko-

zuweisung offensichtlich nicht im Einklang mit § 67 Abs 7 EisbG, da sie keine Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens bietet.

Das Bundesverwaltungsgericht entschied in einem ähnlich gelagerten Fall und wies die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhobene Beschwerde ebenfalls ab. Nachdem die Schienen-Control Kommission die erwähnten Bestimmungen über den Ausschluss von Ansprüchen des Eisenbahnverkehrsunternehmens für unwirksam erklärt hatte, nahm das Eisenbahninfrastrukturunternehmen neue Bestimmungen in seine SNNB auf. Diese waren im Wortlaut anders, schlossen jedoch, ebenso wie die Vorgängerbestimmungen, Ansprüche von Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Mängeln der Leistung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aus. Die Schienen-Control Kommission erklärte auch diese Bestimmungen für unwirksam, da sie diskriminierend und in sonstiger Weise rechtswidrig waren.

Gegen diesen Bescheid erhob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht. Das Bundesverwaltungsgericht wies die Beschwerde ab und sprach aus, dass sich die Bestimmungen nicht maßgeblich von den Vorgängerbestimmungen unterscheiden, da auch sie Risiken dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zuordnen, die dieses nicht beeinflussen kann. Da das Bundesverwaltungsgericht der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zu den Vorgängerbestimmungen gefolgt war, sprach es aus, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig ist.

Auswirkung der Unwirksamerklärung von SNNB auf Verträge²⁰

Nachdem die Schienen-Control Kommission die erste Version der Bestimmungen der SNNB über den Ausschluss von Ansprüchen des Eisenbahnverkehrsunternehmens bei Störungen für unwirksam erklärt hatte,

¹⁹ VwGH 30. 6. 2015, 2013/03/0150; BVwG 18. 9. 2015, W110 2008038-1/16E.

²⁰ BVwG 18. 9. 2015, W110 2012204-1/15E.

vertrat ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Ansicht, dass die Unwirksamklärung nicht auf seinen damaligen, mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrag gewirkt habe. Es beantragte daher, die Bestimmungen in seinem Infrastrukturnutzungsvertrag gesondert für unwirksam zu erklären. Die Schienen-Control Kommission wies diesen Antrag zurück und sprach aus, dass die Bestimmungen nicht mehr Bestandteil des Infrastrukturnutzungsvertrages des Eisenbahnverkehrsunternehmens sind, da sie die Schienen-Control Kommission bereits in den Anlagen der SNNB, die zugleich Anlagen der mit den Zugangsberechtigten abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsverträge waren, für unwirksam erklärt hat. Einer nochmaligen Unwirksamklärung der Regelungen in einzelnen Verträgen, wie sie das Eisenbahnverkehrsunternehmen forderte, stand daher das Wiederholungsverbot (§ 68 Abs. 1 AVG) entgegen. Die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen diesen Bescheid erhobene Beschwerde wies das Bundesverwaltungsgericht ab, da es davon ausging, dass mit der Unwirksamklärung der Klauseln in den SNNB die inhaltlich identen Vertragsklauseln in konkreten Vertragsverhältnissen ebenfalls unwirksam sind. Die gegenteilige Auslegung, wonach in SNNB unwirksam erklärte Bestimmungen nochmals für ein konkretes Vertragsverhältnis unwirksam erklärt werden müssen, wäre sowohl mit der Effektivität der von der Schienen-Control Kommission auszuübenden Kontrolle als auch mit der Bedeutung der SNNB, die gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden sind, unvereinbar. Das Bundesverwaltungsgericht sprach aus, dass die Revision zulässig ist, da zwar die verwaltungsgerichtliche Judikatur die Rechtsansicht des Bundesverwaltungsgerichts mehr als nahe legt, zur Frage der Reichweite der Unwirksamklärung durch die Schienen-Control Kommission jedoch eine spezifische Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs bislang fehlt. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat in der Folge Revision erhoben.

