

ersten Mal seit dem Bestehen der Schlichtungsstelle ein Rückgang im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. 2014 kam es erneut zu einem geringfügigen Zuwachs an Beschwerden. Im Berichtsjahr 2015 konnte ein deutlicher Rückgang verzeichnet werden.

559 Beschwerden und Anfragen im Jahr 2015

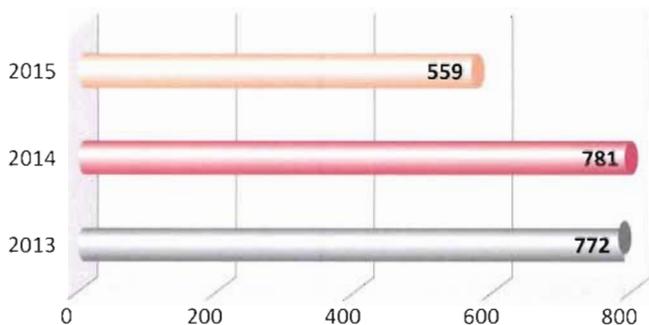


Abb. 4: Anzahl der eingelangten Beschwerden und Anfragen 2013–2015. Basis: Eingelangte Fälle im Jahr 2015. Quelle: apf

Die Gründe für den oben dargestellten Rückgang können unterschiedlich sein. Möglicherweise haben die Bahnunternehmen und Verkehrsverbände ihre Beschwerden für die Kundinnen und Kunden zufriedenstellender lösen können, sodass es nicht mehr so häufig notwendig war, eine Schlichtungsstelle einzuschalten. Eventuell hatten auch generell weniger Reisende Probleme im Bahnverkehr. Sowohl die ÖBB-Personenverkehr als auch die ÖBB-Infrastruktur verzeichneten zuletzt rückläufige Beschwerdezahlen.

Die Schienen-Control überprüft regelmäßig die Beförderungsbedingungen der Bahnunternehmen und Verkehrsverbände und setzt sich für einfachere, übersichtlichere und gesetzeskonforme Tarifbestimmungen ein, damit das Bahnfahren in Österreich einfacher und unkomplizierter wird.

Einer der wichtigsten Beschwerdegründe der Vorjahre, die Strafzahlung/Inkassoforderung, ist mittlerweile von geringerer Bedeutung. Vor wenigen Jahren noch erhielten viele Personen eine Strafzahlung und konnten sich mit dem Bahnunternehmen nicht einigen; die Schlichtungsstelle wurde häufig zur Unterstützung eingeschaltet. Dies ist jetzt nur noch selten der Fall.

287 abgeschlossene Schlichtungsverfahren 2015

Im Jahresbericht 2015 der apf wurden erstmals alle im Jahr 2015 abgeschlossenen Verfahren ausgewertet. Dies bedeutet, dass einerseits einige wenige länger dauernde Verfahren aus dem Vorjahr einfließen können, andererseits noch nicht abgeschlossene Verfahren aus dem aktuellen Berichtsjahr erst im nächsten Jahr in die Statistik einfließen werden.

Alle bei der apf eingebrachten Fälle werden als Beschwerde behandelt. Im Berichtsjahr 2015 waren das 559 eingelangte Beschwerden. Zu den Schlichtungsverfahren zählen hingegen nur jene Fälle, bei denen auch ein Verfahren eröffnet wurde. Alle anderen eingelangten Fälle wurden entweder abgelehnt und/oder weitergeleitet – meist, weil noch kein Einigungsversuch mit dem Bahnunternehmen oder Verkehrsverbund stattgefunden hatte. Teilweise war dieser noch im Laufen und mündet gegebenenfalls im Jahr 2016 in ein Verfahren.

Seit Ende Mai 2015 besteht eine Kostenverpflichtung bei Schlichtungsverfahren seitens der Unternehmen. Von den 287 beendeten Schlichtungsverfahren im Jahr 2015 waren 141 Verfahren für die jeweiligen Beschwerdegegner kostenpflichtig. Die meisten nicht kostenpflichtigen Verfahren des Jahres 2015 wurden vor Einführung der Kostenpflicht durchgeführt.

263 Schlichtungsverfahren positiv erledigt

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. Als positiv erledigt gilt ein Verfahren dann, wenn die Beschwerdeführenden die gewünschte Information erhalten haben oder das oft monetäre Schlichtungsangebot, welches im Rahmen des

Schlichtungsverfahrens erwirkt werden konnte, von beiden Seiten angenommen wird. Aufgrund des Einsatzes des Online-Beschwerdeformulars und der guten Zusammenarbeit mit den Unternehmen kann das Schlichtungsverfahren als effektiv und schnell bezeichnet werden.

19 Schlichtungsverfahren ohne Einigung

Eine Einigung ist leider nicht in allen Verfahren möglich. Trotz intensiver Bemühungen konnte in 6 Prozent bzw.

2015 gab es
deutlich weniger
Beschwerden
als in den Vorjahren.

bei 19 Verfahren keine Einigung erzielt werden. Dies entspricht dem prozentuellen Vorjahreswert. In sieben Fällen lehnten die Beschwerdeführenden die vorgeschlagene Lösung ab. In zwölf Fällen lehnte die Beschwerdegegnerin bzw. der Beschwerdegegner die von der apf vorgeschlagene Lösung ab bzw. bot auch keinen adäquaten Gegenvorschlag an.

**Über 90 Prozent der
Verfahren wurden
positiv erledigt.**

Fünf eingestellte Schlichtungsverfahren

Der Anteil der eingestellten Verfahren entspricht ebenfalls dem Vorjahr. Die häufigsten Gründe für eine Einstellung sind:

- Wenn sich während des Verfahrens herausstellt, dass der Fall nicht in die Kompetenz der apf fällt oder
- wenn die Beschwerdeführenden während des Verfahrens nicht entsprechend mitwirken.

2015 mussten nur drei Verfahren formell und zwei Verfahren materiell eingestellt werden.

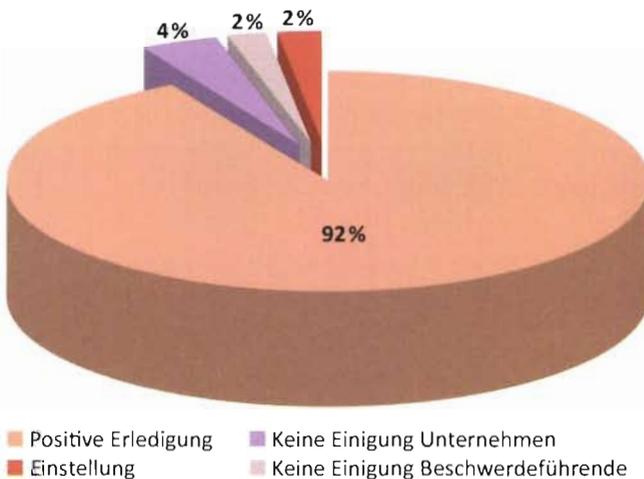


Abb. 5: Beendete Schlichtungsverfahren 2015 nach Art der Erledigung. Basis für 2015: Abschlussjahr.

Quelle: apf

Fälle ohne Schlichtungsverfahren

Leider ist es der apf nicht möglich, bei allen eingelangten Beschwerden ein förmliches Schlichtungsverfahren zu eröffnen. In diesen Fällen muss die Beschwerde abgelehnt werden. Die apf kann Fälle, für die sie nicht zuständig ist, auch nicht behandeln. Der Grund ist etwa, dass das Ticket nicht bei einem in Österreich niedergelassenen oder tätigen Unternehmen gekauft wurde. Ein weiterer Grund kann sein, dass sich die Beschwerdeführenden vor einer Kontaktaufnahme mit der apf noch nicht an die Beschwerdegegnerin bzw. den Beschwer-

degegner gewandt haben. Einige Fälle wurden dabei zur Zufriedenheit der Antragstellenden selbstständig positiv beantwortet, sodass dann kein förmliches Schlichtungsverfahren eröffnet werden musste.

Muss die apf einen Fall ablehnen, so hat sie die Beschwerdeführenden ausreichend über die Gründe dafür informiert. Die apf unterscheidet

dabei zwischen materieller und formeller Ablehnung. Formell bedeutet in diesem Zusammenhang, dass keine entsprechende Zuständigkeit gegeben war (z. B. erfolgte noch keine direkte Kontaktaufnahme mit der Beschwerdegegnerin bzw. dem Beschwerdegegner). Materiell bedeutet, dass die Schlichtungsstelle den Fall überprüfte, jedoch aufgrund diverser Umstände die Einleitung eines förmlichen Schlichtungsverfahrens für nicht zweckmäßig befunden hat (z. B. mangels Anspruch).

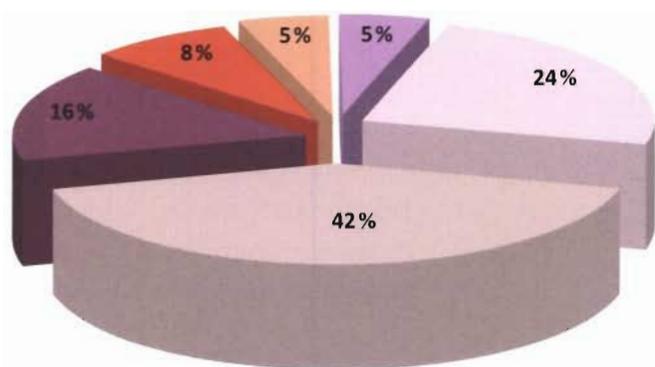
Beschwerden, die von der Schlichtungsstelle nicht behandelt werden können, sind weiters etwa allgemeine Beschwerden zu Bauarbeiten, Ruhestörungen gegenüber Anrainerinnen und Anrainern oder Parkplatzproblemen. Auch Fälle, welche etwa Busunternehmen im Nahverkehr oder städtische Verkehrsunternehmen betreffen, z. B. bei Strafzahlungen oder Verspätungen der Wiener Linien, können mangels Zuständigkeit nicht behandelt werden.

Wenn eine Beschwerde nicht selbst behandelt werden kann, jedoch alle wesentlichen Daten vorliegen, so erfolgt regelmäßig eine Weiterleitung an den korrekten Ansprechpartner. Dies wurde im Jahr 2015 in 44 Fällen vorgenommen. Ansonsten teilt die apf – wenn möglich – den korrekten Ansprechpartner mit.

Verfahrensgründe im Bahnbereich

Platz 1: Fahrpreiserstattungen

Wie bereits im Jahr davor war der häufigste Beschwerdegrund 2015 die Fahrpreiserstattung. Diese wird dann notwendig, wenn ein Ticket nicht oder nicht vollständig genutzt wurde. Darunter fallen auch Erstattungen, wenn die Reise etwa aufgrund einer Verspätung erst gar nicht angetreten wurde. Die häufigsten Erstattungsgründe sind Fehler bei der Eingabe (z. B. falsches Datum, falscher Name, falsche Strecke) oder das Ticket konnte aufgrund diverser Umstände, wie etwa Krankheit, nicht genutzt werden.



- Fahrpreiserstattung
- Verspätungentschädigung/Entschädigung
- Strafe/Inkassoforderung
- Tarife/Produkte/Preise
- Verträge und Kaufabschlüsse, unlautere Geschäftspraktiken
- Weitere Gründe:
- 4 % Personal/Kundenkontakt
- 4 % Information
- 4 % Vertriebskanäle
- 4 % Qualität der Waren und Dienstleistungen
- 3 % Verspätungen (Lieferung von Waren/Erbringung von Dienstleistungen)
- 2 % Bahnhof / Infrastruktur
- 1 % Sonstige Aspekte
- 1 % Rechnungsstellung und Einziehung von Forderungen
- 1 % Schäden / Delikte, Sicherheit von Waren und Dienstleistungen

Abb. 6: Die wichtigsten Verfahrensgründe 2015. Basis für 2015: Abschlussjahr. Quelle: apf

Platz 2: Verspätungentschädigungen, Entschädigungen

Eine Verspätungentschädigung erhalten Reisende dann, wenn es zu einer Verspätung oder zu Ausfällen von Zügen kommt. Die Art und Höhe der Entschädigung ist abhängig von der jeweiligen Ticketgattung. So gibt es unterschiedliche Ansprüche für Einzelfahrkarten, Wochen-, Monats- und Jahreskarten. Die apf behandelte vorwiegend Fälle, in denen ein Anspruch nicht oder nicht zeitgerecht ausbezahlt wurde oder wo es Probleme im Zusammenhang mit der Antragstellung gab. Bei Entschädigungen geht es vorwiegend um den Ersatz von zusätzlich entstandenen Kosten. Dies sind in der Regel Kosten etwa für die Nutzung eines alternativen Beförderungsmittels (z. B. eines Taxis) sowie für Hotelnächtlungen. Auch Folgekosten wie jene für einen verpassten Flug oder versäumte Veranstaltungen, welche aufgrund einer Zugverspätung oder eines Zugausfalles nicht in Anspruch genommen werden konnten, fallen darunter. Vor allem schadenersatzrechtliche Fälle sind häufig komplex, da die Fahrgastrechte einen Ersatz solcher Kosten nur sehr eingeschränkt vorsehen. Die

Beurteilung des schadenersatzrechtlichen Anspruchs obliegt ansonsten grundsätzlich den ordentlichen Gerichten.

Platz 3: Strafen/Inkassoforderungen

Mit 8 Prozent ähnlich wie im Vorjahr (2014: 9 Prozent), aber von Platz 4 auf 3 vorgerückt, sind Beschwerden zu Strafzahlungen und Inkassoforderungen. Bis 2012 war dies in der Regel Platz 1 der Beschwerdegründe, seitdem verliert dieser Grund an Bedeutung.

Dies liegt wohl weiterhin daran, dass das größte österreichische Bahnunternehmen, die ÖBB-Personenverkehr, mittlerweile häufig sehr kulant in solchen Fällen vorgeht und die Unternehmen durch gesetzliche Vorschriften seit dem Inkrafttreten des EisbBFG stärker gebunden sind. Auch mit dem Thema der Inkassoforderungen ist die apf nur noch selten beschäftigt.

