



Rolle der Regulierungsbehörden

Hier werden die Schienen-Control Kommission sowie die Schienen-Control GmbH vorgestellt und ihre Zuständigkeiten beschrieben.

Zusammensetzung und Struktur der Schienen-Control Kommission

Die Schienen-Control Kommission ist die oberste Verwaltungsbehörde der Regulierung des Bahnverkehrs in Österreich. Sie ist eine Kollegialbehörde mit richterlichem Einschlag gemäß Art. 133 Ziffer 4 Bundesverfassungsgesetz und setzt sich aus 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 in ihren Entscheidungen unabhängig und weisungsfrei. Für die aktuelle Funktionsperiode vom 1. Jänner 2007 bis einschließlich 31. Dezember 2011 ergibt sich die nachstehende Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission.

Die Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission:

Vorsitzender: Senatspräsident des OLG i. R.

HR Dr. Gerhard Hellwagner

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

Brigitta Riebesmeier

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

Erich Kopp

Stellvertretender Vorsitzender: Dr. Robert Streller

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

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

Klaus Rießberger

Aufgaben und Funktionsweise

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

- Entscheidung über Beschwerden wegen des Nichtzustandekommens von Verträgen betreffend den Anschluss an oder die Mitbenützung von Eisenbahninfrastruktur (§ 53c EisbG), die Zuweisung von Zugtrassen oder die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (§ 72 EisbG), die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 73 EisbG) sowie die Schulung von Eisenbahnbediensteten (§ 75e Abs. 1 EisbG), insbesondere von Triebfahrzeugführern (§ 154 EisbG).
- Ausübung der Wettbewerbsaufsicht über Eisenbahnunternehmen (§§ 53f und 74 EisbG). Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen zu prüfen, ob Eisenbahnunternehmen den Zugang zu Infrastruktur oder sonstigen Leistungen in einer diskriminierungsfreien Weise gewähren.
- Feststellung, ob die Bedienung von Bahnhöfen oder Haltestellen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen EU- oder EWR-Staat das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die Erbringung gemeinschaftlicher Leistungen im Personenverkehr gefährdet (§ 57b Abs. 2 EisbG).
- Genehmigung von Rahmenregelungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität an ein Eisenbahnunternehmen mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren (§ 64 Abs. 5 EisbG).
- Genehmigung von Engpasszuschlägen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Benützung überlasteter Strecken einhebt (§ 65e Abs. 4 EisbG).
- Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH (§ 81 Abs. 2 EisbG). Die Schienen-Control GmbH erlässt einerseits Bescheide, mit denen sie Anordnungen zur Durchsetzung der ihr zukommenden Aufgaben trifft (§ 77 Abs. 3 EisbG). Andererseits kann sie mit Bescheid Maßnahmen verfügen, die erforderlich sind, um den Anschluss, die Mitbenützung, den Zugang zu Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahnunternehmens zu ermöglichen, wenn zwar eine derartige Verpflichtung aufgrund eines Vertrages oder Bescheides besteht, das verpflichtete Eisenbahnunternehmen jedoch faktisch die Herstellung des rechtskonformen Zustandes verhindert (§§ 53e Abs. 2, 75 Abs. 2 EisbG). Weiters schreibt sie mit Bescheid die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entrichtenden Kostenbeiträge vor (§ 80 Abs. 1 EisbG).
- Entscheidungen über die Gewährung von Erleichterungen von den Verpflichtungen, die sich aus den Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrs ergeben, etwa von der Pflicht, anderen Eisenbahnunternehmen Zugang zur Schieneninfrastruktur zu gewähren (§ 75a Abs. 3 EisbG). Diese Erleichterungen können Eisenbahnunternehmen gewährt werden, deren

Schieneinfrastruktur für die Erreichung von Güterterminals, Häfen oder Anschlussbahnen benötigt wird. Die Erleichterungen sind insbesondere dann zu gewähren, wenn kein Dritter den Zugang zur Schieneinfrastruktur begehrt hat.

- Schlichtungsstelle bei Streitigkeiten betreffend einen freiwillig eingeräumten Zugang gemäß § 75b EISbG. Gewährt ein Eisenbahnunternehmen einem anderen den Zugang zu seinen Eisenbahnanlagen freiwillig, ohne Bestehen einer entsprechenden Verpflichtung, so ist über diesen Zugang ein schriftlicher Vertrag abzuschließen. In diesem Vertrag kann vereinbart werden, dass das zugangsberechtigte Eisenbahnunternehmen im Fall einer Beschwerde die Schiene-Control Kommission als Schlichtungsstelle anrufen kann.
- Gänzliche oder teilweise Unwirksamerklärung von Entschädigungsbedingungen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Fahrgästen gegenüber betreffend Fahrpreisentschädigungen anwendet. Entschädigungsbedingungen können für unwirksam erklärt werden, wenn sie für die Fahrgäste unangemessen und unzumutbar sind oder nicht den Kriterien betreffend Fahrpreisentschädigungen für Verspätungen entsprechen, welche die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sowie das Bundesgesetz zu dieser Verordnung vorsehen (§ 78b Abs. 2 EISbG).
- Zuständigkeit als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes in den Angelegenheiten, in denen die Schiene-Control GmbH Bescheide erlässt. Als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde kann die Schiene-Control Kommission diese Bescheide unter bestimmten Voraussetzungen abändern oder beheben.
Weiters kann die Zuständigkeit zur Erlassung des Bescheides auf Antrag einer Partei (Devolutionsantrag) auf die Schiene-Control Kommission übergehen, wenn die Schiene-Control GmbH nicht binnen einer Frist von sechs Monaten ab Einlangen eines Antrags einen Bescheid erlässt.

Die Schiene-Control Kommission folgt bei ihrem Verfahren einer Geschäftsordnung, die sie sich gemäß Eisenbahngesetz selbst gibt und die im

Internet unter www.schienecontrol.gv.at nachzulesen ist. Im Übrigen ist das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz anzuwenden. In der Praxis treffen sich zumeist alle Mitglieder und Ersatzmitglieder bei den Sitzungen, um einen optimalen Informationsstand und damit Kontinuität sicherzustellen, falls einmal eines der Mitglieder tatsächlich verhindert sein sollte.

Arbeit der Schiene-Control Kommission in der Praxis

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

Im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht gemäß § 74 EISbG werden diese Unterlagen dann seitens der Schiene-Control Kommission mit Unterstützung der Mitarbeiter der Schiene-Control GmbH von Amts wegen auf Diskriminierungspotenziale oder sonstige aus wettbewerbsrechtlicher Sicht unzulässige Komponenten geprüft und gegebenenfalls beeinträchtigt.

Schließlich werden wettbewerbsrelevante oder diskriminierende Sachverhalte, die sich aus der Marktbeobachtung durch die Schiene-Control GmbH oder aus informellen Kontakten der Schiene-Control GmbH mit Marktteilnehmern ergeben, von der Geschäftsführung der Schiene-Control GmbH in ihrem Bericht vorgebracht und ebenfalls einer Entscheidung durch die Schiene-Control Kommission, ob sich ein Anlass für wettbewerbsbehördliches Eingreifen ergibt, zugeführt.

In der Praxis erfolgen wettbewerbsbehördliche Schritte durch die Schiene-Control Kommission zumeist in Form einfacher Schreiben an das betroffene Unternehmen, sodass sich im Fall einer umgehenden positiven Reaktion keine Notwendigkeit ergibt, mittels Bescheid gegen den beanstandeten Sachverhalt vorzugehen.

Zu den einzelnen Verfahren siehe Kapitel „Schwerpunkte der Arbeit der Schiene-Control Kommission“.

Hauptaufgabe

Die Hauptaufgabe der Schienen-Control GmbH als öffentlicher Rechtsträger ist die Sicherstellung eines funktionierenden, belebten und liberalisierten Schienenverkehrsmarktes. Als Mediator sorgen wir für einen 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. Durch die Umsetzung des 3. Eisenbahnpaketes im innerstaatlichen Recht haben die Schienen-Control GmbH und die Schienen-Control Kommission neue Aufgaben erhalten.

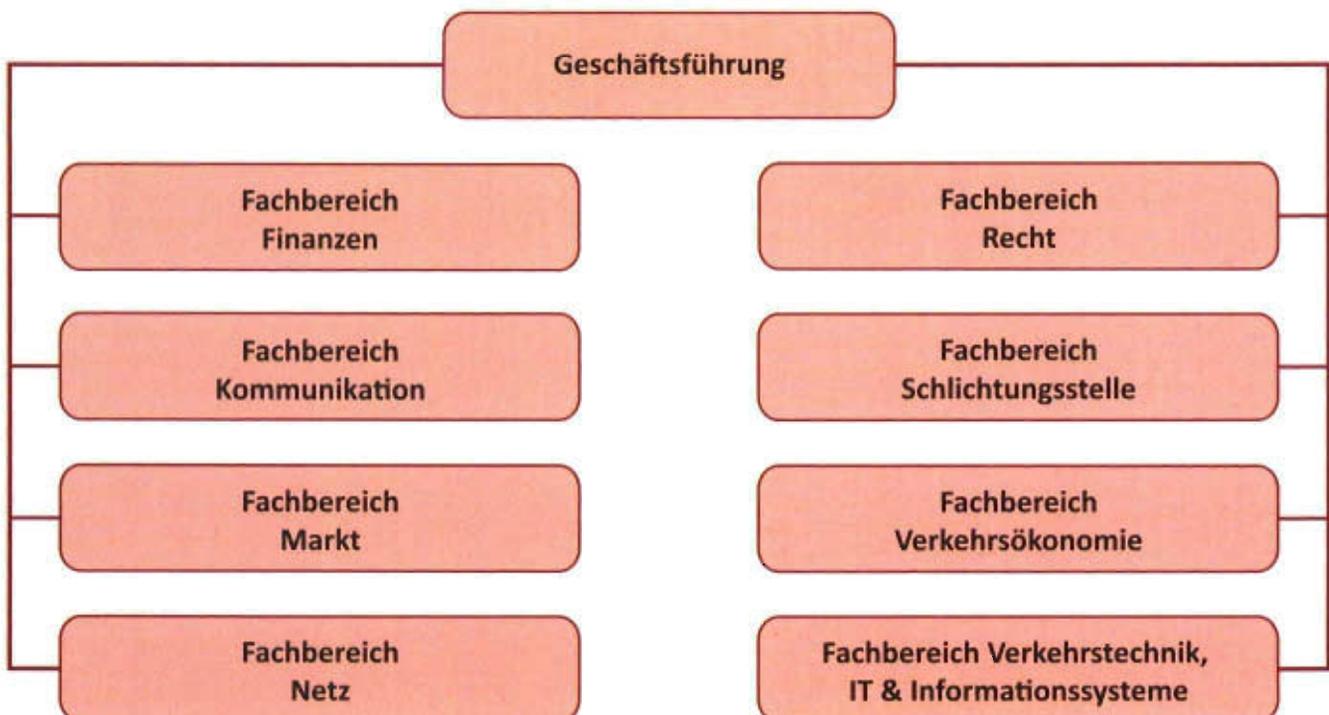
Aufgabe als staatliche Schlichtungsstelle

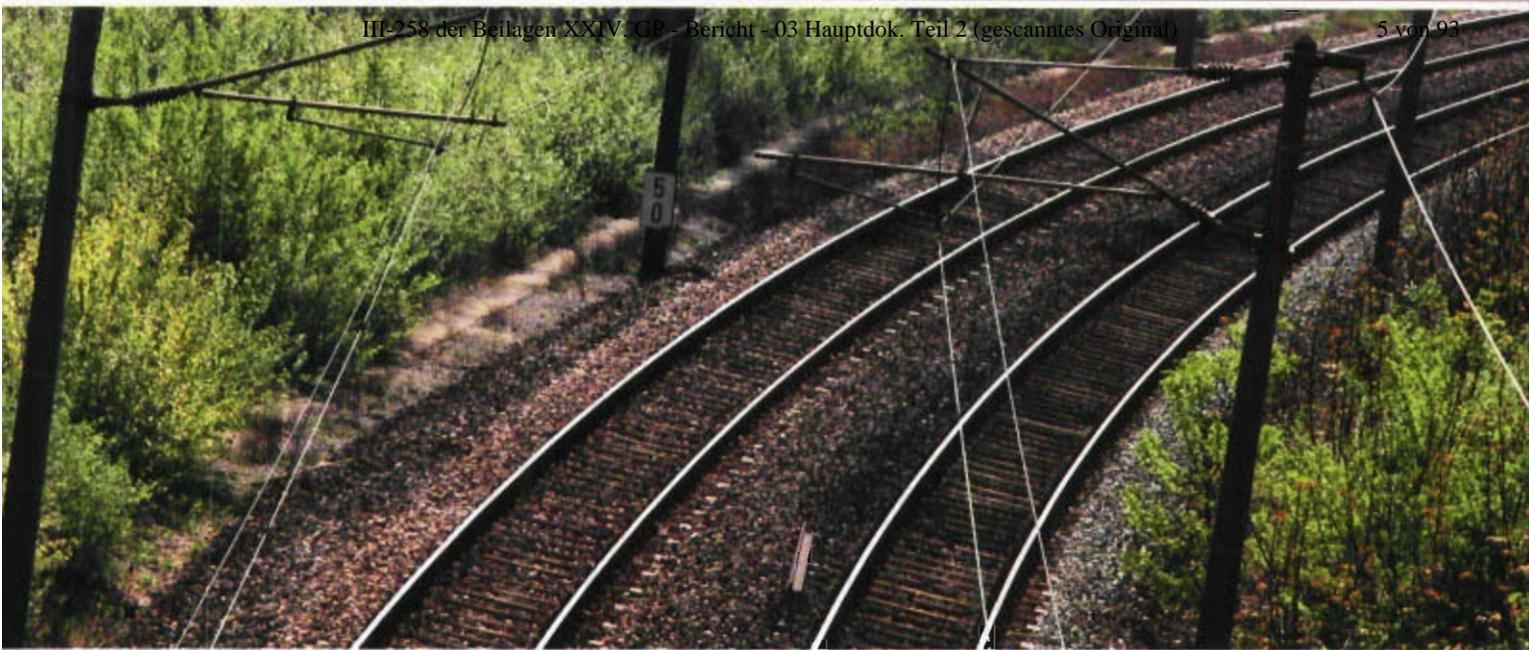
Bereits seit Anfang 2007 ist die bei der Schienen-Control GmbH eingerichtete Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnunternehmen tätig. Durch die Umsetzung der sogenannten EU-Fahrgast-

rechteverordnung in innerstaatliches Recht wurde die Schlichtungsstelle der Schienen-Control GmbH auch mit der Aufgabe der staatlichen Schlichtungsstelle bzw. der Missbrauchsaufsicht in Angelegenheiten der Verordnung betraut.

Geschäftsstelle für die Schienen-Control Kommission

Als Geschäftsstelle für die Schienen-Control Kommission tragen wir wesentlich dazu bei, dass es zu raschen und fairen Entscheidungen bei formellen Konflikten kommt. Wir sind Servicestelle und kompetenter Ansprechpartner für Bahnunternehmen, Institutionen und die öffentliche Hand. Ein kleines aber effizientes Team von qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bildet die Basis für den Erfolg unserer Tätigkeiten. Anfang 2010 kam es zu einem Wechsel in der Geschäftsführung. Mag. Ursula Zechner trat die Nachfolge des bisherigen Geschäftsführers Georg Fürnkranz an. Zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrags ist die Schienen-Control GmbH in acht Fachbereiche strukturiert (Finanzen, Kommunikation, Markt, Netz, Recht, Schlichtungsstelle, Verkehrsökonomie sowie Verkehrstechnik, IT & Informationssysteme).





Rechtlicher Rahmen der Bahnliberalisierung

2010 – wurde in Österreich das Eisenbahngesetz novelliert; wurden mittels Bundesgesetz die Fahrgastrechte national konkretisiert; wurde die Evaluierung des 1. Eisenbahnpaketes durch die EU-Kommission abgeschlossen und ein Überarbeitungsvorschlag veröffentlicht; wurde von der EU die „Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“ beschlossen.

