

Jahresbericht 2016

Ihr Recht am Zug. Schienen- Control.

Schienen | Control

Inhaltsverzeichnis

Vorworte	3
Zusammenfassung/Survey	5
2016 im Überblick	7
Survey of 2016	11
Rolle der Regulierungsbehörde	15
Schienen-Control Kommission	17
Schienen-Control GmbH	21
Rechtlicher Rahmen der Bahnliberalisierung	23
Änderungen im Europarecht	25
Neues von den Güterkorridoren	27
Marktentwicklung	29
Marktentwicklung 2016	31
Qualitative Marktbeurteilung 2016	45
Personal, Fahrzeuge und Erlöse	48
Preisentwicklung Bahnen	53
Entwicklungen im europäischen Markt	63
Marktzugang	71
Österreichische Eisenbahnnetz	73
Pünktlichkeit im Bahnverkehr	79
Neues Entgeltmodell 2018 der ÖBB-Infrastruktur	84
Neue Entgeltregeln für kleine Infrastrukturbetreiber	89
Der liberalisierte Bahnstrommarkt 2016	91
Anschlussbahnen und Serviceeinrichtungen	97
Arbeit der Schienen-Control Kommission	101
Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission	103
Aktuelles Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs	106
Symposium 2016: Herausforderungen des Einzelwagenverkehrs	107
Passagier- und Fahrgastrechte	109
Jahresbilanz der apf	111
Umsetzung der Fahrgastrechte im Bahnverkehr	119
Internationale Zusammenarbeit	127
Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)	129
Zahlen und Fakten	131
Schienen-Control GmbH als Unternehmen	133
Ertrags- und Vermögenslage 2016	135
Marktteilnehmer	137
Regulatoren in Europa	145
Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich	147
Quellenangabe	149
Glossar	151

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

Schon seit 2013 ist Österreich das Bahnland Nummer eins in der Europäischen Union. Jahr für Jahr steigen die Kilometer, die die Österreicherinnen und Österreicher jährlich zurücklegen: 1.427 Kilometer pro Kopf weist der aktuelle Marktbericht der IRG-Rail für Österreich aus. Im Jahr 2016 beförderten die Bahnunternehmen insgesamt 288,8 Millionen Fahrgäste. Die Zahl der Zugfahrerinnen und Zugfahrer stieg damit neuerlich um 2,3 Prozent an. Zahlen, auf die ich als Verkehrsminister sehr stolz bin, denn sie zeigen, dass unsere Investitionen in die Bahn wirken – sei es nun in der Infrastruktur oder im Verkehrsangebot.

Auch der Schienengüterverkehr entwickelt sich erfreulich. Wir wollen diese Säule der heimischen Wirtschaft weiterhin stärken und ausbauen. Der heimische Markt ist dafür hochinteressant. Das beweist nicht nur die positive Entwicklung der bereits in diesem Bereich aktiven Unternehmen, sondern auch der Eintritt neuer Marktteilnehmer in Österreich. Kritisch ist hier allerdings anzumerken, dass sich der Markteintritt vorwiegend im Bereich von Transitstrecken ereignet hat. Der für den Modal Split und die innerösterreichische Feinverteilung auf der Bahn relevante Flächenverkehr konnte kaum profitieren.

Es ist sowohl im österreichischen als auch im europäischen Kontext wichtig, die Entwicklung des Bahnbereichs genau zu verfolgen, neue Impulse zu setzen und auf faire Marktbedingungen zu achten. Genau diese Rolle kommt der Schienen-Control zu. Sie stellt beispielsweise sicher, dass der Zugang zum Schienennetz diskriminierungsfrei ist. Und sie behandelt rechtliche Fragen etwa rund um Infrastrukturbenutzungsentgelte. Um nur eine von vielen rechtlichen Fragen zu nennen die zeitgerecht und professionell behandelt werden. Sie ist daher für die Unternehmen wichtige Beratungs- und Beschwerdestelle und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Weiterentwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens. So konnten auch im Vorjahr wichtige rechtliche Klarstellungen erzielt werden, die allen Marktteilnehmern in Österreich die entsprechende Sicherheit geben, die sie brauchen, um ihr Angebot weiter auszubauen.

Es geht im Eisenbahnwesen aber vor allem um jene, die die Bahn nutzen: die Fahrgäste. Ein angenehmes Erlebnis auf der Schiene ist der Schlüssel, um Kundinnen und Kunden langfristig als Fahrgäste zu behalten. Dazu gehört auch, dass sich jemand um die Anliegen der Reisenden kümmert, wenn etwas schiefgeht. Hier leistet die Schienen-Control mit der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte, die neben dem Bahnverkehr auch für Bus-, Schiffs- und Flugverkehr zuständig ist, wertvolle Arbeit. Mehr als 3.000 Beschwerden sind im Jahr 2016 eingelangt. Wir haben mehr als 700.000 Euro an Entschädigungszahlungen für die Passagiere und Fahrgäste erwirkt. Eine beachtliche Zahl.

Gleichzeitig sehen wir deutliche Erfolge bei der Weiterentwicklung des Kundenservice der Mobilitätsanbieter. Ein enger Kontakt zwischen der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte mit den Unternehmen trägt nachhaltig zu einem guten Gefühl bei der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel bei. Dieses Gefühl ist letztlich entscheidend für das Mobilitätsverhalten der Österreicherinnen und Österreicher.

Der Bahnbereich bleibt spannend, sowohl den Ausbau des Schienenverkehrs betreffend, in Bezug auf die Entwicklung von Personen- und Güterverkehr, als auch der rechtlichen Rahmenbedingungen. In diesem Sinne möchte ich mich an dieser Stelle herzlich für den Einsatz der Expertinnen und Experten der Schienen-Control bedanken. Ich wünsche Ihnen allen eine interessante Lektüre des vorliegenden Jahresberichtes!



Mag. Jörg Leichtfried

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

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

Die Schienen-Control ist das Kompetenzzentrum für Bahnfahren und Wettbewerb auf der Schiene. Mit umfassender Marktkenntnis, guten Kontakten zu Bahnunternehmen und einem internationalen Netzwerk sorgen wir dafür, dass der Wettbewerb die Rahmenbedingungen erhält, die er braucht.

Das Jahr 2016 war ein ereignisreiches Jahr – sowohl für die Schienen-Control als auch für den Bahnverkehr in Österreich. Insgesamt wurden 288,8 Millionen Fahrgäste von den Bahnunternehmen befördert und mehr als 114,9 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene transportiert. Im Personenverkehr bedeutet das einen Zuwachs von 2,3 Prozent, im Güterverkehr eine Steigerung von 1,9 Prozent.

Die Güterverkehrsleistung der Privatbahnen, gemessen an den Nettotonnenkilometern, erhöhte sich von 23,6 Prozent auf 26,1 Prozent. Vier neue Güterverkehrsunternehmen nahmen 2016 den Verkehr auf.

Die nationale Umsetzung des Recast zum 1. Eisenbahnpaket stärkte sowohl die Zuständigkeiten der Regulierungsbehörde als auch die Zugangsrechte zur Schieneninfrastruktur. In diesem Zusammenhang unterliegen nun die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) bereits im Entwurfsstadium der Wettbewerbsüberwachung. Ebenso sind die Zugangsbedingungen zu allen Serviceeinrichtungen, die an die Eisenbahninfrastruktur anschließen in den jeweiligen SNNB zu veröffentlichen, bzw. ist ein Verweis auf eine Internetseite, auf der diese Informationen abrufbar sind, anzuführen.

Die Schienen-Control Kommission genehmigte im Dezember 2016 Aufschläge zum Wegeentgelt 2018 der ÖBB-Infrastruktur. Die größte Änderung im Entgeltsystem stellt die Differenzierung der Entgelte nach Marktsegmenten und nicht mehr nach Streckenkategorien dar. Diesbezüglich prüfte die Schienen-Control Kommission insbesondere die Markttragfähigkeit der Aufschläge.

Das Jahr 2016 brachte außerdem erste Erfahrungen mit dem geöffneten Bahnstrommarkt in Österreich. Im Zuge der Öffnung erfolgte eine Rollentrennung zwischen Energielieferant und Netzbetreiber. Die Infrastrukturkosten in Form von Netzentgelten müssen weiterhin an den Infrastrukturbetreiber abgeführt werden. Allerdings ist der Energielieferant für Eisenbahnverkehrsunternehmen – anders als zuvor – frei wählbar. Insgesamt vier Unternehmen nutzten 2016 die Möglichkeit, ihren Bahnstrom von einem Drittanbieter zu beziehen.

Auf europäischer Ebene ist der „Marktpfeiler“ des 4. Eisenbahnpaketes in Kraft getreten. Damit werden in der Zukunft Änderungen hinsichtlich der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers und der Vergabeverfahren für die Gewährung von Ausgleichsleistungen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen verbunden sein.

Unseren besonderen Dank für die erfolgreiche Zusammenarbeit sprechen wir dem bmvit, den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission und den Unternehmen aus. Ebenso danken wir unserem kompetenten und hoch engagierten Team für seine Einsatzbereitschaft. Wir freuen uns darauf, alle kommenden Aufgaben auch in Zukunft gemeinsam zu meistern.



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



Dr. Robert Streller
Vorsitzender der Schienen-Control Kommission

02

Zusammenfassung/ Survey

- Schienenpersonenverkehr weiter im Aufwind, Anzahl der Reisenden stieg um 2,3 Prozent und die zurückgelegten Personenkilometer um 3 Prozent.
- Leichte Aufwärtsentwicklung im Schienengüterverkehr, sowohl beim Aufkommen als auch bei der Verkehrsleistung.
- Neue Zuständigkeiten für die Schienen-Control durch Recast zum 1. Eisenbahnpaket, vor allem hinsichtlich der Weegeentgelte.
- Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte: Insgesamt 3.257 Beschwerden und Anfragen im Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr eingelangt.

2016 im Überblick

Das Jahr 2016 war von der Öffnung des Bahnstrommarktes und von der bevorstehenden Änderung der Struktur der Weegeentgelte gekennzeichnet. Auf europäischer Ebene wurde das 4. Eisenbahnpaket verabschiedet, das demnächst auch national umgesetzt werden wird.

Im Schienenpersonenverkehr stieg das Fahrgastaufkommen um 2,3 Prozent an. Das bedeutet, dass im Vergleich zum Vorjahr um 6,4 Millionen Fahrgäste mehr mit der Bahn unterwegs waren. Damit setzte sich das Wachstum der vergangenen Jahre weiter fort. Im Schienengüterverkehr konnte gegenüber dem Vorjahr eine leichte Steigerung verzeichnet werden, wobei vor allem das Wachstum der Mitbewerber weiterhin ungebrochen ist.

ENTWICKLUNG DES EISENBAHNMARKTES

Die im Dezember 2015 erfolgte Vollinbetriebnahme des Hauptbahnhofs Wien entfaltete ihre Wirkung im Jahr 2016. Das neue Betriebskonzept mit der Führung des gesamten Fernverkehrs zum Hauptbahnhof brachte verbesserte Umsteigerelationen zwischen den Fernverkehrszügen der Achsen Ostbahn/Westbahn und Nordbahn/Südbahn, eine direkte Anbindung des Flughafens Wien an den Hauptbahnhof im Halbstundentakt sowie verbesserte Umsteigemöglichkeiten zwischen Nah- und Fernverkehr. Insgesamt nutzten 288,8 Millionen Reisende das verbesserte Angebot. Die ÖBB-Personenverkehr transportierte um 2,6 Prozent mehr Reisende, bei den Mitbewerbern stieg die Anzahl der Fahrgäste um 0,7 Prozent an. Die Personenkilometer stiegen um drei Prozent auf 12.579 Millionen Personenkilometer an.

Im Jahr 2016 umfasste das österreichische Schienennetz insgesamt 5.611 Kilometer (2015: 5.654 Kilometer). Einige wenig genutzte Nebenbahnstrecken wurden eingestellt.

Im Schienengüterverkehr gab es 2016 ein leichtes Wachstum. Die Anzahl der beförderten Nettotonnen erhöhte sich um 1,9 Prozent auf 114,9 Millionen, die Verkehrsleistung wuchs um 1,1 Prozent auf 22.812 Millionen Nettotonnen. Wie schon in den vergangenen Jahren gingen Aufkommen und Verkehrsleistung bei der Rail Cargo Austria leicht zurück. Die Mitbewerber verzeichneten hingegen ein Wachstum von 9,6 Prozent

(Aufkommen in Nettotonnen) bzw. 11,9 Prozent (Verkehrsleistung in Nettotonnenkilometer). Der Marktanteil der Mitbewerber erhöhte sich dadurch auf 29,1 Prozent (Aufkommen) bzw. 26,1 Prozent (Verkehrsleistung).

Im Jahr 2016 gab es in Österreich insgesamt 63 Eisenbahnunternehmen. Neu hinzugekommen sind die DB Fernverkehr AG aus Deutschland, Foxrail Zrt. aus Ungarn, GHS Logistik, Lokomotion Austria GmbH, MMV-Rail Austria, RTB Cargo Austria und Twentyone GmbH. Vierzig Unternehmen waren im ÖBB-Netz tätig, den Verkehr aufgenommen haben im Jahr 2016 vier Unternehmen, nämlich die DB Fernverkehr AG aus Deutschland, Foxrail Zrt. aus Ungarn, die Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft mbH und die Walser Eisenbahn Gesellschaft. Die übrigen neuen Eisenbahnunternehmen hatten 2016 noch keine Sicherheitsbescheinigung und warten noch auf die Verkehrsaufnahme. Unter den vierzig im ÖBB-Netz tätigen Unternehmen finden sich sieben ausländische Incumbents. Umgekehrt hat auch die Rail Cargo Austria ihre Aktivitäten im Ausland ausgebaut und ist nunmehr auf neun Auslandsmärkten tätig.

ÄNDERUNGEN IM EUROPARECHT

Am 14. Dezember 2016 wurden die Rechtsakte des sogenannten „Marktpfeilers des 4. Eisenbahnpakets“ beschlossen.

Die RL 2016/2370/EU ändert die RL 2012/34/EU, den Recast des 1. Eisenbahnpakets. Zentraler Regelungsgegenstand ist die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers. Zur Sicherstellung der Unabhängigkeit sieht die RL (EU) 2016/2370 eine Reihe von Unvereinbarkeitsregelungen vor.

Abgesehen von der Unabhängigkeit regelt die RL 2016/2370/EU die finanzielle Transparenz des Infrastrukturbetreibers. Von der Verpflichtung zur Erfüllung dieser Anforderungen gibt es einige Ausnahmen, insbesondere für regionale Bahnen mit schwachem Verkehrsaufkommen.

Die RL 2016/2370/EU ist von den Mitgliedstaaten bis zum 25. Dezember 2018 in nationales Recht umzusetzen.

Die VO (EU) Nr. 2016/2338 sieht einerseits Regelungen für

wettbewerbliche Vergabeverfahren und andererseits für verschiedene Fälle die Möglichkeit der Direktvergabe vor.

Die Europäische Kommission hat am 7. April 2016 die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2016/545 hinsichtlich der Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität erlassen, die auf die RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments gestützt ist. Die Durchführungsverordnung legt Verfahren und Kriterien fest, die beim Abschluss von Rahmenverträgen beachtet werden müssen.

JAHRESBILANZ DER apf

BESCHWERDEFÄLLE UND SCHLICHTUNGSVERFAHREN

Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) in ihrer jetzigen Form (zuvor Schlichtungsstelle der Schienen-Control) verhilft Reisenden seit Mai 2015 zu ihrem Recht und ermöglicht mit ihrer Arbeit, langwierige und womöglich kostenintensive Streitigkeiten vor Gericht zu vermeiden. Im Jahr 2016 gingen 3.257 schriftliche Beschwerden und Anfragen bei der apf ein. Insgesamt wurden 1.826 formelle Schlichtungsverfahren eröffnet. Der Hauptteil fällt in den Flugbereich mit 1.278 Verfahren, gefolgt vom Bahnsektor mit 527 und dem Busbereich mit 21 eröffneten Schlichtungen. Im Schiffsbereich wurde 2016 kein Verfahren eröffnet.

ENTSCHÄDIGUNGEN, ERSTATTUNGEN UND STRAFNACHLÄSSE

Im Jahr 2016 konnte für die Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer ein Gesamtbetrag in der Höhe von 755.106 Euro erzielt werden. Der größte Anteil fällt mit 723.421 Euro in den Flugsektor, gefolgt vom Bahnbereich mit 29.604 Euro und 2.081 Euro im Bussektor.

BAHNVERKEHR

Beschwerdefälle und Schlichtungsverfahren

Nach dem deutlichen Rückgang von 2014 auf 2015 langten im Jahr 2016 wieder annähernd so viele Beschwerden wie im Jahr 2014 ein. Von 2015 auf 2016 wurden mit 765 Beschwerden mehr um fast 37 Prozent mehr Beschwerden im Bahnbereich als im Vorjahr eingebracht. Alle bei der apf eingebrachten Fälle werden als Beschwerden behandelt. Zu den

Schlichtungsverfahren zählen hingegen nur jene Fälle, bei denen auch ein Verfahren eröffnet wurde.

Im Jahr 2016 wurden 514 Schlichtungsverfahren (2015: 287 Verfahren) abgeschlossen. Dies entspricht einer Steigerung von 79,1 Prozent.

Verfahrensgründe

Wie bereits in den Vorjahren war auch 2016 der häufigste Grund für Schlichtungsverfahren Probleme mit der Fahrpreiserstattung mit 48 Prozent (2015: 42 Prozent). Auf Platz zwei befanden sich mit 18 Prozent (2015: 16 Prozent) Verfahren zum Thema Verspätungsentschädigung und Entschädigung. Mit sieben Prozent (2015: acht Prozent) lagen an dritter Stelle Verfahren betreffend Strafzahlungen bzw. Inkassoforderungen.

Verteilung der Verfahren auf Unternehmen

Auch im Jahr 2016 betrafen mit rund 92 Prozent (2015: 95 Prozent) die meisten Verfahren den ÖBB-Konzern und davon mit 91,5 Prozent (2015: 94 Prozent) das größte österreichische Bahnunternehmen, die ÖBB-Personenverkehr.

Entschädigungen, Erstattungen und Strafnachlässe

2016 konnten in 354 Verfahren monetäre Entschädigungen in der Höhe von insgesamt 29.604 Euro erzielt werden. Dies bedeutet im Vergleich zum Vorjahr (20.804 Euro in 240 Verfahren) eine deutliche Steigerung von rund 42,3 Prozent.

Verfahrensdauer

Rund 32 Prozent, also fast ein Drittel aller Verfahren (2015: 38 Prozent), konnten in weniger als zwei Wochen gelöst werden. Weitere 50 Prozent aller Verfahren konnten bereits in weniger als einem Monat (2015: 38 Prozent) und 15 Prozent in weniger als zwei Monaten (2015: 17 Prozent) erledigt werden. Nur drei Prozent sämtlicher Schlichtungsverfahren dauerten länger als zwei Monate. Die durchschnittliche Verfahrensdauer aller im Jahr 2016 abgeschlossenen Verfahren lag dabei bei knapp über 22 Tagen. Damit konnte der ohnehin schon sehr gute Wert des Vorjahres (25,5 Tage) noch einmal verbessert werden.

UMSETZUNG DER FAHRGASTRECHTE IM BAHNVERKEHR

KONTROLLE DER BEFÖRDERUNGSBEDINGUNGEN

Im Rahmen der gesetzlich normierten Überprüfung der Tarifbestimmungen merkte die Schienen-Control einige mögliche Rechtsverstöße an und machte Verbesserungsvorschläge bei Unklarheiten. So konnten zahlreiche Verbesserungen für Fahrgäste erzielt werden.

VERSTÖSSE GEGEN DIE FAHRGASTRECHTEVERORDNUNG UND DAS EISENBAHN-BEFÖRDERUNGS- UND FAHRGASTRECHTEGESETZ

Bei der Behandlung von Beschwerden stellt die apf auch vereinzelt Verstöße gegen anzuwendende Bestimmungen aus der Fahrgastrechteverordnung bzw. aus dem Fahrgastrechtegesetz fest. Diese werden grundsätzlich im Wege des Schlichtungsverfahrens gelöst, vereinzelt musste die Schienen-Control Kommission informiert werden.

Themen im Berichtsjahr waren u. a.: Fristverletzungen bei der Bearbeitung von Anträgen auf Verspätungsschädigungen bzw. generell bei der Beantwortung von allgemeinen Kundenanliegen; Verweigerung von Erstattungen von Gruppenfahrausweisen, Wochen- und Monatskarten und Anspruch auf Hilfeleistung bei Zugverspätungen von mehr als 60 Minuten.

VERFAHREN DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

Im Folgenden sind einige im Jahr 2016 vor der Schienen-Control geführte Verfahren angeführt. Die Themen waren, wie bereits in den Vorjahren, breit gefächert. Detaillierte Inhalte zu allen Verfahren sind unter „Arbeit der Schienen-Control Kommission“ (ab Seite 101) und „Umsetzung der Fahrgastrechte im Bahnverkehr“ (ab Seite 120) zu lesen.

GENEHMIGUNG VON AUFSCHLÄGEN ZUM WEGEENTGELT

Die ÖBB-Infrastruktur beantragte für die Netzfahrplanperiode 2018 die Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt gemäß § 67d EisbG.

Gemäß § 67d Abs 1 EisbG können Aufschläge zum Wegeentgelt erhoben werden, mit denen eine Vollkostendeckung erreicht wird. Die Aufschläge sind auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze festzusetzen, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist.

Vor Festsetzung der Aufschläge hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind. Da die ÖBB-Infrastruktur das Vorliegen der Voraussetzungen in ihrem Antrag nachweisen konnte, genehmigte die Schienen-Control Kommission die Aufschläge.

ENTSCHEIDUNG DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION ZUM BAHNSTROMNETZNUTZUNGSMODELL 2016

Seit 1. Jänner 2016 können Eisenbahnverkehrsunternehmen in Österreich ihren Energielieferanten frei wählen. Vier Eisenbahnunternehmen machten davon Gebrauch. Das Netz zur Durchleitung des Stroms wird weiterhin von der ÖBB-Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Der Netzbetreiber sorgt dafür, dass der eingespeiste Strom aller Energielieferanten von 50 Hertz auf 16,7 Hertz umgeformt und über das Bahnstromnetz zum Triebfahrzeug geleitet wird. Um dabei für fairen Wettbewerb zu sorgen, prüfte die Schienen-Control die Bedingungen für die Durchleitung, Umformung und Verteilung des Stroms sowie die damit verbundenen Netzkosten für das Jahr 2016.

Die Netztarife zur Umformung und Durchleitung wurden mit Bescheid vom 10. Juni 2016 teilweise für unwirksam erklärt und erfuhren so im Ergebnis eine Senkung.

Hintergrund der Tarifsenkung waren zu hoch angesetzte Kosten im Netzbereich, die dem anwendbaren Kostengrundsatz des § 69b EisbG nicht entsprachen und somit durch die Schienen-Control Kommission dem Netzbetreiber aberkannt wurden.

UNWIRKSAMERKLÄRUNG VON BEARBEITUNGSKOSTEN IN SNNB

In den SNNB eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens war für den Abschluss von Verträgen über die Nutzung von Personenbahnhöfen für Promotion und Serviceleistungen die Bezahlung von „pauschalierten Bearbeitungskosten“ in Höhe von 262 Euro zuzüglich 20 Prozent Umsatzsteuer vorgesehen. Die Schienen-Control Kommission erklärte die Bearbeitungskosten für unwirksam, da das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht darlegen konnte, wie es diese anhand der Grundsätze angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ermittelt hatte.

PROMOTION IN VERKEHRSSATIONEN NEU GEREGLT

Aufgrund einer Beschwerde eines Eisenbahnverkehrsunternehmens führte die Schienen-Control Kommission ein Verfahren betreffend Entgelte für Promotionstätigkeiten in Verkehrsstationen eines Infrastrukturbetreibers. In der Folge wurden neue, deutlich geringere Entgelte in den SNNB veröffentlicht. Aufgrund der Neuregelung der Entgelte zog das Eisenbahnverkehrsunternehmen seine Beschwerde zurück.

VERFAHREN WEGEN BEFÖRDERUNGS-AUSWEISEN UND BEFÖRDERUNGSVERTRÄGEN

In diesem Verfahren ging es um einige Punkte der vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) empfohlenen „Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Beförderung von Personen“ (GCC-CIV/PRR¹). Hinsichtlich der Umsetzung konnten einige Kompromisse erzielt werden, welche schlussendlich als „Besondere Beförderungsbedingungen“ des Bahnunternehmens in die Tarifbestimmungen für Reisen ins Ausland aufgenommen wurden. In Abweichung zu den „Allgemeinen Beförderungsbedingungen“ für die Beförderung von Personen (GCC-CIV/PRR) wurden vom Bahnunternehmen zusätzlich „Besondere Beförderungsbedingungen“ vorgesehen.

VERFAHREN WEGEN ERSTATTUNG VON FAHRKARTEN

In diesem Verfahren, in dem Teilbereiche noch offen sind, geht es um diverse Einschränkungen bzw. Ausschlüsse der Erstattung von Fahrkarten. In diesem Zusammenhang wurden im Zuge des Verfahrens bereits Regelungen u. a. zu den Kündigungsfristen der Österreichcard und der Monatskarte, der Erstattung bei Zugverspätung aufgrund von Störungen, der Nutzung eines zuggebundenen Tickets, wenn der Zug ausgefallen ist und der Stornierung eines Online-Tickets bei EPS-Überweisung in den Tarifbestimmungen des Bahnunternehmens klargestellt.

VERFAHREN WEGEN INFORMATION ÜBER ERMÄSSIGUNG

In diesem Verfahren ging es um mangelhafte Information über Ermäßigungen im Zusammenhang mit dem Kauf von Verbundtickets bei Personenverkehrsunternehmen mit Ermäßigungskarten.

Im Laufe des Verfahrens wurden Änderungen in den Tarifbestimmungen vorgenommen. Es gibt nun klare Informationen in den Tarifbestimmungen über die Gewährung und die Höhe von Ermäßigungen bei Verwendung der Ermäßigungskarten Vorteilscard (Classic, Senior, Familie, Family und Jugend) oder Businesscard. Diese Informationen umfassen die grundsätzliche Erklärung der Verbundtarif-Exklusivität (d. h., wann innerhalb des Verkehrsverbundes vom Personenverkehrsunternehmen verpflichtend ein Verbundticket verkauft wird, dessen Preis von den Preisen des Personenverkehrsunternehmens abweicht) sowie Informationen über die genaue Höhe der Ermäßigung.

VERFAHREN WEGEN HÖHE DES PÜNKTLICHKEITSGRADES

In diesem Verfahren geht es um den zu niedrig angesetzten Pünktlichkeitsgrad bei einem Personenverkehrsunternehmen. Das Bahnunternehmen legte erneut einen Pünktlichkeitsgrad von 90 Prozent vor, hatte aber im Jahr 2015 gemäß Daten der ÖBB-Infrastruktur eine Pünktlichkeit von rund 97 Prozent erreicht.

Die Schienen-Control Kommission erklärte den Pünktlichkeitsgrad von 90 Prozent mittels Bescheid für unwirksam. Die Regelung war für den Fahrgast unangemessen und unzumutbar, da keine angemessene Entschädigung bei wiederholten Zugverspätungen und Zugausfällen gewährt wurde. Daraufhin legte das Bahnunternehmen einen neuen Pünktlichkeitsgrad von 90,01 Prozent vor und erhob Bescheidbeschwerde beim Bundesverwaltungsgericht.

Zu Redaktionsschluss war das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht noch nicht abgeschlossen.

¹ General Conditions of Carriage for Rail Passengers.

Survey of 2016

Stand-out events in 2016 included the opening up of the traction current market and the impending restructuring of rail infrastructure charges. On a European level, the 4th Railway Package was adopted and will accordingly now be rolled out on a national level.

In the rail passenger transport sector, the number of passengers rose by 2.3 percent. This means that compared to the previous year, an additional 6.4 million people opted to travel by rail. It also marked a continuation of the growth trend of recent years. A slight increase in rail freight traffic over the previous year was recorded, amid ongoing and intensifying growth of competitors.

DEVELOPMENT OF THE RAILWAY MARKET

Work to place the central station in Vienna in full operation in December 2015 came to fruition in 2016. The new operating concept, which sees all long-distance lines routed back to the main station, improved transfers between the long-distance trains of the Ostbahn/Westbahn and Nordbahn/Südbahn railways in Austria, directly linked together Vienna International Airport and the main station [Hauptbahnhof] at half-hourly intervals and also streamlined transfers from local to long-distance trains. A total of 288.8 million passengers used the improved transport network. The ÖBB-Personenverkehr company handled 2.6 percent more passengers, while competitors saw passenger numbers increase by 0.7 percent. Total passenger kilometres travelled grew by three percent to 12,579 million km in total.

In 2016, the Austrian rail network covered a total of 5,611 kilometres (2015: 5,654 kilometres). Some little-used branch lines were taken out of service.

Rail freight traffic also grew slightly in 2016. Net tonnage transported increased by 1.9 percent to 114.9 million, while the overall traffic volume grew by 1.1 percent to 22,812 million net tons. Following the trend of previous years, the cargo and transport volume carried by rail services of Rail Cargo Austria fell slightly. Conversely, competitors recorded growth of 9.6 percent (net cargo tonnage) and 11.9 percent (transport

volume in net tonnes per kilometre). The market share of competitors thus rose to 29.1 percent (in terms of cargo) and 26.1 percent (transport volume).

There were a total of 63 railway undertakings in Austria in 2016. New undertakings emerging included DB Fernverkehr AG from Germany, Foxrail Zrt. from Hungary, GHS Logistics, Lokomotion Austria GmbH, MMV-Rail Austria, RTB Cargo Austria and Twentyone GmbH. Forty undertakings were active in the ÖBB network, of which a total of four undertakings started train operations in 2016, namely DB Fernverkehr AG from Germany, Foxrail Zrt. from Hungary, Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft mbH and the Walser Eisenbahn Gesellschaft. The remaining new railway undertakings had yet to obtain a safety certificate in 2016 and were still awaiting the green light to start. Of the forty undertakings active in the ÖBB network, seven were overseas incumbents. Conversely, Rail Cargo Austria also extended the scope of its overseas activities and is currently active in nine overseas markets.

CHANGES TO EUROPEAN LAW

On 14 December 2016, the legal acts of the so-called “Market Pillar of the 4th Railway Package” were adopted.

The Directive 2016/2370/EU superseded Directive 2012/34/EU; a recast of the 1st Railway Package. The core issue at hand is the independence of the infrastructure operator. To ensure independence, Directive (EU) 2016/2370 provides for a series of incompatibility regulations.

Apart from independence, Directive 2016/2370/EU also regulates the financial transparency of the infrastructure operator. However, some exemptions from the need to comply with these obligations are provided, particularly for regional railways with low traffic volumes.

Directive 2016/2370/EU must be enacted by Member States into national law by 25 December 2018.

Regulation (EU) No. 2016/2338 sets out firstly rules governing competitive tendering procedures and secondly, the potential for direct awarding of contracts in specific circumstances.

On 7 April 2016, the European Commission adopted the Implementing Regulation (EU) No 2016/545 concerning framework contracts for the allocation of infrastructure capacity, based on Directive 2012/34/EU of the European Parliament. The Implementing Regulation stipulates the procedures and criteria to be taken into account when concluding framework agreements.

ANNUAL BALANCE SHEET OF THE apf

COMPLAINTS AND ARBITRATION PROCEDURES

The Agency for Passenger Rights (apf) in its present form (previously the Schienen-Control arbitration body) has been setting out rights for passengers since May 2015 and its efforts help avoid lengthy and possibly costly disputes going before court. In 2016, the apf received a total of 3,257 written complaints and enquiries. A total of 1,826 formal arbitration procedures were opened. The majority concerned flights, at 1,278 procedures, followed by the rail sector with 527 and buses with 21 arbitrations opened. No arbitration procedures for the shipping sector were opened in 2016.

COMPENSATION, REFUNDS AND PENALTIES

In 2016, a total amount of 755,106 Euro was paid out to complainants. The majority, 723,421 Euro was paid out for flights, followed by rail with 29,604 Euro and 2,081 Euro for the bus sector.

RAIL TRAFFIC

Complaints and Arbitration Procedures

Following a substantial decline from 2014 to 2015, the number of complaints in 2016 rebounded to almost the same level as 2014. From 2015 to 2016, a total of 765 complaints were received in the rail sector, around 37 percent more than the total for the previous year. All cases submitted to the apf are handled as complaints. However, the definition of arbitration procedures only extends to cases for which proceedings were actually opened.

In 2016, 514 arbitration procedures were concluded (2015: 287 cases). This equates to an increase of 79.1 percent.

Procedural reasons

As in previous years, the most frequent reason for arbitration procedures in 2016 was ticket reimbursement, at 48 percent (2015: 42 percent). Ranked second at 18 percent (2015: 16 percent) were proceedings triggered by compensation for delays and other reasons. In third, at seven percent (2015: eight percent) were proceedings concerning penalties and collection claims.

Proceedings by company involved

In 2016, once again, at around 92 percent (2015: 95 percent) most proceedings involved the ÖBB group, 91.5 percent of which (2015: 94 percent) concerned the largest Austrian rail transport company, namely ÖBB-Personenverkehr.

Compensation, refunds and penalties

In 2016, financial compensation amounting to EUR 29,604 was awarded in a total of 354 proceedings. Compared to last year (EUR 20,804 in 240 proceedings), this represents a significant increase of around 42.3 percent.

Duration of proceedings

Around 32 percent, namely a third of all proceedings (2015: 38 percent), were resolved within two weeks. A further 50 percent of all proceedings were resolved in less than a month (2015: 38 percent) and 15 percent in less than two months (2015: 17 percent). Only three percent of all arbitration procedures lasted longer than two months. The average duration of all procedures concluded in 2016 was just over 22 days. This meant what was already an excellent figure for the previous year (25.5 days) was improved still further.

IMPLEMENTATION OF PASSENGERS' RIGHTS IN THE RAIL TRAFFIC SECTOR

MONITORING OF THE CONDITIONS OF CARRIAGE

Within the scope of the legally standardized review of the tariff regulations, the Schienen-Control Commission noted areas of potential legal violation and proposed improvements in the event of uncertainty. This paved the way to implement numerous improvements for passengers.

INFRINGEMENTS OF THE REGULATION ON RAIL PASSENGERS' RIGHTS AND THE RAILWAY TRANSPORT AND PASSENGER RIGHTS ACT

While handling complaints, the apf also identified a number of violations of applicable provisions from the Regulation on rail passengers' rights and the Passenger Rights Act. As a general rule, these were resolved via arbitration procedures, but the Schienen-Control Commission had to be informed in isolated cases.

Topics for the year 2016 in question included: Deadlines for processing applications for delay compensation or, in general, for responding to general customer requests; Refusal to reimburse group, weekly and monthly tickets and claims for assistance when suffering train delays exceeding 60 minutes.

PROCEEDINGS OF THE SCHIENEN-CONTROL COMMISSION

The following are some of the proceedings which the Schienen-Control Commission handled in 2016: The scope was wide-ranging, as was the case in previous years. The content of all proceedings can be seen in detail by referring to "Work of the Schienen-Control Commission" (starting on page 101) and "Implementation of Passengers' Rights in Rail Traffic" (starting on page 120).

APPROVAL FOR THE IMPOSITION OF INFRASTRUCTURE CHARGES

ÖBB-Infrastruktur applied for approval to impose additional infrastructure charges in accordance with § 67d Railway Act [EisbG] for the working timetable period 2018. In accordance with § 67d para 1 Railway Act, mark ups may be levied on the charges on direct costs when the purpose is to cover all costs incurred. Any mark ups imposed must be established on the basis of efficient, transparent and non-discriminatory principles, ensuring optimal competitiveness of each of the rail market segments. Before imposing mark ups, the railway infrastructure company must examine the extent to which the mark ups can be borne by individual market segment. Since ÖBB-Infrastruktur was able to prove these prerequisites in its application, the Schienen-Control Commission approved the mark ups.

DECISION OF THE SCHIENEN-CONTROL COMMISSION ON THE TRACTION CURRENT TRACK USAGE MODEL 2016

Since 1 January 2016, railway undertakings in Austria have been free to select their own choice of energy supplier. Four railway undertakings have exercised this right. ÖBB-Infrastruktur continues to provide the network for the transmission of electricity. The network operator ensures that the feed-in power from all energy suppliers is converted from 50 hertz to 16.7 hertz and transmitted via the traction current network to the traction vehicle. To ensure fair competition in this sector, the Schienen-Control Commission examined the conditions for transmitting, converting and distributing the electricity as well as related network costs for 2016.

Since some of the network tariffs for conversion and transmission were declared invalid by a decision of 10 June 2016, a reduction was imposed. The background of the tariff reduction was excessive costs in the network sector, which did not correspond to the applicable cost basis as set out in § 69b Railway Act, whereupon the verdict was imposed by the Schienen-Control Commission on the network operator.

DECLARATION OF INVALIDITY OF HANDLING CHARGES IN NETWORK STATEMENT

The Network Statement of a railway infrastructure company included provisions to pay “flat-rate processing charges” of EUR 262 plus 20 percent value-added tax to conclude contracts for the use of passenger stations for promotion and services. The Schienen-Control Commission declared the processing charges null and void, as the railway infrastructure company was unable to demonstrate how it had determined these charges in line with the principles of appropriate costs and industry charges.

PROMOTION IN TRAFFIC STATIONS NEWLY REGULATED

Following a complaint received from a railway undertaking, the Schienen-Control Commission opened proceedings to look at charges levied for promotional activities within the traffic stations of an infrastructure operator. As a result, new and far lower charges were set out in the Network Statement. Following the new charging rules, the railway undertaking withdrew its complaint.

PROCEEDINGS RELATING TO TICKETS AND CONTRACTS OF CARRIAGE

These proceedings centred on a number of points of the “General conditions of Carriage for Passenger Transport” (GCC-CIV/PRR)¹, as recommended by the International Rail Transport Committee (CIT). The implementation involved reaching some compromises, which were ultimately included in the tariff regulations for travel abroad as “Special conditions of carriage” of the railway undertaking. In derogation from the “General conditions of carriage” for the transport of persons (GCC-CIV/PRR), the railway undertaking also stipulated “Special Conditions of Carriage”.

PROCEEDINGS FOR REIMBURSEMENT OF TICKETS

These proceedings, which remain ongoing, concern various restrictions and exclusions for the reimbursement of tickets. In this context, the scope of the proceedings has already included regulations to clarify the cancellation deadlines for the “Österreichcard” and monthly pass, reimbursement in the event of train delays due to disturbances, the use of a ticket tied to a specific train if said train has been cancelled and the cancellation of an online ticket with EPS transfer in the tariff regulations of the rail transport company.

PROCEEDINGS RELATED TO INFORMATION ON DISCOUNTS

These proceedings concerned a lack of information concerning discounts in connection with the purchase of transport association tickets at passenger transport companies offering discounted tickets.

In the course of the proceedings, changes were made to the tariff provisions. Clear information has now been issued in the form of tariff rules concerning the granting and amount of discounts when using the discount advantage cards “Vorteilscard” (Classic, Senior, Family and Youth) or the “Businesscard”. This information includes a basic explanation of network tariff exclusivity (namely, when a through-ticket on multiple lines is sold by a passenger transport company and the price differs from the individual prices levied by the passenger transport companies concerned), as well as information on the exact discount granted.

PROCEEDINGS DUE TO THE LEVEL OF PUNCTUALITY

These proceedings concerned a poor punctuality records on the part of passenger transport companies. The rail transport company again set out a target of 90 percent punctuality, but in 2015 according to data from the ÖBB-Infrastruktur company, punctuality of around 97 percent was achieved.

The Schienen-Control Commission declared in a ruling that punctuality of 90 percent was infeasible. The regulation was unreasonable and unacceptable to the passenger, as it meant inadequate compensation was awarded for repeated train delays and train failures.

In response, the rail transport company then imposed a new punctuality target of 90.01 percent and filed a complaint with the Federal Administrative Court. Subsequent proceedings before the Federal Administrative Court remained ongoing.

¹ General Conditions of Carriage for Rail Passengers.

03

Rolle der Regulierungs- behörde

- Die Schienen-Control sorgt für fairen Wettbewerb im Schienenverkehrsmarkt.
- Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte verhilft Fahr- und Fluggästen im Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr im Streitfall mit dem Unternehmen zu ihrem Recht.
- Die Schienen-Control Kommission prüft die Einhaltung der Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarkts.

Schienen-Control Kommission

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

Die Bestellung der Mitglieder erfolgt durch die Bundesregierung auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Mitglieder sind in Ausübung ihres Amtes unabhängig und weisungsfrei.

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

Vorsitzender

Dr. Robert Streller

Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Gerhard Pohnert

Mitglied

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

Mitglied

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

Ersatzmitglied

Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. techn. Norbert Ostermann

| bis November 2015

Ersatzmitglied

Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. techn. Peter Veit

| bis November 2015

Ersatzmitglied

MinR i.R. Dr. Karl-Johann Hartig

| seit April 2016

Ersatzmitglied

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

| seit April 2016

Nachdem die beiden Ersatzmitglieder Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Norbert Ostermann und Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Peter Veit mit Ende November 2015 auf eigenen Wunsch aus der Schienen-Control Kommission ausgeschieden waren, wurden im April 2016 MinR i.R. Dr. Karl-Johann Hartig und MMag. Dr. Clemens Kaupa, LL.M. (Harvard) für den Rest der Funktionsperiode bis 31. Dezember 2016 als Ersatzmitglieder bestellt. Diese Funktionsperiode verlängerte sich bis zur Bestellung der neuen Kommission.

Mit 3. Mai 2017 wurden für die neue Funktionsperiode bis 31. Dezember 2021 die folgenden Mitglieder und Ersatzmitglieder bestellt:

Vorsitzender

Dr. Robert Streller

Stellvertreterin des Vorsitzenden

Mag. Romana Wieser

Mitglied

MinR i.R. Dr. Karl-Johann Hartig

Mitglied

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

Ersatzmitglied

Mag. Norbert Fürst

Ersatzmitglied

Mag. Mario Matzer

AUFGABEN UND FUNKTIONSWEISE

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

Entscheidung

über Beschwerden wegen des Nichtzustandekommens von Verträgen betreffend den Anschluss an oder die Mitbenützung von Eisenbahninfrastruktur (§ 53c EisbG), die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Gewährung des Mindestzugangspakets (§ 72 EisbG), den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Gewährung von Serviceleistungen (§ 73 EisbG), die Schulung von Eisenbahnbediensteten (§ 75e EisbG) sowie von Triebfahrzeugführern (§ 154 EisbG).

Wettbewerbsaufsicht und Wettbewerbsüberwachung (§§ 53f und 74 EisbG).

Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen zu prüfen, ob Anschluss und Mitbenützung, Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, Mindestzugangspaket, Zugang zu Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen in einer den regulierungsrechtlichen Vorschriften entsprechenden Weise gewährt werden.

Genehmigung

von Aufschlägen zum Wegeentgelt eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (§ 67d Abs 6 EisbG).

Überprüfung

der getrennten Rechnungsführung der integrierten Eisenbahnunternehmen für die Funktionen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Eisenbahnverkehrsunternehmen für Güterverkehr und Personenverkehr sowie für öffentliche Zuwendungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach der Verordnung (EG) 1370/2007 (§ 55 Abs 5 EisbG).

Überprüfung

der getrennten Rechnungsführung der Betreiber von Serviceeinrichtungen, die von einem Rechtsträger kontrolliert werden, der in den nationalen Schienenverkehrsmärkten, für die die Serviceeinrichtung genutzt wird, eine beherrschende Stellung hat (§ 62a Abs 4 EisbG).

Empfehlungen

der Schienen-Control Kommission an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. von diesem an die Schienen-Control Kommission. Sind Entscheidungen der Schienen-Control Kommission geeignet, die Sicherheit zu beeinträchtigen, hat sie dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Gelegenheit zu geben, Empfehlungen zu unterbreiten. Umgekehrt hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Schienen-Control Kommission die Gelegenheit zu geben, Empfehlungen zu unterbreiten, wenn eine Entscheidung geeignet ist, den Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt zu beeinträchtigen (§ 13 Abs 5 und 6 EisbG).

Prüfung

des Hauptzwecks eines neuen grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdienstes und der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags für Schienenverkehrsleistungen (Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014).

Vollstreckung

von Bescheiden aus dem Bereich der Regulierung (§ 84 Abs 9 EisbG).

Verhängung

von Verwaltungsstrafen bei bestimmten Verstößen gegen regulierungsrechtliche Bestimmungen (§ 164 EisbG).

Ermächtigung

der Schienen-Control GmbH, bestimmte Aufgaben im Namen der Schienen-Control Kommission wahrzunehmen, wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist (§ 81 Abs 4 EisbG); etwa Marktbeobachtung, grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsstellen, Beobachterstellung im Koordinierungsverfahren sowie bei der Anhörung der Fahrwegkapazitätsberechtigten zum Netzfahrplanentwurf.

Genehmigung

von Rahmenregelungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität an einen Fahrwegkapazitätsberechtigten mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren (§ 64 Abs 5 EisbG).

Genehmigung

von Engpasszuschlägen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Benützung überlasteter Strecken einhebt (§ 65e Abs 4 EisbG).

Entscheidungen

über die Gewährung von Erleichterungen hinsichtlich jener Verpflichtungen, die sich aus den Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes ergeben. Dazu zählt etwa eine Ausnahme von der Pflicht, Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) zu erstellen (§ 75a Abs 3 EisbG). Diese Erleichterungen können Eisenbahnunternehmen gewährt werden, deren Eisenbahninfrastruktur für die Erreichung von Güterterminals, Häfen, sonstigen Serviceeinrichtungen oder Anschlussbahnen benötigt wird. Die Erleichterungen sind insbesondere dann zu gewähren, wenn kein Dritter den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur begehrt hat.

Schlichtungsstelle

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

Gänzliche oder teilweise Unwirksamkeitserklärung

von Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Fahrgästen gegenüber anwendet. Beförderungsbedingungen können für unwirksam erklärt werden, wenn sie gegen bundesrechtliche, unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften verstoßen (§ 78b EisbG).

Verbindlicherklärung

einer Empfehlung der Schienen-Control GmbH in einem Schlichtungsverfahren, in dem es zu keiner einvernehmlichen Lösung gekommen ist (§ 78a EisbG). Die Empfehlung der Schienen-Control GmbH bezieht sich dabei auf einen behaupteten Verstoß gegen anzuwendende Bestimmungen der EU-Fahrgastrechteverordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetzes (EisbBFG).

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

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

DIE ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION IN DER PRAXIS

Im Jahr 2016 hielt die Schienen-Control Kommission zehn Sitzungen sowie eine zweitägige Klausur ab. Auf der Tagesordnung der Sitzungen der Schienen-Control Kommission standen primär die aufgrund einer Beschwerde oder von Amts wegen geführten Verfahren. Darüber hinaus wurden aber auch alle jene Unterlagen behandelt, welche die Schienen-Control GmbH von den Bahnen im Rahmen der sogenannten Meldepflichten erhielt. Das waren insbesondere SNNB, Infrastruktur-Nutzungsverträge und Infrastruktur-Verknüpfungsverträge. Im Rahmen der Wettbewerbsüberwachung gemäß § 74 EisbG wurden diese Unterlagen seitens der Schienen-Control Kommission von Amts wegen auf Diskriminierungspotenziale oder sonstige aus regulierungsrechtlicher Sicht unzulässige Komponenten geprüft.

Ferner brachte die Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH in ihrem Bericht wettbewerbsrelevante und insbesondere diskriminierende Sachverhalte vor, die sich aus der Marktbeobachtung oder aus informellen Kontakten der Schienen-Control GmbH mit Marktteilnehmern ergaben. Je nach Sachverhalt entschied die Schienen-Control Kommission darüber, ob ein Anlass für die Einleitung eines Wettbewerbsüberwachungsverfahrens bestand. In der Praxis beginnt die Schienen-Control Kommission ihr Ermittlungsverfahren meist mit einem einfachen Schreiben an das betroffene Unternehmen. Häufig reagieren die Unternehmen kooperativ, etwa indem sie beanstandete Bestimmungen aus den SNNB entfernen, sodass es nicht nötig ist, mittels Bescheid vorzugehen.

Schienen-Control GmbH

Die Schienen-Control GmbH ist Servicestelle und kompetente Ansprechpartnerin für Bahnunternehmen, Institutionen und die öffentliche Hand, mit zwei Tätigkeitsbereichen: Einerseits ist sie Geschäftsstelle der Schienen-Control Kommission, der Regulierungsbehörde für den Schienenverkehr und erfüllt in diesem Rahmen behördliche Aufgaben, und andererseits ist sie gesetzliche Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle. Am 28. Mai 2015 trat das Passagier- und Fahrgastrechte-agenturgesetz (PFAG)¹ in Kraft. Damit löste die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte – kurz apf genannt – die bisherige Schlichtungsstelle der Schienen-Control, die bis dahin Beschwerden im Bahnbereich behandelte, ab. Die apf wurde als Abteilung bei der Schienen-Control angesiedelt und um den Bus-, Schiffs- und Flugverkehr erweitert. Durch die Zentralisierung aller vier Verkehrsbereiche unter einem Dach werden die vorhandenen Ressourcen und Erfahrungen effizient genutzt und Synergien erzielt.

HAUPTAUFGABE REGULIERUNG

Als Geschäftsstelle der Schienen-Control Kommission unterstützt die Schienen-Control GmbH die Regulierungsbehörde bei der Kontrolle des Wettbewerbs und trägt wesentlich dazu bei, dass es zu raschen und fairen Entscheidungen bei formellen Konflikten kommt. Sie sorgt dafür, dass alle Eisenbahnunternehmen freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen haben, indem sie die laufenden Entwicklungen überwacht. Damit erfüllt sie ihre Hauptaufgabe, einen funktionierenden, lebendigen und liberalisierten Schienenverkehrsmarkt sicherzustellen.

Als Vermittlerin sorgt die Schienen-Control für einen Interessensausgleich zwischen den Teilnehmern am Verkehrsmarkt und fördert dadurch einen fairen Wettbewerb.