Herkunft der Beschwerdeführenden

Wie jedes Jahr kommen die meisten Beschwerden aus der Bundeshauptstadt Wien. Mit 30 Prozent im Jahr 2015 ergibt dies im Vergleich zum Vorjahr einen Zuwachs von fast 5 Prozentpunkten. 19 Prozent (2014: 21 Prozent) aller Beschwerdeführenden kommen aus Niederösterreich. Zu etwa 9 Prozent aller Beschwerden liegen keine Angaben vor. Dies sind häufig Beschwer-

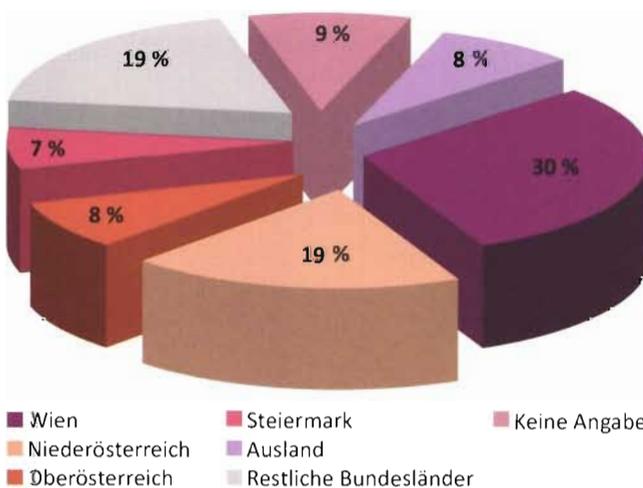


Abb. 7: Herkunft der Beschwerdeführenden 2015 aufgrund ihres Wohnsitzes. Basis: Eingelangte Fälle im Jahr 2015. Quelle: apf

den, welche per E-Mail, Brief oder Fax und nicht über das Online-Formular eingebracht werden. Etwa 8 Prozent (2014: 8 Prozent) aller Beschwerden werden von Reisenden aus dem Ausland eingebracht. Dies sind in

der Regel Beschwerden aus Deutschland, wobei auch einige wenige Beschwerden aus anderen Ländern wie den Niederlanden, Großbritannien, Italien und der Schweiz übermittelt wurden.

Verteilung der Verfahren auf die Unternehmen

95 Prozent aller Verfahren betreffen die ÖBB

Wie bereits in den Vorjahren betreffen die meisten Verfahren (Beschwerden) den ÖBB-Konzern (ÖBB-Personenverkehr und ÖBB-Infrastruktur). Im Jahr 2014 war der Anteil der Beschwerden auf 91 Prozent gesunken, 2015 erreichte er mit 94 Prozent der Verfahren nahezu wieder den Wert von 2013.

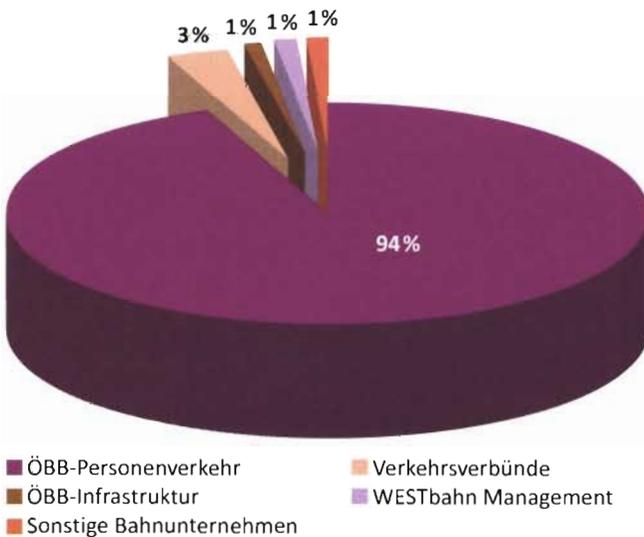


Abb. 8: Verteilung der Verfahren auf Unternehmen 2015. Basis für 2015: Abschlussjahr.²² Quelle: apf

2015 betrafen etwa 94 Prozent der Verfahren die ÖBB-Personenverkehr, etwa 1 Prozent (insgesamt vier Fälle) betraf die ÖBB-Infrastruktur. Betreffend die WESTbahn wurden vier Verfahren geführt, betreffend den CAT zwei Verfahren und betreffend die GKB ein Verfahren.

Insgesamt sieben Verfahren, also 3 Prozent, wurden mit Verkehrsverbänden geführt; dies meist im Zusammenhang mit der Verspätungsentschädigung für Jahreskartenbesitzerinnen und -besitzer. Davon entfielen vier Verfahren auf den Verkehrsverbund Ostregion und je ein Verfahren auf die Verkehrsverbände in Tirol, Oberösterreich und Niederösterreich/Burgenland.

²² In den Vorjahren waren alle in den jeweiligen Jahren eingelangten Beschwerden die Berechnungsbasis. Für das Jahr 2015 wurden alle im Jahr 2015 abgeschlossenen Verfahren herangezogen.

Entschädigungen, Erstattungen und Strafnachlässe Leichter Anstieg monetärer 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. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine geringfügige Steigerung um etwa 4,5 Prozent.

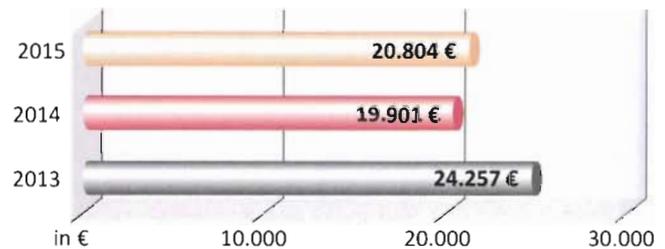


Abb. 9: Vergleich der durch die apf erreichten Entschädigungen, Erstattungen und Strafnachlässe 2013–2015. Basis für 2015: Abschlussjahr.²² Quelle: apf

Verfahrensdauer

Erstmalig wurde für das Jahr 2015 die Verfahrensdauer aller in diesem Jahr abgeschlossenen Verfahren ausgewertet. Rund vier von zehn Verfahren dauerten 14 Tage oder kürzer. Mehr als drei Viertel aller Verfahren konnten innerhalb eines Monats beendet werden. Insgesamt dauerten knapp 7 Prozent der Verfahren länger als zwei Monate, dies meist in komplexen Fällen.

Die durchschnittliche Verfahrensdauer aller (einfachen bis hochkomplexen) Schlichtungsverfahren liegt bei ca. 25,5 Tagen. Damit liegt die Verfahrensdauer der apf im Bahnverkehr deutlich unter dem vom ASStG vorgegebenen Zeitrahmen von 90 Tagen für nicht hochkomplexe Streitigkeiten nach Eingang der vollständigen Beschwerde.

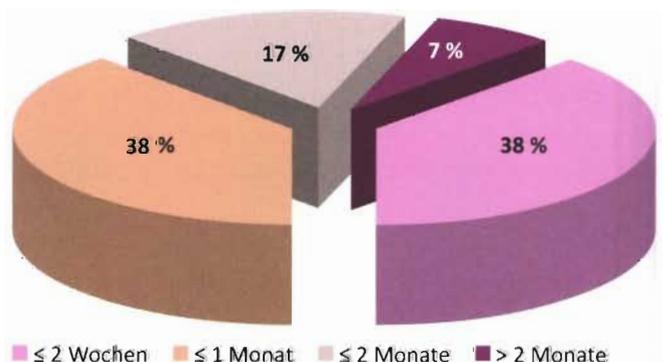


Abb. 10: Verfahrensdauer der Schlichtungsverfahren 2015. Basis für 2015: Abschlussjahr. Quelle: apf

UMSETZUNG DER FAHRGASTRECHTE

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. Die ÖBB-Personenverkehr etwa übermittelte im Jahr 2015 mehrere Neufassungen des „Handbuch für Reisen mit der ÖBB in Österreich“. Exemplarisch kam es in diesem Zusammenhang u. a. zu folgenden Änderungen der Beförderungsbedingungen: Verankerung der Beförderungspflicht; Information über das begrenzte Wechselgeld der Ticketautomaten; Klarstellung der Möglichkeit des Ticketkaufs in den Fernverkehrs- und Nachtreisezügen; Ausweisverpflichtung der Bediensteten der Unternehmen auf Wunsch von Fahrgästen; Bestätigung der Einbehaltung von Fahrkarten, z. B. bei Betrugsverdacht; klarere und kundenfreundlichere Regelungen bei Strafzahlungen, Mahnungen, Fristen und Einsprüchen; Ersatz von Fahrkarten, die auf einen Namen lauten, im Falle eines Verlusts; Aufnahme der Ein-Monatsfrist für die Auszahlung der Verspätungsentschädigung; Aufnahme der Zwei-Monatsfrist für die Auszahlung der Erstattungen usw. Mehr Informationen dazu finden Sie im apf-Jahresbericht unter „Umsetzung der Fahrgastrechte“ ab Seite 82.

Verstöße gegen die Fahrgastrechteverordnung und das Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz

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.

Themen im Jahr 2015 waren u. a.: keine Erstattung aufgrund der Fahrgastrechte; Zuständigkeitsdifferenzen bei Taxi- und Hotelkosten; zu Unrecht verweigerte Verspätungsentschädigung; Fristverletzungen bei Verspätungsentschädigung; keine Erstattung von Tickets im Regionalverkehr; keine erweiterte Information bei Kenntnis der Personendaten; Probleme bei der Jahreskartenentschädigung; kein Transport wegen Überfüllung; zu wenig konkrete Stornobedingungen bei Online-Tickets.

Verfahren der Schienen-Control Kommission

Verfahren wegen mangelnder Tarifveröffentlichung

In diesem von der Schienen-Control Kommission im Jänner 2014 eingeleiteten Verfahren ging es um die mangelhafte Veröffentlichung der Fahrpreise des Personenverkehrsunternehmens in den Tarifbestimmungen. Die Schienen-Control Kommission konnte erreichen, 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. Mehr Details zu diesem Verfahren wurden im Fahrgastbericht 2014 veröffentlicht.

Verfahren wegen Verspätungsentschädigung für Zeitkarten

Sowohl Art. 17 Abs. 1 der EU-Fahrgastrechteverordnung als auch § 5 EisbBFG normieren, dass Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, Anspruch auf eine angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens haben.

Aufgrund der nicht zufriedenstellenden Evaluierung des bisherigen Entschädigungsmodells leitete die Schienen-Control Kommission im November 2014 ein aufsichtsbehördliches Verfahren ein, in dem schlussendlich im März 2015 das bisherige Entschädigungsmodell mittels Bescheid für unwirksam erklärt wurde. Wie aus den vom Personenverkehrsunternehmen übermittelten Daten hervorging, wurden trotz wiederholter Verspätungen oder Zugausfälle im entsprechenden Zeitraum keine angemessenen Entschädigungen ausbezahlt. Ziel war es, ein neues kundenfreundlicheres Entschädigungsmodell zu erreichen. Mit September 2015 wurde das neue, vom Bahnunternehmen vorgelegte Entschädigungsmodell von der Schienen-Control Kommission genehmigt. Dadurch ergeben sich folgende Vorteile für Zeitkartenbesitzerinnen und -besitzer: Eine Entschädigung muss nun bereits ab 20 Minuten Zugverspätung gutgeschrieben werden und nicht wie vormals erst ab 30 Minuten. Auch wurde der Entschädigungsbetrag auf 1,5 Euro für eine Zugverspätung verdoppelt.

Da Entschädigungsbeträge für Zeitkartenbesitzerinnen und -besitzer erst ab vier Euro (das heißt ab drei Zug-

verspätungen) ausbezahlt werden, ist es wichtig, dass Fahrgäste immer eine Bestätigung über die Verspätung des Zuges einholen. Das Einholen einer Bestätigung für Wochen- und Monatskarten der ÖBB-Personenverkehr oder eines Verkehrsverbundes ist über das ÖBB-Kundenservice unter 051717, online unter <http://fahrplan.oebb.at/bin/trainsearch.exe/dn> sowie bei allen ÖBB-Ticketschaltern bis 60 Minuten nach Zugankunft möglich. Bei der Abwicklung über einen ÖBB-Ticketschalter wird ein etwaiger Anspruch direkt vor Ort geprüft und grundsätzlich gleich in bar ausbezahlt. Auf Wunsch wird der Entschädigungsbetrag aber auch auf das Konto überwiesen.

Geplant ist das neue Entschädigungsmodell nach zweijähriger Laufzeit erneut zu evaluieren, um feststellen zu können, ob dadurch angemessene Entschädigungen bei wiederholten Verspätungen bzw. Zugausfällen gewährt werden.

Verfahren wegen Beförderungsausweisen und Beförderungsverträgen

Die als Abteilung bei der Schienen-Control angesiedelte Schlichtungsstelle hat die Schienen-Control Kommission darüber informiert, dass in mehreren Schlichtungsverfahren die Thematik Beförderungsausweise und Beförderungsverträge eine Rolle gespielt habe. Für diverse Fragen, etwa für den Anspruch auf eine Verspätungsentschädigung, ist es wesentlich, ob mehrere Fahrkarten einen Beförderungsvertrag darstellen oder nicht.

Im laufenden Verfahren geht es um die vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) empfohlenen Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Beförderung von Personen (GCC-CIV/PRR²³). Diese regeln allgemeine Fragen des Vertragsverhältnisses zwischen Reisenden und Beförderern und sollen sicherstellen, dass im nationalen und internationalen Schienenpersonenverkehr soweit wie möglich einheitliche Vertragsbedingungen zur Anwendung gelangen. Die einzelnen Bahnunternehmen können die GCC-CIV/PRR jedoch jederzeit teilweise oder zur Gänze ausschließen. Jedenfalls unterliegen auch die GCC-CIV/PRR und sonstige Besondere (Internationale) Beförderungsbedingungen als Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der österreichischen Rechtsordnung und den europarechtlichen Rechtsnormen.

Das Verfahren wurde im März 2015 eingeleitet. Das betroffene Personenverkehrsunternehmen ist vollständiges Mitglied des CIT und wendet die GCC-CIV/PRR ohne Vorbehalt vollständig an.

Punkt 3.4 der GCC-CIV/PRR bestimmt, dass vorbehaltlich der in den Punkten 3.5 und 3.6 genannten Fälle ein Beförderungsausweis immer einen Beförderungsvertrag dokumentiert. Punkt 3.5 bestimmt, dass mehrere Beförderungsausweise in Papierform oder mehrere e-Beförderungsausweise mehrere Beförderungsverträge dokumentieren. Sie dokumentieren nur dann einen einzigen Beförderungsvertrag, wenn die Besonderen Beförderungsbedingungen dies vorsehen. Der Punkt 3.6 geht sogar noch weiter und bestimmt, dass ein einziger Beförderungsausweis auch mehrere Beförderungsverträge dokumentieren kann.