RECAST 1. EISENBAHNPAKET, VERTRAGSVERLETZUNGSVERFAHREN

Recast

Am 17. September 2010 legte die EU-Kommission einen Vorschlag zur Neufassung des 1. Eisenbahnpaketes vor, mit dem Ziel, mehr Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt zu schaffen, die Befugnisse der nationalen Regulierungsbehörden und deren Zusammenarbeit zu stärken sowie eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für Investitionen im Schienenverkehr herzustellen.

Durch die Fusion von drei geltenden Richtlinien und ihren anschließenden Änderungen soll eine Vereinfachung und Konsolidierung der Rechtsetzung herbeigeführt werden.

Aus Sicht der Schienen-Control stärkt der Richtlinien-vorschlag das Ziel, transparente Marktbedingungen für einen chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerb zu schaffen, und zwar insbesondere durch Änderungen betreffend die getrennte Rechnungsführung, den Zugang zu schienenverkehrsbezogenen Leistungen, die Wegeentgeltregelungen, die erweiterten Zuständigkeiten und Durchsetzungsbefugnisse sowie die Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit der Regulierungsstellen.

Getrennte Rechnungsführung

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

Wettbewerbsfragen

Durch den Vorschlag wird die Transparenz der Bedingungen des Zuganges zum Eisenbahnmarkt verbes-

sert. Es werden detailliertere Schienennetz-Nutzungsbedingungen verlangt, anhand derer potenzielle neue Marktteilnehmer die Merkmale verfügbarer Infrastruktur und die Bedingungen ihrer Nutzung klar erkennen sollen.

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

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

Transparente Entgeltregelungen

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

Stärkung der Kompetenzen der Regulierungsstellen

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

Vertragsverletzungsverfahren wegen mangelhafter Umsetzung des 1. Eisenbahnpaketes

Der vorliegende Vorschlag für eine Neufassung des 1. Eisenbahnpaketes steht zwar nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Vertragsverletzungsverfahren, die am 24. Juni 2010 von der Europäische Kommission gegen 13 Mitgliedstaaten, darunter Österreich, wegen mangelhafter Umsetzung des 1. Eisenbahnpaketes eingeleitet wurden. Deren Ziel ist jedoch das Gleiche, nämlich die Errichtung eines einheitlichen Eisenbahnverkehrsraums in Europa.

Die Klage gegen Österreich beinhaltete ursprünglich zwei Klagepunkte, nämlich die mangelnde Unabhängigkeit des für die Erhebung der Wegeentgelte und die Zuweisung von Fahrwegkapazität zuständigen Infrastrukturbetreibers innerhalb des ÖBB-Konzerns sowie das Fehlen eines Bonus-/Malussystems (Performance Regime) für die Infrastruktur-Benützungsentgelte im Fall von Verspätungen. Im ersten Klagepunkt zieht die Europäische Kommission insbesondere die Erfüllung der Anforderungen zur Unab-

hängigkeit der Zuweisungsstelle unter dem Dach der ÖBB-Holding AG in Zweifel. Zum ersten Klagepunkt ist auch ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren bei der Schienen-Control Kommission anhängig. Zum zweiten Klagepunkt wurde bereits ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren abgeschlossen. Da in den neuen Schienennetz-Nutzungsbedingungen mit Fahrplanwechsel 2010/2011 ein neues Anreizsystem zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur eingeführt wurde (Performance Regime), wurde dieser Klagepunkt von der EU-Kommission fallen gelassen. Je nach Ausgang der Vertragsverletzungsverfahren und der politischen Diskussion zum Recast auf europäischer Ebene (Kommission, Rat, Parlament) wird die Frage einer weiteren Entflechtung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen entschieden werden. Zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraums ist auch noch die Öffnung der inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste für den Wettbewerb ausständig. Dazu plant die EU-Kommission 2012 einen Richtlinienvorschlag vorzulegen.

GÜTERVERKEHRSKORRIDOR-VERORDNUNG DER EU

Netze und Korridore auf europäischer Ebene

Im Unionsvertrag hat die Europäische Union in den Artikeln 170 bis 174 den Auf- und Ausbau Transeuropäischer Netze (TEN) für Verkehr, Telekommunikation und Energie festgeschrieben. Zu den Verkehrsnetzen gehört natürlich auch das Eisenbahnnetz. Um den Ausbau des Verkehrsnetzes voranzutreiben, wurden von der EU sogenannte Prioritätsprojekte festgelegt. Deren Ausbau wird als vorrangig betrachtet und von der EU auch finanziell unterstützt.

Im Eisenbahnnetz ist Österreich von vier Prioritätsprojekten betroffen:

Prioritätsprojekt 1: Berlin – München – Kufstein – Innsbruck – Brenner – Verona/Milano – Bologna – Napoli – Messina – Palermo

Prioritätsprojekt 17: Paris – Strasbourg – Stuttgart – Passau – Wien – Bratislava

Prioritätsprojekt 22: Athen – Sofia – Budapest – Hegyeshalom – Wien – Břeclav – Praha – Nürnberg/Dresden

Prioritätsprojekt 23: Gdańsk – Warszawa – Brno – Břeclav – Wien

Von den Prioritätsprojekten werden in Österreich somit die Brennerachse, die Donauachse und die Nordbahn umfasst.

Um die national stark unterschiedlichen Signal- und Sicherungssysteme der einzelnen Mitgliedstaaten zu vereinheitlichen, hat die EU beschlossen, ein neues einheitliches System einzuführen. Dieses besteht aus zwei Komponenten, nämlich dem European Traffic Control System (ETCS) und einem digitalen Sprach- und Datenfunk (GSM-R). Beide Systeme zusammen ergeben das European Rail Traffic Management System (ERTMS). Dieses soll nach und nach auf den international bedeutsamen Streckenabschnitten eingesetzt werden. Um dieses Projekt koordiniert voranzutreiben, wurden auf europäischer Ebene mehrere ERTMS-Korridore definiert, auf denen das neue System innerhalb bestimmter Fristen einzurichten ist.

Österreich ist dabei von zwei Korridoren betroffen:

ERTMS-Korridor B: Stockholm – Malmö – Hamburg – München – Kufstein – Innsbruck – Brenner – Verona – Napoli

ERTMS-Korridor E: Dresden – Praha – Břeclav – Wien – Hegyeshalom – Budapest – București – Constanța

Auf österreichischem Staatsgebiet decken sich die beiden ERTMS-Korridore mit den TEN-Prioritätsprojekten 1, 22 und 23.

Nach längeren Diskussionen zwischen dem Europäischen Rat und dem Europäischen Parlament wurde im Juni 2010 die „Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“ (Verordnung (EU) 913/2010) erlassen. Diese wurde am 20. Oktober 2010 im Amtsblatt der EU veröffentlicht und trat am 10. November 2010 unmittelbar in Kraft.

Österreich ist darin von drei Korridoren betroffen:

Güterverkehrskorridor 3: Stockholm – Malmö – Hamburg – München – Kufstein – Innsbruck – Brenner – Verona – Palermo

Güterverkehrskorridor 5: Gdynia – Katowice – Ostrava/Zilina – Břeclav – Wien – Klagenfurt – Tarvisio – Venedig/Triest/Bologna/Ravenna sowie Bruck a. d. Mur – Graz – Spielfeld-Straß – Maribor – Ljubljana – Koper/Triest

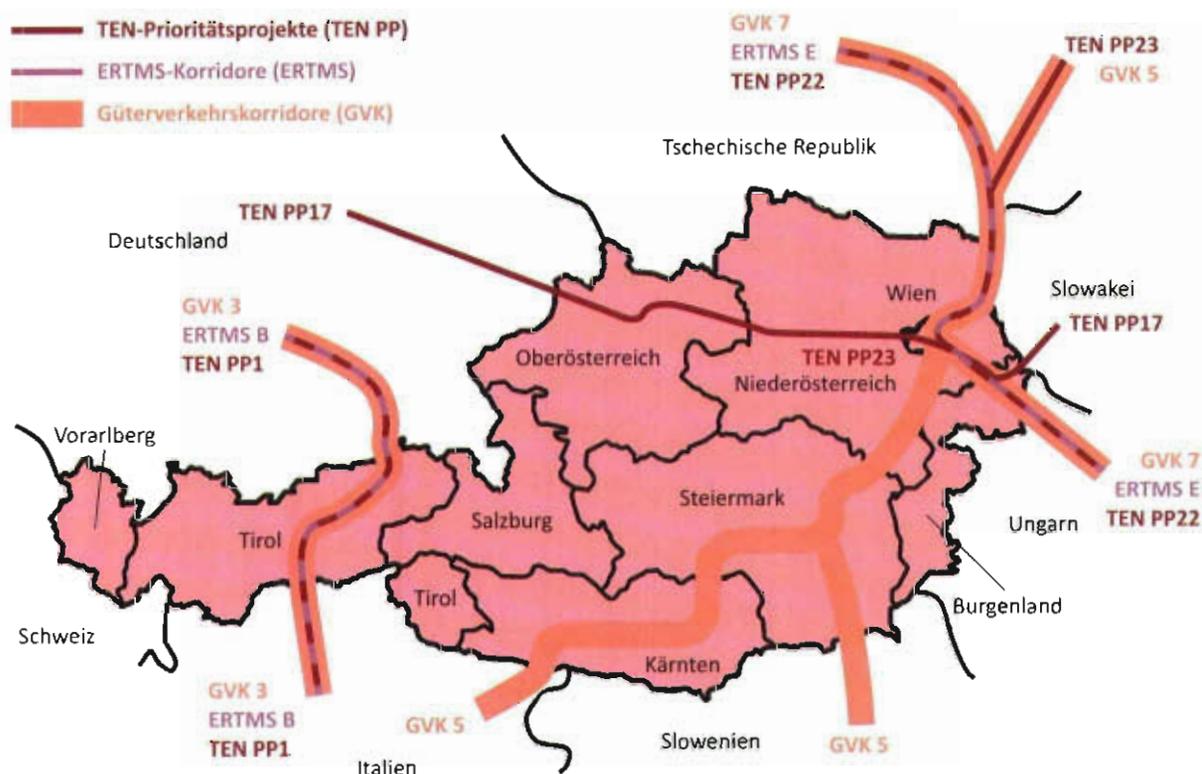
Güterverkehrskorridor 7: Praha – Brno – Břeclav – Wien – Hegyeshalom – Budapest – București – Constanța sowie Vidin – Sofia – Thessaloniki – Athen

Die Güterverkehrskorridore 3 und 7 sind in Österreich identisch mit den Prioritätsprojekten 1 und 22 sowie mit den ERTMS-Korridoren B und E. Der Güterverkehrskorridor 5 deckt sich nördlich von Wien mit dem Prioritätsprojekt 23. Südlich von Wien stellt der Güterverkehrskorridor 5 jedoch korridormäßig eine Neuheit dar. Die sogenannte Pontebbana-Achse von Wien zur italienischen Grenze bei Tarvisio war bisher in keinem EU-Korridor-konzept enthalten gewesen. Lediglich der Abschnitt Graz – Spielfeld-Straß ist Bestandteil des paneuropäischen Korridors X.

Die Einbeziehung der Pontebbana-Achse stellt einen politischen Erfolg der am sogenannten Baltisch-Adriatischen Korridor gelegenen Mitgliedstaaten dar, welche lange um eine Aufwertung dieses Korridors auf europäischer Ebene gekämpft hatten.

Europäische Netze und Korridore in Österreich

Quelle: Schienen-Control



Ziele und Inhalte der Güterverkehrs-korridor-Verordnung

Ziel der Verordnung ist die Optimierung der Nutzung des Schienennetzes für den Güterverkehr. Vor allem an den Grenzen zwischen den nationalen Netzen kommt es immer wieder zu Problemen. Um die Effizienz der Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu steigern, werden internationale Güterverkehrskorridore definiert und mit einer Führungsstruktur versehen. Die dazugehörigen Gremien werden von allen Mitgliedstaaten besetzt, die vom jeweiligen Korridor betroffen sind.

An oberster Stelle steht ein Exekutivrat, dem Behördenvertreter angehören. Diese legen die allgemeinen Zielsetzungen des Korridors fest. Dazu kommt ein Verwaltungsrat, in dem Trassenzuweisungsstellen und Infrastrukturbetreiber vertreten sind. Ausgehend von den Zielsetzungen des Exekutivrates koordiniert der Verwaltungsrat die nationalen Ausbaupläne und erstellt spätestens sechs Monate vor Inbetriebnahme des Korridors einen Durchführungsplan für die Beseitigung von Engpässen entlang des Korridors.

Als Grundlage dafür ist eine Verkehrsmarktstudie zu erstellen und regelmäßig zu aktualisieren.

Für die Ausbauvorhaben ist ein Investitionsplan zu erarbeiten. Schließlich ist der Verwaltungsrat auch für das Verfahren für internationale Trassenbestellungen zuständig.

Die eigentliche Trassenbestellung erfolgt in Form eines One-Stop-Shop, der für jeden Korridor einzurichten ist. Die für internationale Güterzüge zur Verfügung zu stellenden Kapazitäten werden a priori vom Exekutivrat festgelegt, wobei auch die Anforderungen des Personenverkehrs zu berücksichtigen sind. Neben Jahresbestellungen sind auch Kapazitäten für adhoc-Verkehre vorzuhalten, wobei deren Anzahl von der Nachfrage abhängt, die sich aus der Marktstudie ergibt. Der One-Stop-Shop weist solche Trassen dann zu und teilt sie den nationalen Trassenzuweisungsstellen mit. Damit wird die Kompetenz zur Zuweisung derartiger Trassen von nationaler Ebene zum One-Stop-Shop verlagert. Für bestellte, aber nicht in Anspruch genommene Trassen kann ein hohes Reservierungsentgelt vorgeschrieben werden, andererseits

dürfen bestellte Trassen innerhalb von zwei Monaten vor der tatsächlichen Zufahrt nicht mehr wegen Bauarbeiten storniert werden. Ein wichtiger Punkt in der Verordnung ist auch die Definition für die zugelassenen Antragsteller. Anders als bisher im österreichischen Eisenbahngesetz vorgesehen dürfen auch Verlader und Speditionen Trassenbestellungen abgeben.

Angesichts der Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber entlang eines Korridors ist als Gegengewicht auch eine Zusammenarbeit der Regulatoren erforderlich. Das dafür notwendige vergleichbare Regulierungsniveau in den einzelnen Mitgliedstaaten wird in der EU-Verordnung ausdrücklich eingefordert. Den internationalen Güterzugtrassen wird in der

Verordnung Priorität gegenüber anderen Verkehren eingeräumt. Im Fall von Betriebsstörungen haben internationale Güterzüge jedoch gegenüber dem ursprünglichen Entwurf keinen absoluten Vorrang, vielmehr ist auf die möglichst rasche Wiederherstellung des Gesamtverkehrs Rücksicht zu nehmen. Zu diesem Zweck sind vom Verwaltungsrat Leitlinien für das Störungsmanagement zu beschließen und die darin enthaltenen Prioritäten zu veröffentlichen. Für die Umsetzung der insgesamt neun Güterverkehrskorridore hat die Verordnung Fristen von drei bzw. fünf Jahren gesetzt. Von den für Österreich relevanten Korridoren sind die Korridore 3 und 5 bis zum 10. November 2015 einzurichten, Korridor 7 muss bereits bis zum 10. November 2013 geschaffen werden.