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

„DIE SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION SORGT FÜR FAIREN WETTBEWERB IM SCHIENENVERKEHRSMARKT.“

AUFGABE ALS UNABHÄNGIGE SCHLICHTUNGS- UND DURCHSETZUNGSSTELLE

Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) ist die gesetzliche Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für den Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr. Im Rahmen ihrer Schlichtungstätigkeit ist sie für die Klärung von Passagierbeschwerden mittels außergerichtlicher Streitbeilegung verantwortlich. Aufgabe der apf ist es, Fahr- und Fluggästen zu ihrem Recht zu verhelfen. Im Streitfall mit dem Unternehmen sorgt die apf für rasche und verbindliche Lösungen und angemessene Entschädigungen.

In ihrer Funktion als Durchsetzungsstelle informiert die apf Fahr- und Fluggäste im Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugbereich über ihre Rechte, prüft die Einhaltung der in den EU-Verordnungen verankerten Fahr- und Fluggastrechte und setzt, wenn nötig, weitere Schritte, um die betroffenen Unternehmen zur Einhaltung ihrer Verpflichtungen zu bewegen.

Mit 9. Jänner 2016 wurde die apf notifizierte Stelle zur alternativen Streitbeilegung (AS-Stelle) gemäß Alternative-Streitbeilegung-Gesetz (AStG)². Sie ist damit eine von acht AS-Stellen, die in Österreich tätig sind.

„DIE AGENTUR FÜR PASSAGIER-
UND FAHRGASTRECHTE VERMITTELT
UNABHÄNGIG, RASCH UND KOSTENLOS
ZWISCHEN UNTERNEHMEN UND
PASSAGIEREN.“

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

- Marktbeobachtung und Internationale Angelegenheiten
- Netzzugang
- Recht
- Entgeltkontrolle
- Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte: Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für den Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr
- Unternehmenskommunikation und Public Affairs
- Finanzen und Controlling

¹ 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 – PFAAG), BGBl. I Nr. 61/2015.

² Gemäß § 4 Abs. 1 iVm § 25 AStG.

04

Rechtlicher Rahmen der Bahnliberalisierung

- „Marktpfeiler“ des 4. Eisenbahnpaketes in Kraft getreten; Änderungen hinsichtlich Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers und Vergabeverfahren für Gewährung von Ausgleichsleistungen.
- EU-Kommission beschließt Durchführungsverordnung zu Rahmenverträgen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität.
- Vereinheitlichung des Korridorbegriffs; Eisenbahnverkehrsmanagementsystem-Korridore (ERTMS) werden mit den neun Güterkorridoren harmonisiert; EU-Kommission beschließt Zeitplan für die Einführung von ERTMS.

Änderungen im Europarecht | 4. Eisenbahnpaket

Am 14. Dezember 2016 wurden die Rechtsakte des sogenannten „Marktpfeilers des 4. Eisenbahnpakets“ unterzeichnet.

Dabei handelt es sich um

die RL (EU) 2016/2370

zur Änderung der RL 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur,

die VO (EU) Nr. 2016/2338

zur Änderung der VO (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und

die VO (EU) Nr. 2016/2337

zur Aufhebung der VO (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen.

Die RL (EU) 2016/2370 ändert die RL 2012/34/EU, den Recast des 1. Eisenbahnpakets. Zentraler Regelungsgegenstand ist die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers. Der Infrastrukturbetreiber muss von Eisenbahnunternehmen und in vertikal integrierten Unternehmen von anderen rechtlichen Einheiten innerhalb des Unternehmens getrennt sein (Art 7 Abs 2). Ein vertikal integriertes Unternehmen liegt insbesondere dann vor, wenn ein Infrastrukturbetreiber von einem Unternehmen im Sinne der EG-Fusionskontrollverordnung VO (EG) Nr. 139/2004 kontrolliert wird, das gleichzeitig ein Eisenbahnunternehmen kontrolliert, das Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Infrastrukturbetreibers durchführt.

Zur Sicherstellung der Unabhängigkeit sieht die RL (EU) 2016/2370 eine Reihe von Unvereinbarkeitsregelungen vor. So dürfen Mitglieder des Vorstands eines Infrastrukturbetreibers sowie Personen, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen – d. h. Entscheidungen über die Zugtrassenzuweisung und die Wegeentgelte – zu treffen haben, nicht zugleich Mitglieder des Vorstands eines Eisenbahnunternehmens sein.

Die wesentlichen Funktionen – Entscheidungen über die Zugtrassenzuweisung und die Wegeentgelte – können auch von einer entgelterhebenden Stelle und/oder einer Zuweisungsstelle vorgenommen werden, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig sind (Art 7a Abs 3).

Geregelt wird weiters die Unparteilichkeit des Infrastrukturbetreibers hinsichtlich des Verkehrsmanagements und der Instandhaltungsplanung (Art 7b). Die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement und der Instandhaltungsplanung sind auf transparente und diskriminierungsfreie Weise auszuführen. Die für Entscheidungen über diese Funktionen zuständigen Personen müssen frei von Interessenkonflikten sein.

Der Infrastrukturbetreiber kann Funktionen sowie die Durchführung von Arbeiten und damit verbundene Aufgaben hinsichtlich des Ausbaus, der Instandhaltung und der Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur auslagern, sofern dadurch keine Interessenkonflikte entstehen und die Vertraulichkeit der Geschäftsgeheimnisse gewährleistet ist (Art 7c).

Abgesehen von der Unabhängigkeit regelt die RL 2016/2370 die finanzielle Transparenz des Infrastrukturbetreibers (Art 7d). Die Einnahmen aus dem Betrieb des Infrastrukturnetzes einschließlich öffentlicher Gelder dürfen vom Infrastrukturbetreiber ausschließlich zur Finanzierung seiner eigenen Geschäftstätigkeit verwendet werden.

Darlehen zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen dürfen nicht gewährt werden, zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens

dürfen sie nur zu Marktsätzen und -bedingungen gewährt, ausgezahlt und bedient werden, die das individuelle Risiko-profil des betreffenden Unternehmens widerspiegeln. Verbindlichkeiten des Infrastrukturbetreibers sind eindeutig getrennt von Verbindlichkeiten anderer rechtlicher Einheiten vertikal integrierter Unternehmen auszuweisen. Die Konten des Infrastrukturbetreibers und der übrigen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens sind so zu führen, dass die Einhaltung der Bestimmungen über die finanzielle Transparenz sichergestellt ist und eine getrennte Rechnungsführung sowie transparente Finanzkreisläufe innerhalb des Unternehmens ermöglicht werden.

Die Erfüllung der Anforderungen hinsichtlich Unabhängigkeit und finanzieller Transparenz hat die Regulierungsbehörde zu überprüfen. Von der Verpflichtung zur Erfüllung dieser Anforderungen gibt es einige Ausnahmen, insbesondere für regionale Bahnen mit schwachem Verkehrsaufkommen.

Vorgesehen ist weiters die Einrichtung von Mechanismen zur Koordination zwischen den Hauptinfrastrukturbetreibern und sämtlichen betroffenen Eisenbahnunternehmen sowie Antragstellern (Art 7e). Die Koordinierung betrifft u. a. den Bedarf der Antragsteller hinsichtlich Erhaltung und Ausbau der Infrastrukturkapazität, den Inhalt und die Umsetzung der SNNB und Fragen der Intermodalität und Interoperabilität. In Konsultation mit den Beteiligten erstellt und veröffentlicht der Infrastrukturbetreiber Leitlinien für die Koordinierung.

Um die Erbringung effizienter und wirksamer Eisenbahndienste in der Union zu erleichtern, ist ein europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber vorgesehen (Art 7f).

Der Zugang im Schienenpersonenverkehr wird ab der Netzfahrplanperiode 2020 vollständig geöffnet. Besteht das Zugangsrecht bisher nur im grenzüberschreitenden Personenverkehr, ist der Zugang aufgrund der RL 2016/2370 auch für die Erbringung rein nationaler Personenverkehrsdienste zu gewähren (Art 10 Abs 2).

Das Zugangsrecht kann jedoch zwischen einem Abfahrts- und einem Bestimmungsort eingeschränkt werden, wenn dieselbe Strecke oder eine Alternativstrecke Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist, sofern die Ausübung des Zugangsrechts das wirtschaftliche Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde (Art 11 Abs 1). Über die Einschränkung entscheidet die Regulierungsstelle.

Die RL 2016/2370 ist von den Mitgliedstaaten bis zum 25. Dezember 2018 in nationales Recht umzusetzen.

Die VO (EU) Nr. 2016/2338 sieht einerseits Regelungen für wettbewerbliche Vergabeverfahren und andererseits für verschiedene Fälle die Möglichkeit der Direktvergabe vor. Eigens normiert wird die Einhaltung sozial- und arbeitsrechtlicher Verpflichtungen durch die Betreiber des Verkehrsdienstes. Die VO (EU) Nr. 2016/2338 tritt am 24. Dezember 2017 in Kraft.

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG ZU RAHMENVERTRÄGEN

Die Europäische Kommission hat am 7. April 2016 die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2016/545 hinsichtlich der Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität erlassen, die auf die RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments gestützt ist. Die Durchführungsverordnung legt Verfahren und Kriterien fest, die beim Abschluss von Rahmenverträgen beachtet werden müssen. In Rahmenverträgen werden Zeitrahmen vorgegeben, aber keine Zugtrassen zugewiesen. Im Rahmenvertrag kann etwa eine Ankertrasse festgelegt werden, von der um +/- 10 Minuten abgewichen werden kann.

Gemäß der Durchführungsverordnung hat der Infrastrukturbetreiber eine Rahmenkapazitätserklärung in die SNNB aufzunehmen, die insbesondere die bereits zugewiesene Rahmenkapazität und die noch verfügbare Kapazität für den Abschluss von Rahmenverträgen enthält.

Vor dem Abschluss eines Rahmenvertrags berücksichtigt der Infrastrukturbetreiber eine Reihe von Kriterien, wie etwa die optimale Nutzung der verfügbaren Fahrwegkapazität, kommerzielle Erfordernisse des Antragstellers und die Bedürfnisse der Fahrgäste, des Güterverkehrssektors und der Investoren. Über Anträge auf Abschluss von Rahmenverträgen entscheidet der Infrastrukturbetreiber ohne Verzögerung. Lehnt er einen Antrag ab, begründet er seine Entscheidung schriftlich. Im Konfliktfall, etwa weil neu beantragte mit bestehenden Rahmenverträgen nicht vereinbar sind, führt der Infrastrukturbetreiber ein Koordinierungsverfahren durch.

Die Infrastrukturbetreiber sind zur Zusammenarbeit verpflichtet, um bei netzübergreifenden Verkehrsdiensten Rahmenverträge und Zugtrassen aufeinander abzustimmen.

Die Infrastrukturbetreiber benennen einen von ihnen, der die Anträge auf Abschluss oder Änderung von Rahmenverträgen koordiniert. Bietet ein Infrastrukturbetreiber keine Rahmenverträge an und sind innerhalb seines Netzes keine Rahmenverträge in Kraft, ist er nur zur Zusammenarbeit mit den anderen Infrastrukturbetreibern verpflichtet. Die sonstigen Regelungen der Durchführungsverordnung gelten für ihn nicht.

Neues von den Güterkorridoren

VEREINHEITLICHUNG DES KORRIDORBEGRIFFS

Aufgrund der unterschiedlichen Zielsetzungen gab es ursprünglich innerhalb der EU drei Korridorbegriffe: Dies waren die neun Güterkorridore gemäß der Güterkorridor-Verordnung, die Korridore des TEN-Verkehrsnetzes (TEN-V) und die Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystem-Korridore (ERTMS-Korridore). Im Jahr 2013 wurden zunächst die TEN-V-Korridore an die Streckenführung der neun Güterkorridore angeglichen, im darauf folgenden Jahr beschloss man, auch die sechs ERTMS-Korridore den neun Güterkorridoren anzupassen, um eine einheitliche Bezeichnung sicherzustellen.

INFO

Bezeichnungen der neun Korridore

—
 Rhein–Alpen
 Nordsee–Mittelmeer
 Skandinavien–Mittelmeer
 Atlantik
 Ostsee–Adria
 Mittelmeer
 Orient/Östliches Mittelmeer
 Nordsee–Ostsee
 Rhein–Donau

Der ERTMS-Koordinator Karel Vinck führte diesbezüglich zahlreiche Konsultationen mit den Betroffenen (Infrastrukturbetreibern, Ministerien etc.) und erstellte einen realistischen Zeitplan für die Einführung des ERTMS. Dieser wurde am 7. Dezember 2016 von der EU-Kommission beschlossen und am 5. Jänner 2017 veröffentlicht.

Der neue ERTMS-Einführungsplan unterscheidet kurzfristige und mittelfristige Prioritäten. Erstere betreffen vor allem grenzüberschreitende Abschnitte und sind in Abstimmung mit den EU-Mitgliedstaaten erstellt worden. Bis zum Jahr 2023 soll rund die Hälfte des TEN-Kernnetzes mit ERTMS ausgestattet sein, die verbleibenden Abschnitte werden bis 2030 fertig gestellt. Ein detaillierter Zeitplan für die Periode von 2024 bis 2030 wird im Jahr 2023 veröffentlicht.

„ERTMS-KORRIDORE
 WERDEN MIT GÜTERKORRIDOREN
 HARMONISIERT.“

In Österreich wurde ERTMS bereits auf den folgenden Streckenabschnitten in Betrieb genommen: Breclav–Bernhardsthal–Wien, Kufstein–Brenner, Wels–Wernstein, Wien–St.Pölten.

Bis zum Jahr 2022 sollen weitere Strecken fertig gestellt werden: Wien–Marchegg–Devinska Nova Ves und Wien–Parndorf–Hegyeshalom.

Bis 2023 folgen die Abschnitte Wien–Wampersdorf–Wiener Neustadt, Graz–Maribor und Graz–Klagenfurt (Koralmbahn).

Im Zeitraum 2024 bis 2030 ist geplant folgende Abschnitte mit ERTMS auszustatten: Parndorf–Petrzalka, Wiener Neustadt–Graz, Klagenfurt–Tarvisio, Brennerbasistunnel, St.Pölten–Linz–Wels–Salzburg–Freilassing und der Knoten Wien.

Durch die Einführung des Systems werden auch die ERTMS-Korridore mit den Güterkorridoren harmonisiert sein.

ERFAHRUNGEN UND NEUE ENTWICKLUNGEN

Die bisherigen Erfahrungen mit den Güterkorridoren haben gezeigt, dass das Konzept noch nicht völlig ausgereift ist. Die Nachfrage nach vorkonstruierten Trassen entwickelte sich auf den einzelnen Streckenabschnitten sehr unterschiedlich. Das neue Bestellkonzept wurde von den EVU vor allem auf Abschnitten mit Kapazitätsproblemen genutzt. Auf Strecken, auf welchen ausreichend freie Kapazitäten zur Verfügung standen, beantragten die EVU die Trassen weiterhin im Zuge der Jahresfahrplanerstellung. Das liegt vor allem daran, dass die vorkonstruierten Trassen oft nicht genau die Eigenschaften haben, die von den Bestellern benötigt werden (z. B. Einplanung von Halten für Personalwechsel, Änderungen bei den Zuggewichten etc.). Deshalb musste die Mehrzahl der vorkonstruierten Trassen auf ausländischen Korridorabschnitten nachträglich verändert werden, um den Bedürfnissen der EVU besser zu entsprechen. Auch gab es immer wieder Schnittstellenprobleme zwischen den nationalen Bestellsystemen und dem von RailNetEurope entwickelten Bestellsystem „Path Coordination System“ (PCS), welche bei den Bestellern zu einem zeitlichen Mehraufwand führten.

Die Europäische Kommission setzte im Jahr 2016 das Konsultationsverfahren hinsichtlich einer möglichen Novelle der Güterkorridor-Verordnung fort. Ende 2016 zeichnete sich ab, dass man zunächst mit einer Novelle noch zuwartet und stattdessen das „Handbuch für Güterkorridore“ überarbeitet werden soll. Dieses Vorhaben hat jedoch keinen verbindlichen Charakter.

QUALITÄTSKONTROLLE

Auch 2016 ließ RailNetEurope über ein Marktforschungsinstitut eine Umfrage über die Zufriedenheit der Benutzerinnen und Benutzer der Güterkorridore durchführen, deren Ergebnisse auf der Internetseite von RailNetEurope (www.rne.eu) veröffentlicht wurden. Die Bewertung der einzelnen Kategorien erfolgte mit Noten zwischen 1 (sehr unzufrieden) und 6 (sehr zufrieden). Die besten Noten erhielten der Zugang zum One-Stop-Shop (4,7), die Publikationen (4,6) und die Liste der Terminals in den Korridor-Informationsdokumen-

ten sowie die Information auf den Webseiten der Güterkorridore (je 4,5). Diese Kategorien befanden sich auch im Vorjahr unter den zehn am besten bewerteten.

Am unteren Ende der Bewertung stand – wie schon 2015 – die Einbeziehung der Eisenbahnverkehrsunternehmen in das Koordinierungsverfahren (2,95), dahinter folgten die Koordinierung von Bauarbeiten (3,2), die Qualität der Information über Bauarbeiten (3,3) und die Infrastrukturstandards (3,4). Auch die Zufriedenheit mit dem Path Coordination System (3,6) war weiterhin nur mäßig beurteilt, ebenso wie die Qualität der vorkonstruierten Trassen (3,7). Diese Ergebnisse decken sich weitgehend mit den Ergebnissen des Konsultationsverfahrens zur Novelle der Güterkorridor-Verordnung.

Die österreichischen Güterkorridore betreffend ergaben sich aus der Umfrage die folgenden Ergebnisse: Am Orient-Korridor (Güterkorridor 7) wurden die Kategorie Jahresbericht (5,0) und Informationspolitik (4,9) am besten beurteilt, am schlechtesten schnitten die Kategorien Koordinierung der Bauarbeiten (2,9) und der Zustand der Infrastruktur (3,2) ab. Am Baltisch-Adriatischen Korridor (Güterkorridor 5) wurde die Koordinierung der Bauarbeiten (3,6) etwas besser beurteilt, am schlechtesten wurden „PCS – Path Construction System“ (3,0) und Zustand der Infrastruktur (3,1) eingestuft. Auf diesem Korridor erhielt die Vollständigkeit der Informationen im Korridor-Informationsdokument die höchste Note (4,5). Zum Skandinavisch-Mediterranen Korridor (Güterkorridor 3) lagen bei Drucklegung noch keine Einzelergebnisse der Kundenbefragung vor.

05

Marktentwicklung

- Weitere Zuwächse im Personenverkehr, leichte Aufwärtsentwicklung im Güterverkehr.
- Neue Marktteilnehmer bauen ihre Anteile im Güterverkehr weiter aus.
- Zeitpunkt des Ticketkaufs spielt bei der ÖBB-Personenverkehr im Vergleich zur WESTbahn eine große Rolle. Je früher ein Ticket gekauft wird, desto günstiger ist es.
- Internationalisierung und Wettbewerb im europäischen Schienengüterverkehrsmarkt nehmen zu.

Marktentwicklung 2016

Die jährliche Erhebung der Schienen-Control hinsichtlich der Marktentwicklung im Schienenverkehr wurde wieder in Zusammenarbeit mit der Statistik Austria durchgeführt. Der Wettbewerb fand weiterhin nahezu ausschließlich im Netz der ÖBB-Infrastruktur statt, dort wurde auch im Jahr 2016 der größte Teil der Verkehrsleistung erbracht.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Die Wirtschaftsentwicklung in Österreich wies 2016 ein reales Wachstum von 1,5 Prozent des Bruttoinlandsprodukts auf (2015: 0,7 Prozent). Dieser Aufschwung beruht in erster Linie auf einer höheren Binnennachfrage. Aber auch die Industriekonjunktur gewann zum Jahresende hin wieder deutlich an Schwung. Der Schienengüterverkehr in Österreich hat aufgrund der geografischen Lage einen starken Auslandsbezug. Das robuste Wachstum in der EU war ebenso wie die belebte Konjunktur in Osteuropa ein positiver Treiber für das Wachstum im Schienengüterverkehr.

WETTBEWERBSENTWICKLUNG

Der Wettbewerb im österreichischen Schienenverkehrsmarkt entwickelte sich positiv. Die Zahl der Marktteilnehmer stieg weiter an.

Mit Stand 31. Dezember 2016 gab es in Österreich 63 Eisenbahnunternehmen, davon sind 45 Eisenbahnverkehrsunternehmen, sieben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und elf integrierte Unternehmen. Unter den 18 Infrastrukturbetreibern bewirtschaften acht Unternehmen nicht vernetzte Infrastruktur, teilweise handelt es sich dabei auch um rein touristische Schmalspurbahnen.

Von den 45 Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügten sieben im Jahr 2016 über keine Sicherheitsbescheinigung und zwei über keinen Infrastrukturnutzungsvertrag.

Zu den verbleibenden 36 Eisenbahnverkehrsunternehmen kommen noch vier integrierte Unternehmen, die Zugang zum ÖBB-Netz hatten. Mit Jahresende hatten somit 40 Unternehmen die Berechtigung, Züge im ÖBB-Netz zu führen. Von diesen 40 Unternehmen gehören vier zur ÖBB-Gruppe und sind somit als österreichische Incumbents anzusehen; acht Unternehmen sind mehrheitlich direkt oder indirekt im

Eigentum ausländischer Incumbents. Zehn weitere Unternehmen befinden sich mehrheitlich (mehr als 50 Prozent) im Eigentum öffentlicher Institutionen und die restlichen 18 Unternehmen sind mehrheitlich (50 Prozent oder mehr) im Privateigentum. Fünf Unternehmen sind ausschließlich im Personenverkehr tätig, 25 betreiben nur Güterverkehr und zehn sind in beiden Marktsegmenten tätig.

Der Güterverkehrsmarkt in Österreich ist vollständig liberalisiert. Im Personenverkehrsmarkt herrscht im eigenwirtschaftlichen Bereich Wettbewerb. Dieser umfasst den Fernverkehr auf den Strecken Wien Flughafen-Salzburg, Wien Hbf.-Hegyeshalom, Wien Hbf.-Breclav, Kufstein-Brenner und einige weitere kurze ins Ausland führende Fernverkehrsstrecken sowie den CAT. Neben der ÖBB-PV und dem CAT ist vor allem die WESTbahn im eigenwirtschaftlichen Personenverkehr tätig (Studentakt Wien-Salzburg). Dazu kommen noch Charter- und Nostalgiefahrten, die von der WLB, der SLB und in geringem Maß auch von RPA und WEG abgewickelt werden. Der gemeinwirtschaftliche Personenverkehr folgt dem Prinzip der Direktvergabe. Diese erfolgt an verschiedene Unternehmen, die untereinander nicht im Wettbewerb um Verkehrsdienstverträge stehen.

Von den insgesamt 63 Unternehmen haben 49 ihren Sitz in Österreich, die übrigen 14 sind im Ausland registriert und haben in Österreich eine Sicherheitsbescheinigung Teil B. Von den 49 inländischen Unternehmen sind neun mehrheitlich in ausländischem Eigentum, so dass letztlich rund zwei Drittel der Unternehmen als österreichische Bahnen anzusehen sind.

Anstatt wie bisher internationale Güterverkehre in Kooperation mit anderen Unternehmen durchzuführen, geht der Trend unter europäischen Bahnunternehmen dazu, diese immer öfter selbst abzuwickeln. Dadurch kommt es zu einer zunehmenden Internationalisierung und steigendem Wettbewerb auf der Schiene. Insgesamt sieben österreichische Unternehmen waren 2016 im Ausland tätig. Neben der RCA, die direkt oder über Tochtergesellschaften Zulassungen in neun weiteren Ländern hat, ist die LTE in sieben, die RTS in vier, die ECCO-Rail in zwei weiteren Ländern aktiv. ÖBB-PV, CargoServ und WLC sind in je einem weiteren EU-Land tätig.

Bahnunternehmen	Zulassungen/Länder
RCA	AT, BG, CZ, DE, HR, HU, IT, RO, SI, SK
LTE	AT, CZ, DE, HU, NL, PL, RO, SK
RTS	AT, DE, HU, RO, SK
ECCO	AT, DE, PL
CSERV	AT, DE
ÖBB-PV	AT, DE
WLC	AT, DE

Tabelle 1: Tätigkeit von österreichischen Unternehmen in ausländischen Märkten. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Eine detaillierte Auflistung der Marktteilnehmer inklusive Beschreibung und Zuordnung findet sich am Ende des Jahresberichts.

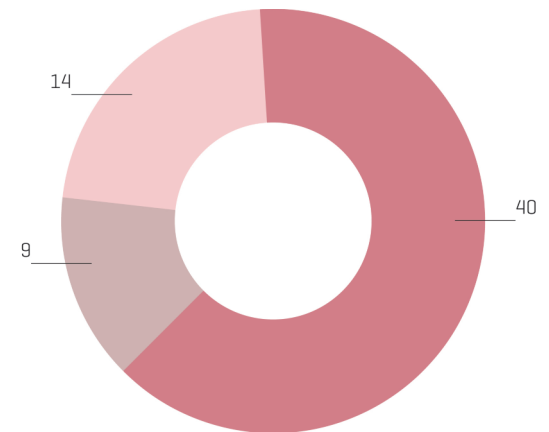


Abb. 2: Herkunft der Eisenbahnunternehmen in Österreich. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

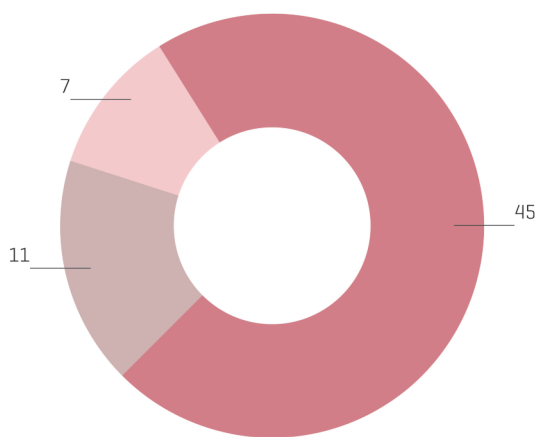


Abb. 1: Status der Eisenbahnunternehmen in Österreich. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

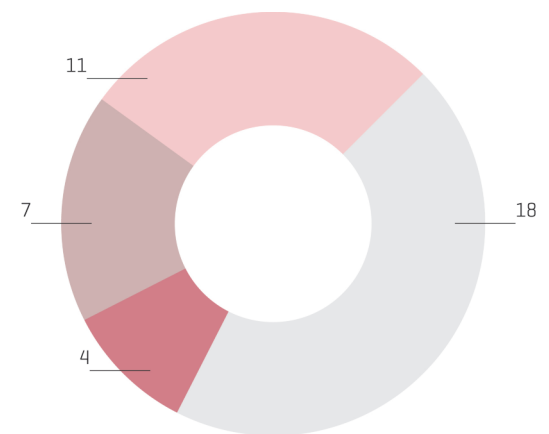


Abb. 3: Eigentümerschaft der vierzig Eisenbahnunternehmen im ÖBB-Netz. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

VERKEHRSENTWICKLUNG IM ÖBB-NETZ

GESAMTBETRACHTUNG

Die Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz zeigte im Jahr 2016 eine Steigerung. Sowohl die Anzahl der Zugkilometer als auch der Bruttotonnenkilometer erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr. Auch die Einnahmen durch das Infrastruktur-Benützungsentgelt (IBE) nahmen zu, wobei hier wie in den Vorjahren die jährliche Preisanpassung zu berücksichtigen ist. Wenn das IBE auf Basis des „Harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI)¹“ um die Inflation bereinigt wird, so zeigt sich, dass der reale Anstieg der Einnahmen aus dem IBE deutlich niedriger ist. 2011 erfolgte eine deutliche Minderung der Einnahmen durch das IBE für den Güterverkehr, 2015 und 2016 war die Erhöhung des IBE stärker als die jeweilige Preisentwicklung nach dem HVPI.

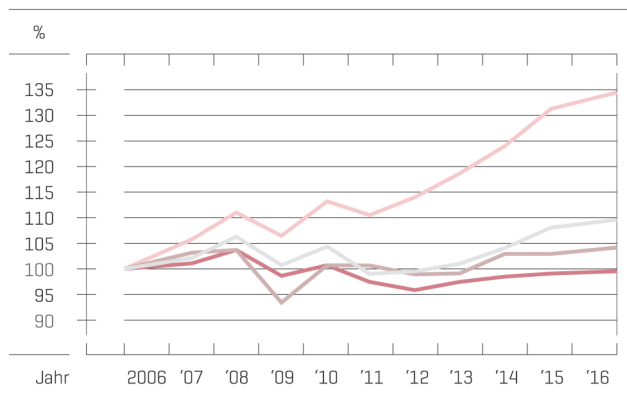


Abb. 4: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2016, Basis = 100 Prozent. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Jahr	Zug-km in Mio.	GBT-km in Mrd.	IBE in Mio. EUR
2006	147,0	73,4	394,5
2007	148,6	75,9	417,8
2008	152,2	76,3	438,0
2009	145,4	68,8	421,8
2010	148,2	73,9	446,6
2011	143,5	73,9	436,5
2012	142,0	72,4	449,8
2013	142,8	73,0	467,0
2014	145,1	75,2	483,3
2015	145,4	75,1	508,6
2016	146,1	75,6	526,0

Tabelle 2: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2016.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

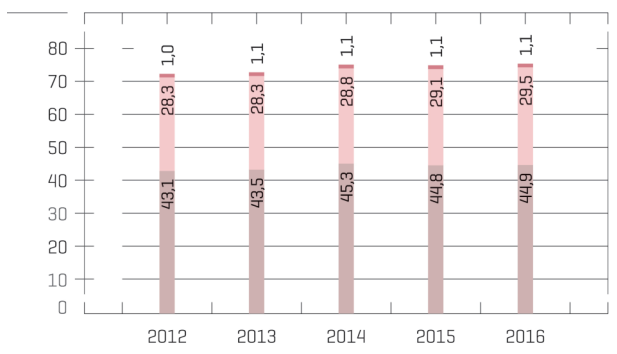
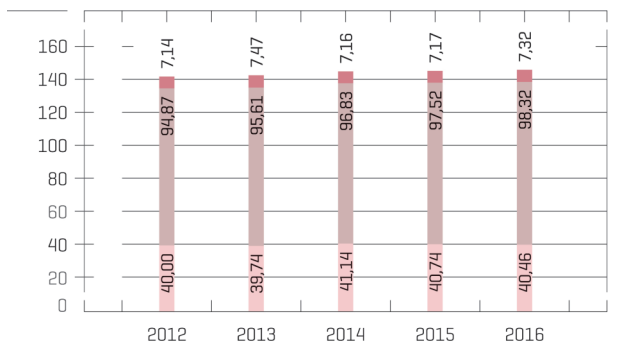


Abb. 5: Netznutzung [Bruttotonnenkilometer] im ÖBB-Netz 2012–2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Betrachtet man die Netznutzung nach Bruttotonnenkilometern und Zuggattungen (Abbildung 5), so ist festzustellen, dass der Anstieg fast ausschließlich auf dem Zuwachs im Personenverkehr basiert. Die Bruttotonnenkilometer im Güterverkehr nahmen nur geringfügig zu.

¹ Der HVPI wurde gewählt, um auch eine internationale Vergleichbarkeit herstellen zu können.

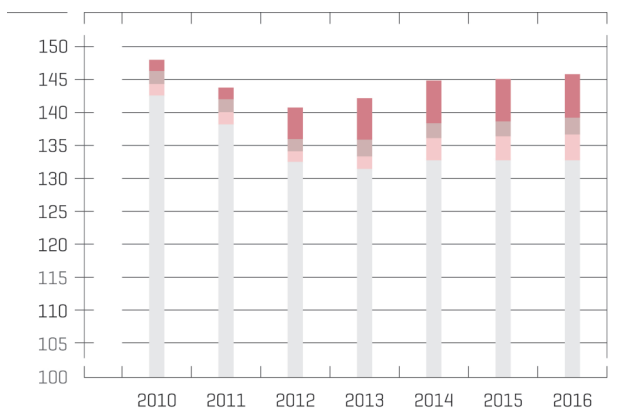


- Dienstzüge
- Reisezüge
- Güterzüge

Abb. 6: Netznutzung [Zugkilometer] im ÖBB-Netz 2012-2016.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei Auswertung der Zugkilometer (Abbildung 6). Zunahmen gab es im Personenverkehr und geringfügig bei den Dienstzügen. Die Zugkilometer im Güterverkehr waren rückläufig.



- in Privateigentum [50% oder mehr]
- im öffentlichen Eigentum [mehr als 50%]
- im Eigentum ausländischer Incumbents [mehr als 50%]
- ÖBB-Konzern

Abb. 7: Zugkilometer im ÖBB-Netz nach Art des EVU 2010-2016.

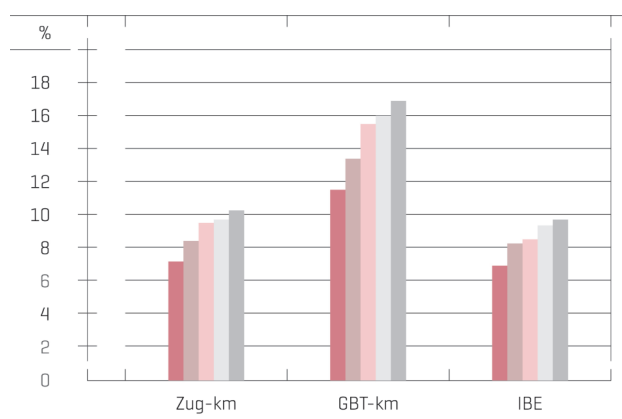
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Von Interesse ist aber auch die Verteilung der Zugkilometer auf die einzelnen Gruppen von Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz. Bezogen auf die Eigentümerschaft ist die ÖBB-Gruppe nach wie vor dominierend (Abbildung 7). Allerdings erkennt man vor allem zwischen 2010 und 2012 einen deutlichen Rückgang. Bei den zu mehr als 50 Prozent im öffentlichen Eigentum stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen gab es nur leichte Zunahmen, ebenso bei denen, die zu mehr als 50 Prozent im Eigentum ausländischer Incumbents stehen. Hingegen waren die Zuwächse bei den in Privateigentum stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen wesentlich stärker, wobei vor allem der Markteintritt der WESTbahn Ende 2011 die Zahlen ab dem Jahr 2012 beeinflusst.

Jahr	Zug-km in %	GBT-km in %	IBE in %
2012	7,3	11,4	7,0
2013	8,4	13,5	8,1
2014	9,4	15,4	8,4
2015	9,6	16,0	9,3
2016	10,2	17,1	9,7

Tabelle 3: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns im ÖBB-Netz 2012-2016 [Güter- und Personenverkehr].

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

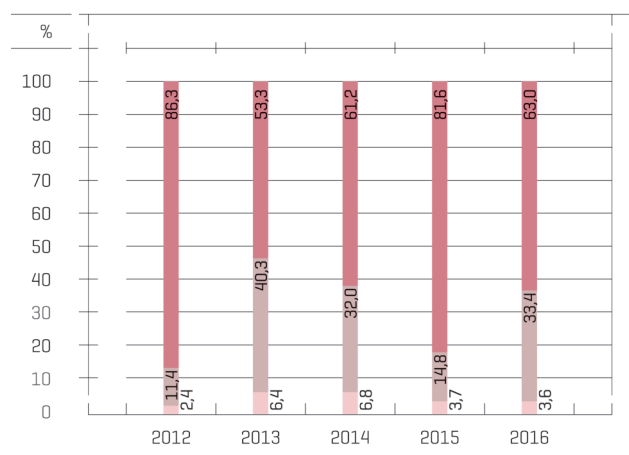


- 2012
- 2013
- 2014
- 2015
- 2016

Abb. 8: Verkehrsanteile aller Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns im ÖBB-Netz 2012-2016 [Güter- und Personenverkehr].

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Aus Tabelle 3 und Abbildung 8 ist das stetige Wachstum der Anteile der Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns am Verkehr im ÖBB-Netz zu erkennen. Das spiegelt sich in allen drei Kenngrößen wider. Zu beachten ist, dass die Mitbewerber überwiegend im Güterverkehr tätig sind. Daher liegen deren Anteile am Gesamtverkehr deutlich unter deren Anteilen am Güterverkehr.



- Reisezüge
- Güterzüge
- Dienstzüge

Abb. 9: Netznutzung nach Strecken- und Zugkategorien 2016 [Zugkilometer im ÖBB-Netz]. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Im ÖBB-Netz werden folgende Streckenkategorien unterschieden:

Brennerachse | Kufstein–Innsbruck–Brenner

Westachse | Wien–Linz–Salzburg–Freilassing, Wels–Passau

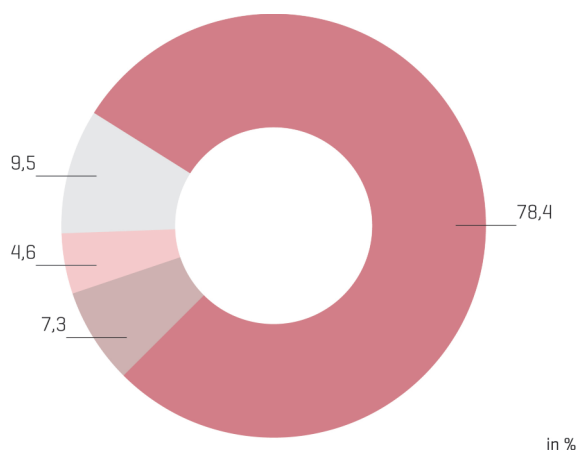
Sonstige internationale Achsen | Wien–Nickelsdorf/Kittsee, Wien–Bernhardsthal, Wien–Bruck/Mur–Villach–Thörl–Maglern, Bruck/Mur–Graz–Spielfeld–Straß, Summerau–Linz–Selzthal–St. Michael, Salzburg–Villach–Rosenbach, Innsbruck–Feldkirch–Bregenz

Sonstiges Kernnetz | weitere Hauptstrecken

Ergänzungsnetz | Nebenbahnen

Betrachtet man die Netznutzung nach Zugkilometern, Zugkategorien und Streckenkategorien (Abbildung 9), zeigt sich, dass die Brennerachse den höchsten Güterverkehrsanteil hat. Dahinter folgen Westachse und sonstige Internationale Achsen. Der relativ hohe Anteil der Dienstzüge am Brenner und auf den Sonstigen Internationalen Achsen erklärt sich dadurch, dass es sich dabei überwiegend um Bergstrecken handelt, auf denen Schiebe- oder Vorspannlokomotiven eingesetzt werden. Diese kehren dann oft leer als Dienstzug zum Ausgangspunkt zurück. Auf der Westachse wird diese Betriebsform jedoch kaum angewendet.

GÜTERVERKEHR

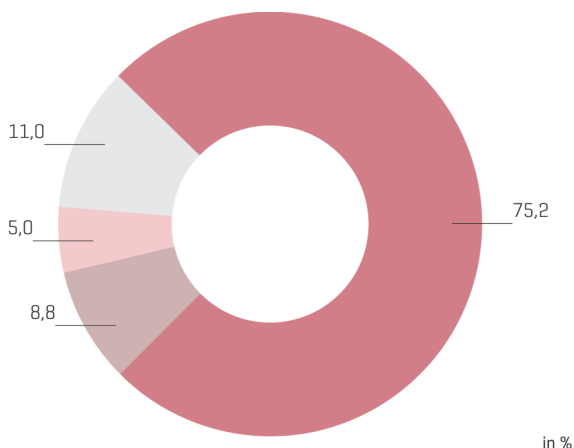


in %

- ÖBB-Konzern
- im Eigentum ausländischer Incumbents [mehr als 50%]
- im öffentlichen Eigentum [mehr als 50%]
- in Privateigentum [50% oder mehr]

Abb. 10: Anteile an den Güterzugkilometern im ÖBB-Netz nach Art des EVU 2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

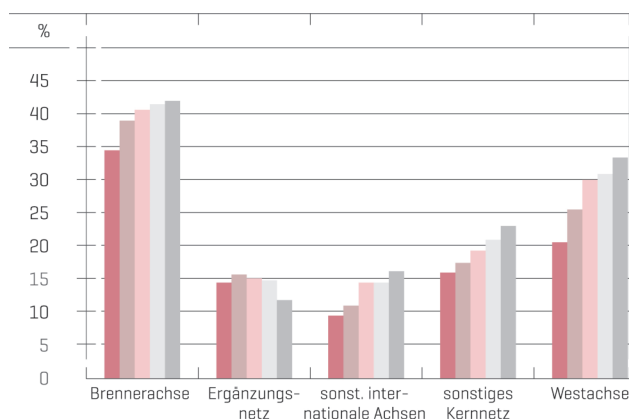
Eine detaillierte Analyse des Güterverkehrs im ÖBB-Netz ist auf Basis der Kenngrößen Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer möglich. Bei den Zugkilometern werden 78,4 Prozent vom ÖBB-Konzern (RCA) erbracht, dahinter folgen die Unternehmen in Privateigentum und die ausländischen Incumbents zugerechneten Unternehmen (mehr als 50 Prozent Eigentümerschaft). An letzter Stelle stehen die zu mehr als 50 Prozent im öffentlichen Eigentum stehenden Mitbewerber.



- ÖBB-Konzern
- im Eigentum ausländischer Incumbents (mehr als 50%)
- im öffentlichen Eigentum (mehr als 50%)
- in Privateigentum (50% oder mehr)

Abb. 11: Anteile an den Bruttotonnenkilometern (Güterverkehr) im ÖBB-Netz nach Art des EVU 2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

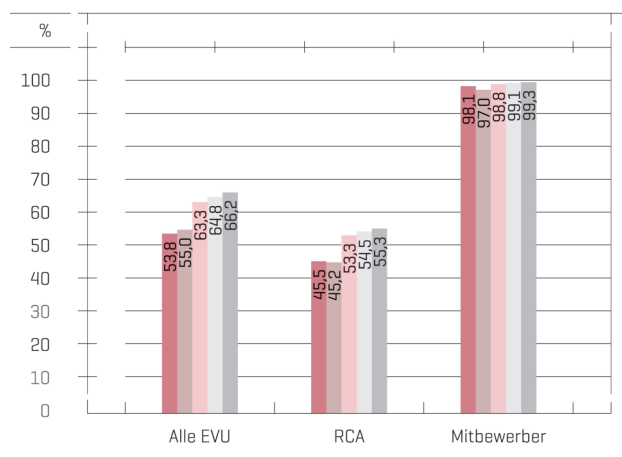
Etwas anders sieht es bei den Bruttotonnenkilometern aus. Hier ist der Anteil des ÖBB-Konzerns niedriger, bei den drei anderen Gruppen höher. Das liegt vor allem daran, dass die Mitbewerber im Gegensatz zur RCA kaum Einzelwagenverkehr (kurze Zuglängen und geringere Zuggewichte vor allem bei den Nahgüterzügen) betreiben.



- 2012
- 2013
- 2014
- 2015
- 2016

Abb. 12: Anteile der Mitbewerber an den Bruttotonnenkilometern im Güterverkehr nach Streckenkategorie 2012–2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

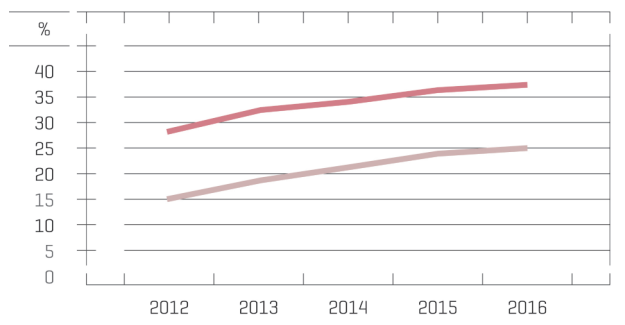
Blickt man auf die Anteile der Mitbewerber im Güterverkehr nach Streckenkategorien, so erkennt man einen weiteren Anstieg auf allen Netzteilen mit Ausnahme des Ergänzungnetzes. Der Fokus des Wettbewerbs liegt eindeutig auf der Brenner- und der Westachse. Hier liegt der Anteil der Mitbewerber mittlerweile bei über 40 Prozent bzw. bei über 30 Prozent.



- 2012
- 2013
- 2014
- 2015
- 2016

Abb. 13: Anteile des Ganzzugsverkehrs in Bruttotonnenkilometern am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2012–2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

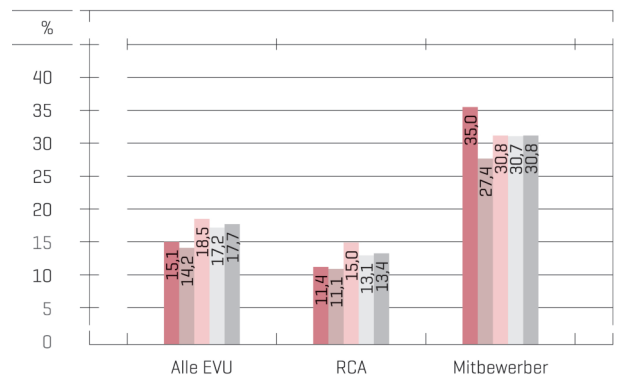
Der Trend zum Ganzzugverkehr setzte sich in Österreich auch 2016 fort. Nahezu zwei Drittel der Bruttotonnenkilometer entfielen auf diese Verkehrsart. Die Mitbewerber fuhren fast ausschließlich Ganzzüge, aber auch bei der RCA stieg der Anteil an Ganzzügen. Rund ein Drittel der Verkehrsleistung der RCA bezog sich aber immer noch auf den Einzelwagenverkehr. Das ist unter anderem eine Erklärung dafür, dass im Vergleich mit anderen europäischen Ländern der Bahnanteil am gesamten Güterverkehr in Österreich immer noch sehr hoch ist.



■ Ganzzüge
■ Gesamter Güterverkehr

Abb. 14: Marktanteile der Mitbewerber [Bruttotonnenkilometer] im Güterverkehr 2012–2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Wird nur das Marktsegment Ganzzüge betrachtet, so liegt der Marktanteil der Mitbewerber bereits bei rund 37 Prozent und erreicht damit ein durchaus beachtliches Niveau.



■ 2012 ■ 2015
■ 2013 ■ 2016
■ 2014

Abb. 15: Anteile des Ad-hoc-Verkehrs in Bruttotonnenkilometern am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2012–2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Das Bestellverhalten der einzelnen Unternehmensgruppen veränderte sich von 2015 auf 2016 nur gering. Der sogenannte Ad-hoc-Verkehr umfasst Züge, deren Fahrplan kurzfristig bei der ÖBB-Infrastruktur bestellt wurde. Insgesamt lag deren Anteil im Jahr 2016 bei 17,7 Prozent. Die RCA bestellte 13,4 Prozent ihrer Verkehrsleistung kurzfristig, bei den Mitbewerbern lag der Anteil des Ad-hoc-Verkehrs bei 30,8 Prozent.

VERKEHRSENTWICKLUNG IM GESAMTNETZ

GÜTERVERKEHR

Der Schienengüterverkehr verzeichnete 2016 eine leichte Aufwärtsentwicklung sowohl beim Aufkommen (Nettotonnen) als auch bei der Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer, Bruttotonnenkilometer).

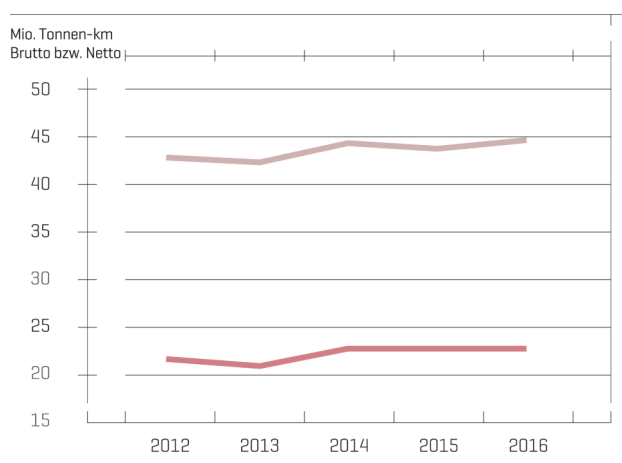
Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
2012	112,5	21,523	42,633
2013	111,1	21,157	42,462
2014	113,3	22,462	44,369
2015	112,8	22,564	43,997
2016	114,9	22,812	44,770

Tabelle 4: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2012-2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

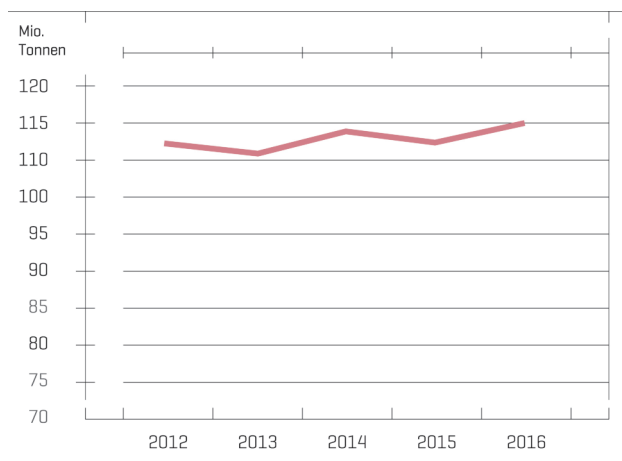
Erhoben wurden die Betriebsdaten, also die tatsächlich gefahrenen Tonnenkilometer in Österreich. Diese sind tendenziell höher als die aus den Frachtbriefen ermittelten kommerziellen Tonnenkilometer, da die Züge oft nicht immer den kürzesten Weg nehmen und vor allem im Einzelwagenverkehr der Verkehr über Verschubknoten läuft. Die Anzahl der Nettotonnen ist nicht konsolidiert, es kommt daher unter Umständen zu Doppelerfassungen, wenn zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen an einem Transport beteiligt waren. Bei konsolidierten Zahlen ließen sich jedoch keine Marktanteile für die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen ermitteln.