Diese für den Fahrgast ungünstige Regelung in den GCC-CIV/PRR über die Dokumentation von Beförderungsverträgen geht einher mit der Problematik, dass Eisenbahnunternehmen nur eingeschränkt Durchgangsfahrten anbieten. Dies wurde vom Personenverkehrsunternehmen bestätigt, demzufolge im internationalen Verkehr Durchgangsfahrkarten ausgestellt werden, wenn die technischen Systeme der Partnerbahnen kompatibel sind und die Daten von den Partnerbahnen übermittelt werden bzw. dies aufgrund der Kombination von Fahrausweisen möglich ist.

Schließt daher ein Fahrgast etwa für eine Fahrt im grenzüberschreitenden Verkehr von Österreich in einen anderen EU-Mitgliedstaat bzw. umgekehrt einen Beförderungsvertrag mit einem beteiligten Eisenbahnunternehmen, so werden ihm für die Reise je nach Bahnunternehmen und Ticketgattung mehrere Fahrausweise (z. B. je ein Fahrausweis pro Beförderer oder pro Zug) ausgehändigt, die jedoch – wie auch die Punkte 3.4, 3.5 und 3.6 GCC-CIV/PRR regeln – grundsätzlich nicht einen einzigen Beförderungsvertrag darstellen. Ausgenommen davon sind nur etwa Kooperationsangebote wie z. B. die „SparSchiene Europa“, die für bestimmte Relationen angeboten werden.

Diese Praxis führt dazu, dass ein Fahrgast, der auf einer solchen grenzüberschreitenden Fahrt eine relevante Verspätung nach Art. 17 Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 erleidet und um Verspätungsentschädigung ansucht, unter Umständen von allen beteiligten Beförderern abgewiesen wird, mit der Begründung, dass die jeweilige Verspätung – bezogen nur auf die auf den Fahrkarten jeweils ausgewiesenen Relationen – unter

²³ General Conditions of Carriage for Rail Passengers.

der anspruchsbegründenden Mindestverspätung von 60 Minuten liegt. Bezogen auf die gesamte Reise übersteigt die Verspätung im Rahmen der Reisekette dieses Maß jedoch. Ähnliches gilt auch für Art. 16 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007.

Weiters ersetzt das Personenverkehrsunternehmen bei Verlust keine Fahrkarten im internationalen Verkehr. Zwischenzeitlich wurde der Ersatz bei Verlust für auf Namen lautende Fahrkarten im nationalen Verkehr umgesetzt. Im internationalen Verkehr besteht die gleiche Problematik jedoch nach wie vor.

Auch hat die Schienen-Control Kommission 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 (EG) Nr. 1371/2007. Bei Benützung mehrerer Züge ist, wie bereits ausgeführt, nicht die Verspätung eines einzelnen Zuges, sondern die Verspätung bei der Ankunft maßgeblich.

Zu Redaktionsschluss waren die genannten Punkte des Verfahrens noch nicht abgeschlossen.

Verfahren wegen Verspätungsentschädigung von Pkw-Tickets

In diesem von der Schienen-Control Kommission im September 2015 eingeleiteten Verfahren lehnte das Personenverkehrsunternehmen Entschädigungen (für Verspätungen) von sämtlichen Leistungen, welche nicht personenbezogen sind, ab. In gegenständlicher Sache geht es um Tarifbestimmungen, denen zufolge nur personenbezogene Fahrkarten für die Berechnung der Verspätungsentschädigung herangezogen werden. Nicht entschädigt werden etwa Fahrzeuge (Pkw), Gepäck oder Fahrräder.

Laut Schienen-Control Kommission kann zweifelsfrei festgestellt werden, dass Fahrgästen unabhängig von allfälligen Schadenersatzansprüchen nach Art. 32 bzw. Art. 44 Anhang I Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder aufgrund nationaler Rechtsvorschriften eine Entschädigung für Verspätungen nach Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 zusteht.

Eine konkrete Ausführung, für welche Fahrkarten bzw. Leistungen im Rahmen eines Beförderungsvertrages der Gesetzgeber eine Entschädigung für Verspätungen vorsieht, findet sich in Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nicht und musste daher durch Auslegung bzw. Interpretation ermittelt werden.

Laut Schienen-Control Kommission kann ebenfalls zweifelsfrei festgestellt werden, 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. Die Einschränkung der Verspätungsentschädigung auf personenbezogene Beförderungspreise in den Tarifbestimmungen des Personenverkehrsunternehmens verstößt insbesondere gegen Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Diese Einschränkung auf den personenbezogenen Preisanteil wurde mittels Bescheid vom Februar 2016 für unwirksam erklärt und seitens des Personenverkehrsunternehmens aus den Beförderungsbedingungen fristgerecht entfernt.

Verfahren zu einer Beschwerde im Schlichtungsverfahren wegen Verspätungsentschädigung

Der Beschwerdeführer erwarb beim betroffenen Personenverkehrsunternehmen vier Fahrkarten zum Gesamtpreis von 770 Euro für die Strecke Wien Hbf.–Hamburg Altona und retour. Der Zug auf der Hinfahrt hatte 90 Minuten Verspätung und der auf der Rückfahrt 65 Minuten Verspätung.

Der Beschwerdeführer brachte einen Antrag auf Entschädigung und Refundierung bei Zugverspätungen beim Personenverkehrsunternehmen ein. Das Personenverkehrsunternehmen entschädigte zwei Mal 25 Prozent des Fahrkartenpreises von je 284 Euro für die Fahrkarten der Reisenden, lehnte aber eine Entschädigung für die beiden Fahrkarten für das mitgeführte Fahrzeug ab. Der Beschwerdeführer wandte sich an die apf um Unterstützung, da er die fehlende Entschädigung für Verspätungen für die beiden Fahrkarten für das Fahrzeug nicht nachvollziehen konnte. Die apf eröffnete ein Schlichtungsverfahren gemäß § 78a Abs. 2 EiszG. Die apf schlug eine Verspätungsentschädigung von 25 Prozent für die vom Beschwerdeführer erworbenen Pkw-Tickets gemäß Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vor. Das Personenverkehrsunternehmen lehnte eine Verspätungsentschädigung für die Pkw-Fahrkarten erneut ab.

Die Schienen-Control Kommission wurde von der apf gemäß § 78a Abs. 5 EiszG darüber informiert, dass es

im Schlichtungsverfahren zu keiner einvernehmlichen Lösung gekommen ist. Die Schienen-Control Kommission eröffnete im Oktober 2015 ein Verfahren.

Dem Beschwerdeführer wurde mit Bescheid vom Februar 2016 ein Betrag von 50,50 Euro zugesprochen. Dieser Betrag entspricht 25 Prozent des Gesamtpreises von 202 Euro für die beiden Fahrkarten für das mitgeführte Fahrzeug des Beschwerdeführers auf der Hin- und Retourfahrt von Wien Hbf. nach Hamburg Altona. Inhaltlich wird auf die Begründung im Verfahren wegen der Einschränkung der Verspätungsentschädigung für nichtpersonenbezogene Fahrpreise in den Beförderungsbedingungen verwiesen.

Verfahren wegen Erstattung von Fahrkarten

In diesem von der Schienen-Control Kommission im September 2015 eingeleiteten Verfahren geht es um diverse Einschränkungen bzw. Ausschlüsse der Erstattung von Fahrkarten, z. B.:

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

In einigen Punkten (z. B. Sommerticket, Erstattung von Gebühren oder Reservierungen) konnten bereits Kompromisse zwischen dem Personenverkehrsunternehmen und der Schienen-Control Kommission erzielt werden, die restlichen Punkte des Verfahrens waren zu Redaktionsschluss noch offen.

Verfahren wegen Information über Ermäßigungen

In diesem von der Schienen-Control Kommission im September 2015 eingeleiteten aufsichtsbehördlichen Verfahren geht es um einige Bestimmungen zur mangelhaften Information insbesondere über Ermäßigungen in den Verkehrsverbänden bei:

- Fahrkartenkauf mittels der Ermäßigungskarten
Vorteilscard oder Businesscard
- Reisenden mit Behindertenpass
- Kauf von Gruppenfahrkarten
- Kauf über die Website oder mittels App

In den Tarifbestimmungen des Personenverkehrsunternehmens finden sich laut Schienen-Control Kommission keine ausreichenden Informationen, dass die Ermäßigung mittels Vorteilscard oder Businesscard, für Reisende mit Behindertenpass, für Gruppen oder für Ticketkäufe im Ticketshop auf der Website oder mittels App für Smartphones durchaus auch unter den angegebenen Prozentwerten für Tickets in den einzelnen Verkehrsverbänden liegen kann.

Die Schienen-Control Kommission ersuchte um ausreichende Informationen in den Tarifbestimmungen des Personenverkehrsunternehmens. Sämtliche obig aufgezählten (ermäßigten) Fahrkarten werden von den Fahrgästen über Vertriebskanäle des Personenverkehrsunternehmens erworben und es wird ausnahmslos ein Beförderungsvertrag mit dem Personenverkehrsunternehmen abgeschlossen.

Grundsätzlich wies die Schienen-Control Kommission auf die Frage hin, ob das tatsächliche Ermäßigungsausmaß für die durchschnittlich kundigen Konsumentinnen und Konsumenten insbesondere im Sinne des Transparenzgebotes des § 6 Abs. 3 KSchG ausreichend klar ist. Ein nicht unerheblicher Teil der angesprochenen Kundinnen und Kunden wird die Tarifbestimmungen, Werbeaussagen und sonstigen Informationsquellen des Personenverkehrsunternehmens zu den gewährten Ermäßigungen dahingehend verstehen, dass grundsätzlich 45 Prozent bzw. 50 Prozent Rabatt (auf den Normal- oder Standardpreis) gewährt werden. Damit wird der Verbraucherin und dem Verbraucher suggeriert, dass sie oder er die Ermäßigungen in diesem Ausmaß tatsächlich auch erhält. Dies entspricht jedoch oft nicht der Realität, da in vielen Fällen das Ausmaß der Ermäßigung davon abweicht, weil die Verbraucherin bzw. der Verbraucher aufgrund der Verbundexklusivität keine Fahrkarte des Personenverkehrsunternehmens, sondern des jeweiligen Verkehrsverbundes erhält. Die Schienen-Control Kommission unterbreitete einige Vorschläge für eine transparente Information. Zu Redaktionsschluss war das Verfahren noch nicht abgeschlossen.

RECHTLICHE NEUERUNG IN DER VERBRAUCHERSCHLICHTUNG

Historische Entwicklung

Schlichtungsstelle und Durchsetzungsstelle für Fahrgastrechte im Bahnverkehr

Seit dem Inkrafttreten der Eisenbahngesetznovelle 2006²⁴ am 27. Juli desselben Jahres hat die Schienen-Control gemäß § 78a Eisenbahngesetz (EisbG)²⁵ die Funktion einer unabhängigen Schlichtungsstelle für Kundinnen und Kunden von Bahnunternehmen im Güter- und Personenverkehr und führt als außergerichtliche Einrichtung Schlichtungsverfahren bei Fahrgastbeschwerden durch.

Mit einer Eisenbahngesetznovelle²⁶, welche am 26. Februar 2013 in Kraft trat, wurde die Schienen-Control GmbH neben der Schienen-Control

Kommission als eine der nationalen Stellen zur Durchsetzung der Fahrgastrechte gemäß Art. 30 der EU-Fahrgastrechteverordnung²⁷ benannt und mit zusätzlichen Aufgaben betraut.

In dieser Funktion überwachte die Schienen-Control die Einhaltung der in der EU-Fahrgastrechteverordnung verankerten Rechte und wurde bei Verstößen im Rahmen ihrer Kompetenzen tätig. Seitdem war die Schlichtungsstelle zusätzlich auch für Beschwerden von Fahrgästen gegen Verkehrsverbände, sofern die Eisenbahn benützt wurde, zuständig.

Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für Bahn-, Flug-, Bus- und Schiffsverkehr – die apf

Das Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung für die XXV. Gesetzgebungsperiode folgte der europäischen Zielsetzung und sah eine „Organisation der verkehrsträgerübergreifenden Schlichtung für

Passagierrechte“ unter „Nutzung bestehender Strukturen“ vor. Zu diesem Zweck wurde die neue Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) gegründet und die beiden bereits bestehenden Stellen – nämlich die im bmvit angesiedelte Schlichtungsstelle zur Behandlung von Beschwerden zu Fluggastrechten und die bei der Schienen-Control angesiedelte Schlichtungsstelle zur Behandlung von Beschwerden im Bahnbereich – eingliedert. Dazu kamen noch die neu geschaffenen Schlichtungsstellen für die Bereiche Kraftfahrlinien (Busverkehr) und Schifffahrt.

Am 28. Mai 2015 trat das Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz – PFAG²⁸ 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 – AStG

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. Die Schlichtungsstelle der Schienen-Control entsprach den Empfehlungen der EU-Kommission.²⁹

**Am 28. Mai 2015
trat das Passagier-
und Fahrgastrechte-
agenturgesetz in Kraft.**

²⁴ Eisenbahngesetz 1957, BGBl. I Nr. 125/2006.

²⁴ Eisenbahngesetz 1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015.

²⁶ Eisenbahngesetz 1957, BGBl. I Nr. 40/2013.

²⁶ Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315.

²⁸ Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte erlassen wird und das Eisenbahngesetz 1957, das Kraftfahrlineiengesetz, das Luftfahrtgesetz, das Schifffahrtsgesetz und das Verbraucherbehörden-Kooperationsgesetz geändert werden (Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz – PFAG), BGBl. I Nr. 61/2015.