EUROPÄISCHE RECHTSVORSCHRIFTEN IM EISENBAHNBEREICH

Als Service dient die Auflistung von wichtigen europäischen Richtlinien und Verordnungen. Eine umfangreiche Auflistung europäischer Rechts-

vorschriften bzw. weitere interessante Informationen zum europäischen Eisenbahnverkehr finden Sie unter anderem auf folgenden Websites:

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

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_de.htm

Titel	Kurztext	Datum
RL 91/440/EWG i. d. F. RL 2007/58/EG	zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft	29.07.1991
RL 95/18/EG i. d. F. RL 2004/49/EG	über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen	19.06.1995
RL 96/49/EG i. d. F. RL 2006/90/EG	zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter	23.07.1996
RL 2001/12/EG	zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft	26.02.2001
RL 2001/13/EG	zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen	26.02.2001
RL 2001/14/EG i. d. F. RL 2007/58/EG	über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur	26.02.2001
VO (EG) Nr. 91/2003 i. d. F. VO (EG) Nr. 219/2009	über die Statistik des Eisenbahnverkehrs	16.12.2002
RL 2004/49/EG i. d. F. RL 2009/149/EG	über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung	29.04.2004
RL 2004/50/EG	zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems	29.04.2004
RL 2004/51/EG	zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft	29.04.2004

Titel	Kurztext	Datum
VO (EG) Nr. 881/2004 i. d. F. VO (EG) Nr. 1335/2008	zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung)	29.04.2004
RL 2007/58/EG	zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur	23.10.2007
RL 2007/59/EG	über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen	23.10.2007
VO (EG) Nr. 1370/2007	über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates	23.10.2007
VO (EG) Nr. 1371/2007	über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr	23.10.2007
RL 2008/57/EG i. d. F. RL 2011/18/EU	über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft	17.06.2008
VO (EU) Nr. 913/2010	zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr	22.09.2010

BEHÖRDENSTRUKTUR IN ÖSTERREICH

Neben der Schienen-Control Kommission und der Schienen-Control GmbH kommen einer Reihe weiterer Behörden wesentliche Aufgaben im Eisenbahnbereich zu:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hat als Behörde im Eisenbahnbereich zahlreiche Aufgaben.

Sie ist insbesondere zuständig für

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

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

Der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie obliegt weiters die Verkehrs-Arbeitsinspektion.

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG)

Die SCHIG ist ein Dienstleistungsunternehmen des Bundes. Zu ihren Aufgaben zählen unter anderem

- der Abschluss von Verträgen über die Finanzierung der Schieneninfrastruktur, insbesondere von

Public-Private-Partnership(PPP)-Verträgen sowie von Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz;

- der Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen;
- die Wahrnehmung der Aufgaben einer Zuweisungsstelle für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen;
- die Besorgung der Geschäfte einer akkreditierten Prüfstelle (benannte Stelle);
- die Führung des Schienenfahrzeugregisters;
- die Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer;
- die Tätigkeit als Abwicklungsstelle der Anschlussbahn- und Terminalförderung.

Bundeswettbewerbsbehörde

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

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

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

Unfalluntersuchungsstelle des Bundes

Die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes untersteht als Teil der Bundesanstalt für Verkehr der Bundes-

ministerin für Verkehr, Innovation und Technologie. Die zentrale Aufgabe der Unfalluntersuchungsstelle ist die Untersuchung von Vorfällen in den Verkehrsbereichen Schiene, Schifffahrt, Luftfahrt und Seilbahnen gemäß dem Unfalluntersuchungsgesetz. Die Eisenbahnunternehmen sind verpflichtet, der Unfalluntersuchungsstelle Vorfälle zu melden, wobei als Vorfälle im Sinne des Unfalluntersuchungsgesetzes Unfälle und Störungen gelten. Die Vorfälle werden

von der Unfalluntersuchungsstelle überprüft. Die Ermittlung wird mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen. In diesem Bericht oder unter Umständen auch schon davor werden Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit herausgegeben. Sie sind an diejenigen Stellen zu richten, welche die Sicherheitsempfehlungen in geeignete Maßnahmen umsetzen können.

RECHTLICHE NEUERUNGEN

Das Jahr 2010 hat einige rechtliche Neuerungen im österreichischen Eisenbahnrecht gebracht. Im Folgenden werden die für die Arbeit der Schienen-Control wichtigsten Gesetzesänderungen dargestellt.

EISENBAHNGESETZ (EISBG)

Mit dem Bundesgesetzblatt (BGBl.) I Nr. 25/2010 wurde unter anderem das EISbG novelliert. Aufgrund dieser Novelle hat die Schienen-Control Kommission eine neue Kompetenz in Bezug auf grenzüberschreitende Personenverkehre erhalten (§ 57b EISbG). Sie kann mit Bescheid feststellen, dass durch die Bedienung von Bahnhöfen oder Haltestellen bei der Erbringung grenzüberschreitender Personenverkehrsleistungen das wirtschaftliche Gleichgewicht eines gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsdienstes gefährdet ist. Berechtigt zur Einbringung eines Antrages auf Feststellung der Gefährdung ist jede Partei des Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sowie das Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Schienen-Control Kommission hat allgemeine Kriterien, die sie der Prüfung der Gefährdung zugrunde legt, auf ihrer Website unter www.schienencontrol.gv.at → Schienen-Control → Recht → Verfahren veröffentlicht. Näheres zu § 57b EISbG finden Sie im Kapitel „3. Eisenbahnpaket“.

Mit der Novelle wurde weiters eine neue Informationspflicht gegenüber der Schienen-Control GmbH eingeführt: Zugangsberechtigte, die ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr bei der Zuweisungsstelle einzubringen beabsichtigen, haben die Zuweisungsstelle und die Schienen-Control GmbH davon zu unterrichten. Werden auf der Eisenbahn, auf die sich das Begehren bezieht, gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht, hat die Schienen-Control GmbH die Parteien des Vertrages über die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen von der beabsichtigten Einbringung des Begehrens zu unterrichten. Die Zugangsrechte im EISbG wurden erweitert. Gemäß § 153 EISbG haben alle Personen ein Recht auf diskriminierungsfreien Zugang zu Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen. Wird der Zugang nicht gewährt, können die Bewerber Beschwerde an die

Schienen-Control Kommission erheben (§ 154 EISbG). Im Bereich der Fahrgastrechte wurde normiert, dass die Tarife der Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen auch Entschädigungsbedingungen zu enthalten haben (§ 22a (1) EISbG). Die Entschädigungsbedingungen sowie deren Änderungen sind der Schienen-Control GmbH vorzulegen (§ 22a (2) EISbG). Die Zuständigkeit der Schlichtungsstelle wurde erweitert: Gemäß § 78a (2) EISbG können Gebietskörperschaften, Interessenvertretungen und Fahrgäste nun auch Beschwerden wegen behaupteter Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr und wegen behaupteter unrichtiger oder für die Fahrgäste unzumutbarer Regelungen in den Entschädigungsbedingungen gemäß § 22a EISbG bei der Schienen-Control GmbH erheben.

Auch die Schienen-Control Kommission hat eine neue Kompetenz erhalten: Gemäß § 78b (2) EISbG hat die Schienen-Control Kommission die Entschädigungsbedingungen von Amts wegen für unwirksam zu erklären, wenn die Modalitäten für die Fahrpreisschädigung für die Fahrgäste unangemessen und unzumutbar sind oder wenn die Entschädigungsbedingungen nicht den Kriterien der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 sowie des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 entsprechen.

BUNDESGESETZ ZUR VERORDNUNG (EG) NR. 1371/2007

Mit dem Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl. I Nr. 25/2010, wurden die Fahrgastrechte auf nationaler Ebene konkretisiert. Die in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 festgelegten Rechte und Pflichten von Reisenden im Eisenbahnverkehr gelten in Österreich seit dem 3. Dezember 2009, die Bestimmungen des Bundesgesetzes zur Verordnung, insbesondere die Fahrpreisschädigungen für Verbund-Jahreskartenbesitzer, gelten seit dem 23. April 2010.

Anwendungsbereich

In § 1 wurde der Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für den Stadt-, Vorort- und Regional- bzw. Fernverkehr definiert. Der österreichische Gesetzgeber entschied sich dafür, die Rechte aus der Verordnung unbeschränkt nur im Fernverkehr, national und international, gelten zu lassen.

Die konkrete Umsetzung lautet:

Stadtverkehr: Die Beförderung im Stadtverkehr ist von der Fahrgastrechte-Verordnung weitestgehend ausgenommen.

Es gelten nur folgende Rechte:

- Artikel 9 Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen
- Artikel 11 Haftung für Fahrgäste und Gepäck
- Artikel 12 Versicherung der Eisenbahnunternehmen
- Artikel 19 Anspruch auf Beförderung
- Artikel 20 (1) Information von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität
- Artikel 26 Persönliche Sicherheit der Fahrgäste

Verspätungsentschädigung:

- Keine Fahrpreientschädigung bei Verspätungen, weder für Einzelfahrkarten noch für Verbund-Jahreskarten

Vorort- und Regionalverkehr: Die Beförderung im Vorort- und Regionalverkehr ist von der Verordnung zwar nicht generell ausgenommen, aber von zahlreichen wesentlichen Bestimmungen.

Folgende Bestimmungen gelten nicht:

- Artikel 13 (2) Mindestbetrag beim Vorschuss im Todesfall
- Artikel 16 Erstattung oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung
- Artikel 17 Fahrpreientschädigung für Einzelfahrkarten
- Artikel 18 (2) und (4) Hilfeleistung bei Verspätung
- Artikel 27 (3) Veröffentlichungen der Beschwerden durch Bahnunternehmen
- Artikel 28 Dienstqualitätsnormen

Folgende Bestimmungen gelten nur eingeschränkt:

- Artikel 8 (1) und (2) Reiseinformation nur bei Verfügbarkeit
- Die Höhe der Entschädigung für eine erforderliche Unterkunft ist mit einem Maximalbetrag von

80 Euro, eine erforderliche Taxibenützung mit einem Maximalbetrag von 50 Euro begrenzt
Verspätungsentschädigung:

- Keine Fahrpreientschädigung bei Verspätungen für Einzelfahrkarten, aber für Verbund-Jahreskarten

Fernverkehr: Für die Beförderung im nationalen Fernverkehr gelten nahezu sämtliche Rechte ohne Einschränkungen.

Verspätungsentschädigung:

- Fahrpreientschädigung bei Verspätungen für Einzelfahrkarten.

Für die Fahrpreientschädigung für Verbund-Jahreskarten werden nur Züge des Vorort- und Regionalverkehrs für die Pünktlichkeitswertung herangezogen.

Entschädigung für Jahreskartenbesitzer

In § 2 wurde für Verbund-Jahreskartenbesitzer ein Anspruch auf Entschädigung eingeführt, wenn der Pünktlichkeitsgrad, welcher von den Eisenbahnunternehmen festzulegen ist, im Vorort- und Regionalverkehr nicht erreicht wird. Bei Nichterreichen dieses Pünktlichkeitswertes erhalten Inhaber von Verbund-Jahreskarten eine pauschalierte Entschädigung von mindestens 10 Prozent der Kosten einer Monatskarte für jeden Monat, in dem der Pünktlichkeitsgrad nicht erreicht wird.

Der Pünktlichkeitsgrad ist vom Eisenbahnunternehmen für einzelne Strecken bzw. Streckenabschnitte des Vorort- und Regionalverkehrs, jeweils unter Bedachtnahme auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb vorzugeben und pro Monat zu ermitteln. Ist die Nichterreichung des Pünktlichkeitsgrades auf außerhalb des Betriebes liegende Umstände oder auf das Verhalten einer dritten Person, welche das Eisenbahnunternehmen trotz Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden bzw. deren Folgen nicht abwenden konnte bzw. auf ein Verschulden des Fahrgastes zurückzuführen, dann besteht kein Anspruch auf Entschädigung. Aufgrund der schwierigen Umsetzung dieses Gesetzes, welches in entscheidenden Bestimmungen auslegungsbedürftig bzw. in manchen Bestimmungen nur schwer administrierbar ist, wurde seitens der Schienen-Control eine Novellierung angeregt, diese wird voraussichtlich 2011 erfolgen. Mehr Details zur Umsetzung der Fahrgastrechte finden Sie im gleichnamigen Kapitel.

3. EISENBAHNPAKET

Am 3. Dezember 2007 wurde die Richtlinie 2007/58/EG über die Liberalisierung des Personenverkehrs im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Ihre Umsetzung im nationalen Recht hatte bis zum 4. Juni 2009 zu erfolgen. Darin ist die Öffnung des Personenverkehrsmarktes für grenzüberschreitende Verkehre ab dem 1. Jänner 2010 vorgeschrieben. Weitere Punkte betreffen die Stärkung der Fahrgastrechte, über die an anderer Stelle berichtet wird, sowie die Zertifizierung von Lokführern.

Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemeinwirtschaftlicher Leistungsverträge

Die Liberalisierung des Personenverkehrsmarktes beinhaltet auch das Recht zur Aufnahme von Inlandsreisenden (Kabotage). Damit wurde es möglich, internationale Personenverkehre unter bestimmten Bedingungen anzubieten. Zu diesen Bedingungen gehören zwei Punkte. Zunächst hat der neue Verkehr vorwiegend internationalen Charakter zu haben. Außerdem kann es zu Einschränkungen der Kabotage kommen, wenn dadurch das wirtschaftliche Gleichgewicht gemeinwirtschaftlicher Verträge gefährdet wird. Während die Überprüfung des vorwiegenden Charakters des Verkehrs in der Richtlinie zwingend vorgeschrieben ist, bleibt es den Mitgliedstaaten freigestellt, ob sie auch Bedienungsverbote wegen Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemeinwirtschaftlicher Verträge zulassen.

Österreich hat das 3. Eisenbahnpaket in der Novelle 2010 des Eisenbahngesetzes umgesetzt und dabei auch die Möglichkeit von Bedienungsverböten wegen der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemeinwirtschaftlicher Leistungsverträge zugelassen (§ 57b (1) Eisenbahngesetz). Zuständig für die Beurteilung, ob die Bedienung von Stationen eine Gefährdung im genannten Sinne darstellt, ist gemäß § 57b (2) EisbG die Schienen-Control. Dazu muss entweder eine der Vertragsparteien des gemeinwirtschaftlichen Vertrages oder das Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Antrag bei der Schienen-Control stellen. Diese hat sodann eine Marktanalyse selbst oder durch einen Dritten zu erstellen und daraus abgeleitet einen Feststellungsbescheid zu erlassen. Die allgemeinen Kriterien für die Beurteilung sind von der

Schienen-Control auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen (§ 57b (3) EisbG).

Die Schienen-Control Kommission hat in ihrer Sitzung vom 30. September 2010 die „Allgemeinen Kriterien zur Ermittlung der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts eines Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Personenverkehr“ beschlossen und auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Die Beurteilung wird zweistufig durchgeführt. Zunächst ist zu beurteilen, ob der Hauptzweck des neuen Verkehrs national oder international ist. Dabei werden folgende Kriterien herangezogen:

- Anteil national/international am Umsatz und am Fahrgastaufkommen
 - Art und Weise der Bewerbung des Verkehrsdienstes
 - Anzahl und Lage der Halte auf beiden Seiten der Grenze
 - Art des verwendeten Wagenmaterials
- Ist der Hauptzweck national, so ist dem neuen Verkehr der Halt in Stationen innerhalb Österreichs zu versagen. Andernfalls erfolgt die zweite Stufe der Beurteilung hinsichtlich der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts von gemeinwirtschaftlichen Verträgen. Ausgehend von den Ergebnissen einer Marktanalyse werden insbesondere die nachstehend angeführten Kriterien zur Beurteilung herangezogen:
- Überprüfung der Auswirkung des geplanten grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes auf die Rentabilität des Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen mit Hilfe eines anerkannten Verkehrsmodells, das insbesondere auf Änderungen der Verkehrsströme bzw. Verkehrsmengen und der Erlösentwicklung abstellt
 - Überprüfung der Auswirkungen auf die Nettokosten, d. h. die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Leistung zurückzuführen sind, unter Berücksichtigung der vom Betreiber erzielten und einbehaltenen Einnahmen und eines angemessenen Gewinns/Preises
 - Verhältnis von Umsatz und Fahrgastaufkommen zwischen nationalem und internationalem Verkehr Streckenlänge
 - Fahrgastnachfrage (Fahrgastzahlen bzw. Personenkilometer)

- Fahrpreisgestaltung
- Regelungen für den Fahrscheinverkauf
- Qualitätsstandard
- Lage und Anzahl der Halte auf beiden Seiten der Grenze
- Fahrzeiten
- Häufigkeit der geplanten neuen Verbindung
- Angebot in Form von Zugzahlen und Sitzplatzkilometern

Die Beurteilung dieser Fragen setzt eine Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden in den vom Neuverkehr betroffenen Mitgliedstaaten voraus. Dabei ist vor allem darauf zu achten, dass in allen Mitgliedstaaten der gleiche Informationsstand vorliegt, auch sollten die Marktanalysen aufeinander abgestimmt sein. Das geht aus einer Interpretation der Richtlinie 2007/58/EG durch die Europäische Kommission hervor. Darin wird auch festgelegt, dass die Methodik diskriminierungsfrei sein muss und vor allem die Nettokosten für die Gebietskörperschaft, welche den gemeinwirtschaftlichen Vertrag finanziert, berücksichtigt werden sollen und auch die Rentabilität der davon betroffenen Verkehrsleistungen. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass nur erhebliche Auswirkungen auf das wirtschaftliche Gleichgewicht von gemeinwirtschaftlichen Verträgen zu berücksichtigen sind und diese Bestimmung nicht dazu dienen soll, neue internationale Verkehre grundsätzlich zu verhindern.

