



EISENBAHNREGULIERUNG **2006**



Ein symbolträchtiges Bild

30 Jahre nach der letzten Fahrt einer Dampflok im Planbetrieb und 15 Jahre nach Beginn der Liberalisierung mit der Richtlinie 91/440 steht das Signal für die alte Bahn zwar unwiderruflich auf ‚Halt‘, das für die Neue Bahn aber immer noch nur auf ‚Frei mit 40 km/h‘.

Das zeigt sich in zahllosen technischen und bürokratischen Hindernissen, aber auch in einer nach wie vor die übrigen Verkehrsträger bevorzugenden Verkehrspolitik in der EU und anderswo.

Die österreichischen Regulierungsbehörden Schienen Control Kommission und - GmbH tun jedenfalls ihr Bestes, um das Signal endlich auf ‚Frei‘ zu stellen - für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen!

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
BM Werner Faymann	3
HR Dr. Gerhard Hellwagner	4
Dr. Werner Walch	5
Georg Fürnkranz	6
Zusammenfassung	7
Bahnliberalisierung	10
Die Eisenbahnpakete der EU	10
Bahnliberalisierung in der EU	11
Das 1. Eisenbahnpaket und seine Umsetzung in Europa	13
Das 2. Eisenbahnpaket und seine Umsetzung in Österreich	16
Das 3. Eisenbahnpaket	17
Rechtlicher Rahmen	19
Was bringt das neue Eisenbahngesetz?	19
Behördenstruktur in Österreich	22
Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen	23
Die 3 Register der SCHIG	24
Zugang zu verzweigten Anschlussbahnen	25
Die Rolle der Regulierungsbehörde	26
Zusammensetzung und Struktur der SCK	28
Das Team der Schienen Control GmbH	30
Die SCG als Unternehmen	32
Marktentwicklung 2006	33
Personenverkehr	36
Wettbewerb im Personenverkehr	36
Gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen	38
Preisentwicklung für Endkunden	42
Erstmals Neigetechnik im österreichischen Planverkehr	45

Güterverkehr	47
Liberalisierung im Güterverkehr.....	48
Intermodale Konkurrenz und Energiepreise.....	50
Infrastruktur	54
Das österreichische Eisenbahnnetz.....	55
Pünktlichkeit.....	57
Langsamfahrstellen und Betriebsqualität.....	59
Geänderte Prioritäten zwischen Güter- & Personenverkehr.....	60
„Bahnprivatisierung“ in Österreich	61
Themen der Regulierung	63
Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission.....	64
Infrastrukturentgelte in Österreich.....	69
Zugang zu Schienenfahrzeugen.....	72
Hindernisse der Marktentwicklung	74
Ergebnisse einer SCG-Erhebung	75
SCG - Schlichtungsstelle	80
Internationale Zusammenarbeit	82
Erfahrungsaustausch der Regulatoren	82
Rail Market Monitoring Scheme	83
Zahlen und Fakten	86
Eigentümerstruktur.....	86
Marktteilnehmer	91
Adressen der Regulatoren in der EU	98
Quellenangabe	102

BM Werner Faymann



Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr geehrte Leser!

Ich freue mich, Ihnen heuer erstmals den im Eisenbahngesetz vorgesehenen Tätigkeitsbericht der österreichischen Bahnregulierungsstelle Schienen-Control GmbH vorzulegen.

Der Bahnsektor ist sowohl budgetär als auch inhaltlich ein wichtiger Arbeitsbereich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Der von meinem Ressort vorgelegte Rahmenplan sollte deshalb gleich zu Beginn Klarheit und vor allem finanzielle Sicherheit in der Investitionspolitik auf dem Eisenbahninfrastruktursektor bringen.

Doch Investitionen in die Infrastruktur sind kein Selbstzweck, für mich stehen immer unsere Kunden im Zentrum des Interesses. Die Anliegen der Fahrgäste sind für mich von zentraler Bedeutung.

Hervorheben möchte ich in diesem Zusammenhang die durch die Novelle des Eisenbahngesetzes im Berichtszeitraum 2006 neu eingerichtete Schlichtungsstelle bei der Schienen Control GmbH. In Zukunft wird diese Stelle bei Vorliegen eines Güter- oder Personen-Beförderungsvertrages für Gebietskörperschaften als auch Interessensvertretungen Beschwerden schlichten. Ebenso wird sie auch bei der Bearbeitung von Kundenproblemen eine wichtige Rolle spielen.

Hauptaufgabe der europaweit eingerichteten Regulierungsstellen ist es, dafür zu sorgen, dass Eisenbahnunternehmen möglichst optimal auf der Bahninfrastruktur ihre Dienstleistungen erbringen können. Das gelingt in Österreich im Vergleich zu anderen EU-Ländern sehr gut: Bisher konnte noch jeder an die Schienen-Control Kommission herangetragene Beschwerdefall gegen den größten Netzbetreiber ÖBB-Infrastruktur Be-

trieb AG einvernehmlich gelöst werden. In anderen Ländern finden nicht selten langwierige Prozesse statt. Das spricht für den Erfolg dieses ‚österreichischen Wegs‘ der Eisenbahnregulierung.

Dabei hat sich der Markt in den letzten Jahren sehr vielfältig und erfolgreich entwickelt: Mittlerweile rund zwei Dutzend Unternehmen schafften gerade im abgelaufenen Jahr eine deutliche Steigerung über 7% der Gütertransportleistung von einem ohnedies europaweit hohen Niveau. Dabei kommt den in- und ausländischen Privatbahnen speziell im Transit eine wachsende Rolle zu: mehr als ein Drittel dieser Züge über den Brenner werden bereits von Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns geführt. Damit ist auch klar, wie wichtig und gerechtfertigt eine Kostenbeteiligung der europäischen Union am Ausbau dieses Korridors ist - die ÖBB können diesen Aufwand nicht alleine tragen.

In Österreich gehört die Eisenbahn selbst 170 Jahre nach der Fahrt des ersten Zuges im Jahre 1837 noch lange nicht zum alten Eisen. Das zeigt die Bilanz des Eisenbahnjahres 2006 auf eindrucksvolle Weise. Dies umso mehr, als umweltfreundlichen Massentransportmitteln in Zeiten des Klimaschutzes eine zentrale Bedeutung zukommt. Meine Verkehrspolitik wird daher auch künftig von dem Grundsatz getragen sein, die Bahn insgesamt so effizient und kundenfreundlich wie möglich zu gestalten und ihr einen entsprechenden Vorrang gegenüber anderen Verkehrssystemen einzuräumen. ■■■■■



HR Dr. Gerhard Hellwagner

Senatspräsident des OLG Wien i. R.

Die Vorlage des erstmaligen Tätigkeitsberichtes der Schienen-Control GmbH gibt mir den erfreulichen Anlass, die hervorragende Tätigkeit der Schienen-Control GmbH als Vorsitzender der Schienen-Control Kommission zu würdigen.

Gemäß § 81 Abs. 3 EisbG obliegt die Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission der Schienen-Control GmbH. Im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Schienen-Control Kommission ist das Personal der Schienen-Control GmbH an die Weisungen des Vorsitzenden oder des in der Geschäftsordnung bezeichneten Mitgliedes der Schienen-Control Kommission gebunden.

Im Namen der Mitglieder DI Dr. Erich Kopp und Dkfm. Dr. Brigitta Riebesmeier und der Ersatzmitglieder Dr. Robert Streller, DI Dr. Klaus Rießberger und Dr. Sebastian Kummer der Schienen-Control Kommission danke ich dem Geschäftsführer der Schienen-Control GmbH und den anderen Mitarbeitern für die Unterstützung der verantwortungsvollen Tätigkeit der Schienen-Control Kommission.

Der zurückhaltenden Wettbewerbsaufsicht durch die Schienen-Control Kommission unterstützt von den sachkundigen Mitarbeitern der Schienen-Control GmbH ist es zu verdanken, dass die Schienen-Control Kom-

mission nicht Gegenstand öffentlicher Kritik war, sondern unauffällig und wirksam die im Eisenbahngesetz genannten Aufgaben wahrnahm.

Für die weitere Tätigkeit der Schienen-Control GmbH wünsche ich mir, dass die bisherige fruchtbare und konstruktive Zusammenarbeit zur weiteren Förderung des Eisenbahnwesens auch in Zukunft fortgesetzt wird.

Aufgabe der Schienen-Control Kommission ist es auch die Tätigkeit der Schienen-Control GmbH in allen Belangen zu unterstützen, sodass auf dem Schienenmarkt faire Wettbewerbsbedingungen herrschen und die Grundsätze des Rechtsstaates gewahrt sind.

Die Aufgaben und Leistungen der Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH sind in dem Bericht umfangreich dargestellt und es kann sich jeder Leser dieses Berichtes ein Bild darüber machen.

Ich danke jedenfalls Herrn Georg Fürnkranz, Geschäftsführer der Schienen-Control GmbH und seinen Mitarbeitern, für die bisherige gute Zusammenarbeit. [REDACTED]

Dr. Werner Walch

Vorsitzender des Aufsichtsrates



Sehr geehrte Leser!

Die österreichische Eisenbahn-Regulierungsbehörde ist, wie die übrigen Regulierungsbehörden auch, als Doppelorganisation aufgebaut.

Einerseits besteht mit der Schienen Control Kommission eine Kollegialbehörde mit richterlichem Einschlag (Art.133 Z4 B-VG), die in Beschwerdefällen zu entscheiden hat. Andererseits wurde als ständige Einrichtung die Schienen Control GmbH (SCG) als Geschäftsstelle der Schienen Control Kommission geschaffen.

Die SCG hat sich mit eigenständigen Aufgaben, insbesondere im Bereich der Aufbereitung von Unterlagen für die Kommission, aber auch der Marktbeobachtung, der Statistikerstellung, als Schlichtungsstelle und im internationalen Informationsaustausch mit anderen Regulierungsbehörden etabliert.

Die Organisationsform einer GmbH bringt auch Verantwortung für die optimale Organisation und sparsame Verwendung der Mittel mit sich. Aus der Sicht des Aufsichtsrates ist daher stets eine sparsame und dennoch hocheffiziente Geschäftsabwicklung oberstes Ziel.

Auf der Basis von Empfehlungen des Rechnungshofes ist es der Geschäftsführung gemeinsam mit dem Aufsichtsrat gelungen, die bestehenden Aufgaben mit reduziertem Personalstand zu bewältigen.

Die Übernahme weiterer Aufgaben im Zuge der Eisenbahngesetznovelle 2006 führt nunmehr zu einem zusätzlichen Bedarf an Fachkräften, um der neuen Aufgabenstellung erfolgreich nachkommen zu können.

Besonderes Augenmerk wird auch künftig einer fachlich fundierten aber dennoch sparsamen, schlagkräftigen Organisation gelten, um im österreichischen Schienenverkehrsmarkt auch weiterhin einen kompetenten und vor allem aber fairen Regulator zu haben. [REDACTED]



Georg Fürnkranz

Geschäftsführer SCG

Sehr geehrte Leser,

vor Ihnen liegt der erste Jahresbericht der österreichischen Eisenbahnregulierungsbehörde SCK/SCG. Sie finden darin aber – wie im neuen §78b des Eisenbahngesetzes festgelegt – nicht eine lapidare Aufzählung abgearbeiteter Akten, sondern vor allem eine Darstellung der Entwicklung des heimischen Eisenbahnmarktes im Berichtsjahr 2006 mit einigen der spannendsten Ereignisse und Fakten, die dazu geführt haben.

Das betrifft die Neugestaltung des Eisenbahngesetzes mit der tief greifenden Novelle 2006, die auch für die SCG eine Anzahl neuer Aufgaben brachte. Ebenso eine Untersuchung der europäischen Kommission über die Art und Erfolge der Umsetzung des so genannten ‚1.Eisenbahnpakets‘. Aber auch stärker betriebsorientierte Ereignisse wie etwa die Inbetriebnahme der für Österreich völlig neuen Neigezüge finden ihren Niederschlag.

Vor allem unternehmen wir hier auch den Versuch, Themen und Ergebnisse unserer Arbeit einer breiteren Öffentlichkeit zu erläutern. Seit jeher ist es Politik der SCK/SCG, Konflikte nach Möglichkeit ohne formelles Verfahren durch multilaterale Gespräche zu lösen.

Das hat den unschätzbaren Vorteil, dass unnötiger Aufwand und unnötige Konfrontationen vermieden werden, erfordert aber andererseits Transparenz hinsichtlich der gefundenen Lösungen, um allfällige weitere

Betroffene über die Sachlage zu informieren. Aus diesem Grund finden sich im Bericht einige Darstellungen exemplarischer Problembereiche, mit denen sich die SCK oder SCG befasst hat, ohne dabei formelle Entscheidungen zu treffen.

Einen zentralen Punkt bildet eine Untersuchung, welche Probleme aus der Sicht der Eisenbahnunternehmen die größten Hindernisse bei der Akquisition neuer Transporte darstellen. Die Liberalisierungsschritte im Eisenbahnsektor, über die wir als Regulierungsbehörde zu wachen haben, sind ja nicht Selbstzweck, sondern sollen den Verkehrsträger Schiene konkurrenzfähiger machen. Also gilt es Hindernisse auf diesem Weg zu erkennen und nach Möglichkeit zu eliminieren.

Schließlich findet sich in diesem Bericht auch nicht zuletzt eine Menge statistischer Daten über die Eisenbahnunternehmen. Seit einigen Jahren wurde seitens des Verkehrsministeriums keine amtliche Eisenbahnstatistik mehr erstellt. Diese Aufgabe ist, soweit sie nicht von der Statistik Austria wahrgenommen wird, in deutlich eingeschränkter Form, 2006 auf die SCG übergegangen.

Gemeinsam mit meinem Team hoffe ich, hiermit für die geschätzte Leserschaft interessante Themen und Fakten vorzulegen und lade Sie alle zu positiven wie kritischen Rückmeldungen zu unserem Jahresbericht ein. [REDACTED]

Zusammenfassung

2006 erscheint hiermit der erste Bericht der Regulierungsbehörde SCK/SCG über ihre Tätigkeit und die Entwicklung der Bahnen in Österreich.

Entwicklung des Eisenbahnmarkts

2006 war ein gutes Eisenbahnjahr - in Österreich wie international. Mit einem Zuwachs von 7,1 Prozent (Bruttotonnenkilometer) bleibt Österreich zwar hinter dem Rekordergebnis von 10,8% in Deutschland zurück, andererseits starten Österreichs Bahnen von einem höheren Modal Split aus, das Wachstumspotential ist daher etwas geringer. Klar ist, dass derartige Wachstumsraten rasch sowohl infrastruktur- als auch fahrzeugseitig Kapazitätsgrenzen sichtbar machen, lange Zeit bezweifelte Ausbauprojekte zur Kapazitätssteigerung erhalten somit ihre Rechtfertigung.

Interessant aus der Sicht der Regulierungsbehörde ist stets vor allem, wie sich die Marktanteile jener Unternehmen entwickeln, die nicht aus der jeweiligen ehemaligen Staatsbahn hervorgegangen sind. Hier zeigt sich 2006 beachtliche Dynamik, denn innerhalb eines Jahres ist der Marktanteil im Güterverkehr auf dem ÖBB-Netz von 5,9% auf 7,7% angestiegen. Dies ist zwar im Vergleich etwa zu Deutschland gering, entspricht aber immerhin einer relativen Steigerung von knapp einem Drittel. Besonders interessant ist dabei, dass vom Zuwachs 2006 40% auf das Konto dieser Privatbahnen geht.

Ebenfalls bemerkenswert ist, dass zwei der großen ‚Privaten‘ teilweise im Eigentum der ehemaligen Staatsbahnen aus Italien und Deutschland stehen und mittlerweile mehr als ein Drittel des Brennertransits beherrschen. Gleichzeitig erfolgt aber nach wie vor ein großer Teil des Verkehrs der traditio-

nellen Privatbahnen mit eigener Infrastruktur auf Basis der Kooperation mit der jeweiligen ÖBB-Tochterfirma, vor allem im Personenverkehr, wo der Wettbewerb bislang kaum ausgeprägt ist. Dennoch haben auch hier die Privatbahnen (hier allerdings auf eigener Infrastruktur) einen Marktanteil von rund 8%.

Rechtliche Neuerungen

2006 war ein ereignisreiches Eisenbahnjahr auch in rechtlicher Hinsicht. Mit der Eisenbahngesetznovelle 2006 wurde nicht nur das so genannte 2. Eisenbahnpaket der EU umgesetzt, sondern eine Reihe nationaler Regelungen modernisiert.

Schwerpunkt war aber die Neuregelung der Sicherheitsstrukturen, die insbesondere von allen Eisenbahnunternehmen die Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems verlangt und die Verlagerung der Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung vom Infrastrukturbetreiber ins Verkehrsministerium mit sich brachte.

Gleichzeitig wurde die Führung von Fahrzeug- und Infrastrukturregistern der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft übertragen. Dies war infolge des Inkrafttretens des COTIF nötig, weil künftig Fahrzeuge nicht mehr in der Verantwortung der jeweiligen Staatsbahn verkehren werden und diese daher auch nicht mehr organisatorische Aufgaben wie Nummernvergabe und Registerführung wahrnehmen kann.

Schließlich wurde das Einstellungsverfahren für Eisenbahnen umgestaltet und insbesondere die Modalitäten der verpflichtenden Interessentensuche für einen Weiterbetrieb aber auch der allfälligen Abtragungsverpflichtung klarer geregelt. Diese Bestimmungen treten allerdings erst Mitte 2008 in Kraft.

Europäische Entwicklungen

2006 war für die europäische Eisenbahnpolitik ein spannendes Jahr. In den Verhandlungen um die Verabschiedung des so genannten 3. Eisenbahnpakets gelang unter österreichischer Präsidentschaft ein politischer Durchbruch im Dauerstreitthema PSO-Verordnung, also bei der Frage, ob und wie künftig Nahverkehrsleistungen auszuschreiben sind. Noch nicht gelöst werden konnten hingegen Fragen der Personenverkehrsliberalisierung und der Fahrgastrechte.

Gleichzeitig kümmerte sich die Europäische Kommission aber auch darum, ob und wie ernsthaft die schon lange in Kraft befindlichen Bestimmungen des sogenannten 1. Eisenbahnpakets umgesetzt wurden. Dieses sah vor, diskriminierungsrelevante Infrastrukturaufgaben unabhängig zu organisieren, aber auch die Entschuldung der Staatsbahnen anlässlich dieser vorgegebenen Reform sowie die Einrichtung von Regulierungsbehörden wie der Schienen Control Kommission bzw. GmbH. Das Ergebnis belegt zwar durchaus Erfolge der Liberalisierung wie etwa den langerwarteten Turnaround bei den Beförderungsleitungen in den stärker liberalisierten Ländern, zeigte aber in zahlreichen Ländern auch massive Defizite auf. Deshalb wurde für die Zukunft eine vertiefte Analyse des Standes der Reformen anhand eines ebenfalls veröffentlichten Kriterienkataloges und gegebenenfalls Nachbesserungen angekündigt. Ebenfalls für Aufregung in der Eisenbahnwelt sorgte die Neufassung des Weißbuchs, das trotz Dementis vielfach als Abkehr vom Grundsatz, den Verkehrsträger Bahn erstrangig zu fördern, verstanden wurde.

Arbeit der Regulierungsbehörde

2006 war schließlich ein ereignisreiches Jahr für die Regulierungsbehörde Schienen Con-

trol Kommission/ SCK. So wurden ihr mit der Eisenbahngesetznovelle 2006 wichtige zusätzliche Aufgaben wie insbesondere die Entscheidung über Fragen des Netzzugangs auf verzweigten Anschlussbahnen übertragen. Diese hatten in der Vergangenheit zu einem Großteil der Beschwerden geführt. Künftig sollten die Probleme hier leichter und gerechter lösbar sein, wiewohl dies mit einem wesentlich größeren Arbeitsaufwand für die Regulierungsstelle aber auch mancher Anschlussbahn verbunden ist.

Im Übrigen wurden routinemäßig sämtliche Schiennetznutzungsbedingungen aller österreichischen Infrastrukturbetreiber eingehenden Prüfungen auf allfällige Diskriminierungspotentiale unterzogen und in einigen Fällen Änderungen veranlasst. Auch Infrastrukturnutzungsverträge und andere Vereinbarungen mussten nach Prüfung durch die SCK geändert bzw. ergänzt werden.

Alle diese Schritte erfolgten allerdings im bewährten Stil des ‚österreichischen Wegs der Bahnregulierung‘, das heißt, dass dem konsensorientierten Gespräch der Vorrang vor formalrechtlichen Schritten eingeräumt wurde. Unnötige Reibungsverluste zu Lasten des Systems Bahn konnten somit dank der Kooperationsbereitschaft der Beteiligten vermieden werden. Die nötige Transparenz hinsichtlich des rechtlichen Standpunktes der Regulierungsbehörde soll und wird dieser und künftige Berichte sowie entsprechende Veröffentlichungen auf der Homepage der SCG bringen.

Schließlich wurde eine Anzahl von Grundsatfragen ohne konkreten Anlass im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht eingehenden Untersuchungen unterzogen.

So wurden beispielsweise die Auswirkungen der Tarifstrukturen des Infrastrukturbenützungsentgelts der einzelnen Netzbetreiber, auch im Vergleich mit dem Ausland, analysiert. Dabei wurde insbesondere offenbar,

dass Österreichs Infrastruktur im Nebenbahnbereich relativ teuer, auf gut ausgebauten Strecken hingegen relativ billig zur Verfügung gestellt wird und insgesamt im Vergleich zu westeuropäischen Bahnen relativ teuer, im Vergleich zu Osteuropa hingegen preisgünstig liegt.

Aber auch z.B. die Tatsache, dass die frühere Staatsbahn gebrauchte Lokomotiven lieber der Verschrottung zuführt, als sie an andere Eisenbahnunternehmen mit Gewinn zu verkaufen, war und ist Thema von Beratungen der Regulierungsbehörde.

Neue Aufgaben für die Schienen Control GmbH

2006 war ein Jahr vieler neuer Aufgaben für die Schienen Control GmbH, den organisatorischen Arm der Eisenbahnregulierung in Österreich.

Mit der Eisenbahngesetznovelle erhielt sie nicht nur den Auftrag, künftig über ihre Tätigkeit und vor allem die Entwicklung des Eisenbahnmarktes im Lande einen, nämlich den vorliegenden, Bericht zu erstellen, sondern auch eine Reihe anderer Aufgaben übertragen.

Ab sofort gibt es bei der Schienen Control GmbH - wie bei den verwandten Regulierungsbehörden RTR und e-control schon seit Jahren - eine Schichtungsstelle, die im Fall von Kundenbeschwerden, die vom jeweiligen Eisenbahnunternehmen nicht befriedigend gelöst wurden, angerufen werden kann und die entsprechend den Richtlinien dann eine Lösung des Problems vermittelt bzw. dies zumindest versucht.

Künftig ist das Fahrplankoordinierungsverfahren, in dem allfällige Konflikte zwischen Eisenbahnunternehmen um Zugtrassen beim Infrastrukturbetreiber behandelt werden, von der SCG zu beobachten.

Die Aufgabe der Marktbeobachtung schließlich wurde klarer gefasst und vor allem mit Kompetenzen zur Einhebung statistischer Daten ergänzt. Das ermöglichte es erstmals seit der Zeit, als das Verkehrsministerium selbst eine amtliche Eisenbahnstatistik erstellte, wieder auf gesicherter Basis allgemeine Daten der Eisenbahnunternehmen zu sammeln. Eine Auswertung und Veröffentlichung der gewonnenen Erkenntnisse wird erfolgen, sobald aufgrund von Vergleichszahlen Entwicklungen erkennbar werden, also spätestens im nächsten Bericht über das Jahr 2007.

Ein erstes Ergebnis dieser Tätigkeit ist hingegen die im Bericht nachzulesende Untersuchung, welche eine Beurteilung der größten Probleme bei der Akquisition von neuen Verkehren für die Eisenbahnunternehmen zum Inhalt hat. Als unangefochtene Spitzenreiter haben sich interessanterweise Behörden, vor allem in unseren östlichen Nachbarländern, erwiesen. Hier vertiefende Untersuchungen anzustellen und soweit im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsstellen möglich, Abhilfe zu schaffen, wird eine der Herausforderungen der Zukunft sein.

Last not least ist es der SCG als Unternehmen trotz allem 2006 sogar gelungen, entsprechend den Empfehlungen des Rechnungshofes, den Aufwand gegenüber dem Vorjahr um mehr als 5% zu senken.

Ausblick

Alles in allem blickt die österreichische Regulierungsbehörde SCK/SCG auf ein spannendes, erfolgreiches Eisenbahnjahr 2006 zurück und freut sich, mit den folgenden, detaillierten Informationen, einen Einblick in ihre Tätigkeit und das Bahngeschehen im allgemeinen bieten zu können. [REDACTED]

Die Eisenbahnpakete der EU

Die Europalok als doppeltes Symbol 2006 gefeiert, doch erst ein Jahr später im südlichen Ausland zugelassen.



Gemeinschaftsrechtliche Vorschriften für den Eisenbahnbereich gibt es zwar schon wesentlich länger, die Bahnliberalisierung im eigentlichen Sinne wurde aber durch die vielzitierte Richtlinie 91/440 eingeleitet, später wurden größere Reformschritte in so genannten Eisenbahnpaketen zusammengefasst.

1. Eisenbahnpaket (2001/12/13/14)

Beinhaltet vor allem:

- zumindest rechnerische Trennung von Eisenbahnbetrieb („Absatz“) und Eisenbahninfrastruktur
- Unabhängigkeit wettbewerbsrelevanter Funktionen wie Zugtrassenvergabe
- Die Entschuldung der Bahnen
- Die Schaffung einer unabhängigen Regulierungsstelle in jedem Land
- Grundsätze der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten
- Kriterien für die Berechnung von Infrastrukturbenützungsentgelten (Grenzkostenprinzip)
- Schrittweise internationale Güterverkehrsliberalisierung, bis 2003 teilweise, 2008 (mit dem 2. Paket auf 2007 vorverlegt) gänzlich

2. Eisenbahnpaket (2004/49/50/51)

Beinhaltet vor allem:

- Einheitliche Sicherheitsstrukturen für Eisenbahnunternehmen
- Interoperabilitätsbestimmungen, die den grenzüberschreitenden Fahrzeugeinsatz erleichtern sollen
- Die Einrichtung der europäischen Eisenbahnagentur
- Die Vorverlegung der Güterverkehrsöffnung auf 2007

3. Eisenbahnpaket (noch nicht beschlossen)

Beinhaltet vor allem:

- Personenverkehrsliberalisierung
- Passagierrechte
- Lokführerschein
- PSO- Verordnung mit Spielregeln für die Ausschreibungspflicht im Nahverkehr ■

Bahnliberalisierung in der EU

Verkehrspolitische Ausgangssituation

Seit in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Europa Eisenbahnnetze entstanden, unterliegt das System Eisenbahn einem ständigen Veränderungsprozess.

Zunächst als äußerst lukratives privates Investitionsvorhaben entstanden, kamen bald militärstrategische Interessen hinzu, die schließlich den Staat als Bahnbauer und Betreiber in immer höherem Ausmaß auftreten ließen. Auch die Schaffung von Infrastrukturen für benachteiligte Regionen wurde schließlich durch ‚Lokalbahngesetze‘ gefördert.

Solchen Verstaatlichungsschritten folgten aber auch große Privatisierungen, z.B. im Gefolge von staatlichen Finanzkrisen.

In der Zeit nach dem ersten Weltkrieg gerieten die Bahnen in Österreich wie in den meisten anderen europäischen Ländern angesichts der zunehmenden Straßenkonkurrenz unter wirtschaftlichen Druck und wurden in der Folge größtenteils den staatlichen Bundesbahnen eingegliedert.

Dem Konzentrationsprozess hin zu ‚Staatsbahnen‘ folgte nach einer kurzen krisenbedingten Zunahme des Transportvolumens in den Kriegs- und Wiederaufbaujahren in na-

hezu allen europäischen Ländern ein kontinuierlicher Verlust von Marktanteilen. Dies geschah sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr zugunsten anderer Verkehrsträger, vor allem der auch durch massiven Infrastrukturausbau geförderten Straße. Gleichzeitig brachte die Organisation als Staatsbahn mit beamtenähnlichen Strukturen eine geringe Flexibilität der Bahnen im Vergleich zum Wettbewerb auf der Straße und in der Luft mit sich.

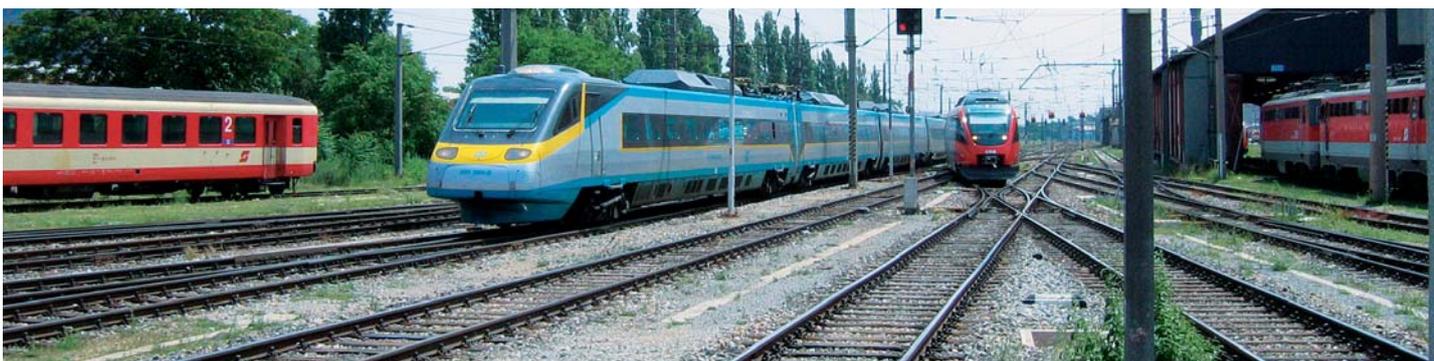
Die ehemals profitablen Transportunternehmen wurden zunehmend zu krisengeschüttelten Subventionsempfängern und die Reform der jeweiligen Staatsbahn zu einem wichtigen Anliegen in den meisten Ländern.

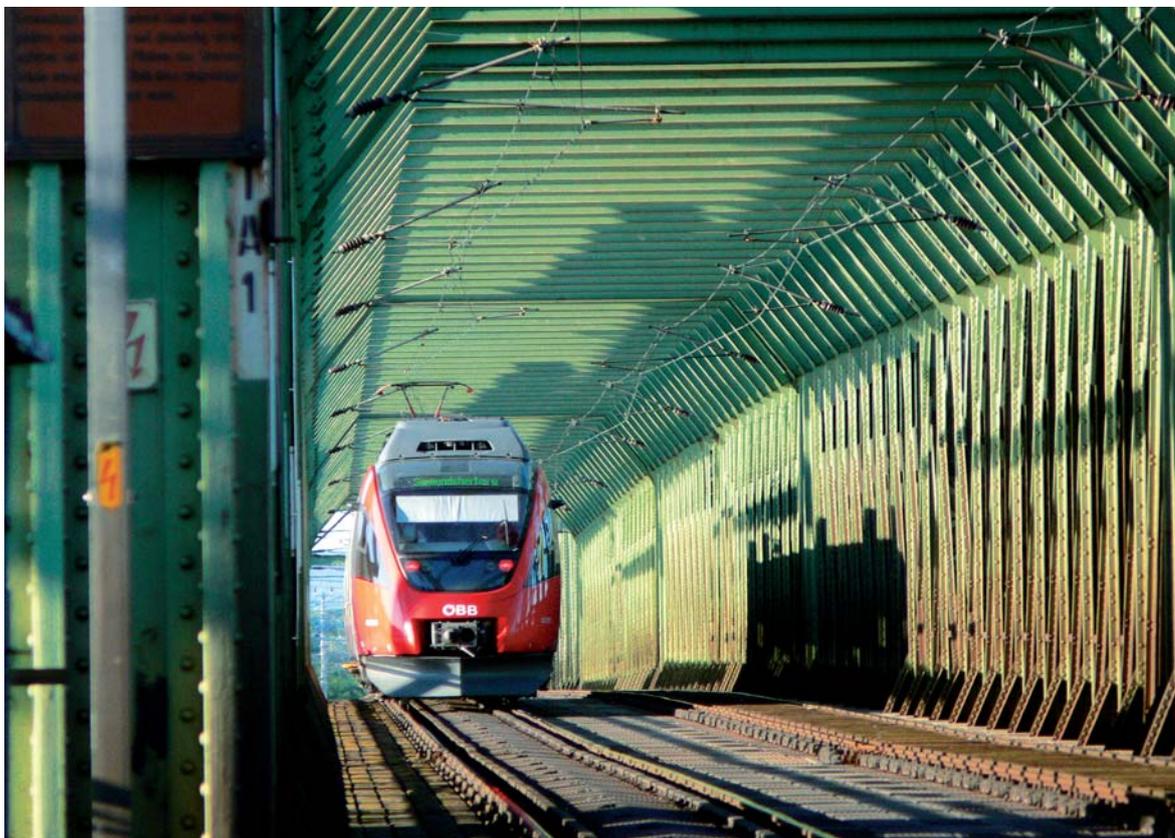
Die Bahnpolitik der europäischen Union

Aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen steht in den meisten mitteleuropäischen Ländern zwar das Ziel, den Anteil der Schiene am Verkehrsgeschehen zu heben, außer Streit, erreicht werden konnte es lange Zeit allerdings in keinem Mitgliedsland der EU. Daran konnten auch die in den letzten Jahrzehnten nach einer langen Pause getätigten Großinvestitionen in Neubaustrecken in Summe wenig ändern.

Um diesem Problem entgegenzuwirken, wurde in den 80er Jahren des vorigen Jahrhun-

Bild unten:
Tägliche Praxis
des europäischen
Personenverkehrs:
Tschechischer
„Pendolino“
Reihe 680
in Wien Ost





Nahverkehrszug
„Talent 4024“ auf der
Donaubrücke in
Tulln.

derts eine gemeinsame Eisenbahnpolitik der Union definiert. Diese ist vom Grundgedanken getragen, auf dem vorhandenen (staatlichen) Netz eine Effizienzsteigerung durch Konkurrenz bei der Erbringung der Verkehrsleistungen (auch durch Private bzw. international) zu erzielen.

Dies bedingt eine weitgehende Umstrukturierung der Staatsbahnen durch eine Trennung in den Infrastrukturteil und in die Verkehrsunternehmen, ähnlich wie im Flugverkehr die Airlines getrennt vom Flughafenbetreiber organisiert sind. Diese Bahninfrastruktur muß dann allen Verkehrsunternehmen zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden. Diese Form der Liberalisierung geht zwar viel weniger weit als etwa jene im Telekomsektor, dennoch verzögert sich die Umsetzung in der Praxis in vielen Ländern.

Zur Durchsetzung dieser überall politisch heftig umstrittenen Maßnahmen in möglichst einheitlicher Form, aber auch zur Schaffung einheitlicher technischer und organisatorischer Standards, die einen problemlosen Übergang von Lokomotiven und Waggons von einem Bahnnetz in ein anderes sicherstellen sollen, wurden mittlerweile von der EU zwei Richtlinienpakete beschlossen, das dritte ist derzeit im Entscheidungsstadium.

Künftig soll die Personenverkehrsliberalisierung mit Fahrgastrechten, einheitlichen ‚Lokführerscheinen‘ und Spielregeln für die Ausschreibung gemeinwirtschaftlicher Leistungen folgen. [REDACTED]

Das 1. Eisenbahnpaket und seine Umsetzung in Europa

Das erste Eisenbahnpaket umfasst drei Richtlinien 2001/12,13,14, die eng miteinander verbunden sind und deren Umsetzung durch die EU15 bis 15. März 2003 sowie durch acht neue Mitglieder der EU bis 1. Mai 2004 zu erfolgen hatte.

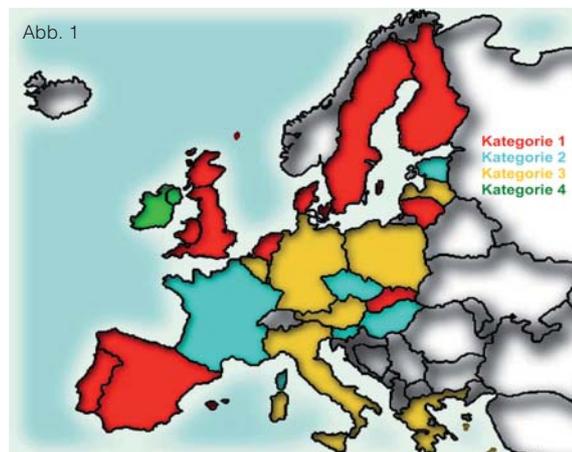
Wesentlichste Inhalte sind die Strukturreform im Sinne einer Trennung von Infrastruktur und operativem Zugbetrieb sowie eine Entschuldung der Staatsbahnen, sowie die Modalitäten für Dritte, diese Infrastruktur diskriminierungsfrei zu benutzen. Um dies sicherzustellen wurde die Einrichtung von Regulierungsbehörden vorgeschrieben.

Evaluierung der Reform

Die Reformschritte des 1. Eisenbahnpakets wurden seitens der EU-Kommission im Jahr 2006 untersucht¹ und einer Bewertung unterzogen. Deren Ergebnisse werden hier zusammengefasst wiedergegeben.

- Es wurde die Notwendigkeit einer Trennung von Verkehrsleistungen und dem Betrieb einer Infrastruktur neuerlich betont. Viele Mitgliedsstaaten haben die Rechtsstruktur ihrer staatlichen Eisenbahnen geändert, jedoch muss festgehalten werden, dass

die Reformprozesse nicht abgeschlossen sind. Grundsätzlich teilt die Kommission die Länder je nach Umsetzungsart in vier Gruppen ein (Tab. 1 / Abb.1). Nach Ansicht der Kommission müssen einzelne Länder weitere Reformschritte setzen. Dänemark, Finnland, Großbritannien, die Niederlande und Schweden sind jene Länder, die mit ihren Reformen am weitesten vorangeschritten sind.



Bahnstruktur-
reformen
in Europa

Österreich wird von der EU-Kommission in eine Ländergruppe mit Belgien, Deutschland, Griechenland, Italien, Litauen und Polen eingereiht. Hier handelt es sich um Länder, die rechtliche jedoch nicht institutionelle Trennungen vorgenommen haben.

Tabelle 1

Kategorie	Mitgliedsstaaten
1 Volle rechtliche, organisatorische und institutionell unabhängige Infrastruktur	Großbritannien, Finnland, Dänemark, Niederlande, Spanien, Schweden, Portugal, Slowakei, Litauen
2 Unabhängiger Infrastrukturmanager, der jedoch einige Aufgaben (Verkehrsmanagement, Wartung) an Eisenbahnverkehrsunternehmen abgegeben hat.	Tschechien, Estland, Frankreich, Ungarn, Slowenien, Luxemburg
3 Rechtlich (jedoch nicht institutionell) unabhängige Infrastrukturmanager, Trassenzuweisung bei Holding, die auch im Besitz eines EVUs ist.	Österreich, Belgien, Deutschland, Italien, Lettland, Polen, Griechenland
4 Infrastrukturmanager und EVU in einer Hand	Irland, Nordirland

¹ „Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Durchführung des ersten Eisenbahnpakets KOM(2006) 189 vom 3.5.2006.“

Weiters wurden Holdingkonstruktionen gewählt, um die staatlichen Eisenbahnen zu führen.

- Bei der Trennung von Kapazitätszuweisung, Erteilung von Genehmigungen und Überwachung der Einhaltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sind ebenfalls noch Anstrengungen seitens der Mitgliedsstaaten zu machen.

Kritik übt die Kommission weiters an der Praxis der nach wie vor integrierten Eisenbahnen und der Tatsache, dass Infrastrukturmanager und damit die Trassenzuweisung in der Hand der staatlichen Eisenbahnen sind. Hier wird insbesondere auf Irland und Nordirland verwiesen.

- Jedes EU-Land muss dafür Sorge tragen, dass den Regulierungsstellen die dafür notwendigen Human-, Finanz- und Verwaltungsressourcen zur Verfügung stehen. Die EU ist jedoch über den Ausbaugrad der Regulatoren besorgt. Vielfach fehlt es an finanziellen Mitteln. Mitunter untergräbt die Doppelfunktion der Ministerien als Staatsbahneigentümer die Unabhängigkeit ministerieller Regulierungsstellen.
- Die Kommission fordert weiters die Aufstellung von Grundsätzen für die Einhebung von Entgelten für die Nutzung von Infrastruktur, die auch für den Regulator nachvollziehbar sein müssen. Auf Grund der Tatsache, dass einzelne Staaten immer weniger bereit sind Gelder in den Ausbau der Infrastruktur zu leiten, kommt es zur Verwendung der Infrastrukturbenutzungsentgelte zur Finanzierung von Bauvorhaben. Die große Höhe der Benutzungsentgelte hat speziell in den neuen EU-Ländern negative Auswirkungen auf den intermodalen Wettbewerb. Wenn der Straßenverkehr die Benutzung der Infrastruktur nicht

oder nur in einem geringen Ausmaß zu bezahlen hat, wird sich das negativ auf den Schienengüterverkehr auswirken. Dies gilt in besonderem Maße für die baltischen Staaten.