²⁹ Empfehlung der Kommission vom 30. März 1998 betreffend die Grundsätze für Einrichtungen, die für die außergerichtliche Beilegung von Verbraucherrechtsstreitigkeiten zuständig sind (ABl. L 115 vom 17. April 1998, S. 31) und Empfehlung der Kommission vom 4. April 2001 über die Grundsätze für an der einvernehmlichen Beilegung von Verbraucherrechtsstreitigkeiten beteiligte außergerichtliche Einrichtungen (ABl. Nr. L 109 vom 19. April 2001, S. 56)

Mit 9. Jänner 2016 wurde die apf notifizierte Stelle zur alternativen Streitbeilegung (AS-Stelle) gemäß Alternative-Streitbeilegung-Gesetz (AStG)³⁰. Sie ist damit eine von acht AS-Stellen, die in Österreich tätig sind. Sieben AS-Stellen sind im Rahmen der ihnen gesetzlich eingeräumten Zuständigkeiten tätig, die Schlichtungsstelle für Verbrauchergeschäfte fungiert darüber hinaus als Auffangschlichtungsstelle, wenn keine der anderen sieben AS-Stellen sachlich zuständig ist. Für Verbraucherinnen und Verbraucher ist die apf als AS-Stelle durch das Logo mit dem Bundeswappen und der Wortfolge „Staatlich anerkannte Verbraucherstelle“ erkennbar. Das Hauptziel bei der nationalen Umsetzung der Richtlinie 2013/11/EU über alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten (ADR-Richtlinie)³¹ ist es, AS-Stellen in jenen Bereichen zu schaffen, wo es sie in Österreich noch nicht gibt bzw. wo diese nicht den Mindeststandards der ADR-Richtlinie entsprechen. Die AS-Stellen befassen sich mit der außergerichtlichen Beilegung von Streitigkeiten von Verbraucherinnen und Verbrauchern mit Unternehmen.

Die apf erfüllt damit die Anforderungen an AS-Stellen in puncto Unabhängigkeit (Berufung einer Schlichterin), Unparteilichkeit (keine Weisungen einer Partei), Fachwissen, Transparenz (öffentlich zugängliche Informationen), Effektivität (maximale Verfahrensdauer von 90 Tagen), Fairness (Äußerungsrecht und Vertretungsmöglichkeit der Parteien), Rechtmäßigkeit und Handlungsfreiheit. Sie ist in Aufbau, Finanzierung, Rechtsstruktur und Entscheidungsfindung unabhängig von den von Schlichtungsverfahren betroffenen Unternehmen. Die Unternehmen haben die Verbraucherinnen und Verbraucher über die zuständige AS-Stelle zu informieren. Grundsätzlich sind – abgesehen von wenigen Ausnahmen wie etwa Gesundheitsdienstleistungen oder Kaufverträge über unbewegliche Sachen – alle Streitig-

keiten zwischen Unternehmen und Verbraucherinnen bzw. Verbrauchern über entgeltliche Verträge über Waren und Dienstleistungen erfasst. Die Teilnahme am Schlichtungsverfahren ist nach dem AStG für Unternehmen grundsätzlich freiwillig. Anders bei der apf: Hier sind die betroffenen Unternehmen durch Gesetze (EisbG, KfLG, LFG oder SchFG) verpflichtet am Schlichtungsverfahren teilzunehmen.

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 und verfügt über Rechtskenntnisse, Fachwissen und die notwendigen Fähigkeiten für diese Aufgabe. Gleichzeitig regelt das AStG u. a. folgende Inhalte:

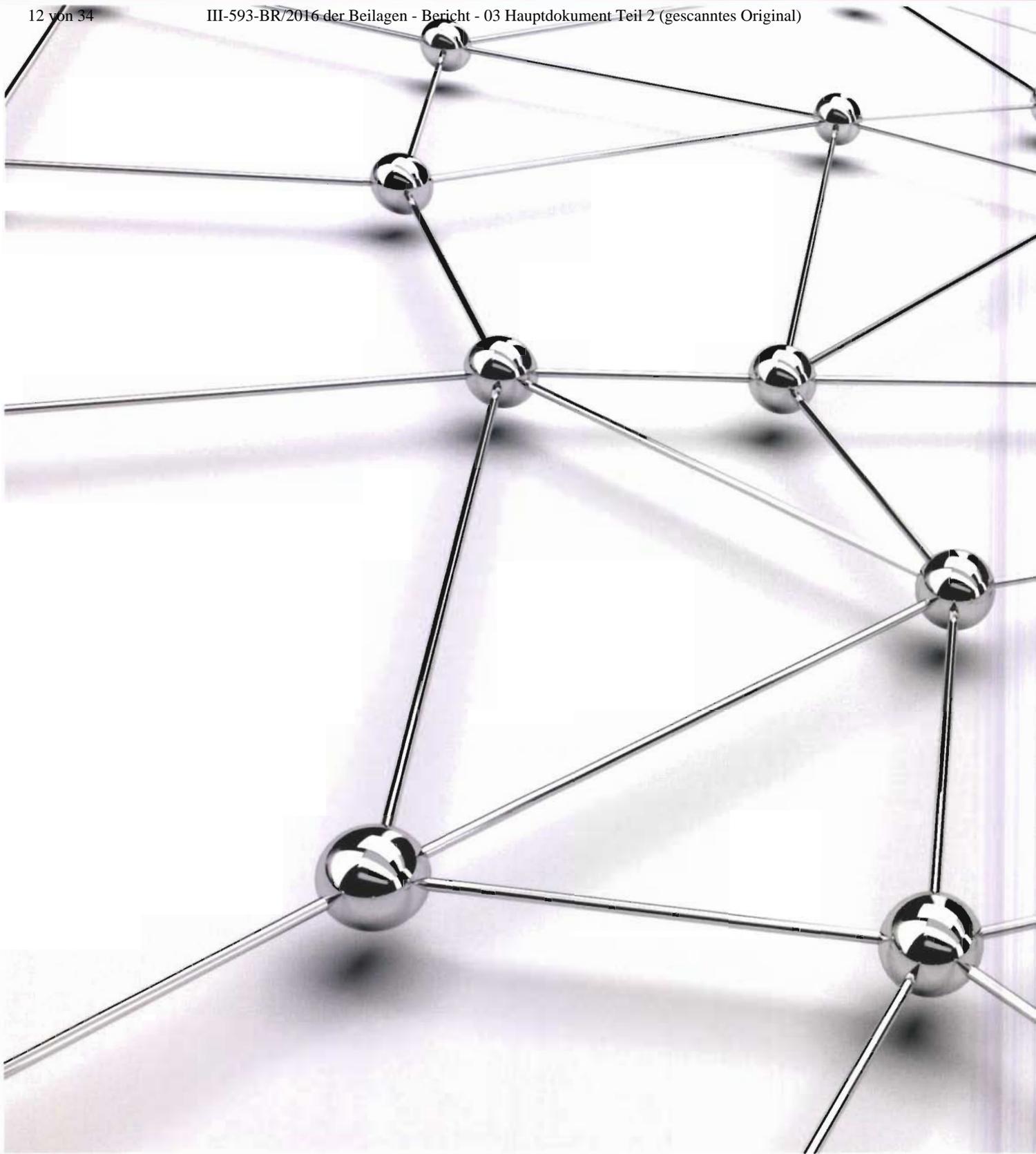
- Verfahrensregeln, Verfahrensvoraussetzungen und Verfahrensrechte
- Informationsverpflichtungen der AS-Stellen und der Unternehmen
- Datenschutz und Vertraulichkeit
- Veröffentlichung eines jährlichen Tätigkeitsberichtes³²
- Verfahrenskosten und Verfahrensdauer
- Erstellung von Lösungsvorschlägen der AS-Stelle inklusive rechtliche Belehrung
- Beendigung des Verfahrens und Verjährungshemmung
- Kooperation der AS-Stellen miteinander

Insgesamt hat sich durch das AStG nur wenig für die Arbeit der apf geändert, da die Anforderungen bereits zuvor in den meisten Bereichen erfüllt wurden. Mit dem Inkrafttreten des AStG wurde schließlich auch die Verfahrensrichtlinie der apf geändert. Diese ist auf der Website der apf unter www.passagier.at abrufbar. Als Schlichterin wurde Mag. Maria-Theresia Röhler, LL.M., MBA bestellt.

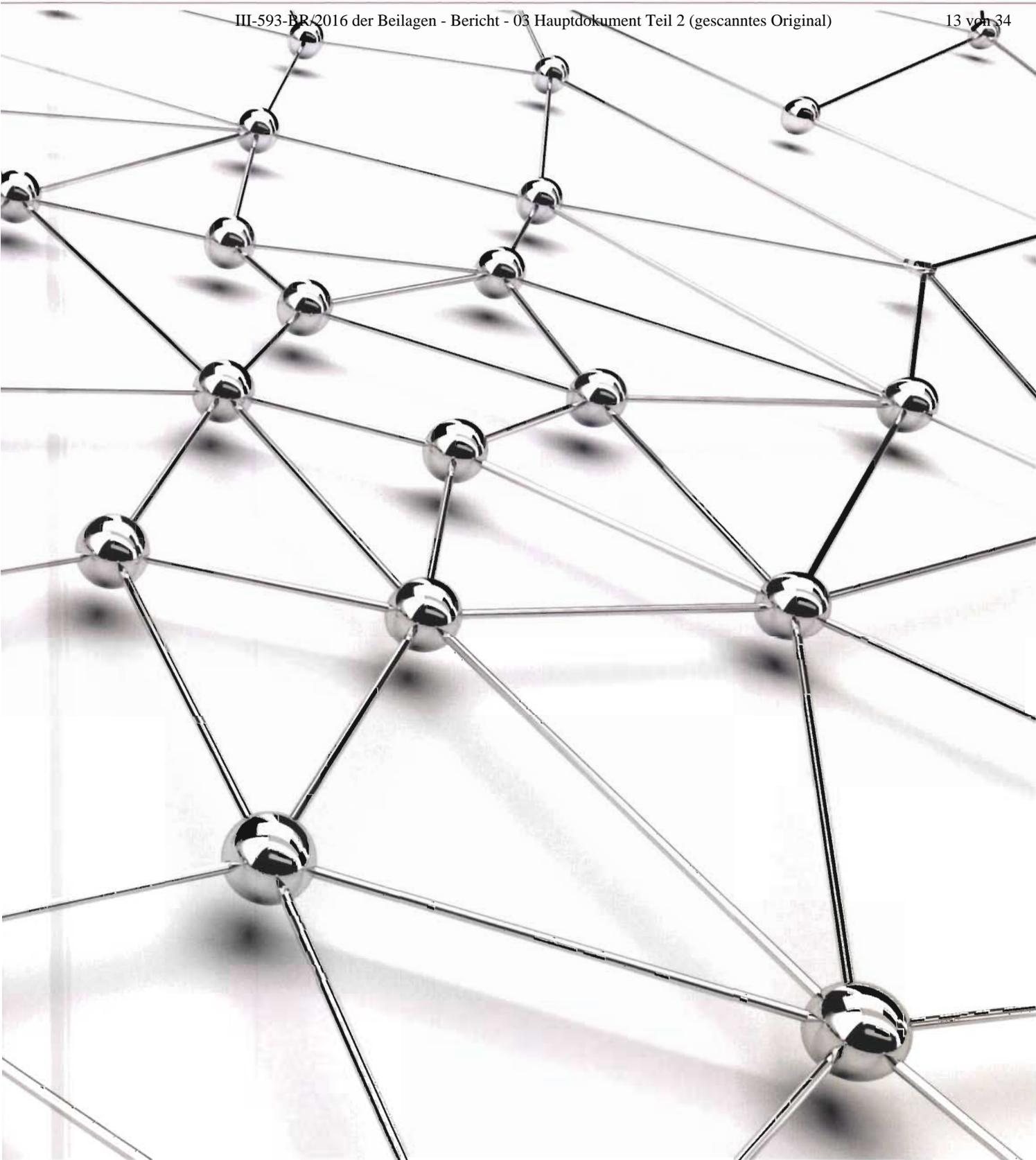
³⁰ Gemäß § 4 Abs. 1 iVm § 25 AStG

³¹ Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über die alternative Beilegung verbraucherrichterlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (Richtlinie über alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten), ABl. Nr. L 165/63 vom 18. Juni 2013

³² Gemäß § 9 AStG (bzw. gemäß § 8 Abs. 2 Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte).



INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT



- Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) hat jetzt 26 Mitglieder, Polen hat den Vorsitz übernommen
- Durchführungsrechtsakt zum sogenannten Rail Market Monitoring Scheme im Juli 2015 erlassen
- Arbeitsgruppe „Gemeinsame Ansätze in Fragen des Benützungsentgelts“ befasste sich mit den durch den Recast zum 1. Eisenbahnpaket geänderten neuen Berechnungsgrundsätzen für das Infrastrukturbenützungsentgelt

INDEPENDENT REGULATORS' GROUP-RAIL (IRG-RAIL)

Die Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) wurde 2011 von fünfzehn europäischen Eisenbahn-Regulierungsbehörden gegründet. Inzwischen ist die Mitgliederzahl kontinuierlich auf 26 Regulierungsbehörden gewachsen. Neben Österreich sind Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, der Kosovo, Kroatien, Lettland, Luxemburg, Mazedonien, die Niederlande, Norwegen, Polen, Rumänien, Schweden, die Schweiz, die Slowakei, Slowenien, Spanien und Ungarn in der Plattform der unabhängigen Eisenbahnregulierungsbehörden vertreten. Neben den meisten EU-Mitgliedsstaaten sind somit auch vier Nicht-EU-Länder Mitglieder bei IRG-Rail.

Organisatorisch gliedert sich die Plattform in zwei Ebenen, die Vollversammlung und die Arbeitsgruppen. Die etwa zweimal jährlich stattfindende Vollversammlung dient der Beschlussfassung. Seit der Gründung wurden 41 gemeinsame Dokumente verfasst, die online unter www.irg-rail.eu abrufbar sind.

Im Jahr 2015 hatte Henk Don von der niederländischen Wettbewerbsbehörde Autoriteit Consument & Markt den Vorsitz der IRG-Rail inne, sein Nachfolger Krzysztof Dyl, Präsident der polnischen Regulierungsbehörde Urząd Transportu Kolejowego (UTK), übergab das Amt im Februar 2016 an seinen Kollegen Radoslaw Pacewicz. Seine Stellvertreterin ist Anne Yvrande-Billon, Vizepräsidentin der französischen Regulierungsbehörde für Schiene und Straße (ARAFER).