In Österreich hat es bisher noch keine Trassenbestellungen für internationale Personenverkehre im Sinne der Richtlinie 2007/58/EG gegeben. Daher sind bislang auch keine Anträge zur Beurteilung dieser Verkehre an die Schienen-Control gestellt worden.

Verkehr Deutschland – Österreich – Italien

Österreich ist von der Frage der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts von gemeinwirtschaftlichen Verträgen nur indirekt betroffen. Der internationale Personenfernverkehr zwischen Deutschland und Italien über Innsbruck war bis jetzt in Kooperation zwischen den drei Staatsbahngesellschaften DB Fernverkehr AG, ÖBB-Personenverkehr AG und Trenitalia betrieben worden. Das änderte sich Ende 2009, als sich die Trenitalia aus dieser Kooperation zurückzog und die beiden anderen

Partner in Italien fortan mit der Privatbahn LeNord zusammenarbeiteten. Während in Deutschland und Österreich alles beim Alten blieb und keine weitere Beurteilung des seit Jahren bestehenden Fernverkehrs zu erfolgen hatte, mutierte in Italien der bisher von Trenitalia betriebene Fernverkehr durch den Betreiberwechsel zu einem Neuverkehr.

In Italien ist eine Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts von gemeinwirtschaftlichen Verträgen auch für rein nationale Neuverkehre vorgeschrieben, sodass der Brennerverkehr in jedem Fall dieser Beurteilung unterliegt. Allerdings gab es anfangs keine Anträge von den dazu berechtigten Vertragsparteien. Vielmehr wurde zunächst versucht, die Brennerzüge durch Benachteiligungen bei der Trassenvergabe, bei der Wahl des Zielbahnhofs und bei der Inanspruchnahme von Serviceleistungen zu behindern. Dazu bestellte Trenitalia Trassen am Brenner, welche die Züge der LeNord zu langsameren Fahrzeiten zwang, obwohl die Züge der Trenitalia niemals fuhren.

In Milano wurde die Fahrt bis Milano Centrale verweigert und stattdessen nur Milano Porta Garibaldi als Zielbahnhof genehmigt und in Bozen wurde die Errichtung einer Verkaufsstelle im Bahnhofsgelände abgelehnt. Die italienische Bahn-Regulierungsbehörde URSF (Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari) wurde in der Folge nach Information durch die Schienen-Control von sich aus tätig und leitete ein ex-officio-Verfahren ein. Dieses endete damit, dass der italienische Netzbetreiber RFI (Rete Ferroviaria Italiana) sein diskriminierendes Verhalten einstellen musste. Allerdings beließ es Trenitalia nicht dabei, sondern behauptete nunmehr ihrerseits eine Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts von gemeinwirtschaftlichen Verträgen. URSF folgte in dem diesbezüglichen Verfahren weitgehend der Argumentation der Trenitalia und erließ mit Wirkung vom 12. Dezember 2010 ein Bedienungsverbot auf italienischem Boden. Die Schnellzüge hätten somit von der Grenze bis zum jeweiligen Zielbahnhof in Italien (Milano, Verona, Bologna, Venezia) ohne Stationsaufenthalt durchfahren müssen. In der Folge kam es zu massiven Interventionen auf nationaler und europäischer Ebene. URSF hob in der Folge das Halteverbot für zunächst drei Monate und später für unbestimmte Zeit auf. Nunmehr gibt es eine Einigung zwischen den beteiligten Bahnen.



M

arktentwicklung 2010

Nach der Wirtschaftskrise kam es 2010 zu einer Erholung mit positiven Auswirkungen auf den Schienengüterverkehrsmarkt. Im Personenverkehr beförderten die vernetzten Bahnen Österreichs im Berichtsjahr mehr Reisende. Lesen Sie auch die qualitative Marktbeurteilung für das Jahr 2010. Weitere Themen: gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen und Entwicklung der Liberalisierung des internationalen Personenverkehrs.

WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG UND GÜTERVERKEHR

Wirtschaftsentwicklung 2010

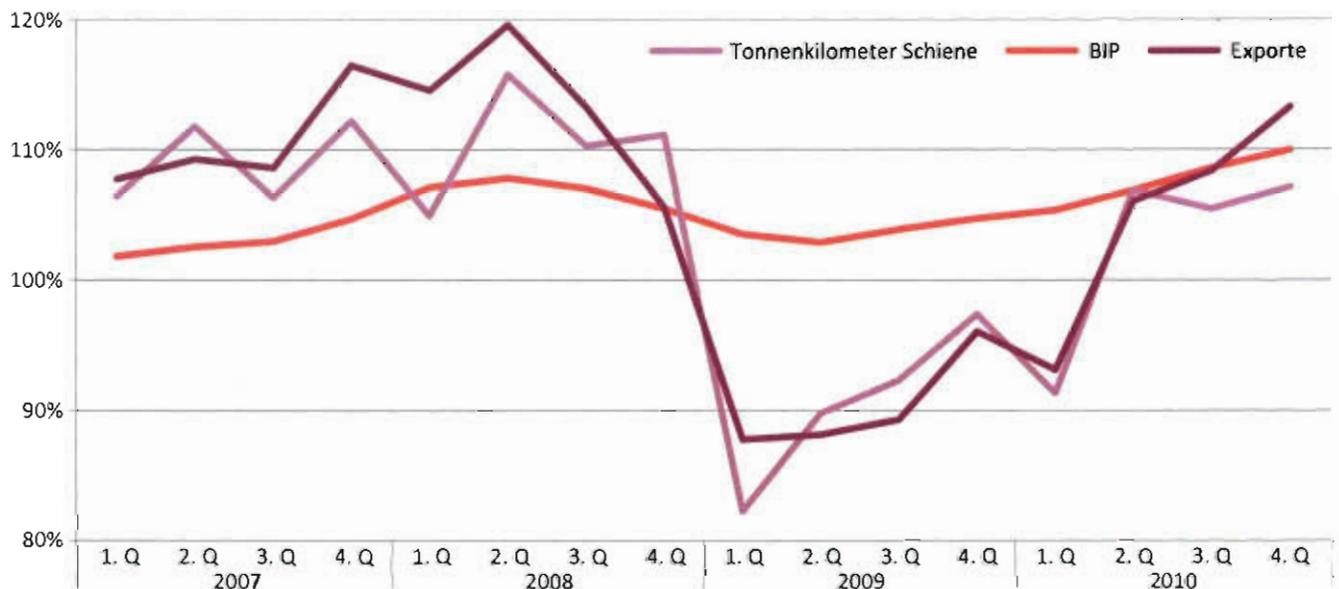
Die Krise an den Finanzmärkten 2008 und die darauf folgende Wirtschaftskrise hat die österreichische Volkswirtschaft schwer getroffen. Die Volkswirtschaft ist im Jahr 2009 um rund 3,9 Prozent geschrumpft. Da in Folge der Finanzkrise besonders die exportorientierte Wirtschaft Österreichs betroffen war, ging die Industrieproduktion 2008 und 2009 massiv zurück. Ihren Tiefstand erreichten die Exporte und die Industrieproduktion im Mai 2009 und wiesen einen Rückgang gegenüber dem Wert des Vorjahreszeitraums von 29 bzw. 14 Prozent aus. Im Jahr 2010 konnte die Rezession zum Teil überwunden werden und die Wirtschaft wuchs um 2,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Aufschwung wurde besonders durch die Erholung der Exportindustrie getragen. Die steigende Nachfrage der asiatischen und lateinamerikanischen Schwellenländer ist der Motor für die sich verbessernde Industriekonjunktur. In Europa kann Deutschland besonders von dieser Erholung profitieren und dies wirkt sich über die intensiven Handelsbeziehungen sehr positiv auf die österreichische Industrieproduktion und somit auch auf die österreichische Volkswirtschaft aus. Die Exporte sind im 4. Quartal 2010 um 8,9 Prozent gegenüber dem 4. Quartal 2009 gestiegen und lagen damit wieder um 23 Prozent höher als im Höhepunkt der Rezession, im 2. Quartal 2009.

Entwicklung des Schienengüterverkehrs

Der Güterverkehr war in den letzten Jahren starken Schwankungen unterworfen. Während im Jahr 2007 und im ersten Halbjahr 2008 der Güterverkehr analog zur Wirtschaftsentwicklung einen Boom erlebte, sanken die beförderten Tonnen ab dem 4. Quartal 2008 massiv und erreichten einen Tiefpunkt im Mai 2009. Obwohl sich in den letzten zwei Quartalen die Leistungen gebessert hatten, sank die Zahl der beförderten Tonnen auf der Schiene 2009 um rund 19 Prozent gegenüber 2008. Die Wirtschaftskrise hat sich besonders über die hohe Abnahme der Ex- und Importe auf den Schienengüterverkehr ausgewirkt. Dies ist über den hohen Marktanteil der Schiene beim grenzüberschreitenden Güterverkehr zu erklären. Im Jahr 2010 konnten auf Basis der anziehenden Exportwirtschaft wieder mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Besonders die gebesserte Konjunkturlage in Deutschland wirkte sich günstig auf die österreichische Exportwirtschaft und somit auch auf den Schienengüterverkehr aus. Obwohl die beförderten Tonnen um 11 Prozent und die Tonnenkilometer, als Maß für die transportierte Menge und Distanz, um sogar 13 Prozent gesteigert werden konnten, wurde das Vorkrisenniveau bei Weitem nicht erreicht. Um die Auswirkungen der Wirtschaftskrise zu zeigen, werden in der Abbildung 1 die Entwicklungen des

Abb. 1: Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes (BIP), der Exporte und der Tonnenkilometer Schiene von 2007–2010

Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnung, Basis 2006 = 100 Prozent



Bruttoinlandsproduktes, der Exporte und der Tonnenkilometer des Schienengüterverkehrs von 2007 bis 2010 dargestellt. Die Darstellung erfolgt quartalweise und die Basis für die Berechnung war das Jahr 2006. Zwischen den Exporten und den Tonnenkilometern des Schienengüterverkehrs ist deutlich ein Zusammenhang zu erkennen. Der hohe Anteil des Schienenverkehrs im grenzüberschreitenden Güterverkehr ist für die hohe Korrelation der zwei Zeitreihen verantwortlich.

Das Bruttoinlandsprodukt ist im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr um rund 3,9 Prozent geschrumpft, während die Exporte um rund 20 Prozent und die Tonnenkilometer im Schienenverkehr um rund 19 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesunken sind. Im Jahr 2010 ist deutlich eine Erholung zu beobachten. Während das Bruttoinlandsprodukt um 2,7 Prozent gewachsen ist, stiegen die Exporte um 16 Prozent und die Tonnenkilometer im Schienengüterverkehr um 13 Prozent an.

Stellt man die Entwicklung der verschiedenen Verkehrsträger in Österreich gegenüber, ist zu erkennen, dass besonders der Schienengüterverkehr und die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt unter der Wirtschaftskrise gelitten haben. Die transportierten Tonnen sind 2009 gegenüber 2008 um rund 19 Prozent gesunken. Während sich die Binnenschifffahrt im Jahr 2010 wieder auf das Vorkrisenniveau einpendeln konnte, konnte sich der Verkehrsträger Schiene nur

ungefähr auf dem Wert von 2005 stabilisieren. Der Verkehrsträger Straße stagnierte bereits im Jahr 2008 und sank 2009 um 10 Prozent gegenüber 2008. Im Jahr 2010 stiegen die Tonnenkilometer auf der Straße wieder an, jedoch blieben die Tonnenkilometer deutlich unter dem Vorkrisenniveau zurück.

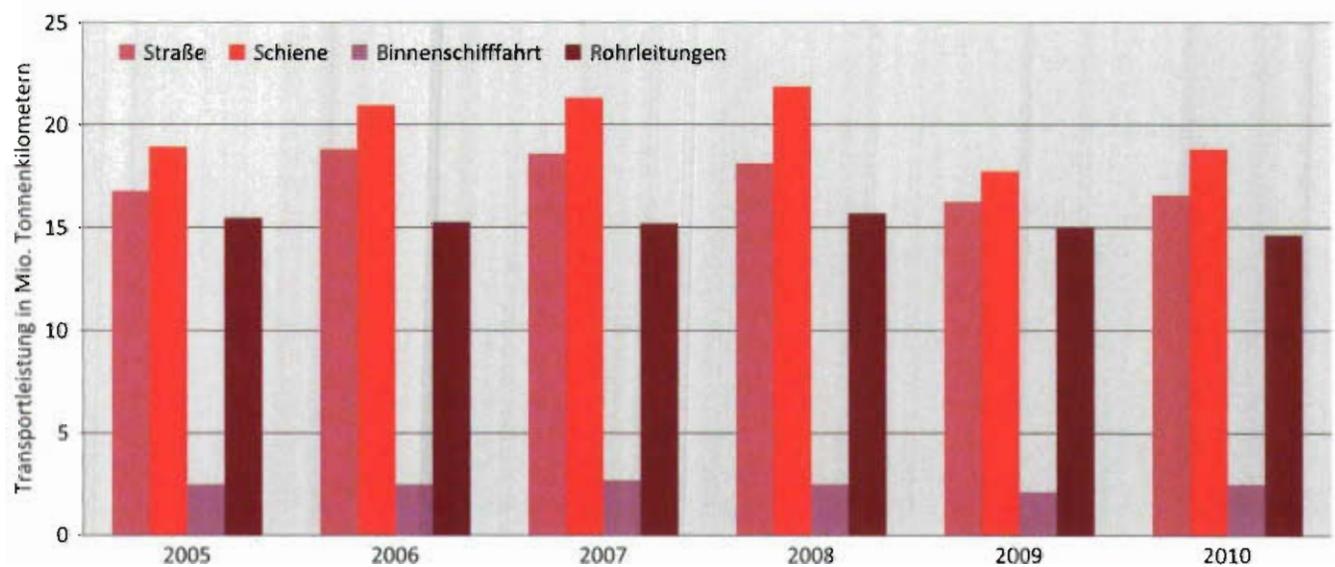
Ausblick Wirtschaftsentwicklung 2011

Das Jahr 2011 dürfte ganz im Zeichen der Erholung nach der Wirtschaftskrise stehen. Die Schwellenländer Asiens und Lateinamerikas werden weiterhin den Motor der Weltwirtschaft darstellen und ihren wirtschaftlichen Aufstieg fortsetzen. Von diesem Aufschwungprozess werden besonders exportorientierte Volkswirtschaften profitieren, wodurch zumindest mittelbar auch der Aufschwung in Österreich gestärkt werden wird.