- Den Infrastrukturbetreibern empfiehlt die Kommission eine Verbesserung von Inhalt und Publizität der Schienennetznutzungsbedingungen, die eindeutig und vollständig zu sein haben, die Festlegung von Wegeentgelten in Abhängigkeit von den durch den Verkehr tatsächlich entstandenen Kosten sowie eine Zusammenarbeit auf europäischer Ebene was die Zuweisung grenzüberschreitender Zugtrassen und die harmonisierten Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur betrifft.
- Vertragliche Festlegung der finanziellen Beziehungen zwischen nationalen und regionalen Verkehrsbehörden und den Eisenbahnverkehrsunternehmen, um ordnungsgemäße gemeinwirtschaftliche Leistungen zu erbringen.
- Verbesserung der Transparenz bei der Erteilung von Genehmigungen, die in den einzelnen Staaten unterschiedlich ausgeprägt ist.
- Ende der in Osteuropa verbreiteten Querfinanzierung von Güter- und Personenverkehr, da dies die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs stört.
- Schaffung von transparenten Zugängen zu Schulungseinrichtungen und Erstellung von Sicherheitsbescheinigungen.

Resümee

Es zeigt sich aufgrund der Untersuchung, dass genau in jenen Staaten der Schienen-

gütertransport zugenommen hat, die ihren Markt für den Güterverkehr frühzeitig geöffnet haben. Zwischen 1995 und 2004 konnte Großbritannien seinen Schienengüterverkehr um 70% vergrößern, die Niederlande um 67%, Österreich um 36%, Deutschland um 24% und Schweden um 8%.

Umgekehrt zeigt sich die verzögerte Reform in Frankreich mit einem Rückgang von 6% und konstanten Zahlen in Italien und Spanien.

Die Europäische Kommission hat aufgrund der Ergebnisse angekündigt, vertiefende Untersuchungen in den einzelnen Mitgliedsländern anhand eines Kriterienkataloges, der sich in den Anhängen des zitierten Berichtes findet, durchzuführen. Darin finden sich insbesondere strenge Regeln für die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber in integrierten oder Holdingkonstruktionen:

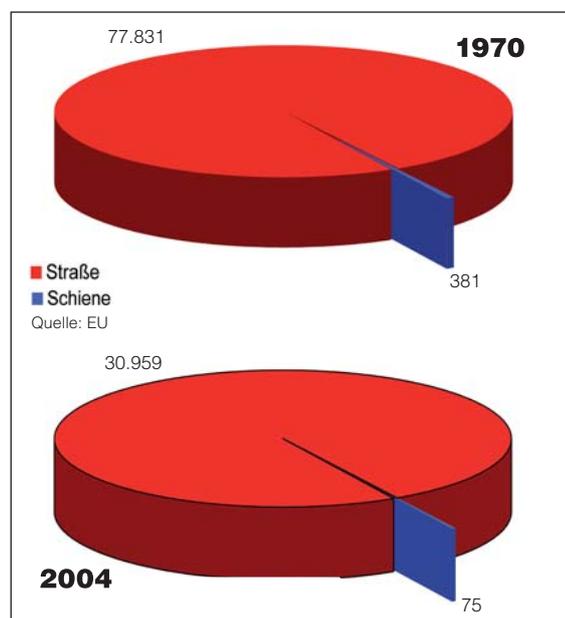
- Überwachung der Unabhängigkeit der Infrastruktur durch Neutrale, z.B. Regulator
- Unabhängigkeit der Infrastruktur von Holding und Schwestern
- Keine Personalunion zwischen Holding-, Schwester- und Infrastrukturvorstand bzw. Aufsichtsrat
- Kein kurzfristiger Personalaustausch zwischen Infrastruktur- und Holding- bzw. Schwesterführung
- Infrastruktur-Organbestellung unter neutraler Aufsicht (z.B. Regulator)
- Räumliche Trennung und Kontrolle des Informationsflusses zwischen Infrastruktur und Holding bzw. Schwestern

Sicherheit im Straßen- und Schienenverkehr

Von besonderem Interesse war darüber hinaus eine mögliche Korrelation zwischen dem Grad der Netzöffnung mit dem Sicherheitsstandard, der bei Bahnen eine besonders wichtige Rolle spielt, zumal die Bahn einen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern extrem hohen Sicherheitsstandard zu verteidigen hat.

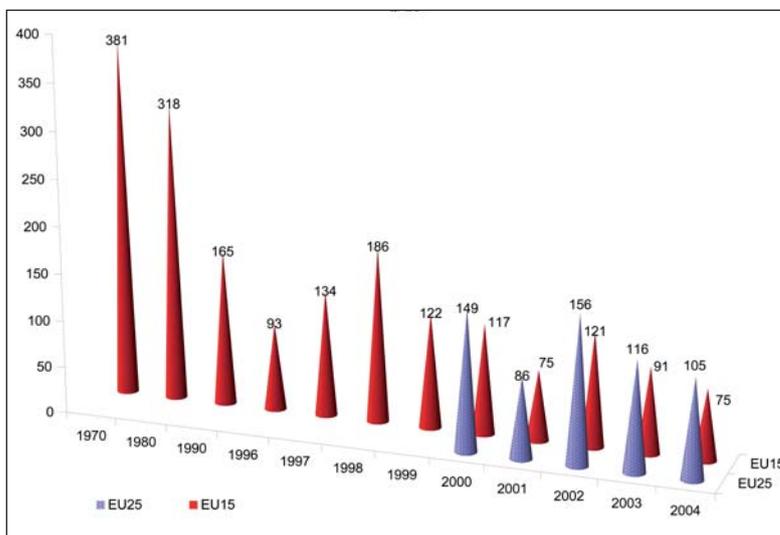
Mit dem 2. Eisenbahnpaket wurden ja mittlerweile einheitliche Sicherheitsstandards vorgeschrieben, deren Ergebnisse aus zeitlichen Gründen aber in der Untersuchung noch keinen Eingang finden konnten.

Im Vergleich zum Hauptkonkurrenten Straße ist die Sicherheit im Schienenverkehr nach wie vor in einem hohen Maße gewährleistet. Im Bereich der EU15 ist die Anzahl der getöteten Personen seit 1970 stark zurückgegangen. Wurden im Jahr 1970 381 Personen getötet, waren es im Jahr 2004 75 Personen. Vergleicht man diese Zahlen mit den Werten aus dem Straßenverkehr wird die relative Si-



Anzahl der getöteten Personen im Straßen- und Schienenverkehr 1970 und 2004

Anzahl der
getöteten Personen
im Schienenverkehr
(Quelle: EU)



cherheit der Schiene deutlich: 1970 starben innerhalb der EU15 77.831 Personen auf der Straße, 2004 waren dies 30.959.

manchen Behauptungen und der Darstellung in einem bekannten Spielfilm statistisch nicht begründbar. [REDACTED]

Der positive Trend sinkender Todesopferzahlen im Schienenverkehr setzt sich somit auf niedrigem Niveau fort. Auffällige Abweichung vom Trend ist die Katastrophe eines DB-ICE-Hochgeschwindigkeitszugs in Eschede im Jahr 1998 mit alleine 101 Toden infolge eines technischen Gebrechens am Zug.

Eine negative Auswirkung der Netzöffnung auf die Sicherheit ist somit entgegen

Das 2. Eisenbahnpaket und seine Umsetzung in Österreich

Das Richtlinienpaket wurde in Österreich in mehreren Etappen umgesetzt:

Die Güterverkehrsliberalisierung und die Sicherheitsrichtlinie sowie die Interoperabilitätsbestimmungen im Zuge der Eisenbahngesetznovellen 2004 und 2006.

Mit der verkehrsträgerübergreifenden Sicherheitsbehörde VERSA wurde schließlich die geforderte Unfalluntersuchungsstelle geschaffen.

Sicherheitsbehörde im Eisenbahnbereich ist ansonsten das Verkehrsministerium, die sich aus der Interoperabilität ergebenden

Fahrzeugregister führt hingegen künftig die SCHIG (Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft).

Die Gründung der europäischen Eisenbahngagentur in Valenciennes erfolgte ohne besonderes Zutun Österreichs.

Die wichtigsten Neuerungen erfolgten aber im Zuge der Eisenbahngesetznovelle 2006, siehe auch im diesbezüglichen Kapitel. [REDACTED]

Das 3. Eisenbahnpaket

Einführung

Das 3. Eisenbahnpaket stellt die Fortführung des ersten und des zweiten Eisenbahnpaketes dar. Im ersten Paket wurden die Marktöffnung im Güterverkehr, die Konzessions- und Trassenvergabe geregelt und allgemeine Kriterien zur technischen Harmonisierung festgesetzt.

Das zweite Paket legte mit der Gründung der Europäischen Eisenbahnagentur seinen Fokus auf die Vereinheitlichung der Sicherheitsbestimmungen.



Übersicht über die Themenschwerpunkte des 3. Eisenbahnpaketes

Das 3. Eisenbahnpaket umfasst im Wesentlichen folgende Themenschwerpunkte:

- Richtlinie für einen europäischen Lokführerschein
- Verordnung hinsichtlich der Rechte und Pflichten der Reisenden
- Richtlinie zur Marktöffnung im grenzüberschreitenden Personenverkehr
- PSO-Verordnung¹

Richtlinie für einen europäischen Lokführerschein

Regelungsinhalt der Richtlinie für einen europäischen Lokführerschein sind im Wesentlichen die Bedingungen und die Verfahren zur Zulassung von Triebfahrzeugführern und des sonstigen Zugpersonals auf dem Europäischen Eisenbahnnetz. Der Entwurf schließt die im zweiten Eisenbahnpaket begonnene technische Harmonisierung ab.

Verordnung hinsichtlich der Rechte und Pflichten der Reisenden

Die Verordnung hinsichtlich der Rechte und Pflichten der Reisenden umfasst eine Reihe von Regeln zur Stärkung und Verbesserung der Beförderungsqualität im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr.

Weiters sind im Vorschlag Haftungsregeln und Vorschriften für Ausgleichszahlungen bei Schäden und Verspätungen vorgesehen. Besonderes Augenmerk wurde auf Personen mit eingeschränkter Mobilität gelegt.

Darüber hinaus werden Qualitäts- und Sicherheitskriterien verbunden mit einem Beschwerdesystem geregelt. Ein Vorgriff auf das Beschwerdesystem wurde mit Inkrafttreten der Eisenbahngesetznovelle 2006 bei der Schienen Control GmbH (SCG) gemacht.

Gem. § 78a EISbG hat die SCG die Aufgabe einer Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnunternehmen (im Güter- und Per-

Bild oben:
In Österreich schon unterwegs:
Europäischer Lokführerschein
(1116.260)

¹ Die Kurzbezeichnung PSO steht für den englischen Ausdruck Public Service Obligation und bedeutet die Verpflichtung zur öffentlichen Dienstleistung. Die PSO-VO ist eine Maßnahme, welche im Rahmen des 3. Eisenbahnpaketes beschlossen wurde. Sie soll die Bedingungen für die Ausübung der öffentlichen Dienste im Personenverkehr auf Schiene oder Straße (Bus) organisieren.

sonenverkehr) übernommen. Neben ihrer behördlichen Aufgabe im Rahmen der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes ist die SCG nun auch für die Behandlung von Fahrgastbeschwerden zuständig.

Richtlinie zur Marktöffnung im grenzüberschreitenden Personenverkehr

Ziel der Richtlinie zur Marktöffnung im grenzüberschreitenden Personenverkehr ist die Öffnung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs inklusive der Kabotage² bis 1.1.2010. Nachfolgend ein historischer Abriss über deren Entwicklungsprozess:

Im Jahr 2000 hatte die Kommission eine Neuregelung des ÖPNV (=Öffentlicher Personennahverkehr) vorgeschlagen: Die Mitgliedstaaten sollten grundsätzlich verpflichtet werden, ihre Personenverkehrsdienste europaweit auszuschreiben. Ausnahmen waren nur sehr eingeschränkt vorgesehen, Direktvergaben durften daher grundsätzlich nur unter transparenten, gleichwertigen Verfahren vorgenommen werden.

In seiner Ersten Lesung 2001 beschloss das Europäische Parlament (EP) ein Änderungs paket, mit dem unter anderem Stadt- und U-Bahnen sowie Buslinien innerhalb eines Bereichs von 50 km ohne Ausschreibungspflicht zugelassen wurden.

Nach der Ersten Lesung des Europäischen Parlaments hat es über fünf Jahre gedauert, bis der Rat am 9. Juni 2006 unter österreichischer Ratspräsidentschaft eine politische Einigung und am 11. Dezember 2006 unter finnischer Ratspräsidentschaft einen Ge-

meinsamen Standpunkt festgelegt hat.

Der Ratstext sieht eine größere Subsidiarität für die Mitgliedstaaten vor (als im Kommissionsvorschlag aus dem Jahr 2000 vorgesehen), wobei insbesondere die Beförderung in Städten und Ballungsräumen auch in Zukunft durch Unternehmen in öffentlicher Hand ausgeführt werden kann.

Die Kommunen sollen entscheiden können, ob sie ÖPNV-Dienste selbst erbringen oder für den Wettbewerb öffnen wollen. Neben staatlichen Stellen und öffentlicher Ausschreibung ist als dritte Möglichkeit die Direktvergabe, etwa an kleine und mittlere Unternehmen, vorgesehen. In Zweiter Lesung hat das EP am 10. Mai 2007 der Verordnung zur Neuregelung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zugestimmt. Wenn nun auch der Rat dieser zustimmt (das kann er als A-Punkt³ ohne Diskussion bei einem Ministerrat tun), wird die Verordnung in dieser Form verabschiedet werden.

Resümee

Die unter österreichischem Ratsvorsitz erzielte politische Einigung stellt lediglich einen Kompromiss zwischen den Mitgliedstaaten dar, die für verstärkten Wettbewerb in diesem Sektor eintreten (z.B. das Vereinigte Königreich, Schweden, Niederlande) und jenen Staaten, die stärker die Daseinsvorsorge dieses Sektors betont haben wollen (z.B. Deutschland und Österreich). ■

² Als Kabotage bezeichnet man das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen. Kabotage betrifft den Güter- wie auch den Personenverkehr.

³ A-Punkte sind Tagesordnungspunkte, die der Rat ohne Aussprache genehmigt. Dies ist möglich, weil die A-Punkte in einem anderen Gremium vorbereitet werden. Dies ist der Ausschuss der Ständigen Vertreter der Mitgliedstaaten. Dieser Ausschuss, mit der französischen Abkürzung Coreper genannt, bereitet die Ratsbeschlüsse vor und führt Aufträge des Rates aus. Punkte von untergeordneter Bedeutung, über die Konsens herrscht, werden in ihm als A-Punkte deklariert, so dass sie auf Ratssitzungen keine Zeit beanspruchen.

Rechtlicher Rahmen

In Österreich ist der Großteil der für die Liberalisierung und Regulierung relevanten gesetzlichen Bestimmungen des Eisenbahnwesens im Eisenbahngesetz 1957 verankert. Die Bezeichnung 1957 mag auf den ersten Blick eine veraltete Regelung suggerieren, es sind jedoch völlig neue Teile hinzugekommen und daher ist von den alten nicht viel unverändert geblieben.

Hauptgrund dafür sind die Richtlinienpakete der EU, die beginnend mit den Spielregeln für Trennungsrechnung und Netzzugang samt Regulierung, später Interoperabilität und

schließlich Sicherheitsmanagement äußerst umfangreiche Neuregelungen brachten und bringen werden.

Speziell mit der Novelle 2006 blieb kaum mehr ein Stein auf dem anderen, weil einerseits viele Punkte infolge der Umsetzung des 2. Eisenbahnpaketes neu geregelt, andererseits viele andere redaktionell neu gestaltet wurden.

In der Folge sollen daher die wichtigsten rechtlichen Neuerungen des Berichtsjahres aus der Sicht europäischer und österreichischer Regulierungsbehörden dargestellt werden.

Was bringt das neue Eisenbahngesetz?

Die wohl wichtigste Neuerung des Jahres im Eisenbahnrecht war die Beschlussfassung über die Eisenbahngesetznovelle 2006, die nach umfangreicher Begutachtung (an der sich auch die SCG intensiv beteiligte) und oppositionellen Einsprüchen im Bundesrat schließlich per 27. Juli in Kraft trat.

Allgemeines

Kernpunkt der umfangreichen Gesetzesnovelle ist eine Neuregelung verschiedener Genehmigungsverfahren und Kompetenzen im Bereich des Verkehrsministeriums (BM-VIT). Ausgelöst durch das ‚2. Eisenbahnpaket‘, der so genannten ‚Sicherheitsrichtlinie‘ der EU, mussten auch in Österreich entsprechende Strukturen im Ministerium geschaf-

fen werden. Um einerseits die nötigen personellen Kapazitäten zu erschließen und andererseits diverse Genehmigungsabläufe effizienter gestalten zu können, wurde die Gelegenheit zu einer Neugestaltung auch einiger anderer Verwaltungsbereiche genutzt.

Dabei wurden einige Aufgaben an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG) bzw. die Schienen-Control GmbH (SCG) delegiert. Die Aufgabe einer Unfalluntersuchungsstelle wurde schon zuvor bei der VERSA-Bundesanstalt für Verkehr angesiedelt, die verkehrsträgerübergreifend Unfalluntersuchungen und sonstige Sicherheitsaufgaben durchführt.

Innerhalb der Verfahren wurden einerseits zahlreiche Genehmigungsverfahren vereinfacht und Doppelgleisigkeiten beseitigt, an-

dererseits sollte durch die Einbeziehung akkreditierter Stellen die Amtssachverständigen und Behörden entlastet und somit die Verfahren beschleunigt werden.

Einen vom Umfang her bedeutenden Anteil machen schließlich redaktionelle und stilistische Änderungen (z.B. heißt es jetzt ‚Schienenfahrzeug‘ statt ‚Fahrbetriebsmittel‘) aus.

Das Wichtigste aus der Sicht des Wettbewerbs am Schienenverkehrsmarkt

Sicherheitsbescheinigung

Kernpunkt der Neuerungen im Sicherheitsbereich ist die gesetzliche Verpflichtung zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems, die sowohl Eisenbahninfrastruktur, als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen trifft. Die Zertifizierung dieses Sicherheitsmanagementsystems ist durch eine akkreditierte Stelle vorgesehen. Die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Zugang zur Schieneninfrastruktur von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen benötigte Sicherheitsbescheinigung darf nicht mehr vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen sondern muß von der Sicherheitsbehörde (BMVIT) ausgestellt werden.

Die Sicherheitsbescheinigung umfasst zwei Teile, wobei der eine (A) das Sicherheitsmanagementsystem im jeweiligen Heimatland bestätigt, während Teil B die Vorkehrungen in jenem Land, in dem der Verkehr abgewickelt wird, betrifft.

Teil A ist von den korrespondierenden Behörden im Ausland anzuerkennen, Teil B jeweils dort auszustellen. Im Fall der Ablehnung bleibt die Beschwerdemöglichkeit an die Höchstgerichte.

Ähnlich konstruiert wurde die so genannte Sicherheitsgenehmigung für Infrastrukturbetreiber.

Fahrzeugzulassung

Einerseits gibt es nunmehr eine so genannte Bauartgenehmigung, die für alle baugleichen Fahrzeuge gilt, andererseits wurde im Hinblick auf gebrauchte Fahrzeuge aus dem In- und Ausland festgelegt, dass diese nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen müssen, wenn sie es zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung getan haben und die Sicherheit anders auch gewährleistet werden kann.

Neue Fahrzeugregister

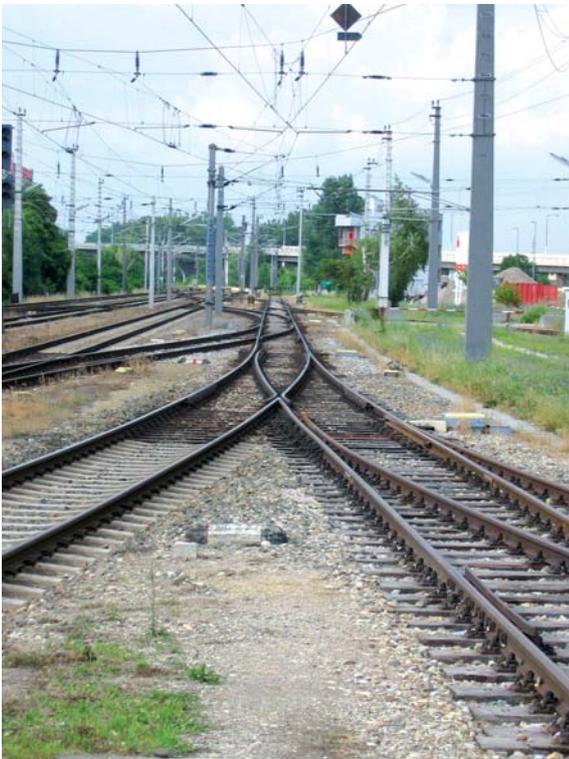
Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie (ebenfalls im 2. Eisenbahnpaket geändert) einerseits und des COTIF andererseits wurde die Führung der Fahrzeugregister (bisher bei den ÖBB) neu geregelt und bei der SCHIG angesiedelt.

Einstellungsverfahren

Die Einstellung von Bahnlinien wurde mit einer Übergangsfrist von 2 Jahren neu geregelt, nachdem sich in den letzten Jahren die Blockade zwischen Bahnbetreibern und Ländern als unüberbrückbar erwiesen hat. Ab 1.6.2008 ist im Falle der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit eine vorübergehende (bis zu 3 Jahre) oder dauernde Einstellung möglich, falls keine oder nur geringfügige Zugtrassenbestellungen vorliegen. Im Fall der vorläufigen Einstellung muss eine Wiederinbetriebnahme möglich bleiben.

Vor einer dauernden Einstellung ist nachweislich eine Interessentensuche durchzuführen. Ist diese erfolgt, so kann wie bis-

her der Landeshauptmann den Umfang der Rückbaumaßnahmen festlegen, wobei sich der Schwerpunkt von der bisher anzustrebenden Herstellung des ursprünglichen Zustandes auf die Vermeidung von Gefahren durch die aufgelassenen Eisenbahnanlagen verlagert.



Neue Zugangsrechte

Im Gegensatz zu früher sind Anschlussbahnen, die nicht nur einem Unternehmen dienen, dem normalen Zugangsrecht unterworfen, d.h. jedes EVU hat Anspruch, die Gleise benützen zu dürfen. Um unnötigen bürokratischen Aufwand zu vermeiden, kann die Schienen Control Kommission Ausnahmen gewähren. Weiters wurde eine Regelung geschaffen, auf nicht vernetzten Bahnen, für die normalerweise kein Zugangsrecht besteht (z.B. Straßen- und Schmalspurbahnen), freiwillig das normale Regelungsregime anzuwenden.

Neue Statistik und Berichte

Der vorliegende Bericht und die darin enthaltenen statistischen Daten sind ebenfalls Ergebnis der Eisenbahngesetznovelle 2006, die früher vom BMVIT erstellte amtliche Eisenbahnstatistik entfällt im Gegenzug. Damit werden erstmals insbesondere die Erkenntnisse der Marktbeobachtung der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Beschwerdestelle der Schienen Control GmbH

Analog zu den anderen Regulierungsbehörden RTR und e-control wurde nunmehr auch bei der SCG eine Schlichtungsstelle eingerichtet, die sich in bestimmten Fällen mit Endkundenbeschwerden zu befassen hat.

Beobachtung der Fahrplanerstellung

Die Regulierungsbehörde hat nunmehr die Aufgabe, im Koordinierungsverfahren zur Fahrplanerstellung als Beobachter teilzunehmen. Sinn der Regelung ist es, im Beschwerdefall aufgrund der Kenntnis der Vorgeschichte rascher und fairer entscheiden zu können.

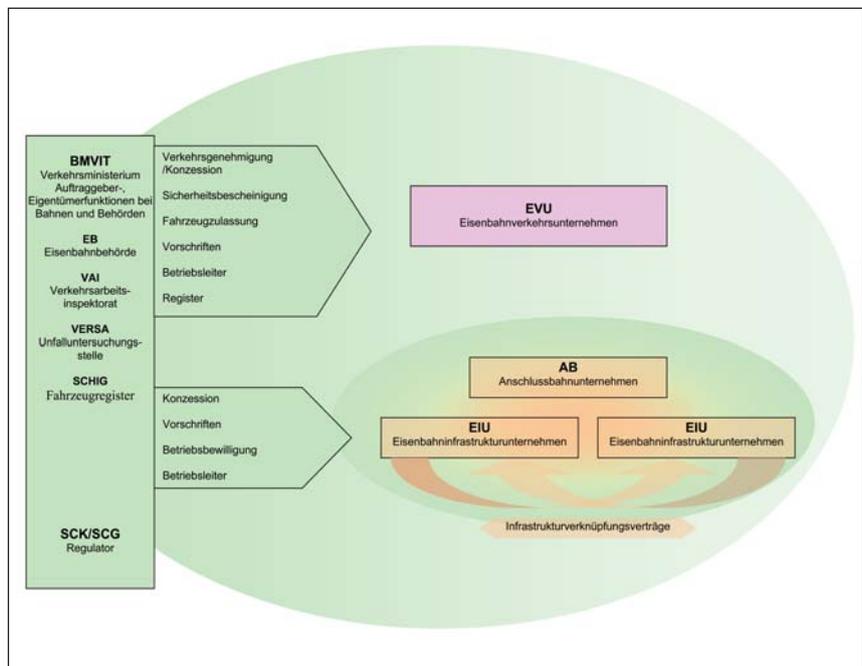
Geänderte Prioritäten

Im Konfliktfall ist bei der Fahrplantrassenzuweisung nunmehr nur mehr in der Hauptverkehrszeit Vorrang für den gemeinwirtschaftlichen (Personen-) Verkehr gegeben. Diese Regelung findet allerdings nur auf überlasteten Strecken Anwendung. [REDACTED]

Behördenstruktur in Österreich

Die Bestrebungen der Europäischen Union den Eisenbahnverkehrsmarkt zu liberalisieren, haben auch einen großen Einfluss auf alle mit der Eisenbahn beschäftigten Firmen, Behörden und Organisationen.

Waren einst auch zum Beispiel Genehmigungen und das Vorschriftenwesen Aufgaben der Staatsbahnen, so sind diese auf unabhängige Behörden übergegangen.



Wie das Wettbewerbsgeschehen am Eisenbahnmarkt haben sich viele tradierte Funktionen und Zuständigkeiten geändert und neu geordnet.

- Bestellung von Betriebsleitern
- Sicherheitsbehörde
- Verkehrsarbeitsinspektorat

Kompetenzverteilung

(vereinfachte Übersicht)

Die Eisenbahnlandschaft bilden neben den Eisenbahn-, Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen und verschiedenen Dienstleistern folgende Behörden:

- Verkehrsministerium BMVIT – Eisenbahnbehörde/VAI, teilweise verländert bzw. auf Bezirksebene verlagert
- SCK
- SCG
- SCHIG

Aufgaben des BMVIT

- Konzessionserteilung
- Zulassung von Fahrzeugen
- Genehmigung von Vorschriften

Zuständigkeiten der SCK

- Beschwerden gegen Eisenbahnunternehmen und Zuweisungsstelle wegen Diskriminierung
- Wettbewerbsaufsicht bezüglich Zugang und sonstige Leistungen sowie bei Verknüpfungen von Bahnen

Zuständigkeiten der SCG

- Statistik, Marktbeobachtung, Berichte
- Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission (§77)
- Schlichtungsstelle (§78a)

Zuständigkeit der SCHIG

- Führung der Fahrzeugregister
- Zuständigkeit der VERSA
- Unfalluntersuchungsstelle

Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen

Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen und die Art der zu erbringenden Eisenbahnverkehrsleistung in Österreich gelten insb. nachstehende Erfordernisse gemäß EisebG:

- Zugangsberechtigung gemäß § 56 ff Eisenbahngesetz 1957, BGBl. 60 / 1957 idgF (EisebG)
- Genehmigung als Eisenbahnunternehmen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne der EU-Richtlinie 95/18/EG. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ist dies die Verkehrsgenehmigung (§ 15 ff EisebG) bzw. Verkehrskonzession (§ 16 ff EisebG).
- Sicherheitsbescheinigung gemäß § 37b EisebG
- Zuweisung von Zugtrassen über Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens durch die Zuweisungsstelle (siehe § 70a ff EisebG)

Mit der Eisenbahngesetznovelle 2006 ging die Aufgabe der Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung vom Infrastrukturunternehmen auf die Sicherheitsbehörde (Verkehrsministerium BMVIT) über. Die Aufgaben der SCG im Zusammenhang mit den Sicherheitsbescheinigungen fallen damit weg.

Das BMVIT bietet dazu die Möglichkeit, das Antragsformular auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung samt allen Anhängen von der Homepage des BMVIT herunterzuladen:

<http://www.bmvit.gv.at/service/formulare/verkehr/index.html>

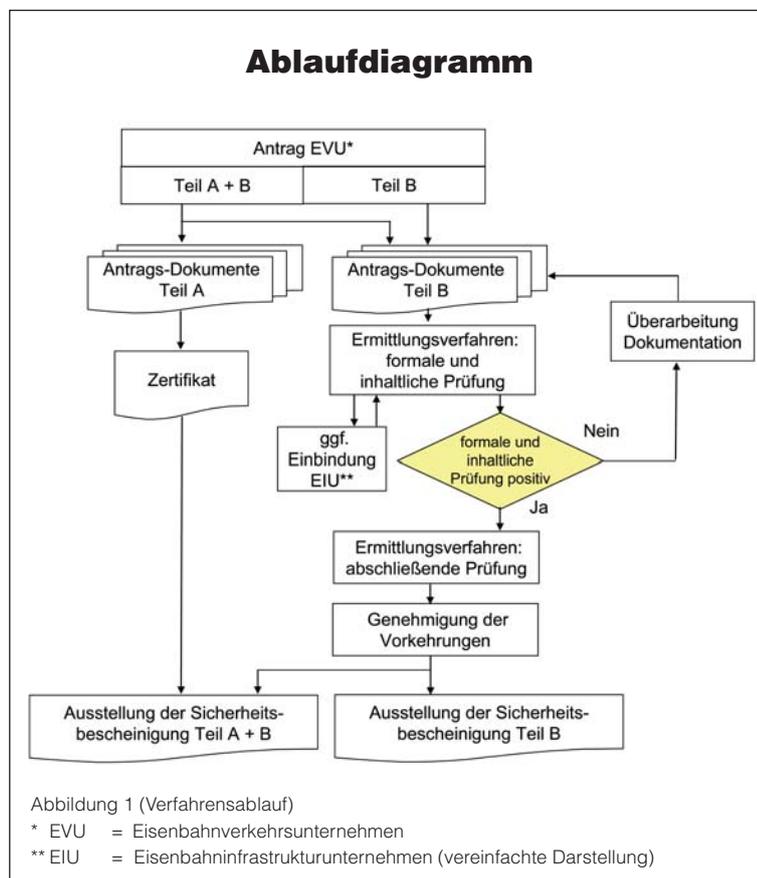
Ermittlungsverfahren

Nach Eingang der Antragsunterlagen erfolgt die Bearbeitung nach dem in Abbildung 1 dargestellten Ablaufdiagramm (vereinfachte Darstellung).

Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung

Nach positivem Abschluss des Ermittlungsverfahrens erfolgt die bescheidmäßige Genehmigung der Vorkehrungen und im Anschluss daran die Ausstellung der Urkunde „Sicherheitsbescheinigung“.

Diese kann gemäß § 37b EisebG eine Gültigkeitsdauer von höchstens 5 Jahren umfassen.



Die 3 Register der SCHIG

Einstellungsregister

Mit der letzten Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 wurde die SCHIG mbH mit der Errichtung und Führung des nationalen Einstellungsregisters (National Vehicle Register - NVR) betraut. Dieses hat alle in Österreich in Betrieb genommenen, interoperablen Schienenfahrzeuge zu enthalten.

Voraussetzung dafür ist die Entscheidung der EU-Kommission bezüglich der erforderlichen gemeinsamen Spezifikationen.

Mit der Ausarbeitung dieser gemeinsamen Spezifikationen wurde die Europäische Eisenbahagentur (ERA) betraut. Mit einer Entscheidung der EU-Kommission ist noch 2007 zu rechnen. Da aufgrund der europäischen Interoperabilitätsrichtlinien das NVR nur von einer von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängigen Stelle - ohne eigenes Marktinteresse - zu führen ist, wurde diese

Funktion per Eisenbahngesetz an die SCHIG mbH übertragen. Das NVR ist Teil eines europäischen Registers, das einen Gesamtüberblick über den europäischen Fahrzeugbestand sicherstellen soll.

Infrastruktur- und Schienenfahrzeugregister

Im Falle des Infrastruktur- und des Schienenfahrzeugregisters wird die SCHIG mbH eine Sammelfunktion für alle in Österreich geführten Register erfüllen. Die von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und sonstigen Unternehmen, die Schienenfahrzeuge jeglicher Art für den Verkehr zur Verfügung stellen, übermittelten Registerdaten sowie deren jährliche Aktualisierungen werden von der SCHIG mbH gesammelt und an die Europäische Eisenbahagentur übermittelt.

Fahrzeugcodevergabe

Die SCHIG mbH ist mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übereingekommen, ab dem 1. Juli 2007 für die Inbetriebnahme interoperabler Schienenfahrzeuge von Eisenbahnverkehrsunternehmen und sonstigen Unternehmen, die solche Schienenfahrzeuge für den Verkehr zur Verfügung stellen, einen alphanumerischen Code gemäß der Anlage P der Entscheidung der Kommission vom 11. August 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (2006/920/EG) zuzuweisen.

Betroffene Fahrzeughalter können sich ab 1. Juli 2007 via E-mail register@schig.com, oder telefonisch unter 01/812 73 43-1000 an die SCHIG mbH wenden. [REDACTED]



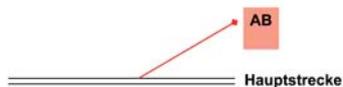
Zugang zu verzweigten Anschlussbahnen

In Österreich waren Anschlußbahnen und ihr Betrieb bzw. die Kostenfragen in diesem Zusammenhang seit Beginn der Regulierung eines der wichtigsten Streitthemen.

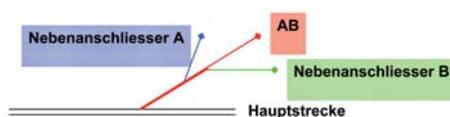
In besonderem Ausmaß galt dies dann, wenn mehrere Verloader eine Anschlußbahn teilen (Haupt- und Nebenanschießer) und unterschiedliche Vorstellungen über den Betrieb hatten.

Schwierigkeiten gab es insbesondere, wenn der Hauptanschießer einen exklusiven Betriebsführungsvertrag mit einem EVU hatte. Andererseits aber ein Nebenanschießer ein anderes EVU mit seinen Transporten beauftragen wollte, weil das erste EVU dann dem zweiten praktisch die Bedienung verunmöglichen und so den Sinn des Netzzugangs auf dem öffentlichen Netz konterkarieren konnte.

In Österreich gibt es rund 1.200 Anschlußbahnen (AB).



Davon haben ca. 14% einen sog. Nebenanschießer.



Galten bis 2006 Anschlußbahnen allgemein als nicht öffentliche Infrastruktur, die vom Netzzugang ausgenommen war, so wurde dies – nach entsprechenden Beschwerden bei der SCK – im Zuge der Eisenbahngesetznovelle 2006 geändert.

Seit Inkrafttreten der Novelle gilt auf allen Anschlußbahnen die mehr als einem Anschließer dienen grundsätzlich freier Netzzugang



analog dem öffentlichen Netz. Daraus ergeben sich für die Betreiber erhebliche neue Verpflichtungen. Sie müssen Schienennetznutzungsbedingungen erstellen, eine Trassenzuweisungsstelle einrichten bzw. beauftragen und so weiter.

Um unnötigen bürokratischen Aufwand dort zu vermeiden, wo ohnedies kein Dritt-EVU fahren möchte, sieht das Gesetz auf Antrag von der Schienen Control Kommission zu gewährende Erleichterungen von diesen Verpflichtungen so lange vor, als kein weiteres EVU Zugang begehrt.

Da im Jahr 2006 noch kein Anschlußbahnunternehmen einen Antrag auf Erleichterung eingebracht, andererseits aber ebenso keines die neuen Verpflichtungen des Regulierungsregimes erfüllt hat, führt die SCG im Jahr 2007 eine diesbezügliche Informationskampagne durch.

Es ist allerdings festzuhalten, dass seit Inkrafttreten der neuen Regelungen keine Klagen über Zugangsprobleme mehr an die SCG herangetragen wurden.

Bild oben:
Bedienung einer
der umstrittenen
Anschlußbahnen

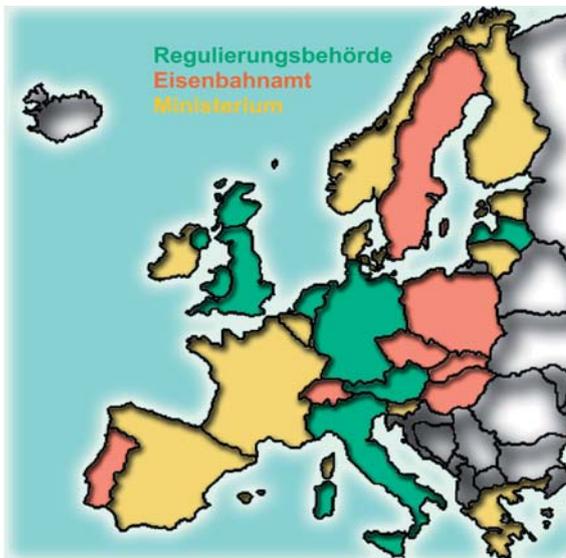
Die Stellung des Regulators in der EU-Bahnliberalisierungspolitik

Die SCK/SCG ist der österreichische Schienenregulator, also die laut der Richtlinie 2001/14 Art. 30 in allen Mitgliedsstaaten der EU einzurichtende Regulierungsbehörde, die Aufgaben der Streitschlichtung und Wettbewerbsaufsicht im Schienenverkehrsmarkt zu erledigen hat. Was bedeutet das konkret?

Um dem Problem ständig sinkender Marktanteile und dafür steigender Verluste der Staatsbahnen entgegenzuwirken, wurde in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts eine gemeinsame Eisenbahnpolitik der Union definiert. Diese ist vom Grundgedanken getragen, auf dem vorhandenen (staatlichen) Netz eine Effizienzsteigerung durch Konkurrenz bei der Erbringung der Verkehrsleistungen (auch durch Private bzw. international) zu erzielen.

Abb. 1

Die meisten Länder, die bei der Marktöffnung gut vorangekommen sind, verfügen über eigene Regulierungsbehörden oder zumindest Regulierungsstellen in Eisenbahnämtern.



Dies bedingt eine weitgehende Umstrukturierung der Staatsbahnen durch Trennung in den Infrastrukturteil und die Verkehrsunternehmen, ähnlich wie im Flugverkehr die Airlines getrennt vom Flughafenbetreiber organisiert sind. Diese Bahninfrastruktur muss dann allen Verkehrsunternehmen zu glei-

chen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden. Diese Form der Liberalisierung geht zwar viel weniger weit als etwa jene im Telekomsektor, dennoch verzögert sich die Umsetzung in der Praxis in vielen Ländern.

Um nun sicherzustellen, dass die diskriminierungsfreie Zugangsmöglichkeit aller Bahnunternehmen zum Schienennetz möglich ist, sieht Art. 20 der RL 2001/14 die Schaffung einer Regulierungsbehörde in jedem Mitgliedsland mit genau definierten Aufgaben vor, in Österreich wurde diese in Gestalt der Schienen Control Kommission und der Schienen Control GmbH bereits im Jahre 1999 eingerichtet und ist seither Motor und Schiedsrichter im liberalisierten Schienenverkehrsmarkt Österreichs.

Im Detail bedeutet das, dass die Regulierungsbehörde einerseits aufgrund von Beschwerden eines Eisenbahnunternehmens über Diskriminierungen durch z.B. Netzbetreiber oder Mitbewerber entscheiden und z.B. Konflikte um bestimmte Zugtrassen bei der Fahrplanerstellung oder die Modalitäten des Betriebs auf einer Anschlussbahn lösen bzw. festlegen muss.