Jahr	NT	NT-km	BT-km
2012	23,2%	17,6%	15,1%
2013	24,9%	19,3%	17,2%
2014	26,2%	21,4%	20,4%
2015	27,0%	23,6%	21,4%
2016	29,1%	26,1%	24,6%

Tabelle 5: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2012-2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

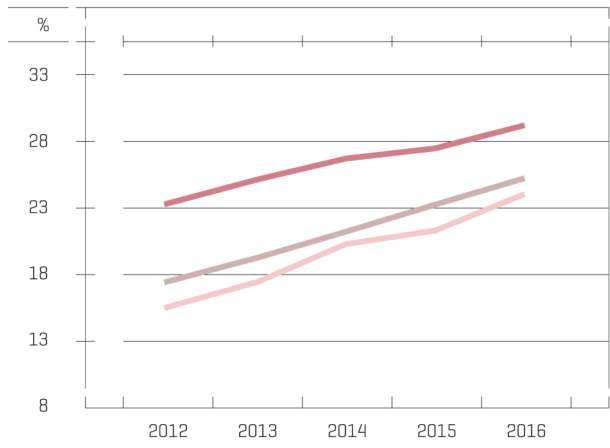


Legend: ■ Mrd. NT-km (dark red), ■ Mrd. BT-km (brown)



Legend: ■ Mio. NT (dark red)

Abb. 16: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2012-2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

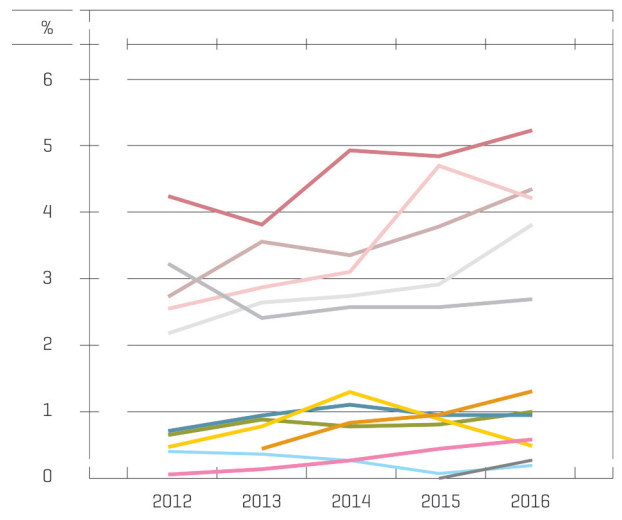


■ Nettonnen
■ Nettotonnenkilometer
■ Bruttotonnenkilometer

Abb. 17: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2012–2016.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die Mitbewerber konnten ihren Marktanteil in allen drei Kategorien Nettotonnen, Nettotonnenkilometer und Bruttotonnenkilometer weiter steigern. Fünf Unternehmen haben Marktanteile von 2,5 Prozent und mehr, der Rest liegt bei Anteilen von weniger als 1,5 Prozent. In Abbildung 18 sind nur Unternehmen mit mindestens 0,2 Prozent Marktanteil abgebildet.

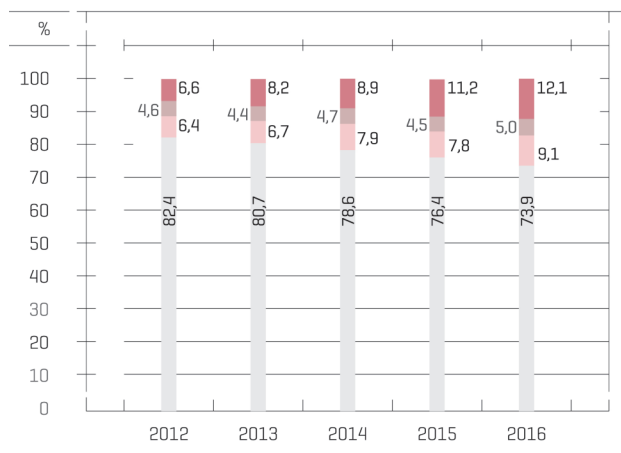


■ Lok
■ LogServ/CargoServ
■ LTE
■ TXL
■ WLC
■ ECCO
■ GySEV
■ STB
■ RPA
■ Floyd
■ SZTP
■ SLB

Abb. 18: Entwicklung der Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2012–2016 [Nettotonnenkilometer].

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Bezugnehmend auf die Eigentümerschaft der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen ergibt sich für die Marktanteile (Nettotonnenkilometer) das in Abbildung 19 dargestellte Bild. Der Marktanteil der zu mehr als 50 Prozent in öffentlichem Eigentum stehenden Unternehmen blieb seit 2012 weitgehend gleich und betrug im Berichtsjahr 5 Prozent, der Anteil der zu 50 Prozent oder mehr in Privateigentum stehenden Unternehmen (darunter auch die LTE) verdoppelte sich in dieser Zeit nahezu von 6,6 auf 12,1 Prozent und der Anteil der zu mehr als 50 Prozent im Eigentum ausländischer Incumbents befindlichen Unternehmen stieg um fast die Hälfte auf 9,1 Prozent an.



- in Privateigentum (50% oder mehr)
- im öffentlichen Eigentum (mehr als 50%)
- im Eigentum ausländischer Incumbents (mehr als 50%)
- ÖBB-Konzern

Abb. 19: Entwicklung der Marktanteile nach Unternehmensgruppen im Güterverkehr 2012-2016 [Nettotonnenkilometer]. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Der Indikator „Kooperationen mit ausländischen Partnern“ wurde zuletzt 2014 erhoben und im Berichtsjahr 2016 wieder ausgewertet. Österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen übergeben einen Teil der Züge an der Grenze an ausländische Kooperationspartner. Die Anzahl der Kooperationspartner ist von 2014 auf 2016 um 18 Prozent gestiegen, womit sich immer vielfältigere Geschäftsbeziehungen ergeben. 2016 wurde mit 72 Eisenbahnunternehmen im Ausland grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr abgewickelt. In dieser Zahl sind auch Tochter- und Schwestergesellschaften enthalten. Insgesamt wurden 132.753 Züge (in etwa 360 Züge am Tag) im Jahr 2016 an ausländische Partner übergeben oder von diesen übernommen. Spitzenreiter bei der Anzahl der Auslandspartner ist die RCA mit 31 ausländischen Partnern.

	Kooperationspartner im Ausland		Summe der übergebenen Züge
	2014	2016	2016
Deutschland	21	26	42.875
Italien	6	12	26.584
Schweiz	4	6	6.226
Slowakei	8	5	17.337
Slowenien	2	3	2.827
Tschechien	9	8	10.629
Ungarn	11	12	26.275
Summe	61	72	132.753

Tabelle 6: Ausländische Kooperationspartner österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen 2014 und 2016 nach Ländern [Anzahl, Aufkommen]. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

PERSONENVERKEHR

Im Schienenpersonenverkehrsmarkt setzte sich das Wachstum der Vorjahre auch 2016 weiter fort. Die Anzahl der Reisenden stieg um 2,3 Prozent und die zurückgelegten Personenkilometer um 3 Prozent. Dieser Anstieg ist in erster Linie auf die Zunahmen bei der ÖBB-PV zurückzuführen. Die Mitbewerber wuchsen insgesamt auch, aber in geringerem Ausmaß. Bei einigen Unternehmen gab es Rückgänge in den Fahrgastzahlen, bei anderen wiederum einen Anstieg.

Daraus ergibt sich, dass deren Marktanteile gegenüber dem Jahr davor leicht rückläufig waren. Die Werte für 2016 betragen 15,5 Prozent Anteil an den Fahrgästen und 11,6 Prozent Anteil an den Personenkilometern. Der Anteil der Mitbewerber an den Personenzugkilometern stieg hingegen leicht an. Die durchschnittliche Fahrtweite nahm 2016 zu. Das lässt darauf schließen, dass die Fahrgastgewinne vermehrt auf längeren Strecken stattfanden.

	Mio. Reisende	Mrd. Personenkilometer	Mio. Personenzugkilometer	Durchschn. Fahrtweite [km]
2012	261,9	11,2	109,6	42,8
2013	274,3	11,9	109,3	43,4
2014	278,3	12,1	110,1	43,5
2015	282,4	12,2	111,5	43,2
2016	288,8	12,6	112,1	43,6

Tabelle 7: Entwicklung des Personenverkehrsmarkts 2012–2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

	Summe	ÖBB-PV	Mitbewerber	Anteil Mitbewerber
Mio. Reisende	288,8	244,13	44,67	15,5 %
Mrd. Personenkilometer	12,6	11,12	1,46	11,6 %
Mio. Personenzugkilometer	112,1	97,29	14,82	13,2 %

Tabelle 8: Personenverkehrsmarkt 2016 nach Unternehmensgruppen. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer
2012	13,9 %	8,7 %	12,8 %
2013	14,5 %	10,7 %	12,3 %
2014	15,4 %	11,8 %	12,4 %
2015	15,7 %	12,2 %	13,0 %
2016	15,5 %	11,6 %	13,2 %

Tabelle 9: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2012–2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.



- Reisende
- Personenkilometer
- Personenzugkilometer

Abb. 20: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2012–2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

ÖBB-Personenverkehr

Seit dem Jahr 2012 konnte die ÖBB-PV die Zahl der Fahrgäste um 9 Prozent steigern, der Zuwachs bei den Personenkilometern betrug in dieser Zeit 8,8 Prozent. Im Jahr 2016 wurden 244 Mio. Fahrgäste befördert, 2015 waren es 238 Mio. (Abbildung 21). Die durchschnittliche Fahrtweite stieg von 45,02 Kilometer auf 45,56 Kilometer.



Abb. 21: Anzahl der beförderten Personen der ÖBB-PV in Millionen 2012–2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.



Abb. 22: Anzahl der Personenkilometer der ÖBB-PV in Milliarden 2012–2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Weitere Eisenbahnunternehmen

Die Fahrgastzahlen stiegen auch bei der Mehrheit der Mitbewerber im Jahr 2016, bei manchen Unternehmen wurden allerdings Rückgänge verzeichnet. Die Fahrgastzahlen der WESTbahn werden aus Wettbewerbsgründen nicht veröffentlicht.



Abb. 23: Anzahl der beförderten Personen der vernetzten Personenverkehrsunternehmen DB-Regio, BOB, CAT, StLB, GySEV (einschließlich Neusiedler Seebahn), MBS, StH, SLB, GKB und WLB in Millionen in den Jahren 2012–2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

Im Fernverkehr beförderte die ÖBB-PV 35,2 Millionen Mio. Reisende (2015: 34,3 Millionen Mio.), das entspricht einer Zunahme um 2,5 Prozent. Die Aufteilung der Fahrgastzahlen auf Nah- und Regionalverkehr sowie Fernverkehr blieb gegenüber 2015 unverändert, 14,4 Prozent der Reisenden wurden im Fernverkehr befördert.

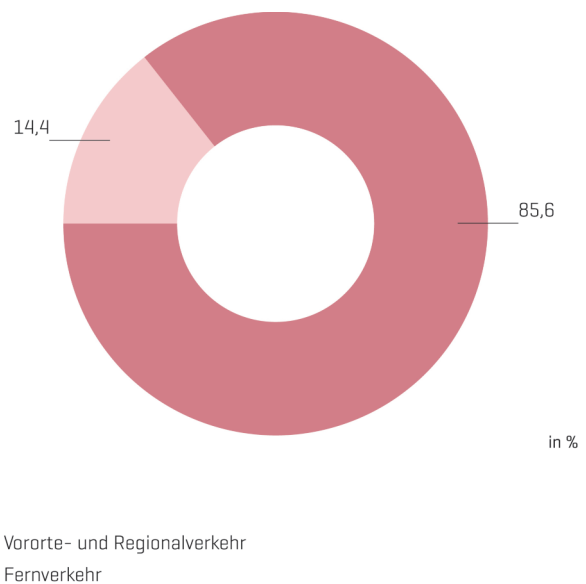


Abb. 24: Anteil der beförderten Personen im Vororte- und Regionalverkehr sowie im Fernverkehr der ÖBB-Personenverkehr in Prozent im Jahr 2016 [Auswertung nach Zugkategorien]. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

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

Der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse der ÖBB-PV stieg auch 2016 leicht an und beträgt nunmehr 1,6 Prozent (2015: 1,5 Prozent, 2012: 0,8 Prozent). Auch bei der WESTbahn stieg der Anteil der Reisenden in der 1. Klasse von 2,2 Prozent auf 2,6 Prozent. Mit der BOB reisten 1,1 Prozent der Reisenden in der 1. Klasse. Der CAT bietet nur 1. Klasse-Sitzplätze an. Die anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen bieten lediglich 2. Klasse an, da sie fast ausschließlich im Nahverkehr tätig sind.

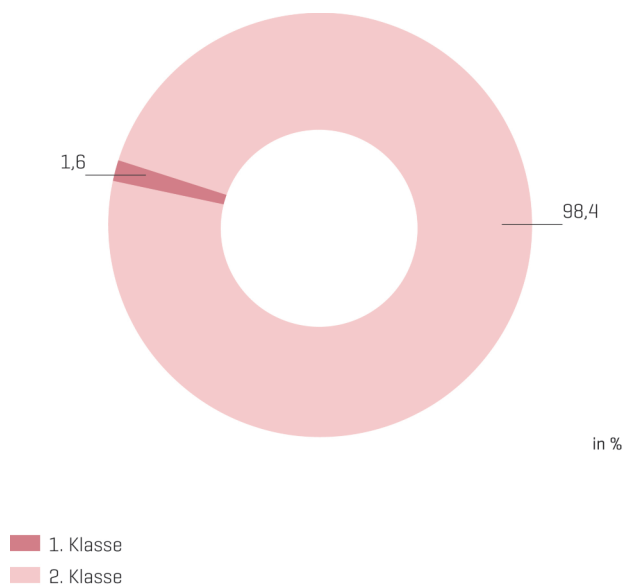


Abb. 25: Anteil der beförderten Personen der ÖBB-Personenverkehr in der 1. und 2. Klasse in Prozent im Jahr 2016. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

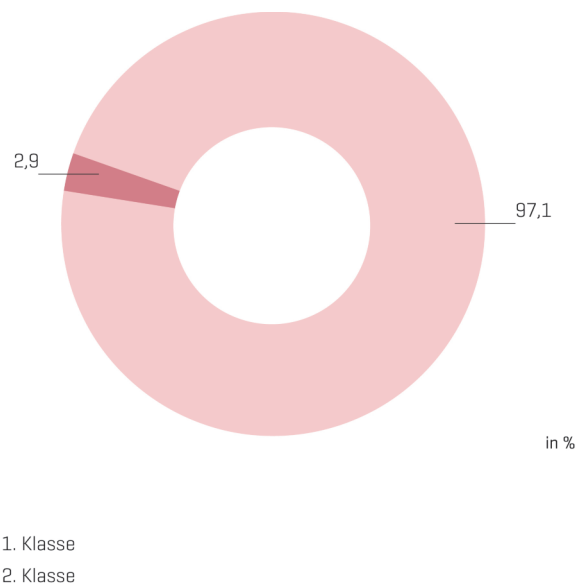


Abb. 26: Anteil der beförderten Personen der WESTbahn in der 1. und 2. Klasse in Prozent im Jahr 2016. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

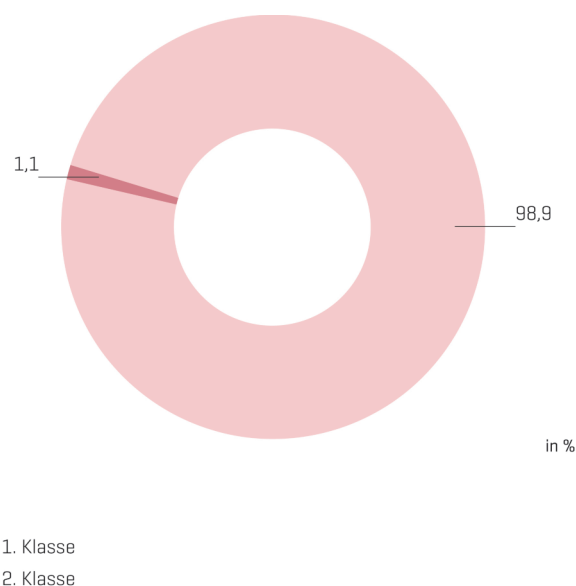


Abb. 27: Anteil der beförderten Personen der BOB in der 1. und 2. Klasse in Prozent im Jahr 2016. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Qualitative Marktbeurteilung 2016

Seit dem Jahr 2006 führt die Schienen-Control gemäß § 26 Eisenbahngesetz eine umfassende Umfrage bei den Eisenbahnunternehmen durch. Die Fragen dienen dazu, aus der subjektiven Sicht der Marktteilnehmer ein Bild über die Problemfelder des Markts zu erhalten. Im Berichtsjahr 2016 wurden die Fragen von knapp 90 Prozent der Unternehmen beantwortet.

Wie in den Vorjahren umfasste der Fragebogen 41 Einflussfaktoren, die in sieben Gruppen gegliedert sind. Die Fragestellung an die Eisenbahnunternehmen lautete: „In welchem Ausmaß werden Neuverkehre durch folgende Punkte negativ beeinflusst? Bewerten Sie nach Schulnotensystem (1 kein negativer Einfluss, 5 großer negativer Einfluss)“.

Die Fragestellungen der Vorjahre wurden auch im Jahr 2016 beibehalten, damit ein Vergleich möglich ist. In Tabelle 1 werden die Ergebnisse seit dem Jahr 2009 dargestellt.

Netzzugang	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Trassenvergabe	1,65	1,60	1,54	1,62	1,62	1,83	1,88	1,91
Letzte Meile [Bedienung Anschlussbahn]	2,76	3,00	2,85	2,83	2,86	2,76	2,70	2,74
Zugang zu Serviceeinrichtungen				2,15	2,35	2,22	2,04	2,18
Engpass bei Trassen	2,65	2,25	2,38	2,25	2,23	2,35	2,36	2,45
Grenzübertritt	2,27	1,94	2,19	2,37	1,87	2,14	2,18	2,15
Betriebliche Auflagen	2,70	2,47	2,43	2,37	2,44	2,61	2,56	2,55
Verschub	2,65	2,40	2,33	2,32	2,32	2,39	2,25	2,15
Unternehmensfaktoren	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Mangel an [Risiko-]Kapital	2,43	2,21	2,35	2,31	2,16	2,14	2,30	2,42
Konkurrenz durch andere Eisenbahnuntern.	2,87	2,40	2,54	2,69	2,60	2,64	2,83	2,65
Konkurrenz durch andere Verkehrsträger	3,57	3,60	3,71	3,62	3,44	3,59	3,74	3,40
Unternehmensgründung EIU/EVU	2,45	1,89	1,68	1,82	1,90	1,79	2,00	1,80
Fahrplanqualität	2,48	2,05	2,29	2,27	2,24	2,36	2,13	2,05
Netzzustand	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ausbau	2,74	2,50	2,52	2,30	2,16	2,09	2,15	2,00
Erhaltung	3,13	2,95	2,74	2,56	2,60	2,39	2,54	2,36
Umleitungen	3,50	2,89	3,04	2,85	2,71	2,77	2,83	2,71
Sicherungstechnik	2,09	1,80	2,17	2,41	2,13	2,09	2,33	2,19
Betriebsqualität	2,83	2,42	2,39	2,22	2,28	2,30	2,42	2,18

Personal	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verfügbarkeit	2,35	2,45	2,79	2,86	2,88	2,83	2,92	2,82
Schulungseinrichtungen	2,36	2,10	2,00	1,93	2,12	2,13	1,76	1,73
Soziale Normen	2,43	2,00	2,17	2,29	2,27	2,43	2,44	2,18
Behördliche Auflagen	3,26	2,80	2,79	2,93	3,12	3,09	2,96	2,86
Sprache	1,82	1,84	2,04	1,89	1,85	1,78	1,88	1,91
Verfügbarkeit, Kosten, Betriebsmittel								
Triebfahrzeuge	2,86	2,88	3,00	2,64	3,12	3,00	3,08	2,86
Waggons	3,27	2,74	3,18	2,89	2,96	2,86	2,86	2,56
Dienstleistung	2,59	2,26	2,26	2,21	2,44	2,29	2,40	2,26
Energie	2,32	1,95	2,08	1,96	2,00	2,00	2,13	1,95
Struktur der Trassengebühr			2,38	2,23	2,31	2,13	2,32	2,41
Höhe der Trassengebühr GV			2,68	2,83	2,65	2,68	2,68	2,61
Höhe der Trassengebühr PV			3,13	2,94	3,00	2,74	3,00	2,79
Behörden								
Zulassung Fahrzeuge	3,05	3,00	2,95	2,92	2,88	2,83	2,88	2,60
Technische Vorschriften	3,14	2,59	2,83	2,78	2,80	2,83	2,76	2,62
Betriebliche Normen	2,64	2,29	2,50	2,36	2,38	2,52	2,50	2,36
Genehmigungen, Konzessionswesen, SIBE	3,04	3,06	2,52	2,27	2,38	2,09	2,23	2,32
Sicherheitsbescheinigung neu	2,78	2,65	2,80	2,42	2,38	2,26	2,38	2,41
Unterschiede in der Umsetzung i. d. EU-Ländern	3,43	3,40	3,11	3,09	3,13	3,32	3,64	3,25
Lokführerschein	2,19	2,00	2,15	2,46	2,58	2,74	2,48	2,05
Fahrzeugregister neu	2,10	1,87	2,20	2,24	2,04	2,17	2,04	2,00
Neue Technologien (verpflichtend)								
Kommunikation [z. B. GSMR]	2,68	2,59	2,39	2,22	2,04	2,00	2,20	2,19
Sicherungstechnik [ETCS]	3,48	3,06	3,09	3,58	3,50	3,45	3,33	3,05
Umsetzung TSI	3,23	2,95	2,95	3,04	2,88	2,78	2,83	2,57
Landesspezifische Ausnahmen bei den TSI	3,33	2,75	2,90	2,75	2,73	2,82	2,86	2,58

Tabelle 1: Qualitative Einflussfaktoren. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Abbildung 1 zeigt die fünf Einflussfaktoren mit den besten Benotungen. Wie im Vorjahr wurden die Schulungseinrichtungen am besten benotet. Unternehmensgründung, Sprache und Trassenvergabe sind weiterhin unter den Top 5. Neu hinzugekommen ist der Einflussfaktor „Energie“, der vor allem auf die Öffnung des Bahnstrommarktes und die damit einhergehende Kostenreduktion für die Eisenbahnunternehmen zurückgeführt werden kann.

In Abbildung 2 sind die am stärksten negativ beurteilten Einflussfaktoren dargestellt. Die „Konkurrenz durch andere Verkehrsträger“ wurde, gefolgt von „Unterschieden in der Umsetzung in den einzelnen EU-Ländern“ und „Sicherungstechnik (ETCS)“, am schlechtesten beurteilt. Die „Sicherungstechnik“ und die „Verfügbarkeit der Triebfahrzeuge“ befindet sich wie im Vorjahr unter den Top 5. Neu hinzugekommen ist der Einflussfaktor „Behördliche Auflagen (Personal)“.

Im Vergleich mit dem Vorjahr hat sich der Wert der Bestnote von 1,76 auf 1,73 gesteigert. Auch die negativen Benotungen haben sich verbessert. Der niedrigste Wert liegt nunmehr bei 3,40 (2015: 3,74).

Betrachtet man die stärksten Veränderungen in der Benotung (Abbildung 3), so erkennt man, dass das Ausmaß der Verschlechterungen geringer ausfiel als das Ausmaß der Verbesserungen. Am stärksten hat sich der Zugang zu Serviceeinrichtungen verschlechtert, die größten Verbesserungen sahen die Unternehmen beim „Lokführerschein“ und in den „Unterschieden in der Umsetzung in den EU-Ländern“, obwohl letztgenannte Kategorie immer noch unter den fünf am schlechtesten benoteten Einflussfaktoren zu finden ist.

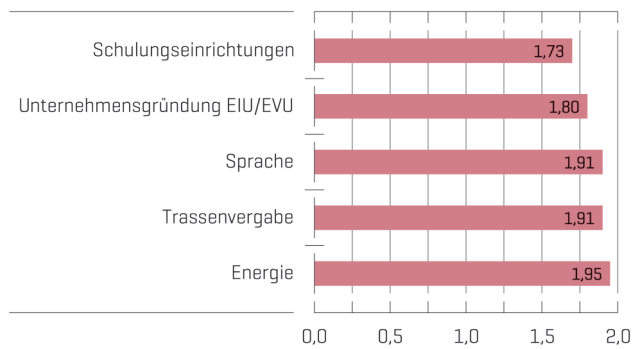


Abb. 1: Die Top 5 der positiv bewerteten Einflussfaktoren.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

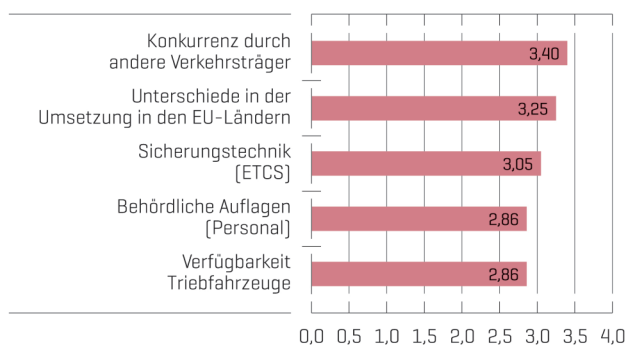


Abb. 2: Die Top 5 der negativ bewerteten Einflussfaktoren.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

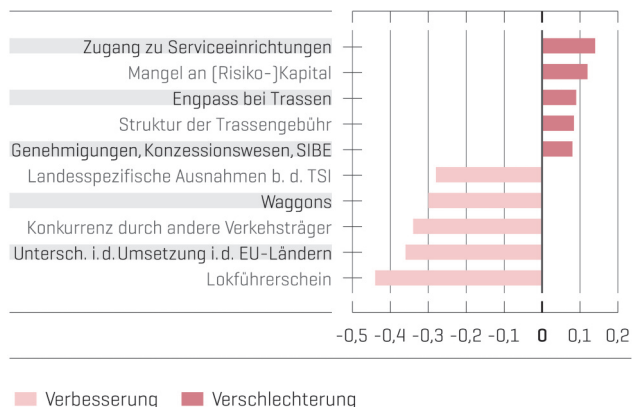


Abb. 3: Stärkste Veränderung der Bewertung von Einflussfaktoren gegenüber 2015. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Personal, Fahrzeuge und Erlöse

PERSONAL

Im Rahmen der jährlichen Marktbeobachtung erhebt die Schienen-Control verschiedene Kennzahlen direkt von den Bahnunternehmen. In diesem Zusammenhang wird unter anderem der Personalstand der Eisenbahnunternehmen, der ausschließlich dem Eisenbahnbetrieb zuzurechnen ist, erfasst und eine Unterteilung in die Bereiche „Absatz“ und „Infrastruktur“ vorgenommen. Die Anzahl der Triebfahrzeugführerinnen und -führer wird gesondert erhoben, sie sind aber auch im Bereich „Absatz“ enthalten. Beschäftigte wie Busfahrerinnen und Busfahrer, Werkstattpersonal, Overhead, Verkaufspersonal und Sicherheitspersonal bleiben unberücksichtigt. Ebenso sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von in Österreich tätigen ausländischen Eisenbahnunternehmen sowie im Ausland tätiges Personal österreichischer Eisenbahnunternehmen nicht einbezogen, da es nicht möglich ist, das im Ausland und das in Österreich tätige Personal gesondert auszuweisen.

Daraus ergibt sich, dass im Eisenbahnsektor wesentlich mehr Personen beschäftigt waren, als in den Auswertungen der Schienen-Control angeführt. Im Jahr 2015 – neuere Zahlen sind nicht verfügbar – waren es insgesamt 65.293¹.

Personalstand	2013	2014	2015	2016
Infrastruktur	15.338	16.145	16.789	16.902
Absatz	11.857	11.627	11.639	11.506
davon Triebfahrzeugführer	4.546	4.457	4.596	4.476
Summe	27.195	27.772	28.428	28.408

Tabelle 1: Personalstand der österreichischen Eisenbahnunternehmen in den Bereichen Absatz und Infrastruktur. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

TRIEBFAHRZEUGE

Im Jahr 2016 erhöhte sich die Anzahl der Triebfahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr. Fahrzeuge des DB Konzerns (DB Cargo und DB Regio) sowie der Bayerischen Oberlandbahn wurden nicht berücksichtigt, da eine Abgrenzung zu den in Österreich eingesetzten Fahrzeugen nicht möglich ist. Rückgänge bei der Anzahl der Lokomotiven wurden durch Zunahmen bei den Triebwagen und Triebzügen ausgeglichen. Bei den Triebzügen waren die neun zusätzlich gelieferten Railjet-Garnituren der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) bedeutend, auch verzeichnete das Unternehmen bei den Triebwagen Zuwächse durch die Lieferung der neuen Cityjet-Garnituren. Ebenso konnte durch die Lieferung von Neubaufahrzeugen an die Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf eine Erhöhung der Schmalspurtriebwagen verzeichnet werden.

¹ Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau, Jahresbericht 2015: krankenversicherte Personen ohne Angehörige und ohne Pensionistinnen und Pensionisten.

Triebfahrzeugstatistik	2012	2013	2014	2015	2016
Lokomotiven					
Diesellokomotiven	544	465	473	442	426
Dampflokomotiven	18	14	14	14	14
Elektr. Einsystemwechselstromlokomotiven	509	474	476	449	432
Elektr. Einsystemgleichstromlokomotiven	17	17	17	17	16
Elektr. Mehrsystemlokomotiven [Wechsel- u./od. Gleichstrom]	428	433	434	453	454
Bestand der Lokomotiven	1.516	1.403	1.414	1.375	1.342
Triebwagen					
Diesetriebwagen	213	226	225	210	212
Elektr. Einsystemtriebwagen	370	388	389	392	394
Elektr. Mehrsystemtriebwagen [Wechsel-, Gleichstrom]	52	54	52	55	95
Bestand der Triebwagen	635	668	666	657	701
Triebzüge [fest gekuppelte Garnituren]					
Elektr. Einsystemwechselstromtriebzüge	7	7	7	7	7
Elektr. Mehrsystemtriebzüge [Wechsel-, Gleichstrom]	51	51	51	51	60
Bestand der Triebzüge	58	58	58	58	67
SUMME TRIEBFAHRZEUGE	2.209	2.129	2.138	2.090	2.110

Tabelle 2: Triebfahrzeugstatistik 2012–2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Triebfahrzeuge nach Spurweite 2016	Normalspur	Schmalspur	Gesamt
Lokomotiven	1.300	42	1.342
Triebwagen	649	52	701
Triebzüge	67	0	67
SUMME TRIEBFAHRZEUGE	2.016	94	2.110

Tabelle 3: Triebfahrzeuge nach Spurweite 2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

PERSONENWAGEN

Der Bestand an Personenwagen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr leicht und erreichte wieder das Niveau von 2014. Vor allem erhöhte sich der Bestand an Schlaf- und Liegewagen signifikant. Das dürfte allerdings nur ein vorübergehender Effekt sein, da die neuen Wagen zum Jahresende bereits eingesetzt wurden und die zu ersetzenden Altfahrzeuge auch noch im Bestand waren. Ebenfalls nahm die Anzahl der Sitzplätze, vor allem durch die Lieferung der neuen Railjet-Garnituren an die ÖBB-PV, zu.

Interessant ist der Vergleich mit den Angaben des Fahrzeugregisters der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG). Dieses weist mehr Fahrzeuge aus, als von den österreichischen Eisenbahnunternehmen gemeldet wurden. Im Fahrzeugregister sind nämlich auch Fahrzeuge von Nostalgieveranstaltern und sonstigen Haltern (z. B. private Güterwageneinsteller, Industriebetriebe, Bahnbauunternehmen) verzeichnet, die über die Fragebögen der Schienen-Control nicht erreicht werden. Andererseits sind etwa die neu zugegangenen Schlafwagen der ÖBB-PV weiterhin in Deutschland registriert und scheinen daher im österreichischen Fahrzeugregister nicht auf.

Bestand an Personenwagen	2012	2013	2014	2015	2016
Personenwagen 1. Klasse	215	222	195	193	181
Personenwagen 2. Klasse	1.830	1.794	1.715	1.602	1.666
Speisewagen	93	93	81	81	90
Liegewagen	83	83	59	59	74
Schlafwagen	35	35	35	35	75
Sonstige	54	57	49	83	53
GESAMT	2.310	2.284	2.134	2.053	2.139

Tabelle 4: Bestand der Personenwagen inländischer Eisenbahnunternehmen nach Verwendungszweck 2012–2016.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Anzahl der Sitzplätze	2012	2013	2014	2015	2016
1. Klasse	13.060	13.114	13.366	12.352	12.475
2. Klasse	240.039	239.756	233.028	216.278	254.736
GESAMT	253.099	252.870	246.394	228.630	267.211

Tabelle 5: Anzahl der Sitzplätze in Personenwagen, Triebwagen und Triebzügen inländischer Eisenbahnunternehmen nach Klassen 2012–2016.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Fahrzeughalter	2012	2013	2014	2015	2016
Ausländische EVU	116	128	191	238	232
ÖBB-Gruppe	2.279	2.260	2.236	2.045	1.995
Inländische EVU	43	44	57	77	79
Nostalgieveranstalter	133	136	145	176	185
Sonstige Halter	-	1	1	3	7
SUMME	2.571	2.569	2.630	2.539	2.498

Tabelle 6: Entwicklung des Bestands in Österreich registrierter Personenwagen 2012–2016. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. 12. 2016.

GÜTERWAGEN

Auch bei den Güterwagen gibt es unterschiedliche Betrachtungsweisen, was die Anzahl der Fahrzeuge betrifft. Der Fragebogen der Schienen-Control erfasst die Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen, ungeachtet des Landes, in dem sie registriert sind. Dadurch werden Fahrzeuge sonstiger Halter nicht erfasst, dafür jedoch auch die im Ausland registrierten Fahrzeuge inländischer Unternehmen. Das Fahrzeugregister der SCHIG wiederum enthält alle in Österreich registrierten Fahrzeuge, ungeachtet des Unternehmensgegenstandes (Eisenbahnunternehmen, sonstige Halter) und des Firmensitzes. Die Daten des Fahrzeugregisters sind vor allem hinsichtlich der Privatwageneinsteller von Interesse, da diese Güterwagen auch dem Markt zur Verfügung stehen.

Bestand an Güterwagen					
	2012	2013	2014	2015	2016
Gesamtzahl	19.706	20.108	19.763	19.380	18.902

Tabelle 7: Bestand der Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen 2012–2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Der Bestand an Güterwagen inländischer Eisenbahnunternehmen ist seit 2013 rückläufig, allerdings in geringerem Ausmaß als die Zahl der in Österreich registrierten Fahrzeuge.

Vor allem die Rail Cargo Austria (RCA) hat ihre Strategie, Güterwagen vermehrt im Ausland zu registrieren, auch 2016 fortgesetzt. Hingegen hat die Anzahl der Güterwagen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen und sonstiger Halter im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr weiter zugenommen.

Der Bestand der im österreichischen Fahrzeugregister verzeichneten Güterwagen ist gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangen. Die Verringerung der Anzahl an Güterwagen der RCA wurde durch Zugänge bei anderen Wagenhaltern nahezu ausgeglichen. 2016 gehörten 76 Prozent der in Österreich registrierten Güterwagen der RCA bzw. deren Tochterunternehmen. Die Fahrzeuge der Privatwageneinsteller umfassen mittlerweile fast 20 Prozent des in Österreich registrierten Bestands. Bei den fünf größten Privatwageneinstellern hat sich gegenüber dem Vorjahr nur wenig verändert. Die AAE Cargo scheint nicht mehr auf, da sie mittlerweile von der VTG-Gruppe übernommen wurde. Neu unter den Top 5 ist die französische Nacco SAS.

Fahrzeughalter	2012	2013	2014	2015	2016
RCA	21.907	20.133	17.384	16.741	16.368
andere					
EVU	525	601	733	716	768
sonstige					
Halter	4.332	3.911	3.574	4.024	4.264
SUMME	26.764	24.645	21.691	21.481	21.400

Tabelle 8: Entwicklung des Bestands in Österreich registrierter Güterwagen 2012–2016. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. 12. 2016.

Güterwagentyp	RCA	Andere EVU	Sonstige Halter	Summe	Anteil Sonstige
Wagen mit öffnungsfähigem Dach [T]	1.173	7	9	1.189	0,76%
Gedeckte Wagen [G]	23	19	49	91	53,85%
Gedeckte Wagen Sonderbauart [H]	3.586	15	294	3.895	7,55%
Flachwagen [K,O,R]	3.320	78	48	3.446	1,39%
Flachwagen Sonderbauart [L,S]	5.610	83	425	6.118	6,95%
Offene Wagen [E]	1.719	168	92	1.979	4,65%
Offene Wagen Sonderbauart [F]	931	258	77	1.266	6,08%
Kesselwagen [Z]	-	2	2.712	2.714	99,93%
Spezialwagen [U]	6	138	558	702	79,49%
SUMME	16.368	768	4.264	21.400	19,93%

Tabelle 9: Güterwagen nach Kategorien und Haltern, im Jahr 2016. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. 12. 2016.

Anteile der fünf größten Privatwageneinsteller	
VTG Gruppe	33,0%
GATX Gruppe	27,5%
ERMEWA	7,1%
CRH [ehemals Holcim]	7,4%
NACCO SAS	5,3%

Tabelle 10: Anteile der fünf größten Privatwageneinsteller am Güterwagenpark in Österreich. Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. 12. 2016.

UMSATZERLÖSE

Im Herbst 2016 führte die Schienen-Control zum zweiten Mal eine Erhebung der Umsatzzahlen bei den österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen durch. Sie betraf das Jahr 2015. Zahlen für 2016 lagen zu Redaktionsschluss noch nicht vor. Die Umsatzzahlen wurden getrennt nach Personen- und Güterverkehr abgefragt, Umsätze aus dem Schienenverkehr nicht zuzurechnenden Leistungen (Busbetrieb, Werkstätten usw.) wurden, ebenso wie Umsätze aus dem Infrastrukturbereich, nicht berücksichtigt.

Die Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen wurden von den Gesamtumsätzen abgezogen. Die in Tabelle 11 angeführten Umsatzerlöse bilden die direkt von den Endkunden eingenommenen Zahlungen ab. Die Erlöse im Personenverkehr stiegen im Vergleich mit dem Vorjahr an. Auch die Erlöse im Güterverkehr verbesserten sich deutlich.

Umsatzerlöse	2014	2015
Personenverkehr	947	976
Güterverkehr	857	1021
SUMME	1804	1997

Tabelle 11: Umsatzerlöse ohne Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen in Millionen Euro. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Preisentwicklung Bahnen

Der österreichische Schienenpersonenverkehrsmarkt umfasst neben der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) und der WESTbahn, sieben Verkehrsverbünde¹ sowie vernetzte und nicht vernetzte Bahnunternehmen. Zu den vernetzten zählen die DB-Regio, Bayerische Oberlandbahn (BOB), Steiermärkischen Landesbahnen (StLB), Raaberbahn (GySEV), Montafonerbahn (MBS), Stern & Hafferl (StH), Salzburger Lokalbahn (SLB), Graz-Köflacher Bahn (GKB), Wiener Lokalbahnen (WLB) und der City Airport Train (CAT). Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn (IVB), die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) und die Zillertaler Verkehrsbetriebe (ZB) gehören zu den nicht vernetzten Personenverkehrsbahnen.

Für die statistische Preiserhebung wurden Tickets der ÖBB-PV und der WESTbahn herangezogen, da sie im direktem Wettbewerb zueinander stehen und neben Standardpreistickets auch Aktionpreistickets (z. B. Sparschiene Österreich oder WESTspartage-Ticket) anbieten. Auch Besitzerinnen und Besitzer von Ermäßigungskarten (z. B. ÖBB-Vorteilscard, ÖBB-Businesscard) erhalten bei jedem Ticketkauf fixe Preisnachlässe. Außerdem bieten beide Unternehmen Ticketaktionen in Verbindung mit z. B. einem bestimmten Alter, Studentenausweis oder Gruppenreisen bzw. zusätzlichen Leistungen wie etwa ermäßigte Freizeitangebote für Museums- oder Thermenbesuche, an. Die ÖBB-PV unterscheidet wie die meisten

europäischen Bahnen zwischen 1. und 2. Klasse. Bei der WESTbahn wird die gehobene Klasse als WESTbahn Plus vermarktet. Der CAT verfügt lediglich über eine 1. Klasse, die anderen Bahnunternehmen lediglich über eine 2. Klasse.

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

INFO

Aufgrund der Verbundexklusivität erhalten Fahrgäste von österreichischen Bahnunternehmen vorrangig den Verbundtarif², wenn der Fahrgast ein Ticket für eine Strecke, die sich im Verbundgebiet befindet, kauft. Geht eine Fahrt über die Grenzen eines Verkehrsverbundes hinaus, so zahlt der Fahrgast nicht mehr den Verbund-Tarif, sondern wechselt in den Tarif des jeweiligen Bahnunternehmens.

Die ÖBB-PV ist in allen österreichischen Verkehrsverbänden, die WESTbahn nur im OÖVV vertreten, alle anderen Bahnunternehmen sind Mitglied in jenen Verkehrsverbänden, in deren Gebiet sie ihre Verkehrsleistungen anbieten. Einzig der CAT ist in keinem Verkehrsverbund vertreten.

¹ Verkehrsverbund Oberösterreich (OÖVV), Verkehrsverbund Salzburg (SVV), Verkehrsverbund Steiermark (Verbundlinie, StVG), Verkehrsverbund Kärnten (Kärntner Linien, VVK), Verkehrsverbund Tirol (VVT), Verkehrsverbund Vorarlberg (VMobil, VVV). Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland (VVNB) wurde über die Jahre schrittweise mit dem Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) zusammengelegt, seit 6. Juli 2016 gibt es auch ein einheitliches Tarifgebiet.

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

STATISTISCHE ERHEBUNG VON PREISEN BEI ÖBB-PERSONEN-VERKEHR UND WESTBAHN

Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) informiert seit jeher in den Jahresberichten über die Preisentwicklung bei den Bahnunternehmen und Verkehrsverbänden. Früher wurde die Entwicklung bei den ÖBB-Kilometertarifen dargestellt, seit 2014 untersucht die apf die konkret angebotenen Preise auf ausgesuchten Strecken von ÖBB-PV und WESTbahn zu bestimmten Stichtagen³. Die Preise wurden über das gesamte Kalenderjahr den jeweiligen Websites entnommen. Dabei wurden nur Fahrkarten für die 2. Klasse (bzw. das Fan-Ticket, 1. Klasse, sofern günstiger als der angebotene Preis für die 2. Klasse) verglichen, die für alle Fahrgäste ohne besondere Voraussetzung – wie etwa Ermäßigungskarten oder ein bestimmtes Alter – erhältlich waren. Berücksichtigt wurden dabei sowohl Standardpreise ohne jegliche Ermäßigung (z. B. Standard-Ticket) als auch allgemein erhältliche Sonderangebote (z. B. Sparschiene Österreich-, Fan- oder WESTspartage-Ticket).

Folgende Strecken im Fernverkehr wurden verglichen:

ÖBB-PV und WESTbahn

Linz–Salzburg | 127 km

St. Pölten–Attnang-Puchheim | 186 km

Wien–Linz | 190 km

Wien–Salzburg | 317 km

ÖBB-PV

Wien–Graz | 214 km

Wien–Klagenfurt | 330 km

Wien–Innsbruck | 572 km

Wien–Bregenz | 770 km

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

INFO

Die Preise aller Bahnunternehmen in Österreich leiteten sich früher aus Kilometertarifen ab. Für die gefahrenen Kilometer war ein fixer Tarifkilometerpreis zu bezahlen. Seit einigen Jahren ist das Tarifsysteem bei manchen Bahnunternehmen – etwa bei der ÖBB-PV und der WESTbahn – auf sogenannte Relationspreise umgestellt. Bei diesen bestimmen Angebot und Nachfrage, aber auch Faktoren wie Geschwindigkeit oder Reisezeit den Ticketpreis.

³ Donnerstag, 25. Februar, Mittwoch, 9. März, Dienstag, 22. März, Montag, 23. Mai, Freitag, 10. Juni, Mittwoch, 22. Juni, Donnerstag, 21. Juli, Mittwoch, 10. August, Dienstag, 6. September, Mittwoch, 12. Oktober, Dienstag, 15. November und Donnerstag, 15. Dezember 2016.

ERGEBNISSE DER PREISERHEBUNG 2016

PREISE DER ÖBB-PERSONENVERKEHR

Variierende Preise je nach Kaufzeitpunkt

Die Preise der ÖBB-PV variieren auf allen angebotenen Destinationen mit Ausnahme der Strecke Linz-Salzburg stark. Die maximale Preisdifferenz zwischen den unterschiedlichen Zeitpunkten des Ticketkaufs betrug auf der Strecke Wien-Innsbruck 41,8 Euro, auf der Strecke Wien-Bregenz 34 Euro und auf der Strecke Wien-Klagenfurt 30,5 Euro im Vergleich zum Standardpreis. Im Vergleich dazu lag die maximale Preisdifferenz im Jahr 2015 bei 16,4 Euro (St. Pölten-Attnang-Puchheim). Das bedeutet, dass der Zeitpunkt des Ticketkaufs bei der ÖBB-PV im Vergleich zur WESTbahn eine immer größer werdende Rolle spielt.

In den Abbildungen 1 bis 8 ist der Durchschnitt aller am jeweiligen Tag online angebotenen Ticketpreise für Tagesreisezüge inklusive Aktionspreise dargestellt. Festzuhalten ist, dass bei der ÖBB-PV Nachtreisezüge nicht berücksichtigt wurden, da der Mitwerber WESTbahn keine Zuggattung Nachtreisezüge anbietet. Die Ticketpreise dieser ÖBB-Nachtreisezüge sind teils niedriger und teils höher als die für ÖBB-Tagesreisezüge.

Bis zu 70 Prozent Ersparnis bei frühem Kaufzeitpunkt

Auf allen verglichenen Strecken mit Ausnahme von Linz-Salzburg gilt: Je früher Tickets gekauft werden, desto größer ist die Ersparnis. Die maximale Preisreduktion erzielten Fahrgäste vier Wochen vor Fahrtantritt. Am stärksten reduziert sich der Preis bei Ticketkauf vier Wochen vor Fahrtantritt auf den folgenden Strecken:

- St. Pölten-Attnang-Puchheim um 70 Prozent
- Wien-Graz um 66,6 Prozent
- Wien-Linz um 60,1 Prozent bzw.
- Wien-Innsbruck um 60 Prozent

Auf der Strecke Linz-Salzburg bleibt der Preis wie im Vorjahr weitestgehend stabil.

„DER ZEITPUNKT DES TICKETKAUFS SPIELT BEI DER ÖBB-PV IM VERGLEICH ZUR WESTBAHN EINE GROSSE ROLLE.“

UMSO FRÜHER EIN TICKET GEKAUFT WIRD, UMSO GÜNSTIGER IST ES.“

Mehr Aktionsangebote

Im Vergleich zum Vorjahr ist bei der ÖBB-PV eine deutliche Senkung der Preise im Verhältnis zum Standardpreis auf zahlreichen der untersuchten Strecken zu beobachten. Grund dafür ist die Ausgabe von größeren Kontingenten an Aktionstickets (Sparschiene Österreich- und Fan-Tickets). Betrag der größtmögliche Unterscheid zum Standardpreis auf den untersuchten Strecken im Vorjahr 31,9 Prozent, 41,1 Prozent und 45,1 Prozent, betrug dieser im Jahr 2016 60 bzw. 60,1 Prozent, 66,6 Prozent und 70 Prozent.

PREISE BEI WESTBAHN

Stabile Preise zu allen Kaufzeitpunkten

Die Preise der WESTbahn sind auf allen angebotenen Destinationen weitgehend stabil. Die maximale Preisdifferenz zu unterschiedlichen Zeitpunkten des Ticketkaufs betrug auf der Strecke Linz-Salzburg 0,8 Euro (2015: 0,9 Euro), auf der Strecke St. Pölten-Attnang-Puchheim 0,7 Euro (2015: 1,3 Euro), auf der Strecke Wien-Linz 1,4 Euro (2015: 2,2 Euro) und auf der Strecke Wien-Salzburg 1,5 Euro (2015: 3 Euro).

Das heißt, der Zeitpunkt des Ticketkaufs spielt bei der WESTbahn im Vergleich zur ÖBB-PV nur eine untergeordnete Rolle. Der Preisunterschied hat sich im Vergleich zu 2015 noch einmal verringert.

ÖBB-VORTEILSCARD: ÄHNLICHE PREISE BEI DEN BEIDEN UNTERNEHMEN

Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard (Kosten zwischen 19 und 99 Euro pro Jahr) erhalten je nach Vertriebskanal 45 bzw. 50 Prozent Ermäßigung auf Standard-Fahrkarten der ÖBB-PV (bei Verbundtickets weichen die Ermäßigungen ab). Damit gleichen sich die Preise der beiden Bahnunternehmen an. Die Preise bei der ÖBB-PV lagen mit Vorteilscard 2016 meist wenige Euros über den Preisen der WESTbahn, auf der Strecke Wien–Linz zweimal darunter. Die größten Unterschiede zeigten sich beim Kauf für Fahrten ein bis zwei Tage vor oder am selben Tag des Fahrtantritts, da es hierfür bei der ÖBB-PV bisher nur zeitlich begrenzte Angebote (z. B. Fan-Ticket) oder Aktionen, die an spezielle Voraussetzungen wie z. B. ein gewisses Alter, einen Schülerschein etc. geknüpft waren, gab.

Liegt das Reisedatum mehr als drei Tage in der Zukunft, bietet die ÖBB-PV Sparschiene-Tickets mit unterschiedlichen Preisnachlässen an, die deutlich unter den Preisen der Standard-Fahrkarten liegen können. Seit Dezember 2016 sind Sparschiene-Tickets bis eine Minute vor Abfahrt des Zuges online oder via App zu kaufen. Dies hatte auf den Preisvergleich nur geringe Auswirkungen, da sämtliche Preiserhebungen, mit Ausnahme der letzten im Dezember 2016, früher vorgenommen wurden. Ausgewirkt haben sich allerdings die Fan-Tickets, die für ein Monat lang angeboten wurden und pro Person und Strecke 11 Euro (2. Klasse) bzw. 22 Euro (1. Klasse) kosteten.