Die größten Risiken für die weltweite Konjunktur stellen die Preissteigerungen bei Rohstoffen dar. Die Preise sowohl für Erdöl als auch für Agrarprodukte sind zu Beginn des Jahres 2011 massiv angestiegen. Während die massive Verteuerung des Erdölpreises ihre Ursache in den Unruhen auf der arabischen Halbinsel und in Nordafrika hat, sind die steigende Nachfrage und Missernten für die massive Verteuerung von Agrarprodukten verantwortlich. Eine weitere Verteuerung könnte den weltweiten Konjunkturaufschwung erheblich verlangsamen.

Abb. 2: Entwicklung der Transportleistung der Verkehrsträger in Österreich von 2005–2010.

Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnung. Luftverkehr mangels geeigneter Daten nicht berücksichtigt



Um die Marktentwicklung im Schienenverkehr beurteilen zu können, führt die Schienen-Control alljährlich eine Erhebung bei den Eisenbahnunternehmen durch. Für das Jahr 2010 wurde diese Erhebung erstmals in Abstimmung mit der Statistik Austria umgesetzt, um den Unternehmen Mehrarbeit für zwei Befragungen ähnlichen Inhalts zu ersparen. Aus diesem Grund wurden 2010 auch nicht vernetzte Eisenbahnunternehmen in die Erhebung einbezogen, wodurch ein vollständigeres Bild des Gesamtmarkts gewonnen werden kann. Nach wie vor wird jedoch der größte Teil der Verkehrsleistung im ÖBB-Netz erbracht, dort findet fast ausschließlich der Wettbewerb zwischen den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen statt. Daher wird zunächst der Verkehr im ÖBB-Netz analysiert, ehe auf den Verkehr im Gesamtnetz – gegliedert nach Güter- und Personenverkehr – näher eingegangen wird.

Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz

Das Jahr 2010 war dadurch gekennzeichnet, dass sich der wirtschaftliche Aufschwung in einem Wachstum des Verkehrsaufkommens niederschlug. Je nach Kennzahl wurde dabei wieder das Niveau von 2006 bzw. 2007 erreicht.

Besonders stark war der Anstieg der Gesamtbruttotonnenkilometer von 2009 auf 2010, einen ähnlich starken Anstieg hatte es zuletzt von 2003 auf 2004 gegeben.

Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz

Jahr	Mio. Zugkm	Mio. GBtkm	IBE (Mio. €)
2006	147	73.448	394
2007	149	75.878	418
2008	152	76.260	438
2009	145	68.804	422
2010	148	73.863	447

In dieser Tabelle ist auch die Entwicklung des Infrastruktur-Benützungsentgelts (IBE) angeführt. Zu beachten ist, dass dessen Berechnungsgrundlage jährlich nach oben angepasst wurde und daher die Infrastruktur-Benützungsentgelt-Steigerungen grundsätzlich höher als die Zunahme des Verkehrsaufkommens ausgefallen sind.

Ausgehend von 2006 wurde auch die relative Entwicklung der drei Kenngrößen untersucht. Der Vergleich des Verlaufs der Zugkilometer mit der Verkehrsleistung (Gesamtbruttotonnenkilometer/GBtkm) zeigt, dass die Anzahl der Züge weniger stark zurückgegangen ist. Dabei ist zu beachten, dass in diesen Zahlen sowohl der Personen-

Abb. 1: Verkehrsleistung und Zugkilometer im ÖBB-Netz 2002–2010

Quelle: Schienen-Control

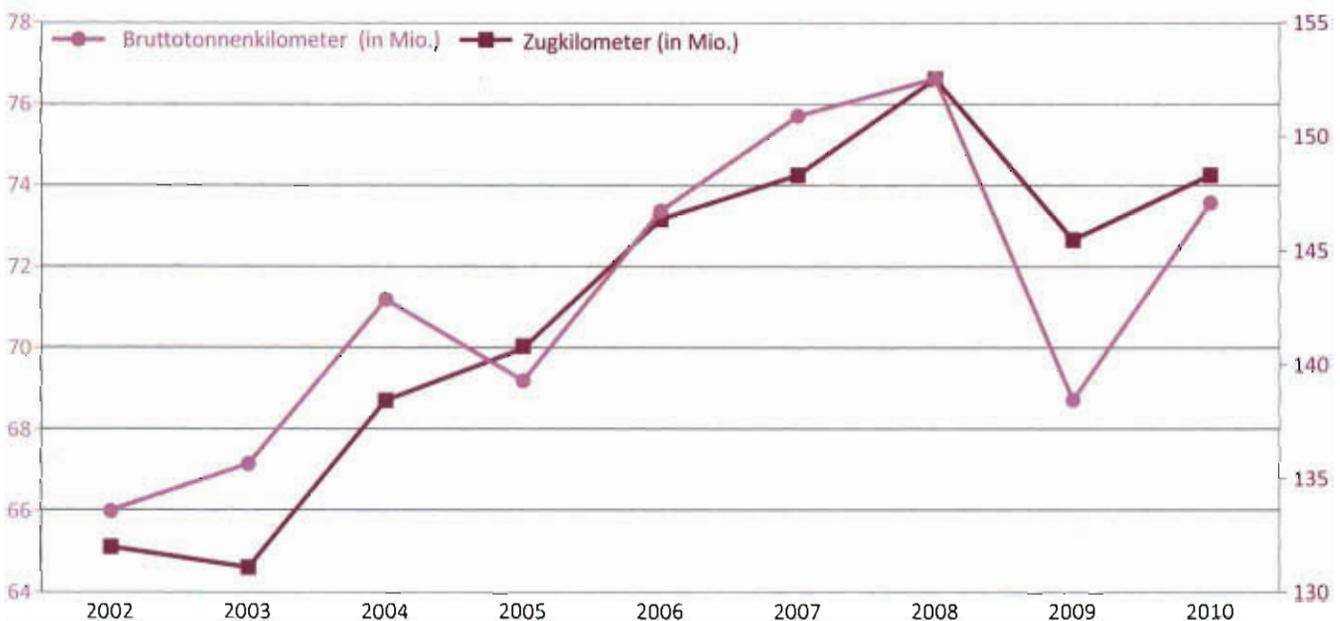
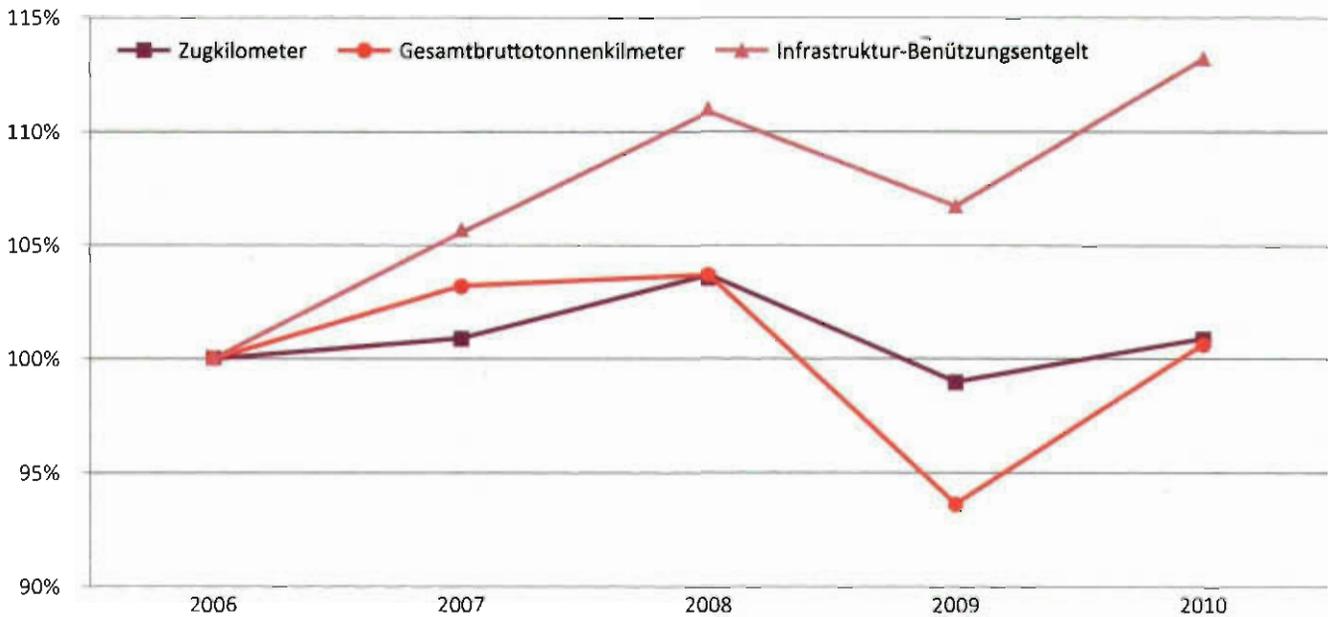


Abb. 2: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2010

Quelle: Schienen-Control



als auch der Güterverkehr enthalten sind. Da die Züge des Personenverkehrs in der Regel leichter als die des Güterverkehrs sind, schlägt sich die Entwicklung der Güterverkehrsleistung stärker bei den Bruttotonnenkilometern als bei den Zugzahlen nieder.

Von besonderem Interesse war natürlich die Entwicklung bei den Unternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns. Diese sind fast ausschließlich im Güterverkehr tätig, weshalb die hier angeführten Anteile am Gesamtverkehr deutlich niedriger sind als die Marktanteile innerhalb des Güterverkehrs.

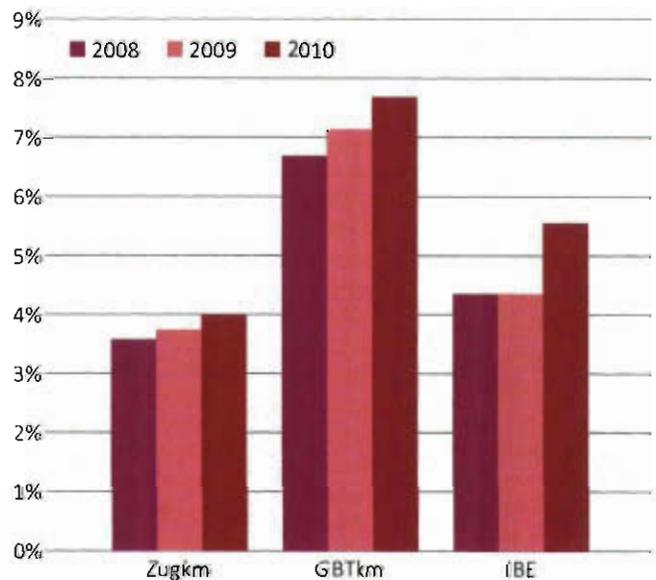
Anteile aller privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz (Personen- und Güterverkehr)

Jahr	Zugkm	GBTkm	IBE
2008	3,6%	6,7%	4,3%
2009	3,7%	7,1%	4,3%
2010	4,0%	7,7%	5,6%

Während der Anteil der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen an den Zugzahlen und an den Gesamtbruttotonnenkilometern in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen ist, nahmen die Infrastruktur-Benützungsentgelt-Zahlungen von 2009 auf 2010 deutlich zu, nachdem sie zwischen 2008 und 2009 nahezu gleich geblieben waren.

Abb. 3: Anteile aller privaten EVU im ÖBB-Netz 2008–2010 (Güter- und Personenverkehr)

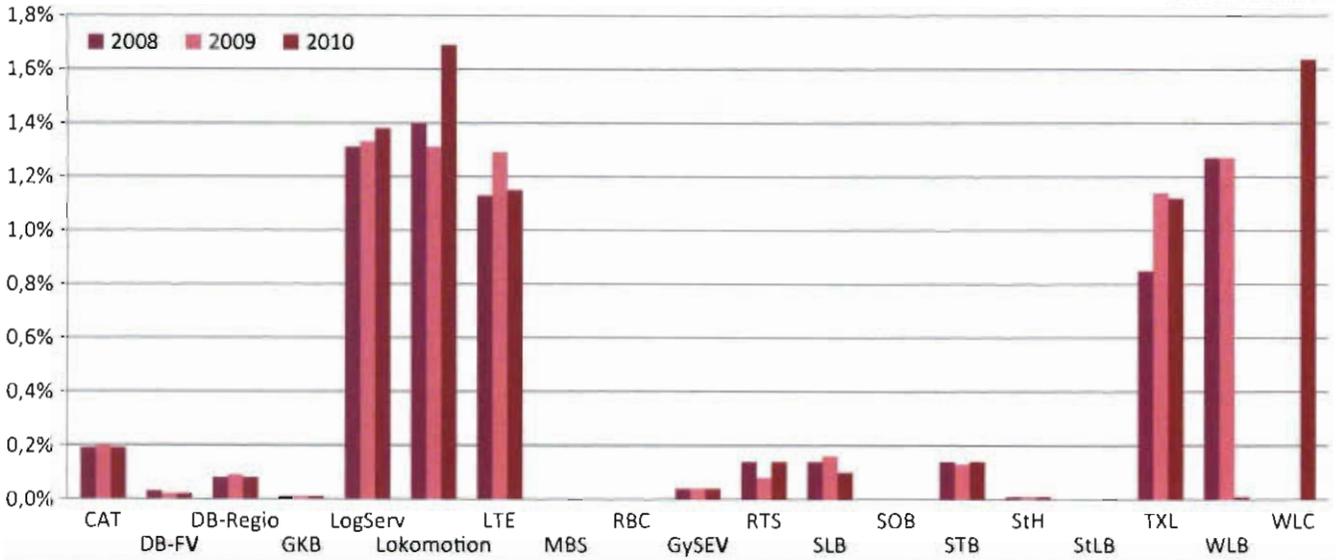
Quelle: Schienen-Control



Innerhalb der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen gab es unterschiedliche Entwicklungen. Zu beachten ist, dass die Wiener Lokalbahnen AG den Güterverkehr seit 2010 unter ihrer Tochterfirma Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH abwickelt, die ausgewiesenen Marktanteile sind daher in diesem Zusammenhang zu verstehen.

Abb. 4: Marktanteile an den Gesamtbruttotonnenkilometern der EVU (ohne ÖBB-Konzern) im ÖBB-Netz 2008–2010 (Güter- und Personenverkehr)

Quelle: Schienen-Control



Güterverkehr

Betrachtet man den Schienengüterverkehr im gesamten österreichischen Schienennetz, so zeigt sich, dass nach dem Einbruch von 2009 im Jahr 2010 das Niveau von 2008 sowohl beim Aufkommen (Nettotonnen) als auch bei der Nettoverkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) übertroffen wurde. Lediglich die Bruttotonnenkilometer blieben 2010 unter dem Niveau von 2008, was auf eine bessere Auslastung der Züge schließen lässt. Dies ist wohl der Krise geschuldet,

welche zu einer Optimierung der Produktionsabläufe geführt hat.

Kennzahlen Schienengüterverkehr 2008–2010

Jahr	NT	NTkm	BTkm
2008	116,6 Mio.	21.553 Mio.	49.766 Mio.
2009	106,7 Mio.	19.132 Mio.	42.788 Mio.
2010	121,6 Mio.	22.438 Mio.	45.593 Mio.