Im Arbeitsprogramm für 2015 wurden die Themen für die vier bestehenden Arbeitsgruppen beschlossen. Die Vollversammlung der IRG-Rail hat im November 2015 ein umfassendes Arbeitsprogramm für 2016 verabschiedet, das auf Ebene der Arbeitsgruppen behandelt wird. Die Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden wird immer wichtiger, da auch Infrastrukturmanager

und Eisenbahnunternehmen auf europäischer Ebene immer enger zusammenarbeiten. Darüber hinaus gehört es zu den Aufgaben von IRG-Rail, den Regulierungsbehörden auf europäischer Ebene eine starke Stimme zu verleihen und eine gemeinsame Position zu vertreten. Ziel ist vor allem die Schaffung eines einheitlichen Regulierungsniveaus in Europa.

Arbeitsgruppe „Netzzugang und Zugang zu Serviceeinrichtungen“

Auch im Jahr 2015 bildete die Umsetzung der Güterverkehrskorridore einen der Schwerpunkte im Programm der Arbeitsgruppe „Netzzugang und Zugang zu Serviceeinrichtungen“. Mittlerweile liegen erste Erfahrungen mit den Güterverkehrskorridoren vor. Die Arbeitsgruppe pflegte dazu einen regen Austausch mit der EU-Kommission sowie den Infrastrukturmanagern hinsichtlich der Weiterentwicklung des Konzepts. Die Arbeitsgruppe veröffentlichte erste Überlegungen, die 2016 vertieft werden sollen.

Ferner erfolgte eine Analyse des seit 2010 geöffneten, internationalen Schienenpersonenverkehrsmarktes. Bisher sind nur wenige neue Marktteilnehmer in diesem Segment tätig geworden. Auf Basis der Ergebnisse eines Fragebogens wurden die Hindernisse dargestellt, die einer Markttöffnung bisher entgegenstanden.

Eine Unterarbeitsgruppe befasste sich, wie bereits im Jahr davor, auch 2015 mit dem Zugang zu Serviceeinrichtungen. Es wurde ein Positionspapier verfasst, das sich mit der Unabhängigkeit der Servicebetreiber, dem Konzept der „tragfähigen Alternativen“ und den „Überlassungsregeln für nicht mehr benützte Serviceeinrichtungen“ beschäftigt. Das Positionspapier steht im Zusammenhang mit dem geplanten Durchführungsrechtsakt der Europäischen Kommission zu diesem Thema.

Arbeitsgruppe „Marktbeobachtung“

Der mittlerweile dritte Marktbericht der IRG-Rail wurde im April 2015 veröffentlicht. Aufbauend auf den Erfahrungen des vorhergehenden Marktberichts wurden die Indikatoren für Serviceeinrichtungen präzisiert und weiterentwickelt, wodurch die Aussagekraft dieses Kapitels verbessert werden konnte. Auch stieg die Anzahl der

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

- 2011 gegründet
- 26 Mitglieder
- Aufgabe: Zusammenarbeit auf europäischer Ebene
- Infos auf www.irg-rail.eu

teilnehmenden Länder an. Insgesamt 24 Mitglieder beteiligten sich mit ihren Daten an dem Bericht.

Wie bereits im Vorjahr stand der auf dem Recast zum 1. Eisenbahnpaket (RL 2012/34/EU) basierende Durchführungsrechtsakt zum sogenannten Rail Market Monitoring Scheme, der schließlich im Juli 2015 erlassen wurde, im Mittelpunkt der Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission. Aus dem Recast zum 1. Eisenbahnpaket ergibt sich außerdem für die Regulierungsbehörden mit der „Konsultation der Vertreter von Nutzern von Personen- und Güterverkehrsleistungen auf der Schiene“ eine neue Verpflichtung, der alle zwei Jahre nachzukommen ist. Aus diesem Grund hat die Arbeitsgruppe einen Informationsaustausch ins Leben gerufen, um die bereits gesammelten Erfahrungen einiger Mitglieder erörtern und diskutieren zu können.

Arbeitsgruppe „Neue Gesetzesinitiativen“

Die Arbeitsgruppe „Neue Gesetzesinitiativen“ konzentrierte sich 2015 auf das 4. Eisenbahnpaket sowie auf die von der Europäischen Kommission geplanten Durchführungsrechtsakte zum Recast des 1. Eisenbahnpakets. Es wurde ein Positionspapier zum 4. Eisenbahnpaket verfasst, das sich vor allem auf die künftige Rolle der Regulierungsbehörden konzentriert. Zwei weitere Positionspapiere befassten sich mit Direktvergaben und Ausschreibungen von Schienenpersonenverkehrs-

leistungen. Ein weiteres Thema waren die im 4. Eisenbahnpaket geplanten Regeln für den Zugang zu Rollmaterial. Dazu wurde eine Erhebung unter den einzelnen Mitgliedsstaaten durchgeführt.

Außerdem wurde ein Workshop veranstaltet, bei dem es um die im Recast zum 1. Eisenbahnpaket geforderte Prüfung des Entwurfs der Schienennetz-Nutzungsbedingungen ging. Basis zu diesem Workshop war der im Vorhinein versandte Fragebogen, mit dem angewandte Methoden und Zeitabläufe in den einzelnen Mitgliedsstaaten erhoben wurden. Neben den Regulierungsbehörden nahmen auch Vertreterinnen und Vertreter des Verbands Europäischer Infrastrukturmanager (EIM) und von RailNet Europe (RNE) teil.

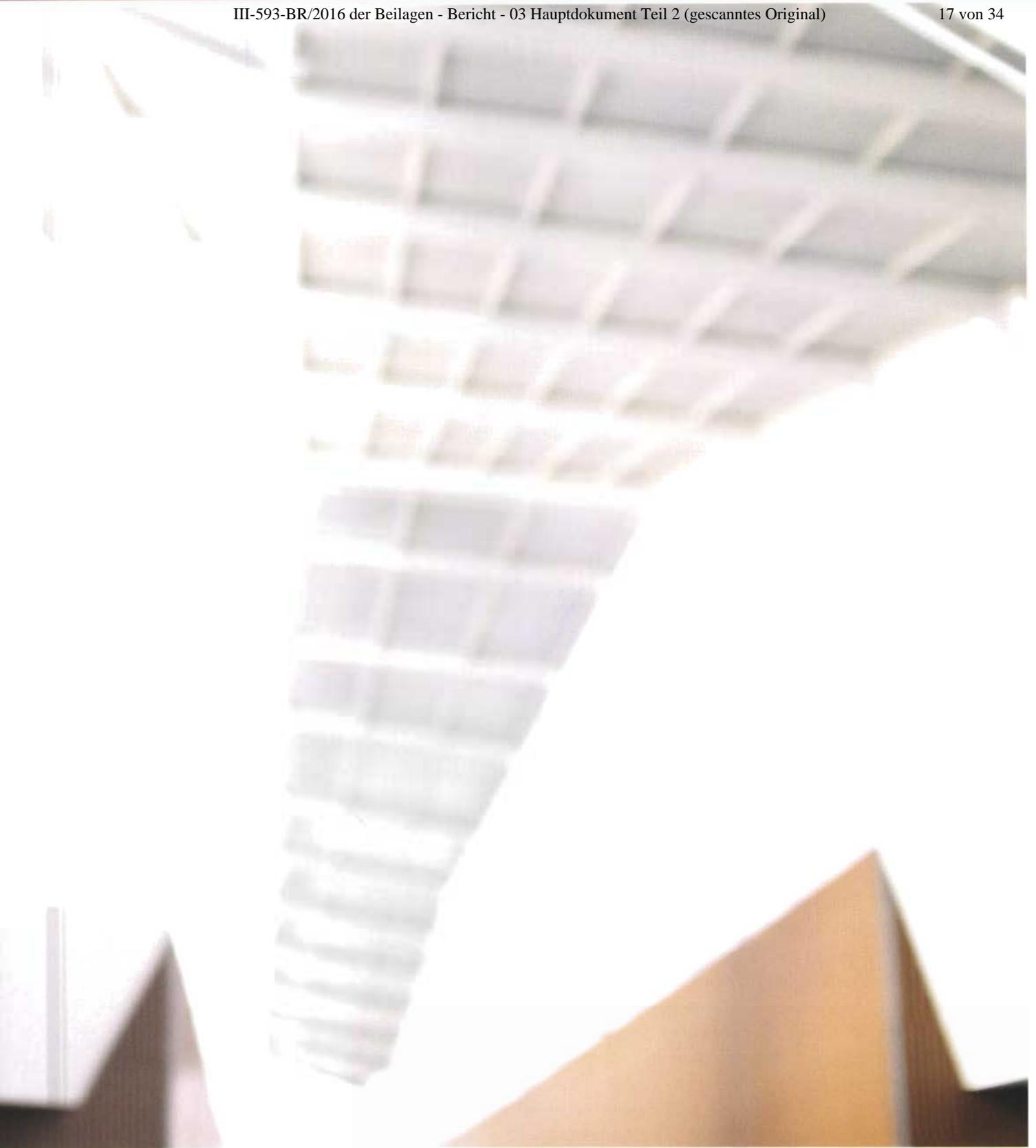
Arbeitsgruppe „Gemeinsame Ansätze in Fragen des Benützungsentgelts“

Im Jahr 2015 wurde eine Übersicht zu den Grundsätzen der Preisgestaltung für das Mindestzugangspaket in den einzelnen Mitgliedsstaaten erstellt. In dieser Prozessdarstellung ist auch die Rolle der nationalen Regulierungsbehörden enthalten. Außerdem befasste sich die Arbeitsgruppe intensiv mit den einzelnen Kostenkomponenten, den Zuschlägen für Marktsegmente und deren Markttragfähigkeit.

Die Untergruppe „Benützungsentgelte für Serviceeinrichtungen“ erarbeitete eine Übersicht über die Grundsätze der Stationsentgelte in den einzelnen Mitgliedsstaaten.



ZAHLEN UND FAKTEN



- 56 Eisenbahnunternehmen
- 36 Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Vier vernetzte Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- Sieben vernetzte integrierte Eisenbahnunternehmen

DIE SCHIENEN-CONTROL ALS UNTERNEHMEN

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

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

Die Schienen-Control hat ab Mai 2015 gemäß Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf), BGBl. I Nr. 61/2015 idGF, die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte eingerichtet. Diese ist die gesetzliche Schlichtungsstelle für den Bahn-, Bus-, Flug- und Schiffsverkehr. Damit nimmt die Schienen-Control neben dem Regulierungsbereich zusätzlich die Aufgaben der apf wahr.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Schienen-Control wird vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) bestellt und besteht aus mindestens vier Mitgliedern, wobei dem Aufsichtsrat eine Vertreterin bzw. ein Vertreter des Bundesministeriums für Finanzen anzugehören hat. Mit Gesellschafterbeschluss wurden im Berichtsjahr folgende Kapitalvertreterinnen und -vertreter neu bestellt:

- Vorsitzende: Sektionsleiterin Mag. Ursula Zechner, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- Stv. Vorsitzende: Mag. Sylvia Leodolter, Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
- Dr. Erik Wolf, Wirtschaftskammer Österreich
- Mag. Bernhard Schatz, Bundesministerium für Finanzen

Von 2007 bis 2015 waren die Arbeitnehmervertreter Ing. Michael Indra und Mag. Norman Schadler Mitglieder des Aufsichtsrates. Seit Ende Mai 2015 sind Mag. Norman Schadler und Mag. Birgit Hammerschmid Arbeitnehmervertreter. Während der Karenz von Mag. Hammerschmid vertritt Herr Roland Beier diese im Aufsichtsrat.

Personalstand

2015 waren durchschnittlich 17 Personen für die Schienen-Control tätig.

Finanzierung

Seit Mai 2015 führt die Schienen-Control kostenrechnerisch zwei Geschäftsbereiche – den Regulierungsbereich und die apf. Der Regulierungsbereich wird weiterhin durch Beiträge der Eisenbahnverkehrsunternehmen finanziert. Bemessungsgrundlage ist das in einem Jahr insgesamt geleistete Infrastruktur-Benützungsentgelt (IBE). Der Anteil der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen am Aufwand der Schienen-Control wird durch einen eigenen Aufteilungsschlüssel errechnet. Die Einführung einer Kostenstellenrechnung gewährleistet die getrennte Erfassung der Kosten der beiden Geschäftsbereiche, sodass über die Kostenbeiträge lediglich der Aufwand des Regulierungsbereichs gedeckt ist. Die apf wird einerseits durch Fallpauschalen betroffener Unternehmen und andererseits durch das bmvit finanziert. Die Budgetplanung folgt dem Ziel, die Aufgaben der Regulierungsbehörde sowie die der apf als Abteilung der Schienen-Control, wirtschaftlich, effizient und zielorientiert zu erfüllen. Im Jahr 2015 wurde das geplante Budget aus dem Regulierungsbereich unterschritten, wodurch insgesamt 302.959,95 Euro an die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Regulierungsbereich rückvergütet werden. Der geplante Aufwand 2015 für die apf wurde vom bmvit vorfinanziert. Am Ende des Jahres wurde die Fallpauschale in Höhe von 78 Euro an die betroffenen Unternehmen verrechnet. Insgesamt wurde für das Geschäftsjahr 2015 ein Betrag von 59.202 Euro an die Unternehmen vorgeschrieben. Da der geplante Aufwand der apf unterschritten wurde, ergibt sich eine Rückvergütung an das bmvit in Höhe von 13.319,14 Euro.

Jahresabschluss der Schienen-Control

Der Jahresabschluss der Schienen-Control für das Wirtschaftsjahr 2015 (1. Jänner bis 31. Dezember 2015) wurde nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) in der geltenden Fassung erstellt. Die Grant Thornton Unitreu Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestätigte den Abschluss mit einem uneingeschränkten Vermerk.

Aus der Gewinn- und Verlustrechnung geht hervor, dass der Umsatzerlös der Schienen-Control für das Geschäftsjahr 2015 insgesamt 1.343.776,87 Euro beträgt. Die Schienen-Control weist einen Nullgewinn aus. Der Zinsertrag des Stammkapitals in Höhe von 18.685,97 Euro wird einer freien Gewinnrücklage zugeführt.