Promotion in Personenbahnhöfen²¹

Die Schienen-Control Kommission erklärte Verträge, welche die Zurverfügungstellung von Flächen in Per-

sonenbahnhöfen an Eisenbahnverkehrsunternehmen für Promotionsaktivitäten regelten, in mehreren Bescheiden für unwirksam.

Grund für die Unwirksamklärung war, dass die in den Verträgen vorgesehenen Bedingungen nicht in den SNNB enthalten waren. Einen Vertrag erklärte die Schienen-Control Kommission darüber hinaus deshalb für unwirksam, da das betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen den (schriftlichen) Vertrag abschließen musste, um Personenbahnhöfe wie gewünscht nutzen zu dürfen, während das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zeitgleich einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen eine entsprechende Nutzung gestattete, ohne zuvor den Abschluss eines (schriftlichen) Vertrages zu verlangen.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhob gegen die Bescheide jeweils Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Der Verwaltungsgerichtshof wies die Beschwerden ab. Er sprach aus, dass es sich bei Promotionstätigkeiten, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in Personenbahnhöfen durchführt, um eine Mitbenützung eines Personenbahnhofs im Sinne von § 58 Abs. 2 Z. 2 EisbG handelt. Die Vorgangsweise des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen vor Erbringung der Leistung den Abschluss eines schriftlichen Vertrages zu verlangen, während die Leistung an das andere (mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Konzern verbundene) Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits vor Abschluss eines schriftlichen Vertrages erbracht wurde, ist eine sachlich nicht gerechtfertigte Diskriminierung. Davon abgesehen waren alle von der Schienen-Control Kommission in diesem Verfahren für unwirksam erklärten Verträge diskriminierend im Sinne des § 74 EisbG, da das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit diesen Verträgen Bedingungen für die Mitbenützung von Personenbahnhöfen durchsetzen konnte, die nicht in den SNNB enthalten waren.

Abgesehen von den Verträgen erklärte die Schienen-Control Kommission auch Bestimmungen über Promotionsaktivitäten in den SNNB des Eisenbahninfrastrukturunternehmens für unwirksam, die das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die SNNB aufgenommen hatte, nachdem die Schienen-Control Kommission die Verträge für unwirksam erklärt hatte.

Die Schienen-Control Kommission erklärte einerseits Entgelte (z. B. 120 Euro pro Promotorin bzw. Promotor und Tag) für unwirksam, da das Eisenbahninfrastruk-

²¹ VwGH 30. 6. 2015, 2012/03/0087 u. a.; VwGH 16. 12. 2015, 2013/03/0034 u. a.