STRECKENAUSWERTUNGEN VON ÖBB-PERSONENVERKEHR UND WESTBAHN IM VERGLEICH

STRECKE LINZ–SALZBURG

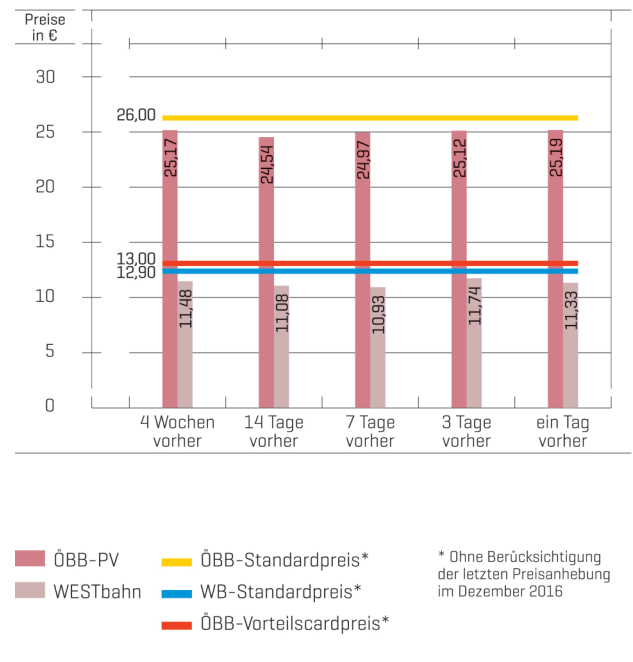


Abb. 1: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und der WESTbahn bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Linz–Salzburg.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

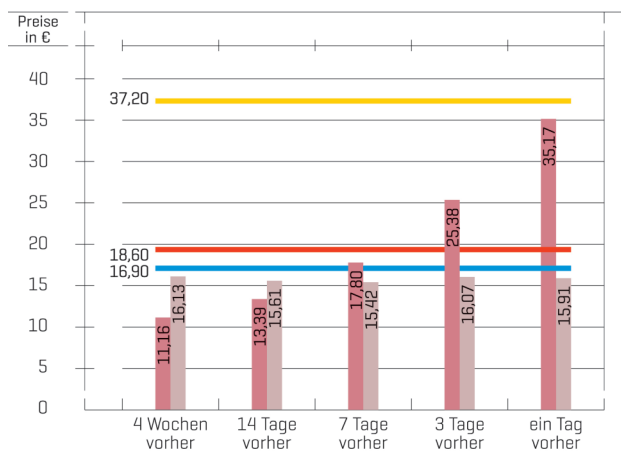
Die WESTbahn ist auf der Strecke Linz–Salzburg zwischen 13,4 Euro⁴ (2015: 14 Euro) und 14 Euro (2015: 14,9 Euro) günstiger als die ÖBB-PV. Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard gleicht sich das Preisniveau stark an, hier liegt der Unterschied zwischen den Bahnen bis zur Preiserhöhung beider Unternehmen im Dezember⁵ 2016 zwischen 1,3 Euro (2015: 1,4 Euro) und maximal 2,1 Euro (2015: 2,3 Euro).

Im Vergleich zum Jahr 2015 sind die Preise der ÖBB-PV um maximal 0,8 Euro gesunken (am stärksten 14 Tage vor Fahrtantritt) und die der WESTbahn um maximal 0,9 Euro gestiegen (am stärksten einen Tag vor Fahrtantritt).

⁴ Sämtliche Preise bzw. Preisdifferenzen im Text sind auf eine Kommastelle gerundet.

⁵ Im Dezember 2016 haben beide Unternehmen ihre Preise angepasst bzw. erhöht. Dadurch erhöhte sich auch der ÖBB-Vorteilscardpreis. Da dies erst die letzte von insgesamt zwölf Preiserhebungen betroffen hat, wurde dies beim Vergleich des ÖBB-Vorteilscard-Preises mit dem WESTbahn Preis nicht berücksichtigt.

STRECKE ST. PÖLTEN-ATTNANG-PUCHHEIM



■ ÖBB-PV ■ ÖBB-Standardpreis* * Ohne Berücksichtigung der letzten Preisanhebung im Dezember 2016
 ■ WESTbahn ■ WB-Standardpreis*
 ■ ÖBB-Vorteilscardpreis*

Abb. 2: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und der WESTbahn bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke St. Pölten-Attnang-Puchheim.

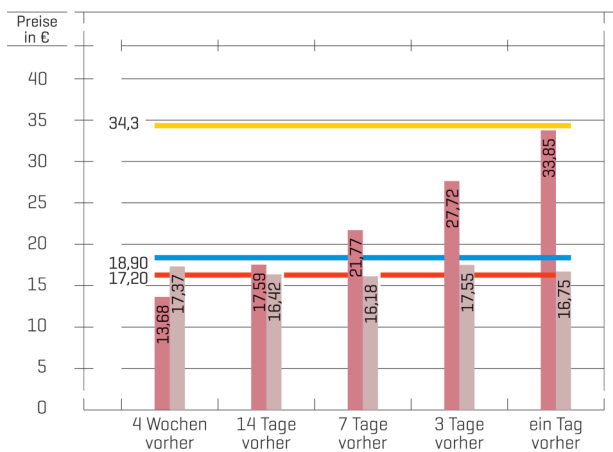
Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

Auf der Strecke St. Pölten-Attnang-Puchheim ist die WESTbahn zweimal um 2,2 bzw. 5 Euro teurer und dreimal bis maximal 19,3 Euro (2015: 5,5 Euro bis 21,9 Euro) günstiger als die ÖBB-PV. Im Vorjahr waren die Tickets der ÖBB-PV zu allen Zeitpunkten der Preiserhebung auf dieser Strecke teurer als die der WESTbahn.

Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard gleicht sich das Preisniveau stark an, hier liegt der Unterschied zwischen 2,5 Euro (2015: 2,4 Euro) und 3,2 Euro (2015: 3,7 Euro).

Im Vergleich zum Jahr 2015 sind die Preise der ÖBB-PV um maximal 8,6 Euro gesunken (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt). Jene der WESTbahn sind zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs geringfügig um maximal 1,6 Euro gestiegen, am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt.

STRECKE WIEN-LINZ



■ ÖBB-PV ■ ÖBB-Standardpreis* * Ohne Berücksichtigung der letzten Preisanhebung im Dezember 2016
 ■ WESTbahn ■ WB-Standardpreis*
 ■ ÖBB-Vorteilscardpreis*

Abb. 3: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und der WESTbahn bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Linz.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

Auf der Strecke Wien-Linz sind die Ticketpreise der WESTbahn je nach Kaufzeitpunkt einmal um 3,7 Euro teurer und viermal um maximal 17,1 Euro (2015: 4,8 Euro bis 18,9 Euro) günstiger als die Tickets der ÖBB-PV. Vier Wochen vor Fahrtantritt sind die Tickets der ÖBB-PV im Gegensatz zum Vorjahr auf dieser Strecke günstiger als jene der WESTbahn.

Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard gleicht sich das Preisniveau stark an. Der Preisunterschied liegt zwischen 0,4 Euro (2015: 0,1 Euro) und maximal 1 Euro (2015: 2,1 Euro). Zweimal (2015: ein Mal) ist das Ticket bei der ÖBB-PV mit ÖBB-Vorteilscard günstiger als das Ticket der WESTbahn.

Im Vergleich zum Jahr 2015 sind die Preise der ÖBB-PV um maximal 6,1 Euro gesunken (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt) und einmal um 0,3 Euro gestiegen (ein Tag vor dem Fahrtantritt). Jene der WESTbahn sind zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 0,6 Euro bis maximal 2,4 Euro gestiegen, am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt.

STRECKE WIEN-SALZBURG

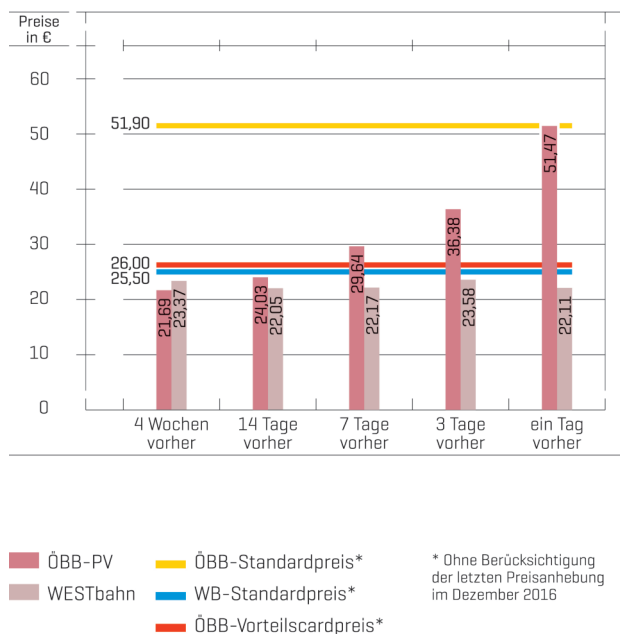


Abb. 4: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV und der WESTbahn bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Salzburg.

Quelle: Ticketshops der Unternehmen.

Die WESTbahn ist auf der Strecke Wien-Salzburg einmal um 1,7 Euro teurer und viermal um maximal 29,4 Euro (2015: 14,8 Euro bis 31 Euro) günstiger als die ÖBB-PV. Vier Wochen vor Fahrtantritt sind die Ticketpreise der WESTbahn - im Gegensatz zu 2015 - teurer als beim Mitbewerber.

Für Inhaberinnen und Inhaber einer ÖBB-Vorteilscard liegt der Preisunterschied zwischen 2,4 Euro (2015: 2,9 Euro) und 4 Euro (2015: 5,9 Euro).

Im Vergleich zum Jahr 2015 sind die Preise der ÖBB-PV um maximal 13,7 Euro gesunken (am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt) und einmal um 0,4 Euro gestiegen (ein Tag vor dem Ticketkauf). Jene der WESTbahn sind zu allen Zeitpunkten des Ticketkaufs von 0,9 Euro bis maximal 3,6 Euro gestiegen, am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt.

STRECKENAUSWERTUNGEN DER ÖBB-PERSONENVERKEHR

Der günstigste Preis für Strecken, die nur von der ÖBB-PV befahren werden, ist dann zu erzielen, wenn das Ticket möglichst früh gekauft wird. Für die nachstehend angeführten Strecken ergeben sich folgende Maximalreduktionen (immer vier Wochen vor Fahrtantritt):

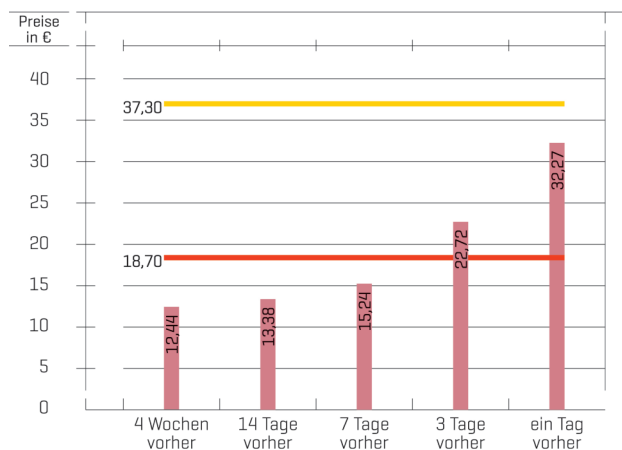
Wien-Graz | um 66,6 Prozent

Wien-Innsbruck | um 60 Prozent

Wien-Klagenfurt | um 57,9 Prozent

Wien-Bregenz | um 44,8 Prozent

STRECKE WIEN–GRAZ

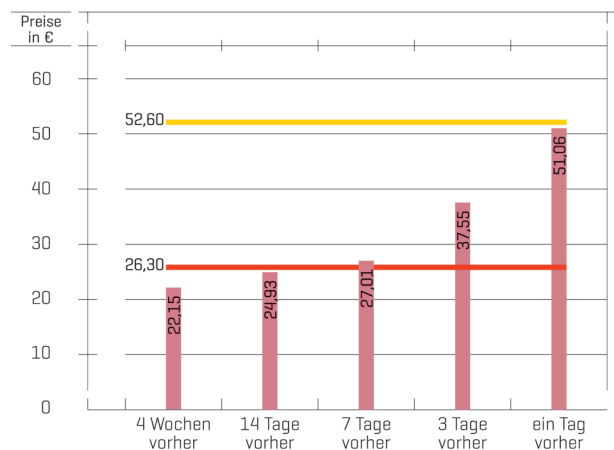


■ ÖBB-PV
 — ÖBB-Standardpreis*
 * Ohne Berücksichtigung der letzten Preisanhebung im Dezember 2016
— ÖBB-Vorteilscardpreis*

Abb. 5: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien–Graz. Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

Auf dieser Strecke zahlt sich die Nutzung der ÖBB-Vorteilscard erst ab Ticketkauf drei Tage (2015: sieben Tage) vor Fahrtantritt aus, da die Preise im Vergleich zum Vorjahr zu allen Erhebungszeitpunkten gesunken sind, und zwar um 0,9 Euro bis maximal 4,8 Euro (sieben Tage vor Fahrtantritt).

STRECKE WIEN–KLAGENFURT

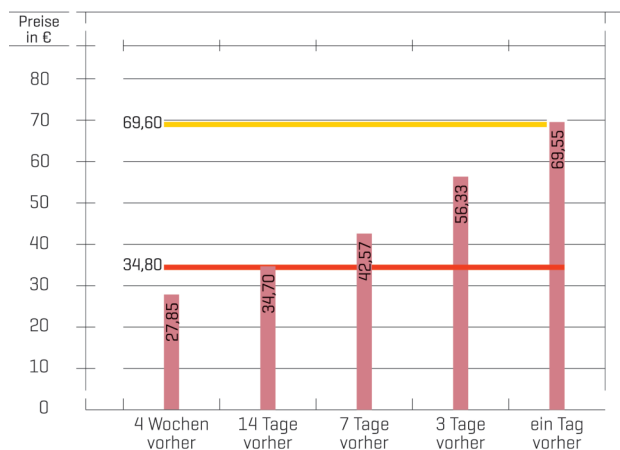


■ ÖBB-PV
 — ÖBB-Standardpreis*
 * Ohne Berücksichtigung der letzten Preisanhebung im Dezember 2016
— ÖBB-Vorteilscardpreis*

Abb. 6: Preise für Online-Tickets [2. Klasse] der ÖBB-PV bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien–Klagenfurt. Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

Da die Preise für die Strecke Wien–Klagenfurt im Vergleich zum Vorjahr zu allen Erhebungszeitpunkten gesunken sind, zahlt sich die Nutzung der Ermäßigungskarte erst ab sieben Tagen vor Fahrtantritt aus. Im Jahr 2015 war im Gegensatz zum Jahr 2016 der Preis für den Ticketkauf mit der ÖBB-Vorteilscard im Durchschnitt immer am günstigsten. Im Vergleich zum Jahr 2015 sind die Ticketpreise um 0,9 Euro bis maximal 9,9 Euro gesunken, am stärksten vier Wochen vor Fahrtantritt.

STRECKE WIEN-INNSBRUCK



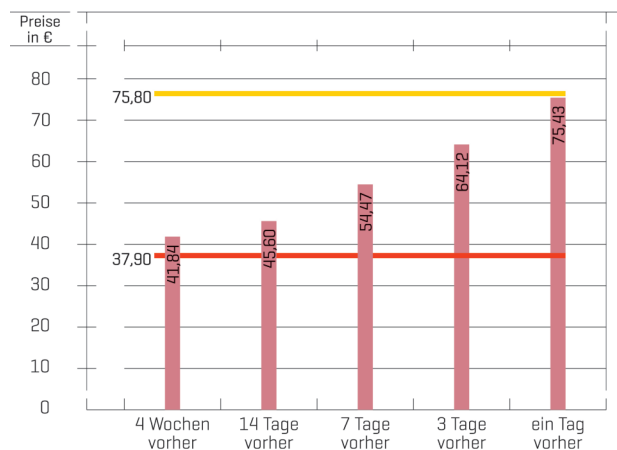
■ ÖBB-PV
 — ÖBB-Standardpreis*
 * Ohne Berücksichtigung der letzten Preisanhebung im Dezember 2016
— ÖBB-Vorteilscardpreis*

Abb. 7: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-PV bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Innsbruck. Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

Da die Preise für die Strecke Wien-Innsbruck im Vergleich zum Vorjahr bis auf eine Ausnahme (ein Tag vor Ticketkauf) gesunken sind, zahlt sich die Nutzung der Ermäßigungskarte erst ab sieben Tagen vor Fahrtantritt aus. Im Jahr 2015 war der durchschnittliche Ticketpreis mit ÖBB-Vorteilscard auf dieser Strecke zu allen Erhebungszeitpunkten am günstigsten.

Im Vergleich zum Jahr 2015 sind die Ticketpreise der ÖBB-PV viermal um maximal 19,9 Euro (vier Wochen vor Fahrtantritt) gesunken. Wurde das Ticket erst einen Tag vor Fahrtantritt gekauft war der Ticketpreis im Vergleich zum Vorjahr um 1,6 Euro teurer.

STRECKE WIEN-BREGENZ



■ ÖBB-PV
 — ÖBB-Standardpreis*
 * Ohne Berücksichtigung der letzten Preisanhebung im Dezember 2016
— ÖBB-Vorteilscardpreis*

Abb. 8: Preise für Online-Tickets (2. Klasse) der ÖBB-PV bei Kauf 4 Wochen, 14 Tage, 7 Tage, 3 Tage, 1 Tag vor Fahrtantritt auf der Strecke Wien-Bregenz. Quelle: Ticketshop der ÖBB-PV.

Auf der Strecke Wien-Bregenz ist der Ticketpreis mit der ÖBB-Vorteilscard mit 37,9 Euro (2015: 37,6 Euro, ab 11. Dezember 2016: 38,5 Euro) wie im Jahr 2015 immer am günstigsten (je kürzer vor Fahrtantritt, desto deutlicher). Im Vergleich zum Jahr 2015 sind die Ticketpreise der ÖBB-PV viermal um maximal 18,7 Euro (vier Wochen vor Fahrtantritt) gesunken und einmal um 2,2 Euro (ein Tag vor Fahrtantritt) gestiegen.

TARIFANPASSUNGEN

ÖBB-PERSONENVERKEHR

Die allgemeinen Steigerungsraten (Verbraucherpreisindex) von 0,9 Prozent im Jahr 2016 sind auch im Eisenbahnverkehr spürbar. Der nachstehenden Tabelle sind die Steigerungsraten sowie die Preise für eine Einzelfahrkarte in Verbindung mit einer ÖBB-Vorteilscard Classic im Jahr 2016 und nach Tarifierpassung 2017 zu entnehmen. Die Preise für die einzelnen Strecken haben sich unterschiedlich entwickelt. Während beispielsweise die Strecke Hohenems-Bregenz gleich geblieben ist, erfolgte zwischen Wien und Baden die stärkste Tarifierpassung.

Relation	2016	2017	Steigerung
Hohenems-Bregenz	2,50	2,50	0,0 %
Wien-Eisenstadt	8,20	8,30	1,2 %
Graz-Salzburg	24,40	24,90	2,0 %
Innsbruck-Wien	34,80	35,40	1,7 %
Baden-Wien	2,00	2,10	4,8 %
Wr. Neustadt-Wien	4,60	4,70	2,1 %
Klagenfurt-Villach	3,60	3,70	2,7 %
Leoben-Graz	6,90	7,00	1,4 %
Graz-Bregenz	37,60	38,20	1,6 %
Wien-Mödling	1,20	1,20	0,0 %

Tabelle 1: Prozentuelle Steigerung und Preisvergleich für eine Einzelfahrkarte mit ÖBB-Vorteilscard Classic 2016 und nach Tarifierpassung 2017. Quelle: Tarifbestimmungen der ÖBB-PV 2016/2017.

WESTBAHN

Die WESTbahn erhöhte die Preise neben einer Preisanpassung im April 2016 auch im Rahmen der Tarifierfassung im Dezember 2016, insgesamt in größerem Ausmaß als die ÖBB-PV.

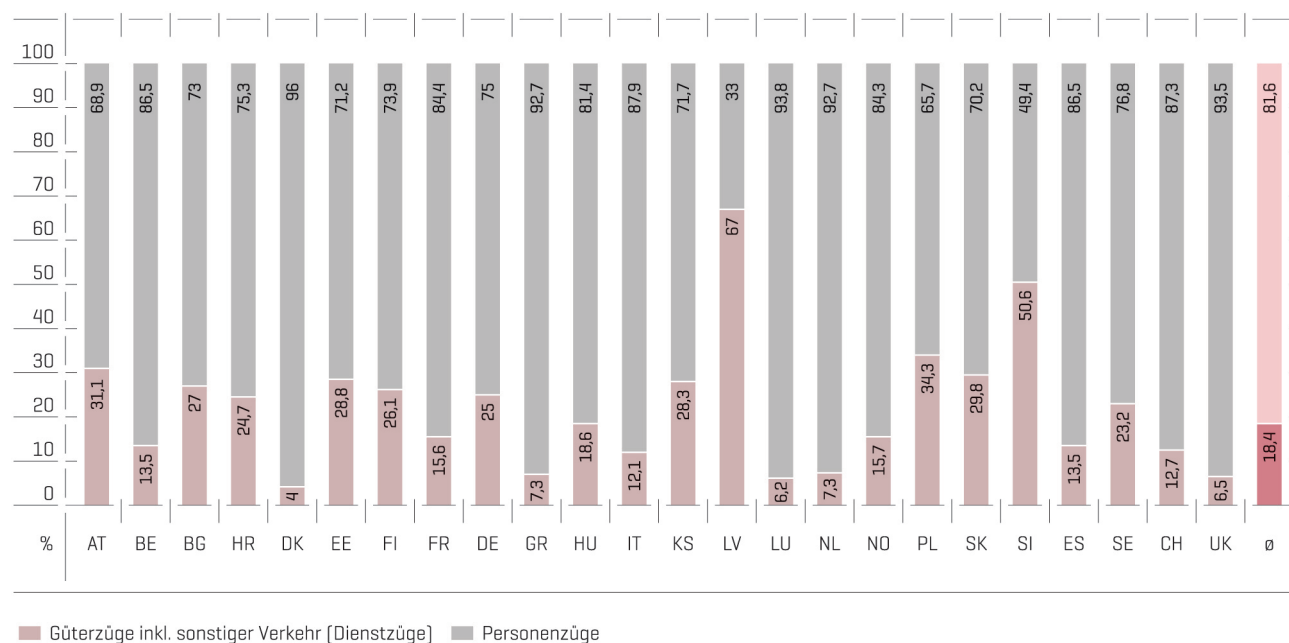
	WESTbahn			ÖBB-Personenverkehr		
	Jän. 16	Jän. 17	Steigerung	Jän. 16	Jän. 17	Steigerung
Wien–St. Pölten	7,90	8,90	11,2 %	5,10	5,30	3,8 %
Wien–Linz	18,50	19,60	5,6 %	17,20	17,70	2,8 %
Wien–Salzburg	24,90	26,50	6,0 %	26,00	26,60	2,3 %
Linz–Wels	3,30	3,60	8,3 %	2,60	2,70	3,7 %

Tabelle 2: Preisvergleich für eine Einzelfahrkarte (bei Kauf vor Fahrtantritt) bei der WESTbahn und der ÖBB-PV mit Vorteilscard Classic sowie die prozentuelle Steigerung. *Quelle: Tarifbestimmungen der WESTbahn und der ÖBB-PV 2016/2017.*

Entwicklungen im europäischen Markt

Im April 2017 erschien der fünfte Marktbericht der Independent Regulators' Group - Rail (IRG-Rail), der sich mit den Entwicklungen im Schienenverkehr 2015 in 24 Ländern befasst. Im Vergleich zum Jahresbericht der Schienen-Control erscheint dieser Bericht später, da die Erhebungen in manchen Mitgliedsstaaten erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen als in Österreich. Die Schwerpunkte des aktuellen Berichtes liegen auf der Wettbewerbsentwicklung, der Nutzung der Schiene im europäischen Vergleich und auf dem Nutzen für Passagiere. Zudem sind zum ersten Mal eine detaillierte Analyse der Wettbewerbssituation in den einzelnen Ländern und die internationalen Tätigkeiten der Marktteilnehmer dargestellt.

Die österreichische Schienen-Control bildet mit 28 weiteren unabhängigen Eisenbahnregulierungsbehörden die „Independent Regulators Group - Rail“ (IRG-Rail) mit dem Ziel, Homogenität in der europäischen Bahnregulierung herzustellen.



Anmerkung Güterverkehr: Dienstzüge [Leerfahrten mit Lokzügen] sind eingerechnet, da in vielen Ländern keine Differenzierung vorgenommen wird.

Abb. 1: Netznutzung nach Verkehrsart (Güter- bzw. Personenverkehr), Anteil an den Zugkilometern im Jahr 2015. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

¹ Mitglieder sind neben Österreich: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Kosovo, Kroatien, Lettland, Luxemburg, Mazedonien, Niederlande, Norwegen, Polen, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien und Ungarn. Neu hinzugekommen sind: Portugal, Irland, Serbien und Rumänien, allerdings scheinen diese Länder nicht im 5. Marktbericht auf.

² Im Einzelwagenverkehr werden einzelne Güterwaggons, die von verschiedenen Kunden gefüllt wurden, zu einem Zug zusammengefasst geführt. Im Ganzzugverkehr wird ein Zug von Punkt zu Punkt transportiert.

ERGEBNISSE DES MARKTBERICHTES

Das Schienenverkehrsnetz in den untersuchten Ländern wird zu über 80 Prozent für den Personenverkehr und nur zu rund 20 Prozent für den Güterverkehr genutzt. Auch im österreichischen Schienenverkehrsnetz ist der Personenverkehrs-Anteil an den insgesamt zurückgelegten 159,8 Millionen Zugkilometern mit 68,9 Prozent deutlich stärker als jener des Güterverkehrs. Dennoch hat der Güterverkehr in Österreich mit 31,1 Prozent Anteil eine größere Bedeutung als in anderen Ländern, der europäische Durchschnitt liegt bei 18,4 Prozent. Das liegt vor allem daran, dass in Österreich im Gegensatz zu vielen anderen Ländern nach wie vor die Bedienung der Fläche im Einzelwagenverkehr² und nicht nur der Ganzzugverkehr auf den Hauptachsen eine wichtige Rolle spielt.

Den höchsten Güterverkehrs-Anteil weisen Lettland und Slowenien auf - in beiden Ländern ist der Personenverkehr aufgrund der unzureichend ausgebauten Infrastruktur und der starken Konkurrenz durch Busbetreiber relativ schwach ausgebildet. Daher fahren in Lettland und Slowenien nur wenige Personenzüge und somit ist der Anteil des Güterverkehrs an der Netznutzung höher.

Auch in Polen hat der Güterverkehr mit 34,4 Prozent einen hohen Anteil an der Netznutzung (Zugkilometer). Das ist vor allem darauf zurückzuführen, dass Polen über eine ausgeprägte Schwerindustrie verfügt, deren Grundstoffe Massengüter wie Kohle und Erz sind, die aufgrund ihrer Bahn-Affinität vorwiegend auf der Schiene transportiert werden.

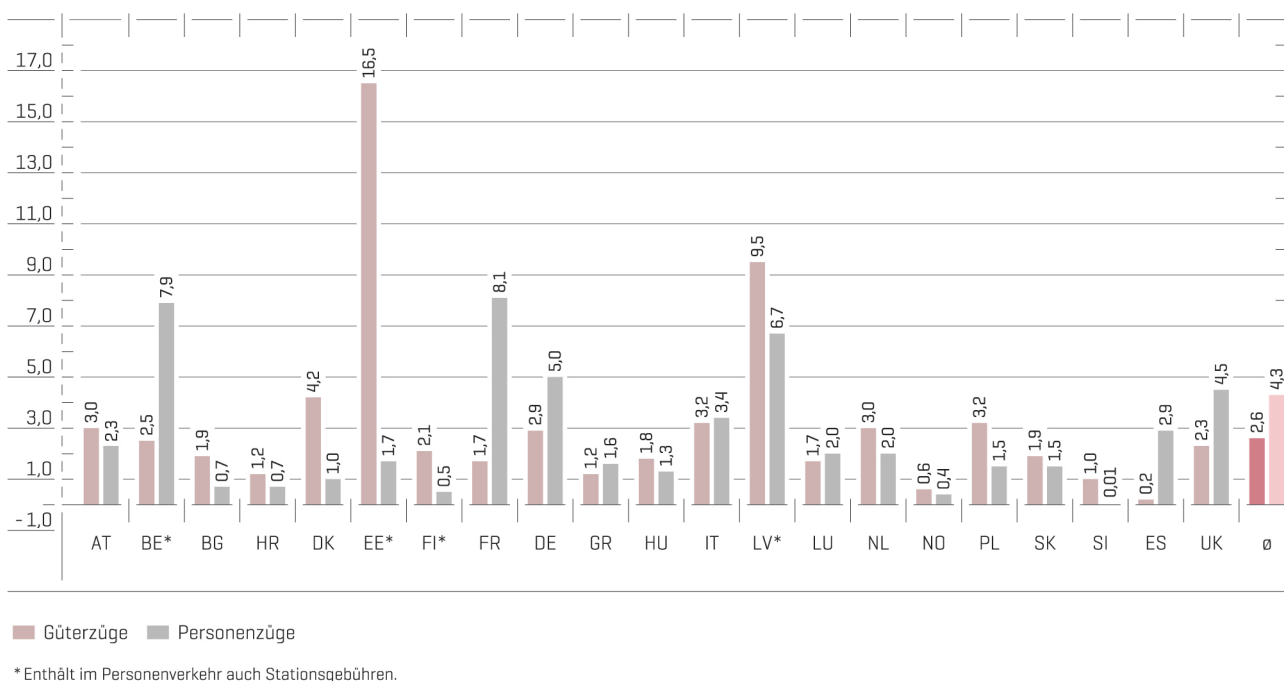


Abb. 2: Durchschnittlicher Erlös des Infrastrukturbetreibers aus den Gebühren für das Mindestzugangspaket (Euro je Zugkilometer) im Jahr 2015.

Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Wie Abbildung 2 zeigt, gibt es zwischen den Ländern deutliche Unterschiede bei den durchschnittlichen Einnahmen der Infrastrukturbetreiber aus dem sogenannten Mindestzugangspaket, das für die reine Zugfahrt von A nach B verrechnet wird (Trassengebühr). Innerhalb der einzelnen Länder kann es jedoch durchaus zu Spreizungen kommen, da verschiedene Strecken und Zugkategorien unterschiedlich bepreist sein können.

Im Güterverkehr bewegen sich die Trassengebühren zwischen 0,20 Euro in Spanien und 16,50 Euro in Estland. Die Werte für Estland und Lettland liegen um ein Vielfaches über dem europäischen Durchschnitt von 2,60 Euro und spiegeln die dort aufgrund des Breitspurnetzes üblichen hohen Zuggewichte wider. Das Breitspurnetz hat andere technische Spezifikationen und

erlaubt daher höhere Achslasten und längere Züge (bis zu 5.000 Tonnen, im mitteleuropäischen Schienenverkehrsnetz maximal 2.000 Tonnen). Das Zuggewicht ist in der Regel ein bedeutsamer Faktor bei der Berechnung des Benützungsentgelts. In Österreich liegt die durchschnittliche Trassengebühr für den Güterverkehr mit 3,00 Euro geringfügig über dem Durchschnitt. Das ist vor allem darauf zurückzuführen, dass Österreich ein Transitland ist, weshalb viel Güterverkehr auf den beiden gut ausgebauten Hauptachsen Brenner- und Donauachse stattfindet. Bei diesen handelt es sich im Vergleich zu den Nebenbahnen in der Fläche um teurere Streckenkategorien.

Im Personenverkehr reicht die Bandbreite der Trassengebühren von 0,01 Euro in Slowenien bis 8,1 Euro in Frankreich. Grund für das niedrige Benützungsentgelt in Slowenien ist, dass der Personennahverkehr fast gänzlich über das Infrastrukturbenützungsentgelt gefördert wird und nicht wie in den meisten anderen Ländern auch über gemeinwirtschaftliche Leistungen (Verkehrsdiensteverträge). In Frankreich gibt es hingegen ein sehr großes Hochgeschwindigkeitsnetz, für dessen Erhaltung der Infrastrukturbetreiber keine staatlichen Zuschüsse erhält, sondern hohe Nutzungsgebühren berechnet. Diese liegen auch in Belgien (hier sind jedoch die Stationsgebühren einbezogen) und Lettland, aber auch in Deutschland knapp über dem Durchschnitt.

Österreich liegt mit einem Wert von 2,30 Euro unter dem europäischen Durchschnittswert von 4,30 Euro. Dieser Wert wird auch von den teils geringen Zuggewichten im Regionalverkehr beeinflusst, weil in Österreich im Vergleich zu anderen Ländern nach wie vor viel Personenverkehr auf Nebenbahnen abgewickelt wird und dort leichtere Fahrzeuge im Einsatz sind.

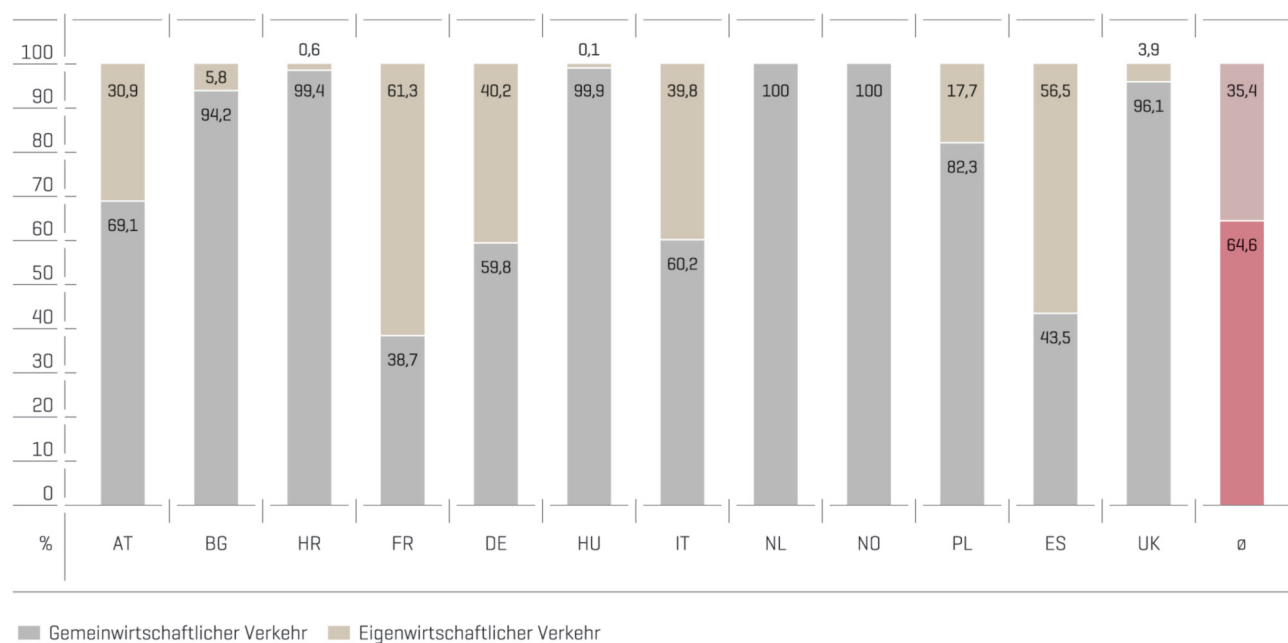


Abb. 3: Anteil der gemeinwirtschaftlichen Leistungen an den Personenkilometern im Jahr 2015. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Im europäischen Durchschnitt werden 64,6 Prozent des Personenverkehrs als gemeinwirtschaftlicher Verkehr erbracht. Das bedeutet, dass dieser Verkehr mit öffentlichen Finanzmitteln gefördert wird, um für alle Regionen einen regelmäßigen und kostengünstigen Verkehr zu gewährleisten. Mit einem Gemeinwirtschaftlichen-Anteil von 69,1 Prozent an insgesamt 12,2 Milliarden Personenkilometern im Jahr 2015 liegt Österreich leicht über dem Durchschnittswert von 64,6 Prozent der untersuchten Länder. Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr wird in Österreich vor allem auf den Strecken Wien-Salzburg und den internationalen Fernverkehrsstrecken Wien-Hegyeshalom, Wien-Breclav und teilweise auf der Brennerachse erbracht. In Frankreich und Spanien ist der Anteil des gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrs im europäischen Vergleich deutlich niedriger, da beide Länder über einen stark frequentierten Hochgeschwindigkeitsverkehr³ verfügen, der eigenwirtschaftlich betrieben wird. Das bedeutet aber, dass für diese Zugfahrten höhere Ticketpreise zu bezahlen sind.

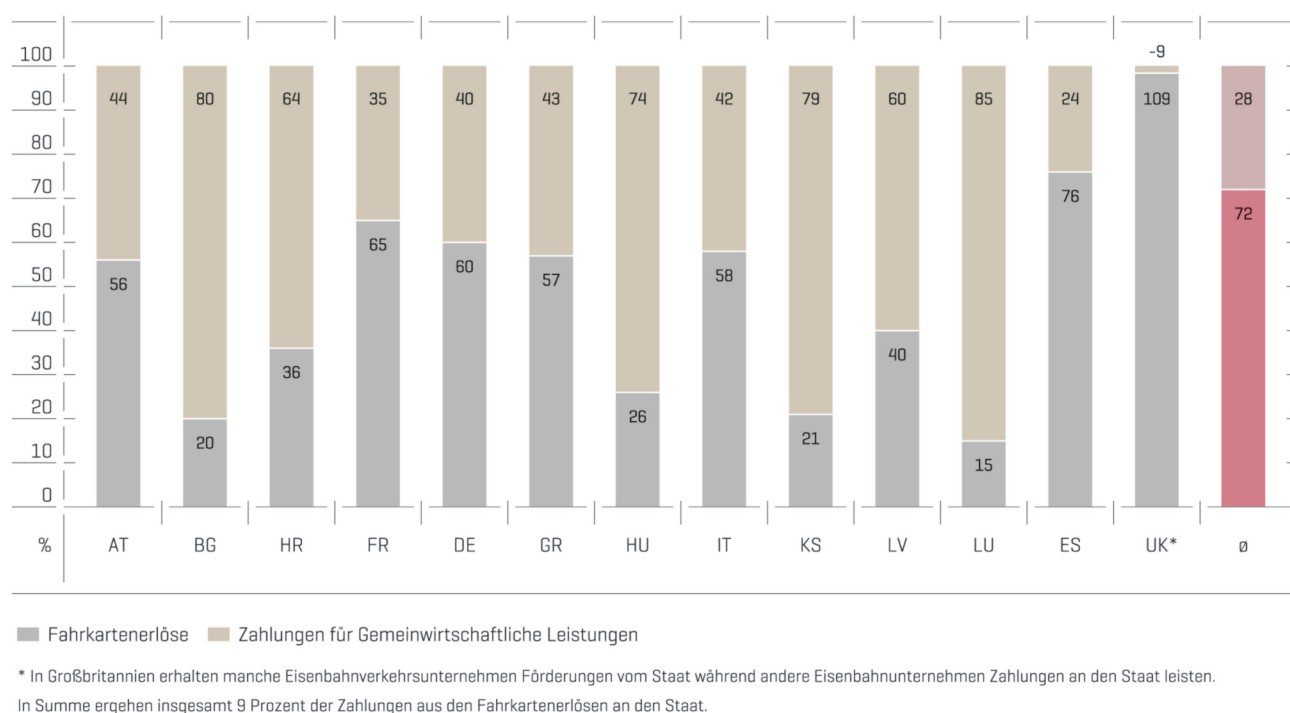


Abb. 4: Quelle der Erlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr im Jahr 2015 [Anteile in Prozent]. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Wie in Abbildung 4 ersichtlich bewegt sich die Bandbreite der durch gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge unterstützten Erlöse in den untersuchten Ländern zwischen minus neun und 85 Prozent. In welcher Höhe der Personenverkehr gefördert und damit die Ticketpreise für die Fahrgäste gestützt werden, ist eine autonome Entscheidung der einzelnen Länder. Der hohe Anteil an gemeinwirtschaftlichen Leistungen in Luxemburg spiegelt etwa die dort üblichen stark subventionierten und damit sehr günstigen Ticketpreise wider.

Mit einem Erlösanteil aus gemeinwirtschaftlich geförderten Fahrscheinverkäufen von 44 Prozent liegt Österreich über dem europäischen Durchschnitt (28 Prozent). Das bedeutet, dass Bahnreisende in Österreich von vergleichsweise günstigen Fahrkartenerlösen profitieren, was auch ein Grund für die starke Nutzung des Zugangebots ist.

³ Voraussetzung für den Bau des TGV-Netzes war, dass es eigenwirtschaftlich betrieben wird.

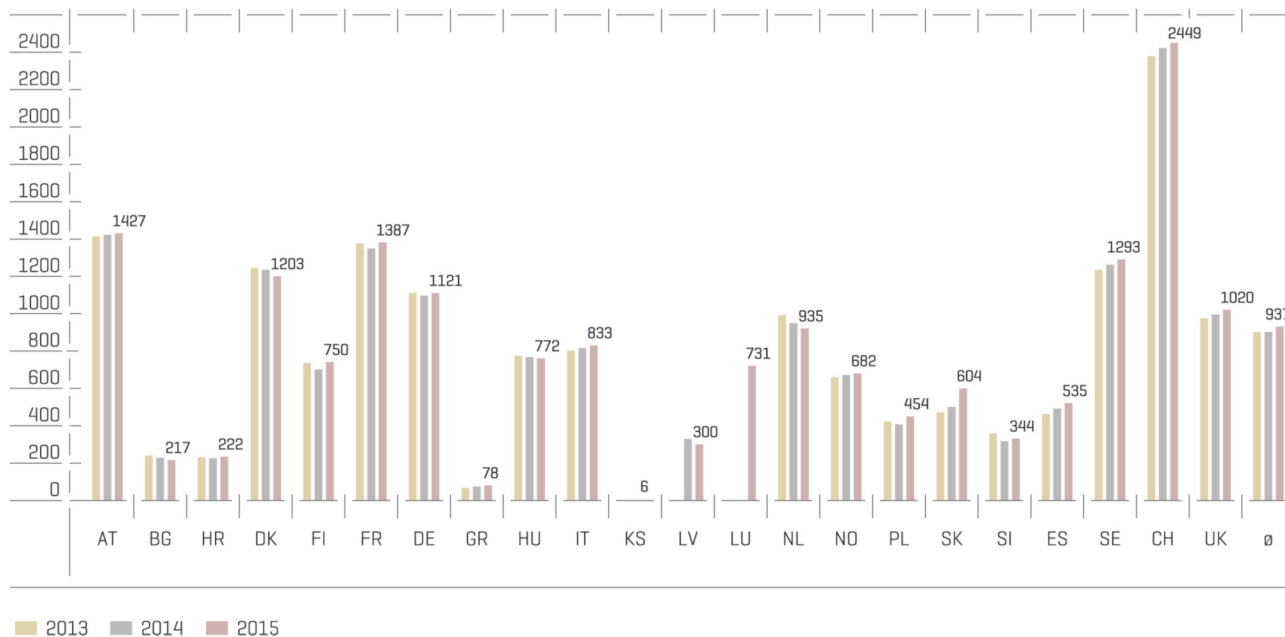


Abb. 5: Pro Jahr durchschnittlich zurückgelegte Entfernung je Einwohnerin und Einwohner 2015 [in Kilometer]. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

2015 haben europäische Bahnreisende im Durchschnitt 937 Kilometer mit der Bahn zurückgelegt. Österreich verzeichnet seit dem Jahr 2011 einen kontinuierlichen Anstieg bei den durchschnittlich pro Jahr und Person zurückgelegten Bahnkilometern. Dieser Trend setzt sich auch im aktuellen Bericht fort. Statistisch betrachtet legte 2015 jede Österreicherin bzw. jeder Österreicher 1.427 Kilometer mit der Bahn zurück. Dieser hohe Wert resultiert nicht zuletzt aus Infrastrukturausbaumaßnahmen, die den Schienenpersonenverkehr deutlich attraktiver gemacht haben. So hat zuletzt der Ausbau der Weststrecke zu einer Steigerung geführt. Spürbare Steigerungen sind auch mit dem Ausbau der Südachse (Semmering-Basistunnel, Koralmbahn) zu erwarten.

Österreich bleibt damit weiterhin das Bahnfahrland Nummer eins unter den EU-Mitgliedstaaten. Dahinter liegen Frankreich mit 1.387 Kilometern und Schweden mit 1.293 Kilometern, gefolgt von Dänemark, Deutschland und dem Vereinigten Königreich.

Mit dem aktuellen Marktbericht liegen zum zweiten Mal Werte aus der Schweiz vor, die ihre Position als führendes Bahnland im Personenverkehr mit 2.449 Kilometern pro Person und Jahr bestätigt hat. Alle anderen Länder liegen unter dem europäischen Durchschnitt.

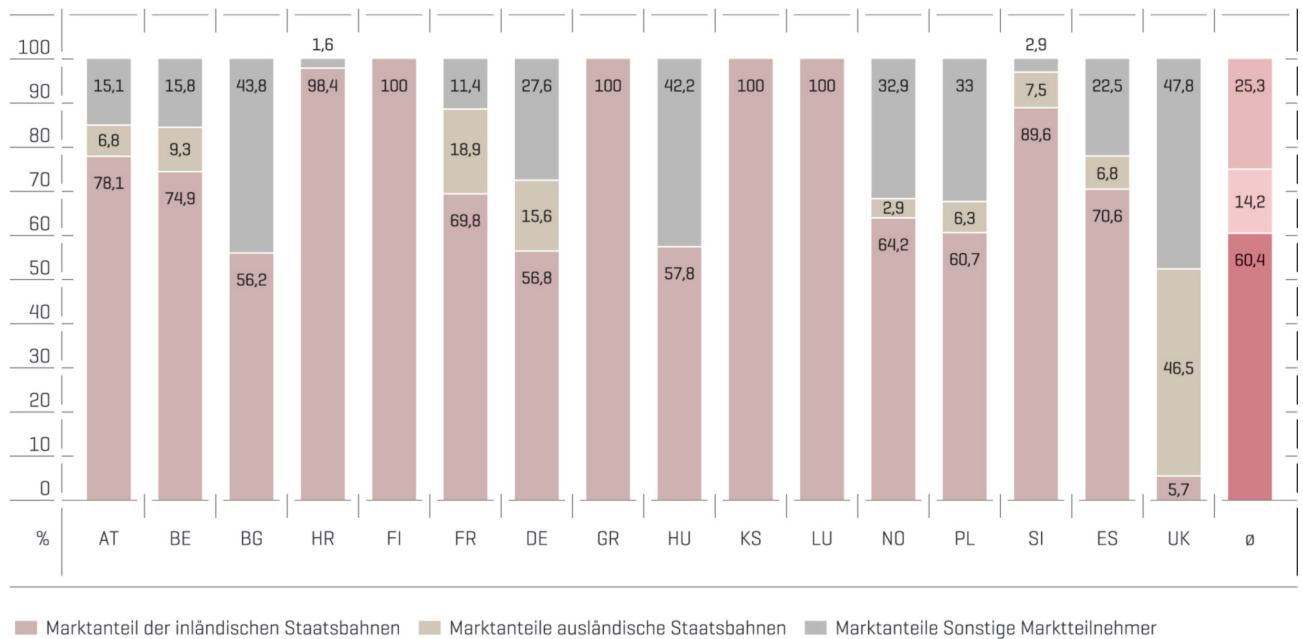


Abb. 6: Anteil an den Güterzugkilometern nach Herkunft des Eisenbahnverkehrsunternehmens 2015. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Im europäischen Durchschnitt erbringen die Wettbewerbsbahnen in den einzelnen Märkten 39,6 Prozent der Gütertransporte auf der Schiene. Der vergleichsweise hohe Durchschnitt ist vor allem auf die hohen Anteile der Wettbewerbsbahnen im Vereinigten Königreich und in Deutschland zurückzuführen.

In Österreich erbringt der Incumbent RCA 78,1 Prozent der insgesamt 40,7 Millionen im Güterverkehr gefahrenen Kilometer. Lediglich 6,8 Prozent der Güterzugkilometer werden im österreichischen Schienennetz von ausländischen Incumbents erbracht (vor allem TX Logistik im Eigentum von Trenitalia, PKP Cargo, SZ Cargo). 15,1 Prozent sind anderen Marktteilnehmern zuzurechnen. 2014 hatte die RCA noch 81 Prozent der Güterzugkilometer in Österreich erbracht. Das zeigt, dass der Wettbewerb im Schienengüterverkehr zunimmt.

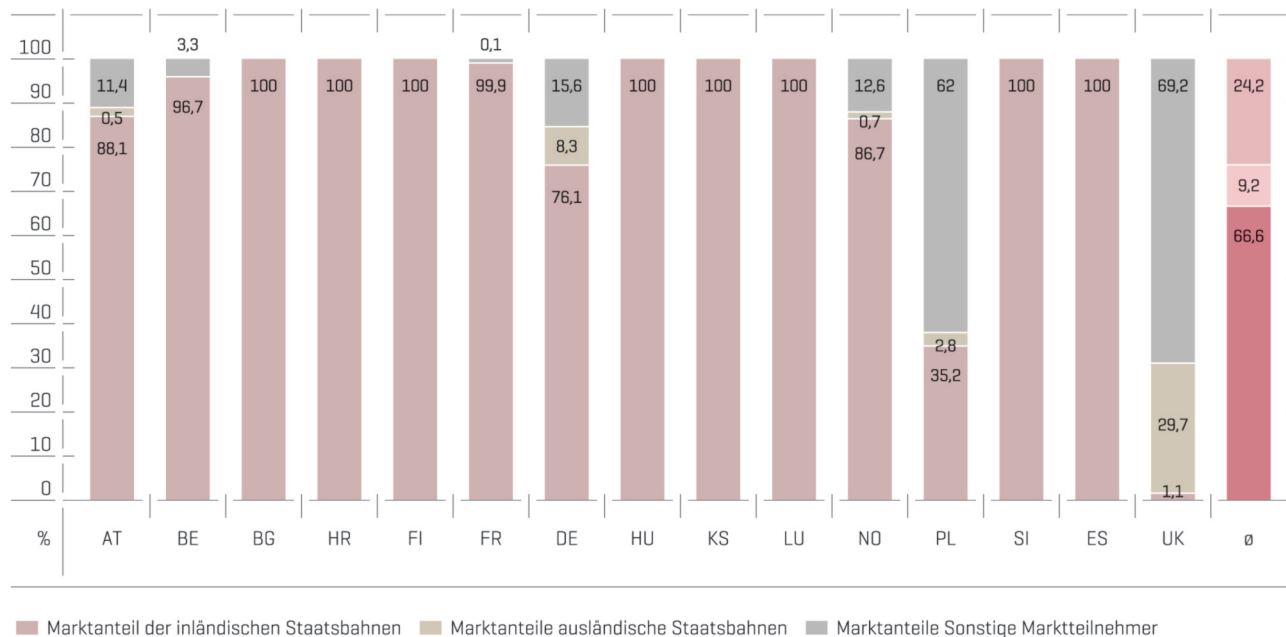


Abb. 7: Anteile an den Personenzugkilometern nach Herkunft des Eisenbahnverkehrsunternehmens 2015. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Im europäischen Personenverkehr erbringen die Wettbewerbsbahnen in den einzelnen Märkten durchschnittlich 33,4 Prozent der insgesamt gefahrenen Personenzugkilometer⁴. Der relativ hohe Anteil kommt vor allem dadurch zustande, dass in Polen und im Vereinigten Königreich ausländische Incumbents und andere Marktteilnehmer einen vergleichsweise hohen Anteil an den gefahrenen Personenzugkilometern haben. In Spanien, Slowenien, Luxemburg, dem Kosovo, Ungarn, Finnland, Kroatien und Bulgarien gibt es hingegen keinen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr.