ERTRAGS- UND VERMÖGENSLAGE 2015

Gewinn- und Verlustrechnung zum 31. 12. 2015

	2015	2014
1. Umsatzerlöse	1.343.776,87	1.520.501,81
2. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.152,32	0,00
b) übrige	358.858,41	3.146,33
	<u>360.010,73</u>	<u>3.146,33</u>
3. Personalaufwand		
a) Gehälter	-880.477,69	-795.861,37
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeiter-Vorsorgekassen	-14.587,11	-12.981,03
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-28.384,94	-24.418,78
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-239.833,36	-210.918,80
e) sonstige Sozialaufwendungen	-12.510,54	-12.020,89
	<u>-1.175.793,64</u>	<u>-1.056.200,87</u>
4. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagevermögen	-63.184,84	-44.996,14
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) übrige	-466.790,41	-412.732,90
	<u>-466.790,41</u>	<u>-412.732,90</u>
6. Zwischensumme aus Z 1 bis 5 (Betriebserfolg)	-1.981,29	9.718,23
7. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	15.346,85	18.750,00
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4.344,31	8.721,51
9. Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	6.449,10	0
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0,00	-3,61
	<u>0,00</u>	<u>-3,61</u>
11. Zwischensumme aus Z 7 bis 9 (Finanzerfolg)	26.140,26	27.467,90
12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	24.158,97	37.186,13
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-5.473,00	-10.946,00
	<u>-5.473,00</u>	<u>-10.946,00</u>
14. Jahresüberschuss	18.685,97	26.240,13
15. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	-18.685,97	-26.240,13
16. Jahresgewinn/Jahresverlust	0,00	0,00

Bilanz zum 31. 12. 2015

AKTIVA	2015	2014
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	42.874,33	45.409,81
II. Sachanlagen		
1. Einbauten in fremden Gebäuden	18.007,33	6.541,39
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	59.434,01	67.612,55
	120.315,67	119.563,75
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	59.202,00	0,00
2. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	20.033,21	17.563,28
II. Wertpapiere und Anteile		
1. Sonstige Wertpapiere und Anteile	290.244,00	493.794,90
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.098.456,65	876.918,70
	1.467.935,86	1.388.276,88
C. Rechnungsabgrenzungsposten	15.430,21	17.943,36
Bilanzsumme	1.603.681,74	1.525.783,99
PASSIVA		
A. Eigenkapital		
I. Stammkapital	750.000,00	750.000,00
II. Kapitalrücklagen		
1. Gebundene	2.853,93	2.853,93
III. Gewinnrücklagen		
2. Andere Rücklagen (freie Rücklagen)	286.934,19	268.248,22
	1.039.788,12	1.021.102,15
B. Rückstellungen		
I. Rückstellungen für Abfertigungen	0,00	37.400,00
II. Sonstige Rückstellungen	77.000,00	133.150,00
	77.000,00	170.550,00
C. Verbindlichkeiten		
I. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	55.117,15	79.650,22
II. Sonstige Verbindlichkeiten		
a) Steuern	18.975,89	12.292,35
b) soziale Sicherheit	26.341,57	24.680,63
c) übrige	386.459,01	217.508,64
	486.893,62	334.131,84
Bilanzsumme	1.603.681,74	1.525.783,99

MARKTTEILNEHMER

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

56 Eisenbahnunternehmen in Österreich

Im Jahr 2015 gab es Veränderungen bei der Anzahl der in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen. Es kamen fünf neue Marktteilnehmer hinzu, nämlich die DB Schenker Rail aus Deutschland, die Transalpin Eisenbahn mit Sitz in der Schweiz, die Trenitalia aus Italien, die Walser Eisenbahn und die Porr Austriarail aus Österreich. Alle fünf genannten Unternehmen sind für den Güterverkehr zugelassen, die Trenitalia und die Walser Eisenbahn neben dem Güter- auch für den Personenverkehr. Die Porr Austriarail ist vor allem im Bereich der Baustellenlogistik tätig. Nicht mehr angeführt ist in der Kategorie Touristikbahnen die Verbund Austrian Hydro Power, deren Höhenbahn Schoberboden–Reißeck mittlerweile eingestellt und abgetragen wurde.

Insgesamt gab es zum Stichtag 31. Dezember 2015 in Österreich 56 Eisenbahnunternehmen. Davon waren 36 Eisenbahnverkehrsunternehmen, sieben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und 13 integrierte Eisenbahnunternehmen. 39 verfügten über eine Sicherheitsbescheinigung für das Netz der ÖBB-Infrastruktur (ÖBB-Netz), aber nur 37 hatten auch einen Infrastrukturnutzungsvertrag abgeschlossen. Die restlichen Unternehmen sind entweder reine Infrastrukturbetreiber oder als integrierte Unternehmen auf nicht vernetzter Infrastruktur tätig. Von den 56 Unternehmen stammen 44 aus Österreich, vier aus Deutschland, drei aus Ungarn und je eines aus Italien, Polen, Slowenien, der Schweiz und den Niederlanden.

36 Eisenbahnverkehrsunternehmen

Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB)

Das deutsche Unternehmen ist eine Tochter der Veolia Verkehr Regio, die wiederum zur privaten französischen Veolia Transdev Gruppe gehört. Das Unternehmen hatte im Zuge einer Ausschreibung den Regionalverkehr München–Salzburg bzw. München–Kufstein gewonnen und vermarktet diese unter der Bezeichnung „Meridian“. Die Züge erreichen dabei das österreichische Eisenbahnnetz, weshalb die BOB auch in Österreich über eine Sicherheitsbescheinigung verfügt. Die Verkehrsaufnahme erfolgte im Dezember 2013.

Cargo Service GmbH (CargoServ)

Das Tochterunternehmen der LogServ besitzt seit 2012 eine eigene Verkehrsgenehmigung und seit 2013 eine Sicherheitsbescheinigung im ÖBB-Netz. Seit dem Sommer 2013 fährt das Unternehmen sämtliche bisher von der Muttergesellschaft durchgeführten Gütertransporte im ÖBB-Netz. Kerngeschäft sind Rohstofftransporte für die Muttergesellschaft, wie Erz aus Eisenerz, Kalk aus Steyrling und Kohle aus der Tschechischen Republik. Außerdem werden End- und Zwischenprodukte nach Italien, Deutschland, Polen und Ungarn befördert. Dazu gehören auch Stahlblech-Transporte nach Ingolstadt, wobei in der Gegenrichtung Schrott transportiert wird. Neuerdings werden auch Containerzüge aus Hamburg nach Linz, Enns und Wien in Österreich von der CargoServ betrieben.

City Air Terminal BetriebsgmbH (CAT)

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

DB Regio AG

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

DB Schenker Rail AG

Das im Güterverkehr tätige Tochterunternehmen der Deutschen Bahn hat seit 2015 eine Sicherheitsbescheinigung für den Güterverkehr in Österreich. Seit Herbst 2015 fährt das Unternehmen Güterzüge aus Deutschland bis nach Salzburg Gngl.

ECCO Rail GmbH

Das Unternehmen wurde 2011 gegründet und ist seit 2012 als Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz zugelassen. Der Schwerpunkt liegt auf der Abwicklung von kurzfristigen Ganzzugverkehren, vor allem entlang der Donauachse.

ERS Railways B.V.

Das Bahnunternehmen aus den Niederlanden erhielt 2013 die Sicherheitsbescheinigung für Österreich. Bisher gab es jedoch nur einen einzigen Zug zum Zweck der formalen Betriebseröffnung, aktuell verfügt das Unternehmen über keinen Infrastrukturnutzungsvertrag in Österreich. Derzeit werden Zugverkehre des Unternehmens in Österreich von Kooperationspartnern durchgeführt.

Floyd Szolgálató Zrt.

Das Unternehmen zählt zu den ersten neuen Marktteilnehmern in Ungarn. Es befindet sich heute mehrheitlich im Eigentum der Eurogate Intermodal, welche unter anderem Containerterminals in deutschen Nordseehäfen betreibt. Seit 2012 verfügt Floyd über eine Sicherheitsbescheinigung für Österreich. Seither befördert das Unternehmen Containerzüge zwischen Hamburg und Budapest sowie Getreidetransporte zwischen Belgien und Ungarn durch Österreich.

Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft mbH

Das Unternehmen wurde 2013 gegründet und befasst sich mit Eisenbahnverkehrsdienstleistungen sowie der Instandhaltung von Bahnbaumaschinen. Nach Erhalt der Sicherheitsbescheinigung, die für 2016 erwartet wird, sollen vor allem Überstellungs- und Probefahrten von Bahnbaumaschinen durchgeführt werden.

GEVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrsdienstleistungen mbH

Die Nürnberger Wach- und Schließgesellschaft hat im Jahr 2013 eine österreichische Tochtergesellschaft mit dem Namen GEVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrs-

dienstleistungen gegründet. Diese erhielt im April 2014 eine Verkehrsgenehmigung für den Güterverkehr in Österreich. Seit Juni 2014 verfügt die GEVD auch über eine Sicherheitsbescheinigung im ÖBB-Netz. Das Unternehmen ist wie die deutsche Mutter in der Baustellenlogistik tätig und kann nunmehr Zugbewegungen ohne die Inanspruchnahme dritter Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenständig durchführen.

Grampetcargo Austria GmbH

Die Grampetcargo Austria wurde am 21. Februar 2012 gegründet und ist seit April 2012 tätig. Mit diesem Eisenbahnunternehmen will die in Rumänien ansässige Grampet Group ihren Einflussbereich nach Zentral- und Westeuropa erweitern. Die Gruppe ist bereits an Eisenbahnverkehrsunternehmen in Rumänien, Bulgarien und Ungarn beteiligt.

Logistik Service GmbH (LogServ)

Das österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen betreibt das umfangreiche Werksbahnnetz der voestalpine Stahl in Linz und war bis zum Sommer 2013 auch im ÖBB-Netz tätig. Danach wurde der ÖBB-Netzverkehr an die Tochter Cargo Service (CargoServ) übergeben. LogServ konzentriert sich nunmehr auf den Betrieb des Werksbahnnetzes.

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

Das deutsche Unternehmen gehört teilweise der DB Schenker Rail Deutschland und ist im alpenquerenden Güterverkehr über die Transitachsen Brenner und Tauern tätig. Während es in Deutschland und Österreich unter eigener Lizenz fährt, gibt es in Italien eine Kooperation mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail Traction Company. Das Frachtspektrum reicht vom kombinierten Verkehr bis zu Stahl- und Autozügen. Inzwischen wurde der Verkehr über die Tauernbahn nach Italien ausgeweitet, zudem werden Züge des kombinierten Verkehrs von Deutschland nach Rumänien geführt.

LTE Logistik und Transport GmbH

Das Unternehmen ist eine 50-prozentige Tochter der Graz-Köflacher Bahn, die andere Hälfte der Anteile wird seit 2015 von der RHENUS Beteiligungen International aus Deutschland gehalten. Das österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen ist mit Tochterfirmen auch in der Slowakei, in Ungarn, Deutschland, den Nieder-

landen und in der Tschechischen Republik tätig. 2015 wurden vor allem Containerzüge und Getreidetransporte zwischen Deutschland bzw. Italien und Ungarn, Hackschnitzeltransporte aus Rumänien und Tschechien nach Gratwein sowie PKW-Transporte nach Graz und Koper gefahren. Dazu kommen noch zahlreiche Spotverkehre in Form von kurzfristig eingesetzten Ganzzügen für Saison- und Spezialverkehre.

Magyar Magánvasút Zrt.

Die MMV Magyar Magánvasút wurde am 1. Dezember 2003 gegründet und hat als eine der ersten ungarischen Privatbahnen den Betrieb am 1. Mai 2004 aufgenommen. Internationale Verkehre über Österreich wurden bisher mit Kooperationspartnern abgewickelt. Nach Erhalt der Sicherheitsbescheinigung in Österreich erfolgte die Verkehrsaufnahme im Jahr 2015 mit Ganzzugverkehren entlang der Donauachse.

Metrans Railprofi Austria GmbH

Das Unternehmen wurde 2006 als Rail Professionals Stütz gegründet und beschäftigte sich zunächst vorwiegend mit der Bereitstellung von Triebfahrzeugführern für österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach der Erteilung aller notwendigen Bescheide nahm es Anfang 2011 den Betrieb im Güterverkehr auf. Neben Spotverkehren wickelt das Unternehmen seit 2012 auch regelmäßige Containerverkehre aus der Slowakei und der Tschechischen Republik nach Österreich im Auftrag der Metrans-Gruppe ab. 2013 erwarb Metrans die Mehrheit des Unternehmens und änderte den Namen entsprechend.

MEV Independent Railway Services GmbH

Das Unternehmen wurde 2005 gegründet und ist eine Schwester der deutschen MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft. Bisher war das Unternehmen vorwiegend als Personaldienstleister und als Berater für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig. 2013 wurde die Sicherheitsbescheinigung für Österreich erteilt. Eigene Verkehrsleistungen werden von dem Unternehmen jedoch nur in sehr geringem Ausmaß erbracht.

ÖBB-Personenverkehr AG

Die ÖBB-Personenverkehr ist eine 100-Prozent-Tochter der ÖBB-Holding. Sie führt den Großteil des Personenverkehrs auf dem österreichischen Schienennetz durch. Ausländische Verkehre werden in der Regel mit Koope-

rationspartnern abgewickelt. Das Unternehmen ist zu 49,9 Prozent am CAT beteiligt und hält 50 Prozent an der ÖBB-Produktion sowie 49 Prozent an den ÖBB-Technische Services.

ÖBB-Produktion GmbH

Die ÖBB-Produktion erbringt sämtliche Traktionsleistungen für die Rail Cargo Austria und für die ÖBB-Personenverkehr. Eine weitere Dienstleistung ist die Bereitstellung mobiler und stationärer Wagendienste für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen.

ÖBB-Technische Services GmbH

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

PKP Cargo S.A.

Die polnische Güterbahn PKP Cargo besitzt seit Mitte 2012 eine Sicherheitsbescheinigung in Österreich. Seit 2013 führt das Unternehmen Züge des kombinierten Verkehrs von Polen über Österreich nach Italien.

Porr Austriarail GmbH

Das Unternehmen war am 25. April 1994 als MMU Gleisbauvermietung gegründet worden. Bereits damals war die im Baugeschäft tätige Porr an dem Unternehmen beteiligt. 2008 erfolgte die Umfirmierung in Porr-Alpine Austriarail, nach der Insolvenz des Alpine-Konzerns übernahm die Porr im Jahr 2014 deren Anteile und ist nunmehr Alleineigentümer. Seither trägt das Unternehmen den aktuellen Namen. Es ist im Bahnbau tätig und verfügt über einen entsprechenden Maschinenpark. 2015 erhielt das Unternehmen die Verkehrsgenehmigung für den Güterverkehr in Österreich. Die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung wird für 2016 erwartet.