Abb. 5: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2008–2010

Quelle: Schienen-Control

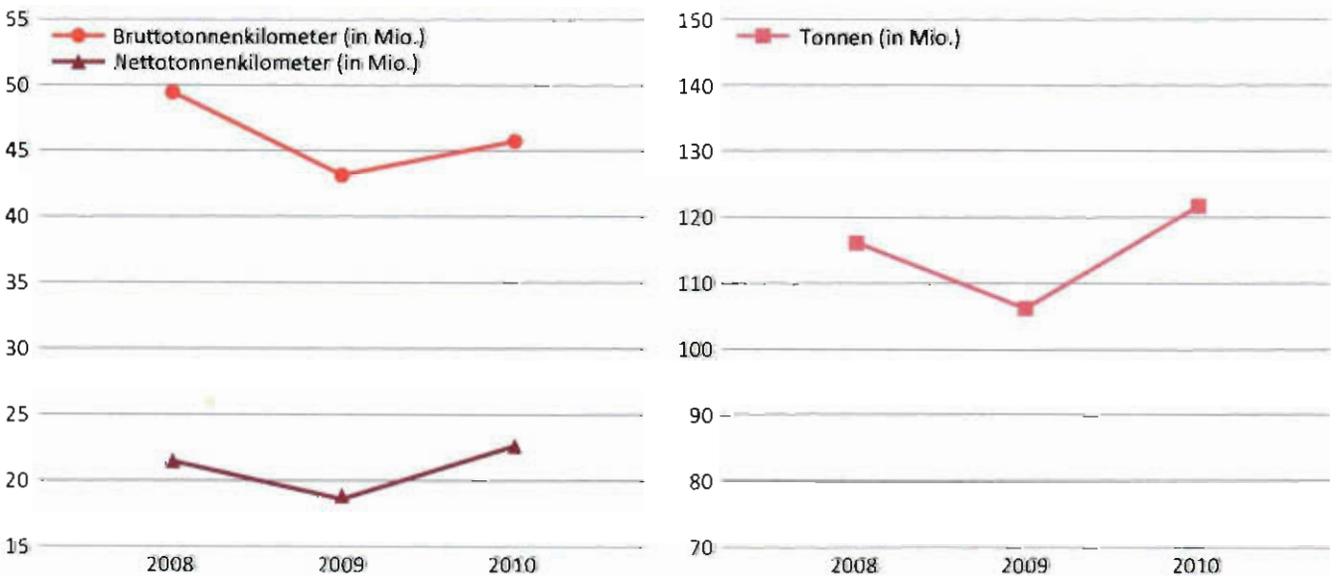


Abb. 6: Verkehrsarten 2008–2010 (Nettotonnenkilometer)

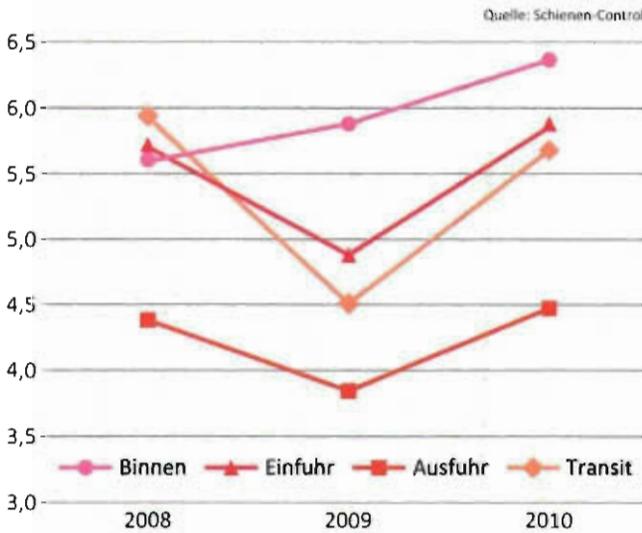
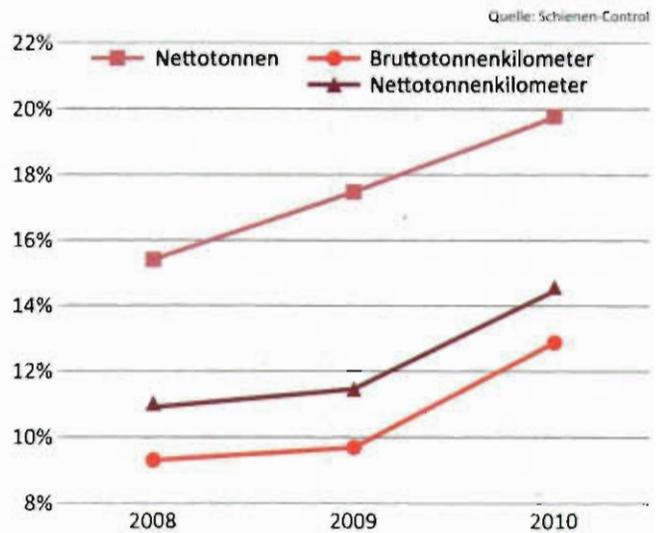


Abb. 7: Marktanteile der privaten EVU 2008–2010



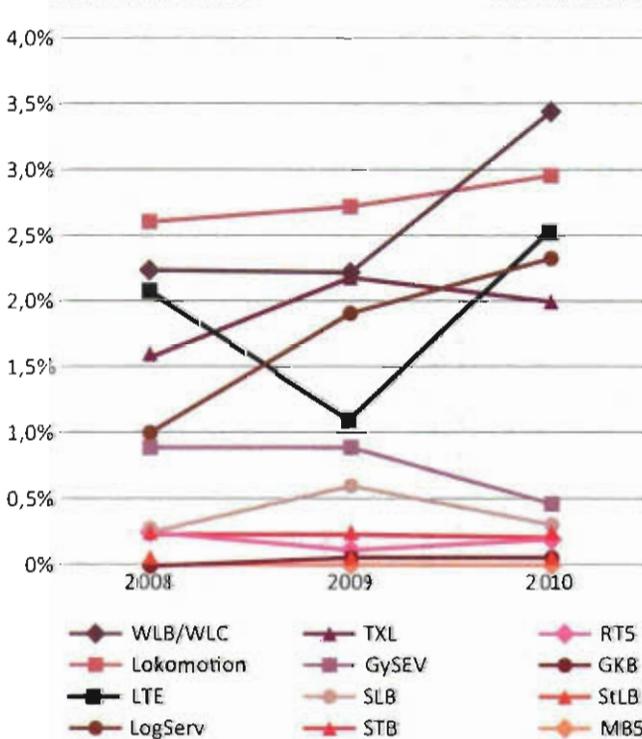
Die einzelnen Verkehrsarten (Binnenverkehr, Einfuhr, Ausfuhr und Einfuhr) haben sich durchaus unterschiedlich entwickelt.

Während die Binnenverkehrsleistung trotz Krise auch 2009 zugenommen hatte und 2010 weiter leicht anstieg, gab es bei den Außenbeziehungen im Jahr 2009 Einbrüche. Interessanterweise wurden diese

Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen

	2008	2009	2010
Nettotonnen	15,5%	17,5%	19,8%
Nettotonnenkilometer	10,7%	11,3%	14,6%
Bruttotonnenkilometer	9,2%	9,8%	12,9%

Abb. 8: Entwicklung des Marktanteils der Privaten 2008–2010 (Nettotonnenkilometer)



zwar bei Ausfuhr und Einfuhr, nicht jedoch beim Transit wieder wettgemacht.

Betrachtet man die Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen, so ergibt sich 2010 wieder eine Steigerung des Marktanteils sowohl beim Verkehrsaufkommen als auch bei der Verkehrsleistung. Die Steigerung fiel stärker als im Jahr zuvor aus. Die Entwicklung der Marktanteile der Verkehrsleistung fiel jedoch durchaus unterschiedlich aus. Während die Mehrzahl der Unternehmen Zuwächse zu verzeichnen hatte, gibt es auch solche mit rückläufigem Marktanteil. Die drei Unternehmen mit der größten Verkehrsleistung verfügen bereits über Marktanteile von jeweils 2,5 bis 3,5 Prozent. Zu beachten ist, dass die Übergabe des Gütergeschäfts der Wiener Lokalbahnen AG an deren Tochter Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH in dieser Darstellung insofern berücksichtigt wurde, als beide Unternehmen gemeinsam dargestellt sind.

Im Transitverkehr haben die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits über 25 Prozent Marktanteil an der Verkehrsleistung, im Binnenverkehr liegen sie hingegen weit unter dem Gesamtdurchschnitt. Die Marktanteile nach Zugzahlen und

Abb. 9: Marktanteil der privaten EVU nach Verkehrsarten 2010

Quelle: Schienen-Control

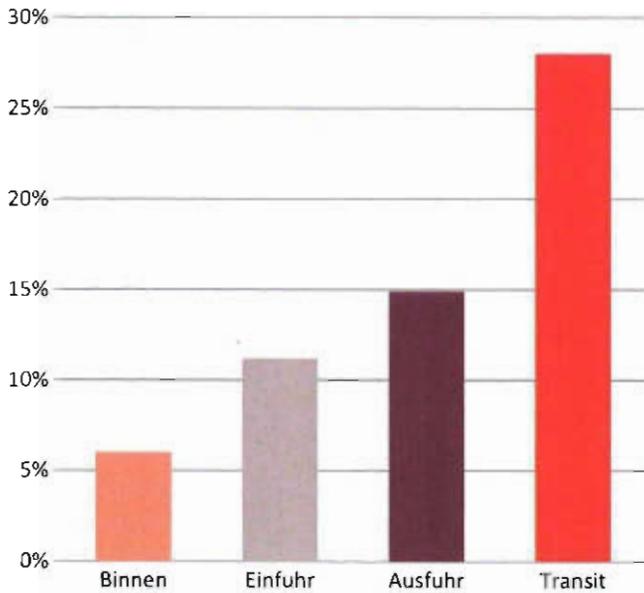
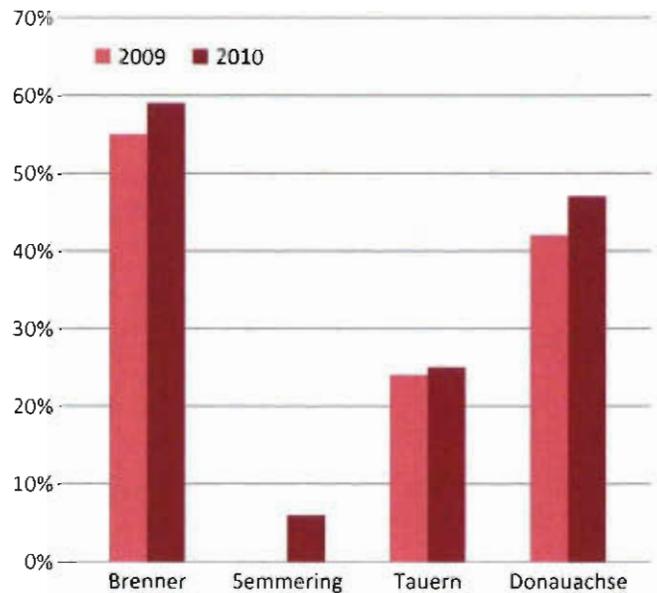


Abb. 10: Marktanteil (Zugzahlen) der privaten EVU im Transitverkehr 2010 (Schwankungen +/- 5%)

Quelle: Schienen-Control



Verkehrsachsen zeigen durchaus unterschiedliche Ergebnisse. Brenner und Donauachse liegen voran, seit 2010 gibt es erstmals auch private Transitzugzüge über den Semmering.

Personenverkehr

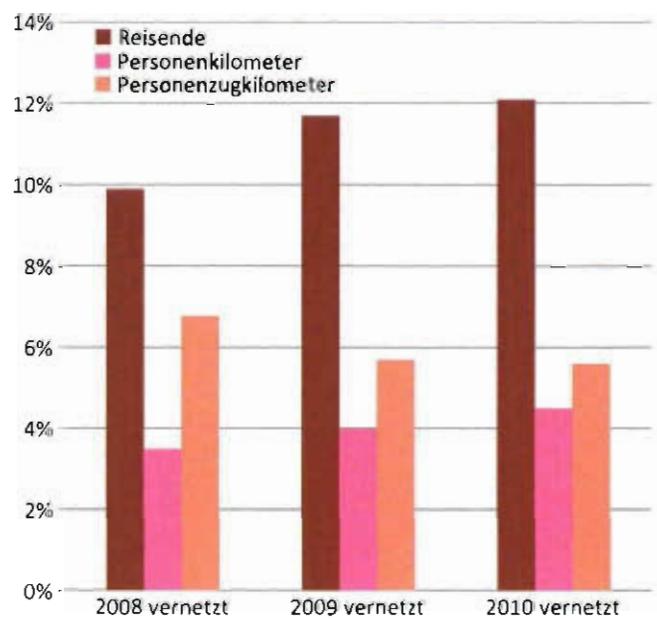
Im Jahr 2010 wurden erstmals auch die nicht vernetzten Eisenbahnunternehmen erfasst. Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden in der Folge aber nur die Zahlen der vernetzten Eisenbahnunternehmen herangezogen.

Personenverkehr der vernetzten Eisenbahnen 2008 bis 2010

Die vernetzten Eisenbahnen verzeichneten 2010 einen leichten Anstieg der Zahl der Reisenden sowie der Personenkilometer, die durchschnittliche Fahrtweite nahm hingegen leicht ab.

Abb. 11: Marktanteile der Privatbahnen im Personenverkehr (vernetzte Bahnen)

Quelle: Schienen-Control



Personenverkehr der vernetzten Eisenbahnen 2008–2010

	2008 vernetzt	2009 vernetzt	2010 vernetzt	2010 alle*
Reisende (Mio.)	233,9	233,9	239,9	242,1
Personenkilometer (Mrd.)	10,5	10,5	10,7	10,8
Personenzugkilometer (Mio.)	102,8	104,1	104,4	105,4
Durchschnittliche Fahrtweite (km)	45,1	45,0	44,5	44,6

* vernetzt und nicht vernetzte Bahnen zusammen

Personenverkehr 2010 (vernetzte Bahnen): Gliederung nach Unternehmensgruppen

	Summe	ÖBB-PV	Deutsche Bahn	Private	Anteil Private
Reisende (Mio.)	239,9	209,8	1,12	29,01	12,1%
Personenkilometer (Mrd.)	10,7	10,2	0,01	0,48	4,5%
Personenzugkilometer (Mio.)	104,4	97,9	0,69	5,81	5,6%

Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen 2008–2010

	2008 vernetzt	2009 vernetzt	2010 vernetzt	2010 alle*
Reisende	9,9%	11,7%	12,1%	12,9%
Personenkilometer (Mrd.)	3,5%	4,0%	4,5%	5,6%
Personenzugkilometer (Mio.)	6,8%	5,7%	5,6%	6,5%

* vernetzt und nicht vernetzte Bahnen zusammen

**Personenverkehr 2010 (vernetzte Bahnen):
Gliederung nach Unternehmensgruppen**

Um den Marktanteil der vernetzten Privatbahnen korrekt darzustellen, sind die Zahlen für die zum Deutsche Bahn-Konzern gehörenden Eisenbahnunternehmen nicht in dieser Gruppe enthalten.

Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen 2008 bis 2010

Leicht steigend war auch der Marktanteil der privaten Eisenbahnunternehmen bei den Reisenden,

der von 11,7 auf 12,1 Prozent stieg. Der Marktanteil bei den Personenkilometern stieg ebenfalls an.

Hingegen war der Marktanteil bei den Personenzugkilometern weiterhin rückläufig. Das zeigt, dass die Auslastung der Züge ansteigt.

Es ist jedoch zu beachten, dass diese Zahlen keineswegs eine Konkurrenzsituation zwischen den einzelnen Unternehmen widerspiegeln, da mit Ausnahme der City Air Terminal BetriebsgmbH (CAT) kein einziges Unternehmen in Konkurrenz zu einem anderen fährt, sondern vielmehr in der Regel die Verkehrsleistung im eigenen Netz erbracht wird.

QUALITATIVE MARKTBURTEILUNG 2010

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 unterschiedliche Marktzugangshindernisse. Die Schienen-Control führt daher seit dem Jahr 2006, gestützt auf die Bestimmungen des § 26 EisbG, eine umfassende Umfrage auch zu qualitativen Aspekten

bei den Eisenbahnunternehmen durch. Die Ergebnisse der Befragungen sind in der Tabelle zu sehen (nicht alle Faktoren seit 2006 abgefragt). Die qualitativen Fragen waren in acht Gruppen mit bis zu sieben Einflussfaktoren gegliedert und nach dem österreichischen Schulnotensystem zu bewerten. Dabei bedeutet die Note 1 keinen behindernden Einfluss und die Note 5 einen starken negativen Einfluss.