Bezogen auf Landesgröße und Bevölkerung gibt es in Österreich mit 11,4 Prozent von anderen Marktteilnehmern erbrachten Personenzugkilometer beachtlichen Wettbewerb. Insgesamt wurden 111,5 Millionen Personenzugkilometer im Jahr 2015 gefahren. Davon erbringt der österreichische Incumbent ÖBB-PV 88,1 Prozent, nur 0,5 Prozent werden von ausländischen Incumbents (z. B. DB Regio) gefahren.

⁴ Personenzugkilometer: Zugsangebot
Personenkilometer: Zugsnachfrage

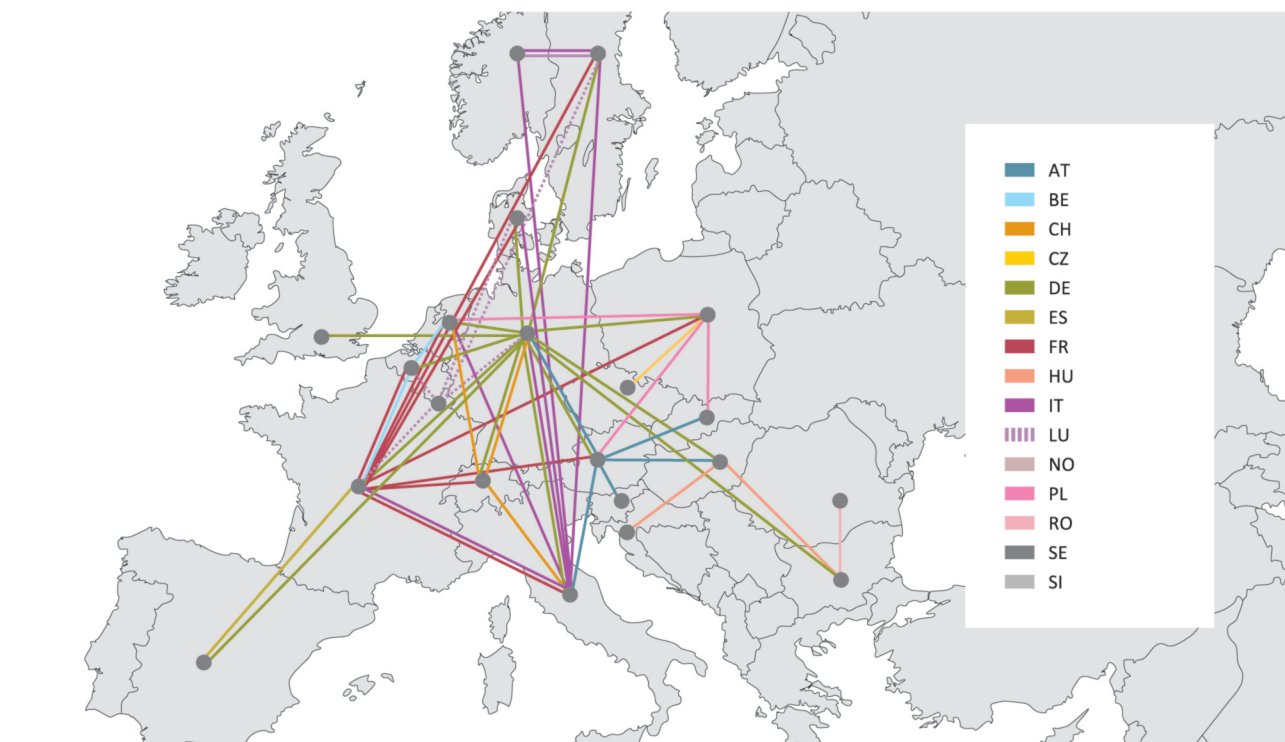


Abb. 8: Tätigkeit von Incumbents in ausländischen Märkten. Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Abbildung 8 zeigt die Aktivitäten der Incumbents in anderen Ländern. Insbesondere die Deutsche DB Cargo ist in anderen Ländern sehr aktiv. Auch die RCA verfolgt das Ziel, die Marktanteilsverluste, die sich aus der Öffnung des österreichischen Eisenbahnmarktes ergeben haben, durch den Markteintritt in anderen Ländern auszugleichen. So ist die RCA in Deutschland, Ungarn, der Slowakei, Slowenien, Italien und mittlerweile auch in Rumänien, Kroatien, Tschechien und Bulgarien aktiv. Umgekehrt sind in Österreich die DB Cargo (Deutschland), SZ Cargo (Slowenien), PKP Cargo (Polen) und die TX Logistik als Tochter der italienischen Trenitalia tätig.

Abgesehen von der RCA sind auch die österreichischen Mitbewerber zunehmend im Ausland aktiv. Die LTE fährt in den Niederlanden, Deutschland, Tschechien, Ungarn, Slowenien und Rumänien, die WLC wickelt vor allem Verkehre in Deutschland ab. Auch RTS Rail, Ecco-Rail und CargoServ sind im Ausland tätig. Das zeigt, dass die Internationalisierung des Schienengüterverkehrs kontinuierlich voranschreitet.

06

Marktzugang

- Pünktlichkeit der Züge im Personenverkehr mit 95,9 Prozent sehr hoch; Personennahverkehr pünktlicher als Personenfernverkehr.
- Das neue Wegeentgeltmodell 2018 der ÖBB-Infrastruktur basiert auf direkten Kosten und Aufschlägen je Marktsegment.
- Ausnahmebestimmungen zu Entgeltregelungen für Betreiber von Nebenbahnen.
- Erste Erfahrungen nach der Öffnung des Bahnstrommarktes in Österreich.
- Anschlussbahnen verzeichnen rund 12 Prozent mehr Aufkommen im Vergleich zum Vorjahr; 647 Anschlussbahnen mit Güterwagen bedient.

Österreichisches Eisenbahnnetz

Das Jahr 2016 war von einem weiteren Ausbau des Hochleistungsnetzes sowie von der Erweiterung des Regionalnetzes gekennzeichnet. Im Hochleistungsnetz wurde die viergleisige Weststrecke zwischen Wien und der Stadtgrenze Linz (mit Ausnahme der Umfahrung von St. Pölten) in Betrieb genommen. Im Regionalnetz wurde unter anderem ein zweigleisiger Abschnitt der Salzburger Lokalbahn zwischen Weitwörth-Nußdorf und Oichtensiedlung dem Verkehr übergeben. Das österreichische Schienennetz hat nunmehr eine Länge von 5.611 Kilometern und wird von mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben.

Österreichisches Schienennetz	Länge in km
Baulänge	5.611
Normalspur [1.435 mm]	5.306
Schmalspur [z. B. 760 oder 1.000 mm]	305
Eingleisige Strecken	3.462
Zweigleisige Strecken	2.149

Tabelle 1: Übersicht Schienennetz in Österreich (ohne touristische Bahnen). Quelle: Schienen-Control.

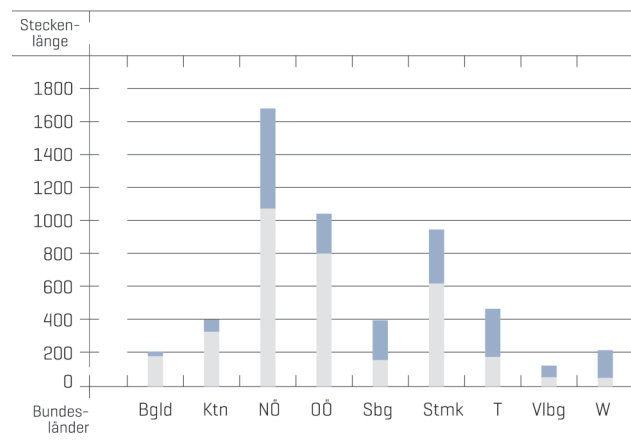


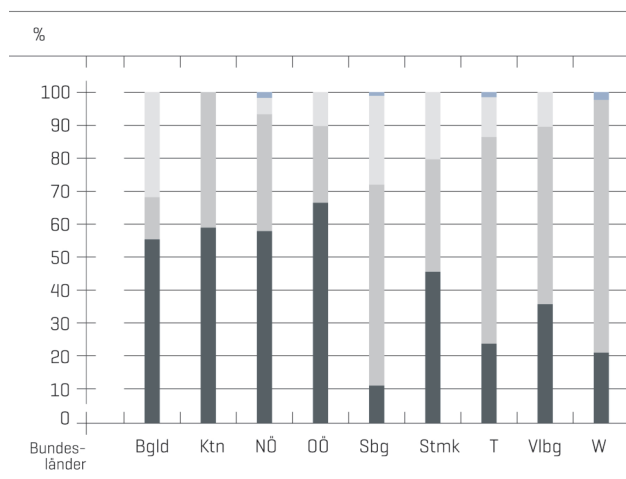
Abb. 1: Aufteilung des ein- und zweigleisigen Schienennetzes in Österreich nach Baulänge in Kilometern (ohne touristische Bahnen).

Quelle: Schienen-Control 2016.

Mit 1.073 Kilometern hat Niederösterreich, gefolgt von Oberösterreich mit 804 Kilometern die meisten eingleisigen Streckenabschnitte, die von ÖBB-Infrastruktur und Privatbahnen betrieben werden und vor allem dem Regionalverkehr dienen. Wien hat aufgrund der Metropolstellung und des dadurch intensiven Eisenbahnverkehrs nur 46 Kilometer eingleisige Strecken. Die Steiermark hat im Vergleich zu den anderen Bundesländern mit 191 Kilometern zahlreiche eingleisige Strecken, die nur von sogenannten Privatbahnen¹ betrieben werden. In Wien und Kärnten gibt es kein von Privatbahnen betriebenes eingleisiges Streckennetz.

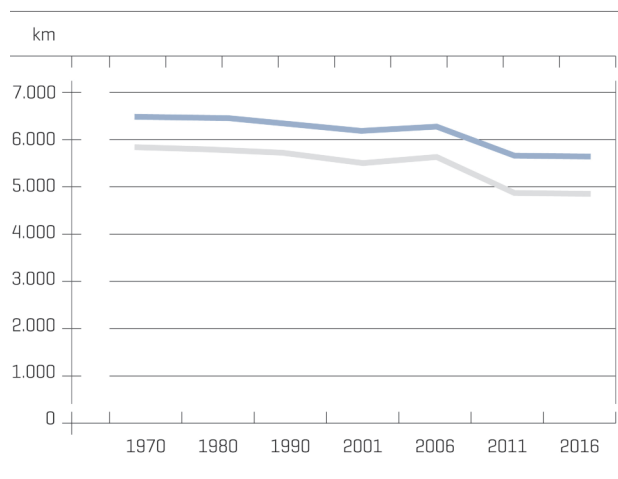
¹ Privatbahnen im Sinne des Privatbahngesetzes sind Haupt- und Nebenbahnen, deren Betreiber ein im Bundesbahngesetz nicht angeführtes Eisenbahnunternehmen ist (§ 1 PrivbG).

Im Bundesbahngesetz werden die Unternehmen des ÖBB-Konzerns angeführt.



- Privatbahnen zweigleisig
- Privatbahnen eingleisig
- ÖBB zweigleisig
- ÖBB eingleisig

Abb. 2: Prozentuelle Aufteilung des ein- und zweigleisigen Schienennetzes in Österreich zwischen ÖBB-Infrastruktur und Privatbahnen [ohne touristische Bahnen]. *Quelle: Schienen-Control 2016.*



- alle Eisenbahninfrastrukturbetreiber
- ÖBB-Infrastruktur

Abb. 3: Entwicklung des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur und aller Infrastrukturbetreiber (ÖBB und Privatbahnen) in Österreich [Baulänge in Kilometer]. *Quelle: bmvit - Verkehr in Zahlen für die Werte bis 2006; 2011-2016 Schienen-Control.*

Im Jahr 2016 betrug der Anteil der elektrifizierten Strecken aller Infrastrukturbetreiber 70 Prozent. Vorherrschend ist das österreichische Netz mit 15 kV bei 16,7 Hz elektrifiziert. Die Strecke der Raaberbahn sowie der Neusiedler Seebahn wird mit 25 kV bei 50 Hz betrieben. Ergänzt werden die elektrifizierten Strecken durch unterschiedliche mit Gleichstrom betriebene Abschnitte (u. a. von den Wiener Lokalbahnen und der Montafonerbahn).

STRECKENEINSTELLUNGEN

Die Strecke zwischen Klagenfurt und Rosenbach wurde im Abschnitt Weizelsdorf-Rosenbach im Jahr 2016 eingestellt. Diese Strecke wurde als Umleitung für die baubedingte Sperre der Karawankenbahn Villach-Rosenbach genutzt. Bei Sperre der Strecke über Faak am See dient nun der Grenzübergang Spielfeld-Strass als Ausweichstrecke.

Streckenabschnitt	Einstellungsantrag	Genehmigung	km	Anmerkung
Friedberg-Oberwart km 0,000 bis 15,583 und 52,433 bis 39,543	7.12.2012	Verfahren läuft	28	Einstellung beantragt
Pernhofen-W.-Zellerndorf	12.12.2013	Verfahren läuft	26	Einstellung beantragt, allerdings 2016 noch für den Umleitungs- verkehr relevant
Neunkirchen Abzweigung- Neunkirchen Lokalbahn	29.7.2016	Ja	1,5	Lokalbahn Willendorf- Neunkirchen Lokal- bahn. Eingestellt am 6.12.2016
Hermagor-Kötschach- Mauthen	11.12.2015	Ja	31	Eingestellt am 6.12.2016
Weizelsdorf-Rosenbach	11.12.2015	Ja	17	Eingestellt am 6.12.2016

Tabelle 2: Beantragte Streckeneinstellungen in Österreich 2016.

Quelle: Schienen-Control.

Ebenso wurde eine Teilstrecke der 1915 eröffneten Gailtalbahn zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen stillgelegt, wobei angedacht ist, die Strecke für einen Nostalgiebetrieb zu nutzen. In Neunkirchen in Niederösterreich wurde die verbliebene Teilstrecke der ehemaligen Lokalbahn von Willendorf nach Neunkirchen eingestellt. Der erste Abschnitt soll als Anschlussbahn aufrechterhalten bleiben.

VERKEHRSTATIONEN UND AUSBAU 2016

Im österreichischen Eisenbahnnetz wurden wie im Vorjahr insgesamt 1.434 Verkehrsstationen bedient. Mit 1.066 Stationen stehen die meisten Haltestellen und Bahnhöfe im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur, gefolgt von der Salzburger Lokalbahn mit 70 Stationen.

2016 wurde der Umbau der Haltestelle Wien Brünnerstraße fertiggestellt, die einen direkten Zugang zum künftigen Krankenhaus Nord haben wird. Weiters wurden Umbau- und Sanierungsarbeiten an den Stationen Neusiedl am See, Bruck an der Leitha, Eichgraben-Altengbach, Gmunden, Gunskirchen, Haag, Mattersburg und Schärding vorgenommen. Auf der Strecke der Raaberbahn wurde die Station Baumgarten mit einem Mittelbahnsteig ausgestattet, damit zwei Züge gleichzeitig halten und die Fahrgäste problemlos ein- und aussteigen können.

Des Weiteren wurden österreichweit zahlreiche Eisenbahnstationen mit Blindenleitsystemen, Liften und Unterführungen ausgestattet sowie Neuerungen der Wartebereiche für die Fahrgäste vorgenommen.

GRENZBAHNHÖFE

Das österreichische Eisenbahnnetz grenzt mit 28 Strecken an die benachbarten europäischen Eisenbahnnetze. 26 Grenzübergänge betreffen die ÖBB-Infrastruktur. Einen Übergang (Baumgarten/Sopron) hat die Raaberbahn sowie einen die Neusiedler Seebahn (Pamhagen/Fertőszentmiklós).

An allen Grenzübergängen wird Personenverkehr angeboten. Der Grenzübergang Summerau wurde durch die Führung einer internationalen Nachtverbindung zwischen Prag und Zürich im Rahmen des Nightjet-Projektes Ende 2016 aufgewertet.

Das österreichische Netz ist gut in das europäische Netz eingebunden. Von den 28 Grenzübergängen sind 22 bzw. knapp 80 Prozent elektrifiziert.

Die ÖBB-Infrastruktur verfügt im Grenzbereich Steiermark/Slowenien über einen 2,2 Kilometer langen Abschnitt, der mit Gleichstrom elektrifiziert ist.

In Tabelle 3 ist der zum Grenzbahnhof korrespondierende Bahnhof in Klammer dargestellt.

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

Tabelle 3: Grenzüberschreitende Strecken in Österreich. Quelle: ÖBB-Infrastruktur; Schienen-Control;

Die meisten Grenzübergänge gibt es zu Deutschland. Nach Liechtenstein und in die Schweiz gibt es je einen Grenzübergang. Neun Grenzübergänge sind zweigleisig in Betrieb. Der Grenzübergang Freilassing wird derzeit dreigleisig fertiggestellt. Über drei Grenzübergänge (Bleiburg, Vils, Sillian) wird planmäßig kein Güterverkehr abgewickelt. In die Slowakei gibt es keine Fernverkehrsangebote im Personenverkehr.

PRIVATBAHNEN

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

Unternehmen	Typ	„Verknüpfung“ in	Trassenzuweisung	Länge in km
AB	Schmalspur-Zahnrad	Jenbach	nicht vernetzt	7
CCG	integriert, Betrieb StLB	Kalsdorf	SCHIG	1
GKB	integriert	Graz Hbf.	SCHIG	98
GV	Schmalspur	Vorchdorf-Eggenberg	nicht vernetzt	16
IVB	Schmalspur-Straßenbahn	Innsbruck Hbf.	nicht vernetzt	19
LILO	Infrastruktur, Betrieb	Eferding, Linz Hbf., Stern & Hafferl	LILO	59
LVE	Infrastruktur, Betrieb	Stadl-Paura	LVE	16
MBS	integriert	Bludenz	ÖBB-Infrastruktur	13
MStE	Schmalspur, Betrieb StLB	Mixnitz-Bärenschützklamm	nicht vernetzt	10
NÖSBB	Schmalspur-Zahnrad	Puchberg/Schneeberg	nicht vernetzt	10
NÖVOG	Schmalspur	St. Pölten, Gmünd, Waidhofen a. d. Ybbs	nicht vernetzt	158
NSB	Infrastruktur, Betrieb	Neusiedl/See, Fertőszentmiklós	ÖBB-Infrastruktur	38
Raaberbahn	integriert [österr.-ungarisch]	Ebenfurth, Wulkaprodersdorf, Deutschkreutz	ÖBB-Infrastruktur	26
SKGB/SLB	Schmalspur-Zahnrad	-	nicht vernetzt	6
SLB	integriert	Salzburg Itzling	SCHIG	41
SLB	Schmalspur	Zell am See	nicht vernetzt	53
StLB	integriert	Gleisdorf, Feldbach, Peggau-Deutschfeistritz	bis 6.7.2016 SCHIG	47
StLB	Schmalspur	Unzmarkt	nicht vernetzt	67
VA	Schmalspur	Vöcklamarkt	nicht vernetzt	15
Wachtlbahn	Schmalspur	Kiefersfelden	nicht vernetzt	1
WLB	integriert	Wien Meidling, Traiskirchen	SCHIG	31
ZB	Schmalspur	Jenbach	nicht vernetzt	32

Tabelle 4: Österreichische Privatbahnen mit eigener Infrastruktur. Quelle: Schienen-Control.

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS ZU STRECKEN DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESBahn

Im Juni 2016 wurde von der Europäischen Kommission ein Durchführungsbeschluss gemäß Art 2 Abs 4 der RL 2012/34/EU erlassen, wonach die von der Steiermärkischen Landesbahn betriebenen Strecken Feldbach–Bad Gleichenberg, Gleisdorf–Weiz und Peggau-Deutschfeistritz–Übelbach für das Funktionieren des Schienenverkehrs über keine strategische Bedeutung verfügen. Das bedeutet, dass diese Strecken von der Regulierung ausgenommen sind und daher auch keine SNNB zu erstellen sind. Sollte ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrwegkapazitäten auf einer dieser Strecken begehren und diese nicht erhalten, kann das Unternehmen allerdings weiterhin Beschwerde bei der Schienen-Control Kommission einbringen.

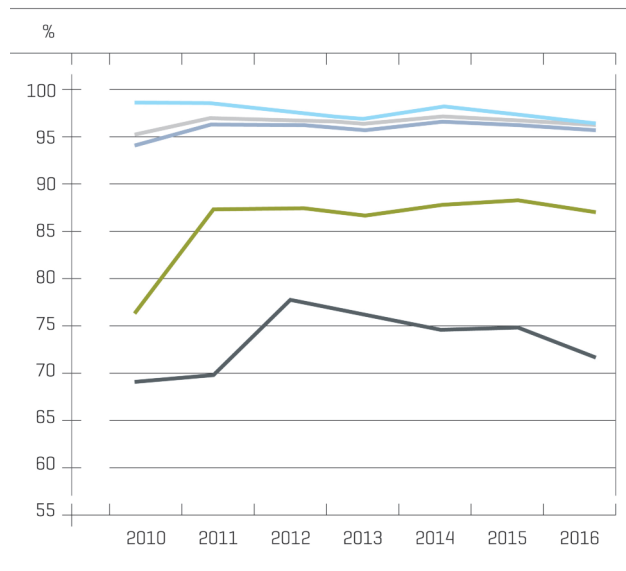
Pünktlichkeit im Bahnverkehr

Pünktlichkeit ist im öffentlichen Verkehr ein wichtiges Thema. Tagespendlerinnen und -pendler wollen ebenso pünktlich am Ziel sein wie Touristinnen und Touristen, die möglicherweise einen Anschluss im Umsteigebahnhof erreichen wollen. Gleichzeitig erfordert der integrierte Taktfahrplan eine hohe Pünktlichkeit, damit alle Umsteigemöglichkeiten wahrgenommen werden können. Störungen auf einzelnen Streckenabschnitten können sich im engmaschigen und vertakteten Bahnnetz im Dominoeffekt auf das ganze Netz auswirken. Hierbei gilt es zu beachten, dass in Österreich, durch seine Lage im Herzen Europas, grenzüberschreitende Verkehre eine Rolle spielen. Auch so können Verspätungen übertragen werden.

Im schienengebundenen Personenverkehr war die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2016 mit 95,9 Prozent insgesamt sehr hoch. Im Güterverkehr sank die Pünktlichkeit im Vergleich zum Vorjahr um 3,2 Prozentpunkte und lag somit bei 70,9 Prozent.

PÜNKTLICHKEITSSTATISTIK 2016

Die statistische Grundlage hierfür bilden die Ankünfte aller Züge in allen Verkehrsstationen. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 16,6 Mio. Ankünfte im Netz der ÖBB-Infrastruktur registriert. Davon entfallen 291.555 Ankünfte auf die Mitbewerber im ÖBB-Netz. 15,99 Mio. Ankünfte erfolgten pünktlich. Pünktlichkeit wird als Schwellenwert definiert, der im Fall der ÖBB-Infrastruktur für den Personenverkehr 5 Minuten und 29 Sekunden und für den Güterverkehr 15 Minuten nicht übersteigen darf. Ausgefallene Züge scheinen in der Bewertung nicht auf, auch nicht Züge, die im Schienenersatzverkehr geführt wurden (2016: 226.588 Ankünfte).



■ Personenverkehr gesamt ■ ÖBB - Wiener Schnellbahn
■ Personenfernverkehr ■ Güterverkehr
■ Personennahverkehr

Abb. 1: Vergleich der Pünktlichkeit im Personen- und Güterverkehr 2010–2016 aller Eisenbahnverkehrsunternehmen im Netz der ÖBB-Infrastruktur. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

PERSONENNAHVERKEHR PÜNKTLICHER ALS PERSONEN-FERNVERKEHR

Im Personenfernverkehr ist durch die internationale Vernetzung die Pünktlichkeit geringer als im Nahverkehr. Vermehrte Baustellen am Deutschen Eck und in Tschechien bei Brünn/Brno, Prag/Praha und Lundenburg/Břeclav bewirkten 2016 eine geringfügige Verschlechterung der Pünktlichkeit auf 87,7 Prozent (2015: 88 Prozent). Der Monat mit den meisten pünktlichen Fernverkehrszügen war der Februar 2016 mit 93,0 Prozent, gefolgt vom Dezember mit 90,5 Prozent. Im Juli wurden aufgrund der vielen Baustellen mit 82,3 Prozent die wenigsten pünktlichen Züge verzeichnet. Mit 96,3 Prozent erreichte die Wiener Schnellbahn der ÖBB-PV im Jahr 2016 einen hohen Pünktlichkeitsgrad.

Vergleicht man die wesentlichen Eisenbahnachsen in Österreich, zeigt sich, dass 2016 die Fernverkehrszüge auf der stark befahrenen Westachse deutlich pünktlicher waren als jene auf der Brennerachse. Obwohl die Brennerachse im internationalen Verkehr nur im Zweistundentakt befahren wird, konnten nur 70 Prozent aller Fernverkehrszüge nach Österreich pünktlich übergeben werden. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet das allerdings einen Anstieg um 14 Prozentpunkte (2015: 56 Prozent). Züge von Österreich nach Italien erreichten einen Pünktlichkeitsgrad von 83,3 Prozent.

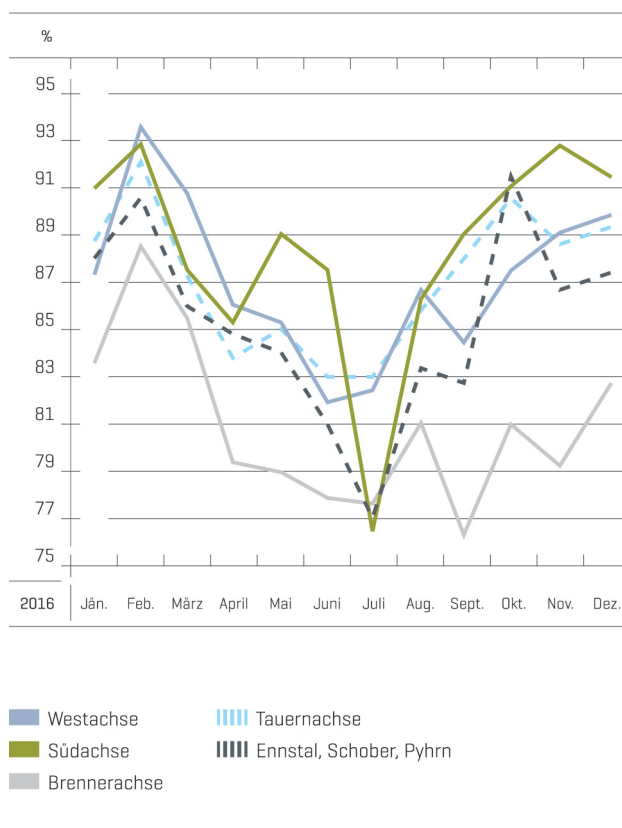


Abb. 2: Pünktlichkeit im Personenfernverkehr auf den einzelnen Verkehrsachsen 2016 [Messung der Verspätungen ab 5 Minuten 29 Sekunden]. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Interessant ist auch die Pünktlichkeit des Korridorverkehrs über deutsches Staatsgebiet zwischen West- und Ostösterreich. Hier war zu beobachten, dass Korridorzüge von Österreich nach Deutschland deutlich pünktlicher waren als die aus Deutschland kommenden. Wurden die Züge am Grenzübergang Kufstein mit 89,4 Prozent Pünktlichkeit abgefertigt, erreichten sie den Grenzübergang Salzburg nur noch mit einer Pünktlichkeit von 81,4 Prozent. Die Korridorzüge in die entgegengesetzte Richtung erreichten den Grenzübergang Salzburg mit einer Pünktlichkeit von 74,9 Prozent, bei Ankunft in Kufstein lag dieser nur noch bei 71,9 Prozent. Gründe dafür waren einerseits zahlreiche Baustellen auf deutschem Staatsgebiet und andererseits der fehlende Gleiswechselbetrieb in Deutschland. Mit dem dreigleisigen Aus-

bau der Strecke zwischen Salzburg und Freilassing ist für 2017 eine Verbesserung zu erwarten.

BUNDESLÄNDER IM VERGLEICH

Im Personennahverkehr lag die Pünktlichkeit der Züge mit 96,4 Prozent knapp unter dem Wert des Vorjahres (2015: 96,8 Prozent).

Im Mittelwert der Monate erzielte Vorarlberg mit 98 Prozent die höchste Pünktlichkeit, gefolgt von Tirol, Kärnten und der Steiermark. In Oberösterreich konnte der Schwellenwert von 95 Prozent in sieben Monaten nicht erreicht werden, was auf die dicht belegte Weststrecke zurückzuführen war.

Der Monat mit den meisten pünktlichen Zügen in Österreich war der Februar mit 97,7 Prozent. Die wenigsten pünktlichen

2016	W	NÖ	OÖ	Bgl	Stmk	Sbg	Ktn	T	Vlbg
Jänner	96,8	95,8	95,9	96,2	98,2	95,7	98,6	96,9	98,3
Februar	97,4	97,0	97,3	97,5	98,3	96,9	97,5	98,3	98,8
März	97,5	96,3	96,6	97,5	98,1	96,7	95,2	98,3	98,8
April	97,3	95,9	95,2	96,4	97,0	94,8	97,1	97,2	98,3
Mai	97,4	95,9	93,8	97,3	96,7	95,4	97,9	97,9	98,3
Juni	95,8	95,0	94,0	96,5	97,1	93,9	97,4	97,7	97,7
Juli	96,3	93,6	93,6	93,9	94,7	95,7	97,5	93,9	97,3
August	96,2	94,0	94,9	91,1	96,2	95,4	96,5	95,7	97,8
September	97,5	95,9	93,9	96,8	95,6	95,5	96,1	97,6	97,3
Oktober	97,0	95,9	94,6	96,9	97,9	95,6	96,6	97,7	97,6
November	97,3	96,1	94,4	96,6	97,7	94,2	97,4	98,0	97,9
Dezember	97,5	96,9	95,6	97,4	97,7	96,5	97,4	97,7	97,5

Tabelle 1: Pünktlichkeit 2016 im Nahverkehr nach Bundesländern in Prozent (Messung der Verspätungen ab 5 Minuten 29 Sekunden).

Quelle: ÖBB-Infrastruktur, ÖBB-PV.

Züge waren in den Sommermonaten Juli und August aufgrund von zahlreichen Bauarbeiten zu verzeichnen.

PÜNKTLICHKEIT IM GÜTERVERKEHR

Im Güterverkehr gibt es wesentlich mehr Verflechtungen mit dem Ausland als im Personenverkehr. Hinzu kommt die Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern, die für den Vor- bzw. Nachlauf benötigt werden. Im Güterverkehr lag die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2016 bei 70,9 Prozent (2015: 74,1 Prozent). Die RCA ist mit ihren planmäßigen Knotenverkehren zwischen den Vershubknoten (Wien, Linz, Wels, Salzburg, Innsbruck, Graz, Bruck an der Mur und Villach) mit 74,3 Prozent pünktlicher als ihre Mitbewerber, die deutlich mehr Ad-hoc-Verkehre führen. Der pünktlichste Monat der Rail Cargo Austria war der Februar 2016 mit 80,2 Prozent.

VERSPÄTUNGSURSACHEN

Im Personenverkehr verursachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen knapp ein Drittel der Verspätungen selbst, etwa durch starken Fahrgastwechsel in den Stationen. Eine weitere Ursache für Verspätungen sind Fahrzeugstörungen wie zum Beispiel Traktionsstörungen, Probleme beim Vereinen von Garnituren und Türstörungen. Seitens der Infrastruktur verursachen Weichenstörungen, Stromausfälle oder Stellwerksprobleme Verspätungen. Neben diesen Anlagenstörungen kommen noch Verspätungen durch Wartungs-, Inspektions- oder Erneuerungsarbeiten an Infrastrukturanlagen hinzu.

Unpünktlichkeit kann aber auch durch externe Einflüsse wie fremde Personen im Gleisbereich, Unwetter- oder Rettungseinsätze entstehen. Auf eingleisigen bzw. zweigleisigen Strecken führt die Verspätung eines Zuges im Dominoeffekt zu weiteren Verzögerungen im Betriebsablauf, da ein Ausweichen nicht möglich ist. Diese Störungen zählen zu den Folgestörungen, die selbst durch optimale Disposition nicht gänzlich verhindert werden können.

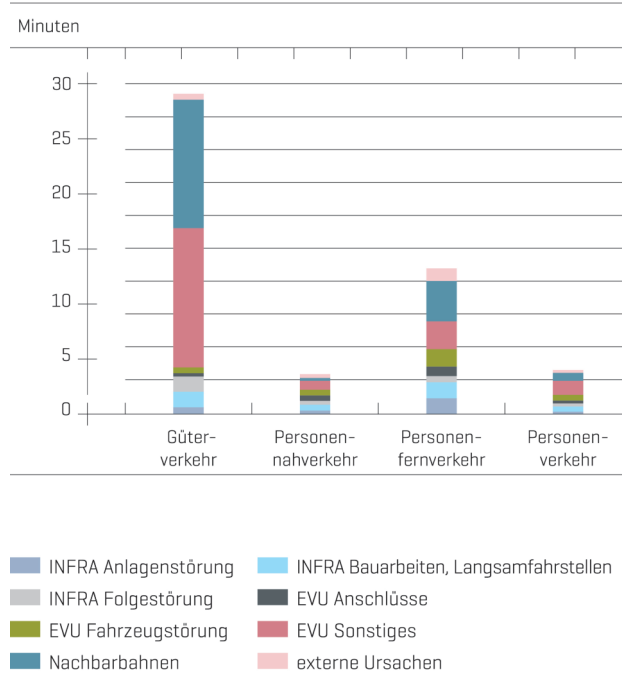


Abb. 3: Verspätungsminuten und deren Ursachen für verschiedene Verkehrsarten 2016. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Im Güterverkehr waren die Eisenbahnverkehrsunternehmen für 46 Prozent der Verspätungen selbst verantwortlich, weil z. B. die Frachtübergabe durch unpünktliche Anschlusszüge oder Zufuhren auf anderen Verkehrsträgern zu spät erfolgte. 40 Prozent der Verspätungen entstanden bei den europäischen Nachbarbahnen. Zwölf Prozent aller Verspätungen verursachte der Infrastrukturbetreiber.

PERFORMANCE REGIME

Das Performance Regime stellt ein Anreizsystem gemäß § 67h EibG zur Vermeidung von Betriebsstörungen und somit zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit dar. Um den im Performance Regime angeführten Anreizen gerecht zu werden, werden die Verspätungen aller Zugläufe – im Reiseverkehr Verspätungen von mehr als 10 Minuten und im Güterverkehr von mehr als 60 Minuten – erhoben, den jeweiligen Verspätungsursachen zugewiesen und auf Basis UIC 450-2¹ kodiert. Dadurch ist eine Zuordnung der jeweiligen Verspätung an das Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Infrastrukturbetreiber oder eine Einstufung als neutrale Ursache möglich.

in €	2013	2014	2015	2016
Zahlung des EVU	360.836	314.200	434.971	481.958
Zahlung des EIU	- 236.564	- 186.769	- 170.390	- 215.074
Zahlungsdifferenz an EIU	= 124.272	= 127.431	= 264.581	= 266.884

Tabelle 2: Zahlungen aus dem Performance Regime 2013–2016 in Euro. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Im Jahr 2016 verursachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit 855.593 Minuten mehr Verspätungen als der Infrastrukturbetreiber mit 381.933 Minuten. Die Abrechnung zeigt, dass die ÖBB-Infrastruktur verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Verspätungen eine Abgeltung in Höhe von insgesamt 215.074 Euro zahlen musste. 481.958 Euro waren von verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen an die ÖBB-Infrastruktur zu entrichten.

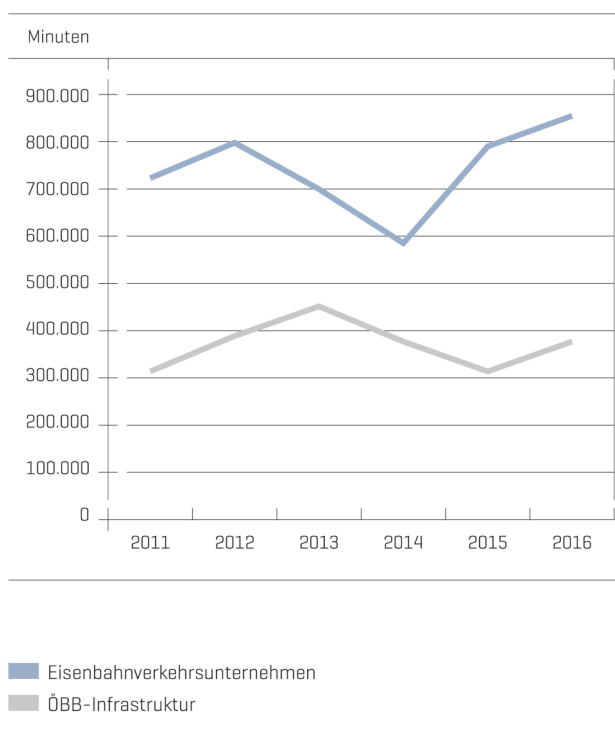


Abb. 4: Abgerechnete Verspätungsminuten für das Performance Regime 2011–2016 in Minuten. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

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

Neues Entgeltmodell der ÖBB-Infrastruktur 2018

Mit dem Fahrplanjahr 2018 führt die ÖBB-Infrastruktur ein neues Entgeltmodell – das sogenannte „Wegeentgeltmodell 2018“ – für die Benutzung des Mindestzugangspaketes (Zugtrasse) ein. Dies wurde erforderlich, da einerseits mit dem Recast des 1. Eisenbahnpaketes die Rechtslage national anzupassen war und andererseits mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/909 eine neue Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, vorgeschrieben wurde. Darüber hinaus sieht der Recast des 1. Eisenbahnpaketes ausführlichere Regelungen zur Festlegung von Marktsegmenten und zur Berechnung der Aufschläge auf die direkten Kosten vor¹. Im Folgenden werden die Marktsegmente, die direkten Kosten und die Aufschläge auf die direkten Kosten je Marktsegment sowie deren Umsetzung im neuen „Wegeentgeltmodell 2018“ erläutert.

MARKTSEGMENTE

Gemäß § 67d EisebG sind drei Marktsegmente vorgegeben, die vom Infrastrukturbetreiber als Mindestanforderungen vorzusehen sind: Das sind neben Güterverkehrsdiensten Personenverkehrsdienste, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbracht und daher als gemeinwirtschaftlich bezeichnet werden, Sonstige Personenverkehrsdienste, die eigenwirtschaftlich erbracht werden.

Die ÖBB-Infrastruktur hat unter Berücksichtigung dieser gesetzlichen Mindestanforderungen im Wegeentgeltmodell 2018 sechs Marktsegmente vorgesehen:

1. Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr
2. Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr
3. Gemeinwirtschaftlicher Personennahverkehr stark
4. Gemeinwirtschaftlicher Personennahverkehr schwach
5. Güterverkehr nicht-manipuliert
6. Güterverkehr manipuliert

Im Personenverkehr ist für den eigenwirtschaftlichen Verkehr ein Marktsegment vorgesehen. Der gemeinwirtschaftliche Personenverkehr wird in drei Marktsegmente gegliedert, um den Markt adäquat abbilden zu können. Das ist insofern notwendig, da im gemeinwirtschaftlichen Personenverkehr neben Fernverkehrszügen und Pendlerzügen in der Stadtregion auch Regionalzüge am Land zu berücksichtigen sind.

Aus diesem Grund wurde zunächst zwischen Nah- und Fernverkehrszügen unterschieden. Als Fernverkehrszug wird ein Zug eingestuft, wenn die durchschnittliche Entfernung zwischen den einzelnen Halten mindestens 20 Kilometer beträgt oder es sich um einen internationalen Zug handelt, der weder an einem Grenzbahnhof beginnt, noch endet.

Erfüllt ein Zug keines der beiden Kriterien, wird er als Nahverkehrszug eingestuft, wobei hier für die Berechnung des Entgeltes noch zwischen „Gemeinwirtschaftlicher Personennahverkehr schwach“ und „Gemeinwirtschaftlicher Personennahverkehr stark“ unterschieden wird.

Die Klassifizierung als „Gemeinwirtschaftlicher Personennahverkehr stark“ erhalten Züge, die über mehr als 200 Sitzplätze und mindestens vier Waggons verfügen, in der Hauptverkehrszeit unterwegs sind und ihren Start- oder Zielbahnhof in einer Metropolregion haben. Treffen nicht alle dieser Kriterien auf einen Zug zu, wird er als „Gemeinwirtschaftlicher Personennahverkehr schwach“ eingeordnet.

¹ Details zu den rechtlichen Grundlagen sind in den Jahresberichten der Schienen-Control 2014 und 2015 zu finden.



Abb. 1: Zuordnung der Züge zu den Marktsegmenten im Personenverkehr. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Im Güterverkehr wird im Zuge der Festlegung der Marktsegmente im neuen Wegeentgeltmodell 2018 zwischen manipulierten und nicht-manipulierten Zügen unterschieden. Züge des Einzelwagenladungsverkehrs werden als manipulierte Züge angesehen. Darunter fallen Durchgangsgüterzüge (DG, SDG), Nahverkehrsgüterzüge (NG, SNG), Verschubgüterzüge (VG, SVG) und Bedienfahrten (BED, SBED). Ebenso werden alle Züge des Kombinierten Verkehrs

(rollende Landstraße (ROLA, SROLA), des Kombinierten Ganzzugverkehrs (KGAG, SKGAG) und des Euro-Kombi-Verkehrs (TEC, STEC), welche bei einem Terminal beginnen und/oder enden bzw. von Staatsgrenze zu Staatsgrenze geführt werden, hier eingeordnet. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass alle Züge, die weder als Kombinierte Verkehre noch als Einzelwagenladungsverkehre geführt werden, als nicht-manipulierte Güterzüge einzustufen sind.



Abb. 2: Zuordnung der Züge zu den Marktsegmenten im Personenverkehr. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

DIREKTE KOSTEN

Nach Festlegung der Marktsegmente ermittelte die ÖBB-Infrastruktur, unter Berücksichtigung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/909, die direkten Kosten je Verkehrsart (Personenfernverkehr über 160 km/h, Personenfernverkehr unter 160 km/h, Personennahverkehr und Güterverkehr). Wie bereits im bisherigen Trassenpreissystem werden Zugkilometer (Zug-km) und Bruttotonnenkilometer (Btkm) als Abrechnungseinheit beibehalten. In einem weiteren Schritt ordnete man die direkten Kosten je Verkehrsart den Marktsegmenten zu und kam zu folgendem Ergebnis:

Für die Marktsegmente „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ und „Gemeinwirtschaftlicher Fernverkehr“ werden die direkten Kosten für den Personenfernverkehr über 160 km/h und den Personenfernverkehr unter 160 km/h angesetzt.

Dem Personennahverkehr rechnet man die direkten Kosten der Marktsegmente „Gemeinwirtschaftlicher Personennahverkehr stark und schwach“ zu.

Dem „Güterverkehr manipuliert und nicht-manipuliert“ ordnet man die direkten Kosten des Güterverkehrs zu.

Für Lokzugfahrten und Überstellungsfahrten von Leerpersonenzügen wird ein einheitlicher Preis für alle Marktsegmente festgelegt, da diese unabhängig von der Verkehrsart grundsätzlich die gleichen direkten Kosten verursachen.

AUFSCHLÄGE AUF DIE MARKTSEGMENTE

Die direkten Kosten können die Vollkosten einer Zugfahrt nicht decken. Daher hat der EU-Gesetzgeber die Möglichkeit geschaffen, zusätzlich zu den Entgelten Aufschläge einzuheben. Die Aufschläge dürfen zusätzlich zu den direkten Kosten und maximal bis zur Erreichung der Vollkostendeckung verrechnet werden, allerdings nur soweit die Markttragfähigkeit sichergestellt werden kann.

Diese Regelung hat der österreichische Gesetzgeber gemäß Art 32 Abs 1 RL 2012/34/EU in § 67d EisbG umgesetzt. Auf Grundlage der nationalen Gesetzgebung musste der Infrastrukturbetreiber nun die Aufschläge für die einzelnen

Marktsegmente berechnen. Da der Gesetzgeber die Herleitung der „Markttragfähigkeit“ allerdings nicht näher ausführt, wurde für die Berechnung das „Ramsey-Boiteux-Modell“ herangezogen.

Diese Berechnungsmethode berücksichtigt bei der Ermittlung von Aufschlägen die Markttragfähigkeit der Marktsegmente, indem die jeweilige inverse Nachfrageelastizität² in die Berechnung miteinfließt. Demzufolge wird für das Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ kein Aufschlag festgesetzt,

da die Einhebung eines Aufschlages zu einer massiven Reduktion der Verkehrsmenge in diesem Segment führen würde. Auch für Dienstzüge wird nach dem Wegeentgeltmodell 2018 kein Aufschlag verrechnet, da es sich in diesen Fällen um keine produktive Leistung handelt und somit die Markttragfähigkeit nicht gegeben ist.

Der nachstehenden Tabelle sind die Entgelte, unter Berücksichtigung der direkten Kosten sowie der Aufschläge je Marktsegment, zu entnehmen.

Marktsegment	Entgelt je Zug-km <i>[inkl. Aufschläge]</i>	Entgelt je Btkm
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	2,157 €	0,001746 €
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	1,682 €	0,001746 €
Gemeinwirtschaftlicher Personennahverkehr stark	1,834 €	0,002894 €
Gemeinwirtschaftlicher Personennahverkehr schwach	1,639 €	0,002894 €
Güterverkehr manipuliert*	0,948 €	0,001487 €
Güterverkehr nicht manipuliert	1,580 €	0,001487 €
Dienstzug*	0,948 €	0,001487 €

Tabelle 1: Entgelte aus dem Produktkatalog der ÖBB-Infrastruktur „Zugtrasse 2018“;

* keine Verrechnung von Aufschlägen

WEGEENTGELTMODELL 2018 VERSUS BISHERIGES ENTGELT-MODELL

Im bisherigen Trassenpreissystem wurde neben dem Bruttotonnenkilometer-Entgelt zusätzlich ein Zugkilometer-Entgelt je Verkehrsart (Personen-, Güter-, Einzelwagenladungsverkehr- bzw. Leer- und Dienstpersonenzüge) und Streckenkategorie verrechnet. Im Unterschied dazu werden im Wegeentgeltmodell 2018 sechs Marktsegmente unterschieden. Für die Berechnung des Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) wird das im jeweiligen Segment aufgrund von Nachfrageelastizität und direkten Kosten spezifisch festgelegte Entgelt für Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer herangezogen.

„DAS NEUE WEGEENTGELTMODELL 2018
BASIERT AUF SECHS MARKTSEGMENTEN.
DAS FÜHRT DAZU, DASS VIELE VERKEHRE
FÜR DAS MINDESTZUGANGSPAKET EIN
GÜNSTIGERES IBE BEZAHLEN.“

² Nachfrageelastizität ist die relative Änderung der Nachfrage (d) bei einer relativen Änderung des Preises (p):

$$\mathcal{E} = \frac{\Delta m}{\Delta p}$$

Durch die Verwendung der inversen Nachfrageelastizität werden Marktsegmente mit hoher Elastizität wenig und die mit niedriger Elastizität stärker belastet.

Durch den Wegfall der Differenzierung nach Streckenkategorien und einem im Vergleich zu den Vorjahren verringerten Einnahmziel des Infrastrukturbetreibers, ergeben sich durch die Einführung der Marktsegmente für eine Vielzahl der Verkehre niedrigere Preise. So wird beispielsweise das IBE für Personenfernverkehrszüge auf der Westachse und der Brennerstrecke günstiger. Ebenso profitieren der manipulierte und der nicht-manipulierte Güterverkehr auf der Brennerstrecke und der Westachse von der Umstellung auf das neue IBE-Modell. Für den Nahverkehr kommt es neben der Westachse und der Brennerstrecke auch auf den Sonsti-

gen internationalen Achsen sowie am Sonstigen Kernnetz zu Preissenkungen.

Im Gegensatz dazu wird für alle Verkehre im Ergänzungsnetz sowie im Kernnetz im Eigenwirtschaftlichen Personenverkehr und Güterverkehr manipuliert bzw. nicht-manipuliert für die Benützung des Mindestzugangspaketes ein höheres IBE zu entrichten sein. Auch ist auf den Sonstigen internationalen Achsen für den Eigenwirtschaftlichen Personenverkehr und den Güterverkehr nicht-manipuliert mit Preissteigerungen zu rechnen.