Raaberbahn Cargo GmbH

Das Unternehmen wurde 2009 als Tochter der ungarischen GySEV Cargo gegründet und führt als reines Eisenbahnverkehrsunternehmen Güterverkehre im ÖBB-Netz durch. Seit dem 1. Jänner 2011 ist das Unternehmen operativ tätig. Neben Güterzügen zwischen Sopron und Wien betreibt das Unternehmen nunmehr

auch Containerzüge von Lambach über die Donauachse nach Sopron. Seit Ende 2012 wird auch der Güterverkehr Sopron–Deutschkreutz von der Raaberbahn Cargo betrieben.

Rail Cargo Austria AG

Innerhalb des ÖBB-Konzerns ist die Rail Cargo Austria für den Güterverkehr zuständig. Neben dem Verkehr auf dem konzerneigenen Infrastrukturnetz werden Züge auf den Netzen mehrerer Privatbahnen gefahren, aber auch Kooperationen eingegangen. Die Rail Cargo Austria besitzt mehrere Auslandstöchter (Rail Cargo Hungaria, Rail Cargo Carrier, Rail Cargo Carrier Slovakia, S.C. Rail Cargo Carrier România, Rail Cargo Carrier Bulgaria, Rail Cargo Carrier Croatia, Rail Cargo Carrier (Slowenien), Rail Cargo Carrier Czech Republic und Rail Cargo Carrier Italy) und führt in diesen Ländern auch Züge in eigener Verantwortung. Außerdem hält das Unternehmen 50 Prozent an der ÖBB-Produktion und 51 Prozent an den ÖBB-Technische Services.

Rail Cargo Hungaria Zrt.

Das ungarische Tochterunternehmen der Rail Cargo Austria erhielt Anfang 2012 die Sicherheitsbescheinigung in Österreich. Diese Genehmigung wird in Österreich derzeit aber nicht für Zugfahrten genutzt, sie dient vielmehr der rechtlichen Absicherung bei der Verwendung ungarischen Personals in Österreich.

Rhomberg Bahntechnik GmbH

Die Rhomberg Bahntechnik nahm den Betrieb im Jahr 2011 auf und ist im Bahnbau vor allem in der Baustellenlogistik tätig.

RTS Rail Transport Service GmbH

Das zum Bahnbauunternehmen Swietelsky Baugesellschaft gehörende Unternehmen ist im Bereich Güterverkehrsleistungen einschließlich Sondertransporten in Österreich und den Nachbarländern tätig. Die RTS arbeitet in Ungarn mit der Schwestergesellschaft MÁV Épcell zusammen. Sie verfügt außerdem über Sicherheitsbescheinigungen in der Slowakei, in Rumänien, in den Niederlanden und in Deutschland. Der Schwerpunkt des Unternehmens liegt in der Baustellenlogistik, es werden aber auch immer wieder Spotverkehre zwischen Deutschland und Ungarn durchgeführt.

Safety4you Baustellenlogistik GmbH

Ende 2011 hat das in Wels ansässige Unternehmen die Sicherheitsbescheinigung für das ÖBB-Netz für den Güterverkehr erhalten. Die Verkehrsgenehmigung war bereits Ende 2010 erteilt worden. Das Unternehmen arbeitete bisher vor allem im Bereich Baustellensicherheit auf Gleisbaustellen, darüber hinaus stellte es auch Triebfahrzeugführer für Arbeitszüge bereit.

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH

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

SŽ Tovorni promet d.o.o.

Die slowenische Güterbahn SŽ Tovorni promet war bisher nur in ihrem Heimatmarkt tätig. Nach der Erlangung der Sicherheitsbescheinigung in Österreich hat das Unternehmen im Februar 2015 mit Transitzügen von Slowenien in die Tschechische Republik den Verkehr aufgenommen, mittlerweile sind auch Zellstofftransporte von Hallein nach Slowenien hinzugekommen.

Transalpin Eisenbahn GmbH

Die Transalpin Eisenbahn ist die Schweizer EVU-Tochter der Captrain Deutschland. Diese wiederum steht im Eigentum der französischen Güterbahn Fret SNCF. Seit 2015 hat das Unternehmen eine Sicherheitsbescheinigung in Österreich, die Verkehrsaufnahme wird für 2016 erwartet.

Trenitalia S.p.A.

Die italienische Staatsbahn Trenitalia verfügt seit 2015 in Österreich über eine Sicherheitsbescheinigung für den Güter- und Personenverkehr. Im Güterverkehr war das Unternehmen in Österreich bisher mit seiner Tochter TX Logistik Austria tätig. Die Verkehrsaufnahme in Österreich wird für 2016 erwartet.

TX Logistik Austria GmbH

Das Unternehmen ist die österreichische Tochter des deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmens TX Logistik, die wiederum der Trenitalia gehört. In Österreich

werden vor allem Transitzüge über die Brennerachse und über die Tauernbahn nach Italien sowie Containerzüge aus Deutschland zum Terminal Wien Freudenufer gefahren. Außerdem transportiert es Müll von Neapel nach Dürnrohr.

Walser Eisenbahn GmbH

Die Walser Eisenbahn mit Sitz im österreichischen Bundesland Vorarlberg war ursprünglich im Jahr 2000 von der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft aus Deutschland für Aktivitäten in Österreich gegründet worden. Eine operative Nutzung des Unternehmens erfolgte aber nicht, nach Verkauf der PEG-Gruppe an Arriva sowie der Arriva Deutschland an Netinera gelangten sämtliche Gesellschaftsanteile im Oktober 2011 an österreichische Eigentümer. Die aktuelle Verkehrsgenehmigung wurde im März 2015 verliehen, die Sicherheitsbescheinigung steht noch aus.

WESTbahn Management GmbH

2008 wurde die WESTbahn als erste Tochter der Railholding gegründet. Ziel war die Einrichtung eines schnellen Personenverkehrs auf der Westbahnstrecke. Im Dezember 2011 erfolgte die Aufnahme des planmäßigen Verkehrs auf der Strecke Wien–Salzburg–Freilassing. 2013 wurde der Abschnitt Salzburg–Freilassing aufgegeben und dafür der Fahrplan zwischen Wien und Salzburg verdichtet. Inzwischen wurden zusätzliche Fahrzeuge bestellt, die ab 2017 zum Einsatz kommen sollen.

Wiener Lokalbahn Cargo GmbH

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

Vier vernetzte Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Linzer Lokalbahn AG (LILLO)

Die LILLO ist Eigentümerin der elektrischen Lokalbahn von Linz über Eferding nach Waizenkirchen. 1998

wurde sie mit der Lokalbahn Neumarkt–Waizenkirchen–Peuerbach verschmolzen und hat deren Strecken übernommen. Das Unternehmen besitzt außerdem die Fahrzeuge, als Betriebsführer fungiert jedoch die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft.

Lokalbahn Lambach–Vorchdorf-Eggenberg AG

Die elektrifizierte Lokalbahnstrecke Lambach–Vorchdorf-Eggenberg wurde 1903 eröffnet. Seit 1931 wird der Betrieb von Stern & Hafferl bzw. deren Vorgängergesellschaften geführt.

Neusiedler Seebahn GmbH

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

ÖBB-Infrastruktur AG

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

Sieben vernetzte integrierte Eisenbahnunternehmen

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)

Das integrierte Eisenbahnunternehmen erbringt vorwiegend Verkehrsleistungen auf dem eigenen Streckennetz Graz–Köflach und Graz–Wies-Eibiswald. Ende 2010 übernahm die Graz-Köflacher Bahn auch den Personenverkehr Graz–Werndorf–Wies-Eibiswald über den neu errichteten Abschnitt Werndorf–Wettmannstätten der Koralmbahn. Im ÖBB-Netz ist das Unternehmen außerdem im Güterverkehr tätig. Die Graz-Köflacher Bahn ist zu je 50 Prozent an der LTE Logistik und Transport und an der slowenischen Adria Transport beteiligt.

Montafonerbahn AG

Die Montafonerbahn betreibt als integriertes Eisenbahnunternehmen auf eigener Infrastruktur Personen-

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

Raaberbahn (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt., GySEV)

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

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation – Salzburger Lokalbahn

Die Salzburg AG betreibt mit dem Geschäftsfeld Salzburger Lokalbahn auf der eigenen Infrastruktur Güter- und Personenverkehr zwischen Salzburg und Lamprechtshausen bzw. Ostermiething. Der Neubauabschnitt Trimmelkam–Ostermiething wurde 2014 eröffnet. Das Unternehmen hat auch eine Zulassung im ÖBB-Netz. Dort ist es vor allem mit der Bedienung von Anschlussbahnen im Raum Salzburg und Umgebung beauftragt. Außerdem ist es mit dem Zwischenwerksverkehr von Salzburg-Liefering nach Hütttau beschäftigt und stellt am Tauern Lokomotiven und Personal für Schiebedienste an Zügen anderer Eisenbahnunternehmen zur Verfügung.

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

Steiermärkische Landesbahnen

Die Steiermärkischen Landesbahnen stehen zu 100 Prozent im Besitz des Landes Steiermark. Das eigene Streckennetz umfasst die Bahnlinien Feldbach–Bad Gleichenberg und Peggau–Übelbach sowie die nicht vernetzten Schmalspurbahnen Unzmarkt–Mauterndorf und Weiz–Birkfeld. Letztere wurde Anfang 2016 eingestellt. Das Unternehmen ist zusätzlich Betreiber der

nicht vernetzten Schmalspurbahn Mixnitz–St. Erhard und der Cargo Center Graz. Den Verkehr im ÖBB-Netz übt das Tochterunternehmen Steiermarkbahn aus.

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H.

Stern & Hafferl hat ihren Schwerpunkt im oberösterreichischen Personennahverkehr. Das Unternehmen ist Betriebsführer auf den vernetzten Strecken Linz–Eferding–Peuerbach/Neumarkt-Kallham und Lambach–Gmunden sowie der nicht vernetzten Schmalspurbahnen Gmunden–Vorchdorf, Vöcklamarkt–Attersee und der Straßenbahn Gmunden. Das Unternehmen ist auch im ÖBB-Netz tätig, wobei vorwiegend regionale Güterzüge im Raum um Wels und Lambach sowie auf der Bahnlinie Attnang-Puchheim–Bad Aussee im Auftrag der Rail Cargo Austria gefahren werden.

Wiener Lokalbahnen AG

Die Wiener Lokalbahnen sind hauptsächlich im Personenverkehr auf eigener Strecke tätig. Diese Strecke ist mit dem Netz der Wiener Linien verknüpft, sodass der Personenverkehr durchgehend von Baden Josefsplatz bis Wien Oper bedient werden kann. Die Wiener Lokalbahnen führten früher im eigenen Netz sowie im ÖBB-Netz auch Güterverkehr durch, haben dieses Geschäftsfeld im Jahr 2009 an die Tochter Wiener Lokalbahnen Cargo ausgegliedert. Mittlerweile ist dort jedoch die Rail Cargo Austria tätig. Das Unternehmen erbringt auch Personenverkehrsleistungen im ÖBB-Netz, und zwar hauptsächlich Ausflugs- und Nostalgiefahrten, aber auch Reisebüro-Turnuszüge im Raum Salzburg/Tirol in Zusammenarbeit mit ausländischen Eisenbahnunternehmen.

Nicht vernetzte Eisenbahnunternehmen

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH

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

Lokalbahn Mixnitz–St. Erhard AG

Das Unternehmen ist Eigentümer der elektrisch betriebenen Schmalspurbahn von Mixnitz nach Breitenau.

Diese dient vorwiegend dem Magnesittransport. Den Betrieb auf der Schmalspurbahn sowie auf den normalspurigen Anschlussgleisen in Mixnitz besorgen die Steiermärkischen Landesbahnen.

Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf AG

Das Unternehmen ist eine 100-Prozent-Tochter von Stern & Hafferl. Es besitzt die elektrifizierte Schmalspurbahn von Vorchdorf nach Gmunden. Die Betriebsführung obliegt der Muttergesellschaft. Die Strecke wurde 2014 zum Klosterplatz verlängert, eine Verknüpfung mit der Straßenbahn Gmunden als sogenannte Stadt.Regio.Tram ist im Bau.

Lokalbahn Vöcklamarkt–Attersee AG

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

Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH

Das Unternehmen wurde 1997 anlässlich der Übergabe der schmalspurigen Zahnradbahn auf den Schneeberg seitens der ÖBB gegründet und führte ab diesem Zeitpunkt den Betrieb als integriertes Unternehmen. Seit Ende 2010 hat die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) die Betriebsführung inne, die Niederösterreichische Schneebergbahn ist nur mehr Betreiberin der Infrastruktur.

Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H. (NÖVOG)

Das Unternehmen ist schon seit längerer Zeit als Kompetenzzentrum für den öffentlichen Verkehr des Landes

Niederösterreich tätig. 2010 verlagerte sich der Schwerpunkt durch die Übernahme zahlreicher Nebenbahnstrecken in Niederösterreich zu einem Infrastrukturunternehmen. Seither besitzt die NÖVOG die Konzession zum Betrieb der Strecken St. Pölten–Mariazell, Waidhofen/Ybbs–Gstadt, Gmünd–Groß Gerungs, Gmünd–Litschau und Puchberg–Hochschneeberg. Es handelt sich bei allen um Schmalspurbahnen, wobei nur die beiden erstgenannten Strecken Regelverkehr aufweisen. Die normalspurigen Strecken des Unternehmens wurden noch vor der Übergabe seitens der ÖBB-Infrastruktur als öffentliche Eisenbahnen eingestellt, einige werden nunmehr als Anschlussbahnen betrieben. Die Mariazellerbahn wurde 2014 durch Infrastrukturausbau und die Beschaffung neuer Triebwagen modernisiert.

Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Das Unternehmen besitzt und betreibt die schmalspurige Zillertalbahn von Jenbach nach Mayrhofen. In den letzten Jahren wurden einige Streckenabschnitte zweigleisig ausgebaut, um einen Halbstundentakt zu ermöglichen. Heute konzentriert sich die Zillertalbahn auf den Personenverkehr, der Güterverkehr mit Rollwagen ist 2014 zum Erliegen gekommen. Für die Zukunft ist eine Elektrifizierung der Strecke geplant.