Andererseits und vor allem kommen ihr auch Überwachungstätigkeiten zu, da nicht jeder Verstoß gegen die Spielregeln auch zwangsläufig zu einer Beschwerde führen muss. Aufgrund der von allen Eisenbahnunternehmen vorzulegenden Unterlagen werden allfällige Diskriminierungen erkannt und gegebenenfalls von Amts wegen untersagt.

Schließlich hat die Regulierungsbehörde auch die explizite Aufgabe, die Marktentwicklung zu beobachten und zu analysieren und zu diesem Zweck statistische und sonstige Erhebungen durchzuführen. Der Schienen Control Kommission als unabhängiger,



aus Richtern und Eisenbahnexperten rekrutierten Kollegialbehörde kommt dabei die Aufgabe der Entscheidung zu, die Schienen Control GmbH sorgt für den nötigen organisatorischen Hintergrund aber auch die detaillierte fachliche Expertise.

Wie schon 1999 mit der Einrichtung der SCG/SCK im allgemeinen ist Österreich

auch 2006 der europäischen Gesetzgebung einen Schritt vorausgegangen und hat mit der Einrichtung einer Schlichtungsstelle wie sie auch bei anderen österreichischen Regulierungsbehörden (RTR, e-control) existiert, einen Vorgriff auf die Einführung von Strukturen zur Durchsetzung der Passagierrechte getätigt.

Bild oben:
„Licht ins Dunkel“
1116.100 in Wien-West

Zusammensetzung und Struktur der SCK

Die Schienen Control Kommission ist die oberste Verwaltungsbehörde gemäß Art. 133 B-VG der Regulierung des Bahnverkehrs in Österreich.

Sie setzt sich aus jeweils drei Mitgliedern und drei Ersatzmitgliedern zusammen. Der Vorsitzende, ein Richter, wird vom Justizminister, die übrigen Mitglieder, Experten des Eisenbahnwesens, werden

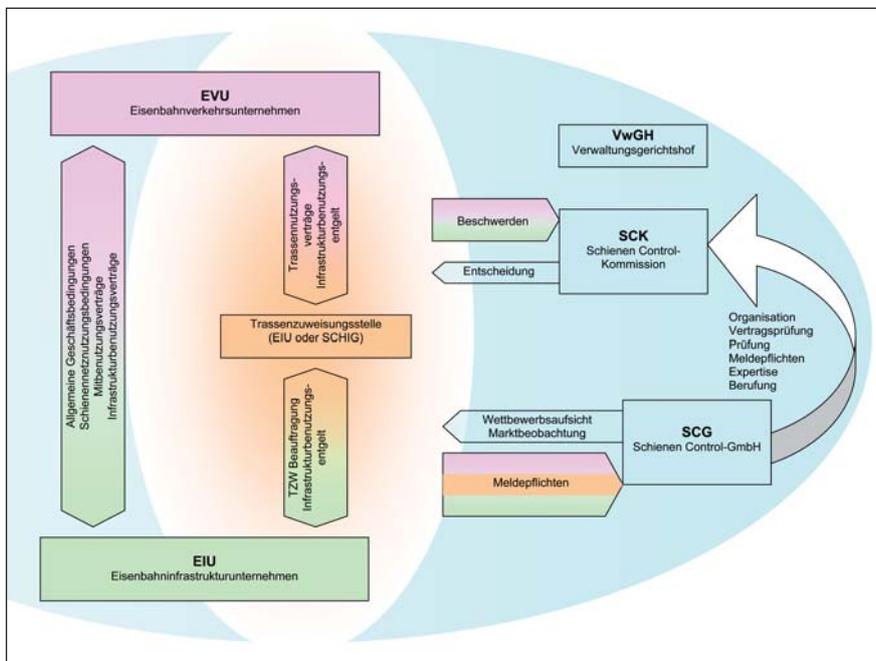
von der Bundesregierung auf Vorschlag des Verkehrsministers bestellt. Nach der Bestellung sind die Mitglieder völlig unabhängig und weisungsfrei in ihren Entscheidungen.

Mit Ende 2006 lief eine fünfjährige Funktionsperiode der Schienen Control Kommission aus, die Neubestellung erfolgte gegen Jahresende. An der personellen Zusammensetzung änderte sich mit Ausnahme des stellvertretenden Vorsitzenden, der pensionsbedingt ausschied, nichts.

Funktionsweise

Die Schienen Control Kommission folgt bei ihrem Verfahren einer Geschäftsordnung, die sie sich gemäß Eisenbahngesetz selbst gibt und die im Internet unter www.scg.gv.at nachzulesen ist. Im Übrigen ist das AVG anzuwenden.

In der Praxis treffen sich zumeist alle Mitglieder und Ersatzmitglieder bei den Sitzungen, um einen optimalen Informations-



stand und damit Kontinuität sicherzustellen, falls einmal eines der Mitglieder tatsächlich verhindert sein sollte.

Auf die Tagesordnung werden primär allfällige formelle Beschwerden gesetzt. Darüber hinaus müssen aber alle jene Unterlagen, die die SCG von den Bahnen im Rahmen der so genannten Meldepflichten erhält, behandelt werden. Das sind insbesondere Schienennetznutzungsbedingungen, Infrastrukturnutzungsverträge, Infrastrukturverknüpfungsverträge und vieles mehr. Im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht gemäß §74 Eisenbahngesetz werden diese Unterlagen dann seitens der Kommission mit Unterstützung der Mitarbeiter der SCG von Amts wegen auf Diskriminierungspotentiale oder sonstige aus wettbewerbsrechtlicher Sicht unzulässige Komponenten geprüft und gegebenenfalls beeinträchtigt.

Schließlich werden wettbewerbsrelevante oder diskriminierende Sachverhalte, die sich aus der Marktbeobachtung durch die SCG oder aus informellen Kontakten der SCG mit

Die Zusammensetzung der Kommission im Jahre 2006 war:



Vorsitzender:
Senatspräsident des OLG i.R.
HR Dr. Gerhard Hellwagner



Stellvertretender Vorsitzender:
Senatspräsident i.R.
Dr. Horst Hager



Mitglied:
Ass.Prof. Dkfm. Mag.^a
Dr. Brigitta Riebesmeier



Ersatzmitglied:
Prof. Dr. Sebastian Kummer



Mitglied:
Dipl.-Ing. Dr. techn. Erich Kopp



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

Anstelle von Dr. Horst Hager, der während der abgelaufenen Funktionsperiode in den Ruhestand getreten war, wurde Dr. Robert Streller für die Jahre 2007-2012 bestellt.

Marktteilnehmern ergeben, vom Geschäftsführer der SCG in seinem Bericht vorgebracht und ebenfalls einer Entscheidung durch die SCK, ob sich ein Anlass für wettbewerbsbehördliches Eingreifen ergibt, zugeführt.

In der Praxis erfolgen wettbewerbsbehördliche Schritte durch die SCK zumeist in Form einfacher Schreiben an das betroffene Un-

ternehmen, so dass sich im (üblichen) Fall einer umgehenden positiven Reaktion keine Notwendigkeit ergibt, mittels Bescheid gegen den beanstandeten Sachverhalt vorzugehen. Im Berichtsjahr konnten alle aufgetretenen Probleme auf diesem Weg beseitigt werden.

Das Team der Schienen Control GmbH



Das Team der SCG
(v.l.n.r.):

Ing. Michael Indra
Michaela Graef
Mag. Herbert Dachs
Mag.^a Gabriele Lutter
Georg Fürnkranz
Mag. Norman Schadler
Ingrid Obleser
Dr. Christian Fölzer

Die SCHIENEN-CONTROL GmbH als öffentlicher Rechtsträger ist Motor zur Sicherstellung eines funktionierenden, belebten und liberalisierten Schienenverkehrsmarktes.

Als Mediator schaffen wir Interessensausgleich zwischen den Teilnehmern am Verkehrsmarkt und fördern dadurch einen fairen Wettbewerb. Auf Grundlage unserer Marktbeobachtung und durch unsere Kontakte zu anderen Regulatoren und Institutionen wirken wir mit unserem Fachwissen bei eisenbahnspezifischen Fragestellungen, sowie deren Umsetzung aktiv mit.

Wir überwachen die laufenden Entwicklungen auf dem Schienenverkehrsmarkt und bewirken mehr Transparenz für alle Marktteilnehmer. Als Geschäftsstelle für die Schienen-Control Kommission tragen wir wesent-

lich dazu bei, dass es zu raschen und fairen Entscheidungen bei formellen Konflikten kommt. Wir sind Servicestelle und kompetenter Ansprechpartner für Bahnunternehmen, Institutionen und der öffentlichen Hand.

Ein kleines aber schlagkräftiges Team von qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bildet die Basis für den Erfolg unserer Tätigkeiten.

Die SCG ist in die sechs Fachbereiche Betriebswirtschaft Controlling, Netz, EDV, Recht, Verkehrsökonomie und neu hinzugekommen dem Fachbereich Beschwerde/Schlichtungsstelle strukturiert.



Mitarbeiter



Mag.^a Gabriele Lutter
Fachbereich Netz / Prokuristin

Ing. Wolfgang Kreiderits
(bis Jänner 2007)



Aufgabengebiet:
Netzzugang, Trassenmanagement, Überwachung der Meldepflichten, Überprüfung der vorgelegten Nutzungsbedingungen und Unterlagen der Eisenbahnen.



Dr. Christian Fölzer
Fachbereich Verkehrsökonomie

Ing. Michael Indra
Fachbereich IT



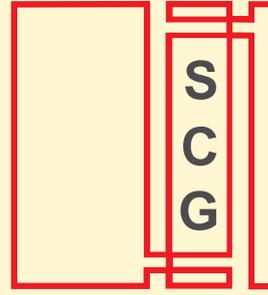
Aufgabengebiet:
Volkswirtschaftliche u. finanzwissenschaftliche Fragen, Marktbeobachtung, Betriebswirtschaftliche Fragestellungen (Karenzvertretung)

Aufgabengebiet:
Informationssysteme, Technik, Datenbanken, Internetauftritt



Mag. Norman Schadler
Fachbereich Schlichtungsstelle

Aufgabengebiet:
Behandlung von Fahrgastbeschwerden, Schlichtungsverfahren, Erstellung Jahresbericht, Vertretung für den Fachbereich Recht



Mag. Herbert Dachs
Fachbereich Recht

Mag. Franz Hammerschmid
(bis Ende 2006)



Aufgabengebiet:
Vorbereitung von aufsichtsrechtlichen Bescheiden, Juristische Betreuung der SCK, Überwachung der Meldepflichten, Externe u. interne Anfragen, Mitwirkung an der nationalen u. europäischen Gesetzgebung



Ingrid Obleser
Sekretariat

Michaela Graef
Sekretariat



Die SCG als Unternehmen

Die Schienen Control GmbH ist eine per Gesetz (§ 76 Eisenbahngesetz) eingerichtete GmbH im 100%-Eigentum des Bundes. Die Anteilsrechte werden vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie verwaltet.

In ihren hoheitlichen Funktionen ist sie als ‚beliehene Gesellschaft‘ tätig. Sie ist nicht auf Gewinn gerichtet, also verpflichtet ein Null-Ergebnis auszuweisen.

Der Aufwand von zuletzt 0,91 Mio.€ wird im Umlageverfahren von den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auf österreichischer vernetzter Infrastruktur verkehren, im Verhältnis der von ihnen entrichteten Infrastrukturbenützungsentgelte getragen.

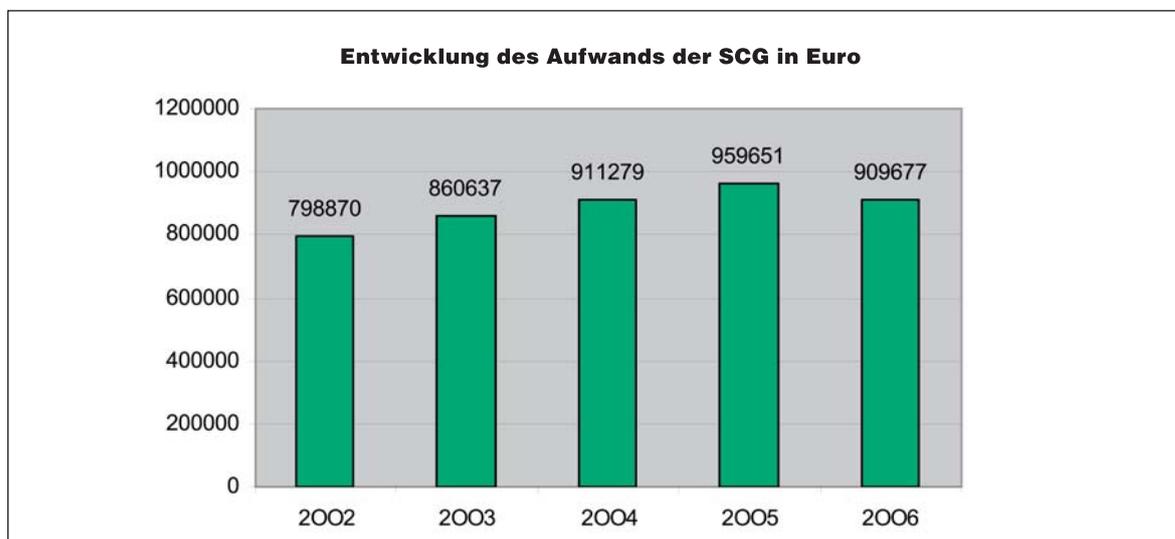
Die SCG besitzt einen vierköpfigen Aufsichtsrat, wobei ein Mitglied Vertreter des Finanzministeriums sein muss.

Der Aufsichtsrat setzt sich nun wie folgt zusammen:

- > Dr. Werner Walch (Vorsitzender)
- > Ing. Gottfried Schuster (stv. Vorsitzender) (bis 2.2.2006, wurde SCHIG-Geschäftsführer)

- > Dr. Alexander Biach (stv. Vorsitzender) (ab 18.5.2006)
- > Mag. Bernhard Bauer (Finanzministerium)
- > Dr. Markus Schrentwein

Der Aufwand der SCG liegt traditionell deutlich unter dem anlässlich der Einrichtung 1999 prognostizierten Wert von 2,15 Mio. €. Dennoch wurde auf Empfehlung des Rechnungshofes der Aufwand weiter gesenkt, so dass 2006 gegenüber dem Vorjahr eine Reduktion um über 5% zu verzeichnen war. Zurückzuführen ist dies auf eine Senkung des Personalaufwandes um über 10%, während im Sachaufwand gleichzeitig sogar die Erneuerung der veralteten EDV-Anlage durchgeführt werden konnte. Der Jahresabschluss 2006 wurde unter Einbeziehung der Buchführung durch die Hübner & Hübner Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung Gesellschaft MBH geprüft. Die Prüfung hat keinen Anlass zu Beanstandungen gegeben, es wurde der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk erteilt. Somit empfahl der Aufsichtsrat der Generalversammlung, dem Jahresabschluss 2006 die Zustimmung zu erteilen.



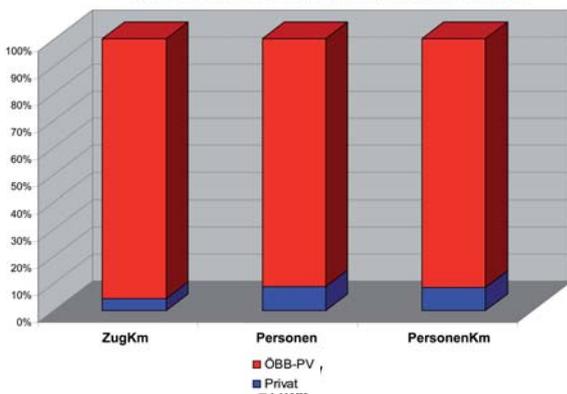
Marktentwicklung 2006

2006 war für Österreichs Bahnen ein gutes Jahr. Dies gilt insbesondere für die aus der Sicht des Wettbewerbs besonders interessanten reinen Güterbahnen, die auf dem Netz der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG ihre Verkehre abwickeln und einen Zuwachs von 7,1 Prozent (Bruttotonnenkilometer) verzeichnen konnten.

Im Personenverkehr ist generell wenig intramodaler Wettbewerb spürbar, die Fahrgastzahlen stiegen aber auch hier im Schnitt um 2-3% an.

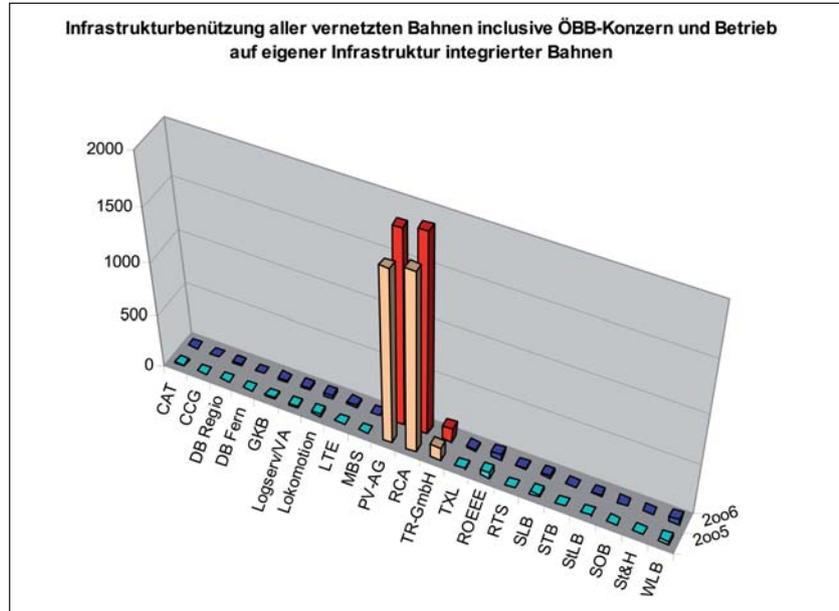
Die traditionellen Privatbahnen beherrschen allerdings einen durchaus beachtlichen Anteil des gesamten Personenverkehrs auf ihrem eigenen Netz. Alleine die vernetzten Privatbahnen (also ohne Schmalspur Zahnrad- und Straßenbahnen, geschweige denn U-Bahn) wickeln je nach zugrundegelegter Größe zwischen 4 und 9 % des Personenverkehrs ab.

Marktanteile Personenverkehr auf allen Netzen



Der Anteil von PV-Unternehmen auf dem ÖBB-Netz außerhalb des ÖBB-Konzerns hat sich im Berichtsjahr so gut wie nicht verändert. Ins Gewicht fällt vor allem die Verlagerung der Endstelle der Linzer Lokalbahn in den Linzer Hauptbahnhof, womit nun dieser Abschnitt von Stern & Hafferl neu befahren wird.

Generell steht hier der Verkehr auf dem Netz der ÖBB im Zentrum der Betrachtungen, da



Netzzugang auf anderen Infrastrukturen nur in äußerst geringem Ausmaß in Anspruch genommen wurde. Damit konzentriert sich der aus der Perspektive einer Regulierungsstelle interessante Wettbewerb auf dieses mit Abstand größte Netz.

Ausnahmen sind z.B. das von der Steiermärkischen Landesbahn betriebene Terminal Werndorf (Cargo Center Graz) auf dessen Infrastruktur sowohl die RCA als auch andere Güterbahnen fahren. Aufgrund der geringen Gleislänge fällt der durchaus bedeutende Verkehr aber statistisch ebenso wenig ins Gewicht wie etwa ein Zug, der über etwa 1 km die Infrastruktur der Montafonerbahn benützt.

Dasselbe gilt für die Verkehre der klassischen Privatbahnen, die in den jeweiligen Verknüpfungsbahnhöfen mit der ÖBB-Infrastruktur diese in geringem Ausmaß benützen. Durchgehende Personen- oder Güterzüge gehen im jeweiligen Grenzbahnhof in die Verantwortung des Partner-EVUs über, sodass hier kein Netzzugang im Sinne des

Wettbewerbs ausgeübt wird.

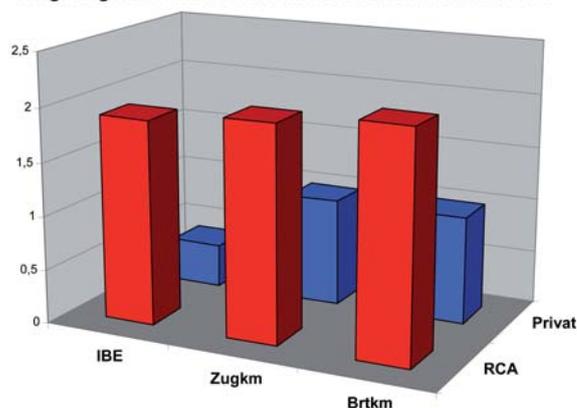
Wichtige Privatbahnen wie etwa die Raaberbahn, die mit 832,5 Mio Nettotkm bei weitem die höchste Tonnage aller Privatbahnen im Güterverkehr transportiert, spielen deshalb bei dieser Betrachtung ebenso wie etwa die GKB, die primär Personennahverkehr im eigenen Netz betreibt, eine untergeordnete Rolle. Bei der Raaberbahn ist neben der hohen Tonnage vor allem festzuhalten, dass sie als einzige Privatbahn infrastrukturseitig in Konkurrenz zu den Staatsbahnen tritt, weil der ungarische Terminal in Sopron ebenso wie die auf ungarischer Seite entlang der Grenze verlaufene Strecke nach Szentgotthárd in Konkurrenz zu den entsprechenden Einrichtungen von ÖBB und MAV stehen.

Anders hingegen die WLB und SLB, die neben ihrem Personenverkehrs-Stammnetz in beträchtlichem Ausmaß als Güterbahn im Wettbewerb im In- und Ausland aktiv wurden. Auch hier bleibt aber in der Folge die Verkehrsleistung auf eigenem Netz außer Betracht.

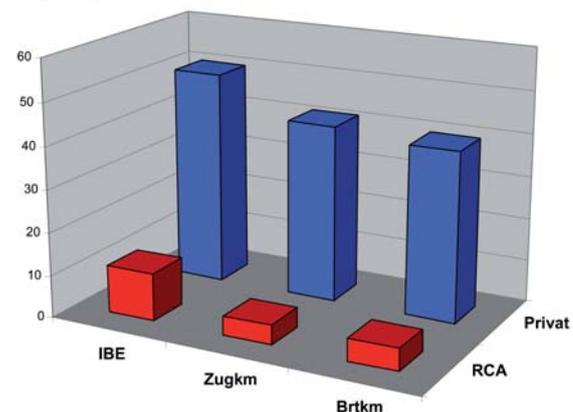
Die folgenden Gegenüberstellungen können aus diesen Gründen weder vollständige Aussagen über die Bedeutung und den Erfolg einzelner Unternehmen liefern, noch den Gesamtmarkt und seine Entwicklung abbilden. Der Schwerpunkt der Betrachtungen liegt vielmehr auf den Bereichen, in denen die größte Dynamik im intramodalen Wettbewerb zu beobachten ist. Zuwachsraten im fast durchwegs zweistelligen Bereich zeigen, dass die Bahnen, speziell die neuen Güterbahnen, von der hervorragenden Konjunktorentwicklung profitieren konnten.

Aus der Perspektive des Wettbewerbs besonders interessant ist natürlich, wie sich die Marktanteile entwickeln. Nach wie vor besitzt ja in Österreich wie in den meisten

Steigerungen der Güterbahnen auf ÖBB-Netz 2005-2006 absolut



Steigerungen der Güterbahnen auf ÖBB-Netz 2005-2006 in Prozent



anderen EU-Ländern die ehemalige Staatsbahn einen im Vergleich zu allen Mitbewerbern gewaltigen Vorsprung. Alle zusammen wickeln grob ein Zehntel des Volumens der RCA ab.

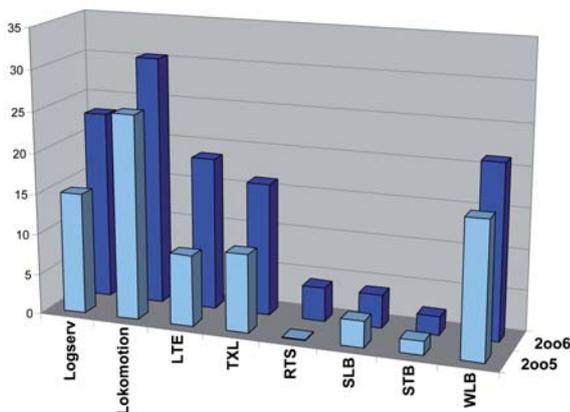
Es bedarf daher einer Betrachtung der relativen Verschiebungen, um Aussagen über die Dynamik des Marktes zu erhalten. Und hier ist festzustellen, dass zwar alle Unternehmen im letzten Jahr gewonnen haben, ein deutlich überproportionaler Anteil aber auf die Privaten fällt.

Während also die RCA mit 5-6% Steigerung netto etwa zwei Drittel des Gesamtzuwachses des Güterverkehrsvolumens für

sich verbuchen kann, bedeutet das verbleibende Drittel der Privatbahnen relativ eine ungleich höhere Steigerung um etwa 40% des von diesen Bahnen abgewickelten Volumens von 2005!

Interessant ist dabei auch, dass die Steigerungen und Marktanteile deutlich unterschiedlich ausfallen, je nachdem welche Größen man der Berechnung zugrundelegt. In der Differenz zwischen Zugskilometern und Bruttotonnenkilometern spiegelt sich letztlich der unterschiedliche Typ von Zugarten wieder - vornehmlich Ganzzüge durch die Privaten, klassischer Mix durch RCA. Die überproportionale Steigerung der IBE-Zahlungen unterstreicht die zunehmende Bedeutung dieses Kostenfaktors im intermodalen Wettbewerb vor allem für die weniger lukrativen Sektoren wie z.B. den Wagenladungsverkehr in der Region. Ein Teil der Steigerung ist nicht auf größeres Verkehrsvolumen, sondern auf Preiserhöhungen zurückzuführen.

Nutzung ÖBB-Netz durch Güterbahnen ohne RCA

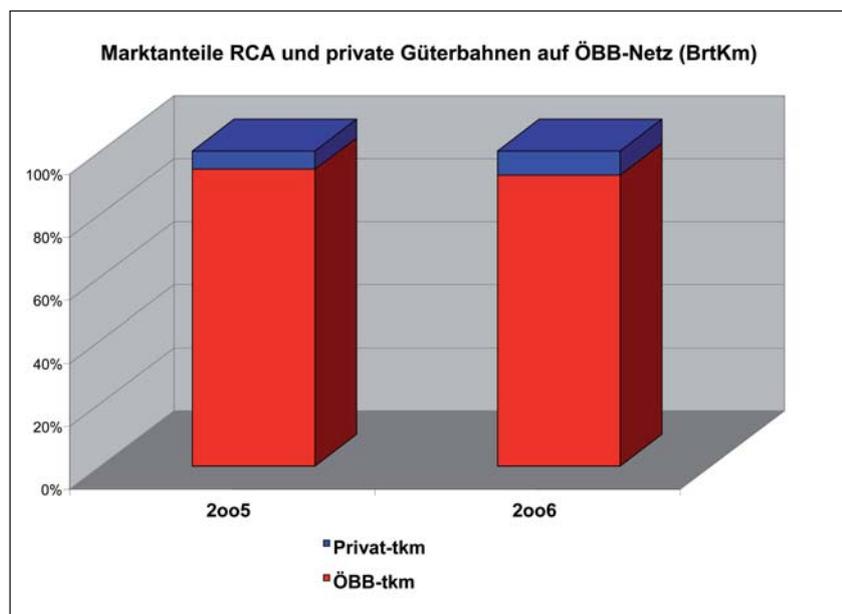


Deutlich erkennbar ist, dass sich die insgesamt dynamische Entwicklung auf die Unternehmen durchaus nicht gleichmäßig auswirkt.

Bei der Interpretation ist aber zu berücksichtigen, daß sich das Hinzukommen oder der

Wegfall einer einzigen wichtigen Zugverbindung aufgrund des Gesamtvolumens mitunter schon in zweistelligen Schwankungen niederschlägt. Die Erstellung eines Rankings erscheint somit nicht angebracht, zumal Leistungen im Ausland (vor allem WLB) oder der übrigen Privatbahnen auf eigener Infrastruktur wie oben erwähnt nicht berücksichtigt sind.

Zum Abschluss nochmals die Gesamtsituation im Güterverkehrsmarkt:



Personenverkehr



Im Personenverkehr hat die Liberalisierung in Österreich noch kaum Veränderungen bewirkt.

Der Personenverkehr ist aus der Sicht der Eisenbahnunternehmen nur dann wirtschaftlich interessant, wenn seitens der öffentlichen Hand Leistungen bestellt werden.

Mangels entsprechend wettbewerbsfreundlicher Finanzierungsstrukturen ist die Situation trotz theoretischer Marktöffnung in Österreich nahezu unverändert. Die für den wirtschaftlichen Erfolg relevante

Nachfrage kommt im Personennahverkehr eindeutig von der öffentlichen Hand.

Andererseits hat der Personenverkehr für das Image der Bahn insgesamt einen ungleich höheren Stellenwert als der wirtschaftlich unmittelbar am Transportmarkt erfolgreiche Güterverkehr.

Innovation und Fahrgastzufriedenheit haben daher hier hohe Bedeutung auch für die Akzeptanz der dem Güterverkehr dienenden Investitionsvorhaben bei der Bevölkerung. Dazu zählt auch die Preisentwicklung, die letztlich über die Verkehrsmittelwahl maßgeblich entscheidet.

Wettbewerb im Personenverkehr

Seit Beginn der Liberalisierung in Österreich ist es österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen grundsätzlich auch möglich, für Personenverkehrsleistungen Netzzugang zu beanspruchen. Österreich geht damit - wie z.B. auch Deutschland - seit jeher über den von der EU vorgegebenen und im Zuge des 3.Eisenbahnpakets wild umstrittenen Rahmen hinaus.

In der Praxis hat dies hierzulande allerdings kaum Bedeutung erlangt, da im Gegensatz zu Deutschland Personenverkehrsleistungen im Schienenbereich kaum ausgeschrieben wurden und ohne ‚gemeinwirtschaftliche‘ Bestellung der öffentlichen Hand, Personen(nah)verkehr in der Regel nicht wirt-

schaftlich zu führen ist. Der im Berichtsjahr unternommene Versuch, das unter anderem vom Rechnungshof kritisierte Nahverkehrsfinanzierungssystem zu reformieren, war letztlich von keinem Erfolg gekrönt.

Bekanntestes Beispiel ist der seit 2003 zwischen Wien Mitte und dem Flughafen Schwechat verkehrende ‚City Airport Train‘, an dem die ÖBB-PV-AG nur eine Minderheitsbeteiligung von 49% hält, während die Mehrheit der Flughafen AG gehört.

Die ÖBB-PV-AG führt auf derselben Strecke wie zuvor auch den S-Bahn-Verkehr durch, bietet aber auch Schnellbusverbindungen von verschiedenen Standorten in Wien in Konkurrenz an. Der Anteil der Fluggäste,

die den Flughafen per Bahn anfahren, stieg seither auf das Dreifache (24%) an, die sich ÖBB und CAT zu je 50% teilen. Eher vergleichbar mit der Personenverkehrsliberalisierung in Deutschland ist die Übernahme der Außerfernbahn durch die DB-Regio. Da die ÖBB (alt) eine Einstellung des Personenverkehrs anstrebte und das Land Tirol eine Fortführung wünschte, wurde letztlich die DB-Regio, die auch die angrenzenden Streckenabschnitte in Deutschland betreibt, mit der Weiterführung des Betriebs beauftragt. Sie führt seither sämtliche Personenzüge auf dieser Strecke. Die übrigen Eisenbahnunternehmen üben Netzzugang auf dem Netz der ÖBB-Betrieb AG in der Regel nur im jeweiligen Anschlussbahnhof bzw. Grenzbahnhof aus (z.B. Salzburg, Kufstein durch DB Regio und DB Fernverkehr, Graz Hbf durch GKB, Wels durch Stern & Hafferl usw.).

Kooperation statt Konkurrenz

Wenn dennoch häufig in ganz anderen Abschnitten Fahrzeuge anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen als der ÖBB-PV-AG bzw. TR-GmbH verkehren, so ist dies auf Kooperationsvereinbarungen mit den jeweiligen Unternehmen zurückzuführen. Die Züge verkehren aber auf dem Netz der ÖBB-Betrieb AG unter Verantwortung der ÖBB-PV-AG. Dies findet umgekehrt aber auch statt, z.B. Züge der ÖBB-PV-AG auf dem Netz der Raaberbahn unter deren Verantwortung und auf deren Rechnung.

Auffälligstes Beispiel für diese Praxis ist der Schnellzugverkehr auf der Westbahn, der im Berichtsjahr zu einem beträchtlichen Teil mit Fahrzeugen der DB-Fernverkehr betrieben wurde, wiewohl die Züge unter der Verantwortung und mit Personal der ÖBB-Gesellschaften verkehrten. Im Gegenzug ist

Fahrzeugmaterial der ÖBB-PV AG auch in Deutschland häufig anzutreffen. Durch die Schaffung eines ICE-4011/411 Fahrzeugpools und den Kauf dreier Garnituren durch die ÖBB-PV-AG im Jahre 2006 wurde diese Form der Kooperation verfestigt. Dies stellt zweifellos auch für die Zukunft im, in den nächsten Jahren europaweit zu liberalisierenden grenzüberschreitenden Personenverkehrsmarkt (3.Eisenbahnpaket), eine Vorgabe dar.

Interessanterweise gab es im Berichtsjahr im unmittelbar benachbarten Ausland (Freilassing-Berchtesgaden) hingegen eine echte Konkurrenzsituation zwischen der österreichischen Privatbahn SLB (gemeinsam mit deutschen Partnern) und der ÖBB-PV-AG, bei der die Ausschreibung zugunsten der Privatbahnen entschieden wurde. Da die fraglichen Verkehre teilweise grenzüberschreitend in das Salzburger S-Bahn-System integriert sind, wird die praktische Abwicklung ein interessantes Fallbeispiel für die Auswirkung von echter Konkurrenz österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personennahverkehr darstellen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass, bis auf einzelne Sonderfälle, der Personenverkehr in Österreich trotz weitreichender rechtlicher Möglichkeiten in traditioneller Form abgewickelt wird, das heißt, dass netzgrenzüberschreitende Verkehre jeweils auf Kooperations- statt auf Konkurrenzbasis abgewickelt werden.

Bild unten:
1014.005 in
Wien-Ost



Gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen

Das System der gemeinwirtschaftlichen Leistungen

In den letzten Jahrzehnten trat an die Stelle ursprünglich üblicher Verlustabdeckungen schrittweise ein System einer leistungsbezogenen Mittelzufuhr zu den Verkehrsunternehmen. Im Rahmen dieser so genannten ‚gemeinwirtschaftlichen Leistungen‘, werden zwischen dem Bund und den Unternehmen bestimmte Verkehrsleistungen, Tarife usw. gegen Bezahlung einer entsprechenden Abgeltung vereinbart. Da die Summe der Zahlungen sehr hoch ist, hat sie wesentlichen Anteil an der Entwicklung des Eisenbahnamarktes vor allem im Personenverkehr.

Eine ebensogroße, wenn nicht größere Bedeutung für die Konkurrenzsituation haben Leistungsbestellungen durch andere Gebietskörperschaften (vor allem Länder), die zumeist regionale und streckenbezogene Leistungen zum Inhalt haben und vom Umfang her etwa der Hälfte der gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen des

Bundes entsprechen. Eine detaillierte Darstellung würde aufgrund der starken Differenzierung hier den Rahmen sprengen.

Die ÖBB-Verkehrsunternehmen PV-AG und RCA und in geringem Ausmaß die Privatbahnen erbringen solche Leistungen, die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Gewinnchance bieten, jedoch aus verkehrs-, regional-, sozial- und umweltpolitischen Gründen wünschenswert sind. Dabei geht es in erster Linie um die Aufrechterhaltung bestimmter Verkehrsverbindungen und verschiedener Sozialtarife (Pendler, Schüler, Behinderte usw.) andererseits.

Auf Basis mehrjähriger Rahmenverträge bestellt der Verkehrsminister im öffentlichen Interesse gelegene bzw. aus der Sicht der Verkehrspolitik gebotene gemeinwirtschaftliche Leistungen, um eine ausreichende Verkehrsbedienung im Schienenverkehr sicherzustellen.

Basis dieser Abgeltungen sind bei den ÖBB § 3 BBG 92 bzw. §§ 48 und 49 BBStG 03

Bild unten:
Die LILO übersiedelte 2006 in den Linzer Hauptbahnhof. Stadler Mehrsystemtriebwagen 22 151 am Linzer Lokalbahnhof



Der Verkehrsminister und der Finanzminister schließen mit den EVUs einen mehrjährigen Bestellvertrag ab. Der Bestellrahmen für die Jahre 1995 bis 1998 betrug 35 Mrd. ATS (das entspricht 2,54 Mrd. Euro). Der Rahmen für die Periode 1999 bis 2003 betrug 45 Mrd. ATS (3,07 Mrd. Euro). Im Jahr 2006 waren 591,7 Millionen Euro für gemeinwirtschaftliche Leistungen reserviert.

Die inhaltlichen Regelungen

Diese Bestellungen teilen sich in fünf Gruppen auf: Ökobonus, Verlagerungs- und Qualitätsbonus (Nahverkehr), Kombiniertes Verkehr, Gefährliche Güter und Sonstige gemeinwirtschaftliche Leistungen.

Ökobonus

Der Ökobonus regelt die Gewährung von Sozialtarifen im Personenverkehr, d.h. die Rabattierung der Normaltarife für Zeitkarten (Wochen-, Monats- & Jahreskarten), Schüler- und Lehrlingsfreikarten, Jugendgruppenbeförderungen und die verschiedenen Umwelttickets bzw. Halbpreispassse (Lehrlinge, Hochschul学生, Schüler, Familien, Senioren, Behinderte usw.).

Die Zahlungen des Bundes an die ÖBB für den Ökobonus betragen im Jahr 2006 348 Millionen Euro.

Verlagerungs- und Qualitätsbonus

Der Verlagerungs- und Qualitätsbonus ist der Beitrag des Bundes zur Sicherung eines Grundangebotes im Schienenpersonenverkehr, im Jahr 2006 wurden insgesamt 110 Millionen Euro verrechnet.

Kombiniertes Verkehr

Beim Kombinierten Verkehr erfolgen die Bestellungen für Beförderungen in Form eines Fixbetrages und einer Bonus-Malus-Zulage. Im Jahr 2006 erhielt die ÖBB aus Leistungen im Kombinierten Verkehr insgesamt 40,4 Millionen Euro.

Gefährliche Güter

Die Bestimmungen über gefährliche Güter regeln die Bestellungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen beim Transport gefährlicher Güter, deren Transport auf der Schiene als wünschenswert angesehen und durch Tarifiermäßigungen gefördert wird. Im Jahr 2006 betrug die ausbezahlte Summe 64,7 Millionen Euro.

Sonstige gemeinwirtschaftliche Leistungen

Der Bereich der Sonstigen gemeinwirtschaftlichen Leistungen regelt die Bestellung verschiedener kleiner, aber verkehrspolitisch bedeutender Leistungen.

Darunter fallen etwa die Errichtung und Erweiterung von Anschlussbahnen, die Rückvergütung des Straßenbahnverkehrsbeitrages im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr, die Aufrechterhaltung des Betriebes auf Schmalspurbahnen, die Gewährung von Sonderrabatten für bestimmte Verbindungen der Rollenden Landstraße oder die Rückerstattung von RIV-Mieten¹ im Verkehr mit Spezialwaggons in die Oststaaten. Für diesen Bereich wurde 2006 eine Gesamtsumme von 28,6 Millionen Euro abge-golten.