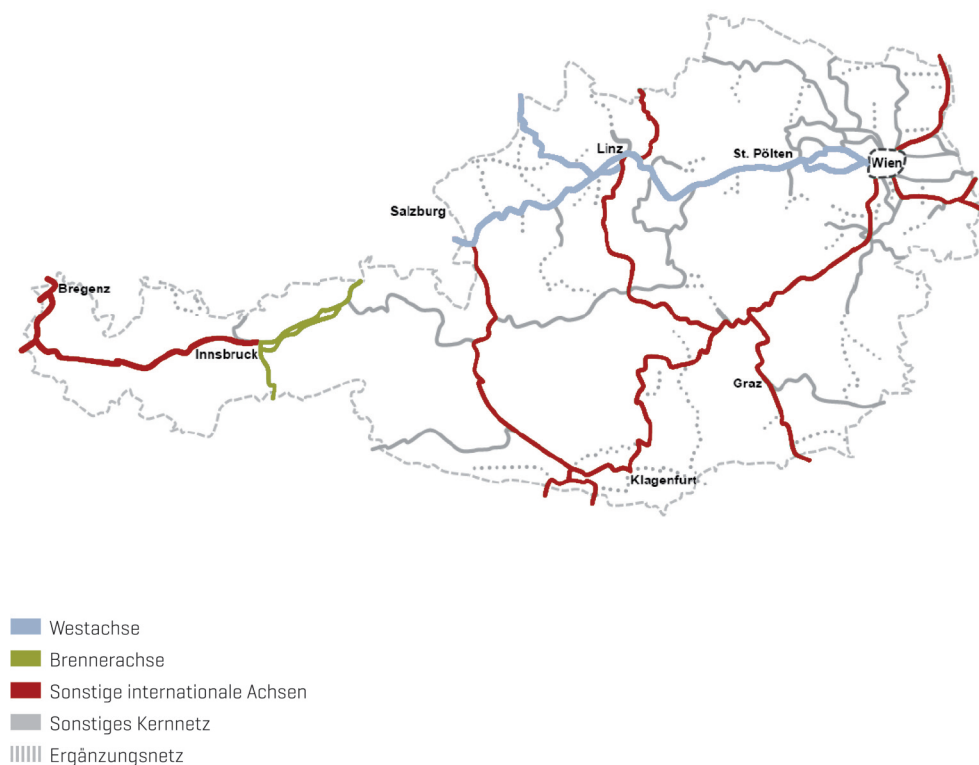


Abb. 3: Streckenkategorien aus dem Produktkatalog Zugtrasse 2017. Quelle: ÖBB-Infrastruktur.

Neue Entgeltregeln für kleine Infrastrukturbetreiber

Die Festsetzung von Entgelten nach dem Recast kann für einen Infrastrukturmanager eine große Herausforderung sein. Besonders aufwendig ist es für sogenannte kleine Infrastrukturbetreiber, die Nebenbahnen betreiben. Für diese könnte der Aufwand der Festsetzung der Entgelte sogar unverhältnismäßig sein. Aus diesem Grund sind im Recast für die Betreiber von Nebenbahnen Ausnahmebestimmungen von Teilen der Regulierung zu finden, die durch die Umsetzung des Recast des 1. Eisenbahnpaketes (RL 2012/34/EU) ins österreichische Eisenbahngesetz (§ 54a Abs 2 und 3 EisbG) übernommen wurden.

Die Ausnahmebestimmung des § 54a EisbG Abs 2 sieht vor, dass Unternehmen von der Anwendung einzelner Bestimmungen des EisbG befreit werden, wenn sie für die Verwaltung der nachfolgend angeführten Infrastruktur zuständig sind:

1. Örtlich und regional eigenständig vernetzte Nebenbahnen für Personenverkehrsdienste.
2. Vernetzte Nebenbahnen, die nur für die Durchführung von Personenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind.
3. Vernetzte Nebenbahnen, die ausschließlich für die Erbringung regionaler Güterverkehrsdienste durch einen einzigen Zugangsberechtigten genutzt werden, und insoweit, als kein Begehren von einem anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität vorliegt.

Wenn somit auf einer Nebenbahn nur ein örtlicher oder regionaler Personenverkehrsdienst durchgeführt wird oder der Personenverkehrsdienst in Städten und Vororten erfolgt oder aber maximal ein Unternehmen Zugang für regionale Güterverkehrsdienste begehrt, fällt der Infrastrukturbetreiber unter diese gesetzliche Ausnahmebestimmung und ist so dann von zahlreichen Bestimmungen der Regulierung ausgenommen.

Die wichtigsten sind:

-
- § 74: Wettbewerbsüberwachung
 - §§ 65b Abs 2–4: Gestaltung eines Koordinierungsverfahrens
 - § 59: SNNB Erstellung
 - §§ 65c–65f: Bestimmungen betreffend überlastete Infrastruktur und Aufgabe von Zugtrassen
 - § 62 Abs 3 und 4: externe Zuweisungsstelle
 - § 62b Abs 3 und 4: entgelterhebende Stelle
 - §§ 67–69a: Bestimmungen über Wegeentgelte
 - § 63: Zuweisungsgrundsätze
 - § 70a Abs 3: Vertragsabschluss durch Zuweisungsstelle
 - § 64: Rahmenregelung
 - § 73a Abs 1: Vorlage von Verträgen und Urkunden
 - § 65 Abs 2–9: Netzfahrplanerstellung

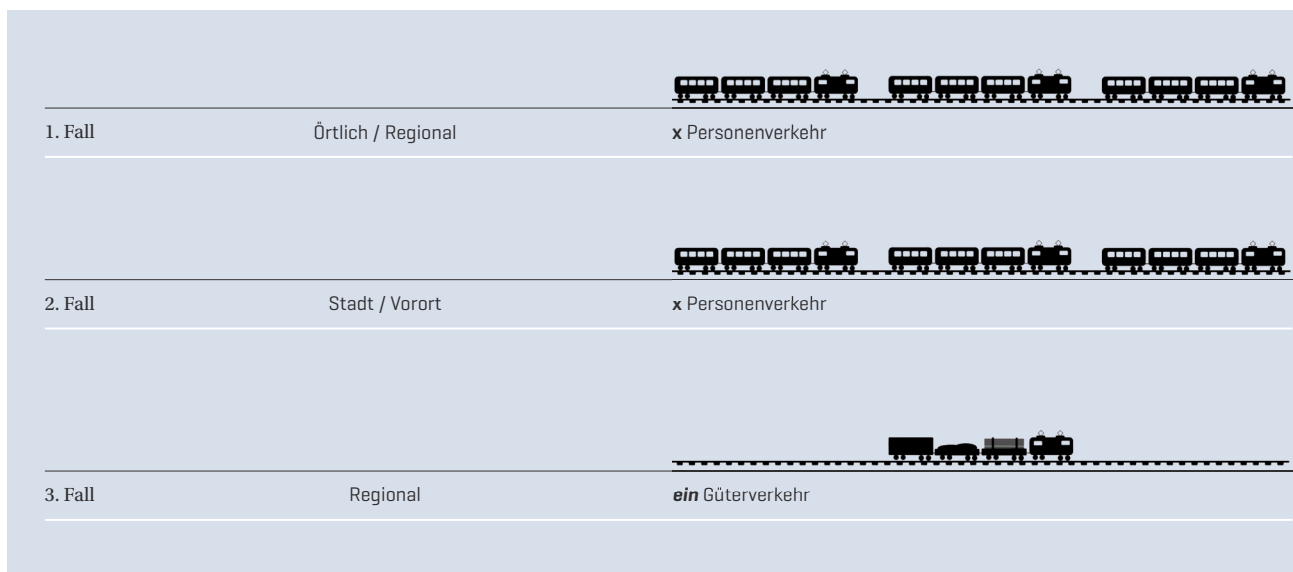


Abb. 1: Die Ausnahmebestimmung gemäß § 54a Abs 2 EisbG. Darstellung der Schienen-Control.

Die zweite Ausnahmebestimmung, gemäß § 54a Abs 3 EisbG, bezieht sich auf Nebenbahnen, die für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind. Die Entscheidung über die Ausnahme wird von der EU-Kommission getroffen. Die Zuständigkeit für das Einholen einer solchen Entscheidung liegt beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Im Jahr 2016 hat eine österreichische Nebenbahn eine solche Entscheidung der EU-Kommission erhalten, in der ausgesprochen wurde, dass eben dieser keine strategische Bedeutung zukommt.

Obwohl die beiden Ausnahmebestimmungen gemäß § 54a Abs 2 und 3 EisbG in großen Teilen übereinstimmen, gibt es einzelne Regelungen, die voneinander abweichen.

So finden z. B. die Regelungen über die externe Zuweisungsstelle (§ 62 Abs 3 und 4 EisbG) und über die entgelterhebende Stelle (§ 62b Abs 3 und 4 EisbG) keine Anwendung, wenn ein Infrastrukturbetreiber ex lege der Ausnahme gemäß § 54a Abs 2 EisbG unterliegt, jedoch schon, wenn die EU-Kommission entschieden hat, dass eine Ausnahme gemäß § 54a Abs 3 EisbG vorliegt. Anders stellt es sich dar, wenn es z. B. um die Berücksichtigung der Leitstrategie in den Geschäftsplänen geht. Hinsichtlich dieser Verpflichtung sind Nebenbahnen nur aufgrund einer Entscheidung der EU-Kommission, nicht aber aufgrund der Ausnahmeregelung gemäß § 54a Abs 2 EisbG befreit.

Der liberalisierte Bahnstrommarkt 2016

Das Jahr 2016 brachte erste Erfahrungen mit dem liberalisierten Bahnstrommarkt in Österreich. Bis Ende 2015 konnten Eisenbahnverkehrsunternehmen den Bahnstrom nur von der ÖBB-Infrastruktur beziehen. Im Zuge der Liberalisierung erfolgte eine Rollentrennung zwischen Energielieferant und Netzbetreiber. Die Infrastrukturkosten in Form von Netzentgelten müssen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterhin an den Infrastrukturbetreiber abgeführt werden. Der Energielieferant ist allerdings, anders als zuvor, frei wählbar. Insgesamt vier Unternehmen nutzten 2016 die Möglichkeit, ihren Bahnstrom von einem Drittanbieter zu beziehen.

Diese Art von Wettbewerb kannte der österreichische Bahnstrombereich bislang nicht. Vor mehr als zehn Jahren hatte eine ähnliche Liberalisierung jedoch bereits im öffentlichen Stromnetz stattgefunden, die eine erste Orientierungshilfe für die Umsetzung im Eisenbahnbereich bot. Neben den technischen Bedingungen des Bahnstromsystems spielten bei der Marktöffnung die wirtschaftlichen Überlegungen für die Gestaltung des Marktmodells eine wichtige Rolle.

BAHNSTROMSYSTEM - TECHNISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Das österreichische Bahnstromnetz stellt ein eigenständiges Stromnetz mit einer Frequenz von 16,7 Hertz (Hz) dar. Insgesamt elf Wasserkraftwerke mit speziellen Turbinen erzeugen den Strom, um die Züge mit 16,7-Hz-Bahnstrom zu versorgen.

Acht dieser Kraftwerke werden von der ÖBB-Infrastruktur betrieben; drei weitere 16,7-Hz-Laufwasserkraftwerke an der Enns und der Drau von anderen Energieerzeugern.

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

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

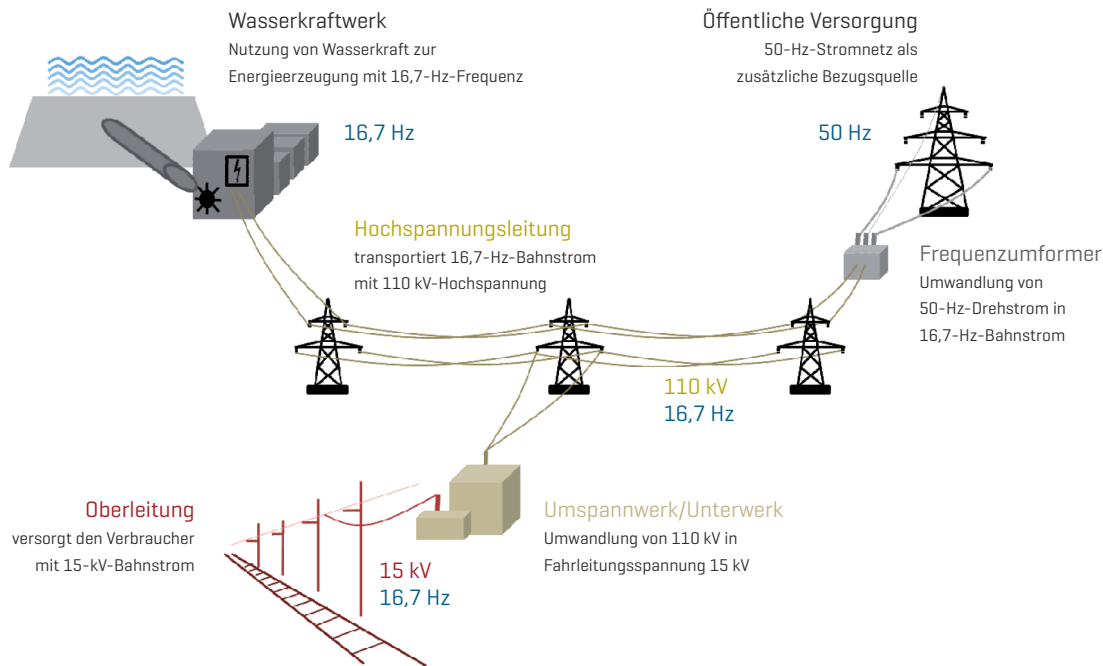


Abb. 1: Darstellung des Bahnstromsystems. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Darstellung: Schienen-Control

BAHNSTROMVERSORGUNG – WIRTSCHAFTLICHE AUSGESTALTUNG

Im Herbst 2015 veröffentlichte die ÖBB-Infrastruktur die neuen Tarife für die Netzentgelte 2016 in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Vor dem Hintergrund der Liberalisierung des Bahnstrommarktes wurde die Systematik der Tarifgestaltung grundlegend verändert. Folglich wurden Energie- und Netzpreise getrennt voneinander ermittelt. Die festgesetzten Netzkosten wurden mit unterschiedlichen Tarifen veröffentlicht, abhängig davon, ob die Energieversorgung direkt im Bahnstromnetz erfolgt oder aus dem öffentlichen Netz Energie bezogen wird. Das bedeutet, dass Netzkosten, sogenannte Durchleitungskosten, die dem Erhalt und dem Betrieb des Bahnstromnetzes dienen, allen Kunden in Rechnung gestellt werden. Hierbei handelt es sich um fixe Kosten, deren Entstehung nicht direkt in Bezug zur umgeformten Strommenge steht. Darüber hinaus werden variable Kosten über den sogenannten Umformungstarif

verrechnet. Darunter sind jene Kosten erfasst, die durch die Nutzung des Frequenzumformers anfallen. Bei beiden Tarifen wird außerdem zwischen hoch frequentierten und wenig nachgefragten Zeiten unterschieden, wobei der Hochtarif an allen Tagen von 6 bis 22 Uhr und der Niedertarif von 22 bis 6 Uhr verrechnet wird.

Schon während des Konsultationsprozesses zur Erarbeitung der neuen Systematik hinterfragte die Schienen-Control die vorgelegten Entwürfe kritisch und nahm Stellungnahmen der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen entgegen. Nach Veröffentlichung der Bedingungen und der Tarife für das Jahr 2016 wurde die abschließende Prüfung des neuen Netzentgeltmodells der ÖBB-Infrastruktur und der festgesetzten Tarife durchgeführt. Im Sommer 2016 wurde von der Schienen-Control Kommission ein erster Teilbescheid erlassen, der

sich mit der Tarifgestaltung befasste und über jede einzelne Position, die zur Ermittlung der Tarife führte, absprach.

Die vorgelegte Systematik zur Berechnung der Netzentgelte basierte auf der Zusammenstellung aller anfallenden Kosten des Infrastrukturbetreibers, aufgliedert nach einzelnen Kostenpositionen. Die blau hinterlegten Kostenpositionen flossen in den Tarif Durchleitung ein, während sich die grün eingefärbten Kostenpositionen im Tarif Umformung wiederfanden.

Anlagenkosten	Verluste	Systemdienstleistungen	Vorgelagerte Netzkosten	Allgemeine Kosten
Frequenzumformer	Netzverluste Oberleitung	Regelleistung Frequenzumformer	Netzkosten APG	Overhead GB
Umrichter	Netzverluste Bahnstromleitung	Regelleistung Kraftwerke	Netzkosten Bezugsvertrag	Energiemanagement
Bahnstromleitungen	Verluste Frequenzumformer	Ausfallreserve Frequenzumformer		ÖMAG Zuweisung
Zentrale Leitstelle Innsbruck		Ausfallreserve Kraftwerke		Kosten aus Versorgungsauftrag
		FU-Verluste durch rotierende Reserve		Kosten aus Lieferauftrag
		Blindleistung		

Abb. 2: Kostenpositionen des Infrastrukturbetreibers zur Tarifiermittlung. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Darstellung: Schienen-Control

Die Schienen-Control Kommission konnte im Zuge der Überprüfung der Kostenpositionen feststellen, dass Kosten teilweise mehrfach angesetzt und teilweise Kostenpositionen herangezogen wurden, die aus rechtlicher Sicht nicht weiterverrechnet werden können. Daher wurde mittels Teilbescheid dem Infrastrukturbetreiber auferlegt, die Tarife wie folgt zu senken:

Umformung		Durchleitung	
Hochtarif	Niedertarif	Hochtarif	Niedertarif
5,07 €/MWh	4,22 €/MWh	39,76 €/MWh	33,15 €/MWh
↓ rund - 10%		↓ rund - 21%	
4,54 €/MWh	3,78 €/MWh	31,32 €/MWh	26,10 €/MWh

Abb. 3: Tarifkorrektur 2016. Quelle: Schienen-Control

Sowohl der Infrastrukturbetreiber als auch ein betroffenes Eisenbahnverkehrsunternehmen haben gegen den Teilbescheid der Schienen-Control Kommission Beschwerde eingelegt, sodass dieser nun vom Bundesverwaltungsgericht geprüft wird. Eine endgültige Entscheidung ist noch ausständig. Ein weiterer Teilbescheid zum Jahr 2016 wird seitens der Schienen-Control Kommission noch erstellt, der sich mit den noch offenen Punkten, wie z. B. Rekuperation – also der Rückspeisung von Energie durch Bremsenergie – und Abrechnung, beschäftigt.

BAHNSTROMTARIFE 2017

Ende 2016 veröffentlichte der Infrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur die neuen Bedingungen und Tarife für das Jahr 2017 in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die nachstehend angeführt sind:

Umformung		Durchleitung	
Hochtarif	Niedertarif	Hochtarif	Niedertarif
4,43 €/MWh	3,69 €/MWh	38,11 €/MWh	31,75 €/MWh

Abb. 4: Tarife 2017 laut Schienennetz-Nutzungsbedingungen der ÖBB-Infrastruktur. Quelle: ÖBB-Infrastruktur

Auch im Jahr 2017 wird eine Überprüfung der Tarife und Rahmenbedingungen durch den Regulator vorgenommen.

INFO

Bahnstromversorgung mit einer Frequenz von 16,7 Hz

Anfang des 20. Jahrhunderts setzte sich bei der Elektrifizierung europaweit eine Frequenz von 50 Hertz (Hz) durch. Der Einsatz dieser Frequenz bei der Elektrifizierung der Bahnen in Europa brachte jedoch erhebliche Probleme, vor allem beim Anfahren der Züge, mit sich. Bürstenfeuer an den Kollektoren zeigten deutlich, dass mit damaligen technischen Möglichkeiten der Betrieb mit einer 50-Hz-Frequenz nicht effizient durchführbar war. Bei der Suche nach einer geeigneten Lösung war schnell klar, dass die Ausgestaltung der elektrischen Zugförderung auch über die Grenzen hinweg einheitlich erfolgen musste, um später auch einen grenzüberschreitenden Bahnverkehr zu ermöglichen.

1912 unterzeichneten daher Baden, Bayern und Preußen das „Übereinkommen betreffend die Ausführung elektrischer Zugförderung“, mit welchem das Einphasen-Wechselstrom-System mit der Nennfrequenz von $16 \frac{2}{3}$ Hz und einer Fahrleitungs-Spannung von 15 Kilovolt (kV) beschlossen wurde. Diesem Übereinkommen schlossen sich Österreich und die Schweiz sowie Norwegen und Schweden an.

Die Nennfrequenz von $16 \frac{2}{3}$ Hz resultierte aus der Überlegung, mit rotierenden synchronen Umformern Bahnstrom aus dem 50-Hz-Stromnetz erzeugen zu können. Der Teiler 3 führte dazu, dass 50-Hz-Frequenzen nun auf $16 \frac{2}{3}$ Hz umgeformt wurden. Hohe Leistungen erwiesen sich beim Einsatz von modernen asynchronen Umformern jedoch als problematisch. Folglich wurde die Sollfrequenz vieler Netze inzwischen auf 16,7 Hz geändert – so auch in Österreich.

Anschlussbahnen und Serviceeinrichtungen

Europaweit ist laut EU-Weißbuch bis zum Jahr 2030 im Eisenbahnverkehr eine Steigerung der Güterverkehrsleistung um 80 Prozent zu erwarten.¹ Um diesem Anstieg nachhaltig begegnen zu können, ist es unter anderem ein Ziel der österreichischen Verkehrspolitik, Gütertransporte von der Straße auf die Schiene und das Schiff zu verlagern, wobei Anschlussbahnen – Gleise, die direkt z. B. zu den Produktionshallen der Unternehmen führen – eine wesentliche Bedeutung zukommt.

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

STARKER ANSTIEG DES AUFKOMMENS

Mit 1,26 Millionen (2015: 1,12 Millionen) Wagen wurden im Vergleich mit dem Vorjahr um rund 12 Prozent mehr Güterwagen in den österreichischen Anschlussbahnen beigestellt. Um die Bedienung der Anschlussbahnen finanziell attraktiv zu gestalten, wurde bereits Ende 2013 das Trassenentgelt für den Wagenladungsverkehr – gemischte Güterzüge, die auch Transportgut befördern, das in den Anschlussbahnen be- und entladen wird – reduziert.

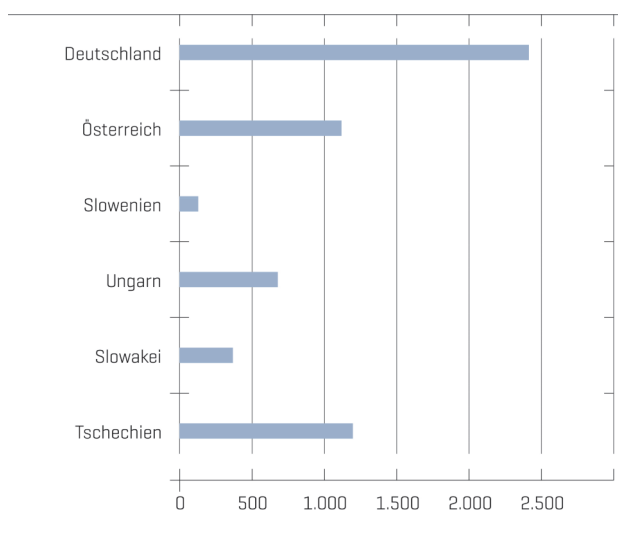


Abb. 1: Anzahl der Anschlussbahnen im internationalen Vergleich 2013.
Quelle: Schienen-Control.

24 Anschlussbahnen, darunter unter anderem voestalpine Linz, Sappi Gratkorn und der Ennshafen, sorgten im Jahr 2016 für die Hälfte des gesamten Aufkommens. Elf Anschlussbahnen erbrachten ein Drittel des Aufkommens. In vier Anschlussbahnen wurden jeweils mehr als 40.000 Wagen beigestellt. Zwei dieser Bahnen liegen in Oberösterreich. Aufkommensstärkste Anschlussbahn war voestalpine Linz mit 69.984 zugestellten Wagen, gefolgt von Sappi Gratkorn mit 57.276 Wagen. Beide erzielten, mit mehr als 10.000 Wagen, einen deutlichen Zuwachs gegenüber dem Vorjahr genauso wie die Anschlussbahnen CTS-Terminal Salzburg, voestalpine Stahl Donawitz und Linz Service GmbH.

¹ https://ec.europa.eu/germany/news/weissbuch_zukunft_eu27_de

Ein Rückgang von jeweils mehr als 4.000 Wagen wurde zu den Anschlussbahnen in den Bahnhöfen Krems an der Donau, Wien Lobau und Eisenerz verzeichnet.

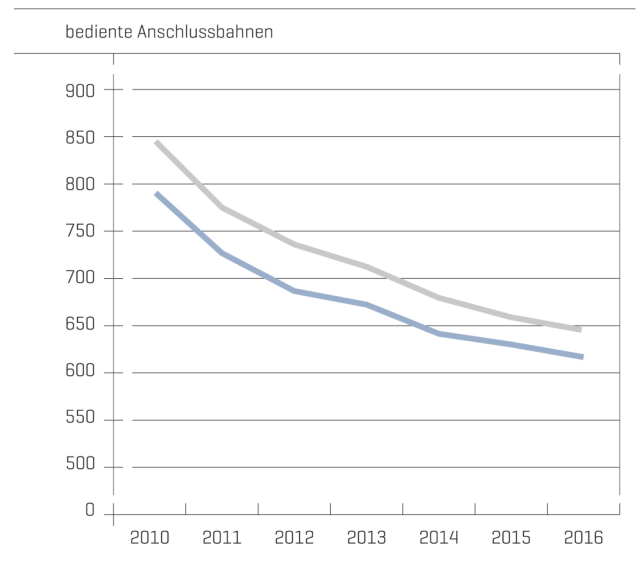
Anschlussbahn	ÖBB-Verkehrsstation	beigestellte Wagen 2016
voestalpine Linz AG	Linz Mühlbachbahnhof	mehr als 60.000 Wagen
Ennshafen GmbH	Enns	bis 60.000 Wagen
Sappi Papier Holding GmbH (Sappi Gratkorn)	Gratwein-Gratkorn	bis 60.000 Wagen
voestalpine Stahl Donawitz GmbH	Leoben Donawitz	bis 50.000 Wagen
Linz Service GmbH	Linz Stadthafen	bis 50.000 Wagen

Tabelle 1: Die wichtigsten Anschlussbahnen mit starkem Aufkommen 2016. Quelle: ÖBB-Infrastruktur, Erhebung der Schienen-Control.

ANZAHL DER BEDIENTEN ANSCHLUSSBAHNEN RÜCKLÄUFIG

Im Jahr 2016 war die Anzahl der bedienten Anschlussbahnen im Vergleich zum Vorjahr minimal rückläufig. Insgesamt wurden mit 647 Anschlussbahnen (2015: 660) im gesamten österreichischen Netz um elf Schienenverkehrsanschlüsse weniger bedient. Auch im Netz der ÖBB-Infrastruktur war die Anzahl der bedienten Anschlussbahnen mit 617 im Vergleich mit dem Vorjahr rückläufig (2015: 630).

377 in Betrieb befindliche Anschlussbahnen hatten im Jahr 2016 keinen Wagenumschlag. Weitere zwölf Anschlussbahnen verzeichneten lediglich einen Umschlag von je einem Wagen. Insgesamt hatten 448 Anschlussbahnen ein Jahresaufkommen von jeweils weniger als zehn beigestellten Wagen.



■ ÖBB-Netz
■ Gesamtnetz Österreich

Abb. 2: Bediente Anschlussbahnen im ÖBB-Netz und insgesamt in Österreich von 2010–2016. Quelle: ÖBB-Infrastruktur; Erhebung der Schienen-Control.

Drei Anschlussbahnen, voest Alpine Linz, Sappi Gratkorn und Ennshafen, sorgten für 13 Prozent des gesamten Aufkommens im Jahr 2016. Der Bahnhof Linz Stadthafen ist mit 23 Anschlussbahnen der Bahnhof mit den meisten Anschlussbahnen Österreichs, wovon im Berichtsjahr 16 Anschlussbahnen bedient wurden. Über je 15 Anschlussbahnen verfügen Salzburg Liefering, Laxenburg und Linz Wegscheid, gefolgt von Enns mit 14, die im Jahr 2016 jeweils alle bedient wurden.

RECHTE FÜR VERÄSTELTE ANSCHLUSSBAHNEN

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

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

SERVICEEINRICHTUNGEN

Durch den Recast zum 1. Eisenbahnpaket sind Serviceeinrichtungen verstärkt in den Fokus der Regulierung gerückt. Daher wurde in der jährlichen Erhebung der Schienen-Control nun auch die Anzahl wesentlicher Serviceeinrichtungen abgefragt, um eine Marktübersicht zu erhalten.

Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme	36
Personenbahnhöfe/-haltestellen	1.434
Güterterminals	18
Verschubbahnhöfe	99
Zugbildungseinrichtungen	139
Instandhaltungseinrichtungen	31
Wasch- und Reinigungsanlagen	12

Tabelle 2: Anzahl der Serviceeinrichtungen 2016. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Sämtliche in Tabelle 2 angeführte Serviceeinrichtungen werden von Eisenbahnunternehmen betrieben, lediglich acht Güterterminals werden von Unternehmen anderer Logistikbereiche (z. B. WienCont Container Terminal, Linz Service) bewirtschaftet. Die ÖBB-Infrastruktur betrieb 2016 neun Güterterminals: Wien Nordwest (im Dezember 2016 stillgelegt), Wien Süd (seit Dezember 2016), St. Michael, Villach, Wels, Salzburg, Wörgl, Wolfurt und Brennersee. Die StLB betrieb 2016 das Cargo Center Graz. Die von sonstigen Unternehmen betriebenen Güterterminals befinden sich in Enns, Salzburg Lieferung, Krems, Linz Stadthafen, Hafen Freudenau, Bludenz, Hall in Tirol und in Kapfenberg.

1.066 Personenbahnhöfe und -haltestellen wurden im Jahr 2016 von der ÖBB-Infrastruktur betrieben, der Rest entfällt auf sonstige Infrastrukturbetreiber. Von den 99 Verschubbahnhöfen gehören 96 zur ÖBB-Infrastruktur. Darunter fallen auch die acht Großverschiebebahnhöfe in Wien Kledering, Linz, Wels, Salzburg Gnigl, Hall in Tirol, Wolfurt, Graz Gösting und Villach Süd.

Von den 31 Instandhaltungseinrichtungen werden 22 von der ÖBB-Technische Services betrieben, der Rest entfällt auf andere Eisenbahnunternehmen. Die zwölf Wasch- und Reinigungsanlagen verteilen sich auf ÖBB-Infrastruktur (sieben) und sonstige Eisenbahnunternehmen (fünf).

07

Arbeit der Schienen-Control Kommission

- Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission 2016: Entgeltregulierung und Öffnung des Bahnstrommarktes.
- Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs: Unwirksamerklärung von Bestimmungen in Schienennetz-Nutzungsbedingungen wirkt auch auf Verträge, die auf deren Grundlage geschlossen wurden.

Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

GENEHMIGUNG VON AUFSCHLÄGEN ZUM WEGEENTGELT

Die ÖBB-Infrastruktur beantragte für die Netzfahrplanperiode 2018 die Genehmigung von Aufschlägen zum Wegeentgelt gemäß § 67d EisbG. Gemäß § 67d Abs 1 EisbG können Aufschläge zum Wegeentgelt erhoben werden, mit denen eine Vollkostendeckung erreicht wird. Die Aufschläge sind auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze festzusetzen, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist.

Vor Festsetzung der Aufschläge hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind; dabei hat es mindestens die im Anhang VI Nr. 1 der RL 2012/34/EU genannten Verkehrsdienst-Paare in Betracht zu ziehen und die zutreffenden auszuwählen (§ 67d Abs 2 EisbG).

Diese Verkehrsdienst-Paare umfassen

- Personenverkehr/Güterverkehr,
- Gefahrgutzüge/andere Güterzüge,
- inländischen Verkehr/grenzüberschreitenden Verkehr,
- kombinierten Verkehr/Direktverkehr,
- Personenstadt- oder -regionalverkehr/Personenfernverkehr,
- Ganzzüge/Einzelwagenverkehr,
- Netzfahrplan/Gelegenheitsverkehr.

Gemäß § 67d Abs 4 EisbG sind jedenfalls die folgenden Marktsegmente festzulegen:

- Güterverkehrsdienste,
- Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und
- andere Personenverkehrsdienste.

Gemäß § 67d Abs 6 EisbG bedarf die Festsetzung weiterer Aufschläge der Genehmigung der Schienen-Control Kommission, die zu erteilen ist, wenn die im Folgenden angeführten Voraussetzungen des Abs 1 vorliegen:

Die Wegeentgelte (ohne Aufschläge) dürfen nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen. Die Aufschläge müssen auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze festgesetzt werden, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist.

Die Höhe der Wegeentgelte darf die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch Marktsegmente, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen sowie eine marktgerechte Rendite erbringen können, nicht ausschließen.

Dem Antrag ist die Liste der festgelegten Marktsegmente und das Ergebnis der gemäß Abs 2 durchzuführenden Prüfung beizulegen.

Da die ÖBB-Infrastruktur das Vorliegen der Voraussetzungen in ihrem Antrag nachweisen konnte, genehmigte die Schienen-Control Kommission die Aufschläge. Näheres zum neuen Entgeltmodell der ÖBB-Infrastruktur siehe im Kapitel „Neues Entgeltmodell 2018 der ÖBB-Infrastruktur“.

UNWIRKSAMERKLÄRUNG VON KLAUSELN ZUR RISIKOÜBERWÄLZUNG IN SNNB

In den SNNB eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens waren die Ansprüche von Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Mängeln der Leistung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (z. B. bei Betriebsstörungen durch Eisenbahninfrastrukturanlagen, ungeplante Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten, das Personal, Dritte und Witterungsverhältnisse) ausgeschlossen.

Die Schienen-Control Kommission erklärte die Bestimmung der SNNB im Rahmen eines Verfahrens gemäß § 74 EISbG für unwirksam, da sie diskriminierend und auch in sonstiger Weise rechtswidrig war (GZ: SCK-16-003). Sie entsprach im Wesentlichen gleichartigen Klauseln in früheren Versionen der SNNB, welche die Schienen-Control Kommission ebenfalls für unwirksam erklärt hatte und deren Unwirksamklärung vom Verwaltungsgerichtshof (GZ: 2013/03/0150) bzw. vom Bundesverwaltungsgericht (GZ: W110 2008038-1) bestätigt worden war. Sowohl der Verwaltungsgerichtshof als auch das Bundesverwaltungsgericht hatten insbesondere ausgesprochen, dass die Risikoüberweisung § 67 Abs 7 EISbG (nunmehr § 67h EISbG) über leistungsabhängige Entgeltbestandteile widersprach, da sie keine Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens bot.

Andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen hatten ursprünglich gleichartige Klauseln in ihren SNNB, entfernten diese jedoch auf entsprechendes Ersuchen der Schienen-Control Kommission.

UNWIRKSAMERKLÄRUNG VON BEARBEITUNGSKOSTEN IN SNNB

In den SNNB eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens war für den Abschluss von Verträgen über die Nutzung von Personenbahnhöfen für Promotion und Serviceleistungen die Bezahlung von „pauschalierten Bearbeitungskosten“ in Höhe von 262 Euro zuzüglich 20 Prozent Umsatzsteuer vorgesehen. Die Schienen-Control Kommission erklärte die Bearbeitungskosten für unwirksam, da das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht darlegen konnte, wie es diese anhand der Grundsätze angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ermittelt hatte. Zugleich trug die Schienen-Control Kommission die Entfernung der Bearbeitungskosten aus den SNNB auf und untersagte dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sich gegenüber den Zugangsberechtigten darauf zu berufen.

PROMOTION IN VERKEHRSTATIONEN NEU GEREGLT

Aufgrund einer Beschwerde eines Eisenbahnverkehrsunternehmens führte die Schienen-Control Kommission ein Verfahren betreffend Entgelte für Promotionstätigkeiten in Verkehrsstationen eines Infrastrukturbetreibers. In der Folge wurden neue, deutlich geringere Entgelte in den SNNB veröffentlicht: Das Entgelt beträgt nun 142,10 Euro je Tag für eine Station der Kategorie 1 bis 3 sowie 70,10 Euro für eine weitere Station bei gleichzeitiger Bestellung. Wird die Nutzung für mehrere Tage bestellt, ergeben sich zusätzlich 34,10 Euro für jeden weiteren Tag. Die Entgelte sind für die Verteilung von Werbematerial, Kundeninformation und Kundenlenkungsmaßnahmen zu entrichten. Keine Entgelte sind für Serviceleistungen wie Kundenlenkungen im Störfall sowie Tätigkeiten, die aus den Pflichten gemäß Art 18 VO (EG) 1371/2007 („Hilfeleistungen“) resultieren, zu entrichten. Aufgrund der Neuregelung der Entgelte zog das Eisenbahnverkehrsunternehmen seine Beschwerde zurück.

RÜCKBAU VON PZB-AUSRÜSTUNG

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

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

Die Schienen-Control Kommission stellte fest, dass die Verdichtung der Abstände des ETCS-Level-2-Systems wegen der

damit verbundenen Kapazitätserhöhung betrieblich zweckmäßig ist. Da eine parallele Vorhaltung von zwei Zugsteuerungssystemen mit unterschiedlichen Abständen technisch nicht realisierbar ist, wäre bei Verdichtung der Abstände des ETCS-Level-2-Systems eine Errichtung neuer PZB-Signale erforderlich. Eine solche Maßnahme – nämlich die Errichtung weiterer Signale eines Zugsteuerungssystems, welches nur als Übergangslösung gedacht ist – erschien der Schienen-Control Kommission unverhältnismäßig. Die Schienen-Control Kommission kam daher zu dem Ergebnis, dass es sachlich gerechtfertigt ist, das PZB-System rückzubauen, um das ETCS-Level-2-System zu verdichten.

ZURÜCKWEISUNG EINES ANTRAGS AUF FESTSTELLUNG DER RECHTSWIDRIGKEIT EINER TRASSENZUWEISUNG

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragte bei der Schienen-Control Kommission die Feststellung, dass eine Zuweisungsstelle die von ihm bestellten Zugtrassen rechtswidriger Weise einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zugewiesen hatte. Die Schienen-Control Kommission wies den Antrag zurück, da das EisbG in der nach der Umsetzung des Recast geltenden Fassung (BGBl I 137/2015) eine solche Feststellung nicht mehr vorsieht. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen kann gemäß § 72 EisbG bei der Schienen-Control Kommission die Zuweisung der Zugtrasse beantragen. Hat die Zuweisungsstelle die Trasse zu Unrecht einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zugewiesen, hat die Schienen-Control Kommission die entsprechenden Teile des mit diesem Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossenen Vertrages für unwirksam zu erklären und die Trasse dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Bescheid zuzuweisen.

ENTSCHEIDUNG DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION ZUM BAHNSTROMNETZNUTZUNGSMODELL 2016

Seit 1. Jänner 2016 können Eisenbahnverkehrsunternehmen in Österreich ihren Energielieferanten frei wählen. Das Netz zur Durchleitung des Stroms wird weiterhin von der ÖBB-Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Der Netzbetreiber sorgt dafür, dass der eingespeiste Strom aller Energielieferanten von 50 Hertz auf 16,7 Hertz umgeformt und über das Bahnstromnetz zum Triebfahrzeug geleitet wird. Um dabei für fairen Wettbewerb zu sorgen, prüfte die Schienen-Control die Bedingungen für die Durchleitung, Umformung und Verteilung des Stroms sowie die damit verbundenen Netzkosten für das Jahr 2016.

Die Netztarife zur Umformung und Durchleitung, wie sie in den SNNB der ÖBB-Infrastruktur 2016 zunächst veröffentlicht worden waren, wurden mit Bescheid vom 10. Juni 2016 gemäß §§ 54, 58b, 62a Abs 1, 69b, 74 Abs 1 Z 4, Z 5 bis Z 7 Eisenbahngesetz (EisbG) 1957 teilweise für unwirksam erklärt und erfuhren so im Ergebnis eine Senkung. Hintergrund der Tarifsenkung waren zu hoch angesetzte Kosten im Netzbereich, die dem anwendbaren Kostengrundsatz des § 69b EisbG nicht entsprachen und somit durch die Schienen-Control Kommission dem Netzbetreiber aberkannt wurden.

Für den Tarif „Verteilung“ wurde der Hochtarif mit 31,32 Euro/MWh (statt bislang 39,76 Euro/MWh) und der Niedertarif mit 26,10 Euro/MWh (statt bisher 33,15 Euro/MWh) festgesetzt. Auch für den Tarif „Umformung“ wurden neue Werte ermittelt, so dass der Hochtarif sich nun auf 4,54 Euro/MWh (statt bisher 5,07 Euro/MWh) und der Niedertarif auf 3,78 Euro/MWh (statt bislang 4,22 Euro/MWh) beläuft.

Aktuelles Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs

Im Berichtsjahr ist ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs (VwGH) ergangen, das die Wirkung einer Unwirksamerklärung von Bestimmungen in Schienen-Netznutzungsbedingungen (SNNB) auf die zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den Zugangsberechtigten geschlossenen Verträge behandelt.¹ Der Ausgangsfall war der Folgende:

Die Schienen-Control Kommission hatte Bestimmungen in den SNNB für unwirksam erklärt. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen vertrat die Ansicht, die Unwirksamerklärung habe nicht auf seinen mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrag gewirkt. Es beantragte daher, die Bestimmungen in seinem Infrastrukturnutzungsvertrag gesondert für unwirksam zu erklären. Die Schienen-Control Kommission wies den Antrag zurück und sprach aus, dass die Bestimmungen nicht mehr Bestandteil des Infrastrukturnutzungsvertrages des Eisenbahnverkehrsunternehmens waren, da sie bereits in den Anlagen der SNNB für unwirksam erklärt worden waren.

Diese Anlagen waren zugleich Anlagen der mit den Zugangsberechtigten abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsverträge. Einer nochmaligen Unwirksamerklärung der Regelungen in einzelnen Verträgen, wie sie das Eisenbahnverkehrsunternehmen forderte, stand daher das Wiederholungsverbot (§ 68 Abs 1 AVG) entgegen.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob daraufhin Beschwerde gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission beim Bundesverwaltungsgericht (BVwG), welches diese abwies und aussprach, dass mit der Unwirksamerklärung der Klauseln in den SNNB die inhaltlich identen Vertragsklauseln in konkreten Vertragsverhältnissen ebenfalls unwirksam sind.² Die gegenteilige Auslegung, wonach in SNNB unwirksam erklärte Bestimmungen nochmals für ein konkretes Vertragsverhältnis unwirksam erklärt werden müssen, wäre sowohl mit der Effektivität der von der Schienen-Control Kommission auszuübenden Kontrolle als auch mit der Bedeutung der SNNB, die gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden sind, unvereinbar. Das BVwG erklärte die Revision für zulässig.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob daraufhin Revision an den VwGH. Der VwGH wies die Revision ab. Er sprach aus, dass aufgrund der Untersagung der Berufung auf unwirksam erklärte SNNB die Unwirksamerklärung auf den Inhalt der konkreten, auf Grundlage der SNNB geschlossenen Verträge durchwirkt. Insofern hätte das revisionswerbende Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Unwirksamerklärung der in den konkreten Vertragsurkunden enthaltenen Bestimmungen keine bessere Rechtsstellung erlangen können.

¹ VwGH 13. 9. 2016, Ro 2015/03/0045.

² BVwG 18. 9. 2015, W110 2012204-1/15E.

Symposium 2016: Herausforderungen des Einzelwagenverkehrs

Im Rahmen des Symposiums 2016 „Wettbewerb und Regulierung im Schienenverkehrsmarkt“ wurden die Herausforderungen des Einzelwagenverkehrs intensiv erörtert und diskutiert. In Österreich hat die Bahn im Güterverkehr einen im europäischen Vergleich hohen Marktanteil, der nur von der Schweiz übertroffen wird. Das liegt daran, dass der Einzelwagenverkehr in Österreich, obgleich die Tendenz rückläufig ist, relativ stark ausgeprägt ist. Immerhin betrug der Anteil des Einzelwagenverkehrs am Schienengüterverkehr im Jahr 2015 rund 35 Prozent. Zu den Herausforderungen des Einzelwagenverkehrs gehören unter anderem die höheren Kosten, die erforderliche Flächenbedienung und die längere Transportdauer im Vergleich zum Ganzzugverkehr. Aber auch der Rückzug ausländischer Partnerbahnen aus dem Einzelwagenverkehr, der hohe Fixkostenanteil und die Komplexität des Logistikprozesses stellen Hürden dar. Denn im Gegensatz zum Straßennetz¹ ist das Schienennetz be-mautet. Betrachtet man die Kosten für den Gütertransport auf Schiene und Straße, so zeigt sich, dass die Straße bis 120 Kilometer und die Schiene erst ab 300 Kilometer kostenmäßig im Vorteil ist. Der kritische Bereich für den Schienenverkehrsmarkt liegt also bei Transportentfernungen zwischen 120 und 300 Kilometern.

Seit 2012 wird der Einzelwagenverkehr in Österreich vom Verkehrsministerium (bmvit) nach einem Modell gefördert, das bei der EU notifiziert ist. Ursprünglich wurde der Einzelwagenverkehr mit fixen Sätzen je Tonnenkilometer, getrennt nach Binnenverkehr und Einfuhr/Ausfuhr gefördert und betrug 12,20 Euro je 1.000 Nettotonnenkilometer im Binnenverkehr sowie 5,60 Euro für Ein- und Ausfuhr. Seit 2014 werden zusätzlich zwei Entfernungsklassen unterschieden, nämlich unter und über 100 km. Bis 100 km beträgt die Förderung einheitlich 16,60 Euro je 1.000 Nettotonnenkilometer, ab 100 km sind es 10,20 Euro im Inland bzw. 5,60 Euro für Ein- und Ausfuhr. Dieses Förderprogramm läuft Ende 2017 aus. 2013 hatte die Beihilfe 44,8 Mio. Euro betragen, 2014 und 2015 waren es jeweils 48,2 Mio. Euro. 2015 hatte die geförderte Transportleistung 6,8 Mio. Nettotonnenkilometer bzw. rund 568.000 Einzelwagen umfasst. Aus der Sicht des bmvit konnte damit der Einzelwagenverkehr weitgehend stabil gehalten werden.

Um die Effizienz der eingesetzten Fördermittel zu erhöhen, wurde im Auftrag des bmvit ein neues Fördermodell erarbeitet. Darin sollen die Fördermittel vom Hauptlauf hin zum Vor- und Nachlauf bis 100 Kilometer in der Höhe von 22,07 Euro je 1.000 Nettotonnenkilometer verlagert werden, wodurch ein wesentlich höherer Verlagerungseffekt von der Straße auf die Schiene erzielt werden soll. Neben dem notifizierten Fördermodell des bmvit wird der Einzelwagenverkehr aber auch dadurch unterstützt, dass das neue Trassenpreismodell der ÖBB-Infrastruktur für dieses Marktsegment keine Marktaufschläge vorsieht.

¹ Autobahnen und Schnellstraßen ausgenommen.

Eine weitere Abhängigkeit des Einzelwagenverkehrs besteht darin, dass Gleisanschlüsse bei den Endkunden vorhanden sind. In Österreich gibt es daher ein Programm zur Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen.

Ähnliche Programme existieren auch in Deutschland und in der Schweiz. Die Europäische Kommission befasst sich ebenfalls mit diesem Thema und will Anschlussbahnen europaweit unterstützen.

Seitens der Rail Cargo Austria wurde festgehalten, dass rund 60 Prozent des Einzelwagenverkehrs international sind. Die Rail Cargo Austria betreibt in ihrem Einzelwagen-Netzwerk in Österreich und Ungarn täglich rund 1.500 Züge, davon 360 im Primärnetz zwischen den Vershubknoten. Das Unternehmen ist Mitglied der Allianz X-Rail, in der auch die großen Güterbahnen Belgiens, Luxemburgs, Deutschlands, Schwedens und der Schweiz vertreten sind. Kommerziell stehen die Mitglieder zueinander im Wettbewerb, produktionstechnisch werden jedoch Parallelstrukturen vermieden und die gegenseitige Einhaltung der X-Rail-Standards zugesichert. Dadurch sollen Qualität und Zuverlässigkeit erhöht und die Rentabilität gesteigert werden.

Die Mitbewerber der Rail Cargo Austria (RCA) nehmen am Einzelwagenverkehr kaum teil, deren Anteil an diesem Segment liegt bei rund einem Prozent. Lediglich einige integrierte Unternehmen wickeln auf ihrer Infrastruktur solche Verkehre ab, wobei der Langlauf in der Regel über die RCA als Kooperationspartner gefahren wird. Dazu kommen noch vereinzelte Betriebskooperationen. Generell fordern die Mitbewerber mehr Preistransparenz und Wettbewerbsneutralität auf der „Letzten Meile“. Im klassischen Wettbewerbsmarkt ist der Einzelwagenverkehr für neue Marktteilnehmer allerdings nicht geeignet.

„35 PROZENT DES
SCHIENENGÜTERVERKEHRS IN
ÖSTERREICH IST EINZELWAGENVERKEHR.
DAS IST VOR ALLEM FÜR DIE TRANSPORT-
MENGEN VON KLEIN- UND MITTELBETRIEBEN
EIN WESENTLICHER VORTEIL GEGENÜBER
ANDEREN EUROPÄISCHEN LÄNDERN,
OHNE EINZELWAGENVERKEHR.“



Passagier- und Fahrgastrechte

- Deutlicher Anstieg der Beschwerden bei allen Verkehrsträgern, insgesamt 3.257 Beschwerden und Anfragen eingelangt. • apf erzielte einen Gesamtbetrag in Höhe von 755.106 Euro an Entschädigungen.
- Bahn: 765 Beschwerden und Anfragen, 514 abgeschlossene Schlichtungsverfahren, 29.604 Euro Entschädigungen. • Schienen-Control Kommission behandelte im Bereich der Fahrgastrechte neun aufsichtsbehördliche Verfahren.

Jahresbilanz der apf

Die apf in ihrer jetzigen Form (zuvor Schlichtungsstelle der Schienen-Control) verhilft Reisenden seit Mai 2015 zu ihrem Recht und ermöglicht mit ihrer Arbeit, langwierige und womöglich kostenintensive Streitigkeiten vor Gericht zu vermeiden. So können im Streitfall rasch und unbürokratisch einvernehmliche Lösungen zwischen Passagieren und Unternehmen gefunden werden.

Der Großteil aller Beschwerden wird über das Online-Beschwerdeformular, das auf der Homepage unter www.pas-sagier.at abrufbar ist, eingebracht. So können Beschwerden rasch bearbeitet werden. Wenn die Eingabe einer Beschwerde via Online-Formular nicht möglich ist, stellt die apf auch gerne ein Papierformular, welches per Post oder Fax rückübermittelt werden kann, zur Verfügung.