Touristikbahnen

Des Weiteren gehören in die Kategorie der nicht vernetzten Eisenbahnunternehmen noch zwei ausschließlich dem Tourismus dienende Bahnen, welche der Vollständigkeit halber kurz angeführt werden:

- Achenseebahn AG
- Salzkammergutbahn GmbH (Schafbergbahn)

REGULATOREN IN EUROPA

Belgien

Service Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National
Avenue du Jardin Botanique 50, P.O. Box 72
1000 Brussels
www.regul.be

Bosnien-Herzegowina

Regulatorni Odbor Željeznica BiH
Vojvode Mišića 82^a, 74000 Doboj
www.rozbih.org

Bulgarien

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

Dänemark

Jernbanenævnet
Gammel Mønt 4, 1. sal, 1117 København K
<http://www.jernbanenaevnet.dk/da.aspx>

Deutschland

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

Estland

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

Finnland

Finnish Rail Agency
PO Box 320, 00101 Helsinki
www.trafi.fi

Frankreich

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

Griechenland

Greek Regulatory Authority for Railways
31 Lekka Street, 10562 Athens
www.ras-el.gr

Großbritannien

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

Italien

Autorità di regolazione dei trasporti
Via Nizza 230, 10126 Torino
www.autorita-trasporti.it

Kosovo

Railway Regulatory Authority
Rrustem Statovci 29, 10000 Prishtinë
www.arh-ks.org

Kroatien

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

Lettland

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

Litauen

Competition Council
Jogailos str. 14, 01116 Vilnius
www.kt.gov.lt

Luxemburg

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

Mazedonien

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

Niederlande

Authority for Consumer & Markets (ACM)
PO Box 16326, 2500 BH Den Haag
www.nmanet.nl

Norwegen (Beschwerden)

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

Österreich

Schienen-Control GmbH
Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien
www.schienencontrol.gv.at

Polen

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

Portugal

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

Rumänien

Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar
Piața Presei Libere, nr. 1, corp D1, Sector 1
013701 București
www.consiliulferoviar.ro

Schweden

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

Schweiz

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

Serbien

Directorate for Railways
Nemanjina 6, 11000 Beograd
www.raildir.gov.rs

Slowakei

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

Slowenien

Agency for Communication Networks and Services of
the Republic of Slovenia
Stegne 7, 1001 Ljubljana
www.akos-rs.si

Spanien

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia
C/ Alcalá, 47, 28014 Madrid
www.cnmc.es

Tschechische Republik

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

Ungarn

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

EUROPÄISCHE RECHTSVORSCHRIFTEN IM EISENBAHNBEREICH

Als Service dient der folgende Überblick über wichtige europäische Richtlinien und Verordnungen. Eine umfangreiche Auflistung europäischer Rechtsvorschriften und weitere interessante Informationen zum europäischen Eisenbahnverkehr sind unter anderem auf folgenden Websites der Europäischen Union verfügbar:
<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>
<http://eur-lex.europa.eu/browse/summaries.html?locale=de>

VO (EG) Nr. 91/2003 idF VO (EG) Nr. 219/2009

Verordnung über die Statistik des Eisenbahnverkehrs.

RL 2004/49/EG idF RL 2014/88/EU

Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung.

RL 2004/50/EG

Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

VO (EG) Nr. 881/2004 idF VO (EG) Nr. 1335/2008

Verordnung zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung).

RL 2007/58/EG idF RL 2012/34/EU

Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur.

RL 2007/59/EG idF RL 2014/82/EU

Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen.

VO (EG) Nr. 1370/2007

Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates.

VO (EG) Nr. 1371/2007

Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

RL 2008/57/EG idF RL 2014/106/EU

Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft.

VO (EU) Nr. 913/2010 idF VO (EU) 1316/2013

Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

RL 2012/34/EU

Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

VO (EU) Nr. 2014/869

Durchführungsverordnung über neue Schienenpersonenverkehrsdienste.

VO (EU) Nr. 2015/10

Durchführungsverordnung über Kriterien für Antragsteller hinsichtlich der Zuweisung von Eisenbahn-Fahrwegkapazität.

VO (EU) Nr. 2015/429

Durchführungsverordnung zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen.

VO (EU) Nr. 2015/909

Durchführungsverordnung über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

VO (EU) Nr. 2015/1100

Durchführungsverordnung über die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen der Überwachung des Schienenverkehrsmarkts.

QUELLENANGABE

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, diverse Berichte
- Catharin, G., Gürtlich, G. H. (2015): Eisenbahngesetz. Kommentar samt ökonomischen und rechtlichen Grundlagen der Eisenbahnen; 3. Auflage, Wien: Linde
- DVZ – Deutsche Verkehrszeitung, diverse Ausgaben
- Eco-Austria, diverse Publikationen
- Eisenbahn Österreich, diverse Ausgaben
- Eisenbahn Revue international, diverse Ausgaben
- Eurailpress, diverse Berichte
- Europäische Bahnen 2015/16 – Das Verzeichnis der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen
- Geschäftsberichte des ÖBB-Konzerns 2003–2015
- Geschäftsberichte aller sonstigen österreichischen Eisenbahnunternehmen
- IBM Global Business Services/Kirchner, C. (2011): Liberalisierungsindex Bahn 2011
- IHS, diverse Publikationen
- Network Statements und Entgelte von: ÖBB-Infrastruktur AG (Österreich), DB Netz AG (Deutschland), RFF (Frankreich), Network Rail (Großbritannien), INFRABEL (Belgien), MÁV (Ungarn), RFI (Italien), Slovenske železnice (Slowenien), Trafikverket (Schweden), Rail Net Denmark (Dänemark), ProRail (Niederlande), Département de transport (Luxemburg), SBB (Schweiz), PKP Polskie Linie Kolejowe (Polen), SZDC (Tschechien), ZSR (Slowakei), LDZ (Lettland), OSE – Greece Railway Organisation (Griechenland), CFR – Romanian National Railway Company (Rumänien), NRIC – National Railway Infrastructure Company (Bulgarien)
- Netzwerk Privatbahnen: Wettbewerber-Report Eisenbahn 2015/2016
- ÖBB-Fahrpläne Österreich
- ÖBB-Infrastruktur AG, diverse Unterlagen
- OENB, diverse Publikationen
- Protokolle der Sitzungen der Schienen-Control Kommission im Jahr 2015
- Rail Business, diverse Ausgaben
- Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft
- Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen
- Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur die Sicherheitsbescheinigung
- Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung
- Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des trans-europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems
- Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft
- Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur
- Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen
- Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft
- Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2013 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)
- Schienenverkehr aktuell, diverse Ausgaben
- Statistik Austria, diverse Publikationen
- Statistische Nachrichten, diverse Publikationen
- VCÖ, diverse Publikationen
- Verkehr – internationale Wochenzeitung für Logistik, diverse Ausgaben
- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
- Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr
- Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr
- WIFO, diverse Publikationen

GLOSSAR

Bahnen

AB	Achenseebahn AG
BOB	Bayerische Oberlandbahn GmbH
CargoServ	Cargo Service GmbH
CAT	City Air Terminal Betriebs GmbH
ČD	České dráhy, a.s. – tschechisches Eisenbahnunternehmen
CCG	Cargo Center Graz GmbH
DB	Deutsche Bahn AG
DB Energie	DB Energie GmbH
DB-FV	DB Fernverkehr AG
DB-Regio	DB Regio AG
DBSR	DB Schenker Rail AG
ECCO	ECCO Rail GmbH
ERS	ERS Railways B.V.
Floyd	Floyd Szolgáltatató Zrt.
FS/Trenitalia	Trenitalia S.p.A. – italienisches Eisenbahnunternehmen
GCA	Gramper Cargo Austria GmbH
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
GV	Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf AG
GySEV	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. (Raaberbahn)
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnhof GmbH
LILLO	Linzer Lokalbahn AG
LogServ	Logistik Service GmbH
LTE	LTE Logistik- und Transport-GmbH
LVE	Lokalbahn Lambach–Vorchdorf-Eggenberg AG
MÁV-START	MÁV-START Zrt. – ungarisches Eisenbahnunternehmen
MBS	Montafonerbahn AG
MEV	MEV Independent Railway Services GmbH
MMV	Magyar Magánvasút Zrt.
MSTE	Lokalbahn Mixnitz–St. Erhard AG
NÖSBB	Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH
NÖVOG	Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H.
NSB	Neusiedler Seebahn GmbH
ÖBB-Infra	ÖBB-Infrastruktur AG
ÖBB-Konzern	Konzern der Österreichischen Bundesbahnen
ÖBB-PR	ÖBB-Produktion GmbH
ÖBB-PV	ÖBB-Personenverkehr AG
PEG	Prignitzer Eisenbahn GmbH
PKP-C	PKP Cargo S.A.
RBC	Raaberbahn Cargo GmbH
RCA	Rail Cargo Austria AG
RCH	Rail Cargo Hungaria Zrt.
RHR	Rhomberg Bahntechnik GmbH
RPA	Metrans Railprofi Austria GmbH
RPS	Rail Professionals Stütz GmbH
RTS	RTS Rail Transport Service GmbH
SBB	Schweizerische Bundesbahnen – Schweizer Eisenbahnunternehmen
S4YOU	Safety4you Baustellenlogistik GmbH
SKGB	Salzkammergutbahn GmbH

SLB	Salzburger Lokalbahn, Geschäftsfeld der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation
SNCB/NMBS	Société Nationale des Chemins de fer Belges/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen – belgische Staatsbahn
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français – französische Staatsbahn
SOB	Südostbayernbahn/DB RegioNetz Verkehrs GmbH
STB	Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
StH	Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H.
StLB	Steiermärkische Landesbahnen
SŽ	Slovenske Železnice d. o. o. – slowenisches Eisenbahnunternehmen
TAE	Transalpin Eisenbahn GmbH
TXL	TX Logistik Austria GmbH
VA	Lokalbahn Vöcklamarkt–Attersee AG
WESTbahn	WESTbahn Management GmbH
WLB	Wiener Lokalbahnen AG
WLC	Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH
ZB	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG
ŽSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. – slowakisches Eisenbahnunternehmen

Sonstige

Abb.	Abbildung
ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
ADR-Richtlinie	Richtlinie 2013/11/EU über alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
AIV	Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr
Art.	Artikel
AS-Stelle	Stelle zur alternativen Streitbeilegung
AStG	Alternative-Streitbeilegung-Gesetz
AVG	Allgemeines Verwaltungsgesetz
BahnCard	Jahresnetzkarte der Deutsche Bahn AG
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMASK	Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Businesscard	ÖBB-Kundenkarte für Firmen, Vereine und Institutionen
BT	Bruttotonnen
BT-km	Bruttotonnenkilometer
bzw.	beziehungsweise
CIT	Comité international des transports ferroviaires – internationales Eisenbahntransportkomitee

EisbG	Eisenbahngesetz	ÖBB-Postbus	ÖBB-Postbus GmbH
EisbBFG	Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte (Eisenbahnbeförderungs- und Fahrgastrechtegesetz) – Fahrgastrechtegesetz	OENB	Oesterreichische Nationalbank AG
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	OÖVV	Verkehrsverbund Oberösterreich
ERTMS	European Rail Traffic Management System	Österreichcard	Jahresnetzkarte für alle Züge der ÖBB und für zahlreiche Privatbahnen mit Ausnahme der Zahnradbahnen, des Sonderverkehrs und des CAT
ETCS	European Train Control System	PFAG	Passagier- und Fahrgastrechteagentur-gesetz
EU/EG	Europäische Union/Europäische Gemeinschaft	PFV	Personenfernverkehr
EuGH	Europäischer Gerichtshof	PNV	Personennahverkehr
Euregio-Ticket	länderübergreifende Tageskarte für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Österreich und den Nachbarländern	PPP	Public Private Partnership
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	PV	Personenverkehr
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft	PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum	RL	Richtlinie
GBT	Gesamtbruttotonnen	Rs	Rechtssache
GBT-km	Gesamtbruttotonnenkilometer	SchFG	Schiffahrtsgesetz
GCC-CIV/PRR	Allgemeine Beförderungsbedingungen für die Beförderung von Personen	SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
GmbH, GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung	SIBE	Sicherheitsbescheinigung
GSM-R	Global System for Mobile Communications-Rail	SparSchiene	ermäßigte Tickets der ÖBB-Personenverkehr AG
GV	Güterverkehr	SVV	Verkehrsverbund Salzburg
HG	Handelsgericht	TEN	Transeuropäische Netze
Hz	Hertz	TEN-V	Transeuropäische Verkehrsnetze
IBE	Infrastruktur-Benützungsentgelt	TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
idgF	in der geltenden Fassung	usw.	und so weiter
idF	in der Fassung	vgl.	vergleiche
IHS	Institut für Höhere Studien	VKI	Verein für Konsumenteninformation
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail – Netzwerk zur engeren Zusammenarbeit der europäischen Schienen-Regulatoren im Sinne der/des	VO	Verordnung
iSd	im Sinne der/des	Verordnung (EG) Nr. 1371/2007	Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr
Jahresnetzkarte	Zeitkarte der WESTbahn in Kooperation mit der WESTbus GmbH	VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
KfIG	Kraftfahrliniengesetz	Vorteilscard (VC)	Kundenkarte der ÖBB-Personenverkehr AG
km	Kilometer	VVNB	Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland
kV	Kilovolt	VwGH	Verwaltungsgerichtshof
LFG	Luftfahrtgesetz	WESTbahn PLUS	„1. Klasse“ – Fahrkarte der WESTbahn
Mio.	Million(en)	WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
MWh	Megawattstunde(n)	Z.	Ziffer
Nr.	Nummer	z. B.	zum Beispiel
NT	Nettotonnen		
NT-km	Nettotonnenkilometer		

IMPRESSUM

Eigentümer, Herausgeber und Redaktion:

Schienen-Control GmbH
Linke Wienzeile 4, 1060 Wien
T: +43 1 505 0707
F: +43 1 505 0707 180
office@schienencontrol.gv.at
www.schienencontrol.gv.at

Konzeption und Druck:

Atelier Tintifax, Breitenfurt, www.tintifax.biz

Text:

Schienen-Control GmbH

Fotos und Grafiken:

Schienen-Control (S. 8, 22), fotolia/Patrick Poendl (S. 28),
Dollar Photo Club (S. 1, 38, 70, 88), Getty Images (S. 96, 114),
fotolia/beawolf (S. 110)

Redaktionsschluss:

Mai 2016

© Schienen-Control GmbH