Netzzugang	2010	2009	2008	2007	2006	Ø
Trassenvergabe	1,60	1,65	1,95	1,73	1,60	1,71
Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahn)	3,00	2,76	2,72	3,54	2,86	2,98
Zugang zu Verladeeinrichtungen	2,50	2,42				2,46
Engpass bei Trassen	2,25	2,65	2,76	2,87	2,56	2,62
Grenzüberschritt	1,94	2,27	2,29	2,14	2,21	2,17
Betriebliche Auflagen	2,47	2,70	2,55	2,38	2,38	2,49
Verschub	2,40	2,65	2,59	2,67	2,71	2,60
Unternehmensfaktoren	2010	2009	2008	2007	2006	Ø
Mangel an (Risiko-)Kapital	2,21	2,43	2,87	3,00	3,15	2,73
Konkurrenz durch andere Eisenbahnuntern.	2,40	2,87	2,95	2,88	3,07	2,83
Konkurrenz durch andere Verkehrsträger	3,60	3,57	3,55	3,94	4,00	3,73
Unternehmensgründung EIU, EVU	1,89	2,45	2,05	2,20	2,33	2,18
Fahrplanqualität	2,05	2,48	2,57	2,41	2,29	2,36
Verfügbarkeit, Kosten, Betriebsmittel	2010	2009	2008	2007	2006	Ø
Triebfahrzeuge	2,68	2,86	2,76	3,27	3,50	3,02
Waggons	2,74	3,27	3,00	3,53	3,62	3,23
Dienstleistung	2,26	2,59	2,52	2,47	2,31	2,43
Energie	1,95	2,32	2,10	1,93	2,12	2,08
Netzzustand	2010	2009	2008	2007	2006	Ø
Ausbau	2,50	2,74	2,50	2,94	2,71	2,68
Erhaltung	2,95	3,13	2,86	2,76	2,88	2,92
Umleitungen	2,89	3,50				3,20
Sicherungstechnik	1,80	2,09	2,09	1,81	2,44	2,05
Betriebsqualität	2,42	2,83	2,55	2,41	2,53	2,55
Personal	2010	2009	2008	2007	2006	Ø
Verfügbarkeit	2,45	2,35	2,10	2,50	2,50	2,38
Schulungseinrichtungen	2,10	2,36	2,15	2,43	2,71	2,35
Soziale Normen	2,00	2,43	1,95	2,14	2,43	2,19
Behördliche Auflagen	2,80	3,26	2,62	3,40	3,13	3,04
Sprache	1,84	1,82	2,14	1,93	2,53	2,05
Behörden	2010	2009	2008	2007	2006	Ø
Zulassung Fahrzeuge	3,00	3,05	3,15	3,44	3,63	3,25
Technische Vorschriften	2,59	3,14	2,95	3,06	3,25	3,00
Betriebliche Normen	2,29	2,64	2,68	2,50	2,41	2,50
Genehmigungen, Konzessionswesen, SIBE	3,06	3,04	2,64	3,06	2,71	2,90

Neue Technologien (verpflichtend)	2010	2009	2008	2007	2006	Ø
Kommunikation (z. B. GSMR)	2,59	2,68	2,50	2,47		2,56
Sicherungstechnik (ETCS)	3,06	3,48	2,95	2,94		3,11
Umsetzung TSI	2,95	3,23	2,95	2,65		2,94
Landesspezifische Ausnahmen bei den TSI	2,75	3,33	2,86	2,50		2,86
Organisatorische Neuerungen	2010	2009	2008	2007	2006	Ø
Lokführerschein	2,00	2,19	2,24	1,80		2,05
Sicherheitsbescheinigung neu	2,65	2,78	2,45	2,19		2,52
Unterschiede bei Umsetzung in EU-Ländern	3,40	3,43	2,60	2,93		3,09
Fahrzeugregister neu	1,87	2,10	1,84	2,00		1,95

Generell fällt auf, dass sich die Benotungen im Lauf der Jahre nicht wesentlich verändert haben. Es gibt Bereiche mit geringen und andere mit erheblichen Problemen.

Im Themenkreis Netzzugang wird die Trassenvergabe gut beurteilt, die Bedienung von Anschlussbahnen und der Zugang zu Verladeeinrichtungen jedoch bemängelt. Das deckt sich auch mit den Erfahrungen der Schienen-Control, welche zu diesen Themen immer wieder Verfahren durchführt.

Die Unternehmensfaktoren spiegeln mehr das wirtschaftliche und politische Umfeld wider, das sich von der Schienen-Control nur unwesentlich beeinflussen lässt. Vor allem die schlecht beurteilte Konkurrenz durch andere Verkehrsträger ist eine verkehrspolitische und keine regulatorische Frage.

Verfügbarkeit und Kosten der Betriebsmittel werden zwar immer noch durchschnittlich bewertet, seit 2006 ist jedoch eine leichte Verbesserung festzustellen. Kritik gibt es auch am Netzzustand, wobei vor allem Erhaltung und Umleitung eher schlecht benotet werden, und auch die Betriebsqualität nur durchschnittlich bewertet wird. Die Schienen-Control hat zur Frage von baustellenbedingten Betriebseinschränkungen bereits mehrere konkrete Beschwerden erhalten und wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren eingeleitet. Die Fragen zum Thema Personal ergaben die schlechtesten Noten bei den behördlichen Auflagen, auch die Personalverfügbarkeit wird nur durchschnittlich beurteilt.

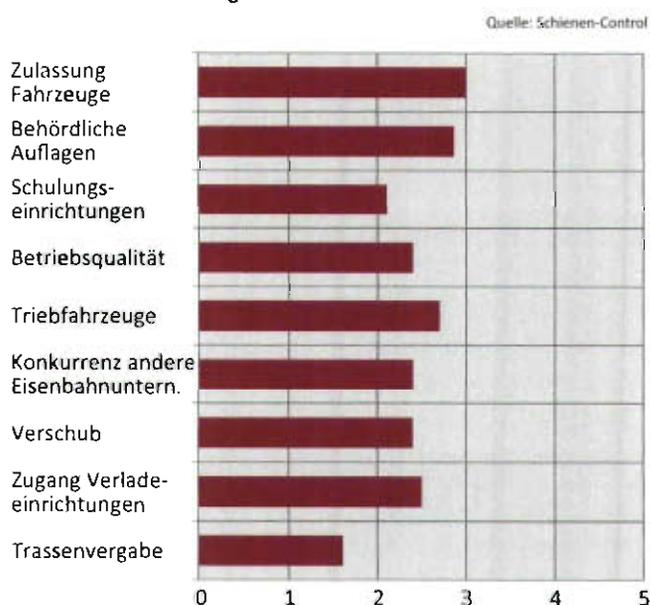
Bezüglich der Behörden werden vor allem die Fahrzeugzulassung und die Erteilung von Konzessionen und Sicherheitsbescheinigungen beanstandet. Die Schienen-Control hat darauf keinen direkten Einfluss und kann nur versuchen, die Unternehmen bei Problemen zu unterstützen.

Die Einführung neuer Technologien wird ebenfalls unterdurchschnittlich bewertet. Bei dieser Einschätzung spielen natürlich Kostenfaktoren eine wesentliche Rolle.

Organisatorisch werden vor allem die Unterschiede in der Umsetzung der EU-Regelwerke in den einzelnen Mitgliedstaaten bemängelt. Am besten schneidet in dieser Gruppe die Bewertung des Fahrzeugregisters der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) ab.

Die Schienen-Control wird auch weiterhin ihr Augenmerk vor allem auf die schlechter benoteten Themengebiete lenken, soweit sie dafür über einen gesetzlichen Auftrag verfügt. Die qualitative Befragung dient jedenfalls dazu, Problemkreise zu erkennen und nach Möglichkeit einer Lösung zuzuführen.

Abb. 1: Note 2010 ausgewählter Einflussfaktoren



Triebfahrzeuge

Der Bestand der Triebfahrzeuge, welcher den in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, hat sich von 2009 auf 2010 nur unwesentlich verändert. Die diesbezügliche Statistik weist mehrere Unschärfen auf, deren Effekte jedoch keinen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis haben. Durch die grundsätzliche Freiheit, Triebfahrzeuge in einem beliebigen Mitgliedstaat der EU im dortigen nationalen Fahrzeugregister zu registrieren, ist eine Anzahl der bei privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzten Triebfahrzeuge (sowohl gemietet oder geleast als auch im Eigentum) im Fahrzeugregister von Deutschland und nicht in dem von Österreich registriert. Dadurch weichen die in diesem Bericht genannten Zahlen von denen des bei der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) geführten österreichischen Fahrzeugregisters ab. Andererseits werden Triebfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr meist in Kooperationen eingesetzt und fahren dann oft auf weiten Strecken im Ausland, wogegen die Fahrzeuge der Kooperationspartner auf österreichischen Strecken anzutreffen sind, so sie über eine entsprechende Zulassung verfügen. Diese Effekte dürften sich jedoch in Summe weitgehend ausgleichen. Außerdem sei

erwähnt, dass die Fahrzeuge des Deutsche Bahn-Konzerns hier nicht berücksichtigt sind, da eine Abgrenzung der in Österreich eingesetzten Fahrzeuge nicht möglich ist und die Gesamtsumme das Bild erheblich verfälschen würde.

Die sogenannte Cross Acceptance hat zu Erleichterungen bei der Zulassung geführt, da einzelne Teile des Zulassungsverfahrens zwischen den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt werden. Dennoch hat es auch 2010 wieder Probleme bei der Zulassung von Triebfahrzeugen österreichischer Eisenbahnunternehmen gegeben. So konnte die Zulassung von Mehrsystemlokomotiven der ÖBB Reihe 1216 in Italien erst Mitte 2010 zu einem positiven Abschluss gebracht werden. Andererseits warteten mehrere Neubautriebwagen zweier steirischer Eisenbahnunternehmen zu Jahresende noch auf ihre Zulassung in Österreich, da für eine bestimmte Komponente das Zulassungsverfahren in Deutschland noch nicht abgeschlossen war. Erst danach können die Fahrzeuge im Zuge der Cross Acceptance auch in Österreich ohne Einschränkungen zugelassen werden. Rund 7,5 Prozent der Triebfahrzeuge verkehren auf Schmalspurstrecken, der Rest entfällt auf die Normalspur.

Triebfahrzeugstatistik 2010	Im Eigentum	Miete/Leasing	Summe 2010	Summe 2009
Lokomotiven				
Diesellokomotiven	363	183	546	
Dampflokomotiven	16	2	18	
Elektr. Einsystemwechselstromlokomotiven	200	311	511	
Elektr. Einsystemgleichstromlokomotiven	16	0	16	
Elektr. Mehrsystemlokomotiven (Wechsel- und/oder Gleichstrom)	185	215	400	
Bestand der Lokomotiven	780	711	1.491	1.484
Triebwagen				
Dieseltriebwagen	258	6	264	
Elektr. Einsystemtriebwagen	352	14	366	
Elektr. Mehrsystemtriebwagen (Wechsel-, Gleichstrom)	52	0	52	
Bestand der Triebwagen	662	20	682	667
Triebzüge (fest gekuppelte Garnituren)				
Elektr. Mehrsystemtriebzüge (Wechsel-, Gleichstrom)	34	0	34	
Bestand der Triebzüge	34	0	34	21
Summe Triebfahrzeuge	1.476	731	2.207	2.172

Triebfahrzeuge nach Spurweite	Lokomotiven	Triebwagen	Triebzüge	Summe
Normalspur	1.423	598	34	2.055
Schmalspur	68	84	0	152
Summe	1.491	682	34	2.207

Zulassungen*	Lokomotiven	Triebwagen	Triebzüge	Summe
Fahrzeuge insgesamt	1.491	682	34	2.207
Davon Zulassung in: Österreich	1.418	652	34	2.104
Deutschland	801	308	34	1.143
Italien	42	0	0	42
Liechtenstein	16	0	0	16
Niederlande	0	5	0	5
Rumänien	17	0	0	17
Schweiz	30	0	0	30
Slowakei	118	110	0	228
Slowenien	63	0	0	63
Tschechien	401	0	0	401
Ungarn	125	43	23	191

* Manche Fahrzeuge sind in mehreren Ländern zugelassen.

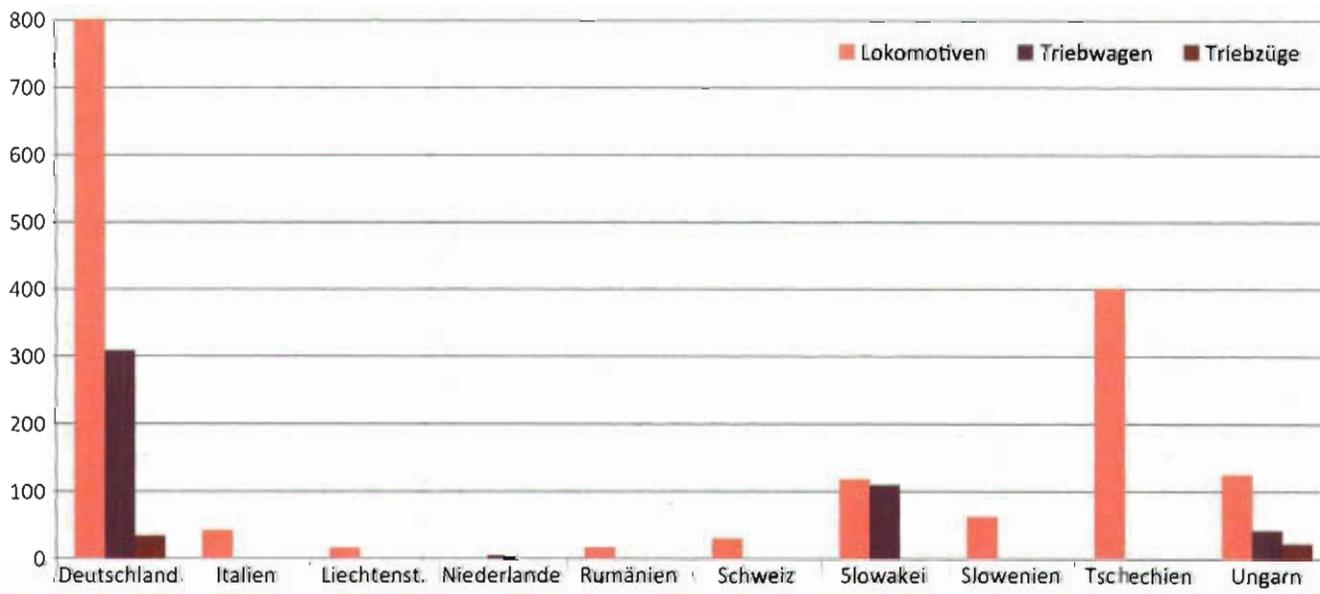
Betrachtet man die Zulassung der Triebfahrzeuge in den einzelnen Ländern, so zeigt sich, dass rund die Hälfte in Deutschland zugelassen ist, auf die anderen Länder entfallen deutlich weniger Triebfahrzeugzulassungen. Die Zahl für Österreich enthält nur Fahrzeuge, die im ÖBB-Netz zugelassen sind. Die Differenz auf die Gesamtsumme ergibt sich durch die nur auf dem jeweils eigenen Netz zugelassenen Fahrzeuge integrierter Unternehmen.

Wagen

Im Jahr 2010 betrug der Bestand an Personenwagen 2.643, die alle im Eigentum des jeweiligen Eisenbahnunternehmens standen. Der Bestand an Güterwagen betrug 21.027 Fahrzeuge, von denen 3.673 gemietet oder geleast waren. 3.286 Güterwagen dienen dem intermodalen Verkehr. Damit hat sich die Gesamtzahl der Güterwagen gegenüber 2009 (21.858 Stück) nur geringfügig verringert.