INFO

Telefonische Erreichbarkeit

Für Auskünfte, Beratung und Rückfragen stehen die Expertinnen und Experten der apf auch gerne telefonisch unter +43 1 505 07 07 und der jeweiligen Durchwahl zur Verfügung:



EINGELANGTE BESCHWERDEN & ANFRAGEN

Im Jahr 2016 gingen insgesamt 3.257 schriftliche Beschwerden und Anfragen bei der apf ein.

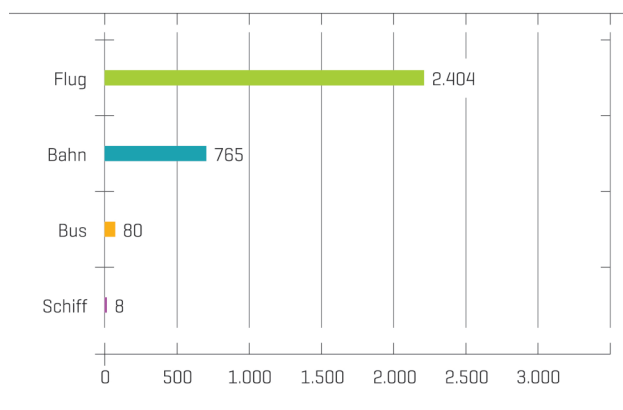


Abb. 1: Anzahl der schriftlich eingelangten Beschwerden und Anfragen 2016. *Quelle: apf*

ERÖFFNETE VERFAHREN

Im Jahr 2016 wurden insgesamt 1.826 formelle Schlichtungsverfahren eröffnet. Der Hauptteil fällt in den Flugbereich mit 1.278 Verfahren, gefolgt vom Bahnsektor mit 527 und dem Busbereich mit 21 eröffneten Schlichtungen. Im Schiffsbereich wurde 2016 kein Verfahren eröffnet.

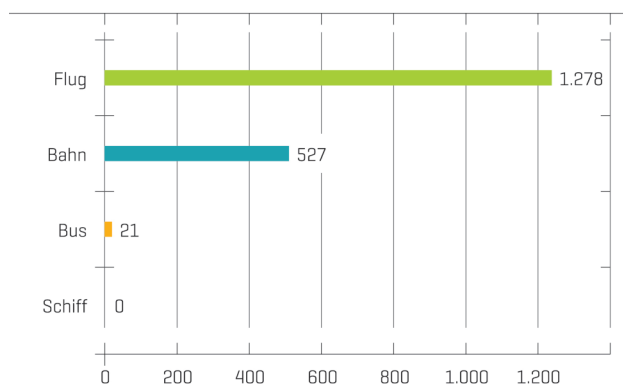


Abb. 2: Anzahl der eröffneten Verfahren 2016. Basis: Verfahrensbeginn Jahr 2016. *Quelle: apf*

ENTSCHÄDIGUNGEN, ERSTATTUNGEN UND STRAFNACHLÄSSE

Im Jahr 2016 konnte für die Beschwerdeführenden ein Gesamtbetrag in der Höhe von 755.106 Euro erzielt werden. Der größte Anteil fällt mit 723.421 Euro in den Flugsektor, gefolgt vom Bahnbereich mit 29.604 Euro und 2.081 Euro im Bussektor.

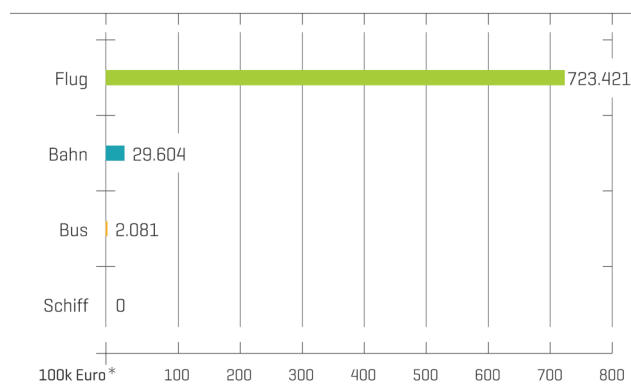


Abb. 3: Gesamterwirtschaftung 2016. Basis: Abschlussjahr 2016. [* k steht für 1.000] *Quelle: apf*

Jahresbilanz Bahn

37 PROZENT MEHR BESCHWERDEN UND ANFRAGEN IM JAHR 2016

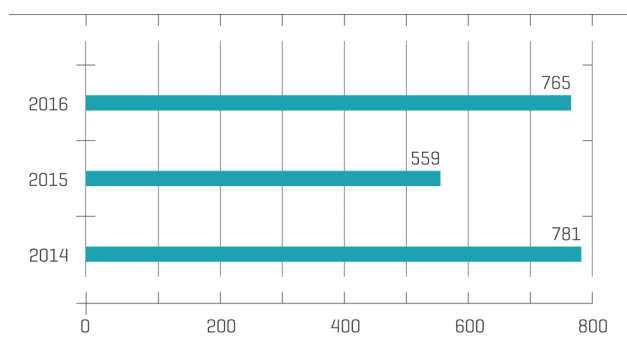


Abb. 1: Anzahl der schriftlich eingelangten Beschwerden und Anfragen 2014–2016. Quelle: apf

Nach dem deutlichen Rückgang von 2014 auf 2015 langten im Jahr 2016 wieder annähernd so viele Beschwerden wie im Jahr 2014 ein. Von 2015 auf 2016 wurden mit 206 Beschwerden mehr um fast 37 Prozent mehr Beschwerden im Bahnbereich als im Vorjahr eingebracht.

Mögliche Gründe für den Anstieg der Beschwerden:

- Größere Bekanntheit der Möglichkeit zur Schlichtung
- Zahlreiche Probleme im Jahr 2016 mit den Erstattungsmodalitäten von Bahntickets, hauptsächlich bei Sparschiene-Tickets, mit dem neuen Online-Buchungssystem der ÖBB-Personenverkehr und dem neuen Tarifsystem des VOR

85 Prozent aller abgelehnten Beschwerden wurden im Geschäftsjahr 2016 deshalb abgelehnt, weil es keine Erstkontaktaufnahme mit dem Unternehmen gegeben hat. Neun Prozent der Beschwerden wurden aufgrund sonstiger Gründe abgelehnt. Dazu zählt etwa, wenn eine Beschwerde sofort nach Einreichung zurückgezogen wurde, ohne dass die apf tätig werden konnte oder die Beschwerde bereits von einem Gericht oder einer anderen alternativen Streitbeilegungsstelle behandelt wurde. Nur sechs Prozent der Beschwerden mussten wegen Unzuständigkeit abgelehnt werden, etwa wenn eine Beschwerde nicht die Beförderung von Personen, Gepäck oder Gütern betraf oder die Beförderung nicht von einem Bahnunternehmen bzw. Verkehrsverbund, sondern etwa von einem städtischen Verkehrsunternehmen erfolgte.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden 38 Anliegen, für die die apf im Bahnbereich nicht zuständig war, da noch keine ausreichende Kontaktaufnahme mit dem Unternehmen erfolgte, an das betroffene Unternehmen direkt weitergeleitet.

Die durchschnittliche Reaktionszeit, also bis die Beschwerdeführenden eine erste Rückmeldung von der apf erhielten, meist in Form einer E-Mail, betrug rund 18 Stunden.

Zudem führte die apf im Bahnbereich 316 Telefonate im Sinne einer Anfrage außerhalb eines Schlichtungsverfahrens.

„IMMER MEHR MENSCHEN KOMMEN
IM ZUGE EINER INTERNETRECHERCHE
ZUR apf.“

514 ABGESCHLOSSENE SCHLICHTUNGSVERFAHREN

Im Jahr 2016 wurden 514 Schlichtungsverfahren (2015: 287 Verfahren) abgeschlossen. Dies entspricht einer Steigerung von 79,1 Prozent. Aufgrund des Alternative-Streitbeilegung-Gesetzes (AStG) sind alle Fälle, für welche die apf zuständig ist und die nicht aus sonstigen etwa in § 6 Abs. 6 AStG aufgeführten Gründen abgelehnt wurden, als Verfahren zu werten.

Von den im Jahr 2016 abgeschlossenen Verfahren waren 406 Verfahren für die jeweiligen Unternehmen im Bahnbereich kostenpflichtig.

Im Bahnbereich hat kein Unternehmen die Mitwirkung am Schlichtungsverfahren verweigert.

95 PROZENT DER SCHLICHTUNGSVERFAHREN POSITIV ERLEDIGT

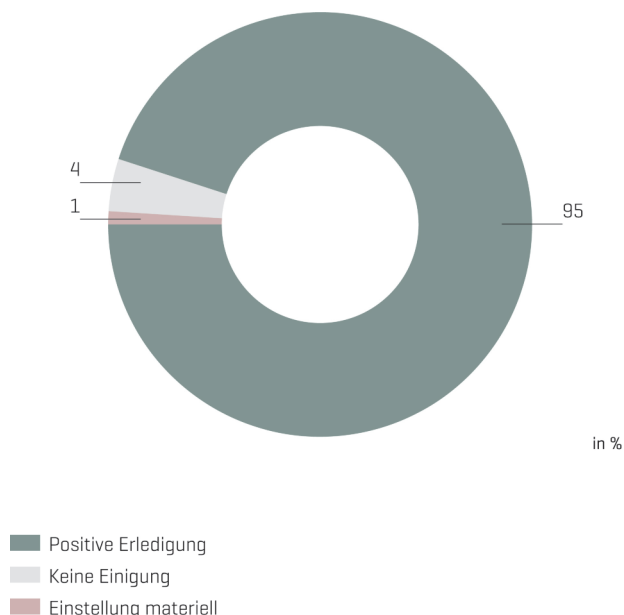


Abb. 2: Beendete Schlichtungsverfahren 2016 nach Art der Erledigung. Basis: Abschlussjahr 2016. Quelle: apf.

Notiz

Verfahren ohne Kontaktaufnahme mit den betroffenen Unternehmen wurden in der Abbildung 2 bei der Auswertung nicht berücksichtigt, da die apf keinen Einfluss auf die Beendigung des Verfahrens hatte. Dies ist etwa der Fall, wenn die Beschwerdeführenden die Beschwerde vor Kontaktaufnahme mit dem Unternehmen zurückziehen oder wenn nach Einlangen der Beschwerde von Seiten der Beschwerdeführenden nicht mehr mitgewirkt wird. In diesen Fällen besteht keine sinnvolle Rechtfertigung, ein für den Beschwerdegegner kostenpflichtiges Schlichtungsverfahren durchzuführen.

95 Prozent aller Verfahren im Bahnverkehr, in denen die apf vermittelt hat, konnten positiv und zur Zufriedenheit beider Parteien erledigt werden. Nicht immer wurden sämtliche Forderungen des Fahrgasts oder des Unternehmens erfüllt, oft wurde ein für beide Seiten vertretbarer Kompromiss erzielt.

VIER PROZENT DER SCHLICHTUNGSVERFAHREN MANGELS EINIGUNG EINGESTELLT

In wenigen Fällen kommt es vor, dass ein Schlichtungsvorschlag von den Beschwerdeführenden oder dem Beschwerdegegner nicht angenommen wird. Diese Verfahren müssen mangels Einigung geschlossen werden. 2016 war dies nur bei vier Prozent der Verfahren der Fall, wobei mehr von den Unternehmen als von den Beschwerdeführenden abgelehnt wurden.

EIN PROZENT DER SCHLICHTUNGSVERFAHREN MATERIELL EINGESTELLT

Ein Prozent aller Verfahren im Bahnverkehr, die an die Unternehmen herangetragen wurden, mussten materiell eingestellt werden. Darunter fallen etwa Schlichtungsverfahren, die wegen fehlender Grundlage (z. B. mangels Anspruch) eingestellt werden müssen. Dies ist in der Regel dann der Fall, wenn das Unternehmen bereits selbst den Fall gelöst hat, dies jedoch erst nach der förmlichen Verfahrenseröffnung bekannt wird.

VERFAHRENSGRÜNDE IM BAHNBEREICH

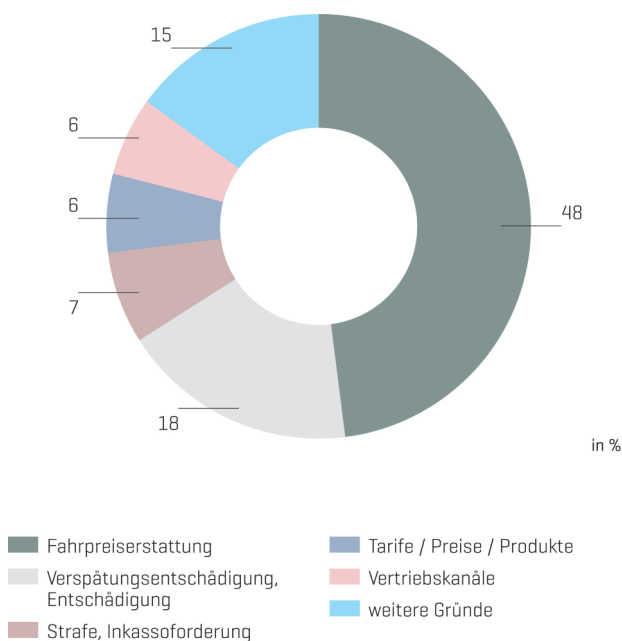


Abb. 3: Verfahrensgründe 2016. Basis: Abschlussjahr 2016. Quelle: apf.

PLATZ 1: FAHRPREISERSTATTUNGEN

Wie bereits in den Vorjahren war auch 2016 der häufigste Grund für Schlichtungsverfahren Probleme mit der Fahrpreiserstattung. Im Vergleich zum Vorjahr (2015: 42 Prozent) stieg der Anteil an Verfahren zum Thema Fahrpreiserstattungen um weitere sechs Prozentpunkte auf 48 Prozent. Dies ist insbesondere auf zahlreiche Beschwerden aufgrund der ausgeschlossenen Erstattung von Sparschiene-Tickets, einem Aktionsangebot der ÖBB-Personenverkehr, zurückzuführen.

PLATZ 2: VERSPÄTUNGSENTSCHÄDIGUNG, ENTSCHÄDIGUNG

Auf Platz zwei befinden sich – wie im Vorjahr – Verfahren zum Thema Verspätungsentschädigung und Entschädigung. Auch hier ergab sich eine Steigerung von zwei Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr. In diesem Zusammenhang wurden 2016 ebenfalls einige Verfahren zum Thema Jahreskartenschädigung geführt. Beschwerdeführende hatten etwa Probleme, sich für das Entschädigungsverfahren anzumelden oder eine Verspätungsentschädigung zu erhalten.

Bei den Entschädigungen selbst geht es vorrangig um Kosten außerhalb des Ticketpreises, wie den Kostenersatz von verpassten Flügen, Taxi und Nächtigungen, welche nicht oder nicht ausreichend von den jeweiligen Unternehmen übernommen wurden.

PLATZ 3: STRAFE, INKASSOFORDERUNG

Mit sieben Prozent abgeschlagen an dritter Stelle finden sich Verfahren betreffend Strafzahlungen bzw. Inkassoforderungen. Hier geht es primär um Beschwerden, die aufgrund eines vergessenen Ausweises bzw. einer Zugfahrt ohne oder ohne gültigen Fahrschein eingebracht wurden. Erfolgt in solchen Fällen keine Zahlung, so beauftragen viele Unternehmen Inkassobüros mit der Eintreibung der Forderung.

Da mit dem Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtsgesetz (EisbBFG) gesetzliche Bestimmungen zu Strafzahlungen eingeführt wurden, die im Sinne des Fahrgastes sind, mussten die Unternehmen ihre tariflichen Bestimmungen und ihre Vorgehensweise in der Praxis ändern. Dies führt dazu, dass Probleme oftmals bereits positiv mit dem jeweiligen Bahnunternehmen gelöst und nicht mehr an die apf herangetragen werden müssen. Dies kann sehr gut an der Entwicklung der Beschwerden und Verfahren zu diesem Thema verfolgt werden. Entfielen 2012 noch fast 35 Prozent auf diese Thematik, so sank nach Einführung der gesetzlichen Bestimmungen der Anteil auf 15 Prozent (2013), neun Prozent (2014), acht Prozent (2015) und schlussendlich auf sieben Prozent im Jahr 2016.

„DIE FAHRPREISERSTATTUNG WAR 2016 DER HÄUFIGSTE GRUND FÜR EIN SCHLICHTUNGSVERFAHREN IM BAHNVERKEHR.“

HERKUNFT DER BESCHWERDEFÜHRENDEN

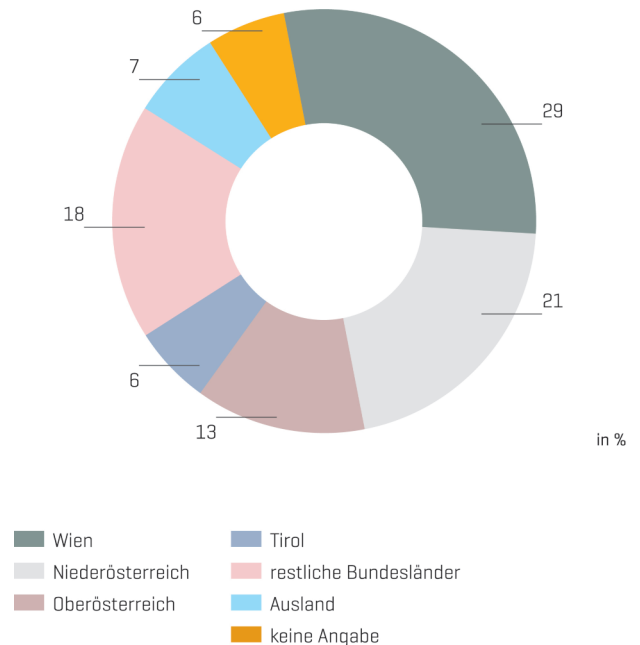


Abb. 4: Herkunft der Beschwerdeführenden 2016 aufgrund ihres Wohnsitzes. Quelle: apf.

50 PROZENT DER BESCHWERDEFÜHRENDEN KOMMEN AUS WIEN UND NIEDERÖSTERREICH

Fast ein Drittel aller Beschwerdeführenden hat seinen Wohnsitz in der Bundeshauptstadt Wien. Dieser Wert liegt nur knapp unter dem Vorjahreswert (30 Prozent). Etwas mehr Beschwerden als im Vorjahr langten aus Niederösterreich ein, mit 21 Prozent versus 19 Prozent im Jahr 2015. Deutlich mehr Beschwerden gab es hingegen aus Oberösterreich (13 Prozent im Jahr 2016, acht Prozent im Jahr 2015). In sechs Prozent der Beschwerdefälle erfolgte keine Angabe über die Herkunft. Sieben Prozent aller Beschwerden langten von Beschwerdeführenden mit Wohnsitz im Ausland ein. 2015 waren es acht Prozent. Zumeist sind dies Beschwerdeführende aus den Nachbarländern.

VERTEILUNG DER VERFAHREN AUF DIE UNTERNEHMEN

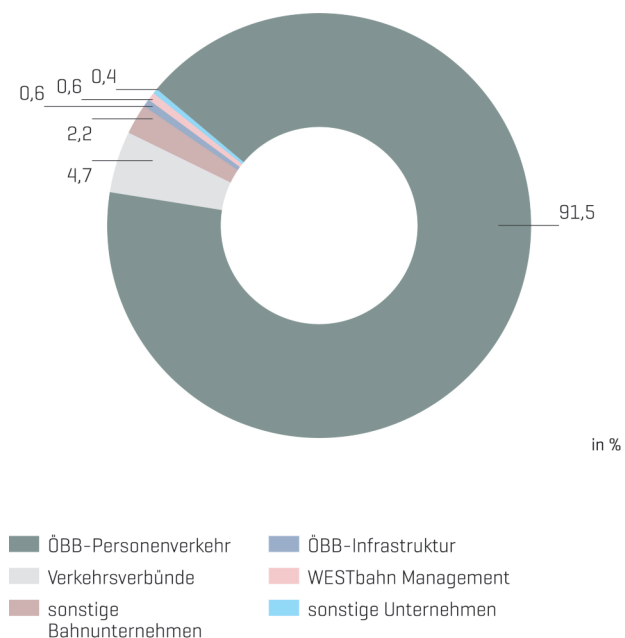


Abb. 5: Verteilung der Verfahren auf Unternehmen 2016. Basis Abschlussjahr 2016. *Quelle: apf.*

92 PROZENT ALLER VERFAHREN BETRAFEN DIE ÖBB

Auch im Jahr 2016 betrafen mit rund 92 Prozent (2015: 95 Prozent) die meisten Verfahren den ÖBB-Konzern und davon mit 91,5 Prozent (2015: 94 Prozent) das größte österreichische Bahnunternehmen, die ÖBB-Personenverkehr. Bei den Verbänden mit knapp fünf Prozent (2015: drei Prozent) betrafen im letzten Jahr 17 Verfahren (2015: sieben Verfahren) den Verkehrsverbund Ostregion, fünf den Verkehrsverbund Oberösterreich und jeweils ein Verfahren den Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland, den Verkehrsverbund Kärnten und den Verkehrsverbund Salzburg.

Die 2,2 Prozent (2015: ein Prozent) der sonstigen Bahnunternehmen schlüsseln sich wie folgt auf: Vier Verfahren gegen die Wiener Lokalbahnen, zwei Verfahren gegen die Deutsche Bahn, ein Verfahren jeweils gegen die Bayerische Oberlandbahn, den CAT, die Eurail-Group, die Raaberbahn, die Salzburger Lokalbahn und die České dráhy. Je drei Verfahren (2015: je vier Verfahren) betrafen die WESTbahn und die ÖBB-Infrastruktur. Jeweils ein Verfahren betraf die Wiener Linien und die Linz Linien.

ENTSCHÄDIGUNGEN, ERSTATTUNGEN UND STRAFNACHLÄSSE

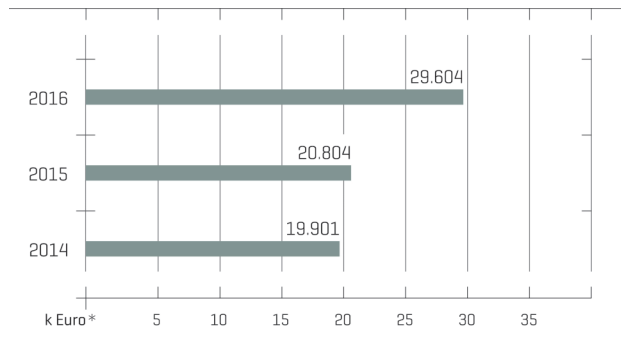


Abb. 6: Vergleich der Gesamtwirtschaftung 2014–2016. Basis: Abschlussjahr 2016. [* k steht für 1.000] Quelle: apf.

42 PROZENT MEHR MONETÄRE ENTSCHÄDIGUNGEN

2016 konnten in 354 Verfahren monetäre Entschädigungen in der Höhe von insgesamt 29.604 Euro erzielt werden. Dies bedeutet im Vergleich zum Vorjahr (20.804 Euro in 240 Verfahren) eine deutliche Steigerung von rund 42,3 Prozent. Maßgeblich dafür waren die deutlich höhere Anzahl an Verfahren sowie die Tatsache, dass sehr viele Beschwerden die Erstattung von Tickets betrafen.

VERFAHRENSDAUER DER SCHLICHTUNGSVERFAHREN

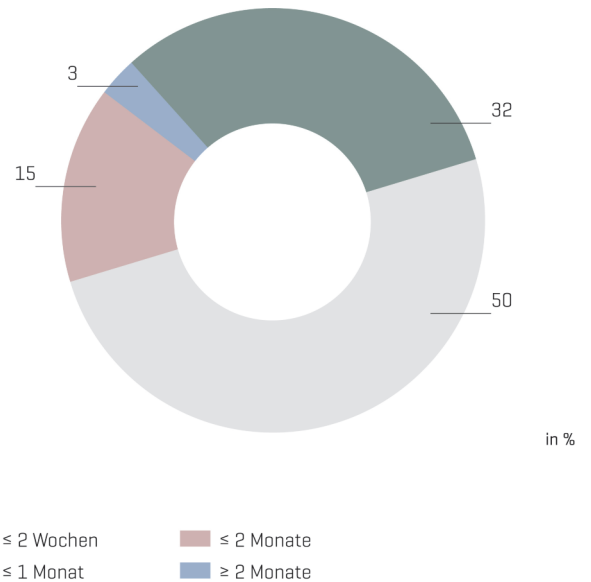


Abb. 7: Verfahrensdauer 2016. Basis: Abschlussjahr 2016. Quelle: apf.

82 PROZENT DER VERFAHREN DAUERTEN WENIGER ALS EIN MONAT

Rund 32 Prozent, also fast ein Drittel aller Verfahren, konnten in weniger als zwei Wochen gelöst werden. 2015 waren es 38 Prozent. Weitere 50 Prozent aller Verfahren konnten bereits in weniger als einem Monat (2015: 38 Prozent) und 15 Prozent in weniger als zwei Monaten (2015: 17 Prozent) erledigt werden. Nur drei Prozent sämtlicher Schlichtungsverfahren dauerten länger als zwei Monate. 2015 waren es sieben Prozent. Diese Fälle sind in der Regel von hoher Komplexität und behandeln meist nicht eindeutige Rechtsfragen. Die durchschnittliche Verfahrensdauer aller im Jahr 2016 abgeschlossenen Verfahren lag dabei bei knapp über 22 Tagen. Damit konnte der ohnehin schon sehr gute Wert des Vorjahres (25,5 Tage) noch einmal verbessert werden.

„DIE DAUER VON VERFAHREN KONNTE 2016 NOCH EINMAL BESCHLEUNIGT WERDEN.“

Umsetzung der Fahrgastrechte im Bahnverkehr

KONTROLLE DER BEFÖRDERUNGSBEDINGUNGEN

Die Bahnunternehmen und Verkehrsverbünde müssen der Schienen-Control ihre Beförderungsbedingungen bei der erstmaligen Veröffentlichung und bei Änderungen vorlegen. Je nach Häufigkeit der Änderungen übermitteln daher die Bahnunternehmen ihre geänderten Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen in unterschiedlichem Ausmaß. Die Schienen-Control Kommission kann gemäß § 78b EisbG überprüfen, ob die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnunternehmen und der Verkehrsverbünde dem Gesetz entsprechen und diese bei Verstößen für unwirksam erklären. Die Prüfung umfasst sämtliche österreichischen und europäischen Rechtsvorschriften (etwa Konsumentenschutzgesetz, Fahrgastrechtegesetz oder EU-Fahrgastrechteverordnung). Die Schienen-Control Kommission kann die Verwendung rechtswidriger Beförderungsbedingungen nicht nur untersagen, sondern dem jeweiligen Unternehmen auch konkret eine Änderung der Bedingungen auftragen, damit diese dem Gesetz entsprechen.

In mehreren Verfahren der Schienen-Control Kommission wurden schlussendlich Teile von Beförderungsbedingungen für unwirksam erklärt oder aufgrund der Verfahren Teile der Beförderungsbedingungen geändert (siehe dazu „Verfahren der Schienen-Control Kommission“ auf Seite 120).

VERSTÖSSE GEGEN DIE FAHRGASTRECHTEVERORDNUNG UND DAS EISENBAHN-BEFÖRDERUNGS- UND FAHRGASTRECHTEGESETZ

Bei der Behandlung von Beschwerden stellt die apf auch vereinzelt Verstöße gegen anzuwendende Bestimmungen aus der Fahrgastrechteverordnung bzw. aus dem Fahrgastrechtegesetz fest. Diese werden grundsätzlich im Wege des Schlichtungsverfahrens gelöst; vereinzelt musste die Schienen-Control Kommission informiert werden.

VERWEIGERUNG VON ERSTATTUNGEN

Gruppenfahrausweise

Bei einigen Fällen wurde gegen die Erstattungsmodalitäten von Gruppenfahrausweisen nach § 9 EisbBFG verstoßen. Man verweigerte dabei eine Erstattung von Gruppenfahrausweisen, obwohl diese von einer niedrigeren Anzahl von Reisenden genutzt wurden. Diese Fälle konnten im Schlichtungsweg geklärt werden.

Wochen- und Monatskarten

In einigen Fällen konnte festgestellt werden, dass bei Anträgen auf Erstattungen seitens der ÖBB-PV gegen die eigenen Tarifbestimmungen gehandelt wurde. So wurde etwa ein Anspruch auf Erstattung einer Zeitfahrkarte nicht vorgenommen, obwohl dieser bestand. Erst im Schlichtungsverfahren konnte die Erstattung schlussendlich erwirkt werden.

Tickets für die 1. Klasse

Leider ist es nach wie vor möglich, am Fahrkartenautomat 1. Klasse-Tickets für Strecken zu kaufen, für die es gar keine 1. Klasse gibt; dies betrifft etwa regionale Strecken. Soweit die apf informiert ist, geschieht dies allerdings relativ selten. Einen gesonderten Hinweis dazu gibt es beim Kauf am Automaten jedoch nicht. Die ÖBB-PV beruft sich in diesen Fällen auf die Tarifbestimmungen, sodass in der Regel eine Erstattung abgelehnt wird. Diese Problematik sollte im Jahr 2017 mit der Umstellung auf ein fahrplanbasiertes Ticketsystem am Automaten gelöst werden.

ANSPRUCH AUF HILFELEISTUNG

Auch im Geschäftsjahr 2016 war ersichtlich, dass die Bahn- und Infrastrukturunternehmen ihren Hilfeleistungspflichten nur unzulänglich nachkommen. Grundsätzlich besteht ein Anspruch auf Hilfeleistung im Sinne von Mahlzeiten und Erfrischungen, wenn es zu Verspätungen von mehr als 60 Minuten kommt. Voraussetzung ist, dass die Hilfeleistung möglich ist, also etwa Mahlzeiten und Erfrischungen im Zug oder am Bahnhof vorhanden sind. Trotz der bereits seit vielen Jahren gültigen Fahrgastrechteverordnung gibt es hier nach wie vor keine adäquaten Ansätze. Dies wurde der apf im Bahnbereich erneut bestätigt. Die ÖBB-PV erachtet generell die Verpflichtung zur Hilfeleistung am Bahnhof als nicht möglich. Die apf ist in Gesprächen mit dem Bahnunternehmen um eine rechtskonforme Lösung bemüht.

KEINE INFORMATIONEN ÜBER MÖGLICHKEIT DER SCHLICHTUNG

Besonders zu Jahresbeginn wurde vermehrt festgestellt, dass von Seiten der ÖBB-PV nicht in allen ungelösten Beschwerdefällen die Fahrgäste gemäß § 20 Abs 7 EISBFBG über die apf informiert wurden. Dies wurde mittlerweile verbessert – in allen vom Kundenservice des Bahnunternehmens behandelten Anliegen findet sich nunmehr ein fixer Verweis auf die apf in der Signatur, sowohl in Deutsch als auch in Englisch.

VERFAHREN DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

Im Bahnverkehr besteht die Verpflichtung der Bahnunternehmen und Verkehrsverbünde zur Vorlage der Beförderungsbedingungen an die Schienen-Control gemäß § 22b EISbG bzw. die Kontrolle der Beförderungsbedingungen der Eisenbahnunternehmen und der Verkehrsverbünde durch die Schienen-Control Kommission gemäß § 78b EISbG im Hinblick auf ihre Gesetzmäßigkeit.

VERFAHREN WEGEN BEFÖRDERUNGS-AUSWEISEN UND BEFÖRDERUNGS-VERTRÄGEN

Im Verfahren, das im März 2015 eingeleitet wurde, ging es um die vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) empfohlenen Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Beförderung von Personen (GCC-CIV/PRR¹). Diese regeln allgemeine Fragen des Vertragsverhältnisses zwischen Reisenden und Beförderern und sollen sicherstellen, dass im nationalen und internationalen Schienenpersonenverkehr so weit wie möglich einheitliche Vertragsbedingungen zur Anwendung gelangen. Die einzelnen Bahnunternehmen können die GCC-CIV/PRR jedoch jederzeit teilweise oder zur Gänze ausschließen. Auch die GCC-CIV/PRR und sonstige Besondere (Internationale) Beförderungsbedingungen unterliegen als Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der österreichischen Rechtsordnung und den europarechtlichen Rechtsnormen. Das betroffene Personenverkehrsunternehmen ist Mitglied des CIT und wendete die GCC-CIV/PRR ohne Vorbehalt vollständig an.

Die Thematik Beförderungsausweise und Beförderungsverträge spielte in mehreren Schlichtungsverfahren eine Rolle. Diesbezüglich war es, etwa für den Anspruch auf eine Verspätungsschädigung, wesentlich, ob ein Beförderungsvertrag auch aus mehreren Fahrkarten bestehen kann.

¹ General Conditions of Carriage for Rail Passengers.

Im Verfahren konnten einige Kompromisse erzielt werden, welche schlussendlich als „Besondere Beförderungsbedingungen“ des Bahnunternehmens in die Tarifbestimmungen für Reisen ins Ausland aufgenommen wurden. In Abweichung zu den „Allgemeinen Beförderungsbedingungen“ für die Beförderung von Personen (GCC-CIV/PRR) wurden vom Bahnunternehmen nun folgende „Besondere Beförderungsbedingungen“ vorgesehen:

1. Abweichend von der entsprechenden Bestimmung in den GCC-CIV/PRR (mehrere Beförderungsausweise dokumentieren mehrere Beförderungsverträge) behandelt das Bahnunternehmen mehrere Beförderungsausweise als einen einzigen Beförderungsvertrag, wenn folgende Voraussetzungen kumulativ vorliegen:
 - sämtliche Fahrkarten wurden bei diesem Bahnunternehmen gekauft und
 - die Fahrkarten wurden jedenfalls für aufeinanderfolgende Beförderungen zum Zweck einer einzigen durchgehenden Beförderung erworben (in einem Verkaufsvorgang erworben oder durch Fahrplanausdrucke, Reservierungen, Zugbindungen, Zangenprägungen oder sonstige Entwertungen ersichtlich gemacht).
2. Sind mehrere Beförderungsausweise gemäß Punkt 1. als eine durchgehende Reise und somit als ein einziger Beförderungsvertrag zu qualifizieren, erfolgt die Berechnung der Verspätungsentschädigung stets auf Basis des Beförderungspreises für die gesamte Reisestrecke.
3. Abweichend von der entsprechenden Bestimmung in den GCC-CIV/PRR wird das Bahnunternehmen im Falle eines Verlustes auf einen Namen lautende Tickets des Bahnunternehmens am Ticketschalter ersetzen. Andere Tickets werden nicht ersetzt, auch wenn die Kundin bzw. der Kunde hierfür eine Rechnung hat.

Das Verfahren wurde nach Umsetzung der Veröffentlichungspflichten im Mai 2016 eingestellt.²

VERFAHREN WEGEN VERSPÄTUNGSENTSCHÄDIGUNG BETREFFEND PKW-TICKETS

In diesem von der Schienen-Control Kommission im September 2015 eingeleiteten Verfahren lehnte das Personenverkehrsunternehmen Entschädigungen für Verspätungen von sämtlichen Leistungen (z. B. Transport von PKW, Gepäck oder Fahrrädern), welche nicht personenbezogen sind, ab.

Laut Schienen-Control Kommission konnte zweifelsfrei festgestellt werden, dass bei 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 (Transport von PKW, Gepäck etc., die im Zusammenhang mit einem Personentransport stehen) eines Beförderungsvertrages einen Anspruch auf Entschädigung bei Verspätungen hat. Dies betrifft jedenfalls die Mitnahme von Fahrzeugen (PKW) sowie aufgegebenes Gepäck oder Fahrräder.

Die Einschränkung der Entschädigungen auf den personenbezogenen Preisanteil wurde mittels Bescheid vom Februar 2016 für unwirksam erklärt und seitens des Personenverkehrsunternehmens fristgerecht aus den Beförderungsbedingungen entfernt.³

In diesem Zusammenhang wurde in einem weiteren Verfahren einem Reisenden mittels Bescheid der Schienen-Control Kommission die Entschädigung für seine PKW-Tickets (Hin- und Rückfahrt) zugesprochen und infolgedessen vom Bahnunternehmen ausbezahlt⁴, da eine Einigung im vorangegangenen Schlichtungsverfahren nicht möglich war.

² Mehr Details zu diesem Verfahren wurden im apf Jahresbericht 2015, Seite 86, veröffentlicht.

³ Mehr Details zu diesem Verfahren wurden im apf Jahresbericht 2015, Seite 87, veröffentlicht.

⁴ Die inhaltliche Begründung ist unter „Verfahren wegen Verspätungsentschädigung betreffend PKW-Tickets“ zu finden. Mehr Details zu diesem Verfahren wurden im apf Jahresbericht 2015, Seite 87, veröffentlicht.

⁵ Mehr Details zu diesem Verfahren wurden im apf Jahresbericht 2015, Seite 88, veröffentlicht.

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.

In einigen Punkten (z. B. beim Sommerticket, bei den Reservierungen oder bei Gruppentickets) konnte eine Klärung erzielt werden, in anderen Punkten wurden bereits Kompromisse zwischen dem Personenverkehrsunternehmen und der Schienen-Control Kommission erwirkt.

Folgende Regelungen wurden in die Tarifbestimmungen klargestellt:

Online-Ticketshop: Möglichkeit der Stornierung auch bei EPS (Electronic Payment Standard) Online-Überweisung.

Auszahlungsfrist für Erstattung: Zwei Monate.

Strafzahlung: Erstattung der Strafzahlung, wenn der Grund dafür nachträglich wegfällt.

Monatskarten: Werden nun nicht nur innerhalb der ersten drei, sondern innerhalb der ersten sieben Gültigkeitstage gegen eine Gebühr erstattet.

Österreichcard: Es gibt nun ein außerordentliches Kündigungsrecht im Falle des Umzugs ins Ausland oder beim Wechsel des Arbeitsplatzes. Zusätzlich besteht ein ordentliches Kündigungsrecht ohne Angabe von Gründen ab Beginn des 7. Vertragsmonats. In beiden Fällen ist jedoch immer eine Kündigungsgebühr in Höhe eines Monatsbetrags zu bezahlen.

Erstattung bei Störungen: Es wurde klargestellt, dass der Anspruch auf Erstattung bei Verspätung über 60 Minuten auch im Fall eines Zugausfalls bzw. bei Verpassen des Anschlusszuges besteht.

Zugbindung: Die Zugbindung von Tickets wird aufgehoben, wenn die Nutzung des ursprünglichen Zuges nicht möglich ist, weil dieser ausgefallen ist, mehr als 60 Minuten Verspätung hat oder wegen Überfüllung nur mit Reservierung eingestiegen werden kann.

Teilstorno: Die nachträgliche Namensänderung, Änderung der Anzahl der Reisenden oder des Datums soll – mit gewissen Einschränkungen – im Laufe des Jahres 2017 eingeführt werden.

Die restlichen Punkte des Verfahrens (z. B. Erstattung Spar-schiene Österreich, Komfort-Ticket) waren zu Redaktionsschluss noch offen.

VERFAHREN WEGEN INFORMATION ÜBER ERMÄSSIGUNG

In diesem von der Schienen-Control Kommission im September 2015 eingeleiteten Verfahren ging es um mangelhafte Information über Ermäßigungen im Zusammenhang mit dem Kauf von Verbundtickets bei Personenverkehrsunternehmen mit Ermäßigungskarten.

Im Laufe des Verfahrens wurden Änderungen in den Tarifbestimmungen vorgenommen. Es gibt nun klare Informationen in den Tarifbestimmungen über die Gewährung und die Höhe von Ermäßigungen bei Verwendung der Ermäßigungskarten Vorteils-card (Classic, Senior, Familie, Family und Jugend) oder Businesscard. Diese Informationen umfassen die grundsätzliche Erklärung der Verbundtarif-Exklusivität (d. h., wenn innerhalb des Verkehrsverbundes vom Personenverkehrsunternehmen verpflichtend ein Verbundticket verkauft wird, dessen Preis von den Preisen des Personenverkehrsunternehmens abweicht) sowie Informationen über die genaue Höhe der Ermäßigung.

Das Verfahren wurde nach Umsetzung in den Tarifbestimmungen im Mai 2016 eingestellt.⁵

VERFAHREN WEGEN HÖHE DES PÜNKTLICHKEITSGRADES

In diesem von der Schienen-Control Kommission im Juni 2016 eingeleiteten Verfahren geht es um den Pünktlichkeitsgrad bei einem Personenverkehrsunternehmen.

Die in Art 17 der Verordnung Nr. 1371/2007 bzw. in § 4 EisbBFG vorgesehene Entschädigung soll – berechnet auf der Grundlage des Preises der Fahrkarte – eine Kompensation bieten, wenn eine Dienstleistung nicht im Einklang mit dem Beförderungsvertrag erbracht wurde. Grundsätzlich muss der Fahrgast für die Leistungen der Beförderung vor Fahrtantritt zur Gänze bezahlen und das Bahnunternehmen hat seine Leistungen im Sinne des angebotenen und veröffentlichten Fahrplans vertragskonform zu erbringen. Eine Verspätungsentschädigung erhält die Besitzerin bzw. der Besitzer einer Jahreskarte derzeit bei diesem Bahnunternehmen nur für sehr massive Qualitätseinbußen in Form von Verspätungen bzw. Zugausfällen.

Das Bahnunternehmen legte erneut einen Pünktlichkeitsgrad von 90 Prozent vor, hatte aber im Jahr 2015 gemäß Daten der ÖBB-Infrastruktur eine Pünktlichkeit von rund 97 Prozent erreicht.

Die Schienen-Control Kommission erklärte den Pünktlichkeitsgrad von 90 Prozent mittels Bescheid für unwirksam. Die Regelung war für den Fahrgast unangemessen und unzumutbar, da keine angemessene Entschädigung bei wiederholten Zugverspätungen und Zugausfällen gewährt wurde. Das Bahnunternehmen legte einen neuen Pünktlichkeitsgrad von 90,01 Prozent vor und erhob Bescheidbeschwerde beim Bundesverwaltungsgericht. Zu Redaktionsschluss war das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht noch nicht abgeschlossen.

VERFAHREN ZU EINER BESCHWERDE IM SCHLICHTUNGSVERFAHREN WEGEN VERSPÄTUNGSENTSCHÄDIGUNG

Ein Beschwerdeführer stellte für seine Rückfahrt fest, dass sich die Zugzeiten geändert hatten, sodass sein Anschluss nicht mehr gewährleistet war. Schlussendlich musste er eine Stunde früher abreisen, um seine Anschlüsse zu erreichen und wie geplant am Zielbahnhof anzukommen. Der Beschwerdeführer brachte daher einen Antrag auf Entschädigung und Refundierung bei Zugverspätungen beim Personenverkehrsunternehmen ein, um eine Verspätungsentschädigung zu erhalten, die ihm allerdings verwehrt wurde. Daraufhin wandte er sich an die apf.

Die apf informierte die Schienen-Control Kommission gemäß § 78a Abs 5 EisbG darüber, dass es im Schlichtungsverfahren zu keiner einvernehmlichen Lösung gekommen war. Die Schienen-Control Kommission eröffnete im September 2016 ein Verfahren.

Gegenstand des Verfahrens war die Frage, ob eine Fahrzeitverlängerung durch einen notwendigen früheren Fahrtantritt eine Verspätung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 darstellt. In der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 wird ausschließlich der Wortlaut „Verspätung“ in den fallrelevanten Bestimmungen verwendet. Eine planwidrige Regelungslücke durch den Gesetzgeber liegt nach Rechtsansicht der Schienen-Control Kommission jedoch nicht vor. Der europäische Gesetzgeber hat offenbar keine Entschädigung für eine Fahrzeitverlängerung aufgrund eines früheren Fahrtantritts vorgesehen, auch wenn dies aus Sicht des Fahrgasts unbefriedigend ist.

Das Bahnunternehmen ist jedoch schlussendlich dem Vorschlag der Schienen-Control Kommission den Fall kulant zu lösen gefolgt und hat dem Beschwerdeführer 50 Euro ausbezahlt. Das Verfahren wurde im Dezember 2016 eingestellt.

VERFAHREN WEGEN PREISVERÖFFENTLICHUNG

In diesem von der Schienen-Control Kommission im Juli 2016 eingeleiteten Verfahren geht es um die Veröffentlichung der Fahrpreise eines Verkehrsverbundes.

Seit einer durch den Verkehrsverbund im Juli 2016 durchgeführten Tarifreform finden sich nur mehr die Preise ausgewählter Tickets in den Tarifbestimmungen, online können weiterhin sämtliche Preise abgefragt werden. Die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen des § 12 EisbBFG (bzw. auch des § 22 EisbG oder des § 16 Kfl-Bef Bed) normieren eine Verpflichtung der Verkehrsverbünde zur Veröffentlichung von sämtlichen Tarifen und Fahrpreisen. In diesem Verfahren akzeptierte die Schienen-Control Kommission die Veröffentlichung der Preise in Form der online auf der Website zur Verfügung gestellten Preisauskunft und stellte daher das Verfahren im Oktober 2016 ein.

Die Schienen-Control Kommission behielt sich jedoch vor, bei erneuten Beschwerden über unklare, intransparente oder falsch ermittelte Preise ein weiteres Verfahren einzuleiten. Aufgrund erneuter Beschwerden wurde im Jänner 2017 ein Verfahren eingeleitet, welches zu Redaktionsschluss noch offen war.

VERFAHREN WEGEN ÖSTERREICHCARD-VERSPÄTUNGSENTSCHÄDIGUNG

In diesem von der Schienen-Control Kommission im Dezember 2016 eingeleiteten Verfahren geht es um die Angemessenheit der Höhe der Verspätungsentschädigung der Jahresnetzkarte Österreichcard.

Für die Beurteilung wurden entsprechende Daten und Informationen vom Bahnunternehmen angefordert. Nach Prüfung wird die Schienen-Control Kommission entscheiden, ob die Regelungen im Sinne des Art 17 Abs 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bzw. der §§ 4 und 5 EisbBFG eine angemessene Entschädigung darstellen. Zu Redaktionsschluss war das Verfahren noch offen.

LEITLINIEN DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION ZUR VERORDNUNG (EG) NR. 1371/2007⁶

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ist am 3. Dezember 2009 in Kraft getreten und wird daher seit mehr als sieben Jahren angewendet. Zusammen mit dem Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) ist sie das wichtigste Regelwerk auf europäischer Ebene bezüglich rechtlicher Ansprüche von Reisenden mit der Eisenbahn. Ziel der EU-Verordnung ist es, die Rechte der Bahnreisenden in der Union, insbesondere bei Verkehrsstörungen, zu schützen und die Qualität und Effektivität der Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern. Dadurch wiederum soll die verstärkte Nutzung des Schienenverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern gefördert werden.

Durch die Leitlinien sollen jene Fragen behandelt werden, die von den nationalen Durchsetzungsstellen, den Fahrgästen und ihren Verbänden, dem Europäischen Parlament und Vertreterinnen und Vertretern der Industrie am häufigsten vorgebracht wurden. Die Europäische Kommission gibt darin zusätzliche Erläuterungen zu verschiedenen Vorschriften der Verordnung und stellt Leitlinien für bewährte Praktiken bereit. Eine erschöpfende Behandlung aller Bestimmungen ist allerdings nicht beabsichtigt, und es werden auch keine neuen Rechtsvorschriften geschaffen. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Auslegung des EU-Rechts letztlich Sache des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) ist.

Rechtsakte auf europäischer Ebene sind meistens ein Kompromiss langwieriger Verhandlungen zwischen den EU-Mitgliedstaaten. Dies führt dazu, dass manche Formulierungen unklar bzw. wenig präzise ausfallen. Insgesamt gibt es nur wenige EuGH-Entscheidungen zu den Rechten von Bahnreisenden, allerdings wurden zwei Verfahren der Schienen-Control Kommission schlussendlich vom EuGH entschieden und führten zu wichtigen Klärungen von bisher strittigen Bestimmungen der EU-Verordnung.

Im ersten Verfahren hat der EuGH durch sein Urteil⁷ klargestellt, dass der Infrastrukturbetreiber verpflichtet ist, „den Eisenbahnunternehmen in diskriminierungsfreier Weise Echtzeitdaten der von anderen Eisenbahnunternehmen betriebenen Züge zur Verfügung zu stellen, sofern es sich bei diesen Zügen um die wichtigsten Anschlussverbindungen im Sinne von Anhang II Teil II der Verordnung Nr. 1371/2007 handelt“.

Im zweiten Verfahren veröffentlichte der EuGH am 26. September 2013 sein Urteil⁸ zur Fahrpreiseschädigung für Bahnreisende bei Verspätungen aufgrund höherer Gewalt. Mit seiner Rechtsansicht bestätigte er den Standpunkt der Schienen-Control. Das Urteil besagt, dass Bahnreisenden bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten ein Teil des Fahrpreises erstattet werden muss, auch wenn die Verspätung durch höhere Gewalt entstanden ist, also z. B. durch schwierige Wetterverhältnisse oder Streiks.

⁶ Leitlinien zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr; Brüssel, den 3.7.2015, Dokument C(2015) 4089 final (nachfolgend abgekürzt: „Leitlinien“).

⁷ EuGH 22.11.2012, Rs C-136/11 „WESTbahn Management GmbH/ ÖBB-Infrastruktur AG“.

⁸ EuGH 26.9.2013, Rs C-509/11 „ÖBB-Personenverkehr AG“.

In den Leitlinien finden sich auch diese beiden wichtigen EuGH-Urteile. Darüber hinaus werden folgende Bestimmungen der EU-Verordnung erläutert:

—
Geltungsbereich der Verordnung bezüglich Beförderern aus Drittländern, Ausnahmen (Art 2)

Begriff des „Beförderers“ (Art 3 Abs 2) und intermodale Beförderungen bzw. Begriff der „Verspätung“ (Art 3 Abs 12)

Reiseinformationen (Art 8 und 10)

Fragen im Zusammenhang mit Fahrkarten und der Beförderung von Fahrrädern (Art 4 und Anhang I Art 7, Art 5, Art 9)

Haftung und Versicherung von Eisenbahnunternehmen (Art 11 und 12)

Erstattung des Fahrpreises, Weiterreise mit geänderter Streckenführung und Entschädigung (Art 16 und 17)

Zugausfälle

Hilfeleistung (Art 18)

Rechte von Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (Beförderungsanspruch [Art 19], Behinderungsnachweis, Information von Menschen mit Behinderung und/oder eingeschränkter Mobilität [Art 20], Anmeldung des Hilfebedarfs auch bei Mehrfahrkarten [Art 24 Buchstabe a], Schulung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität Hilfe leisten)

Beschwerden gegenüber Eisenbahnunternehmen (Art 27)

Unterrichtung der Fahrgäste über ihre Rechte (Art 29)

Bearbeitung von Beschwerden durch die nationalen Durchsetzungsstellen

Zusammenarbeit der nationalen Durchsetzungsstellen bei der Bearbeitung grenzübergreifender Beschwerden (Art 31) und der Bestimmung der zuständigen nationalen Durchsetzungsstelle

In einigen der aufgezählten Punkte beschreiben die Leitlinien hauptsächlich die bestehende Rechtslage. In manchen Punkten finden sich darüber hinaus auch zusätzliche Erläuterungen seitens der Europäischen Kommission, welche bei der Auslegung einzelner Bestimmungen der Verordnung hilfreich sein können.