¹ RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) = Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr

Tabellarische Aufstellung über die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen

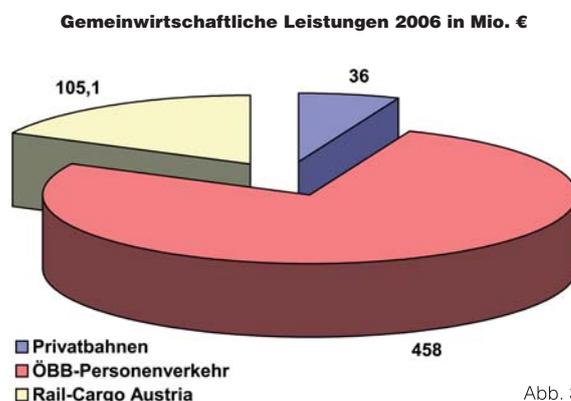
Nachfolgend eine tabellarische Aufstellung (Anmerkung: siehe Tabelle 1), die einen Überblick über die einzelnen Positionen der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen an die ÖBB in Mio. Euro für das Geschäftsjahr 1993 – 2006 gibt. Eine graphische Darstellung der in der Tabelle 1 angeführten Gesamtsumme findet sich im Balkendiagramm der Abbildung 1. Abbildung 2 gibt einen Überblick über die sich verschiebenden Relationen zwischen den einzelnen Positionen der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

Der Anteil des Nahverkehrs nahm konstant zu, während der Kombinierte Verkehr von 1993 beginnend deutlich zurückging. Im Jahr 1993 machte der Anteil des Kombinierten Verkehrs noch 145,9 Millionen Euro aus, während im Jahr 2006 nur noch 40,4 Millionen Euro in diesen Bereich flossen. Die Bereiche Ökobonus, Gefährliche Güter und Sonstige gemeinwirtschaftliche Leistungen blieben über den betrachteten Zeitraum relativ konstant.

Wie in den §§ 6 und 10 des Bundesbahnstrukturgesetzes normiert, werden von der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht. Die dafür dem Bund verrechneten Erlöse stiegen im Geschäftsjahr 2006 um rund 3% auf 574,9 Millionen Euro. Die Zahlungen an den Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr resultieren aus den mit dem Bund gemäß § 48 BBG für 2006 geschlossenen gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen, die die Gewährung von Sozialtarifen im Personenverkehr sowie die Leistungsbestellung im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr definieren. Sie betragen für das Geschäftsjahr 2006 rund 465,8 Millio-

nen Euro (25% der Umsatzerlöse). Die Zahlungen an den Teilkonzern Rail Cargo Austria resultieren aus der Beförderung von Gefahrgütern und Abfallstoffen sowie aus Leistungen, die im Rahmen des kombinierten Verkehrs erbracht wurden und betragen für das Geschäftsjahr 2006 rund 109,1 Millionen Euro (5% der Umsatzerlöse).

Zum Vergleich betragen die Zahlungen an die ÖBB-Personenverkehr im Geschäftsjahr 2005 rund 474,3 Millionen Euro (27% der Umsatzerlöse) und an die Rail Cargo Austria 82 Millionen Euro (4% der Umsatzerlöse). Dabei ist festzuhalten, dass sich die gemeinwirtschaftlichen Zahlungen auf Bahntransporte beziehen, beide EVUs aber auch Straßentransporte durchführen und daraus beträchtliche Umsätze erzielen.



	Privatbahnen (Güter- Personen- verkehr)	ÖBB- Personen- verkehr	Rail-Cargo Austria
2005	30,0	471,8	89,7
2006	36,0	458,0	105,1

Tabelle 2:
Vergleich der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen in Mio. Euro

Die Tabelle 2 zeigt eine Gegenüberstellung der erhaltenen Gemeinwirtschaftlichen Leistungen in Mio. Euro, aufgeteilt nach Leistungsempfänger für die Jahre 2005 und 2006. Abbildung 3 gibt die Tabelle 2 graphisch wieder.

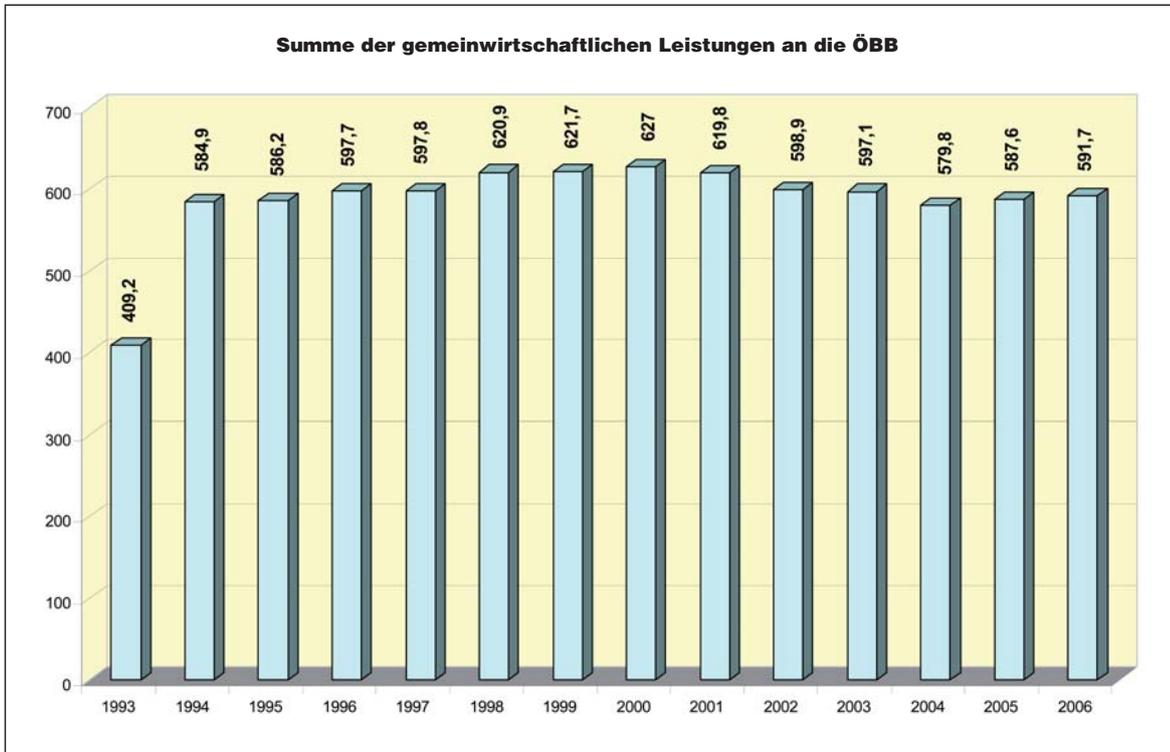


Abbildung 1: Balkendiagramm Gemeinwirtschaftliche Leistungen

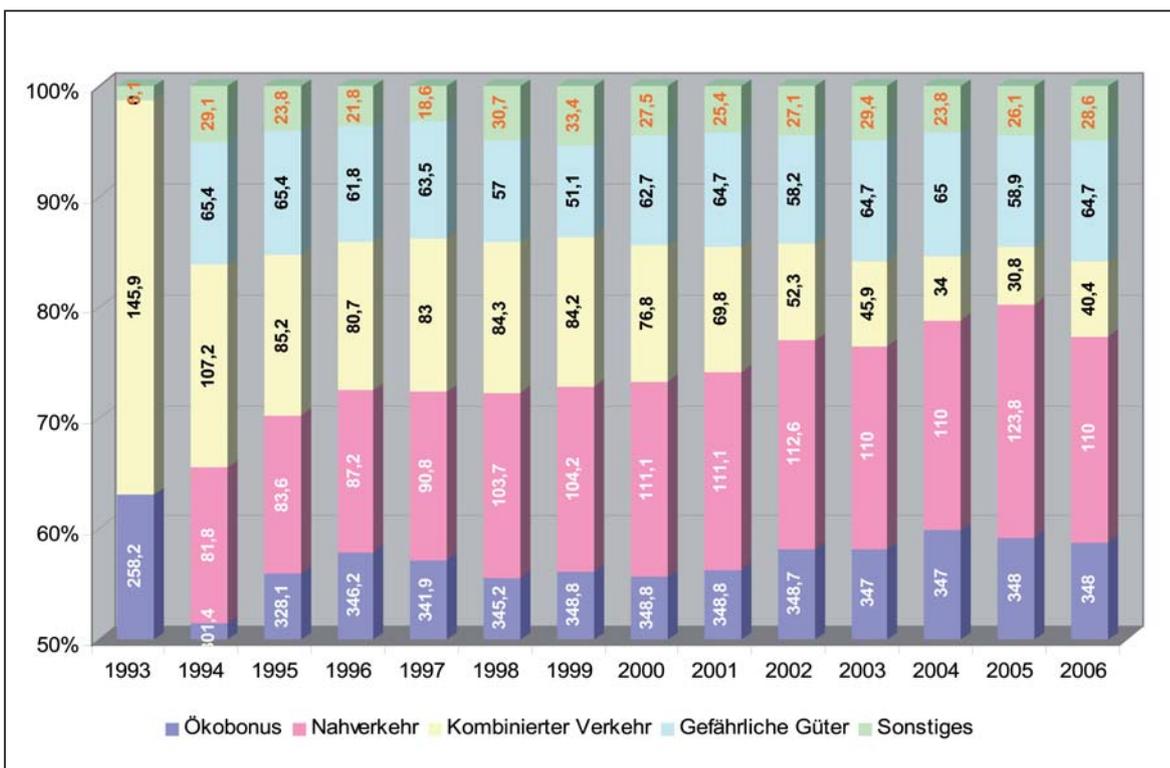


Abbildung 2: Verhältnis der Positionen der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen (nur ÖBB)

Preisentwicklung für Endkunden

Preistreiber Schienenverkehr, Verkehrsverbünde, Reparaturen und Treibstoffe

Der öffentliche Personenverkehr stellt gerade angesichts der jüngsten Debatten über den Klimaschutz und die negativen Folgen der Erderwärmung eindeutig die umweltfreundlichste Beförderungsart dar. Wesentlicher Bestandteil der Verkehrspolitik ist daher seit langem, die Menschen zum Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen.

Wesentlicher Grund für die fehlende Bereitschaft gewisser Teile der Bevölkerung darauf umzusteigen sind allerdings oft hohe Preise (natürlich spielen auch andere Gründe wie etwa Ansehen oder Angebot eine Rolle). Gerade die Preise für Gelegenheitsfahrer bei Einzelkarten wirken sicherlich abschreckend und wenig förderlich, sie zum Umsteigen zu bewegen, während etwa das Angebot für Vielfahrer oder Senioren als attraktiver angesehen wird.

Da der öffentliche Verkehr im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen nie gewinnbringend sein wird, spielt die Höhe der Zuschüsse seitens des Bundes und der Länder eine große Rolle.

Bei der ÖBB-Personenverkehr AG macht der Anteil der gemeinwirtschaftlichen Leistungen am Umsatzerlös mit über 465 Mio. Euro immerhin 25% aus.

Damit diese nicht unbeträchtliche finanzielle Unterstützung seitens der öffentlichen Hand nicht für Mitwerber diskriminierend ist, bedarf es eines genauen Augenmerks auf die dafür erbrachten Leistungen. Wichtig ist jedoch auch die laufende Modernisierung und Reformierung der öffentlichen Verkehrsmittel,

damit die Konkurrenzfähigkeit erhalten bzw. überhaupt erst ermöglicht wird.

Preisentwicklung von 1986 bis 2006¹

- *beim gesamten Verkehr überdurchschnittlich*

Die Preisentwicklung bei den gesamten Verkehrsdienstleistungen bewegt sich von 1986 bis 2006 bei etwa 10% über dem des gesamten Verbraucherpreisindex (VPI 154,4, Verkehr 164,9). Die differenziertere Betrachtung nach Teilbereichen gibt aber ein teilweise anderes Bild.

- *beim öffentlichen Verkehr massiv*

So ist etwa die Personenbeförderung doch wesentlich stärker gestiegen. Während sie im Bereich des Straßenverkehrs relativ moderat um 60% gestiegen ist, fiel der Anstieg im Schienenverkehr schon um einiges drastischer aus. Mit **80,4% bei der Personenbeförderung im Schienenverkehr** und mit sogar **84,7% bei den Verkehrsverbänden** liegt hier die Preisentwicklung doch um fast 30% höher als im Durchschnitt. Angemerkt werden muss hier, dass der Pkw mit rund 65% den größten Anteil an der gesamten Fahrleistung hat, während der Anteil der Bahn schon seit vielen Jahren unter 10% stagniert.

Lag das Preisniveau im Bereich Personenbeförderung Schienenverkehr und bei den Verkehrsverbänden im Jahr 1996 mit 2,4% bzw. 5% noch unwesentlich höher als der allgemeine Preisanstieg, so sieht das Bild im Jahr 2006 gänzlich anders aus. 2006 liegen die Vergleichszahlen um immerhin 26% bzw. 30,3% darüber.

¹ Quelle: Statistik Austria

Bei der Personenbeförderung im Schienenverkehr gab es in den Jahren 1998, 2000, 2001, 2003, 2005 und 2006 besonders hohe Steigerungen, Spitzenreiter ist 2003 mit 9,2%. Nur einmal gab es eine Senkung, nämlich von 2001 auf 2002 mit knapp 0,7%. Blieb die durchschnittliche Preissteigerung in den Jahren 1996 bis 2006 zwischen 0,6% und 2,7% ziemlich konstant, lagen die Preissprünge bei der Personenbeförderung im Schienenverkehr zwischen 0,8% und 9,2%, wobei davon immerhin 6 Erhöhungen -weit über der durchschnittlichen Inflationsrate- bei Werten zwischen 5,6% und 9,2% lagen.

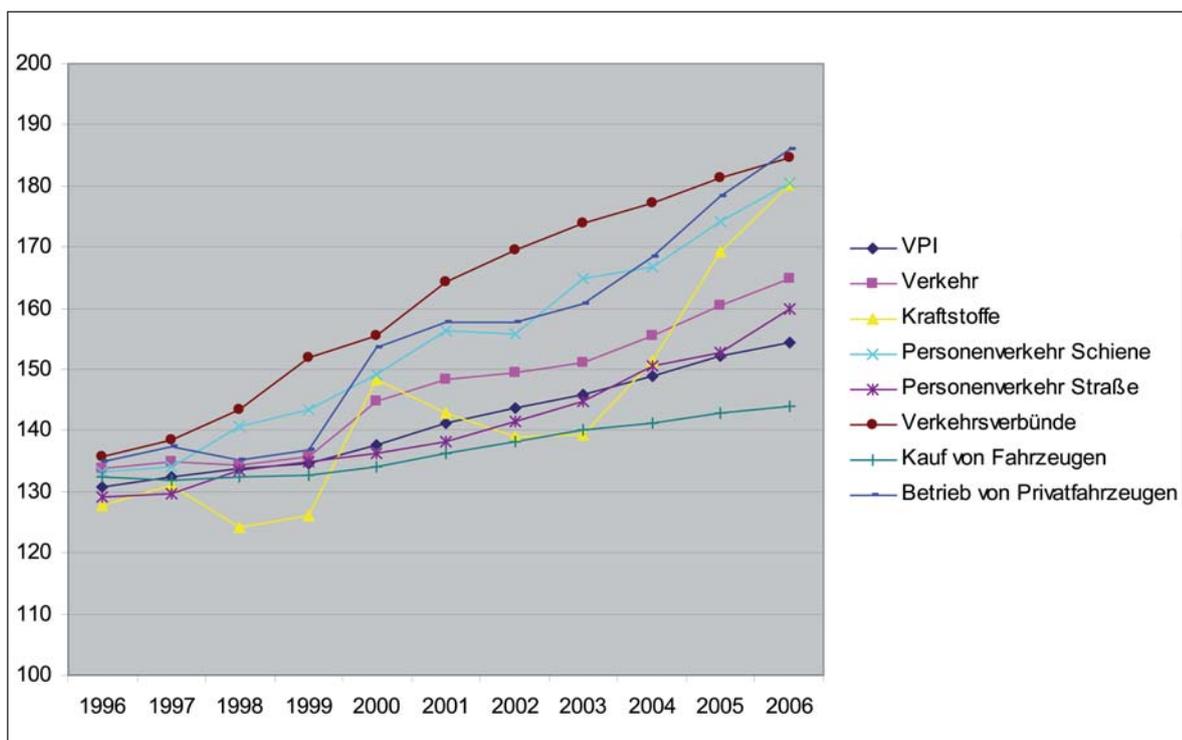
Beim privaten Verkehr sind insbesondere beim Betrieb von Privatfahrzeugen mit 86% und dabei besonders bei sonstigen Dienstleistungen wie etwa Gebühren mit 97,9% oder bei Wartungen und Reparaturen mit 125,4% exorbitante Preissteigerungen zu ver-

zeichnen. Unter der durchschnittlichen allgemeinen Erhöhung liegt der Kauf von Fahrzeugen, so etwa bei Kraftfahrzeugen mit 44% oder bei Fahrrädern sogar mit einem Rückgang von 3,1%.

Bei den öffentlich immer hitzig diskutierten Preisen von Treibstoffen wie Benzin oder Diesel ergeben die Zahlen ein sehr differenziertes und teilweise überraschendes Ergebnis. So war der Anstieg bis ins Jahr 2003 mit 39,3% sogar unterdurchschnittlich und ist erst seit 2004 bis 2006 auf überdurchschnittliche 80,2% gestiegen.

Das Jahr 2006

Im letzten Jahr lag die allgemeine Inflationsrate bei eher niedrigen 1,5%, während der Verkehr wieder etwas höher, nämlich bei 2,7% lag. Innerhalb der Gruppe Verkehr waren die Preiserhöhungen bei der Personenbeförde-



Preisentwicklung im Verkehrssektor 1996-2006. Gegenüberstellung der Preisentwicklung des VPI und des Gesamtverkehrs und einzelnen Teilbereichen, Index 1986 = 100, VPI = Verbraucherpreisindex © SCG

rung im Straßen- und Schienenverkehr mit 4,7% und 3,5% überdurchschnittlich und lagen damit um das 2 bzw. 3 fache über der Inflationsrate.

Gänzlich anders das Bild bei der Personenbeförderung im Luftverkehr, welche keinerlei Erhöhung aufwies und beim Städteflug sogar um 13,5% gesunken ist und damit zu den Top-Preisdämpfern zählt.

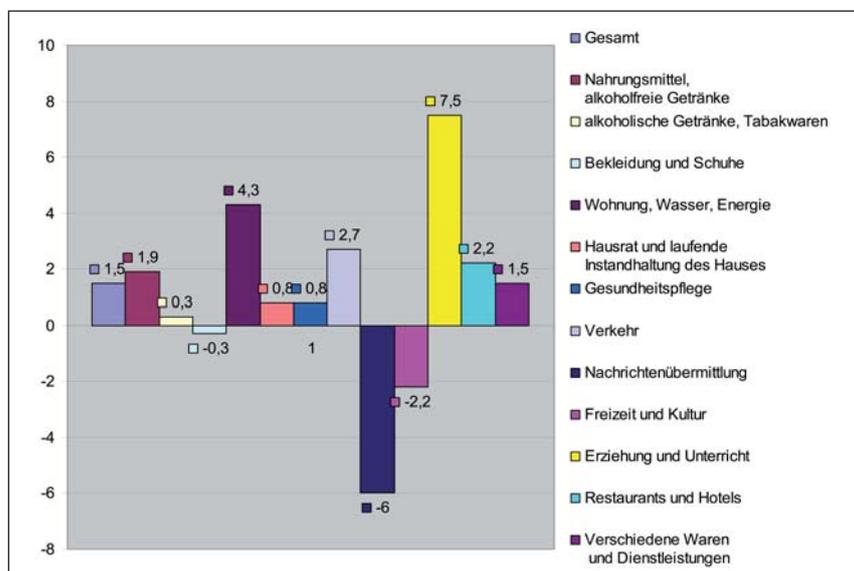
Somit ist der subjektive Eindruck, der durch die massive Werbung für sog. „Billigflüge“ entsteht, auch statistisch erwiesen. Insbesondere im Bereich der Städteflüge ist damit eine starke Konkurrenz für die Eisenbahnen entstanden. Daher sind die entsprechenden Reaktionen seitens der Bahnen mit grenzüberschreitenden Billigangeboten, neuen Streckenführungen und schnelleren Zügen bereits überfällig gewesen.

Beim Betrachten einzelner Produkte war die Erhöhung bei den Parkgebühren bzw. beim ÖPNV Tagesticket mit 0% bzw. 0,9% unterdurchschnittlich, bei Superbenzin und Dieseltreibstoff mit 5,9% bzw. 6,9% überdurchschnittlich.

Resümee

Eines kann sicher festgestellt werden, nämlich, dass die **Preise für den öffentlichen Verkehr** über die letzten 20 Jahre doch deutlich **über der allgemeinen Teuerungsrate** gestiegen sind und auf der anderen Seite die gemeinnützigen Leistungen auf hohem Niveau stagnieren. Andererseits steht auch fest, dass der **Preis neben dem Umfang und der Qualität des Angebots sicher das wichtigste Argument für die Wahl oder Nichtwahl des Verkehrsmittels** ist.

Gerade angesichts der massiven Bau- und Investitionstätigkeiten im öffentlichen Verkehr, und stagnierender öffentlicher Bestellungen andererseits (siehe Artikel über die gemeinnützigen Leistungen), ist klar, dass entweder massive Rationalisierungen (ohne Leistungseinschränkung) oder Nachfragesteigerungen Platz greifen müssen. Die Alternative sind eben Maßnahmen auf der **Einnahmenseite**. Ob allerdings überdurchschnittliche Preissteigerungen bei den Fahrscheinen das richtige Mittel zur Erreichung der umwelt- und verkehrspolitischen Ziele sind, bleibt offen.



Verbraucherpreisindex 2006 - Preisentwicklung nach einzelnen Sparten

Verbraucherpreisindex 2005=100, Bundesmesszahlen und Vorjahresvergleich in % nach COICOP (Classification Of Individual Consumption by Purpose - Klassifikation nach dem Konsumzweck, seit 1999 international für volkswirtschaftliche und sozialstatistische Gebiete verwendet).
© SCG

Erstmals Neigetechnik im österreichischen Planverkehr

Neigezüge bieten die Möglichkeit, auf kurvenreichen Strecken ohne unzumutbaren Komfortverlust mit höheren Geschwindigkeiten zu fahren.

2006 brachte die ICE-3 Kooperation zwischen ÖBB-PV-AG und DB-Fernverkehr ein beachtenswertes Novum auf Österreichs Schienen. Jahrzehntelange Diskussionen und Probefahrten mit unterschiedlichsten Fahrzeugen vom italienischen ‚Pendolino‘ bis zum spanischen ‚Talgo Pendular‘ waren ergebnislos verlaufen. Projekte für den Bau eines österreichischen Neigezugs, gedacht für die Beschleunigung der kurvenreichen inneralpinen Strecken, verliefen ebenso im Sande wie eine geplante gemeinsame Österreichisch - Deutsch - Schweizerische Beschaffung solcher Garnituren für den grenzüberschreitenden Schnellverkehr.

Fahrzeitgewinn im Ausland

Dafür wurde 2006 gleich für 2 verschiedene Neigetechnik-Züge die Zulassung in Österreich erteilt: Auf der Nordbahn wird seit Fahrplanwechsel im Dezember 2006 der tschechische ET 680 für die Städteverbin-

dung Wien - Brünn - Prag eingesetzt, wobei hier die Neigetechnik im österreichischen Streckenabschnitt derzeit nicht eingesetzt werden darf (praktisch aber aufgrund der Trassierung der Nordbahn auch kaum wirksam würde).

Auf der Westbahn hingegen wurde ebenfalls zum Fahrplanwechsel seitens der ÖBB-PV-AG mit 3 von der DB-Fernverkehr gekauften ICE-3 Garnituren die Neigetechnik tatsächlich erstmals in Österreich im Planverkehr eingesetzt. Wenn auch bislang nur in eingeschränkter Form, der so genannten ‚Komfortneigung‘, die für den Fahrgast größeren Fahrkomfort, nicht aber kürzere Fahrzeiten bietet. Eine echte Beschleunigung würden infrastrukturseitige Anpassungen bedingen, die kurzfristig nicht realisierbar sind und über deren Kostentragung und Sinnhaftigkeit - da sie ja nur einem Unternehmen zugute kämen und im Güterverkehr hingegen eher hinderlich, weil tendenziell kapazitätsmindernd wären - auch erst entschieden werden müsste.

Ungeachtet dieser Beschränkungen im Planverkehr wurden die technischen Möglichkeiten im Zuge von Probefahrten ausgereizt.

Bild unten:
Probefahrt mit dem
411 Tandem auf der
Nordbahnbrücke



Güterverkehr

Der Güterverkehr ist seit vielen Jahrzehnten von überproportionalem Wachstum gekennzeichnet, weil die Binnenmarkt-Spielregeln freien Warenverkehr bei freier Verkehrsträgerwahl zum Grundsatz haben.

Dennoch war die Bahn jahrelang scheinbar unausweichlich Verlierer am Verkehrsmarkt, weil die Transportgüter ebenso wie die Logistik immer weniger mit den Gegebenheiten der starren Bahnen in Einklang zu bringen waren.

Das Jahr 2006 bringt international und auch in Österreich eine erstaunlich deutliche Trendumkehr. Sowohl die traditionellen Staatsbahnen als auch in noch viel höherem Ausmaß die Privatbahnen können von diesem Wachstum profitieren. Vielfach belächelte Prognosen über den Kapazitäts-

bedarf werden plötzlich Realität. Sogar der jahrelang - als angeblich hoffnungslos veraltetes Konzept - vernachlässigte wenn nicht aufgegebene Wagenladungsverkehr erlebt eine Renaissance, sowohl bei den ehemaligen Staatsbahnen als auch - entgegen allen Erwartungen - bei den neugegründeten Privatbahnen.

Dennoch ist keine Euphorie angebracht. Die Wettbewerbssituation aller Bahnen zum nach wie vor unter dem Gesichtspunkt gesamtwirtschaftlicher Kosten bevorzugten LKW ist hart. Der Vergleich der Tonnageentwicklung der Bahnen bei Veränderungen am LKW-Markt wie Maut und Transitvertrag zeigt, wie sensibel der Markt auf Preisentwicklungen im gesamten Transportmarkt reagiert.

Bild unten:
Auch schwerste Güter
reisen auf der Bahn



Liberalisierung im Güterverkehr



Bild oben:
2006 erstmals private
Güterbahn auf privater
Infrastruktur

Im Gegensatz zum Personenverkehr hat sich in Österreich relativ rasch nach der Einführung gesetzlicher Spielregeln für den Netzzugang eine Anzahl von teils traditionellen, teils neugegründeten Bahnunternehmen mit der Abwicklung von Güterverkehren beschäftigt. Mittlerweile ist deren Marktanteil je nach zugrunde gelegtem Parameter zwischen 7 und 8 Prozent auf dem ÖBB-Netz und 12% auf allen Netzen angelangt, was dem europäischen Mittelwert entspricht. Der Rest von 92-93% wird nach wie vor von der ÖBB-Konzernfirma RCA abgewickelt.

Starke Konkurrenz am Brenner

Der Mittelwert gilt allerdings auch für die regionale Verteilung des Verkehrsgeschehens innerhalb Österreichs, wobei der Brennertransit den Löwenanteil mit über einem Drittel der Transitzüge beiträgt. Bemerkenswert ist hier vor allem, dass einerseits die Güterbahn-Sparten der ehemaligen Staatsbahnen RCA, Railion und Trenitalia ihre Züge in altgewohnter Weise in Kooperation führen. Das heißt, dass ein durchgehender Zug z.B. von München nach Verona in Kufstein von Railion an RCA und in Brenner von RCA an Trenitalia übergeben wird. Gleichzeitig wickeln aber die unter dem maßgeblichen Einfluss der RCA-Partnerbahnen stehenden EVUs

TX-Logistik und Lokomotion in Konkurrenz zur RCA steigende Marktanteile auf dieser Strecke ab. Eine direkte Konkurrenz zwischen den ehemaligen Staatsbahnen - wie etwa zwischen SBB und Railion auf dem deutschen und schweizer Netz - findet hingegen in Österreich nicht statt. Daher gehen beispielsweise auch Railion-Loks vor Westbahngüterzügen ebenso wie ÖBB-Loks in Deutschland in die obige Statistik nicht ein, da die Züge am Grenzbahnhof in die Verantwortung des jeweils anderen Unternehmens wechseln.

Ein wesentlicher Aspekt des Wettbewerbsverhaltens der ehemaligen Staatsbahnen sind auch die Konzentrationstendenzen. Während DB-Railion in den letzten Jahren bereits mehrere Güterbahnen im benachbarten Ausland übernommen hat, ist ein derartiges Projekt von der RCA in der Slowakei um den Jahreswechsel 2005/2006 ebenso wie die Übernahme des Flughafens Preßburg durch die Wiener Flughafen AG an einer politischen Entscheidung in der Slowakei gescheitert. Allerdings ist bereits absehbar, dass weitere Verkäufe von Güterbahnen anstehen, als Käufer kommen zwangsläufig wiederum primär andere große Bahnunternehmen oder Finanzinvestoren in Betracht. Demgegenüber steht die Entwicklung klei-

ner Bahnunternehmen durch die Neugründung oder Geschäftsausweitung bisheriger lokaler Privatbahnen. In Österreich betreiben derzeit 10 Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns Güterverkehr auf dem ÖBB-Netz, weitere besitzen zwar Sicherheitsbescheinigungen, es sind aber keine Verkehrsleistungen (im Güterverkehr) bekannt.

Breites Spektrum bei Privaten

Die Aufgaben reichen von umfangreichen Rohstoff- und Produkttransporten des Voest-Alpine-Konzerns in ganz Österreich und einigen Nachbarländern durch die 100%-Tochter LogServ, über einen Logistikzug der Autoindustrie in Kooperation mit RCA durch die Steiermarkbahn bis hin zur Wiener Lokalbahn, die ihre Grenzen von der traditionellen Badnerbahn bis an die Nordeee erweitert hat. Eine neugegründete und 2006 erstmals in größerem Umfang tätige Firma ist RTS, die neben den Baustellenverkehren des Mutterkonzerns Swietelsky z.B. auch den ersten Netzzugang auf der Infrastruktur einer traditionellen österreichischen Privatbahn, der Montafonerbahn, abgewickelt hat.

Die Graz-Köflacher Bahn hingegen beschränkte sich auf dem ÖBB-Netz im Berichtsjahr auf wenige regionale Verkehre, z.B. im Fall St.Paul - Lavamünd. Dafür zählt die 50%-Tochter LTE zu den Pionieren auf dem privaten Güterverkehrsmarkt und hat in ihrer Anfangszeit wiederholt Probleme bei der Regulierungsbehörde - erfolgreich - anhängig gemacht. Bemerkenswert ist übrigens, dass LTE Mitglied einer internationalen Allianz neugegründeter Privatbahnen (European Bulls) ist, aber wie auch andere private EVUs zumeist trotz der rechtlichen Möglichkeiten einer ‚Europakonzession‘ oder

seit der Eisenbahngesetznovelle ‚Verkehrsgenehmigung‘ eher selten davon Gebrauch macht. Sie beschäftigen in den Nachbarländern ähnlich wie die Staatsbahnen Partner mit dem Weitertransport ihrer Züge. Ein ähnliches Beispiel bietet auch die Salzburger Lokalbahn, die neben ihrem traditionellen Nahverkehrsnetz in Salzburg unter anderem als Teil des überwiegend deutschen ‚Ecco-Cargo‘ Netzwerks auch eine neue Form des lange Zeit von Eisenbahnexperten totgesagten Wagenladungsverkehrs betreibt.

Viel Gelegenheitsverkehr

Charakteristisch für die meisten erwähnten Privatbahnen ist auch, dass sie einen hohen Anteil an Gelegenheitsverkehren (z.B. Baustellen, Fahrzeugüberstellungen,...) abwickeln, so dass die Aufzählung bestimmter Schwerpunkte zwangsläufig nur einen groben Überblick über das Geschehen geben kann.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass der Schienengüterverkehr im abgelaufenen Jahr sowohl bei den Privatbahnen als auch bei der ehemaligen Staatsbahn RCA deutlich zugenommen hat. Die zunehmende Konkurrenz führt also nicht, wie mitunter befürchtet, zur ‚Kannibalisierung‘ des Eisenbahnsektors, sondern wie etwa 2006 zu einem insgesamt schon seit Jahren nicht mehr dagewesenen Wachstum des Transportvolumens (Bruttotonnenkilometer) von 7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dabei haben die Privatbahnen zusammen mit 33% ein Drittel des gesamten Zugewinns zu verzeichnen. Allerdings bedeutet der Zuwachs bei der ehemaligen Staatsbahn RCA einen von rund 5%, für die Privatbahnen hingegen von 40% des jeweils im Vorjahr (2005) abgewickelten Transportvolumens. ████████████████████

Intermodale Konkurrenz und Energiepreise

Für die Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn-Güterverkehrsunternehmen ist die Kostenstruktur des Hauptkonkurrenten LKW von entscheidender Bedeutung.

In den letzten Jahren gab es hier mehrere einschneidende Änderungen, deren Auswirkungen sich deutlich an der Tonnageentwicklung der Bahnen nachvollziehen läßt. Das sind insbesondere:

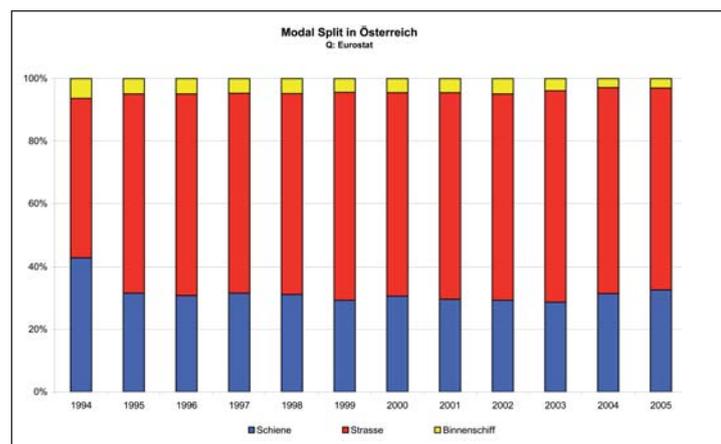
- Auslaufen des Transitvertrags
- Einführung der LKW-Maut
- EU-Osterweiterung
(Wegfall der Kontingentierung)
- Dieselpreisentwicklung

Im Jahr 2004 ist der so genannte Transitvertrag ausgelaufen. Dies war ein Abkommen zwischen der Europäischen Union und Österreich aus dem Jahr 1992, das die Reduktion des Schadstoffausstoßes durch den Transitverkehr auf den Straßen Österreichs innerhalb dieser 12 Jahre um 60% durch das System der so genannten Ökopunkte (eine Rechengröße, die sich aus dem Norm-Schadstoffausstoß der LKW und der Zahl der Transitzfahrten errechnete) zu erreichen versuchte. Praktisch wurde das System zuerst aufgrund sehr großzügiger Ausgangszahlen und später aufgrund politischen Drucks kaum als Transitzfahrten begrenzendes Instrument wirksam. Möglicherweise hat es allerdings die Modernisierung der LKW-Flotte beschleunigt und somit den Schadstoffausstoß im Alpenraum reduziert. Das Ende der Ökopunkte führte zu einem dramatischen Einbruch bei der Rollenden Landstraße.

Der österreichische Anbieter für den kombinierten Verkehr Ökombi transportierte 2004 3.247.544 Brutto t in Österreich und 3.518.083 Brutto t international, im Jahr 2005 waren dies jedoch nur noch 1.389.322 Brutto t national und 2.856.818 Brutto t international.

Mit Beginn des Jahres 2006 trat die Novelle der sog. Wegekosten-Richtlinie ‚Eurovignette‘ in Kraft. Wesentlichstes Novum ist die Abkehr vom alten Grundsatz, dass nur die tatsächlichen Infrastrukturkosten der jeweiligen Strecke als Maut angelastet werden können, was für Österreich insbesondere auf der Brennerautobahn problematisch war. Durch die Berücksichtigung einiger schadstofforientierter Parameter und der Quersubvention zur Bahn ergeben sich interessante Möglichkeiten.

Ein Modell zur echten Anlastung externer Kosten wie Umweltschäden wurde allerdings auf 2008 verschoben.



Auswirkung der LKW-Maut

In Österreich wurde mit jahrelanger Verzögerung am 1.1.2004 die fahrleistungsabhängige Bemautung des Autobahn- und Schnellstraßennetzes für Lastkraftwagen über 3,5t Gewicht eingeführt. Die Höhe der LKW-Maut in Österreich beträgt für LKW mit 2 Achsen 0,13 €/km, mit 3 Achsen 0,182 €/km und für Fahrzeuge mit 4 und mehr Achsen 0,273 €/km.¹ Das LKW-Aufkommen auf den hochrangigen Straßen Österreichs ist von 1985 bis 2003, dem Jahr unmittelbar vor Einführung der Maut, um den Faktor 3,12 und

¹ Angaben jeweils excl. 20 % UST.

damit um 0,8% mehr als der PKW-Verkehr, gestiegen. Im Verhältnis zu den Daten von 2000 hat der LKW-Verkehr in nicht von der Maut betroffenen Straßen Österreichs bis zum Jahr 2005 um 17% zugenommen. Bei den von der Maut betroffenen Strecken ist der Verkehr mit dem LKW um 14% gestiegen. Allerdings muss angemerkt werden, dass es an einigen neuralgischen Punkten zu einem immensen Aufkommen an Ausweichverkehr gekommen ist.

Als Beispiele dienen die B 10 bei Parndorf (Wachstum von 70%), die B 9 bei Schwechat (+ 51%) und die B 83 bei Neumarkt (+47%). Im internationalen Verkehr kommt es seit Einführung der Maut auf Autobahnen in Tschechien zu einem Ausweichverkehr im Ausmaß von 3-4% in Ost-Westrichtung.

Entwicklung des Bahnverkehrs im Vergleich

Im Schienengüterverkehr kommt es im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr davor zu folgenden Auswirkungen: An den Transportrelationen nach Deutschland ist ein Zuwachs von 27%, nach Italien von 26% und in die

Schweiz von 19% zu verzeichnen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass genau auf jenen Transportrouten Zuwächse zu verzeichnen sind, die parallel zu den wichtigen hochrangigen Straßenverbindungen laufen. Es muss auch darauf hingewiesen werden, dass ein Großteil der Zunahme auf der Brennerachse zu registrieren ist. Dort haben neu in den Markt eintretende Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber den ÖBB Marktanteile gutgemacht. Der Schienengüterverkehr in die neuen Mitgliedsländer der EU hat hingegen abgenommen. Gleichzeitig sehen österreichische EVUs in diesem Bereich große Chancen und planen sowohl auf der Basis Netzzugang als auch durch Akquisition osteuropäischer Güterbahnen eine Expansion in diesen Bereich.

Werden der Schienengüterverkehr und die österreichische Industrieproduktion gegenübergestellt, zeigt sich, dass das Wachstum der Industrie bis 2003 mit dem Güterverkehr Hand in Hand geht. Ab 2004 ist ein stärkeres Wachstum in der Industrieproduktion zu vermerken. Die Jahre 1993, 1996 und 2003 haben jeweils Einbrüche sowohl bei der Pro-

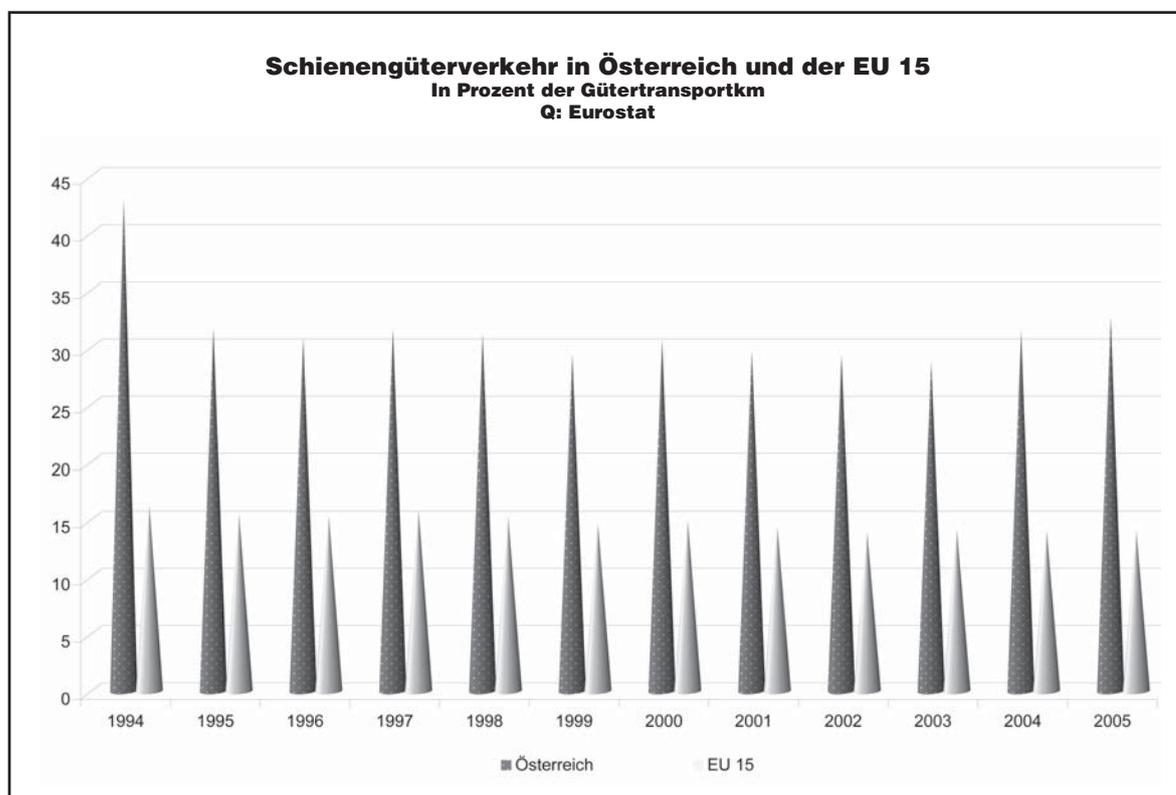


duktion als auch beim Transport der Güter auf der Schiene gebracht. Interessant ist eine Gegenüberstellung mit wichtigen Einflußfaktoren auf den Verkehrsmarkt im Jahr 2004. 2004 lief der Transitvertrag aus, eine Steuerreform wurde wirksam und vor allem fand die Osterweiterung der EU um nicht weniger als 10 Mitgliedsländer statt, was massive Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt im LKW-Bereich hatte. Im selben Jahr wurde erstmals die LKW-Maut wirksam und last not least erfolgte im Jahr 2004 die Umsetzung der ÖBB-Reform. Ohne damit Kausalitäten belegen zu können, ist auffällig, dass alle Einflußfaktoren zusammen (und wohl noch einige andere dazu) eine deutliche Steigerung der Industrieproduktion ausgelöst haben, der die Bahntransporte nur mit einer gewissen Verzögerung folgen.