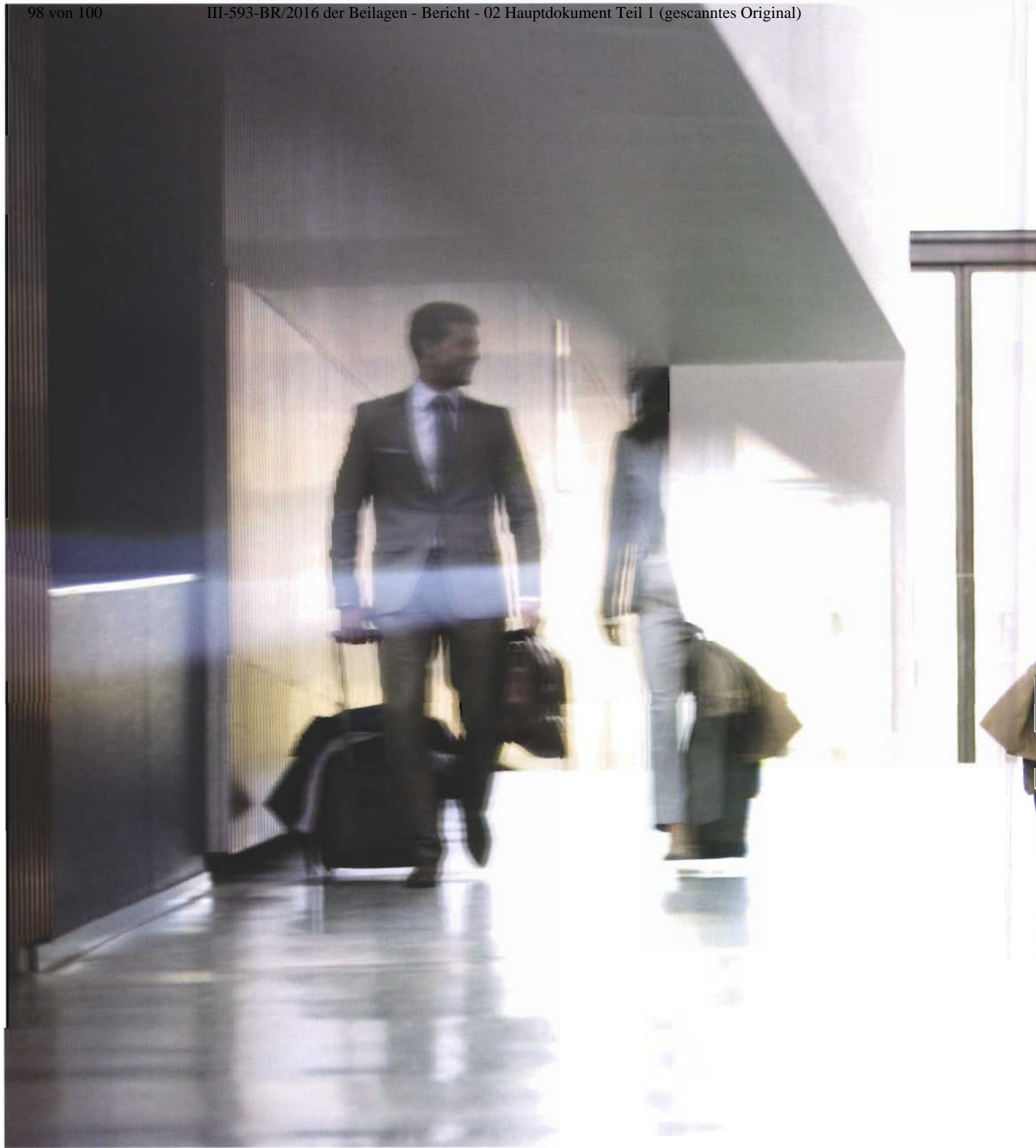
turunternehmen nicht darlegen konnte, wie es diese ermittelt hat. Darüber hinaus waren die Entgelte teilweise nicht innerhalb der für die Veröffentlichung von SNNB im EisbG vorgesehenen Frist aufgenommen worden.

Außerdem erklärte die Schienen-Control Kommission Bestellfristen für unwirksam, da diese einen kurzfristigen Einsatz von Servicepersonal, wie er insbesondere zur Erfüllung der Hilfeleistungspflichten des Eisenbahnverkehrsunternehmens gegenüber seinen Fahrgästen gemäß der Fahrgastrechteverordnung (VO (EG) Nr. 1371/2007) erforderlich ist, nicht ermöglicht hätten. Weiters erklärte die Schienen-Control Kommission Bestimmungen für unwirksam, wonach sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit seiner Bestellung nicht an die Zuweisungsstelle selbst, sondern ausschließlich an ein von dieser verschiedenes Unternehmen wenden konnte. Dieses Unternehmen sollte die Bestellung bearbeiten und den Vertrag im Namen und auf Rechnung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, welches zugleich Zuweisungsstelle war, abschließen.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhob Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Der Verwaltungsgerichtshof wies die Beschwerde ab. Hinsichtlich der Unwirksamklärung des Entgelts bestätigte er die Ansicht der Schienen-Control Kommission, dass das

Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht darlegen konnte, wie es die Entgelte anhand des Grundsatzes des angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ermittelt hat. Was den Zeitpunkt der Aufnahme der Entgelte in die SNNB betraf, sprach der Verwaltungsgerichtshof aus, dass das beschwerdeführende Eisenbahninfrastrukturunternehmen infolge der vorangegangenen Unwirksamklärung von Verträgen, deren Bestimmungen nicht in den SNNB enthalten waren, gehalten war, Regelungen in die SNNB aufzunehmen, um diese auf dem neuesten Stand zu halten. Die Bearbeitung der Bestellungen und der Vertragsabschluss durch das von der Zuweisungsstelle verschiedene Unternehmen widersprach insofern dem EisbG, als dadurch Aufgaben einer Zuweisungsstelle an ein anderes Unternehmen übertragen wurden, was nur mit vorheriger Verständigung der Schienen-Control GmbH zulässig gewesen wäre.

Bezüglich der Bestellfristen sprach der Verwaltungsgerichtshof aus, dass diese nicht als in jedem Fall angemessen angesehen werden können, da sie nicht auf Fälle Bedacht nehmen, in denen die Hilfeleistungspflicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens gemäß Art. 18 der VO 1371/2007 einen kurzfristigen Einsatz von Servicepersonal durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen erfordert.



FAHRGASTRECHTE



- Im Jahr 2015 sind insgesamt 2.394 Beschwerdefälle im Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr eingelangt, 1.212 Schlichtungsverfahren eröffnet
- apf erzielt 337.405 Euro an Entschädigungen
- 559 Beschwerden und Anfragen im Bahnverkehr, 287 beendete Verfahren, 20.804 Euro Entschädigungen
- Schienen-Control Kommission behandelt im Bereich der Fahrgastrechte sieben aufsichtsbehördliche Verfahren
- Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz in Kraft getreten

JAHRESBILANZ DER APF

Seit ihrer Gründung 2006 hilft die apf (vormals Schlichtungsstelle der Schienen-Control) berechnigte Interessen von Verbraucherinnen und Verbrauchern durchzusetzen und gleichzeitig langwierige und womöglich kostenintensive Streitigkeiten vor Gericht zu vermeiden. So können Passagiere und Unternehmen einvernehmliche Lösungen finden und damit Zeit und Kosten sparen. Ursprünglich vermittelte die Schlichtungsstelle nur zwischen Bahnunternehmen und Reisenden. Seit dem Inkrafttreten des Fahrgastrechtesgesetzes mit 1. Juli 2013 fallen auch die Verkehrsverbände in den Verantwortlichkeitsbereich der Schlichtungsstelle. Seit 28. Mai 2015 behandelt die apf auch Beschwerden im Bus-, Flug- und Schiffsverkehr. Die apf wurde als Abteilung bei der Schienen-Control angesiedelt. Seitdem sorgt sie als nationale Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für den Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr im Streitfall mit einem Unternehmen dafür, dass Passagiere und Fahrgäste zu ihrem Recht kommen.

Aufgrund der Erweiterung des Aufgabenbereiches auf alle vier Verkehrsträger sind die Beschwerdezahlen stark gestiegen – vor allem im Flugverkehr. Insgesamt sind ab dem Zeitpunkt der Einrichtung der apf bis Jahresende 2.185 Beschwerden eingegangen.

Eingelangte Beschwerden

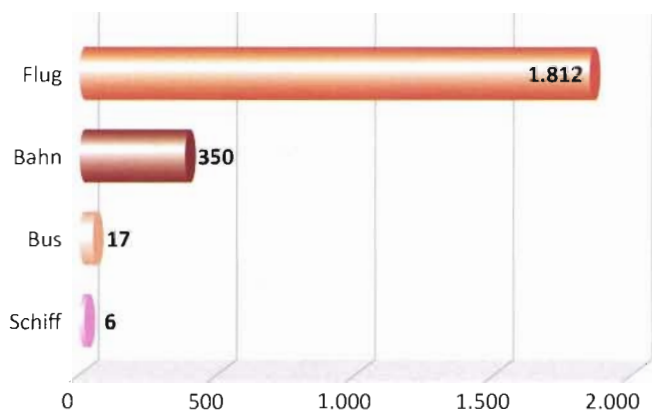


Abb. 1: Anzahl der eingelangten Beschwerden und Anfragen von 28. 5. 2015 (Gründung der apf) bis 31. 12. 2015. Quelle: apf