„INSGESAMT GIBT ES NUR
WENIGE EUGH-ENTSCHEIDUNGEN
ZU DEN RECHTEN VON BAHNREISENDEN.

ZWEI VERFAHREN DER SCHIENEN-CONTROL
KOMMISSION WURDEN LETZTENDLICH VOM
EUGH ENTSCHIEDEN UND FÜHRTEN ZU
WICHTIGEN KLÄRUNGEN.“

09

Internationale Zusammenarbeit

- Ziel der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) ist es, Homogenität des Regulierungsniveaus im europäischen Bahnsektor herzustellen.
- IRG-Rail hat 29 Mitglieder; Neu hinzugekommen sind: Portugal, Irland, Serbien und Rumänien
- Arbeitsgruppe „Netzzugang“ fordert internationale Abstimmung zwischen Infrastrukturbetreibern, um Kapazitätseinschränkungen besser planen zu können.

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 auf 29 Regulierungsbehörden angestiegen. Neben Österreich sind Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, der Kosovo, Kroatien, Lettland, Luxemburg, Mazedonien, die Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, die Schweiz, Serbien, die Slowakei, Slowenien, Spanien und Ungarn in der Plattform der unabhängigen Eisenbahnregulierungsbehörden vertreten. Neben den meisten EU-Mitgliedsstaaten sind somit auch fünf Nicht-EU-Länder Mitglieder bei IRG-Rail.

Die Entscheidungen der Plattform, wie etwa der Beschluss eines Positionspapiers, des Arbeitsprogramms etc. werden in der zweimal jährlich stattfindenden Vollversammlung getroffen. Während des Jahres befassen sich vier Arbeitsgruppen mit aktuellen eisenbahnrechtlichen Themen, zu denen Positionspapiere erarbeitet und auf Basis derer die Vollversammlung ihre Entscheidungen treffen kann. In den Jahren 2011 bis 2016 wurden insgesamt 48 themenspezifische Dokumente verabschiedet. Diese sind auf der Homepage von IRG-Rail unter www.irg-rail.eu veröffentlicht.

Im Jahr 2016 führte die polnische Regulierungsbehörde Urząd Transportu Kolejowego (UTK) den Vorsitz zunächst in der Person ihres Präsidenten Krzysztof Dyl. Nach einer zweimonatigen Amtsperiode übergab er den Vorsitz im Februar 2016 an seinen Kollegen Radoslaw Pacewicz. Als Stellvertreterin fungierte Anne Yvrande-Billon, Vizepräsidentin der französischen Regulierungsbehörde für Schiene und Straße (ARAFER). Diese übernahm satzungsgemäß am 1. Jänner 2017 den Vorsitz. Zu ihrem Stellvertreter wurde im November 2016 Andrea Camanzi, Präsident der italienischen Regulierungsbehörde Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), gewählt.

Das im Jahr 2015 beschlossene Arbeitsprogramm wurde 2016 von den Arbeitsgruppen vollständig abgearbeitet, im November 2016 wurde ein neues Arbeitsprogramm für 2017 beschlossen. Ziel von IRG-Rail ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsbehörden zu stärken, um die Interessen der Regulatoren gegenüber europäischen Institutionen einheitlich vertreten zu können und in weiterer Folge ein homogenes Regulierungsniveau in Europa zu schaffen.

INFO

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

- 2011 gegründet
- aktuell 29 Mitglieder
- Aufgabe: Zusammenarbeit auf europäischer Ebene
- Informationen auf www.irg-rail.eu

ARBEITSGRUPPE „NETZZUGANG UND ZUGANG ZU SERVICEEINRICHTUNGEN“

Die Umsetzung der Güterkorridor-Verordnung bildete im Jahr 2016 einen der Themenschwerpunkte dieser Arbeitsgruppe. Zahlreiche Mitglieder beteiligten sich an dem dazu durchgeführten Konsultationsverfahren der Europäischen Kommission, das sich mit dem Thema der zeitgerechten Information über Streckensperren im Rahmen von Bauarbeiten befasste. Die Arbeitsgruppe führte dazu eine Befragung durch, an der sich 18 Regulierungsbehörden beteiligten. Dabei zeigte sich, dass bei derartigen Kapazitätseinschränkungen die Benachrichtigung der Eisenbahnverkehrsunternehmen in den einzelnen Mitgliedsstaaten unterschiedlich rasch gehandhabt wird. IRG-Rail fordert daher, eine internationale Abstimmung zwischen den Infrastrukturbetreibern zu ermöglichen, um in weiterer Folge die Harmonisierung des Informationsflusses anstreben zu können.

Eine weitere Befragung hatte das Thema Performance Regime zum Inhalt, an der sich 17 IRG-Rail-Mitgliedsländer beteiligten. In 14 Mitgliedsstaaten gibt es zwar bereits ein Performance Regime, allerdings ist dessen Ausprägung noch sehr unterschiedlich gestaltet. Für das Jahr 2017 wurde daher ein Workshop geplant, dessen Ziel es ist, das Performance Regime so zu gestalten, dass die Betriebsqualität tatsächlich positiv beeinflusst wird.

Die Unterarbeitsgruppe „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ befasste sich im Berichtsjahr mit dem von der Europäischen Kommission vorgelegten Entwurf zu einem diesbezüglichen Durchführungsrechtsakt. Für 2017 wird dazu ein Positionspapier erarbeitet, in welchem zu dem Entwurf Stellung genommen wird.

ARBEITSGRUPPE „MARKTBEOBACHTUNG“

Im März 2016 erfolgte die Veröffentlichung des vierten Marktberichts der IRG-Rail. Mittlerweile ist es möglich, aussagekräftige Zeitreihen zu einzelnen Indikatoren darzustellen. Für diesen Bericht, der knapp hundert Indikatoren umfasst, lieferten insgesamt 24 Mitglieder Daten. Auch wurde in diesem Zusammenhang die Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission im sogenannten „Rail Market

Monitoring Scheme“ fortgesetzt, um eine Vereinheitlichung der zu erhebenden Indikatoren zu erlangen. Die Ergebnisse des „Rail Market Monitoring Scheme“ sollen in weiterer Folge den Regulierungsbehörden zur Verfügung gestellt werden, umgekehrt sollen alle nicht vertraulichen Daten von IRG-Rail der Europäischen Kommission zugänglich gemacht werden. Des Weiteren fanden trilaterale Gespräche zwischen den Regulatoren, der Europäischen Kommission und der Plattform Europäischer Infrastrukturbetreiber (PRIME) statt, um auch in infrastrukturellen Belangen eine Harmonisierung von Leistungsindikatoren herbeizuführen.

ARBEITSGRUPPE „NEUE GESETZESINITIATIVEN“

Diese Arbeitsgruppe veröffentlichte im Mai 2016 ein abschließendes Positionspapier zum 4. Eisenbahnpaket, dessen Beschlussfassung damals kurz bevorstand. Des Weiteren wurde eine Befragung zum Thema „Zusammenarbeit und Entscheidungsfindung“ durchgeführt, deren Ergebnisse im Arbeitsjahr 2016 präsentiert wurden. Ferner beobachtete die Arbeitsgruppe die Umsetzung des Recast zum 1. Eisenbahnpaket in den einzelnen Mitgliedsstaaten und setzte sich mit den von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Durchführungsrechtsakten zum Recast auseinander.

ARBEITSGRUPPE „GEMEINSAME ANSÄTZE IN FRAGEN DES BENÜTZUNGSSENTGELTS“

Das Jahr 2016 stand ganz im Zeichen der Anwendung der neuen Grundsätze für die Preisgestaltung im Mindestzugangspaket. Die Arbeitsgruppe erstellte diesbezüglich eine Richtlinie für die Ermittlung der direkten Kosten. Außerdem wurde ein Positionspapier zur Marktsegmentierung erarbeitet und von der Vollversammlung verabschiedet. Ein weiteres Arbeitspapier wurde den Stationsentgelten gewidmet. Darin wurden – basierend auf einer Umfrage – die einzelnen Berechnungs- und Kostenmodelle der Mitgliedsstaaten dargestellt. Außerdem wurde das Dokument, das die Praxis für die Ermittlung der Gebühren für das Mindestzugangspaket in den einzelnen Mitgliedsstaaten beleuchtet, überarbeitet. Dieses umfasst nunmehr Daten aus 20 IRG-Rail-Mitgliedsländern.

10

Zahlen und Fakten

- Insgesamt 63 Eisenbahnunternehmen in Österreich: 45 Eisenbahnverkehrsunternehmen, 7 Eisenbahninfrastrukturunternehmen und 11 Integrierte Eisenbahnunternehmen.

Schienen-Control GmbH als Unternehmen

Die Schienen-Control wurde mit 26. August 1999 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 (bmvit) gemäß § 76 Eisenbahngesetz. Das Stammkapital in der Höhe von 750.000 Euro ist vollständig einbezahlt und wird zur Gänze von der Republik Österreich gehalten.

Gemäß Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte, BGBl. I Nr. 61/2015 idGF, hat die Schienen-Control mit 28. Mai 2015 die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte – kurz apf genannt – als Abteilung eingerichtet. Diese ist die gesetzliche Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für den Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr. Damit nimmt die Schienen-Control neben dem Regulierungsbereich zusätzlich die Aufgaben der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte wahr.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat der Schienen-Control wird vom bmvit bestellt und besteht aus mindestens vier Mitgliedern, wobei dem Aufsichtsrat eine Vertreterin bzw. ein Vertreter des Bundesministeriums für Finanzen anzugehören hat.

Die Kapitalvertreterinnen und -vertreter im Berichtsjahr waren:

Vorsitzende

Sektionschefin 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

Seit Mai 2015 sind Mag. Norman Schadler und Mag. Birgit Hammerschmid (derzeit in Karenz) als neue **Arbeitnehmervertretende** bestellt worden.

Als **Ersatzmitglied** vertritt Roland Beier Mag. Hammerschmid während deren Karenz im Aufsichtsrat.

PERSONALSTAND

Im Geschäftsjahr 2016 waren durchschnittlich 16 Arbeitnehmerinnen bzw. -nehmer bei der Schienen-Control beschäftigt.

FINANZIERUNG

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

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

Das veranschlagte Budget für das Geschäftsjahr 2016 wurde unter der Prämisse, die Aufgaben der Regulierungsbehörde sowie der apf sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig zu erfüllen, geplant. Das Budget wurde im Berichtsjahr sowohl im Regulierungs- als auch im Agenturbereich unterschritten. Im Regulierungsbereich können dadurch insgesamt 176.139,50 Euro an die Eisenbahnverkehrsunternehmen rückvergütet werden. Der geplante Aufwand für die apf wurde vom bmvit quartalsweise vorfinanziert. Am Ende des Jahres 2016 wurden an betroffene Unternehmen Fallpauschalen für Schlichtungen insgesamt in Höhe von 134.940 Euro verrechnet. Da der geplante Aufwand der apf unterschritten wurde, ergibt sich eine Rückvergütung an das bmvit in Höhe von 40.322,16 Euro.

JAHRESABSCHLUSS DER SCHIENEN-CONTROL

Der Jahresabschluss der Schienen-Control für das Wirtschaftsjahr 2016 (1. Jänner bis 31. Dezember 2016) wurde nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) idGF erstellt. Die TPA Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestätigte den Abschluss mit einem uneingeschränkten Vermerk.

Aus der Gewinn- und Verlustrechnung geht hervor, dass der Umsatzerlös der Schienen-Control für das Geschäftsjahr 2016 insgesamt 1.437.662,94 Euro beträgt. Die Schienen-Control weist einen Nullgewinn aus. Der Zinsertrag in Höhe von 9.252,09 Euro wird einer freien Gewinnrücklage zugeführt.

Ertrags- und Vermögenslage 2016

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG ZUM 31. 12. 2016

	2016	2015
1. Umsatzerlöse	1.437.662,94	1.343.776,87
2. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0,00	1.152,32
b) übrige	432.341,26	358.858,41
	432.341,26	360.010,73
3. Personalaufwand		
a) Gehälter	-1.014.147,46	-880.477,69
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-15.366,74	-14.587,11
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-30.247,76	-28.384,94
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-264.523,70	-239.833,36
e) sonstige Sozialaufwendungen	-14.221,15	-12.510,54
	-1.338.506,81	-1.175.793,64
4. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagevermögens	-52.881,31	-63.184,84
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) übrige	-476.317,02	-466.790,41
6. Zwischensumme aus Z 1 bis 5 (Betriebsergebnis)	2.299,06	-1.981,29
7. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	8.058,08	15.346,85
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6.942,95	4.344,31
9. Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	0,00	6.449,10
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-5.244,00	0,00
11. Zwischensumme aus Z 7 bis 9 (Finanzerfolg)	9.757,03	26.140,26
12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	12.056,09	24.158,97
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.804,00	-5.473,00
14. Jahresüberschuss	9.252,09	18.685,97
15. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	-9.252,09	-18.685,97
16. Jahresgewinn/Jahresverlust	0,00	0,00

BILANZ ZUM 31. 12. 2016

AKTIVA	2016	2015
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	22.932,91	42.874,33
II. Sachanlagen		
1. Einbauten in fremden Gebäuden	14.577,71	18.007,33
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	38.886,90	59.434,01
	76.397,52	120.315,67
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	134.986,05	59.202,00
2. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	7.871,08	20.033,21
II. Wertpapiere und Anteile		
1. Sonstige Wertpapiere und Anteile	0,00	290.244,00
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.361.629,75	1.098.456,65
	1.504.486,88	1.467.935,86
C. Rechnungsabgrenzungsposten	17.981,73	15.430,21
Bilanzsumme	1.598.866,13	1.603.681,74

PASSIVA	2016	2015
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)	296.186,28	286.934,19
	1.049.040,21	1.039.788,12
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	0,00	0,00
2. Sonstige Rückstellungen	93.980,00	77.000,00
	93.980,00	77.000,00
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	43.225,84	55.117,15
2. Sonstige Verbindlichkeiten		
a) Steuern	17.781,27	18.975,89
b) soziale Sicherheit	28.096,71	26.341,57
c) übrige	412.620,08	386.459,01
	455.845,92	486.893,62
Bilanzsumme	1.598.866,13	1.603.681,74

Marktteilnehmer

Zu Jahresende 2016 gab es in Österreich insgesamt 63 Eisenbahnunternehmen. Gemäß Eisenbahngesetz wird zwischen Eisenbahnverkehrs-, Eisenbahninfrastruktur- und Integrierten Eisenbahnunternehmen unterschieden:

- Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- und Nebenbahnen.
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen dienen dem Bau und dem Betrieb von vernetzter Eisenbahninfrastruktur (Haupt- und Nebenbahnen).
- Integrierte Eisenbahnunternehmen sind sowohl als Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig. In diese Kategorie fallen auch die Betreiber von nicht vernetzter öffentlicher Eisenbahninfrastruktur (Schmalspurbahnen). Letztere unterliegen zwar nicht der Regulierung, werden hier aber der Vollständigkeit halber angeführt.

INFO

63 Eisenbahnunternehmen

- 45 Eisenbahnverkehrsunternehmen
- 7 Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- 11 Integrierte Eisenbahnunternehmen

Die sieben Eisenbahninfrastrukturunternehmen und elf integrierten Eisenbahnunternehmen ergeben somit insgesamt 18 Infrastrukturbetreiber, von denen acht ausschließlich nicht vernetzte Infrastruktur betreiben, zwei weitere betreiben sowohl vernetzte als auch nicht vernetzte Infrastruktur. Von den elf integrierten Eisenbahnunternehmen verfügten vier über einen Zugang zur ÖBB-Infrastruktur. Zu Jahresende 2016 verfügten sieben der 45 Eisenbahnverkehrsunternehmen über keine Sicherheitsbescheinigung und zwei über keinen Infrastrukturnutzungsvertrag. Das bedeutet, dass letztendlich nur 40 Unternehmen berechtigt waren, Züge im ÖBB-Netz zu führen. Von diesen Unternehmen sind vier zu

100 Prozent der ÖBB-Holding zuzuordnen und fallen somit in die Kategorie „Österreichischer Incumbent“, acht Unternehmen haben direkte oder indirekte Beteiligungen ausländischer Incumbents mit mehr als 50 Prozent, und sind daher als solche anzusehen und zehn weitere Unternehmen befinden sich zu mehr als 50 Prozent im Eigentum öffentlicher Institutionen. Die übrigen 18 Unternehmen werden als im Privatbesitz stehend klassifiziert. Sechs davon sind ausländische Eisenbahnunternehmen (Firmensitz im Ausland).

In der Folge werden die einzelnen Eisenbahnunternehmen in alphabetischer Reihenfolge angeführt und kurz beschrieben. Neu hinzugekommen sind im Jahr 2016 die DB Fernverkehr AG aus Deutschland, Foxrail Zrt. aus Ungarn, GHS Logistik, Lokomotion Austria GmbH, MMV-Rail Austria, RTB Cargo Austria und Twentyone GmbH.

Achenseebahn AG

IntEU, Privat, Inland, nicht vernetzt

Die Achenseebahn steht mehrheitlich in Privatbesitz. Sie betreibt die schmalspurige Zahnradbahn von Jenbach zum Achensee, die ausschließlich touristischen Zwecken dient.

Bayerische Oberlandbahn GmbH [BOB]

EVU, Privat, Ausland

Das Unternehmen mit Sitz in Deutschland ist ein Tochterunternehmen der Transdev Regio GmbH, die zu 100 Prozent der Transdev Ile de France SA in Frankreich zuzurechnen ist. Diese ist weltweit im Personenverkehr tätig. In Österreich betreibt die Bayerische Oberlandbahn seit 2013 Regionalverkehr auf den Strecken München-Rosenheim-Kufstein und München-Rosenheim-Salzburg unter dem Markennamen „Meridian“.

Cargo Service GmbH [CargoServ]

EVU, Privat, Inland

Die CargoServ ist eine Tochter der LogServ GmbH welche zu 100 Prozent im Eigentum der Voestalpine Stahl GmbH steht. Seit 2013 ist die CargoServ für den Güterverkehr im ÖBB-Netz zuständig. Die LogServ betreibt die Werkbahn im Stahlwerk Linz. Seitens der CargoServ werden einerseits die

Anlieferung von Erz, Kohle und Schrott aber auch der Abtransport von Stahlblech für die Voestalpine Stahl GmbH durchgeführt und andererseits der Gütertransport für andere Unternehmen bewerkstelligt.

City Air Terminal BetriebsgmbH [CAT]

EVU, Öffentlich, Inland

Das Unternehmen gehört zu 49,9 Prozent der ÖBB-Personenverkehr AG und zu 50,1 Prozent der Flughafen Wien AG. Letztere ist teilweise in öffentlichem Eigentum, weshalb die City Air Terminal BetriebsgmbH als mehrheitlich in öffentlichem Eigentum stehend qualifiziert wird. Seit 2003 betreibt das Unternehmen den City Airport Train zwischen dem Bahnhof Wien Mitte und dem Flughafen Wien.

DB Cargo AG

EVU, ausländischer Incumbent

Seit 2015 ist die 100-prozentige Tochter der Deutschen Bahn in Österreich im Güterverkehr tätig. Der Schwerpunkt liegt im grenzüberschreitenden Güterzugverkehr nach Salzburg Gnigl und nach Linz. Das Unternehmen wurde am 1. März 2016 von DB Schenker Rail in DB Cargo umbenannt.

DB Fernverkehr AG

EVU, ausländischer Incumbent

Das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn hat 2016 eine Sicherheitsbescheinigung in Österreich erhalten. Bisher wurde diese jedoch nur im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr im Raum Salzburg genutzt.

DB Regio AG

EVU, ausländischer Incumbent

Das Unternehmen gehört zu 100 Prozent der Deutschen Bahn. Es betreibt Regionalverkehr auf den Strecken Mühldorf-Freilassing-Salzburg sowie Ehrwald-Reutte-Pfronten-Steinach.

ECCO Rail GmbH

EVU, Privat, Inland

Das in Privatbesitz stehende Unternehmen ist seit 2012 als Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz zugelassen und im Güterverkehr tätig. Der Schwerpunkt der Aktivität liegt im internationalen Ganzzugverkehr entlang der Donauachse.

ERS Railways B.V.

EVU, Privat, Ausland

Das Bahnunternehmen aus den Niederlanden steht zu 92 Prozent im Besitz der britischen Freightliner Group Ltd. Diese gehört wiederum der privaten Railinvest Holding Company Ltd.

Das Unternehmen verfügt über eine aufrechte Sicherheitsbescheinigung in Österreich, hatte 2016 jedoch keinen Infrastrukturnutzungsvertrag für das ÖBB-Netz abgeschlossen.

Floyd Szolgálató Zrt.

EVU, Privat, Ausland

Das Unternehmen mit Sitz in Ungarn befindet sich heute mehrheitlich im Eigentum der Eurogate Intermodal, welche unter anderem die Containerterminals in den deutschen Nordseehäfen betreibt. Floyd ist seit 2012 in Österreich tätig und fährt Containerzüge und Getreidetransporte zwischen Ungarn und Deutschland über die österreichische Donauachse.

Foxrail Zrt.

EVU, Privat, Ausland

2013 wurde das Unternehmen durch den ehemaligen Eigentümer der Floyd gegründet. 2016 erhielt es die Sicherheitsbescheinigung in Österreich und fährt seit Ende 2016 Ganzzüge auf der Donauachse.

Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft mbH

EVU, Privat, Inland

Das Unternehmen wurde 2013 gegründet und gehört zur österreichischen Plasser & Theurer Gruppe. Der Fokus des Unternehmens liegt auf Eisenbahnverkehrsdienstleistungen und Instandhaltung von Bahnbaumaschinen. 2016 erhielt es die Sicherheitsbescheinigung in Österreich.

GEVD Gesellschaft für

Eisenbahnverkehrsdienstleistungen mbH

EVU, Privat, Inland

Das Unternehmen ist eine Tochter der Nürnberger Wach- und Schließgesellschaft und erhielt 2014 sowohl die Verkehrsgenehmigung wie auch die Sicherheitsbescheinigung. Es ist im Bereich der Baustellenlogistik tätig.

GHS Logistik GmbH

EVU, Privat, Inland

Das Unternehmen gehört zum österreichischen Baukonzern Hinteregger. 2016 erhielt es die Verkehrsgenehmigung, die Sicherheitsbescheinigung steht noch aus. Der Schwerpunkt wird im Bereich der Baustellenlogistik liegen.

Grampetcargo Austria GmbH

EVU, Privat, Inland

Als Tochter der rumänischen Grampet Group wurde das Unternehmen 2012 gegründet. Diese ist auch an Eisenbahnverkehrsunternehmen in Rumänien, Bulgarien und Ungarn

beteiligt. Seit 2016 führt Grampetcargo Austria vor allem Schlackezüge von Moosbierbaum nach Mistelbach und ist auch im Spotmarkt aktiv.

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)

IntEU, Öffentlich, Inland

Das Integrierte Eisenbahnunternehmen steht zu 100 Prozent im Eigentum der Republik Österreich. Es 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. Die Graz-Köflacher Bahn ist zu je 50 Prozent an der LTE Logistik und Transport und an der slowenischen Adria Transport beteiligt.

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH

IntEU, Öffentlich, Inland, nicht vernetzt

Das Unternehmen ist überwiegend im Eigentum der Stadt Innsbruck. Es betreibt neben dem Innsbrucker Straßennetz die Stubaitalbahn von Innsbruck nach Fulpmes. Diese Netze sind miteinander verbunden und in der Spurweite von 1.000 Millimetern ausgeführt. Da die Normalspur eine Spurweite von 1.435 Millimetern hat, handelt es sich aufgrund der Differenz um eine nicht vernetzte Infrastruktur.

Linzer Lokalbahn AG (LILO)

EIU, Öffentlich, Inland

Die LILO 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. Sie steht mehrheitlich im Eigentum der Stadt Linz, weitere Anrainergemeinden halten geringe Anteile ebenso wie Stern & Hafferl.

Logistik Service GmbH (LogServ)

EVU, Privat, Inland

Als Tochter der voestalpine Stahl in Linz ist das Unternehmen für die gesamte Transportlogistik verantwortlich. Der Verkehr im ÖBB-Netz wurde 2013 an die Tochtergesellschaft Cargo Service (CargoServ) ausgelagert, seither ist die LogServ nur mehr für das Werkbahnnetz zuständig.

Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf AG

EIU, Privat, Inland, nicht vernetzt

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 und soll 2018 fertiggestellt werden.

Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG

EIU, Öffentlich, Inland

Die elektrifizierte Lokalbahnstrecke Lambach-Vorchdorf-Eggenberg wurde 1903 eröffnet und steht mehrheitlich im Besitz der Republik Österreich. Die Gemeinden Lambach und Vorchdorf sowie das Land Oberösterreich halten weitere Anteile. Seit 1931 wird der Betrieb von Stern & Hafferl bzw. deren Vorgängergesellschaften geführt.

Lokalbahn Mixnitz-St. Erhard AG

EIU, Privat, Inland, nicht vernetzt

Das Unternehmen gehört zum RHI-Konzern, einem börsennotierten Hersteller von Feuerfesterzeugnissen. Es betreibt die elektrische 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 Vöcklamarkt-Attersee AG

EIU, Privat, Inland, nicht vernetzt

Die Gesellschaft steht mehrheitlich im Eigentum von Stern & Hafferl, ihr gehört die elektrische Schmalspurbahn von Vöcklamarkt nach Attersee, die auch unter dem Namen „Attergau-bahn“ bekannt ist. Die Betriebsführung erfolgt durch Stern & Hafferl.

Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraction mbH

EVU, Öffentlich, Inland

Als 100-prozentige Tochter der deutschen Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH hat das in Österreich angesiedelte Unternehmen seit 2016 eine Verkehrsgenehmigung, aber noch keine Sicherheitsbescheinigung. Nach deren Vorliegen ist damit zu rechnen, dass die aktuellen Güterverkehre von der Mutter- auf die Tochtergesellschaft übergehen.

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH

EVU, Öffentlich, Ausland

Das Unternehmen steht überwiegend im Eigentum einer italienischen Gebietskörperschaft sowie der Deutschen Bahn, wobei Letztere über keine Mehrheit verfügt. Daher wird das Unternehmen auch nicht als ausländischer Incumbent angesehen. Lokomotion ist vor allem im Verkehr von und nach

Italien tätig und befährt vorwiegend die Strecken über den Brenner und den Tauern.

LTE Logistik und Transport GmbH

EVU, Privat, Inland

Das Unternehmen ist eine 50-prozentige Tochter der Graz-Köflacher Bahn, die andere Hälfte der Anteile wird seit 2015 von der RHENUS Beteiligungen International GmbH aus Deutschland gehalten. Es ist mit Tochterfirmen auch in der Slowakei, in Ungarn, Deutschland, Rumänien, Polen, den Niederlanden und in der Tschechischen Republik vertreten. LTE fährt vor allem auf der Donauachse, aber auch über den Semmering in die Steiermark sowie nach Italien und Slowenien.

Metrans Railprofi Austria GmbH

EVU, Privat, Inland

Das Unternehmen wurde 2006 als Rail Professionals Stütz gegründet und nahm Anfang 2011 den Betrieb im Güterverkehr auf. Neben Spotverkehren wickelt das Unternehmen im Auftrag der Metrans-Gruppe seit 2012 auch regelmäßige Containerverkehre aus der Slowakei und der Tschechischen Republik nach Österreich ab. 2013 erwarb Metrans die Mehrheit des Unternehmens und änderte den Namen entsprechend. Metrans steht über die HHLA Intermodal GmbH mehrheitlich im Eigentum der börsennotierten Hamburger Hafen und Logistik AG aus Deutschland.

MEV Independent Railway Services GmbH

EVU, Privat, Inland

Das Unternehmen ist eine Schwestergesellschaft der deutschen MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft, die im Eigentum einer Schweizer Beteiligungsgesellschaft steht. Eigene Verkehrsleistungen werden von dem Unternehmen nur in sehr geringem Ausmaß erbracht, es ist vorwiegend als Personalienstleister und als Berater für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig.

Montafonerbahn AG

IntEU, Öffentlich, Inland

Die Montafonerbahn gehört mehrheitlich dem Gemeindeverband des Montafonertals. Sie betreibt als integriertes Eisenbahnunternehmen auf eigener Infrastruktur Personen- und Güterverkehr. Die Strecke verläuft von Schruns nach Bludenz, wo sie mit dem ÖBB-Netz verbunden 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.

MMV Magyar Magánvasút Zrt.

EVU, Privat, Ausland

Die MMV Magyar Magánvasút steht vollständig im Eigentum der ungarischen Petrolsped Szállítványozási Kft., die ausschließlich von Privatpersonen gehalten wird. In Ungarn seit 2004 tätig, hat das Unternehmen 2015 auch den Verkehr in Österreich aufgenommen und fährt Ganzzüge auf der Donauachse.

MMV-Rail Austria GmbH

EVU, Privat, Inland

Das 2015 in Österreich gegründete Unternehmen ist eine Schwestergesellschaft der MMV Magyar Magánvasút. Die Sicherheitsbescheinigung in Österreich liegt noch nicht vor. Nach deren Erhalt wird erwartet, dass die Abwicklung der Verkehre in Österreich auf die neue Gesellschaft übergeht.

Neusiedler Seebahn GmbH

EIU, Öffentlich, Inland

Das Unternehmen entstand 2010 durch Aufteilung der früheren Neusiedler Seebahn AG, die sowohl den ungarischen wie auch den österreichischen Streckenabschnitt bediente. Der ungarische Teil wurde mittlerweile von der Raaberbahn übernommen (Grenze bei Pamhagen bis Fertöszentmiklos); der österreichische Teil (Grenze bei Pamhagen bis Neusiedl am See) verblieb bei der Neusiedler Seebahn. Eigentümer der Neusiedler Seebahn GmbH sind die Republik Österreich und das Land Burgenland.

Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH

EVU, Öffentlich, Inland, nicht vernetzt

Das Unternehmen wurde 1997 als Joint Venture zwischen den ÖBB und der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsges.m.b.H (NÖVOG) mit jeweils 50 Prozent Geschäftsanteil gegründet und führte ab diesem Zeitpunkt den Betrieb als konzessioniertes Eisenbahnunternehmen. Die Infrastruktur verblieb bei den ÖBB. Im Jahr 2010 erwarb die NÖVOG die Infrastruktur von den ÖBB. Gleichzeitig wurde auch der Anteil der ÖBB an der Niederösterreichischen Schneebergbahn GmbH zur Gänze übernommen, sodass die Gesellschaft nunmehr eine 100-prozentige-Tochter der NÖVOG ist. Die Schneebergbahn stellt einen Sonderfall dar, da sie kein Integriertes Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, aber trotzdem ausschließlich auf nicht vernetzter Infrastruktur fährt.

Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H. [NÖVOG]

IntEU, Öffentlich, Inland

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-Gstätt, Gmünd-Groß Gerungs, Gmünd-Litschau und Puchberg-Hochschneeberg. Es handelt sich dabei ausschließlich um Schmalspurbahnen, wobei nur die beiden Erstgenannten einen Strecken-Ganzjahresbetrieb (Regelverkehr) aufweisen. Die normalspurigen Streckenabschnitte des Unternehmens wurden noch vor der Übergabe seitens der ÖBB-Infrastruktur als öffentliche Eisenbahnen eingestellt, einige werden nunmehr als Anschlussbahnen betrieben. Seit 2016 verfügt die NÖVOG auch über eine Verkehrsgenehmigung im Personenverkehr, die Sicherheitsbescheinigung steht noch aus.

ÖBB-Infrastruktur AG

EIU, Öffentlich, Inland

Die ÖBB-Infrastruktur ist Teil der ÖBB Holding und 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.

ÖBB-Personenverkehr AG

EVU, österreichischer Incumbent

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

ÖBB-Produktion GmbH

EVU, österreichischer Incumbent

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

EVU, österreichischer Incumbent

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.

EVU, ausländischer Incumbent

Die polnische Güterbahn PKP Cargo wurde 2001 als eigenständige Gesellschaft innerhalb der PKP-Holding gegründet. Seit 2013 führte das Unternehmen Züge des kombinierten Verkehrs von Polen über Österreich nach Italien. Im Jahr 2016 wurden keine Fahrten mehr in Österreich durchgeführt.

Porr Austriarail GmbH

EVU, Privat, Inland

Das Unternehmen wurde im April 1994 als MMU Gleisbauvermietung gegründet und viele Jahre unter dem Namen Porr-Alpine Austriarail geführt. Bereits damals war die im Baugeschäft tätige Porr an dem Unternehmen beteiligt. Nach der Insolvenz des Alpine-Konzerns übernahm die Porr im Jahr 2014 deren Anteile und ist nunmehr Alleineigentümer. Seither trägt das Unternehmen den Namen Porr Austriarail. 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 steht noch aus.

Raaberbahn [Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt., GySEV]

IntEU, Öffentlich, Inland

Die Raaberbahn hat als Aktiengesellschaft ihren Sitz in Ungarn, verfügt jedoch über eine Zweigniederlassung in Österreich und ist auch im österreichischen Handelsregister eingetragen. Sie verfügt in Österreich über eine Konzession als Infrastrukturbetreiber sowie über eine Verkehrsgenehmigung. Insofern wird sie auch als österreichisches Unternehmen angesehen. Mehrheitseigentümer ist der Ungarische Staat. In Österreich betreibt das Unternehmen Personenverkehr auf eigener Infrastruktur (Sopron-Ebenfurth) sowie auf der Strecke der Neusiedler Seebahn (Pamhagen-Neusiedl am See). Für den Güterverkehr wurde mit der Raaberbahn Cargo ein eigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen gegründet.

Raaberbahn Cargo GmbH*EVU, Öffentlich, Inland*

Das Unternehmen wurde 2009 als Tochter der ungarischen GySEV Cargo gegründet und führt als Eisenbahnverkehrsunternehmen Güterverkehre im ÖBB-Netz durch. Seit Jänner 2011 ist das Unternehmen operativ tätig. Neben Güterzügen zwischen Sopron und Wien betreibt das Unternehmen auch Ganzzüge auf der Donauachse. Seit Ende 2012 wird auch der Güterverkehr Sopron-Deutschkreutz von der Raaberbahn Cargo betrieben.

Rail Cargo Austria AG*EVU, österreichischer Incumbent*

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 von Privatbahnen einerseits mit eigenem Fuhrpark und andererseits in Kooperation gefahren. 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.*EVU, ausländischer Incumbent*

Das ungarische Unternehmen ist 2006 als MÁV Cargo Zrt. aus der ungarischen Staatsbahn ausgegliedert und 2007 von der Rail Cargo Austria erworben worden. 2010 erfolgte die Umbenennung in Rail Cargo Hungaria. Seit 2012 hat das Unternehmen eine Sicherheitsbescheinigung in Österreich. Diese Genehmigung wird in Österreich derzeit aber nicht für Zugfahrten genutzt, sie dient vielmehr der rechtlichen Absicherung beim Einsatz von ungarischem Personal in Österreich. Einen Infrastrukturnutzungsvertrag mit der ÖBB-Infrastruktur gab es im Jahr 2016 nicht.

Rhomberg Bahntechnik GmbH*EVU, Privat, Inland*

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

RTB Cargo Austria GmbH*EVU, Privat, Inland*

Das Unternehmen wurde 2015 gegründet und ist eine Schwestergesellschaft der deutschen Rurtalbahn Cargo GmbH. Weitere Schwestergesellschaften bestehen in Belgien und in den Niederlanden. Bisher waren Verkehre des deutschen Unternehmens in Österreich mit Kooperationspartnern abgewickelt worden. Nach Erhalt der Sicherheitsbescheinigung wird die Übernahme dieser Verkehre in Eigenregie erwartet.

RTS Rail Transport Service GmbH*EVU, Privat, Inland*

Das zum Bahnbauunternehmen Swietelsky Baugesellschaft gehörende Unternehmen ist im Bereich Güterverkehrsleistungen einschließlich Sondertransporte in Österreich sowie den Nachbarländern tätig. Die RTS arbeitet in Ungarn mit der Schwestergesellschaft MÁV Épcell zusammen. Sie verfügt außerdem über Sicherheitsbescheinigungen in der Slowakei, in Rumänien und in Deutschland. Der Schwerpunkt des Unternehmens liegt in der Baustellenlogistik, die Abwicklung von Spotverkehren für Drittauftraggeber wurde 2016 beendet.

Safety4you Baustellenlogistik GmbH*EVU, Privat, Inland*

Das in Privatbesitz befindliche Unternehmen mit Firmensitz in Wels erhielt Ende 2011 die Sicherheitsbescheinigung für den Güterverkehr im ÖBB-Netz. Die Verkehrsgenehmigung war bereits Ende 2010 erteilt worden. Das Unternehmen arbeitete bisher vor allem im Bereich Baustellensicherheit auf Gleisbaustellen, darüber hinaus stellt es auch Triebfahrzeugführer für Arbeitszüge bereit.

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation – Salzburger Lokalbahn*IntEU, Öffentlich, Inland*

Die Salzburg AG betreibt mit dem Geschäftsfeld Salzburger Lokalbahn auf der eigenen Infrastruktur Güter- und Personenverkehr zwischen Salzburg und Lamprechtshausen bzw. Ostermiething. Das Unternehmen steht im Besitz der Länder Salzburg und Oberösterreich sowie der Stadt Salzburg. 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. In der Wintersaison betreibt die Salzburg AG Reisebüro-Turnuszüge im Raum Salzburg/Tirol/Vorarlberg in Zusammenarbeit mit deutschen Eisenbahnunter-

nehmen. Seit 2008 betreibt die Salzburg AG auch die nicht vernetzte Schmalspurbahn von Zell am See nach Krimml unter dem Namen Pinzgauer Lokalbahn.

Salzkammergutbahn GmbH [Schafbergbahn]

IntEU, Öffentlich, Inland, nicht vernetzt

Die Schafbergbahn gehört der Salzburg AG. Sie hat 2006 die schmalspurige Zahnradbahn von St. Wolfgang auf den Schafberg von den ÖBB übernommen. Die Bahn dient ausschließlich touristischen Zwecken.

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH

EVU, Öffentlich, Inland

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. Seit dem Verlust der Sicherheitsbescheinigung der Muttergesellschaft wegen eines Einspruchs des Verkehrsarbeitsinspektors Anfang 2016 ist die Steiermarkbahn auch für deren Personenverkehr im ÖBB-Netz verantwortlich.

Steiermärkische Landesbahnen

IntEU, Öffentlich, Inland

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 des Cargo Center Graz. Den Verkehr im ÖBB-Netz übt das Tochterunternehmen Steiermarkbahn aus.

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H.

EVU, Privat, Inland

Stern & Hafferl ist ein österreichisches Privatunternehmen. Es hat seinen Schwerpunkt im oberösterreichischen Personenverkehr. 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.

SŽ Tovorni promet d.o.o.

EVU, ausländischer Incumbent

Die slowenische Güterbahn SŽ Tovorni promet entstand 2012 als Teil der Slowenischen Staatsbahnholding. 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 Ganzzüge auf der Tauernbahn hinzugekommen.

Transalpin Eisenbahn GmbH

EVU, ausländischer Incumbent

Die Transalpin Eisenbahn mit Sitz in der Schweiz ist die Tochtergesellschaft der Captrain Deutschland. Diese wiederum steht im Eigentum der französischen Güterbahn Frêt SNCF. Seit 2015 hat das Unternehmen eine Sicherheitsbescheinigung in Österreich, die Verkehrsaufnahme ist im Jahr 2016 noch nicht erfolgt.

Trenitalia S.p.A.

EVU, ausländischer Incumbent

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

Twentyone GmbH

EVU, Privat, Inland

Nach der Gründung im Jahr 2016 erhielt das Unternehmen die Verkehrsgenehmigung in Österreich. Da es noch über keine Sicherheitsbescheinigung verfügt, wurden eigene Güterverkehre bisher als Bahnspedition über die ECCO Rail abgewickelt.

TX Logistik Austria GmbH*EVU, ausländischer Incumbent*

Das Unternehmen ist die österreichische Tochter des deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmens TX Logistik, die wiederum der Trenitalia gehört. In Österreich werden vor allem Transitgüterzüge über die Brennerachse und über die Tauernbahn nach Italien sowie Containerzüge aus Deutschland zum Terminal Wien Freudenau gefahren.

Walser Eisenbahn GmbH*EVU, Privat, Inland*

Die Walser Eisenbahn mit Sitz in Vorarlberg war ursprünglich im Jahr 2000 von der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft aus Deutschland für die Abwicklung des Verkehrs 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. Seit 2016 ist das Unternehmen im Ganzzugverkehr auf der Donauachse sowie über die Arlbergbahn in die Schweiz tätig.

WESTbahn Management GmbH*EVU, Privat, Inland*

2008 wurde die WESTbahn als erste Tochter der Railholding AG gegründet. Diese steht mehrheitlich im Besitz privater Eigentümer. Die französische Staatsbahn SNCF Voyages hält 17,4 Prozent der Anteile. 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. Mit 2017 sollen, um den Verkehr auszuweiten, zusätzliche Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Wiener Lokalbahnen AG*IntEU, Öffentlich, Inland*

Die Wiener Lokalbahnen sind ein Unternehmen der Wiener Stadtwerke Holding. Im Schienenverkehr sind sie hauptsächlich im Personenverkehr auf eigener Strecke tätig. Diese Strecke ist mit dem Netz der Wiener Linien verbunden, sodass der Personenverkehr durchgehend von Baden Josefsplatz bis Wien Oper bedient werden kann. 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. Das Geschäftsfeld Schienengüterverkehr wurde 2009 in die Tochter Wiener Lokalbahnen Cargo ausgliedert.

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH*EVU, Öffentlich, Inland*

Im Jahr 2009 übernahm die Wiener Lokalbahnen Cargo das Güterzuggeschäft der Muttergesellschaft Wiener Lokalbahnen sowohl in deren eigenem als auch im ÖBB-Netz. Das Unternehmen ist vor allem im Container- und Ganzzugverkehr auf der Donauachse zwischen der Nordsee und Rumänien tätig. In Österreich werden vor allem die Terminals Enns und Wien-Freudenau regelmäßig bedient. Diese Aktivitäten werden durch zahlreiche Spotverkehre ergänzt.

Zillertaler Verkehrsbetriebe AG*IntEU, Öffentlich, Inland, nicht vernetzt*

Das Unternehmen steht mehrheitlich im Eigentum der Zillertaler Anliegergemeinden. Es besitzt und betreibt die schmalspurige Zillertalbahn von Jenbach nach Mayrhofen. 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.

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 Dobojo, 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, 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
Irland	Commission for Railway Regulation Trident House, Blackrock, County Dublin, A94 W3F2, www.crr.ie
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	Communications Regulatory Authority of the Republic of Lithuania [RRT] Mortos Str. 14, 03219 Vilnius, www.rrt.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	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	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes [AMT] Palácio Coimbra, Rua de Santa Apolónia, n.º 53, 1100-468 Lisboa, www.amt-autoridade.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 Borganåsvägen 26, Box 14, 78121 Borlänge, www.transportstyrelsen.se/en/Railway
Schweiz	Schiedskommission im Eisenbahnverkehr Monbijoustraße 51A, 3003 Bern, www.ske.admin.ch
Serbien	Directorate for Railways Nemanjina 6, 11000 Beograd, www.raidir.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.cnmec.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:

www.eur-lex.europa.eu/homepage.html
www.eur-lex.europa.eu/browse/summaries.html

VO (EG) Nr. 91/2003 i. d. F. VO (EG) Nr. 219/2009
Verordnung über die Statistik des Eisenbahnverkehrs.

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.

RL 2007/58/EG i. d. F. 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 i. d. F. 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 i. d. F. VO (EU) Nr. 2338/2016
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 i. d. F. RL 2014/106/EU
Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft.

VO (EU) Nr. 913/2010 i. d. F. VO (EU) 1316/2013
Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

RL 2012/34/EU i. d. F. RL 2016/2370/EU
Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

VO (EU) Nr. 869/2014
Durchführungsverordnung über neue Schienenpersonenverkehrsdienste.

VO (EU) Nr. 10/2015
Durchführungsverordnung über Kriterien für Antragsteller hinsichtlich der Zuweisung von Eisenbahn-Fahrwegkapazität.

VO (EU) Nr. 429/2015

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

VO (EU) Nr. 909/2015

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

VO (EU) Nr. 1100/2015

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

VO (EU) Nr. 545/2016

Durchführungsverordnung über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität.

VO (EU) Nr. 796/2016

Verordnung über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004.

RL 2016/798/EU

Richtlinie über Eisenbahnsicherheit (Neufassung).

RL 2016/797/EU

Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung).

VO (EU) Nr. 2337/2016

Verordnung zur Aufhebung der VO (EWG) 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen.

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 2016/17 - Das Verzeichnis der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen

Geschäftsberichte des ÖBB-Konzerns 2003-2016

Geschäftsberichte aller 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 2016/2017

ÖBB-Fahrpläne Österreich

ÖBB-Infrastruktur AG, diverse Unterlagen

OENB, diverse Publikationen

Protokolle der Sitzungen der Schienen-Control Kommission im Jahr 2016

Rail Business, diverse Ausgaben

Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen

Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung

Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung

Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems

Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur

Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen

Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft

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 in der Fassung Verordnung (EU) Nr. 2338/2016 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 in der Fassung Verordnung (EU) 1316/2013 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 BetriebsgmbH
ČD	České dráhy, a.s. – tschechisches Eisenbahnunternehmen
CCG	Cargo Center Graz GmbH
DB	Deutsche Bahn AG
DB Cargo	DB Cargo 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 Szolgálató Zrt.
FS/Trenitalia	Trenitalia S.p.A. – italienisches Eisenbahnunternehmen
GCA	Grampet 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 Stubaitalbahn GmbH
LILO	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	Südbayernbahn/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
SŽTP	SŽ Tovorni promet d. o. o. – slowenische Güterbahn
TAE	Transalpin Eisenbahn GmbH
TXL	TX Logistik Austria GmbH
VA	Lokalbahn Vöcklamarkt–Attersee AG
WEG	Walser Eisenbahn GmbH
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
ABI.	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
Bgld	Burgenland
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
d. h.	das heißt
EisbG	Eisenbahngesetz
EisbBFG	Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte [Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtesgesetz] – Fahrgastrechtesgesetz

EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
EU/EG	Europäische Union/Europäische Gemeinschaft
EuGH	Europäischer Gerichtshof
Euregio-Ticket	länderübergreifende Tageskarte für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Österreich und den Nachbarländern
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
GBT	Gesamtbruttotonnen
GBT-km	Gesamtbruttotonnenkilometer
GCC-CIV/PRR	Allgemeine Beförderungsbedingungen für die Beförderung von Personen
GmbH, GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GSM-R	Global System for Mobile Communications-Rail
GV	Güterverkehr
HG	Handelsgericht
Hz	Hertz
IBE	Infrastruktur-Benützungsentgelt
i. d. F.	in der Fassung
IHS	Institut für Höhere Studien
IntEU	Integriertes Eisenbahnunternehmen
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail – Netzwerk zur engeren Zusammenarbeit der europäischen Schienen-Regulatoren
i. S. d.	im Sinne der/des
Jahresnetzkarte	Zeitkarte der WESTbahn in Kooperation mit der WESTbus GmbH
KfVG	Kraftfahrliniengesetz
km	Kilometer
Ktn	Kärnten
LFG	Luftfahrtgesetz
Mio.	Million(en)
MWh	Megawattstunde(n)
NÖ	Niederösterreich
Nr.	Nummer
NT	Nettotonnen
NT-km	Nettotonnenkilometer
ÖBB-Postbus	ÖBB-Postbus GmbH
OENB	Oesterreichische Nationalbank AG
OÖ	Oberösterreich
OÖVV	Verkehrsverbund Oberösterreich
Österreichcard	Jahresnetzkarte für alle Züge der ÖBB und für zahlreiche Privatbahnen mit Ausnahme der Zahnradbahnen, des Sonderverkehrs und des CAT

PFAG	Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz
PPP	Public Private Partnership
PV	Personenverkehr
RL	Richtlinie
Rs	Rechtssache
Sbg	Salzburg
SchFG	Schiffahrtsgesetz
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SIBE	Sicherheitsbescheinigung
Sparschiene	ermäßigte Tickets der ÖBB-Personenverkehr AG
Stmk	Steiermark
SVV	Verkehrsverbund Salzburg
T	Tirol
TEN	Transeuropäische Netze
TEN-V	Transeuropäische Verkehrsnetze
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
usw.	und so weiter
VKI	Verein für Konsumenteninformation
Vlbg	Vorarlberg
VO	Verordnung
Verordnung [EG] Nr. 1371/2007	Verordnung [EG] Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
Vorteilscard [VC]	Kundenkarte der ÖBB-Personenverkehr AG
VVNB	Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
W	Wien
WESTbahn PLUS	„1. Klasse“ – Fahrkarte der WESTbahn
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Z.	Ziffer
z. B.	zum Beispiel



Dieses Produkt entspricht dem Österreichischen Umweltzeichen
für schadstoffarme Druckprodukte (UZ 24), UZ-Nr. 715
Grasl FairPrint, Bad Vöslau, www.grasl.eu

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Redaktion: Schienen-Control GmbH, Linke Wienzeile 4, 1060 Wien, T: +43 1 505 07 07, F: +43 1 505 07 07 180,
office@schienencontrol.gv.at, www.schienencontrol.gv.at | Grafisches Konzept & Umsetzung: Nicola Reber, FEIN Grafik und Design, www.nicolareber.com
| Druck: Grasl Druck & Neue Medien GmbH, www.grasl.eu | Text: Schienen-Control GmbH | © Schienen-Control GmbH | Redaktionsschluss: Mai 2017