Auswirkungen der Energiepreise

Nach Berechnungen des WIFO kann davon ausgegangen werden, dass eine Erhöhung des Rohölpreises um 50% einen Preisefekt bei Treibstoffen um etwa 20% nach sich zieht. Aus Grund der Elastizitäten ist daher mit einem Rückgang im Treibstoffverbrauch um zirka 8% zu rechnen. Von der Gesamtenergiemenge (25,5 Mio. t RÖE²) werden in Österreich 29% (7,4 Mio. t RÖE) durch den Verkehr verbraucht.

Davon entfallen 6,6 Mio. t RÖE auf den Straßenverkehr und 0,3 Mio. t RÖE auf die Bahn. Somit verbraucht die Straße 89,2% der Energie des gesamten Verkehrsbereichs (oder 25,9% des Gesamtenergieverbrauchs in Österreich). Erdöl determiniert nicht nur die Preise der Erdölprodukte, sondern auch den



² Rohöleinheiten.

³ II. Quartal 2006.

⁴ Berechnet nach Verkehrsmittel mit durchschnittlicher Auslastung.

Preis anderer Produkte und Energiequellen. Die Kosten der Eisenbahnen sind auf den ersten Blick nur zu einem geringen Grad unmittelbar mit dem Ölpreis verknüpft, da die Bahn überwiegend Energie aus eigenen Kraftwerken einsetzt. Es kann jedoch argumentiert werden, dass die Opportunitätskosten der Bahnen steigen, da bei gestiegenen Ölpreisen die Strompreise anziehen und damit die Bahnen ihren eigenen Strom teuer verkaufen könnten.

Der Anteil der Kraftstoffe an den gesamten Kosten des Transports auf der Straße liegt zwischen 11 % und 20 %, je nach Einsatzbereich des LKWs. Bewirkt im Nahverkehr eine Erhöhung des Dieselpreises eine spürbare Verteuerung, kann davon ausgegangen werden, dass im Fernverkehr die Bemannung der höherrangigen Straßen eine spürbarere Verteuerung des Transports ausmacht. Der Dieselpreisanteil an der Gesamtsumme der Kosten sinkt somit tendenziell. Weiters muss davon ausgegangen werden, dass sich eine

Verteuerung des Erdöls umso geringer auf den Endverbraucherpreis auswirkt, je höher die Besteuerung des Produkts ist. Benzin hat zur Zeit³ einen Abgabenanteil von 45,3%, Dieselöl einen Anteil im Ausmaß von 38,36%. Kerosin hat einen Abgabenanteil von nur 1,8%.

Durch höhere Effizienz kommt es zu einem hohen Einsparpotential. Die Auslastung der Verkehrsmittel ist je nach Transportzweck und Tageszeit unterschiedlich. Mit einer Auslastung von 70% der höchstzulässigen Tonnage liegt der Straßengüterverkehr nach der Luftfahrt an zweiter Stelle. Ein PKW ist jedoch nur zu 30 % ausgelastet. In Deutschland sind ICE-Züge im Schnitt zu 46 % gebucht, der Regionalverkehr der Deutschen Bahn ist jedoch nur zu 19 % ausgelastet. In der Praxis stößt die Steigerung der Auslastung jedoch an Grenzen, da insbesondere der Pendlerverkehr im Tagesverlauf ungleich erfolgt.



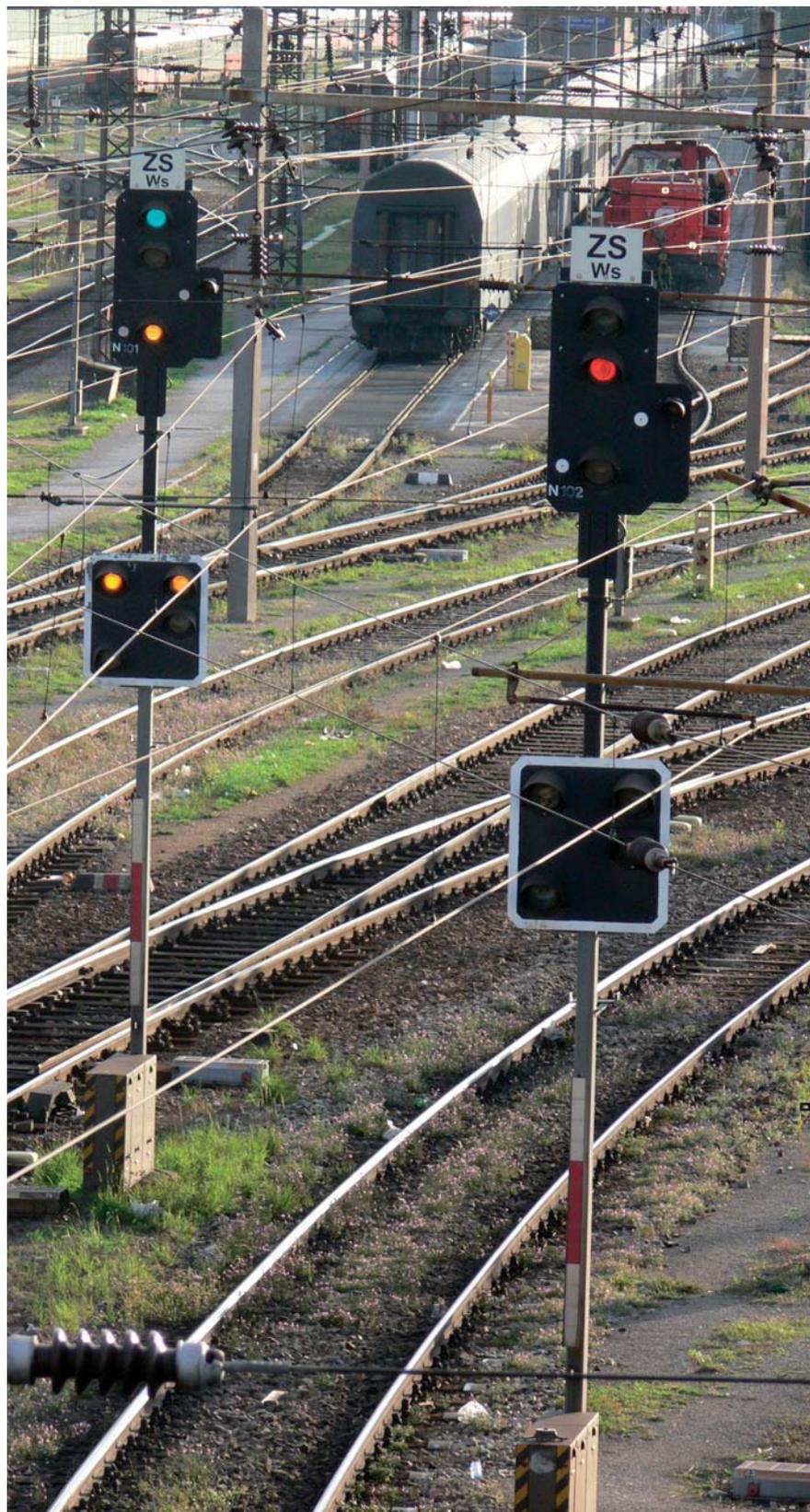
Infrastruktur

Entscheidend aus der Sicht der Regulierungsbehörde ist, dass die Eisenbahninfrastruktur diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung steht.

Doch das ist nicht alles. Von der Frage, welche Infrastruktur neu gebaut und welche aufgelassen wird, über die Betriebsqualität bis hin zu den Preisen, die dafür zu entrichten sind, alles bestimmt ganz entscheidend über den Erfolg oder Misserfolg von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit.

Die österreichische Regulierungsbehörde pflegt - im Gegensatz zu manchen anderen Kollegen im Ausland - ein bewusst konstruktives Verhältnis zu den Infrastrukturbetreibern des Landes. Der natürliche Zielkonflikt in Sachfragen zwischen Regulierungsbehörde und reguliertem Unternehmen kann - zumindest bisher in Österreich - auch in einer lösungsorientierten Form ausgetragen werden, wenn alle Beteiligten daran interessiert sind.

Das bedeutet aber keinesfalls einen ‚Kuschelkurs‘ - in diesem Kapitel finden sich ebenso wie bei den Entscheidungen der Schienen Control Kommission, zahlreiche Belege für die kritische Auseinandersetzung mit Gegebenheiten und Entscheidungen der Infrastrukturbetreiber.



Das österreichische Eisenbahnnetz

Das österreichische Eisenbahnnetz veränderte sich in den letzten Jahren beachtlich. Neubaustrecken in seit annähernd einem Jahrhundert nicht gekanntem Ausmaß kamen (insbesondere im Bereich der viergleisigen Westbahn) hinzu, Einstellungen hingegen fanden (formell) so gut wie nicht statt, praktisch allerdings durchaus. Hier die Streckenlängen des ÖBB-Netzes in den letzten Jahren nach deren offiziellen Angaben:

Streckennetz (in km)	2002	2003	2004	2005	2006
Betriebslänge	5.616	5.656	5.675	5.690	5.702
davon elektrifiziert	3.512	3.526	3.545	3.560	3.523

Im abgelaufenen Jahr sind dabei insbesondere folgende Veränderungen bemerkenswert:

Ausbau

Zweigleisiger Ausbau der Tauernbahn:

Brandstatt – Loifarn (ca. 5 km)

Ausbau Wels-Passau :

Andorf – Taufkirchen an der Pram (ca. 6 km)

S2 – Ausbau:

Neubau auf bestehender Trasse und Elektrifizierung Mistelbach- Laa an der Thaya (ca. 27 km)

Koralmbahn im Raum Graz:

Eröffnung Nahverkehrsknoten Puntigam

Einstellung

Strecke Zistersdorf – Zistersdorf-Stadt (800 m)

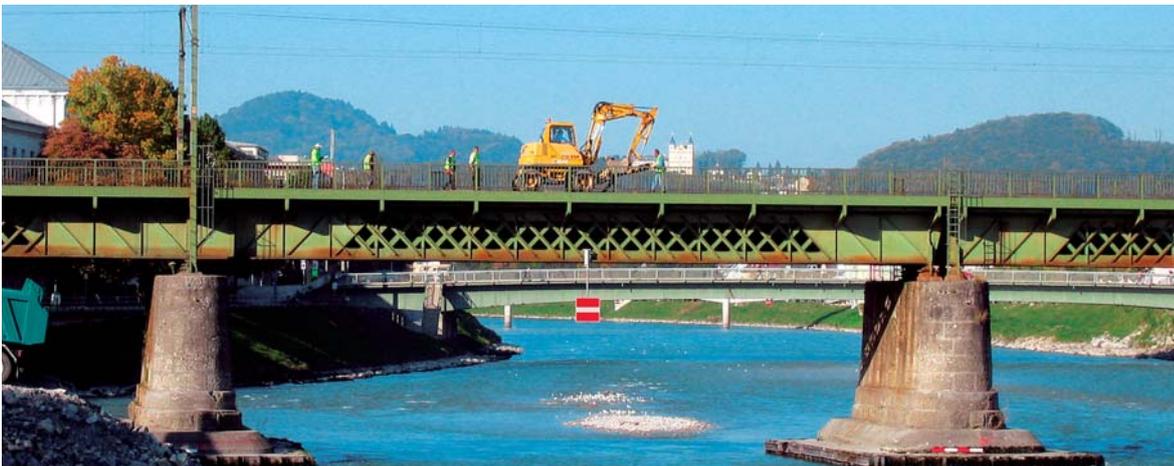
Weitere Einstellungsverfahren für die Strecken Poysdorf – Dobermannsdorf und Wietersdorf – Hüttenberg wurden erst Anfang 2007 beendet.

Auf allen betroffenen Strecken endete der planmäßige Betrieb, wie auf einigen weiteren Strecken, schon vor vielen Jahren.

Die Strecke St. Wolfgang – Schafbergspitze (Schafbergbahn) (ca. 6 km) wurde gemeinsam mit der Wolfgangseeschifffahrt verkauft und wird seither von der SLB-Tochter Salzkammergutbahn GmbH betrieben.

Privatbahnen

Bei den Privatbahnen ergaben sich im Berichtsjahr 2006, mit Ausnahme des bereits erwähnten Zugangs von 6 km Zahnradbahn durch den Verkauf der Schafbergbahn seitens der ÖBB, keine größeren Veränderungen der Netzstruktur:



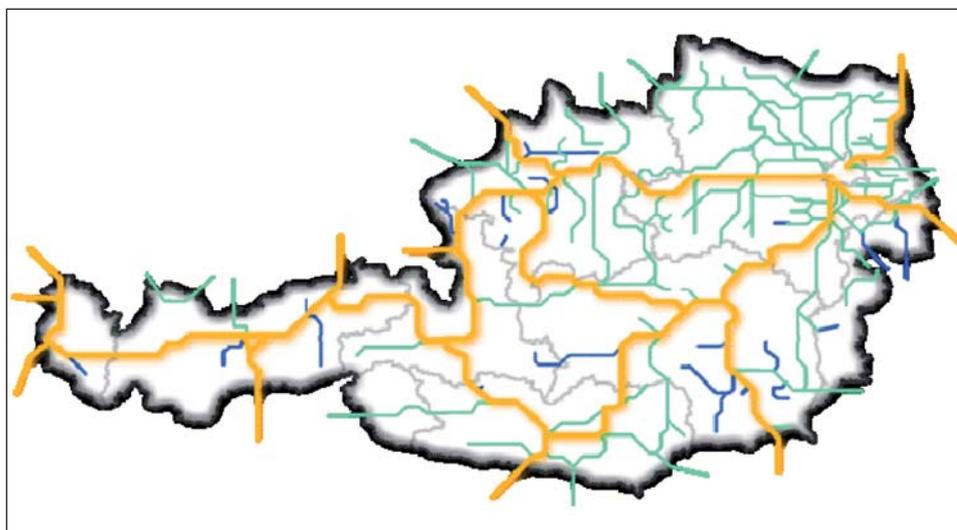
Neubau der Salzach-Brücke in Salzburg

Privatbahnnetz:

Unternehmen	Typ	TZW	km
Achenseebahn	Schmalspur-Zahnrad	---	7
CCG	Integriert, Betrieb durch StLB	SCHIG	1
GKB	Integriert	SCHIG	98
Höhenbahn Reißbeck	Schmalspur	---	3
IVB	Schmalspur-Straßenbahn	---	18
LH	Eigentum ÖBB, Betrieb St&H	---	26
LILO	Infrastruktur, Betrieb St&H	LILO	59
LVE	Infrastruktur, Betrieb St&H	LVE	16
MBS	Integriert	SCHIG	13
NÖSBB	Schmalspur-Zahnrad	---	10
NSB	Infrastruktur, Betrieb Raaberbahn	ÖBB	48
ROeEE	Integriert (öster.-ungarisch)	ÖBB	31
SKGB/SLB	Schmalspur-Zahnrad	---	6
SLB	Integriert	SCHIG	35
SRB	Anschlussbahn	---	34
St&H	EVU, Schmalspurbahnen	---	29
StLB	Integriert	SCHIG	47
StiB incl. MStE	Schmalspur	---	89
WLB	Integriert	SCHIG	31
Zillertalbahn	Schmalspur	---	32

Also in Summe 464 km normalspurige Strecken sowie 194 km Schmalspur- und Zahnradbahnen. Die SRB geht in die Rechnung noch nicht ein, da die Konzessionserteilung als Infrastrukturunternehmen erst 2007 erfolgt.

In der folgenden Grafik ist die österreichische Schieneninfrastruktur in Haupt- (gelb), Neben- (grün) und Privatbahnen (blau) farbkodiert dargestellt.



Streckennetz in
Österreich:
GELB: Hauptbahnen
GRÜN: Nebenbahnen
BLAU: Privatbahnen

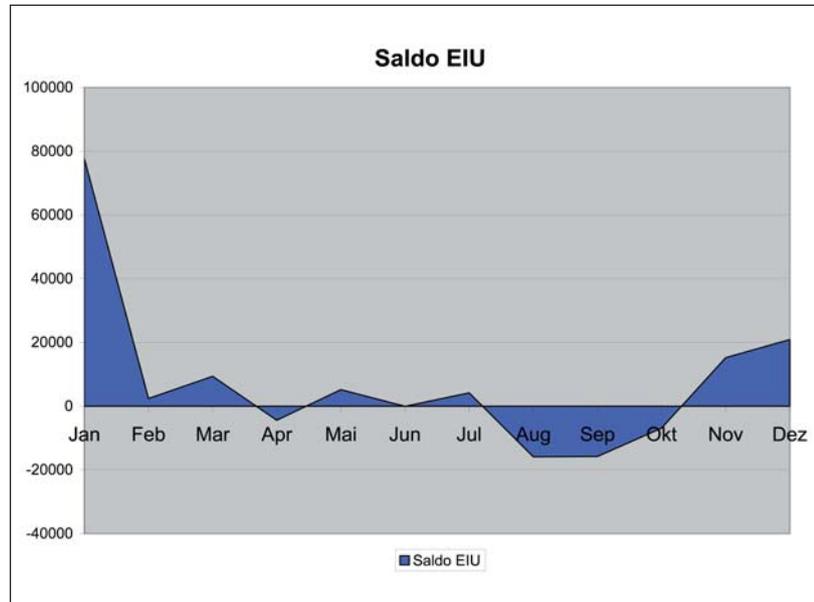
Pünktlichkeit

Unter dem sperrigen Begriff ‚Performance Regime‘ wird derzeit europaweit ein Versuch unternommen, die Pünktlichkeit der Betriebsabwicklung zu verbessern. Dazu werden in die Infrastrukturtarife pünktlichkeitsabhängige Komponenten eingebaut, die für den jeweiligen Verursacher einer Verspätung eine Pönalezahlung bedeuten.

Größtes Problem dabei ist, die Verursacherfrage ohne großen bürokratischen Aufwand fair und nachvollziehbar zu klären. Ausländische Beispiele zeigen, dass Infrastrukturbetreiber die Beweisführung so aufwendig gestaltet haben, dass kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen letztlich praktisch gezwungen sind, auch für nicht selbst verschuldete Verspätungen zu zahlen, weil der Aufwand der Dokumentation und Verfahrensabwicklung noch größer ist als die Pönale.

Derzeit nur für Personenfernzüge

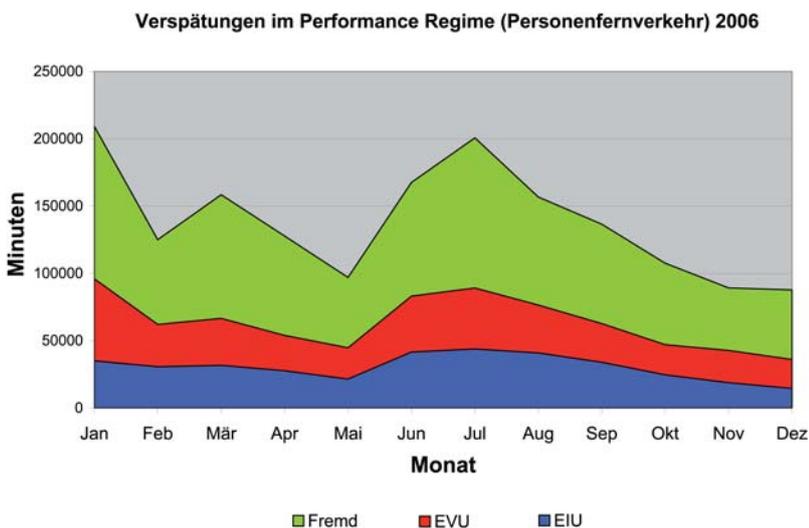
In Österreich wurde ein solches System bislang nur für Personenzüge im Fernverkehr eingeführt, Nahverkehr und - viel komplizierter - Güterverkehr müssen und werden aber folgen. Konkret wird pro Verspätungsminute



jedes mehr als 5 Minuten verspäteten Zuges entweder vom Infrastrukturbetreiber (EIU) oder vom Verkehrsunternehmen (EVU) 3 € bezahlt.

Obwohl de facto also nur ein EVU betroffen ist, erlaubt die Abrechnung für das Berichtsjahr 2006 interessante Beobachtungen.

Massive externe Einflüsse wie z.B. Unwetterfolgen (so wurde etwa Anfang April die Nordbahn großflächig von einem Marchhochwasser zerstört und konnte erst Monate später wieder den Vollbetrieb aufnehmen) aber auch verspätete Grenzübergaben usw. finden keine Berücksichtigung, machen aber stets den Löwenanteil der Verspätungsursachen aus. Dennoch ist im sehr kalten Jänner 2006 sowohl infrastruktur- als auch verkehrsunternehmenseitig eine massive Verspätungsspitze, die überwie-



ET 680 und
ein 2124 in
Wien Ost



gend vom Verkehrsunternehmen verursacht worden ist, feststellbar. Umgekehrt ist der sehr milde Dezember, der noch dazu aufgrund des Fahrplanwechsels mit besonderen Risiken belastet ist, einer der pünktlichsten Monate.

Im Hochsommer hingegen zeigt sich ein stärkerer Überhang der von der Infrastruktur verursachten Verspätungen. Gesamt gesehen ist der Jahressaldo mit 91.772 € an

zusätzlichen Einnahmen für die Infrastruktur, das sind lediglich 4 Prozent der insgesamt verrechneten Pönalezahlungen, allerdings auffällig gering.

Inwieweit das System einen echten Anreiz bietet, die Pünktlichkeit im Betriebsgeschehen zu steigern, wird die Zukunft zeigen, wenn über diese sehr grobe Ursacheninterpretation hinaus Vergleichswerte vorliegen. ■

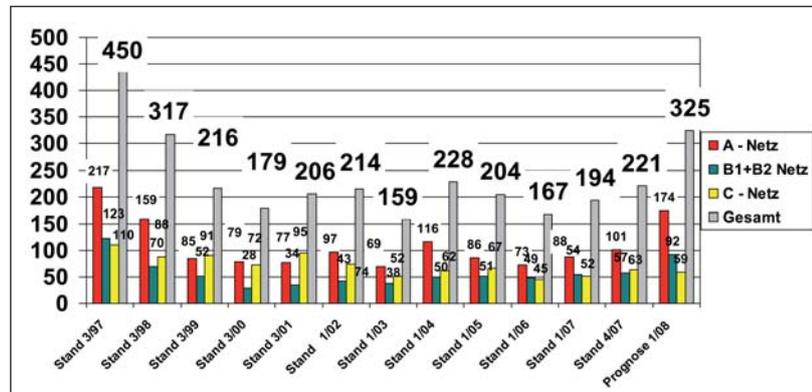
Langsamfahrstellen und Betriebsqualität

Ein wesentlicher Aspekt für die mögliche Betriebsqualität in einem Eisenbahnnetz ist der Erhaltungszustand. Wenn der technische Zustand der Bahnanlagen Langsamfahrstellen erzwingt, sind zwangsläufig Verspätungen die Folge. Dadurch wird insbesondere im Personenverkehr das gesamte Fahrplangefüge in Frage gestellt, weil z.B. Anschlusszüge warten müssen oder die Fahrgäste einen vorgesehenen Anschluss nicht erreichen können.

Aber auch im Güterverkehr sind in Zeiten der Logistikzüge Abweichungen von einigen Minuten mitunter entscheidend für Erfolg oder Misserfolg des Verkehrsträgers Bahn. Problematisch sind auch Instandhaltungsarbeiten, die mit gänzlichen oder teilweisen Streckensperren einhergehen, da Umleitungen in aller Regel zu Mehrkosten für das EVU führen. Einerseits, weil die Umleitungsstrecke länger und somit mehr IBE zu bezahlen ist, andererseits infolge der Verzögerung Personal und Fahrzeugkosten steigen, ohne dass dafür Ausgleich vom Auftraggeber oder Infrastrukturbetreiber gewährt wird.

Mehrere Anfragen zum Thema waren Anlass für die SCG, vom größten Netzbetreiber eine Statistik der Langsamfahrstellen in der Vergangenheit und absehbaren Zukunft einzuholen.

Aus der Sicht der Regulierungsstelle ist klar, dass ein deutliches Ansteigen der Langsamfahrstellen von einem an sich unbefriedigenden Niveau aus zu negativen Auswirkungen auf dem Eisenbahnmarkt führen muss. Die Prognosen nachzuvollziehen oder Maßnahmen gegen die prognostizierte Entwicklung zu treffen, liegt allerdings außerhalb der Einflussmöglichkeiten der SCG.



Wesentlich für die Betriebsqualität im Winter:
Schneepflug auf der Drehscheibe in Innsbruck

Geänderte Prioritäten zwischen Güter- & Personenverkehr

Im Falle der Überlastung einer Strecke stellt sich zumeist die Frage, ob einem Personen-Taktverkehr oder (internationalen) Fernzügen im Güter- oder Personenverkehr der Vorrang einzuräumen ist. Europarechtliche Vorgaben zu dem Thema lassen einen beträchtlichen Spielraum für den nationalen Gesetzgeber zu, wobei aber jedenfalls der gesellschaftliche Nutzen und internationale Güterfernzüge zu berücksichtigen sind.

In vielen Ländern führte dies de facto zu einem Vorrang für den Personenverkehr, in Österreich für ‚gemeinwirtschaftliche Leistungen‘, also auf Bestellung von Gebietskörperschaften beruhende Verkehre, und die sind in der überwiegenden Mehrheit ÖPNV-Leistungen.

Eine Untersuchung des ‚gesellschaftlichen Nutzens‘ im Auftrag der Trassenzuweisungstellen von ÖBB Infrastruktur Betrieb AG und SCHIG ergab allerdings, dass insbesondere außerhalb der Hauptverkehrszeiten eine

Priorisierung des Personenverkehrs nicht zu vertreten ist, was in dieser Form Eingang in das Eisenbahngesetz (§65c) anlässlich der Novelle 2006 fand.

Diese Änderung war Thema in der Öffentlichkeit, weil PV-Unternehmen wie Politiker befürchteten, dass damit dem Prinzip Taktverkehr die Grundlage entzogen würde.

Festzuhalten ist, dass diese Prioritätenregelungen (wie auch die alten) nur dann zur Anwendung kommen würden, wenn eine Strecke für überlastet erklärt wurde (was in Österreich nur auf Süd- und Westbahn im unmittelbaren Umfeld von Wien der Fall ist) und im Zuge der Netzfahrplanerstellung kein Konsens zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen erzielt werden konnte. Ein solcher Fall ist bislang weder nach dem alten noch nach dem neuen System aufgetreten, allerdings wirkt sich die Kenntnis der gesetzlichen Regelung wohl auf das Ergebnis der Einigungsbemühungen aus. ■■■■■



„Bahnprivatisierung“ in Österreich

In Österreich spielt privates Kapital im Eisenbahnsektor seit Jahrzehnten nur eine geringe Rolle, die Liberalisierung brachte allerdings in einigen Fällen echte Privatunternehmen ins Spiel. Doch auch hier dominieren Gesellschaften im Eigentum von Gebietskörperschaften. ‚Echt‘ privates Kapital ist derzeit nur bei etwa der Hälfte der auf Österreichs vernetzten (normalspurigen) Schienennetzen tätigen Unternehmen beteiligt und dies zumeist nur als Minderheit. Bei den Schmalspur- und Zahnradbahnen hingegen ist der Anteil nicht bundeseigener Bahnen wesentlich höher.

Eigentümerstruktur – Auswirkungen auf den Markt

Dennoch bewirkt eine unterschiedliche Eigentümerstruktur durchaus unterschiedliches Verhalten und unterschiedlichen Erfolg am Markt, woran sich seitens der Unternehmen aber auch der Politik (als Eigentümer aber auch als Leistungsbesteller) unterschiedliche Erwartungen und Strategien knüpfen. Hier geht es um jene Fälle, in denen zuletzt Teile des Netzes ganz oder teilweise auf andere Betreiber übergegangen sind. Die gelegentlich diskutierte Frage eines Börsegangs von Teilen der ÖBB, soll hier nicht Gegenstand der Erörterung sein. Die zahlreichen reinen Museumsbetriebe bleiben ebenfalls unberücksichtigt, da der Betrieb dort nicht nach dem Eisenbahngesetz abgewickelt wird.

Im Bereich der Normalspur handelt es sich dabei um die von der ÖBB (alt) auch infrastrukturseitig eingestellte Strecke Oberwart-Rechnitz und Oberwart - Oberschützen. Diese wird seit vielen Jahren von einer Tochterfirma eines privaten Autobusunternehmens (SRB) im Güterverkehr als Anschlussbahn betrieben, welche darüber hinaus einen tou-

ristischen Personenverkehr anbietet. Eine 2006 bereits im ÖBB-PV-Fahrplan berücksichtigt gewesene teilweise Wiederaufnahme des fahrplanmäßigen Personenverkehrs bis Großpetersdorf verzögerte sich trotz erheblicher baulicher Investitionen (mit öffentlicher Unterstützung). Nach aktuellem Stand sollten die offenen Punkte in den nächsten Monaten zu lösen sein. Ein anderer Teil der Strecke wird derzeit nur noch von einem Hobbyverein genützt.

Ein anderes Modell mit ähnlichem Betriebskonzept wurde auf der Strecke St.Paul - Lavamünd realisiert. Hier blieb eine ÖBB (alt) Strecke im Bestand der ÖBB-Infrastruktur, lediglich die von den ÖBB zuvor eingestellte Verkehrsleistung wurde 2002 vom Eisenbahnunternehmen GKB im Auftrag einer lokalen Gesellschaft (LBB) übernommen. Auch hier besteht anschlussbahnähnlicher Güterverkehr sowie ein touristisches Angebot.

Verkauf der Zahnradbahnen

Spektakulärere Fälle gibt es im Bereich der nichtvernetzten ÖBB-Bahnen, wo die beiden touristischen Zahnradbahnen teilweise neue Eigentümer fanden. Bereits vor Jahren wurde die Schneebergbahn in eine gemeinsame Tochterfirma von ÖBB und NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisations GmbH) ausgegliedert und modernisiert. 2006 folgte die Schafbergbahn samt Wolfgangsseeschiffahrt, die von der Salzburg AG (Salzburger Lokalbahn) gekauft wurde. Im ersten Betriebsjahr 2006 konnte bereits eine Steigerung der Passagierzahlen um mehr als ein Viertel (!) verzeichnet werden. Weitere Übernahmen von Schmalspurstrecken der ÖBB durch Bundesländer bzw. deren Verkehrsgesellschaften stehen aufgrund des Erfolgs der er-



Bild oben:
Die Schafbergbahn,
seit 2006 in privater Hand

währten Fälle seit geraumer Zeit zur Diskussion. Konkret wurde eine Vereinbarung hinsichtlich der Pinzgauer Lokalbahn um die Jahreswende 2006/2007 finalisiert, in der Praxis finden sich allerdings hier beim Betriebsübergang beträchtliche Probleme.

Ausnahmeerscheinung Privatisierung

Insgesamt ist allerdings diese Form der Regionalisierung und Privatisierung von Bahnstrecken in Österreich eher eine Ausnahmeerscheinung. Dies insbesondere im Vergleich zu Deutschland, wo in den letzten Jahren Strecken von über tausend Kilometern, die die DB-Netz einstellte, privatisiert und so weiterbetrieben wurden. Nicht zuletzt deshalb, weil die Interessentensuche (gemäß §28 Eisenbahngesetz) für die Übernahme einiger seitens der ÖBB (alt) stillgelegten Strecken seit Jahren nicht weiterverfolgt wird. Stattdessen wurden zahlreiche

Strecken zwar nicht formell eingestellt, aber weder befahren noch erhalten, so dass ein rechtlich wie faktisch unbefriedigender Schwebезustand eingetreten ist. Dies ist aus der Sicht der Regulierungsbehörde insbesondere dann unbefriedigend, wenn es seitens eines Eisenbahnverkehrsunternehmens Interesse an Trassenbestellungen auf einer solchen Strecke gibt, diese aber aufgrund von Erhaltungsmängeln abgelehnt werden, wie es in der Vergangenheit vorgefallen ist. Eine diesbezügliche Annahmesperre in den Schienennetznutzungsbedingungen der ÖBB Betrieb AG wurde seitens der SCK daher auch beeinsprucht.

Die Eisenbahngesetznovelle 2006 verspricht mit den neuen Regelungen der §§28 und 29 zwar eine klarere Lösung, das Inkrafttreten ist allerdings erst Mitte 2008 festgesetzt, so dass bis dahin mit einer Fortsetzung der beschriebenen Situation zu rechnen ist. [REDACTED]

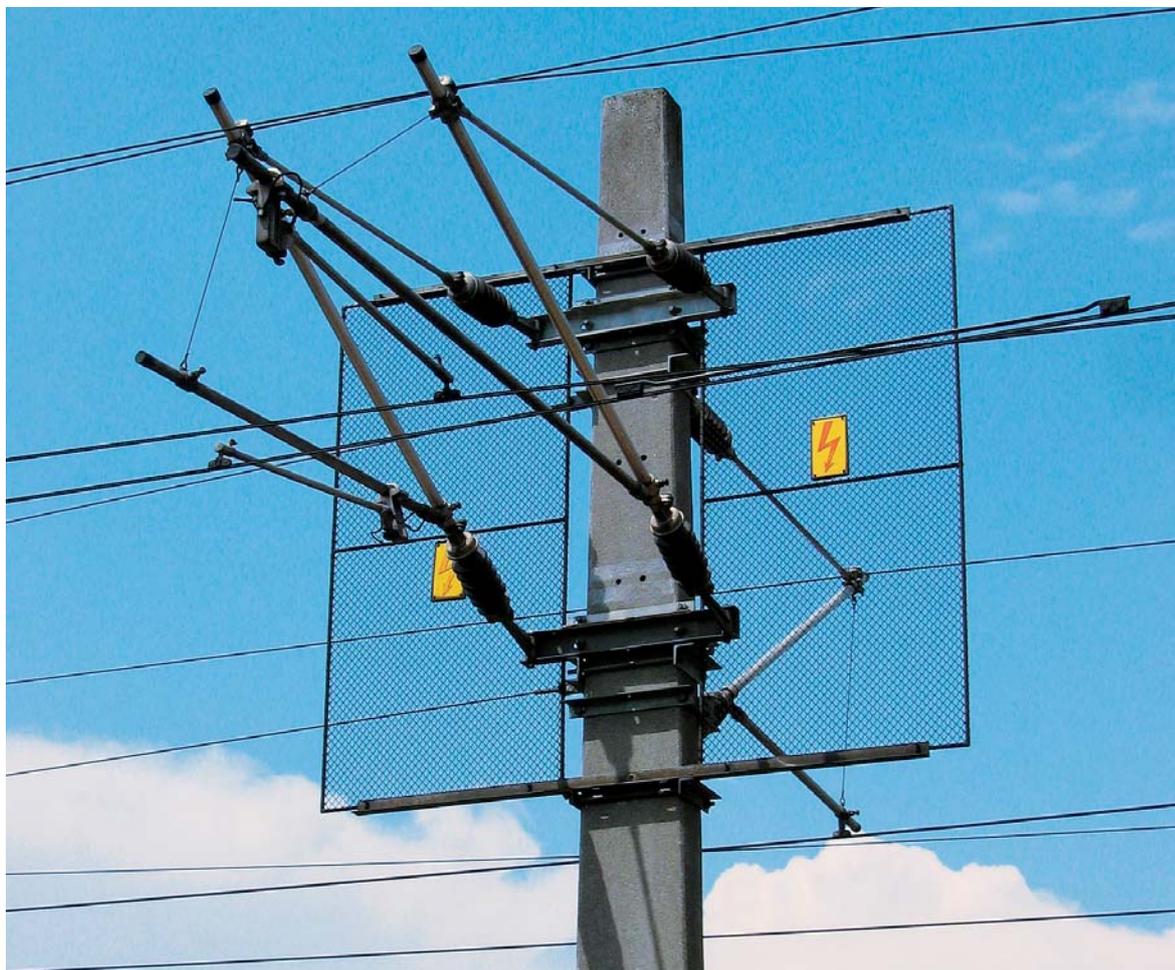
Themen der Regulierung

Die Schienen Control Kommission bewältigt in bedarfsorientiert angesetzten, im Schnitt aber alle zwei Monate stattfindenden Sitzungen, ein beachtliches Volumen an Akten, die - mit Unterstützung und Vorbereitung durch die Mitarbeiter der Schienen Control GmbH - auf Diskriminierungspotentiale geprüft werden. Aufgrund des in Österreich herrschenden konstruktiven Klimas, zwischen Eisenbahnunternehmen untereinander ebenso wie gegenüber der Regulierungsbehörde, war es in der Vergangenheit möglich, die meisten Entscheidungen ohne formelle Aufhebungsverfahren und Bescheide durchzusetzen. Dies hat den unschätzbaren Vorteil einer rascheren und kostengünstigeren Umsetzung, birgt aber theore-

tisch die Gefahr der Intransparenz, wenn die strittigen Themen nicht in entsprechender Form publiziert werden, wie dies im Fall formeller Bescheide seit jeher der Fall ist.

Aus diesem Grund werden in diesem Kapitel eine Auswahl von Themen anonymisiert dargestellt, die Gegenstand von amtswegigen oder von informellen Beschwerden und damit Thema der Beratungen und Handlungen der Regulierungsbehörde waren.

Einige Themen werden darüber hinaus detaillierter dargestellt, weil sie grundsätzliche Probleme aufwerfen beziehungsweise aufgrund medialer Berichte einer breiteren Öffentlichkeit ohnedies bekannt sind. ■■■■■



Wichtiges
Regulierungsthema -
Stromtarife

Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

Sitzungen der SCK

Im Kalenderjahr 2006 wurden fünf Sitzungen und eine Klausur der Schienen-Control Kommission abgehalten. Die Themen der einzelnen SCK-Sitzungen waren im vergangenen Jahr sehr breit gefächert.

Schwerpunkt der Sitzungen waren die routinemäßigen Prüfungen der meldepflichtigen Unterlagen von Eisenbahnunternehmen. So wurden insbesondere Schienennetznutzungsbedingungen, Infrastrukturnutzungsverträge, Infrastrukturverknüpfungsverträge und anderes mehr gemeldet und einer amtswegigen Prüfung auf allfällige diskriminierende Komponenten unterzogen:

	SNNB	INV	IVV	Bahnstrom	SIBE	Sonst.
SCK 3.4.	13	2	3			2
SCK 12.6.	6	1		4	6	
SCK 12.9.	4				8	3
SCK 8.11.	1	1			1	2
SCK 18.12.						

Sitzungsstatistik

Hier ergaben sich einige problematische Punkte, z.B.:

Mehrjährige Infrastrukturnutzungsverträge

Seitens eines Infrastrukturbetreibers wurden mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen statt wie üblich und im Gesetz vorgesehen jährliche, diesmal für 2006 und 2007 gültige Infrastrukturnutzungsverträge abgeschlossen. Da sowohl europarechtlich als auch aufgrund des Eisenbahngesetzes klar geregelt ist, dass mehrjährige Vereinbarungen nur auf der Basis so genannter Rahmenverträge gemäß §64 Eisenbahngesetz zulässig sind und auch diese keine konkreten Zugtrassenvereinbarungen zum Inhalt haben dürfen, stellte sich die Frage der Zulässigkeit bzw. des Rechtscharakters der gegenseitlichen Verträge.