Eröffnete Verfahren

Seit Gründung der apf wurden insgesamt 1.212 formelle Schlichtungsverfahren eröffnet. Der Großteil davon fällt in den Flugbereich mit 915 Verfahren, gefolgt vom Bahnsektor mit 291 Verfahren (gesamtes Jahr).

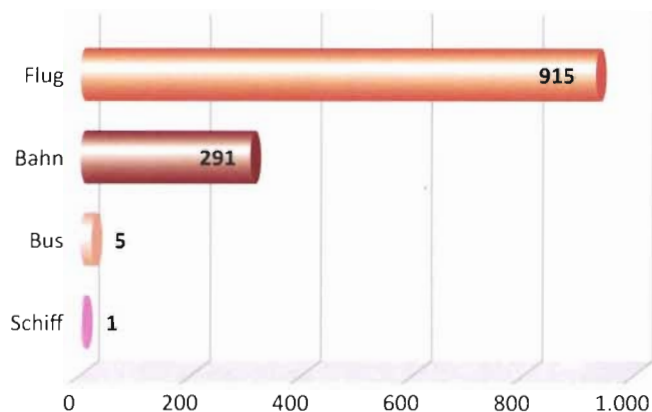


Abb. 2: Anzahl der eröffneten Verfahren 2015. Basis: Flug, Bus, Schiff seit Gründung der apf am 28. 5. 2015; Bahn: gesamtes Jahr 2015. Quelle: apf

Entschädigungen, Erstattungen und Strafnachlässe

Seit Gründung der apf konnten für die Beschwerdeführenden insgesamt 325.738,33 Euro erzielt werden. Der größte Anteil fällt mit 316.346,71 Euro in den Flugsektor. Im Bahnbereich konnte ein Betrag von 9.136,62 Euro erwirtschaftet werden, im Bussektor 255 Euro.

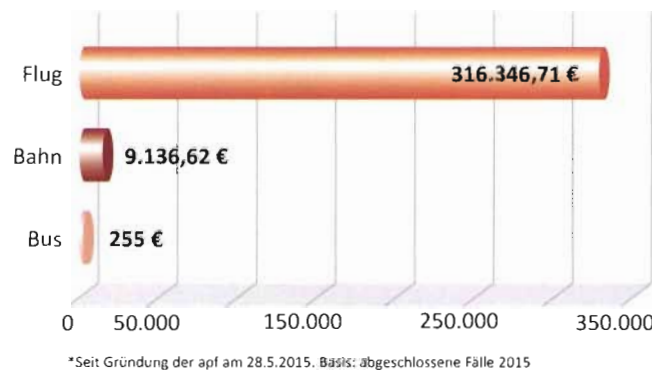


Abb. 3: Von der apf erwirtschaftete Entschädigungen, Erstattungen und Strafnachlässe seit Gründung am 28. 5. 2015. Basis: Abgeschlossene Fälle 2015. Quelle: apf

Jahresbilanz Bahn

Nachfolgend sind einige Kennzahlen aus dem Bahnverkehr angeführt. Die gesamte Jahresbilanz der apf für alle vier Verkehrsbereiche (Bahn, Bus, Schiff und Flug) finden Sie im apf-Jahresbericht 2015.

Zahlen zu Beschwerden und Verfahren

Die Zahl der Beschwerden im Bahnverkehr erreichte im Jahr 2012 ihren vorläufigen Höhepunkt. 2013 war zum