Die SCK kam dabei zu dem Schluss, dass es sich um eine Mischform zwischen Rahmen- und Infrastrukturnutzungsvertrag handle und verlangte vom Infrastrukturbetreiber eine Klarstellung gegenüber seinen Vertragspartnern, dass aus der Mehrjährigkeit keinesfalls eine automatische Verlängerung der Zugtrassenzuweisung für das zweite Jahr geschlossen werden könne. Darüber hinaus wurde für die Zukunft von derartigen Mischformen ausdrücklich abgeraten. Der Netzbetreiber handelte entsprechend und übermittelte sowohl den EVUs als auch der SCK ein entsprechendes Schreiben.

Stillgelegte aber nicht eingestellte Strecken

Ein Netzbetreiber lehnte in den Schienennetznutzungsbedingungen die Annahme von Trassenanträgen auf einigen Streckenabschnitten wegen ‚Unbefahrbarkeit‘ infolge der Nichtbeseitigung technischer Mängel, ab. Diese Streckenabschnitte wurden und werden daher nicht befahren.

Da aber das Eisenbahngesetz einerseits für den Fall einer Streckeneinstellung ein bestimmtes Verfahren (§28 EisbG alte Fassung, in Kraft bis 2008), das nicht besprochen wurde und Betriebspflicht für nicht eingestellte Strecken (§19 EisbG) vorsieht, wurde dem Infrastrukturbetreiber mitgeteilt, dass genehmigte Strecken von der Trassenzuweisung nicht vom EIU einseitig ausgenommen werden können. Der Netzbetreiber handelte entsprechend und strich den fraglichen Passus aus den Schienennetznutzungsbedingungen.

Gewidmete Strecken

Ein Infrastrukturbetreiber hat bestimmte Streckenabschnitte dem Güter oder Personenverkehr ‚gewidmet‘, was die Interpreta-

tion zuließ, die normalen Zuweisungsregeln (§65c EISbG) fänden zugunsten der ausschließlichen Zuweisung für Güter- oder Personenverkehrsleistungen keine Anwendung. Die SCK stellte klar, dass eine ausschließliche Widmung für bestimmte Verkehrsarten nicht zulässig sei, sondern lediglich eine Nutzungsbeschränkung, die bestimmte Verkehrsarten nicht generell ausschließt. Der Netzbetreiber teilte mit, dass eine generelle Ausnahme von den normalen Zuweisungskriterien nicht beabsichtigt gewesen sei und nahm eine entsprechende Korrektur in den Schienennetznutzungsbedingungen vor.

Aufgrund informell eingegangener Beschwerden und Hinweise bzw. Erkenntnissen der Marktbeobachtung durch die SCG beschäftigte sich die Schienen Control Kommission im Rahmen ihrer Aufgaben gemäß §74 EISbG mit einer größeren Anzahl von Themen, z.B.:

Streckenbezogener IBE-Abschlag

Ein Netzbetreiber sieht in seinen Schienennetznutzungsbedingungen IBE-Abschläge für bestimmte Bergstrecken vor. Dies wird u.a. mit der Konkurrenzsituation zu anderen Netzbetreibern begründet. Andererseits ist bekannt, dass gerade Bergstrecken

höheren Erhaltungsaufwand bedingen und somit unter dem Gesichtspunkt einer Kostenorientierung das IBE eher höher als niedriger sein müsste.

Seitens des BMVIT wurde eine informelle Beschwerde eines anderen Eisenbahnunternehmens über diesen Sachverhalt an die SCK herangetragen, woraufhin beide Unternehmen zu Stellungnahmen zum Gegenstand aufgefordert wurden. Der Beschwerdeführer erklärte dazu, kein Verfahren vor der SCK beabsichtigt zu haben.

Seitens der SCK wurde der Sachverhalt dennoch inhaltlich diskutiert und festgehalten, dass grundsätzlich gemäß §69(3) EISbG bzw. der zugrunde liegenden Richtlinie, zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung des Verkehrs auf bestimmten Strecken grundsätzlich zulässig wären und man somit ohne Beschwerde keinen Anlass sehe, wettbewerbsaufsichtsbehördlich tätig zu werden, solange diese befristeten Abschläge allen EVUs in gleichem Ausmaß zugute kämen.

Zugang zu Schmalspurbahnen und zugehörigen Werkstätten

Schmalspur- und Straßenbahnen sind grundsätzlich seit der EISbG-Novelle 2004 vom

Bild unten:
Streitthema Reparatur
von Rollwagen



Zugangsrecht ausgenommen, allerdings haben mehrere Netzbetreiber weiterhin Schmalspurbahnen in ihren Schienennetz-nutzungsbedingungen berücksichtigt. Eine informelle Beschwerde eines Eisenbahnunternehmens, dass Leistungen der zu einer Schmalspurstrecke zugehörigen Werkstätte verweigert würden, war Anlass die Situation näher zu prüfen.

Ergebnis der Diskussionen ist, dass die SCK der Ansicht ist, dass aufgrund der Bestimmungen des §1a EisbG eine Anwendung des §58 EisbG (diskriminierungsfreier Zugang zu sonstigen Leistungen) nicht möglich ist. Allerdings wäre gerade im Licht des konkreten Falles eine Ausdehnung der Kompetenzen der SCK gemäß §74 EisbG (Wettbewerbsaufsicht) auf nicht vernetzte Bahnen iSd. §1a EisbG dann wünschenswert, wenn der Verdacht der Diskriminierung besteht.

Konkret könne der Fall aber aufgrund der derzeitigen Rechtslage nur zivilrechtlich verhandelt werden oder aber Gegenstand des neuen § 75b EisbG (freiwilliger Zugang) sein. In diesem Fall könnte die SCK eine Schiedsrichterfunktion wahrnehmen.

Strukturfragen der Eisenbahnen

Im Mai des Jahres 2006 veröffentlichte die Europäische Kommission einen Bericht über die Umsetzung des 1.Eisenbahnpakets (RL 2001/12,13,14). In diesem wurden unter anderem Fragen der Organisation der Eisen-

Bild unten:
Kein Platz für
Vorspannloks



bahnen hinsichtlich der Unabhängigkeit der ‚wesentlichen Funktionen‘, also insbesondere der wettbewerbsrelevanten Aufgaben eines Infrastrukturbetreibers, behandelt und Kriterien

hierfür - insbesondere für den Fall von Holding-Konstruktionen - aufgestellt. Vor allem wurde darin postuliert, dass nationale Regulierungsbehörden gemäß Art. 30 wie die SCK diese Unabhängigkeit überwachen sollten.

Die SCK befasste sich mit den Fragen der Umsetzung der gemäß der RL 91/440 idgF gebotenen Strukturen und kam zu dem Schluss, dass die Situation aufmerksam zu beobachten sei, und beauftragte die SCG mit der Beschaffung weiterer Informationen zu diesem Thema.

Angebliche Diskriminierung durch die ‚Netzpolizei‘

Aufgrund einer vom BMVIT übermittelten Beschwerde eines Logistikunternehmens, dass dessen Traktionäre (EVUs) von Bediensteten einer Überwachungseinheit eines Netzbetreibers schikanös und diskriminierend behandelt würden, wurden von der SCG im Auftrag der SCK weitere Nachforschungen hinsichtlich des Sachverhalts aber auch der Überprüfungspraxis der Überwachungseinheit betrieben, die aber im Berichtsjahr noch zu keinem Ergebnis bzw. Abschluss führten.

Nutzung von Abstellgleisen

Auf Bergstrecken werden oftmals Vorspann- oder Schiebeloks benötigt, die jeweils am Fuß der Steigung angekuppelt werden. In einem Fall ermöglicht ein Netzbetreiber allerdings die Beigabe solcher Loks nur in einem relativ weit entfernten Bahnhof, während vorhandene Abstellgleise, die näher zum Steigungsbeginn liegen, hierfür nicht genutzt werden dürfen. Mehrere EVUs äußerten wiederholt den Wunsch, diese Gleise nutzen zu können, wurden aber unter Hinweis auf mangelnde Kapazität für eine diskriminie-

rungsfreie Befriedigung aller derartigen Anträge abgewiesen.

Gemäß Eisenbahngesetz und zugrunde liegender Richtlinie fallen Abstellanlagen ebenso wie Umladeeinrichtungen, Tankstellen usw. nicht unter das Zugangsrecht gemäß §56 EISbG, sondern gelten gemäß §58 als sonstige Leistungen.

So bedauerlich die Nichtnutzung vorhandener Anlagen, die einer Effizienzsteigerung dienen könnten, sein mag, so sehr sah die SCK aufgrund der unstrittigen Gleichbehandlung der Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Frage keinen Anlass zu wettbewerbsbehördlichen Maßnahmen.

Tarifstrukturen der Infrastrukturbenützungsentgelte

Die Festlegung der Infrastrukturbenützungstarife ist grundsätzlich Aufgabe der Trassenzuweisungsstelle, im Fall der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG unterliegt sie darüber hinaus der Genehmigung durch den Verkehrsminister.

Die Frage, ob innerhalb der Tarife allenfalls diskriminierende Elemente enthalten sind, unterliegt der Wettbewerbsaufsicht der SCK/SCG. Eine eingehende Analyse der Entwicklung der Benützungsentgelte in Österreich und ein Vergleich mit dem Ausland war daher Gegenstand der SCK Klausur und findet sich in diesem Bericht an anderer Stelle.

Tarifstrukturen im Strombereich

Die unerfreuliche Energiepreisentwicklung der letzten Jahre war Anlass für einen Traktionsenergieversorger, zwecks Kostenoptimierung EVUs mehrjährige Stromversorgungsverträge anzubieten. Die Frage, ob es

zulässig ist, Stromlieferungen für einen längeren Zeitraum als Zugtrassen zu vereinbaren, wurde von der SCK eindeutig bejaht, zumal ein zunächst diskutierter und wettbewerbsrechtlich heikler Mechanismus einer stärkeren Pönalisierung von Abweichungen dieser längerfristigen Bestellungen nicht weiterverfolgt wurde.

Ende der Verpachtung einer Eisenbahn

Schließlich stellte sich gegen Jahresende noch die Frage, wie in einem höchst verworrenen Fall zu verfahren sei. Ein Infrastrukturbesitzer hat in einem jahrzehntealten Übereinkommen den gesamten Betrieb an ein anderes Eisenbahnunternehmen übertragen, das dort sowohl Infrastruktur als auch Verkehr betreibt. Dieser Vertrag lief mit Ende 2006 aus und sollte aus Sicht des Besitzers nicht verlängert sondern die Strecke stillgelegt werden. Das Eisenbahnunternehmen hingegen wollte im Auftrag einer Gebietskörperschaft weiterfahren. Da niemand einen Antrag auf Einstellung gestellt hatte, war die Frage, wen nun zu welchen Konditionen die Betriebspflicht der Infrastruktur trifft, offen. Letztlich löste sich das Problem bis auf weiteres durch eine Verlängerung des Status Quo um ein Jahr ohne behördliches Eingreifen.

Organisatorische Fragen

Durch die Novellierung des EisenbahnG (BGBl. I Nr. 125/2006) im letzten Jahr wurde das Aufgabengebiet der SCK und der SCG um folgende Bereiche erweitert - siehe Tab. 2.

Einige der erwähnten Bestimmungen ergeben sich aus der praktischen Erfahrung der SCK oder SCG und bedeuten Klarstellungen. Andere bedeuten zusätzliche Auf-

gaben und zwangen daher zur Adaptierung der Geschäftsordnung, aber auch zur weitergehenden Strukturierung hinzukommender Aufgaben.

Dies gilt insbesondere für die Frage der Zugangsrechte auf Anschlussbahnen, siehe dazu auch einen gesonderten Beitrag in diesem Bericht.

Internationale Zusammenarbeit

Die internationale Zusammenarbeit der Regulierungsstellen wird in der Regel von der SCG wahrgenommen. Die Ergebnisse werden in Gestalt von Berichten des Geschäfts-

führers der SCG den Mitgliedern der SCK zur Kenntnis gebracht, woraufhin gegebenenfalls entsprechende Schritte veranlasst werden.

Ein solcher Fall war 2006 die Einladung eines Vertreters der RailNetEurope (RNE), dem Dachverband der europäischen Infrastrukturbetreiber, zu einer Sitzung der Schienen Control Kommission, um mit diesem aktuelle Fragen zu diskutieren. Die Rolle von RNE ist vor allem deshalb wesentlich, weil die grenzüberschreitende Fahrplangestaltung zu ihren Aufgaben zählt und größtmögliche Transparenz hier zur Vermeidung allfälliger Diskriminierungen unerlässlich ist. ■■■

Tabelle 2 - Kompetenzänderungen SCK/SCG

Aufgabe	§	Inhalt
Statistik	26(2)	Erhebung von statistischen Daten durch die SCG (gemeinsam mit der Statistik Austria) zum Zwecke der Marktbeobachtung
Wegfall SIBE	61	Sicherheitsbescheinigungen werden künftig durch das BMVIT erteilt
Beobachterstatus	65(6)	Beobachterstatus der SCG wurde um die Fahrplanerstellung (§65 EisbG) erweitert. Die SCG kann im Koordinierungsverfahren als Beobachter teilnehmen, um im Konfliktfall rascher zu Ergebnissen zu kommen (§ 65 Abs 6 und § 65b Abs 1)
Fahrplan	65b(1)	
Priorisierungsregeln	65c(3)	Auf überlasteter Infrastruktur genießen Personenzüge nur mehr innerhalb der Hauptverkehrszeiten Vorrang
Zugangsrecht Anschlussbahnen	75a	Erweiterung des Zugangsrechtes von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf verzweigte Anschlussbahnen (§75a EisbG). Anschlussbahnunternehmen müssen, wenn sie Nebenanschlussbahnen haben und entsprechende Begehren von EVUs vorliegen, das Regulierungsregime anwenden. Erleichterungen können auf Antrag des ABS durch die SCK genehmigt werden
Freiwilliger Zugang	75b	Straßen- und Schmalspurbahnen können freiwillig das Regulierungsregime anwenden
Schulungseinrichtungen	75e	Die Verpflichtung, Schulungseinrichtungen Dritten zur Verfügung zu stellen, bleibt auch im Fall von Austöcherungen derselben aufrecht
Beschwerdestelle und Kundenzufriedenheitsbericht	78a	Nach dem Vorbild der übrigen Regulatoren wird eine Beschwerdestelle für Endkunden bei der SCG eingerichtet. Diese hat sich mit exemplarischen oder häufigen Beschwerden zu befassen und Schlichtungsvorschläge zu unterbreiten
Tätigkeitsbericht, Marktbericht	78b	Jährlich ist durch die SCG ein Bericht über die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Österreich, insbesondere des Wettbewerbs und der daraus resultierenden Aktivitäten des Regulators, zu erstellen und dem Nationalrat vorzulegen

Infrastrukturentgelte in Österreich

Die Höhe des Infrastrukturentgeltes (IBE) wird vom Betreiber der Infrastruktur berechnet. Die Höhe des IBE kann sich gem. Art. 7 (3) RL 2001/14 zwischen den Grenzkosten und den Vollkosten erstrecken.

Das Entgelt für die Nutzung der Schieneninfrastruktur und zusätzlicher Leistungen wie Vershub, Schulungseinrichtungen oder Abstellungen wird grundsätzlich von der Trassenzuweisungsstelle, also im Fall der ÖBB Betrieb AG durch diese selbst, bei den meisten anderen Bahnen durch die SCHIG, geprüft und genehmigt. Im Fall der ÖBB erfolgt darüber hinaus eine Genehmigung durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß Bundesbahnstrukturgesetz.

Im IBE müssen insbesondere folgende Punkte enthalten sein:

- Nutzung von Weichen und Abzweigungen
- Zugsteuerung inkl. Signalisierung, Regelung, Abfertigung
- Bereitstellung der betriebsnotwendigen Kommunikations- und Informationseinrichtungen

Das Infrastrukturentgelt der ÖBB

Die Berechnung des IBE seitens der ÖBB ist grundsätzlich kilometerabhängig, wobei verschiedene technische Parameter mit unterschiedlicher Gewichtung in die Berechnung eingehen. Darüber hinaus werden bestimmte Strecken (Semmering, Wechsel) und die Ausrüstung von Triebfahrzeugen mit ETCS mit einem Abschlag begünstigt:

$IBE = E1 + E2 + E3 + E4 + E5 - \text{ETCS-Abschlag}$.

Mit Ausnahme des Kriteriums E3 wird jedes der oben erwähnten Kriterien mit den Zugkilometern multipliziert. Das Kriterium E3 (Bruttotonnensatz) wird mit dem Gewicht des Zuges und den Zugkilometern multipliziert. Das Kriterium E1 richtet sich nach der befahrenen Strecke. Die teuerste Strecke ist die Brennerstrecke. Die preiswertesten Strecken sind die Schmalspurbahnen. Als E2 wird ein Engpasszuschlag auf der West- und Südbahn im Nahbereich von Wien während der Hauptverkehrszeit eingehoben. Das Kriterium E4 richtet sich nach der vom verwendeten Triebfahrzeug verursachten Abnutzung der Gleise. Unter E5 wird nach Marktsegment differenziert. So wird beispielsweise für Ganzzüge im Güterverkehr ein deutlich höherer Preis verrechnet als für den Reisezug oder den Fahrvershub.

Rechenbeispiele für das IBE der ÖBB

Zwei Rechenbeispiele sollen das IBE illustrieren:

Im Rechenbeispiel wurden die IBEs für verschiedene Zugarten errechnet, um den Unterschied in den Ergebnissen zu verdeutlichen. Es ist ersichtlich, dass auf der Westbahn ohne Engpasszuschlag gefahren wird. Die Unterschiede ergeben sich einzig aus dem Marktsegment. Dadurch liegt die Bandbreite des Entgeltes zwischen € 134,08 für den Fahrvershub und € 187,08 für den Güterverkehr:

Im Rechenbeispiel 2 wurden die Entgelte für den Wagenladungsverkehr auf verschiedenen Strecken errechnet. In vier Fällen wird auf sonstigen internationalen Achsen

	GV- Direkt	Kombi GV	Wagenladung	Fahrvershub	Reisezüge	Dienstzüge
IBE (€)	187,08 €	164,58 €	167,08 €	134,08 €	160,68 €	161,58 €

Rechenbeispiel 1: Ein Zug mit 1.000t fährt 50 km auf der Westbahn ohne Engpasszuschlag.

Rechenbeispiel 2:
Ein Zug mit 1.000 t
fährt 50 km auf un-
terschiedlicher ÖBB
Infrastruktur.

	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung
	Sonst. int. Achsen	Sonst. int. Achsen	Sonst. int. Achsen	Sonst. Kernnetz	Sonst. int. Achsen
Infrastruktur					
Gefahren km	50 km	50 km	50 km	50 km	50 km
Wo wird gefahren?	1,6093	1,6093	1,6093	1,2095	1,6093
Engpasszuschlag	0 km	12 km	0 km	0 km	0 km
Gewicht des Zuges (Tfz) 1.000 t		1.000 t	1.000 t	1.000 t	1.000 t
Tfz- Kategorie (B, C)	0	0	0	0	0,0103
Abschlag Semmering	0,00	0,00	41,825 km	0,00	0,00
Abschlag Wechsel	0,00	0,00	0,00	21,473 km	0,00
IBE (€)	131,72 €	144,02 €	66,50 €	92,99 €	132,23 €

gefahren, beispielsweise auf der Südbahn (vgl. Wert E1=1,6093). In einem Fall wird das IBE für das sonstige Kernnetz beschrieben (vgl. Wert E1=1,2095).

Fall 1 beschreibt einen Wagenladungsverkehr auf der Südbahn mit einem Triebfahrzeug der Kategorie B (weder Abschlag noch Zuschlag). Das errechnete IBE beträgt € 131,72. Im Fall 2 wird ein Engpasszuschlag für 12 km zwischen Wien-Meidling und Mödling eingehoben. Somit erhöht sich das IBE auf € 144,02. Fall 3 berechnet das Entgelt für den Abschnitt über den Semmering. Dadurch verringert sich das IBE auf € 66,50. Im 4. Fall wird die Wechselstrecke befahren. Das IBE verringert sich in zweifacher Hinsicht. Einerseits durch den billigeren Tarif auf dem sonstigen Kernnetz und andererseits durch den Abschlag am Wechsel. In Summe sind € 92,99 zu bezahlen. Fall 5 beschreibt die Situation nach dem Vorspann eines Triebfahrzeuges der Kategorie C. Dadurch erhöht sich das IBE leicht auf € 132,23 gegenüber dem Fall 1.

IBE-Entwicklung auf ÖBB-Strukturen

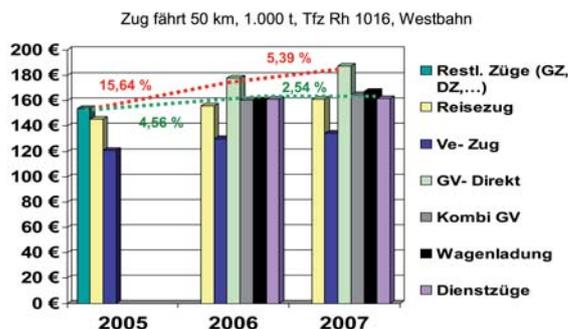
In den letzten Jahren wurde das IBE jeweils insgesamt erhöht und dabei eine stärkere Differenzierung nach Zugkategorien vorgenommen.

Der Ganzzug verteuert sich im Zeitraum 2005 bis 2007 um 21,03%, ein konventio-

neller Wagenladungs-Güterzug kostet nur um 7,1% mehr. Dies ist insofern auch wettbewerbsrelevant, als die Privatbahnen vornehmlich Ganzzüge führen.

IBE Entwicklung auf ÖBB Infrastruktur

Steigerung des Preises von 2005 auf 2007



Infrastrukturentgelte der ÖBB und der Privatbahnen

Um die Unterschiede in der Berechnung des IBE zu illustrieren, sind die Kosten für einen Musterzug an verschiedenen Infrastrukturen in Österreich berechnet worden, (siehe Tabelle auf der nächsten Seite).

Die ÖBB und die GKB haben die jeweilige Struktur ihres IBE am weitesten ausdifferenziert. Die anderen Bahnen unterscheiden ausschließlich in Güterverkehr und Reisezüge. Die teuersten Anbieter am Markt sind die Montafonerbahn AG (MBS), die Raab-Oedenburg-Ebenfurter-Eisenbahn AG (ROeEE) und die Neusiedler Seebahn AG (NSB).

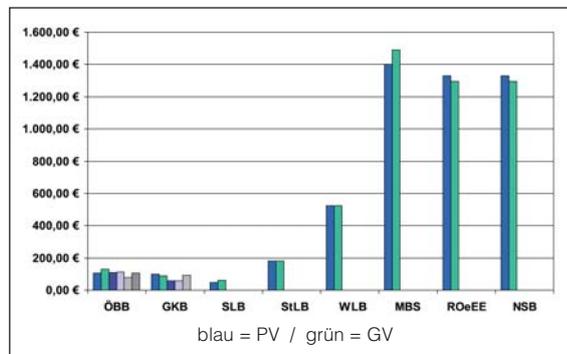
	GV allgm.	GV-Direkt	Kombi GV	Wagenladung	Fahrverschub	Reisezüge	Dienstzüge
ÖBB sonst. Kernnetz		131,73 €	109,23 €	111,73 €	78,73 €	105,33 €	106,23 €
GKB		90,00 €		57,00 €	57,00 €	98,50 €	92,50 €
SLB	62,50 €				47,50 €		
StLB	180,00 €				180,00 €		
WLB	523,00 €				523,00 €		
MBS	1.490,00 €				1.400,00 €		
ROeEE	1.295,00 €				1.330,00 €		
NSB	1.295,00 €				1.330,00 €		

Kosten für einen Musterzug an verschiedenen Infrastrukturen in Österreich

Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass die betriebene Netzlänge zwischen 12 und 5500 km schwankt, was die Vergleichbarkeit zwangsläufig relativiert. Die rechts stehende Graphik soll diese Preisunterschiede nochmals vor Augen führen.

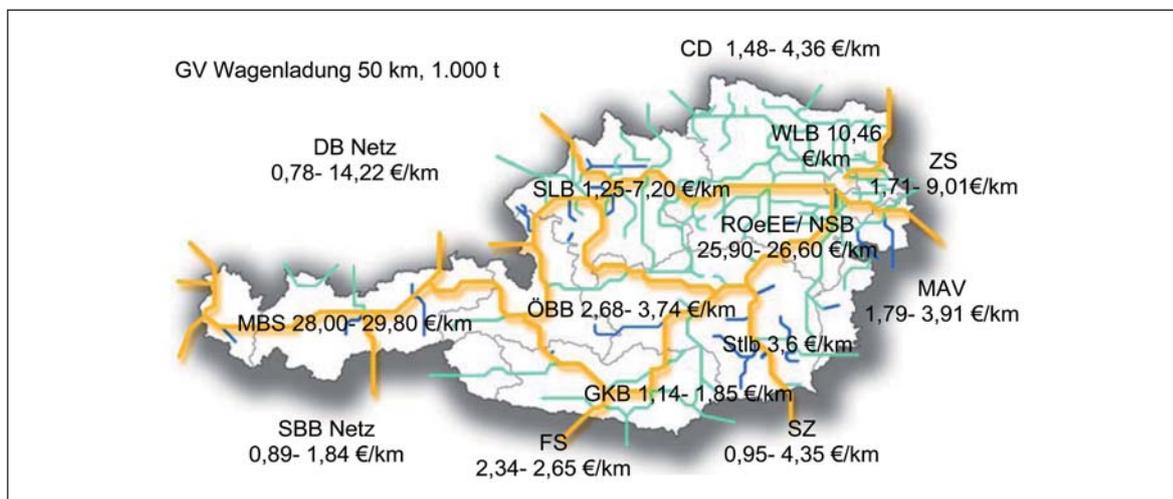
Internationaler Vergleich der Infrastrukturentgelte

Ein Vergleich mit den Nachbarstaaten Österreichs zeigt die Spreizung der Entgeltsätze zwischen den einzelnen Ländern. Die breiteste Streuung findet sich in Deutschland, wo sich das IBE zwischen € 0,78 und € 14,22 je km einpendelt. Die großen Unterschiede ergeben sich durch den unterschiedlichen Ausbaugrad des deutschen Netzes. Das billigste Angebot ergibt sich im S-Bahnverkehr, das teuerste im ICE-Verkehr,



wo Geschwindigkeiten ab 281 km/h erzielt werden.¹ Das IBE im S-Bahnverkehr errechnet sich aus dem Faktor € 1,55 je Trkm. Im Fernverkehr mit Geschwindigkeiten ab 281 km/h liegt der Satz bei € 7,9 je Trkm. Zusätzlich wird ein Engpasszuschlag je nach Strecke verrechnet. Dieser kann von € 1,86 je Trkm bis € 9,48 je Trkm reichen.

¹ Insofern ist das Beispiel mit dem Wagenladungsverkehr rein hypothetisch.



Internationaler Vergleich der Infrastrukturentgelte

Zugang zu Schienenfahrzeugen

Neueintretende Eisenbahnverkehrsunternehmen stehen regelmäßig vor großen Problemen bei der Fahrzeugbeschaffung, da die Zulassung neuer wie gebrauchter Fahrzeuge sehr lange Zeiträume in Anspruch nehmen kann.

Im Bereich der gebrauchten Fahrzeuge ist darüber hinaus zu beobachten, dass die ÖBB-Traktion GmbH als nahezu einziger in Betracht kommender Verkäufer in Österreich, ihre Fahrzeuge ausschließlich an ausländische Eisenbahnunternehmen mit der Auflage eines Wiederverkaufsverbotes nach Österreich abgibt oder diese umgehend verschrottet.

Dies bedeutet ungeachtet der Frage der Vernichtung von beachtlichen Werten, vor allem ein Wettbewerbshemmnis für kleine

und neueintretende Eisenbahnunternehmen. Der SCG liegen daher zahlreiche diesbezügliche Beschwerden anderer EVUs vor.

Der Grund für den Nichtverkauf ist offenbar der Vorteil für die ÖBB-EVUs, dass die Mitbewerber sich keine kostengünstigen, in Österreich zugelassenen Fahrzeuge verschaffen können. Dieser Zustand soll erhalten bleiben und wird höher als der Verkaufswert eingeschätzt.

Auslöser der Problematik ist der hohe Bestand an Neubauloks, so dass ältere, noch brauchbare Loks (Lokomotiven wurden seinerzeit für eine Nutzungsdauer von mindestens 40 Jahren konzipiert) in großer Anzahl überzählig wurden und entweder verschrottet oder ins Ausland verkauft wurden. ■

Bild unten:

Streitfall Lokimport:

Diese Lok darf in Österreich fahren, fast baugleiche aus Deutschland nicht.





Bild oben:
Schrottllok in Wien-Ost

Betroffen sind z.B. die Baureihen:

- > 1042/1142 Baujahr 1963-1977, 257 Stück,
davon 8 in Schweden, 1 in Deutschland,
- > 1043 Baujahr 1970,
10 Stück, alle in Schweden
- > 1822 Baujahr 1993,
5 Stück, 2 davon in Polen
- > 1012 Baujahr 1997, 3 Stück,
alle in Schweden
- > BR 2043/2143 Baujahre 1965-1977,
154 Stück, diverse Loks in Rumänien und
Deutschland, 3 auf Umwegen bei RTS

Warum sind 'schrottreife' Loks attraktiv?

Neubauloks müssen in extrem straffen Umläufen fahren, um die Investition zu verdienen. Die Miete einer typischen Neubaulok kostet ca. 30000-40000€ im Monat (zuzüglich Personal, Energie,...). Das ist in einem Monat schon deutlich mehr als der Schrottwert einer alten Lok. Die erhöhten Erhaltungskosten und die Störungsanfälligkeit schlagen nur bei hohen Laufleistungen wirklich durch. Andererseits ergibt sich auch für kleine EVUs der Bedarf an Triebfahrzeugen zur Feinverteilung einzelner Wagengruppen von den Verschubknoten.

Das ist mit einer Neubaulok kaum rentabel möglich, weil diese nur wenige Kilometer am Tag fahren müßte. Die ÖBB/RCA wiederum verlangen für derartige Transporte, wenn sie den Hauptlauf nicht ebenfalls durchführen, prohibitive Preise.

Das Resultat ist, dass kleine EVUs praktisch nur Ganzzugverkehre abwickeln können, was umgekehrt als ‚Rosinenpicken‘ kritisiert wird.

Lösungsansätze

Entsprechende Beschwerden wurden bei der SCG bislang nur informell eingebracht, Schlichtungsbemühungen blieben bislang ebenso ohne Ergebnis wie entsprechende Bemühungen des Fachverbands der Schienenbahnen und diverse Medienberichte.

Mit der Eisenbahngesetznovelle 2006 wurde allerdings die Sachlage theoretisch deutlich entschärft, weil seither die Zulassung ausländischer Gebrauchtfahrzeuge, die leicht verfügbar sind, wesentlich vereinfacht wurde. Für eine abschließende Beurteilung ist allerdings der Anwendungszeitraum der neuen Regelung noch zu kurz.

Hindernisse für den Eisenbahnmarkt

Obwohl seit mittlerweile über eineinhalb Jahrzehnten europaweit an dem Ziel einer Renaissance der Bahn gearbeitet wird und dazu einheitliche Strukturvorgaben, technische und organisatorische Standards und vieles mehr europaweit eingeführt wurden und werden, ist nach wie vor eine Dominanz der Straße zu beobachten.

In einigen Ländern, die die Bahnreformen und Liberalisierung besonders konsequent betrieben haben - Österreich zählt erfreulicherweise dazu, die SCK/SCG war z.B. eine der ersten eigenständigen Regulierungsbehörden in Europa - ist zwar ein deutlicher Zuwachs vor allem im Güterverkehr erkennbar, dennoch ist von einer Realisierung des Slogans ‚Von der Straße auf die Schiene‘ kaum die Rede. Es gilt allgemein als großer Erfolg, wenn die Bahn etwa gleich schnell wächst wie die konkurrierenden Verkehrsträger.

Doch warum funktioniert die Renaissance der Bahn so schleppend? Die simple Idee hinter der Netzöffnung, Transporteure mö-

gen schlicht anstelle der LKWs Loks und Waggons kaufen und damit fahren, ist natürlich zu einfach formuliert. Die Hindernisse sind vielfältig: technisch, organisatorisch – alles ist bei der Bahn viel komplizierter. Und so gibt es in Österreich grob 1000 mal mehr Straßengüterverkehrsunternehmen als Güterbahnen!

Aufgabe der Regulierungsbehörde ist es unter anderem, den Markteintritt neuer Unternehmen auf der Schiene zu fördern. Um herauszufinden, wo die größten vielleicht noch nicht in Beschwerdeform an die SCK/SCG herangetragenen Probleme liegen, wurde die folgende Umfrage durchgeführt.

Sie führte zu hochinteressanten Ergebnissen, welche Punkte bei der Akquisition neuer Verkehre für die Schiene die größten Probleme bereiten. Sie sind interessante Analyse und Auftrag an alle Beteiligten zugleich, sich der aufgezeigten Probleme anzunehmen!



Ergebnisse einer SCG-Erhebung

Ziel aller Liberalisierungsschritte und Bahnreformen ist die Hebung des Marktanteils der Bahnen insgesamt und die Akquisition neuer Transporte. Aus der Erfahrung der Regulierungsbehörde ergeben sich zwar gewisse Problemschwerpunkte, doch eine repräsentative Übersicht über die größten Hindernisse ergibt sich daraus nicht zwingend.

Die SCG hat daher gestützt auf die Bestimmungen des §26 EibG eine umfassende Umfrage bei den Eisenbahnunternehmen durchgeführt, wo jeweils die größten Hindernisse gesehen werden - untenstehend die Fragen in Tabelle 2.

Auf den folgenden Seiten werden die Ergebnisse der Befragung für jede der in Tabelle 2 gelisteten Fragengruppen grafisch dargestellt. Da der Eisenbahnverkehr in Europa zumeist Grenzen überschreitet, sind die Erfahrungen in den Nachbarländern von besonderem Interesse, speziell auch aus der Perspektive der Regulierungsbehörde, die ja ausdrücklich zur internationalen Zusammenarbeit verpflichtet ist. In den Grafiken und Tabellen werden die Antworten für Österreich mit AT und für Europa mit EU gekennzeichnet.

Das Ergebnis der Befragung wird für jeden der Einflussfaktoren durch zwei vertikale Balken dargestellt. Der blaue Balken zeigt den Notendurchschnitt. Der orange Balken zeigt an, wie unterschiedlich die Benotung ist. Ein kleiner orangefarbener Balken bedeutet hohe Übereinstimmung der Eisenbahnunternehmen in der Beurteilung des Einflussfaktors.

Netzzugang

In der Fragengruppe Netzzugang wurden Themen zusammengefasst, die in den letzten Jahren wiederholt diskutiert wurden oder aus Sicht des Regulators wichtige Eckpunkte bei der Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes darstellen. Die in der Gruppe Netzzugang abgefragten Punkte stellen in Summe offensichtlich keine große Behinde-

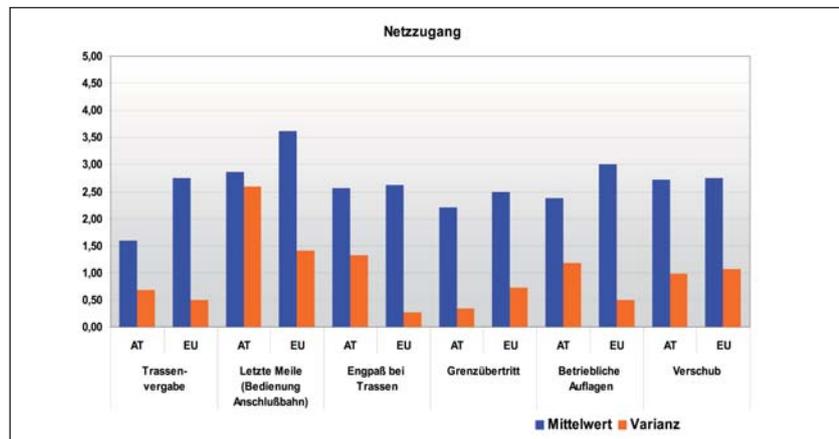
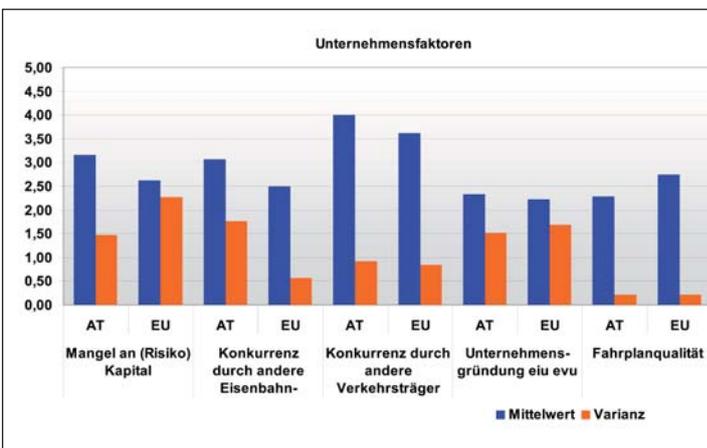


Tabelle 2 - Die Fragen aus dem Fragebogen:

Netzzugang	Unternehmensfaktoren	Verfügbarkeit, Kosten der Betriebsmittel	Netzzustand	Personal	Behörden
Trassenvergabe	Mangel an (Risiko)kapital	Triebfahrzeuge	Netzzustand (Ausbau)	Verfügbarkeit	Zulassung Fahrzeug
Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahn)	Konkurrenz durch andere Eisenbahnunternehmen	Waggons	Netzzustand (Erhaltung)	Schulungseinrichtungen	Technische Vorschriften
Engpass bei Trassen	Konkurrenz durch andere Verkehrsträger	Dienstleistungen	Sicherheitstechnik	Soziale Normen	Betriebliche Normen
Grenzübertritt	Unternehmensgründung (EIU, EVU)	Energie	Betriebsqualität (Störungen ...)	Behördliche Auflagen	Genehmigungen (Konzessionswesen, SIBE, ...)
Betriebliche Auflagen	Fahrplanqualität			Sprache	
Verschub					

Die Bewertung für die 'letzte Meile' (Anschlußbahnen, Terminals) stellt einen interessanten Fall dar. Bei den Einflussfaktoren Engpass bei Trassen, Betriebliche Auflagen, Grenzübertritt und Verschiebung liegt der Mittelwert zwar bei 2,50, jedoch ist die Bewertung mit 2 zumindest doppelt so oft wie andere Noten vertreten. Das derzeit wieder im Hinblick auf mögliche Umorganisationen in der Infrastruktur Betrieb AG diskutierte, für den Eisenbahnverkehr essentielle, Thema Verschiebung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt mit einer Bewertung von 2,6 kein besonderes Hindernis. Dieser Meinung sind alle Eisenbahnunternehmen für Österreich und Europa. Beim unmittelbaren Vergleich (orange Balken) ist jedoch auffällig, dass die Unternehmen unterschiedliche Erfahrungen gemacht haben.

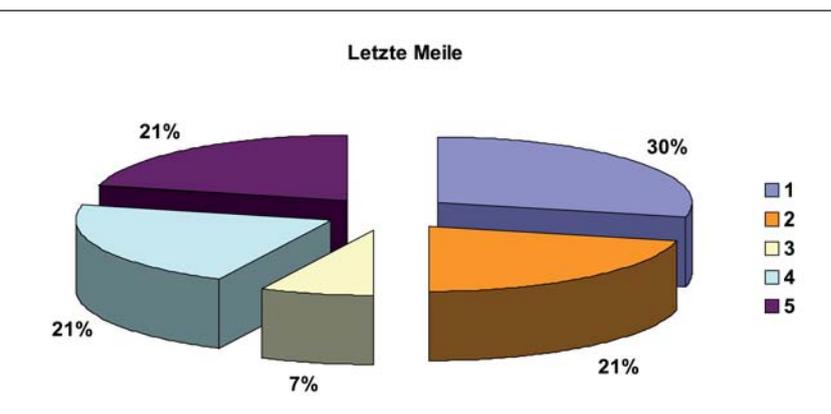
le in das System geschleust. Die relativ schlechte Bewertung zeigt einen – angesichts der zahlreichen bei der SCK anhängig gemachten Beschwerden nicht unerwarteten - Schwerpunkt für die Zukunft an.



Die so genannte ‚letzte Meile‘ (Anschlußbahnen, Terminals) stellt einen interessanten Fall dar.

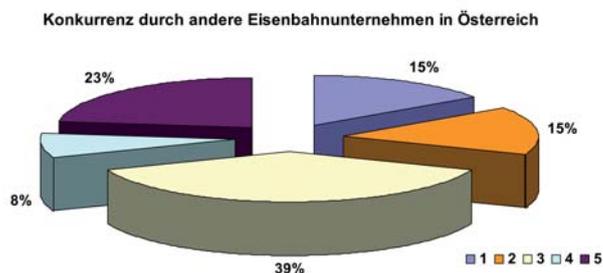
Unternehmensfaktoren

In der Fragengruppe Unternehmensfaktoren wurden die Unternehmen zu fünf den wirtschaftlichen Erfolg beeinflussenden Faktoren befragt. Kapitalmangel stellt im In- und Ausland offenbar einen durchschnittlichen Problembereich dar.



Mit den beiden nächsten Fragen wurden die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu den Auswirkungen der unmittelbaren und mittelbaren Konkurrenz am Verkehrsmarkt befragt. Offensichtlich ist die Konkurrenz der Eisenbahnunternehmen in Österreich merkbar. Bei der Analyse der Antworten seh-

Nicht nur, dass der Mittelwert der Benotung in Österreich bei 3, in Europa sogar über 3,6 liegt, so haben die Eisenbahnunternehmen offensichtlich auch unterschiedlichste Erfahrungen gemacht. Mit einem Wert von über 2,5 ist die Bewertung sehr heterogen ausgefallen. Das Tortendiagramm zeigt die prozentualen Anteile der vergebenen Noten. In Österreich werden ca. 60% der mit der Bahn beförderten Güter über die letzte Mei-



en die kleineren Bahnen bei diesem Punkt eher Nachteile für ihr Unternehmen. Offensichtlich wird die Situation für Europa anders gesehen, da viele der in Europa tätigen Eisenbahnunternehmen miteinander kooperieren und die unmittelbare Konkurrenz nur im Mutterland bemerkt wird.

Die Konkurrenz durch andere Verkehrsträger wird von allen und für ganz Europa als stark behindernd eingestuft. Der Einfluss der Unternehmensgründung ist offensichtlich an die jeweilige Unternehmensstrategie gebunden und wird sehr heterogen, aber als nicht besonders behindernd benotet. Erstaunlich einig sind sich die Unternehmen bei der Beurteilung der Fahrplanqualität. Die Benotung ist mit ca. 2 für Österreich und knapp 2,5 für Europa durchaus überraschend positiv.

Verfügbarkeit und Kosten der Betriebsmittel

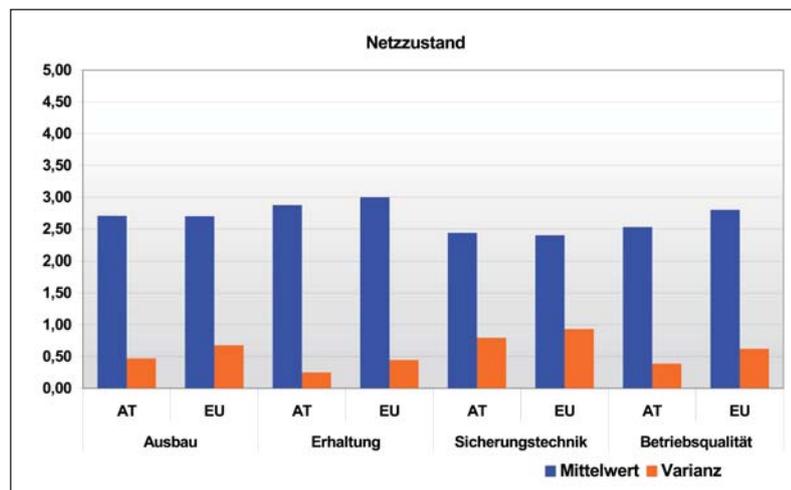
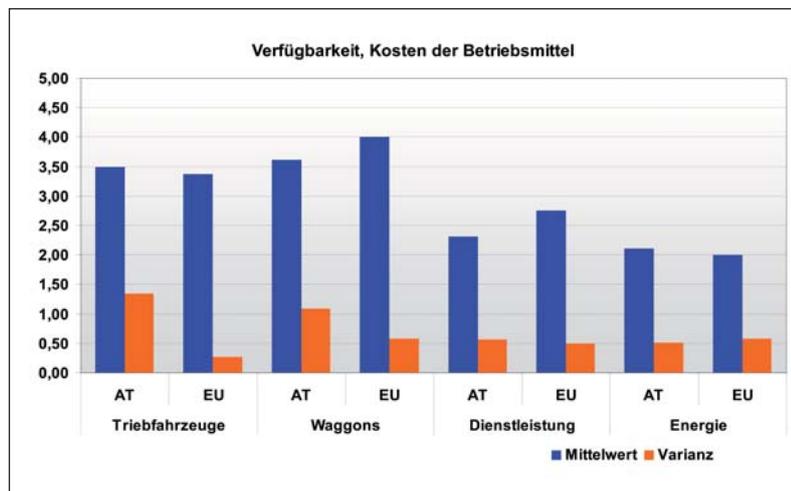
In der nächsten Fragengruppe wurde unter anderem die Benotung der für Neuverkehre entscheidende Einflussfaktoren Triebfahrzeuge, Waggons und Dienstleistungen abgefragt. In dieser Gruppe ist die Benotung sehr einheitlich ausgefallen. Offensichtlich verfolgen alle Unternehmen ähnliche Ziele oder arbeiten mit ähnlichen Strategien.

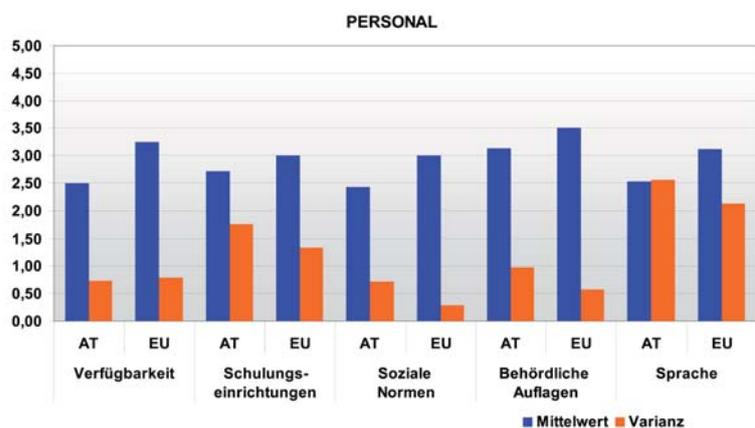
Bei der Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen sehen lediglich die ehemaligen Staatsbahnen keinen Mangel. Daher rührt auch der gegenüber den anderen Faktoren erhöhte orange Balken. Der offensichtliche Mangel an Waggons dürfte eine Entwicklung der letzten Jahre darstellen. Die Bahnen haben den Bestand an Güter- und Personenwagen aus Kostengründen deutlich reduziert. Die Problematik der Lokomotivbeschaffung ist Gegenstand eines eigenen Kapitels. Er-

staunlich angesichts großer Preissteigerungen ist die für ganz Europa gute Benotung bei Dienstleistungen und Energie.

Netzzustand

Ohne das Schienennetz könnten die Eisenbahnunternehmen nicht existieren. Die in dieser Gruppe zusammengefassten Einflussfaktoren stellen die Basis für den Eisenbahnverkehr in Europa dar. Für einen schnellen und sicheren Transport von Personen und Gütern ist der Netzausbau nach heutigen technischen Standards essentiell. Das betrifft neben anderen Faktoren wie den physikalischen Zugang vor allem die Maximalgeschwindigkeit, Ener-





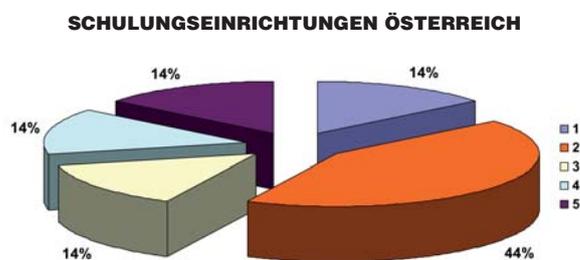
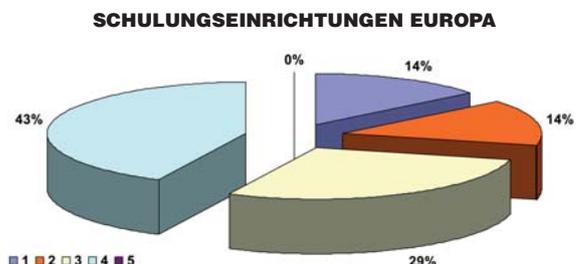
gieversorgung und Zugleittechnik auf dem Netz. Wie im vorigen Abschnitt sind die Bahnen bei der Beurteilung fast einer Meinung. Der Netzzustand wird durchaus als positiv und nicht behindernd empfunden.

Im Bereich der qualitativen Fragen hatten die Unternehmen die Möglichkeit, den Fragenkatalog zu ergänzen. Speziell bei den Einflussfaktoren Netzausbau und Netzerhaltung wurde die Möglichkeit genutzt. Die Unternehmen haben Europa in Ost- und Westeuropa geteilt und unterschiedlich benotet.

Personal

In der Fragengruppe Personal stellen die Verfügbarkeit, soziale Normen und behördliche Auflagen kein besonderes Hindernis für Neuverkehre dar. Zum Beispiel sind auf den Homepages der Bahnen auch kaum Stellen in operativen Bereichen ausgeschrieben.

Interessanter erscheinen die beiden Punkte Schulungseinrichtungen und Sprache. Beim Thema Schulungseinrichtungen fällt die, im Vergleich zu Europa, bessere Durchschnittsnote für Österreich auf. Im direkten Vergleich des Einflussfaktors Schulungseinrichtungen haben 44% der Unternehmen die Österrei-



chischen Schulungseinrichtungen mit der Note 2 und 43% der Unternehmen die Europäischen Schulungseinrichtungen mit der Note 4 bewertet. Beim Vergleich der Einzelnoten fällt jedoch auf, dass im Gegensatz zum restlichen Europa, für Österreich auch die schlechteste Note vergeben wurde. Offensichtlich erfolgte die Benotung aufgrund individueller Erfahrungen.

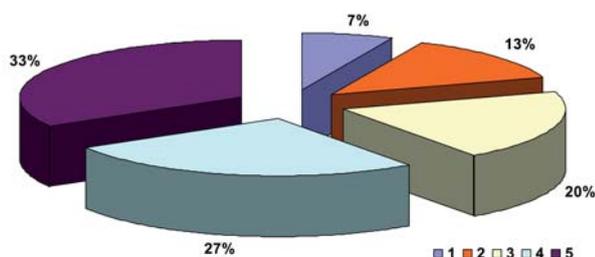
Ein erstaunliches Ergebnis zeigt die Befragung beim Einflussfaktor Sprache. Für den Raum Österreich sollte man doch annehmen, dass die Sprache kein besonderes Hindernis für Neuverkehre ist und sich da auch alle befragten Unternehmen einig sind. Offensichtlich denken die befragten Unternehmen an Europa und die damit verbundene Sprachvielfalt, so ist die Sprache nicht nur in Europa, sondern auch in Österreich zum Einflussfaktor geworden.

Behörden

In der letzten Gruppe wollten wir wissen, wie die Behörden Neuverkehre beeinflussen. Mit

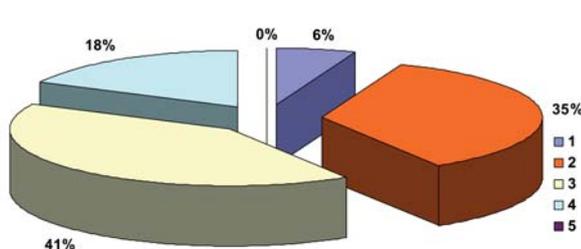
einer mittleren Benotung von 3 sind die Behörden offensichtlich weder besonders förderlich noch besonders hinderlich. Bei der Benotung des Einflussfaktors Fahrzeugzulassung liegt die Mehrzahl der Noten mit 27 und 33 % bei vier und fünf. Die Verteilung der Noten korreliert recht gut mit der Benotung für Europa.

FAHRZEUGZULASSUNG ÖSTERREICH



Das Konzessionsverfahren stellt in Österreich kein Hindernis für Neuverkehre dar. Die befragten Unternehmen sind sich da auch einig. Der Anteil der Noten 2 mit 35% und der Note 3 mit 41% ist dafür ein eindeutiges Indiz.

GENEHMIGUNG KONZESSIONEN ÖSTERREICH



Zusammenfassung

Nicht wirklich überraschend sind neben der Straßenkonkurrenz die Faktoren Letzte Meile, Behördenverfahren und Vorschriften so wie Fahrzeugverfügbarkeit die brennenden Probleme der Bahn. Die genaue Ausdifferenzierung der einzelnen Problembereiche

bietet aber Ansatzpunkte für künftige Reformdiskussionen, die die SCG bereits für die nächste Zukunft plant.



Die neue SCG - Schlichtungsstelle

Recht

Mit Inkrafttreten der Eisenbahngesetznovelle 2006 am 27.07.2006 hat die Schienen Control GmbH (SCG) die Aufgabe einer Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnunternehmen (im Güter- und Personenverkehr) gem. § 78a EibG übernommen, welche für die SCG ein völlig neues Aufgabenfeld zusätzlich zu ihrer bisherigen Tätigkeit darstellt.

Im Bereich der Schlichtung ist die SCG nun neben ihrer behördlichen Aufgabe im Rahmen der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes nun auch für die exemplarische Behandlung von Fahrgastbeschwerden zuständig. Diese Aufgabe des Konsumentenschutzes für die sog. Endkunden kann als außergerichtliche Einrichtung mit dem Ziel der Schlichtung gesehen werden, die etwa im Rahmen der Berichtserstellung auch Empfehlungen abgeben kann. Dies ist auch als Vorgriff auf im Rahmen des 3. Eisenbahnpakets einzuführende Fahrgastrechte auf europäischer Ebene, zu sehen.

Die in Österreich nach dem Vorbild der Schlichtungsstellen von RTR und e-control gewählte Lösung, die Schlichtung beim unabhängigen Schienenregulator anzusiedeln, hat gegenüber anderen Modellen wie etwa in Deutschland den Vorteil, dass die Finanzierung sicher gestellt ist. Das durchaus erfolgreich arbeitende deutsche Pendant, die Schlichtungsstelle Mobilität, kämpft derzeit mit der finanziellen Absicherung des Projektes.

Was ist Schlichtung

Schlichtung ist ein modernes Konfliktlösungsverfahren, eine Form der außergerichtlichen Streitbeilegung. Ein unparteiischer Dritter (Schlichter) erarbeitet einen individuellen Schlichtungsvorschlag und vermittelt so in

einem vorhandenen Streitfall. Der Vorteil zur gerichtlichen Schlichtung sind sicher die wesentlich niedrigeren Kosten, der Bedarf an geringer Formalisierung und konsensorientierter Lösungen und die bessere Eignung für Kleinststreitwerte.

Voraussetzung

Die Schlichtungsstelle ersetzt keinesfalls das Beschwerdemanagement des jeweiligen Eisenbahnunternehmens.

Vielmehr können vom jeweiligen Unternehmen nach angemessener Frist nicht zur Zufriedenheit des Kunden gelöste Problemfälle in einem weiteren Schritt zur Schlichtung zwischen dem Kunden und dem Eisenbahnunternehmen der SCG vorgetragen werden. Die Eingrenzung auf Kunden von ‚Eisenbahnunternehmen‘ bedeutet, dass der Beschwerde eine konkrete Geschäftsbeziehung (Fahrkarte bzw. Frachtbrief o.ä.) zugrunde liegen muss. Beschwerden über Bauarbeiten, Lärmbelastungen usw. sind ebenso wie Beschwerden über Busse und Straßenbahnen (auch wenn sie zum jeweiligen Unternehmen gehören) nicht von der Tätigkeit der Schlichtungsstelle umfasst.

Die SCG wird sich dann, wenn die Beschwerde von einer Gebietskörperschaft oder Interessensvertretung kommt jedenfalls, im Fall von Einzelkunden bei häufig auftretenden exemplarischen Problemen, nach Maßgabe der Kapazitäten gemeinsam mit dem Kunden und dem Eisenbahnunternehmen um eine einvernehmliche Lösung (Schlichtungsvorschlag) bemühen.

Verfahren

Die genauen Verfahrensabläufe („Richtlinie“) sind auf unserer Homepage www.scg.gv.at abrufbar. Beschwerden, die bei uns direkt einlangen, leiten wir umgehend an das je-

weilige Unternehmen weiter und erhalten dann jeweils eine Rückmeldung über die Art der Erledigung. Auch wenn kein Schlichtungsverfahren durchgeführt wird bzw. keine unmittelbare Zuständigkeit der SCG vorliegt, werden die Fälle jedenfalls in einem Bericht über die Entwicklung der Kundenzufriedenheit berücksichtigt.

Beschwerdegründe

Die bisherige inhaltliche Auswertung der eingelangten Beschwerden zeigt, dass es drei große Beschwerdengruppen gibt:

1. Fahrkartenautomaten (außer Funktion, schwierige Bedienung) und Kritik am Fahrplan - insbesondere in ländlichen Regionen (schlechter Takt, lange Fahrzeiten, mangelnde Anschlusszüge)
2. Schlechte Information/ Erreichbarkeit der Mitarbeiter
3. Verspätung/ Überfüllung/ Annullierung von Zügen

Die Schlichtungsstelle sieht sich nicht als Gegenspieler sondern als Vermittler zwischen den betroffenen Unternehmen und Ihren Kunden. Unser Ziel ist, berechtigten Kundeninteressen zur Durchsetzung zu verhelfen und unnötige und langwierige Rechtsstreitigkeiten zu vermeiden. Damit soll schlussendlich das Image der Eisenbahnen in der Öffentlichkeit verbessert werden.

Beschwerdemanagement

Durch ein gutes Beschwerdemanagement kann nicht nur die Qualität der Leistung verbessert, sondern auch die Kundenbindung gefestigt werden. Laut Studien teilen unzufriedene Kunden ihre Erfahrungen an dreimal so vielen Personen weiter wie zufriedene

Kunden. Zudem erfahren Unternehmen von sage und schreibe 96% der unzufriedenen Kunden gar nicht. Auf der anderen Seite haben Kunden, deren Beschwerden positiv erledigt wurden, eine besonders hohe Treue zum Unternehmen und kaufen in sehr hohem Prozentsatz wieder beim selben Unternehmen ein. Wenn diese Ergebnisse auch nur annähernd der Wirklichkeit entsprechen bzw. auf das Unternehmen Bahn umlegbar sind, dann wird klar, wie wichtig kompetentes Beschwerdemanagement ist.

Aufgabenteilung

Während das Beschwerdemanagement und zahlreiche in diesem Zusammenhang von den Unternehmen sinnvollerweise getroffenen Regelungen aber in den Tätigkeitsbereich der Verkehrsunternehmen fallen und auch Teil innerbetrieblicher Optimierungsprozesse sind (auch das sogenannte ‚Kundenforum‘ der ÖBB-PV-AG mit Univ-Prof. Knoflacher, mit dem die SCG kooperiert, hat diese Aufgabe), ist die Rolle der Schlichtungsstelle bei der Regulierungsbehörde die des unparteiischen und unternehmensunabhängigen Schiedsrichters, falls die innerbetrieblichen Mechanismen zu keinem befriedigenden Ergebnis führen. [REDACTED]

Kontakt

Schlichtungsstelle der SCG
Frankenberggasse 9/5
1040 Wien
SCHLICHTUNGSSTELLE@SCG.GV.AT

Links

www.otif.org
www.railpassenger.info
www.cit-rail.org
www.vcoe.at
ÖBB Passagiercharta (nur online abrufbar)

Erfahrungsaustausch der Regulatoren

Gemäß Art. 20 der EU-Richtlinie 91/440 idF 2001/14 sind die nationalen Regulierungsbehörden zu einem Erfahrungsaustausch insbesondere über die Entscheidungspraxis angehalten. Die zuständige Abteilung der europäischen Kommission Direktion Transport und Energie hat zu diesem Zweck eine Arbeitsgruppe der Regulierungsbehörden eingerichtet, in der sich regelmäßig Vertreter aus allen Ländern treffen, um aktuelle Fragen zu diskutieren. Vertreter der übrigen Spieler am Eisenbahnmarkt nehmen daran ebenso regelmäßig teil.

Österreich hat hier traditionell eine aktive Rolle eingenommen, zumal die österreichische Regulierungsbehörde bereits zu einem Zeitpunkt eingerichtet wurde, als es europarechtlich noch keine Verpflichtung dazu gab.

Das Jahr 2006 war hier stark von zwei Ereignissen geprägt. Einerseits hat die EU-Kommission im Mai 2006 einen Bericht über die Umsetzung des 1. Eisenbahnpakets in den einzelnen Ländern und die Auswirkungen vorgelegt. Dieser beschäftigt sich sehr kritisch mit verschiedenen Entwicklungen und enthält Präzisierungen, wie bestimmte Formulierungen der Richtlinien authentisch zu interpretieren sind, die sich nicht immer mit den nationalen Praktiken decken.

Die dem Bericht zugrunde liegenden Studien wurden daher auch entsprechend intensiv diskutiert.

Andererseits brachte der gemäß Rotationsprinzip fällige Abgang des langjährigen Abteilungsleiters Vinois eine personelle Neuorientierung, die aufgrund organisatorischer Gegebenheiten erst mit Jahreswechsel 2006/07 voll wirksam werden konnte, was zu einer Reduktion der Intensität der Brüsseler Aktivitäten im Berichtsjahr führte.

In zahlreichen Detailfragen konnte aber ein länderübergreifender Erfahrungsaustausch betrieben werden. So fand etwa ein Besuch einiger ausländischer Regulierungsbehörden, die von dem internationalen Korridor IQ-C (Rotterdam – Genua via Schweiz) betroffen sind, in Wien statt. Dabei wurde das Fahrplankoordinierungswerkzeug ‚Pathfinder‘, das von RNE (RailNetEurope, Verband der Infrastrukturbetreiber) implementiert und hinsichtlich allfälliger Diskriminierungspotentiale untersucht. Die Diskussionen zum Thema dauern bis heute an.

Umgekehrt hat die SCG, etwa für die Implementierung des in Österreich neu eingeführten Zugangsrechts zu verzweigten Anschlussbahnen, auf die Erfahrungen der deutschen Kollegen im Rahmen einer Exkursion nach Köln zurückgegriffen.

Auch mit den ungarischen Kollegen gab es wiederholte Treffen, wobei insbesondere problematische Grenzübergangsverträge, die sich aus der Historie ergeben, Gesprächsthema und Gegenstand gemeinsamer Aktivitäten waren.

Nicht unproblematisch aus der Sicht der österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die Tatsache, dass insbesondere in unseren südlichen Nachbarländern die Struktur der Regulierungsbehörden immer wieder geändert wurde, so dass es für die betroffenen Unternehmen schwierig ist, die richtigen Ansprechpartner im Falle von Zugangs- oder anderen Problemen zu finden. Gerade deshalb erscheint die Kooperation der Regulierungsbehörden besonders wertvoll. [REDACTED]

Rail Market Monitoring Scheme

Von der Europäischen Union wurde im Jahr 2001 eine Working Group ins Leben gerufen, die die statistischen Unterlagen im Eisenbahnsektor aufbereitet, an der die Schienen Control GmbH mit dem Ziel teilnimmt, für die Marktbeobachtung relevante Daten auszutauschen und auf ihre Plausibilität zu prüfen.

Die Ziele dieser Working Group basieren auf der Basis einer Untersuchung¹ von GIVENTIS, die der Kommission im November 2001 vorgelegt worden ist. Folgende Ziele wurden definiert:

- Untersuchung über den Stand der Umsetzung der Eisenbahnpakete in den Mitgliedsländern der EU
- Eine Festlegung von Parametern wie Marktstruktur, Art der Regulierung, Marktteilnehmer, Trans-European Rail Freight Network, Eintrittsbarrieren, Zugangsrechte
- Eine Festlegung von Ressourcen, die zur Analyse benötigt werden
- Die Beratung der Kommission auf Basis der ausgearbeiteten Daten

Da bis zum Start dieser Initiative kaum statistisches Material zur Verfügung gestanden ist, kann dies als erster Versuch bezeichnet werden, der eine umfassende Darstellung der Eisenbahnen innerhalb der Europäischen Union bietet. Geteilt wird dieser Ansatz in mehrere naheliegende Bereiche. Unterschieden wird in Güterverkehr, Personenverkehr, Ausrüstungsinvestitionen, Arbeitsmarkt und Infrastruktur. Daneben ist ein eigenes Kapitel der Regulierung des Bahnsektors gewidmet.

Das erste Meeting fand am 4. April 2001 statt. Diesem start-up sollten weitere 16 Tref-

fen folgen. Zuletzt fand am 2. März 2007 ein Meeting statt, im Jahr 2006 wurden zwei Meetings abgehalten.

Die Eckpfeiler der Arbeit mit der Kommission sind die Studien, "Erail Monograph", "Railimplement: The implementation of the EU Directives 2001/12, 2001/13 and 2001/14 in the Member States" und das "Scoreboard RMMS".

Erail Monograph

Im sog. Erail Monograph wurden Studien erstellt, die das Eisenbahnwesen der einzelnen Mitgliedsländer der Europäischen Union beschreiben. Diese Studien können als work in progress verstanden werden und benötigen eine laufende Erneuerung. In Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie werden Informationen gesammelt und den EU-Behörden weitergegeben.

Railimplement

Gegenstand der Studie "Railimplement: The implementation of the EU Directives 2001/12, 2001/13 and 2001/14 in the Member States" ist die Umsetzung der oben genannten Richtlinien in den Mitgliedsländern der EU. Eine weitere Zielrichtung war die Entwicklung der Markttrends mit besonderer Berücksichtigung der internationalen Verkehre, die Aktivitäten junger Unternehmen, die Entwicklung des modal split, die Sicherheitsbestimmungen in den Mitgliedsländern und die Arbeitsbedingungen der im Sektor beschäftigten Arbeitnehmer. Den Mitgliedern der EU wurde seitens der EU-Kommission empfohlen, den Lizenz vergebenden Behörden mehr Rechte zu gewähren, eine Harmo-

¹ Proposal to the European Commission for the Development of the Conceptual and Organisational Aspects of the Community Rail Market Monitoring Scheme, Project Nr. TREN/E2/08-2000.

nisierung der Infrastrukturbenutzungsentgelte anzustreben, eine stärkere rechtliche Absicherung der Regulatoren zu gewährleisten und für eine stärkere Verankerung der Trennung von Absatz und Infrastruktur zu sorgen.

Scoreboard RMMS

Das "Scoreboard RMMS" dient als mid-term-review des Weißbuchs der EU "European transport policy for 2010: time to decide" vom 12.09.2001, um eine gemeinsame Verkehrspolitik innerhalb der EU durchsetzen zu können.

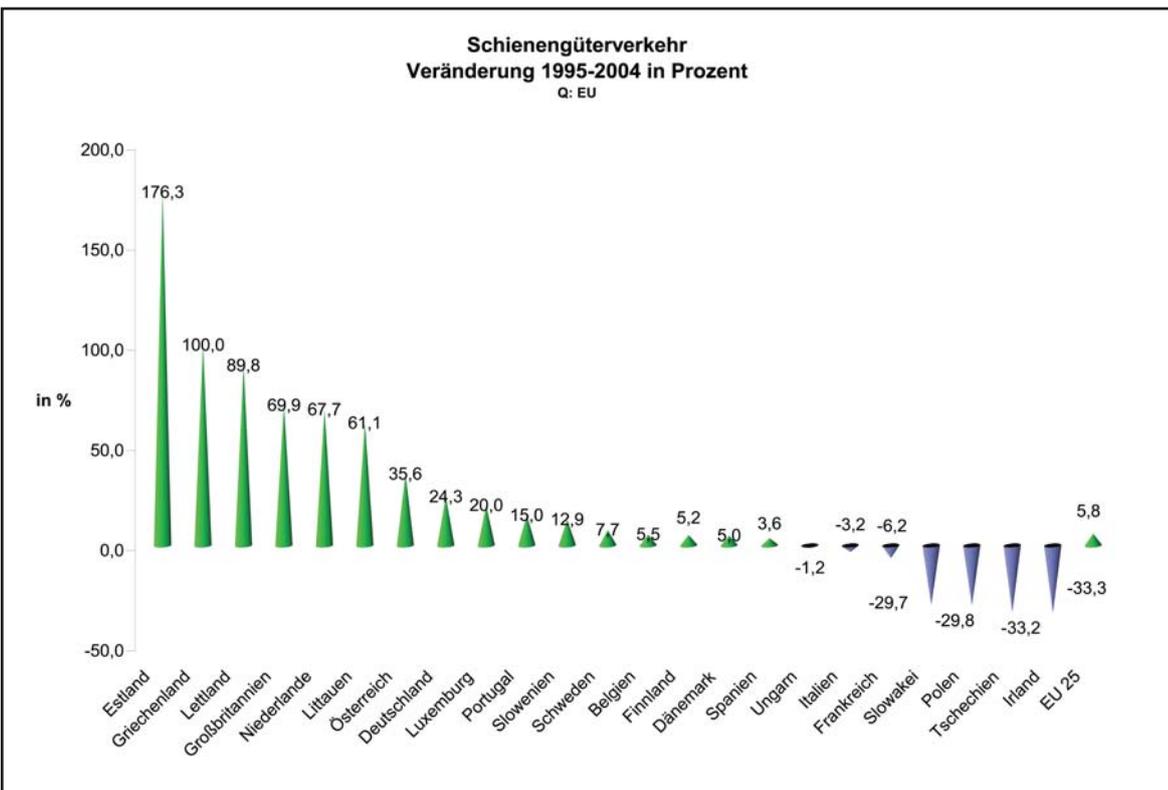
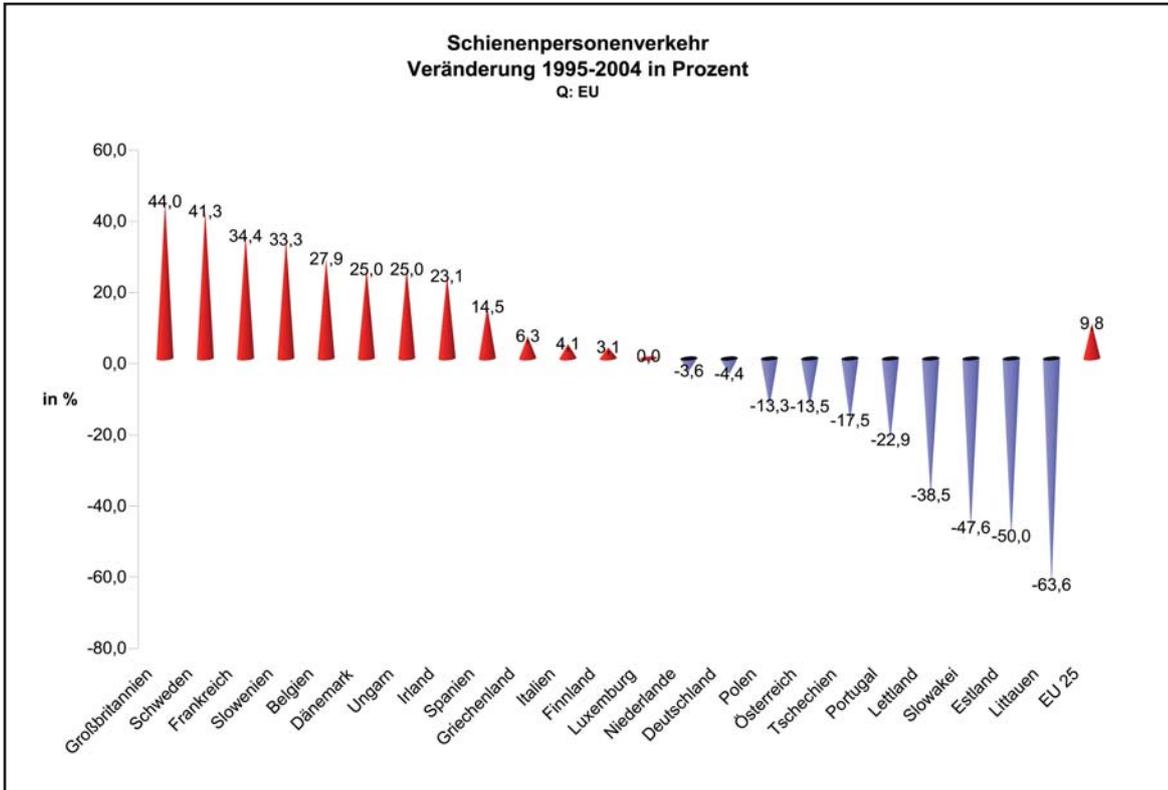
Folgt man der Argumentation der Europäischen Kommission, haben einzelne Länder in einigen Bereichen weitere Reformschritte zu setzen. Mit Ausnahme von Dänemark, Finnland, Großbritannien, den Niederlanden und Schweden haben alle anderen Mitglieder Nachholbedarf bei der Umsetzung der Richtlinien. Österreich wird von der EU-Kommission in eine Ländergruppe mit Belgien, Deutschland, Griechenland, Italien, Litauen und Polen eingereiht. Hier handelt es sich um Länder, die rechtliche jedoch keine institutionellen Trennungsschritte gesetzt haben. Besonders kritisiert die Kommission der Europäischen Union die Bestellung von Managern der in Holdings umgewandelten Bahnen in den Aufsichtsrat der Tochterunternehmen.

Die erhobenen Daten² sprechen für eine weitere Deregulierung des Schienenmarktes. So konnte beispielsweise Großbritannien sein Güterverkehrsvolumen im Zeitraum 1995 bis 2004 um 70% erhöhen. Am anderen Ende der Skala der großen EU-Länder befindet sich Frankreich mit einem Rückgang um 6%.

Im Schienenpersonenverkehr konnte Großbritannien eine Steigerung von 44% verzeichnen. Hier verzeichnet Frankreich hohe Steigerungsraten (34%) bedingt durch den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes, das für 56% des Personenverkehrs in diesem Land verantwortlich ist. Weitere hohe Zuwachsraten können für Schweden (41%), Belgien (28%), Dänemark (25%) und Spanien (14%) konstatiert werden. Österreich verzeichnet im Schienengüterverkehr einen Zuwachs von 35%, im Schienenpersonenverkehr hingegen müssen Abstriche in Kauf genommen werden (-13%).

Bei näherer Betrachtung der Österreich betreffenden Zeitreihen wird erkennbar, dass die relevanten Einbrüche bei der Personbeförderung mit der schrittweisen Abschaffung des Taktfahrplans ‚NAT91‘ in den Jahren um 1995 zusammenfallen. Insofern ist es bemerkenswert, daß die PV-AG sich zum Ziel gesetzt hat, in den nächsten Jahren wieder einen Taktfahrplan zu etablieren. ■■■■■

² Daten verstehen sich auf Basis tkm und Pkm.



Zahlen & Fakten

In der Folge sind eine Anzahl von Fakten, Zahlen und Adressen und sonstigen Informationen zu finden, die für Interessierte den Zugang zu weiterführenden Informationen erschließen.

Im übrigen darf auf die Homepage der Schienen Control GmbH, www.scg.gv.at, hingewiesen werden, auf der laufend neue Informationen zu finden sind.

In Hinkunft, wenn aufgrund der statistischen Erhebungen der SCG über mehrere Jahre bereits Trends erkennbar werden, werden in diesem Abschnitt auch alle Zahlen und Details zu finden sein. XXXXXXXXXX

Eigentümerstruktur

Achenseebahn AG

Bahnhofstraße 1-3
A-6200 Jenbach

Eigentumsverhältnisse:

- Achenkirchen, Eben, Jenbach 45,3 %
- Streubesitz 54,7 %

Bayerische Cargo Bahn GmbH

Edisonallee 5
D-89231 Neu-Ulm

Eigentumsverhältnisse:

- Veolia GmbH 100 %

Cargo Center Graz Betriebsgesellschaft mbH & CoKG

Am Terminal 1
A-8402 Werndorf

Kommanditisten:

- Hödlmayr Logistics GmbH

- AWEKA – Kapitalverwaltungsgesellschaft m.b.H.
- RLB – Beteiligungs- und Treuhandgesellschaft m. b. H.
- Landes-Hypothekbank Steiermark Aktiengesellschaft
- Wenzel GmbH
- RWL Transport GmbH
- Andradit Vermögensverwaltung GmbH
- Rail Cargo Austria AG
- Glanz Beteiligungs GmbH

City Air Terminal Betriebsgesellschaft.m.b.H. (CAT)

A-1300 Wien-Flughafen
PO Box 1

Eigentumsverhältnisse:

- Flughafen Wien AG 50,1 %
- ÖBB Personenverkehr AG 49,9 %

DB Fernverkehr AG

Lennéstr. 5
D-10785 Berlin

Eigentumsverhältnisse:

- Deutsche Bahn AG 100 %

- Stadt Eferding 2,6 %
- Stadt Leonding 1,0 %
- Stadt Peuerbach 1,0 %
- Verschiedene Gemeinden 5,0 %
- Streubesitz 1,0 %

DB Regio AG

Lennéstr. 5
D-10785 Berlin

Eigentumsverhältnisse:

- Deutsche Bahn AG 100 %

Logistik Service GmbH

Lunzerstrasse 41
A-4031 Linz

Eigentumsverhältnisse:

- voestalpine Stahl GmbH 100 %

**Graz-Köflacher Bahn
und Busbetrieb GmbH**

Köflacher Gasse 35 - 41
A-8020 Graz

Eigentumsverhältnisse:

- Republik Österreich 100 %

**Lokalbahn Lambach-Vorchdorf –
Eggenberg AG**

Kuferzeile 32
A-4810 Gmunden

Eigentumsverhältnisse:

- Republik Österreich 72,5 %
- Streubesitz 16,5 %
- Land Oberösterreich 11,0 %

**Innsbrucker Verkehrsbetriebe
u. Stubaitalbahn GmbH**

Pastorstraße 5
A-6010 Innsbruck

Eigentumsverhältnisse:

- Innsbrucker Kommunalbetriebe AG 51 %
- Land Tirol 4 %
- Stadt Innsbruck 45 %

**Lokomotion Gesellschaft
für Schienentraction mbH**

Kastenbauerstraße 2
D-81677 München

Eigentumsverhältnisse:

- Railion Deutschland AG 30 %
- RTC-Rail Traction Company SpA 30 %
- STR-Brenner
Schienentransport AG 20 %
- Kombiverkehr GmbH & Co KG 20 %

Linzer Lokalbahn AG

Rathaus
A-4041 Linz

Eigentumsverhältnisse:

- Landeshauptstadt Linz 54,1 %
- Stern & Hafferl
Verkehrsgesellschaft mbH 35,3 %

(Auch zwischen den Gesellschaften untereinander bestehen Verflechtungen)

LTE Logistik und Transport GmbH

Reininghausstraße 3
A-8020 Graz

Eigentumsverhältnisse:

- Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH 50 %
- Porr Infrastruktur GmbH 50 %

Lokalbahn Mixnitz - St. Erhard

Wienerbergstraße 11
A-1100 Wien

Eigentumsverhältnisse:

- RHI Refractories Raw Material GmbH

Montafonerbahn AG

Bahnhofstraße 15 a+b
A-6780 Schruns

Eigentumsverhältnisse:

- Land Vorarlberg 11,2 %
- Stadt Montafon 54,5 %
- Streubesitz 22,8 %
- Vorarlberger Illwerke AG 11,5 %

**Neusiedler Seebahn AG
Infrastrukturbetreiber**

Bahnhofplatz 5
A-7041 Wulkaprodersdorf

Eigentumsverhältnisse:

- Republik Österreich 45,8 %
- Land Burgenland 29,3 %
- APV Rt. 24,9 %

**Niederösterreichische
Schneebergbahn**

Bahnhofplatz 1
A-2734 Puchberg am Schneeberg

Eigentumsverhältnisse:

- Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. 50 %
- ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft 50 %

ÖBB Infrastruktur Bau AG

Vivenotgasse 10
A-1120 Wien

Eigentumsverhältnisse:

- ÖBB-Holding 100 %

ÖBB Infrastruktur Betrieb AG

Elisabethstraße 9
A-1010 Wien

Eigentumsverhältnisse:

- ÖBB Holding 100 %

ÖBB Holding AG

Wienerbergstraße 11
A-1100 Wien

Eigentumsverhältnisse:

- Republik Österreich 100 %
- Aufgaben gem. § 4
Bundesbahnstrukturgesetz

ÖBB Personenverkehr AG

Wagramer Straße 17-19
A-1220 Wien

Eigentumsverhältnisse:

- ÖBB Holding 100 %

ÖBB Traktion GmbH

Langauergasse 1
A-1150 Wien

Eigentumsverhältnisse:

- ÖBB-Personenverkehr AG 51%
- Rail Cargo Austria AG 49%

ÖBB Technische Services GmbH

Eigentumsverhältnisse:

- ÖBB-Personenverkehr AG 49%
- Rail Cargo Austria AG 51%

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG

Matyas kiraly ut 19
H-9400 Sopron

Kolingasse 13
A-1090 Wien

Bahnhofplatz 5
A-7041 Wulkaprodersdorf

Eigentumsverhältnisse:

- Republik Ungarn 57,40 %
- Republik Österreich 36,40 %
- Speditionsholding GmbH 6,20 %

(Die Speditionsholding GmbH steht zu 100% im Eigentum der Rail Cargo Austria)

Rail Cargo Austria AG

Elisabethstraße 9
A-1010 Wien

Eigentumsverhältnisse:

- ÖBB Holding 100 %

RCN rail center Nürnberg GmbH & Co. KG

Katzwangerstraße 175
D- 90461 Nürnberg

Eigentumsverhältnisse:

- Stahlberg-Rönsch GmbH & Co KG 100%

RHEB Rhein Hessische Eisenbahn GmbH

Elsterstraße 24
D- 12526 Berlin

Eigentumsverhältnisse:

- Hubert Grippekoven 100%

RTS Rail Transport Service GmbH

Puchstraße 184a
A-8055 Graz

Eigentumsverhältnisse:

- Swietelsky Baugesellschaft m.b.H 90 %
- Ing. Reinhard Zeller 10%

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation

Plainstraße 70
A-5020 Salzburg

Eigentumsverhältnisse:

- Land Salzburg 42,56 %
- Stadt Salzburg 31,31 %
- Energie Oberösterreich, Service und Beteiligungs GmbH 26,13 %

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH

Eggenberger Straße 20
A-8020 Graz

Eigentumsverhältnisse:

- Land Steiermark 100 %

Steiermärkische Landesbahnen

Eggenberger Straße 20
A-8020 Graz

Eigentumsverhältnisse:

- Land Steiermark 100 %
- Wirtschaftsbetrieb des Landes Steiermark ohne eigene Rechtspersönlichkeit
- keine Firmenbuch-Nummer vorhanden!

Stern & Hafferl

Verkehrsgesellschaft mbH

Kuferzeile 32
A-4810 Gmunden

Eigentumsverhältnisse:

- Stern & Hafferl Holding GmbH 99,72 %
- Stern & Hafferl
Verwaltungs-GmbH 0,27 %

Stubaitalbahn

siehe IVB

Südburgenländische Regionalbahn GmbH

Bahnstraße 1
A-7503 Großpetersdorf

Eigentumsverhältnisse:

- Autoreisen Schuch 95,0 %

Südost Bayern Bahn / DB-Regio Netz VerkehrsgmbH

Bischoff-von-Ketteler-Straße 1
D-88453 Mühldorf

Eigentumsverhältnisse:

- DB Regio AG 100 %

TX-Logistik GmbH

Am Concorde Park E2/13
A-2320 Schwechat

Eigentumsverhältnisse:

- TX Logistik AG (Deutschland) 100 %

(Die TX Logistik AG ihrerseits befindet sich zu 51% im Besitz der Trenitalia und zu 49% im Besitz der Gründungsgesellschafter)

Verbund Austrian

Hydro Power AG

Höhenb.Schoberboden-Reißeck

Am Hof 6a
A-1010 Wien

Eigentumsverhältnisse:

- Verbund Austria Hydro Power AG 100%

Wiener Lokalbahnen AG

Eichenstraße 1
A-1121 Wien

Eigentumsverhältnisse:

- Wiener Linien GmbH 97,45 %
- Streubesitz 2,55 %, squeeze-out Anfang 2008, danach 100% Wiener Linien GmbH

Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Austraße 1
A-6200 Jenbach

Eigentumsverhältnisse:

- Zillertaler Gemeinden 60%
- Streubesitz 40%

Marktteilnehmer

Der Markt

In und durch Österreich wurden im Jahr 2005 ca. 662.385 tausend Tonnen Güter transportiert. Für die in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen stehen ca. 6000 km Schieneninfrastruktur zum Transport dieser Gütermenge zur Verfügung. Die Güter werden über Häfen, Terminals, ca. 700 Anschlussbahnen, Verladerrampen und diverse andere Verladestellen verladen. Zusätzlich benutzten im Jahr 2005 ca. 796 Mio. Personen öffentliche Verkehrsmittel.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist eine positive Entwicklung im Eisenbahnverkehr zu beobachten. Dabei sind auf einigen Transitstrecken Zuwachsraten von ca. 40% zu verzeichnen. Die neben der RCA in Österreich tätigen Bahnen mit einem Marktanteil von knapp 10% verzeichneten im Zeitraum 2005/2006 Zuwachsraten von bis zu 30%. Die genannten Zahlen gelten für den Schienengüterverkehr.

Das Netz

Das österreichische Schienennetz (Infrastruktur) mit einer Länge von ca. 6000 km wird von mehreren Unternehmen betrieben. Wo es die technischen, geografischen und ökonomischen Rahmenbedingungen zulassen oder fordern, sind die Netze der Infrastrukturbetreiber miteinander verknüpft. Dabei wird von den Betreibern der Infrastruktur ein Verknüpfungsvertrag abgeschlossen. Dieser Vertrag regelt alle Maßnahmen die eine sichere und reibungslose Zufahrt von einer Infrastruktur auf die andere ermöglicht. Für die geregelte Nutzung der Infrastruktur wird von jedem Infrastrukturunternehmen oder Betreiber ein Infrastrukturnutzungsvertrag erstellt. Der Infrastrukturnutzungsvertrag regelt primär die eisenbahnrelevan-

ten Themen. Die üblichen kaufmännischen Belange werden in den ebenfalls notwendigen AGB's geregelt.

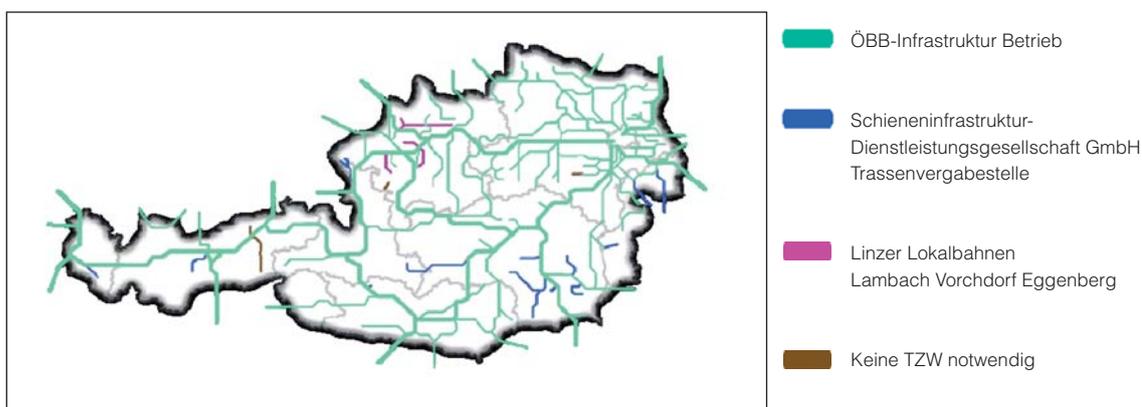
Zugang

Um allen zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen einen diskriminierungsfreien Netzzugang zu ermöglichen, sind alle vernetzten Eisenbahnunternehmen verpflichtet, eine vom Absatzbereich unabhängige Stelle zur Trassenvergabe einzurichten oder zu bestellen. Ein weiterer Grund für diese Regelung sind integrierte Eisenbahnunternehmen, die ein Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in einem Unternehmen vereinen. Die Zuweisungsstelle wird vom Infrastrukturbetreiber mittels Vertrag beauftragt, die Funktion als Trassenvergabestelle wahrzunehmen. Mit der Funktion als Trassenvergabestelle sind die Erstellung eines Netzfahrplans, die Überlastungserklärung der Schieneninfrastruktur, die Festsetzung des Benützungsentgeltes und dessen Verhandlung, die Zuweisung oder Entziehung von Zugtrassen, die Vereinbarung von Rahmenregelungen, die Zusammenarbeit (Koordination) mit anderen Trassenvergabestellen und Weiterleitung von Verträgen an die SCK verbunden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind in Österreich vier Trassenvergabestellen tätig.

Die Trennung von Absatzbereich und Trassenvergabe ist eine der Maßnahmen, den diskriminierungsfreien Zugang zur österreichischen Schieneninfrastruktur sicherzustellen. Hier tritt die Schienen Control-Kommission und die Schienen Control GmbH als Regulator in den Markt ein. Die Aufgabe des Regulators ist die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zum Schienennetz durch Beobachtung der Aufstellung der Infrastrukturbetreiber. Die Rechte und der dis-

kriminierungsfreie Netzzugang alle Marktteilnehmer werden nicht nur im Beschwerdefall von der Schienen Control- Kommission, sondern schon im Vorhinein durch Prüfung der Schienennetznutzungsbedingungen, der AGB's und Überwachung weiterer

Themenkreise gewahrt und gesichert. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird der diskriminierungsfreie Zugang durch Monitoring der zwischen den Marktteilnehmern geschlossenen Verträge sichergestellt.



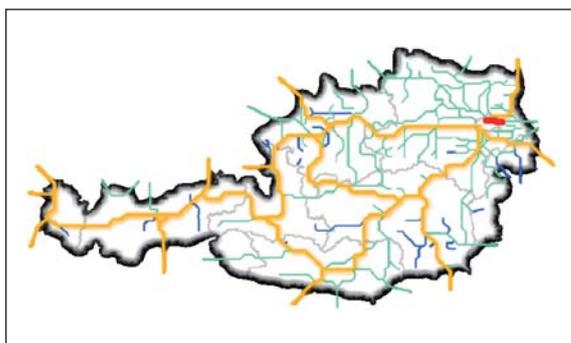
Für den Zugang zur österreichischen Schieneninfrastruktur ist eine Sicherheitsbescheinigung nach §37 EisbG erforderlich. Die Behörde bescheinigt den Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Sicherheitsbescheinigung, dass alle behördlichen Auflagen für den Zugang zur österreichischen Eisenbahninfrastruktur erfüllt sind.

Marktteilnehmer

Neben österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzen auch einige Eisenbahn-

verkehrsunternehmen der Nachbarländer die österreichische Eisenbahninfrastruktur. In den nachfolgenden Grafiken wird die Nutzung der österreichischen Eisenbahninfrastruktur durch die in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen grafisch dargestellt.

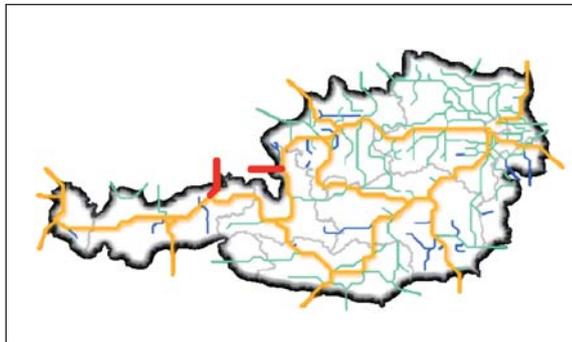
Bei der farbigen Kennzeichnung der Netznutzung werden die von den Eisenbahnunternehmen genutzten Teile der Infrastruktur rot hervorgehoben. Die Anzahl der gefahrenen Züge und die beförderten Tonnagen sind aus den Grafiken nicht ablesbar.



City Air Terminal Betriebsges.m.H.

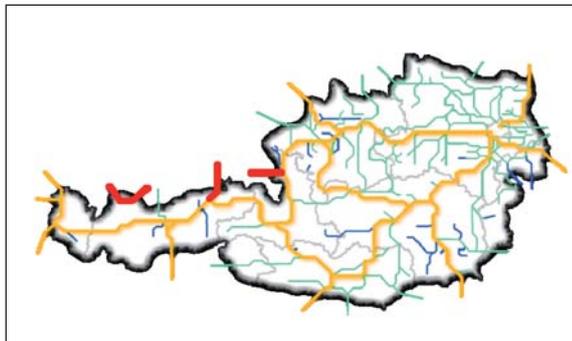
Österreichisches EVU

Schneller Personenverkehr zwischen Wien Mitte und Flughafen Wien Schwechat. Um den Ablauf beim Antritt der Reise in Wien Mitte zu vereinfachen, wird die Möglichkeit zum Check In angeboten.



DB Fernverkehr AG

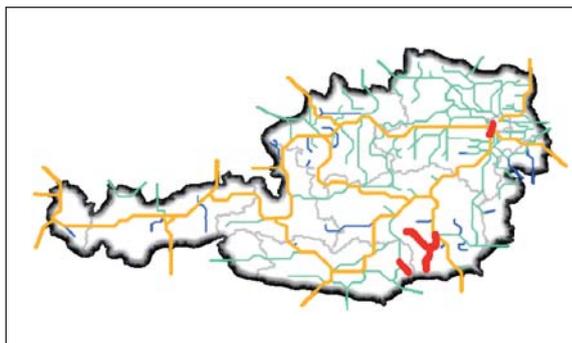
Die DB Fernverkehr AG ist ein Deutsches EVU und eine 100% Tochter der Deutsche Bahn AG und betreibt das Geschäftsfeld Personenfernverkehr. In Österreich werden jeweils nur die Grenzbahnhöfe angefahren.



DB Regio AG

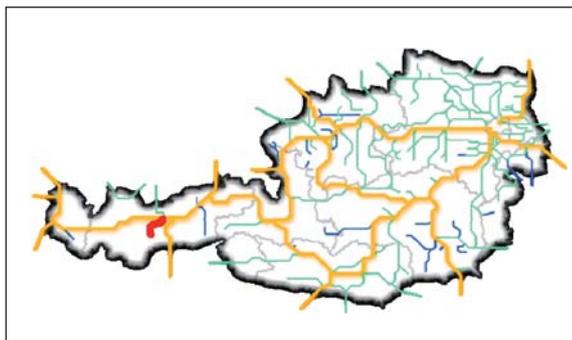
Die DB Regio AG ist ein Deutsches EVU und eine 100% Tochter der Deutsche Bahn AG.

Neben den Verkehren in die Grenzbahnhöfe wird die von der ÖBB eingestellte Außerfernbahn in Tirol betrieben.



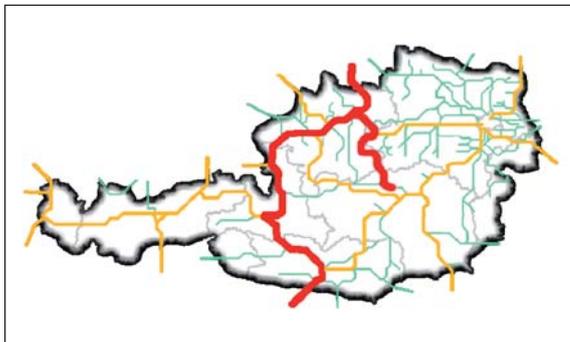
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Österreichisches integriertes Eisenbahnunternehmen, mit Leistungen auf der eigenen Strecke sowie regionalem Güterverkehr im Raum Lavamünd und Liesing. Das Unternehmen ist derzeit primär im Bereich Personennahverkehr in der Steiermark tätig.



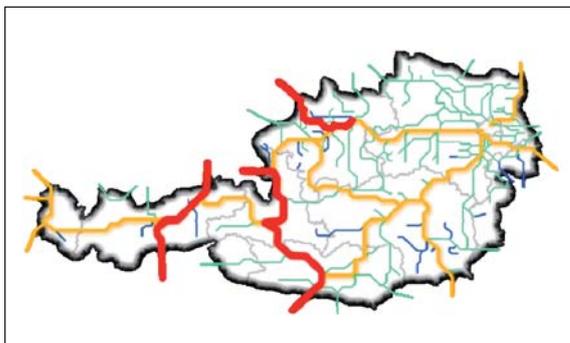
Innsbrucker Verkehrsbetriebe u. Stubaitalbahn GmbH

Die IVB ist ein reines Personenverkehrsunternehmen, das das Innsbrucker Straßennetz betreibt.



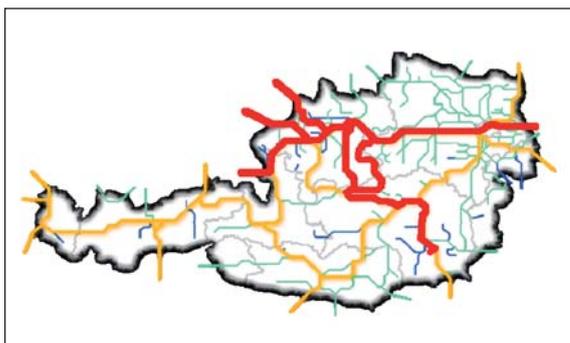
Logistik Service GmbH

Österreichisches EVU, das neben dem Werksbahnnetz der VOEST im Güterverkehr tätig ist. Die Logistic Service GmbH fährt umfangreiche Rohstofftransporte im Zusammenhang mit der Stahlproduktion. Die Logistic Service GmbH bedient auch mehrere Relationen im benachbarten Ausland.



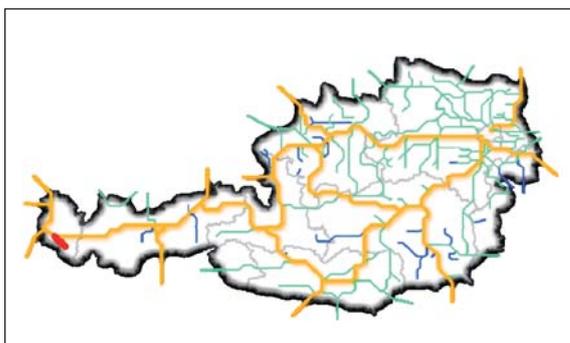
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH

Das deutsche Unternehmen ist im Güterverkehr über die Pässe Brenner und Tauern tätig. Im Alpen transit wird Deutschland mit Italien und umgekehrt verbunden. Die Verkehre werden teilweise mit Partnern (z.B. mit der Rail Traction Company) in den jeweiligen Ländern abgewickelt. Das Frachtspektrum reicht vom KLV bis zu Stahl und Autozügen.



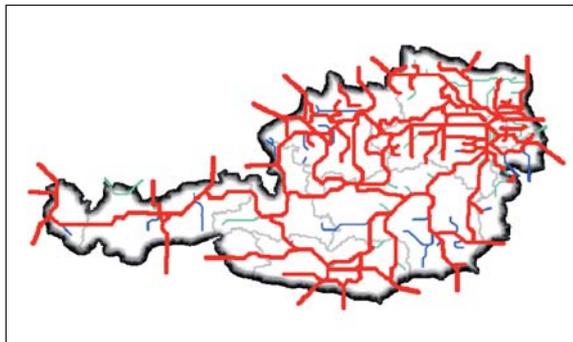
LTE Logistik und Transport GmbH

Österreichisches EVU mit einer Tochter in der Slowakei. Die LTE Logistik und Transport GmbH betreibt Güterverkehr auf dem ÖBB-Netz und im benachbarten Ausland. Die LTE ist Mitglied der Rail Freight Alliance „European Bulls“, ein Kooperationsnetzwerk europäischer Eisenbahnverkehrsunternehmen.



Montafonerbahn AG

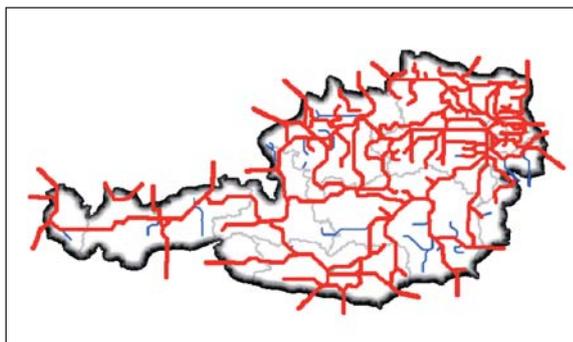
Die Montafonerbahn AG ist ein österreichisches integriertes Eisenbahnunternehmen. Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit liegt im Personennahverkehr.



ÖBB Personenverkehr AG

Die ÖBB Personenverkehr AG ist eine 100% Tochter der ÖBB Holding.

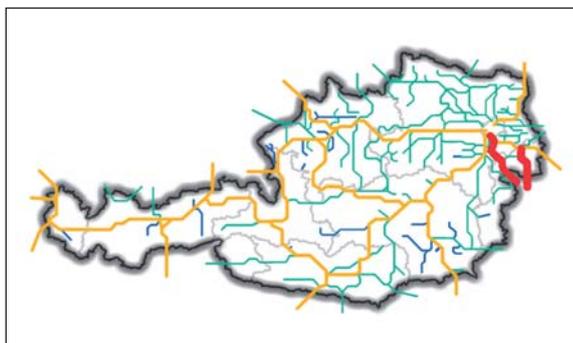
Die ÖBB Personenverkehr AG erbringt einen Grossteil des Personenverkehrs auf dem österreichischen Schienennetz.



ÖBB Traktion GmbH

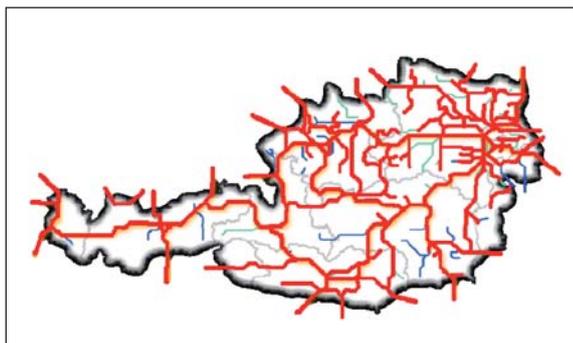
Die ÖBB-Traktion GmbH ist zu 49% im Besitz der Rail Cargo Austria AG und zu 51% der ÖBB Personenverkehr AG.

Die ÖBB-Traktion GmbH stellt die Lokomotiven, Triebwagen und Triebfahrzeugführer für die ÖBB Personenverkehr AG und ÖBB-Traktion GmbH.



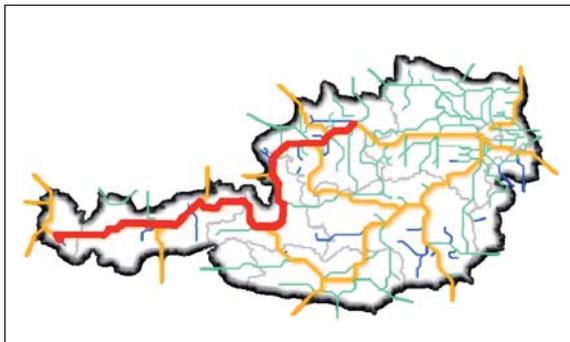
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG

Die österreichisch-ungarische Privatbahn betreibt nahezu ausschließlich auf eigenem Netz Güter- sowie Personenverkehr.



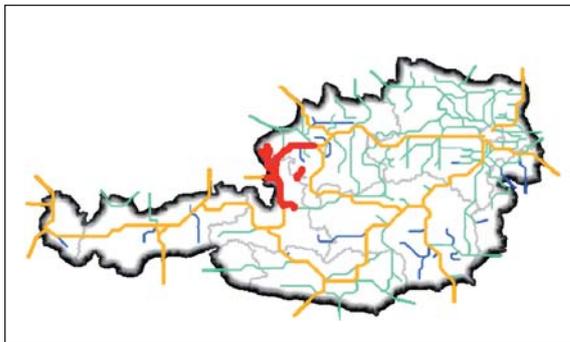
Rail Cargo Austria AG

Die Rail Cargo Austria AG ist das Güterverkehrsunternehmen der ÖBB.



RTS Rail Transport Service GmbH

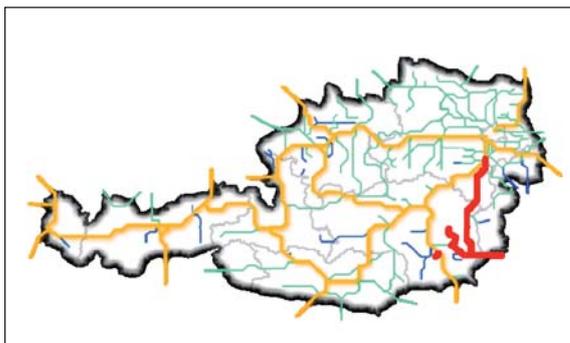
Tätigkeitsfeld sind Güterverkehrsleistungen in Österreich und den Nachbarländern, aber auch Sondertransporte mit Lademaßüberschreitungen, Schwertransporte oder Gefahrgut. Die wichtigste Leistung im Jahr 2006 war ein Zug von Linz nach Vorarlberg.



Salzburger Lokalbahnen

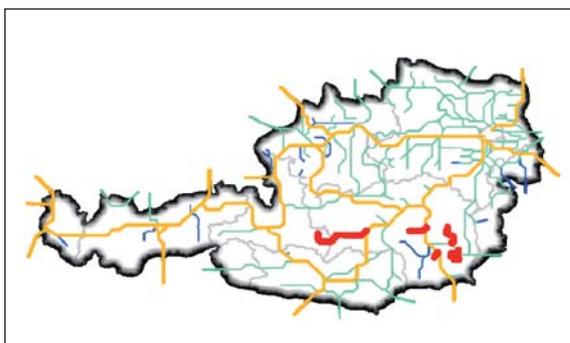
Die Salzburger Lokalbahnen sind eine 100% Tochter der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation.

Die Salzburger Lokalbahnen sind im Personennahverkehr auf eigener Strecke und im Güterverkehr auch auf dem Netz der ÖBB (vornehmlich im Rahmen der ECCO-Cargo Kooperation) tätig.



Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH

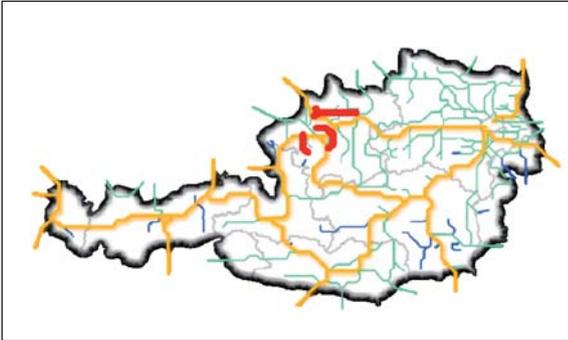
Die Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH ist ein österreichisches Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Schwerpunkt Güterverkehr auf der Wechselstrecke (Logistikzug Touareg-Express). Eisenbahnpersonenverkehr, Güterumschlag und logistische Tätigkeiten runden das Leistungsspektrum ab.



Steiermärkische Landesbahnen

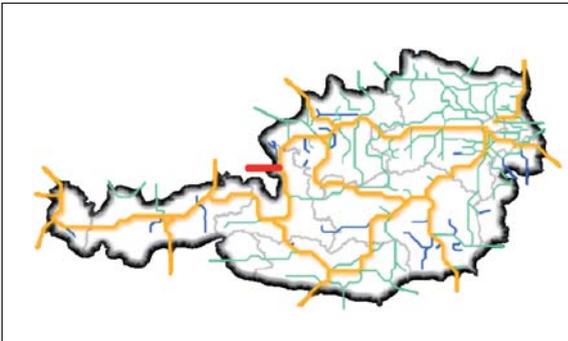
Die Steiermärkischen Landesbahnen sind zu 100% im Besitz des Land Steiermark.

Neben dem Güterverkehr auf dem eigenen Netz und dem Netz der ÖBB zählt auch der Betrieb des Terminals Werndorf (CCG) zu den Tätigkeitsbereichen der Steiermärkischen Landesbahnen.



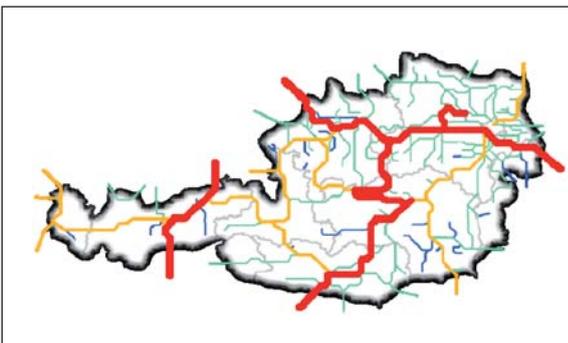
**Stern & Hafferl
Verkehrsgesellschaft mbH**

Die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH ist ein österreichisches Eisenbahnunternehmen mit Schwerpunkt im Personennahverkehr. Im Normalspurbereich werden die Lokalbahn Lambach- Vorchdorf- Eggenberg und die Linzer Lokalbahnen sowie die Strecke Lambach-Haag von Stern & Hafferl betrieben.



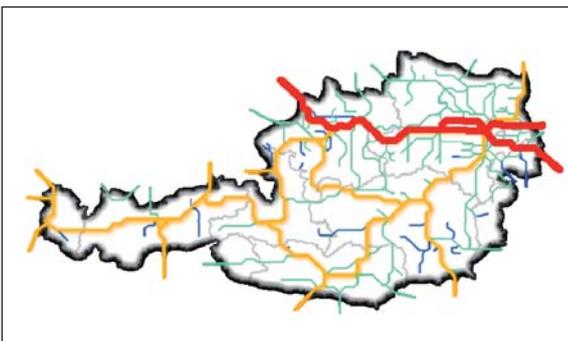
**Südost Bayern Bahn/DB-Regio
Netz VerkehrsgmbH**

Die Südost Bayern Bahn ist ein deutsches Eisenbahnunternehmen und eine 100% Tochter der Deutschen Bahn AG. In Österreich Sicherheitsbescheinigung für Personenverkehr bis Salzburg.



TX-Logistik GmbH

Die TX-Logistik AG ist ein deutsches Eisenbahnunternehmen mit einer österreichischen Tochter, der TX-Logistic Austria GmbH. Das Kerngeschäft sind Ganzzüge in Europa. In Österreich werden unter anderem Züge im Transit über die Brennerachse gefahren.



Wiener Lokalbahnen AG

Die Wiener Lokalbahnen AG ist ein österreichisches Eisenbahnunternehmen mit Personennahverkehr auf eigener Strecke.

Güterverkehr von der Nordsee bis Ungarn, in Österreich vor allem in der Ost-West-Achse.

Die Adressen der Regulatoren in der EU

Deutschland

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
Tulpenfeld 4
D-53113 Bonn
Tel: +49(0)22814-9921
Fax: +49(0)22814-8975
Homepage: www.bundesnetzagentur.de
E-mail: netzzugang_schiene@bnetza.de

Finnland

Finnish Rail Agency
Jaakonkatu 3, PO Box 84
FIN-00101 Helsinki
Tel: +358 20 77 67 611
Homepage: www.rautatievirasto.fi

Tschechische Republik

The Rail Authority
Wilsonova 80
CZ-121 06 Prague 2
Tel: +420(0)224 229 937
Fax: +420(0)972 241 831
Homepage: www.du-praha.cz
E-mail: sekretariat@du-praha.cz

Schweden

Swedish Rail Agency (Järnvägsstyrelsen)
Borganäsvägen 26, Box 14
SE-78121 Borlänge
Tel: +46 (0) 243-24 69 00
Fax: +46 (0) 243-24 69 99
Homepage: www.jvs.se
E-mail: jvs@jvs.se

Dänemark

Danish Railway Complaint Board &
Ministry of Transport
Frederiksholms Kanal 27
DK-1220 Copenhagen K
Tel: +45 33 92 43 81
Fax: +45 33 38 14 37
Homepage: www.trm.dk
E-mail: trm@trm.dk

United Kingdom

Office of Rail Regulation
One Kemble Street
UK-London WC2B4AN
Tel: +44 (0) 20 72 82 2000
Fax: +44 (0) 20 72 82 2040
Homepage: www.rail-reg.gov.uk
E-mail: contact.cct@orr.gsi.gov.uk

Estland

Ministry of economic affairs
and communications
Harju 11
EE-15072 Tallinn
Tel: +372 62 56 342
Fax: +372 63 13 660
Homepage: www.mkm.ee
E-mail: info@mkm.ee

Schweiz

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
Monbijoustraße 51A
CH-3003 Bern
Tel: +41 (0) 31 322 55 84
Fax: +41 (0) 31 323 54 75
Homepage: www.ske.ch
E-mail: santina.bevington@bav.admin.ch

Norwegen

The Norwegian Railway Inspectorate
(zuständig für Beschwerden)
Wergelandsveien 3
NO-0167 Oslo
Tel: +47 22 99 59 00
Fax: +47 22 99 59 03
Homepage: www.sjt.no
E-mail: post@sjt.no

Ministry of Transport and
Communications
(zuständig für Marktbeobachtung)
PO Box 8010 Dep.
NO-0030 Oslo
Tel: +47 22 24 90 90
Fax: +47 22 24 95 70
Homepage: www.sd.dep.no
E-mail: postmottak@sd.dep.no

Frankreich

Mission de Contrôle des
activités ferroviaires
Arche de la Défense
FR-92055 La Defense
Tel: +33 1 40 81 87 03
Fax: +33 1 40 81 17 22
Homepage: www.equipement.gouv.fr
E-mail: mcaf@equipement.gouv.fr

Spanien

Comité de Regulacion Ferroviara - CRF
Paseo de la Castellana 67
ES-28071 Madrid
Tel: +34 915 97 9924
Fax: +34 915 97 9342
Homepage: www.fomento.es
E-mail: midorrego@mfom.es

Griechenland

Ministry of Transport and Communication
Anastaseos Str. 2
GR-10199 Papagou, Athens
Tel: +30 210 650 80 89
Fax: +30 210 650 84 91
Homepage: www.yme.gr
E-mail: d.apostolinas@yme.gov.gr

Italien

Ufficio per la Regolazione dei
servizi ferroviari
Via Giuseppe Caraci 36
IT-00157 Rom
Tel: +39 06 41 58 3612-3620
Fax: +39 06 41 58 5810
Homepage: www.infrastrutturetrasporti.it
E-mail: ursf@infrastrutturetrasporti.it

Lettland

State Railway Administration
Riepnieku 2
LV-1050 Riga
Tel: +371 723 44 72
Fax: +371 723 41 05
E-mail: juris.iesalnieks@vda.gov.lv

Litauen

State Railway Inspectorate
Pamenkalnio 26-2
LT-01114 Vilnius
Tel: +370 5243 0493
Fax: +370 5243 0493
Homepage: www.vgi.lt
E-mail: d.mazetis@vgi.lt

Luxemburg

Ministère des Transports
11, rue Notre Dame
L-2240 Luxembourg
Tel: +352 22 478 44 00
Fax: +352 24 18 17
Homepage: www.gouvernement.lu/ministres/mini_transport.html

Portugal

Instituto Nacional do Transporte Ferroviario
Rua Padre Luis Aparicio 7
PT-1150-248 Lisboa
Tel: +351 21 317 89 00
Fax: +351 21 317 89 10
Homepage: www.intf.pt
E-mail: intf@intf.pt

Ungarn

Hungarian Rail Office
Múzeum u. 11
H-1088 Budapest
Tel: +36 1 511 3131
Fax: +36 1 511 4669
Homepage: www.vasutihivatal.gov.hu
E-mail: info@vasutihivatal.gov.hu

Rumänien

Railway Supervision Council
Ministry of Transport, Construction
and Tourism
Dinicu Golescu blvd, Nr 38, sector 1
RO-010873 BH Bucharest
Tel: +4021 319 61 80
Fax: +4021 319 61 51
Homepage: www.mt.ro
E-mail: repub@mt.ro

Niederlande

Office of Transport regulation
P.O Box 16326
NL-2500 BH The Hague
Tel: +31 70 330 1764
Fax: +31 70 330 3370
Homepage: www.nmanet.nl
E-mail: info@nmanet.nl

Slowenien

Ministry of Transport
Langusova 4
SI-1535 Ljubljana
Tel: +386 1 47 88 207
Fax: +386 1 47 88 146
Homepage: www.gov.si

Polen

Office for Rail Transport
Ul. Chalubinskiego 4
PL- 00-928 BH Warszawa
Tel: +22 626 80 11
Fax: +22 830 07 98
Homepage: www.utk.gov.pl
E-mail: trl@utk.gov.pl

Slowakei

Railway Regulatory Authority (URZD)
Mileticova 19
SK-820 05 Bratislava 25
Tel: +421 2 50255 284
Fax: +421 2 55568 002
Homepage: www.urzd.sk
E-mail: janusicova@urzd.sk

Irland

kein Regulator

Belgien

Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal

Vooruitgangsstraat/Rue du Progrès 80, bus 5
BE-1030 Brussel

Tel: +32 2 277 45 23

Fax: +32 2 277 42 70

Homepage: www.mobilit.fgov.be

E-mail: info.mob@mobilit.fgov.be

Quellenangabe

- AK (2004): Verkehrsmengen und Verkehrsemissionen auf wichtigen Straßen in Österreich 1985-2003, AK Wien
- AK (2006): LKW-Roadpricing abseits der Autobahn. Machbarkeit und Auswirkungen einer LKW-Maut am unterrangigen Straßennetz, AK Wien
- AK (2007): Legal-Illegal-Egal? Probleme und Kontrollen im Straßengüterverkehr und auf der Donau, AK Wien
- AK (2007): LKW-Roadpricing-Trends und Ausbaumöglichkeiten, AK Wien
- Asfinag (2005): Jahresbericht 2005, Wien
- Breyer, F. (2005): Mikroökonomie, 2. Auflage, Springer, Berlin
- Catharin, G., Gürtlich, G. H.(2006); Eisenbahngesetz. Kommentar samt ökonomischen und rechtlichen Grundlagen der Eisenbahnen; Wien: Linde
- Proposal to the European Commission for the Development of the Conceptual and Organisational Aspects of the Community Rail Market Monitoring Scheme, Project Nr. TREN/E2/08-2000
- Erail Monograph (2005): Austria, University of Oxford, NEA Transport research and training, Rijswijk
- Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft"- KOM(96)421 vom 30.07.1996
- Eisenbahn-Regulierung in Europa, 2006, IBM Business-Consulting
- Eisenbahn-Statistik der Republik Österreich, diverse Ausgaben
- Eisenbahn Österreich, diverse Ausgaben, Minirex
- Eisenbahn-Revue, diverse Ausgaben, Minirex
- Richtlinie 2006/38/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 17.5.2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/38/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge
- Herry M. (2001): Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr, AK Wien
- Knieps, G., (2005): Wettbewerbsökonomie, 2. Auflage, Springer, Berlin
- Kratena K., Puwein W. (2002): Volkswirtschaftliche Auswirkungen einer fahrleistungsabhängigen LKW-Maut, WIFO-Monatsberichte 2, Wien
- Kratena K., Wüger W. (2005): Energieszenarien für Österreich, WIFO Wien
- Lewis, Eisenbahnregulierungsrecht. Kommentar zum EisenbahnG, 2002, Verlag Österreich
- Liebmann, Eisenbahngesetz samt Nebengesetzen zur Bundesbahnstruktur idF 1.1.2005, 2004, Manz
- ÖVG Spezial (Band 52): Eisenbahnverkehr – Theoretische Grundlagen und Praxis, 2006
- Puwein W. (2006): Langfristige Auswirkungen einer Energieverteuerung auf den Verkehr, WIFO-Monatsberichte 10, Wien
- Railimplement: The implementation of the EU Directives 2001/12, 2001/13 and 2001/14 in the Member States
- Rechnungshof-Bericht zur ÖPNV-Reform aus 2005/8
- Schienenverkehr Aktuell, diverse Ausgaben, Verlag Pospischil
- Statistik Austria, diverse Publikationen
- Wirtschaftskammerstudie zum 3. Eisenbahnpaket
- Wirtschaftspolitische Blätter 3/2005
- Diverse parlamentarische Materialien
- Geschäftsberichte der Eisenbahnunternehmen
- Protokolle der SCK-Sitzungen im Jahr 2006

Fotos

S. 3 BMVIT S. 4, 5 SCG, S.5 Dr. Walch, S.29, SCG, Dr. Kummer, S. 30 SCG S.31 SCG, S37 CAT, alle übrigen G. Fürnkranz

Grafiken

S. 23 BMVIT S. 57 ÖBB Infrastruktur Betrieb AG, alle übrigen SCG

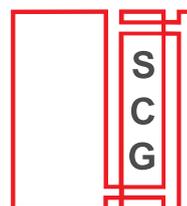
Impressum

Herausgeber und Redaktion

Schienen Control GmbH, GF Georg Fürnkranz
 Frankenberggasse 9/5, A-1040 Wien
 Tel.: 0043/1/505 0707
 Fax: 0043/1/505 0707 17
 email: office@scg.gv.at, www.scg.gv.at

Grafik und Druck

Estermann GmbH, Auroldmünster
 www.estermann-druck.at



SCHIENEN-CONTROL GmbH
Österreichische Gesellschaft für
Schienenverkehrsmarktregulierung mbH

A-1040 Wien, Frankenberggasse 9/5
Tel. +43-(0)1-50 50 707
Fax: +43-(0)1-50 50 707-17

www.scg.gv.at