Abb. 1: Ausländische Zulassungen der Triebfahrzeuge 2010

Quelle: Schienen-Control



GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGSBESTELLUNGEN

Abschluss Vertrag über gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes

Am 3. Februar 2011 wurde der öffentliche Dienstleistungsvertrag über die Bestellung des größten Teils der Schienenpersonenverkehrsleistungen des Bundes mit der ÖBB-Personenverkehr AG (Verkehrsdienstvertrag im Schienenpersonenverkehr) abgeschlossen, der rückwirkend mit April 2010 in Kraft trat. Die Beauftragung und Kontrolle der Leistungen für den Bund erfolgt durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG).

Auslöser für die Änderung bei der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen war die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (PSO-VO), die unmittelbar am 9. Dezember 2009 in allen EU-Mitgliedstaaten in Kraft trat. Da die Summe der Zahlungen sehr hoch ist, haben gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen einen wesentlichen Anteil an der Entwicklung des Eisenbahnmarktes, vor allem im Personenverkehr. Der Vertrag über 573 Millionen Euro für rund 70 Millionen Zugkilometer geht weg von den bisherigen Tarifbestellungen hin zu einer Bestellung von konkreten Zügen unter Berücksichtigung von Strecke, Bundesland, Zugbildung mit Fahrzeugausstattung, Laufleistung, Zughalten, Zug-

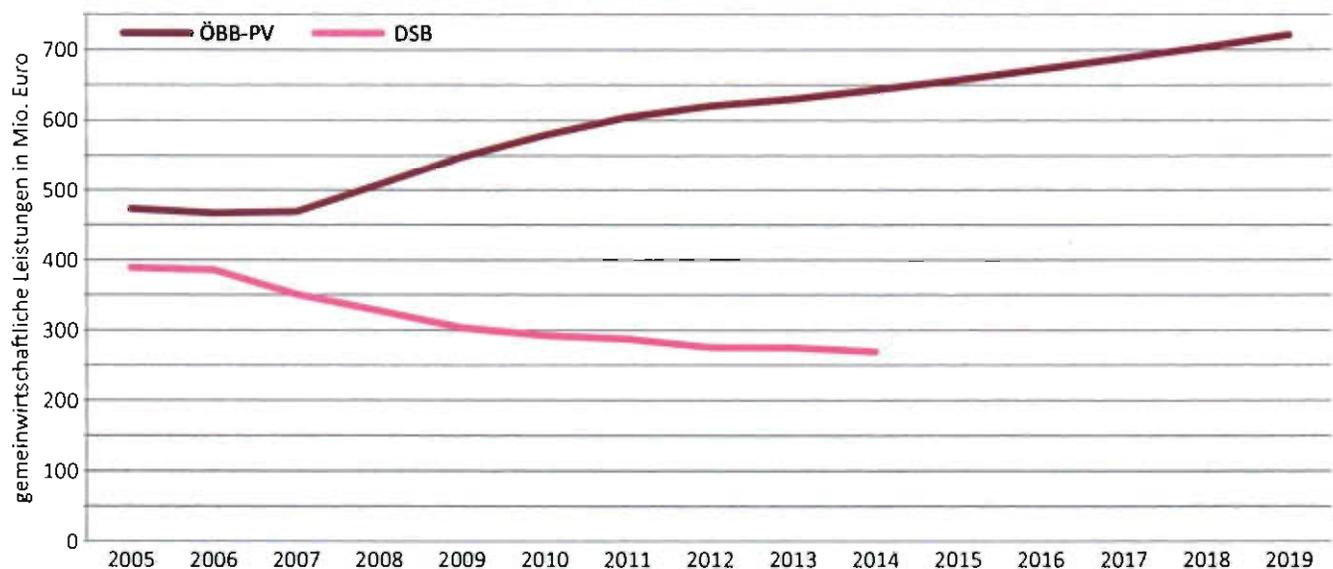
begleiten und Abgeltungsbetrag. Davon werden rund 59 Millionen Zugkilometer im Nahverkehr und 12 Millionen Zugkilometer im Fernverkehr bestellt. Der Vertrag beinhaltet auch ein Anreizsystem zur Sicherung und Weiterentwicklung der Qualität wie etwa Pünktlichkeit, Sauberkeit der Züge, Schadensfreiheit, Fahrgastinformationen, Beschwerdemanagement.

Die Vergabe der Schienenpersonenverkehrsleistungen des Bundes erfolgte im Wege einer Direktvergabe und nicht durch öffentliche Ausschreibung. Dies ist zwar gemäß PSO-Verordnung grundsätzlich zulässig, zur Entwicklung des Wettbewerbs im Schienenpersonennah- bzw. -regionalverkehr und der transparenten und effizienten Mittelverwendung muss allerdings Ziel sein, möglichst rasch den Weg der öffentlichen Ausschreibung zu gehen. Der Vertrag sieht vor, dass einzelne Teilnetze vor Ende der Vertragsdauer 2019 gekündigt werden können und eine öffentliche Ausschreibung dieser Netze erfolgen kann.

Weiters wurde auch die Installierung eines Fahrgastbeirates beschlossen. Details dazu sind noch nicht ausgearbeitet. Der Schienen-Control wurde die Teilnahme an diesem Fahrgastbeirat zugesichert. Die Abbildung 1 zeigt die Stagnation der gemeinwirtschaftlichen Leistungen in den Jahren bis 2007

Abb. 1: Entwicklung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen ÖBB-PV/DSB (Dänische Staatsbahnen)

Quelle: ÖBB-PV, DSB



und die deutlichen Steigerungen von 6 bis 8 Prozent jährlich seit 2007. Im Vergleich dazu ein ähnlicher Vertrag, abgeschlossen mit den Dänischen Staatsbahnen, der innerhalb von zehn Jahren um 30 Prozent effizienzbedingt sinkt¹. Dieser Vertrag wurde von der EU geprüft und gutgeheißen.²

Bei der Betrachtung der ÖBB-Zahlen ist zu berücksichtigen, dass ab 2010 die Einstellungen bzw. Übergaben einzelner Regionalbahnen an die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. (NÖVOG) sowie die Strecke Wien – Salzburg, die mittlerweile eigenwirtschaftlich betrieben wird, im Gesamtausmaß von etwa 3 Millionen Zugkilometer nicht oder nicht mehr in diesem Vertrag abgegolten werden. Die zusätzlichen Zahlungen 2008 bis 2009 in der Höhe von 40 Millionen Euro korrelieren mit der positiven Steigerung der Gewinngröße EBIT (Gewinn vor Zins und Steuern) auf 64 Millionen Euro. Neben den oben genannten gemeinwirtschaftlichen Leistungen werden von der ÖBB-Personenverkehr AG 2010 noch rund 4 Millionen Kilometer (2009: 5,3 Millionen Kilometer)³ eigenwirtschaftlich erbracht. Mit den Privatbahnen sollen 2011 ebensolche Verträge über die Bestellung von Schienenpersonenverkehrsleistungen des Bundes abgeschlossen werden, welche die bisherigen Zahlungen wie Ökobonus, verkehrspolitische Weisungen, Qualitäts-

bonus etc. ersetzen. Die Abgeltung des Bundes für 17 private Eisenbahnverkehrsunternehmen für Leistungen im Personenverkehr betrug im Berichtsjahr 46,3 Millionen Euro (2009: 54 Millionen Euro).

Gemeinwirtschaftliche Leistungen der Bundesländer

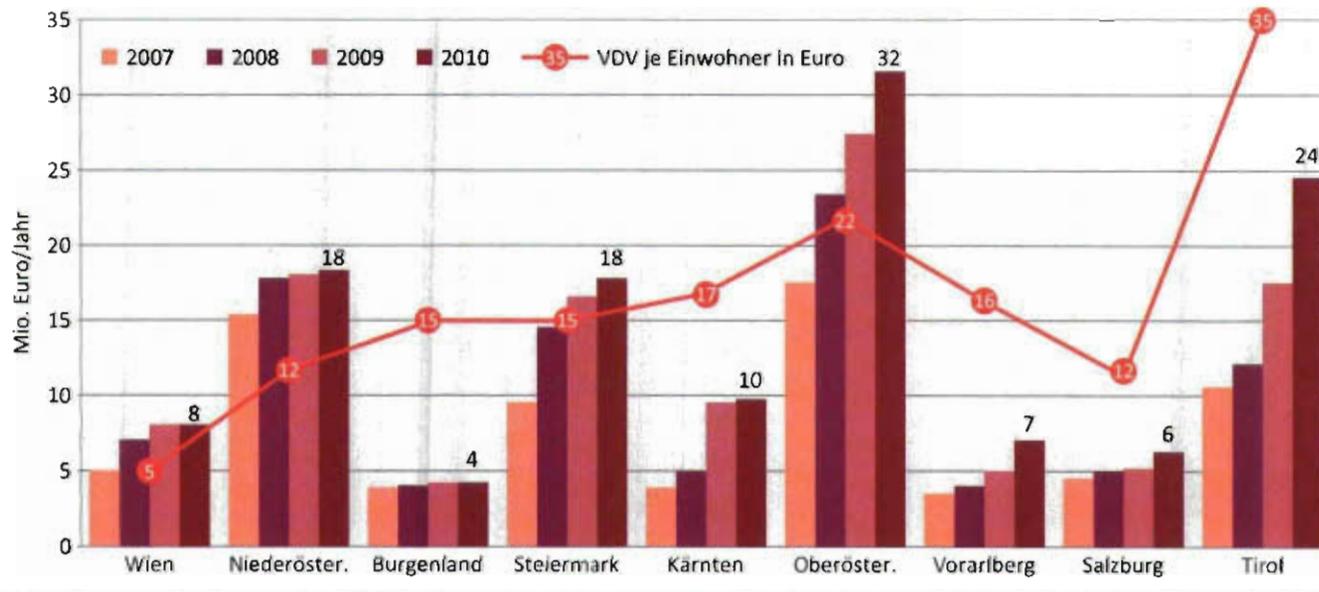
Die ÖBB-Personenverkehr AG erbringt ergänzend noch rund 8 Millionen Zugkilometer im Nahverkehr, die von den Bundesländern über Verkehrsdienstverträge bestellt werden. Die Bundesländer beauftragen auch die Privatbahnen mit der Erbringung von Zugleistungen im Nahverkehr (beispielhaft in Tirol 960.000 Euro für die Zillertalbahn⁴) und stellen somit einen wesentlichen Faktor für die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs dar.

Die nachstehende Abbildung zeigt die deutliche Steigerung der bei der ÖBB-Personenverkehr AG durch die Bundesländer bestellten Leistungen und den Bezug zur Wohnbevölkerung.

¹ EU-Kommission: Beschluss betreffend die öffentlichen Dienstleistungsverträge zwischen dem Verkehrsministerium und Danske Statsbaner, Brüssel 24.02.2010, Ziffer 62
² Geschäftsbericht ÖBB-Holding AG 2009
³ Quelle: ÖBB-Personenverkehr AG, Gespräch 28.03.2011
⁴ Auskunft Verkehrsverbund Tirol 13.04.2011

Abb. 2: Verkehrsdienstvertrag (VDV) der ÖBB-PV

Quelle: ÖBB-PV, Schienen-Control – eigene Berechnungen



Gemeinwirtschaftliche Leistungen im Güterverkehr

Im Güterverkehr erhalten die Rail Cargo Austria AG 85 Prozent und acht Privatbahnen 15 Prozent der gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Zu beachten ist, dass im Vergleich zum Vorjahresbericht der Schienen-

Control nicht mehr Budgetwerte, sondern Abrechnungswerte tabellarisch erfasst wurden. Die Kontrolle der Rail Cargo Austria AG-Leistungen erfolgt durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG); allfällige daraus resultierende Änderungen sind noch nicht berücksichtigt.

	Private		RCA	
	2009	2010	2009	2010
Güterverkehr				
Kombinierter Verkehr	10.000.000	14.200.000	42.500.000	56.700.000
Gefahrguttransporte	2.000.000	4.100.000	56.820.000	44.000.000
Güterverkehr gesamt	12.000.000	18.300.000	99.320.000	100.700.000

Quelle: Bmwf, gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht 2010

EUROPÄISCHE TENDENZEN IM PERSONENVERKEHR

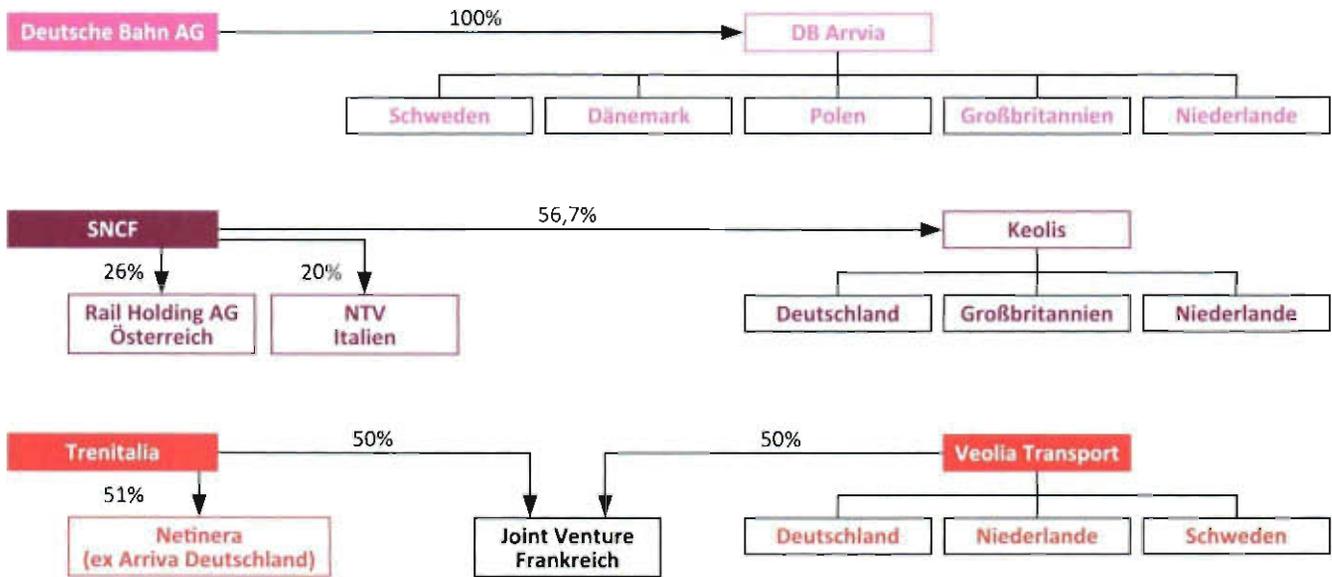
Die durch das 3. Eisenbahnpaket eingeleitete Liberalisierung des internationalen Personenverkehrs hat im Jahr 2010 zu ersten Markteintritten bzw. deren Ankündigung geführt. Zwar beschränkt sich das 3. Eisenbahnpaket nur auf grenzüberschreitende Verkehre, doch haben einige Mitgliedstaaten inzwischen auch den nationalen Personenverkehr liberalisiert. Dieser Beitrag beschäftigt sich daher auch mit nationalen Personenverkehren, soweit sie nicht gemeinwirtschaftlich, sondern eigenwirtschaftlich betrieben werden. Nur bei eigenwirtschaftlichen Verkehren findet der Wettbewerb direkt bei der Gewinnung der Kunden statt, wogegen der Wettbewerb um gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Regel über Ausschreibungen der Aufgabenträger geführt wird.

Im Gegensatz zur Liberalisierung des Güterverkehrs ist die Dynamik bei eigenwirtschaftlichen Personenverkehren wesentlich geringer. Das hat mehrere Ursachen. Zunächst ist es viel schwieriger, einen regelmäßigen Personenverkehr vom Reißbrett weg auf die Beine zu stellen. Im Güterverkehr sind Betriebsmittel wie Lokomotiven und Wagen relativ kurzfristig verfügbar, auch kann man anfangs mit einem kleinen Transportvolumen beginnen und dieses allmählich steigern. Ein regelmäßiger Personenverkehr erfordert hingegen eine wesentlich längere Vorbereitungszeit für die Rekrutierung von Personal und die Beschaffung von Fahrzeugen, beides muss zum Stichtag in größerem Ausmaß vorhanden sein. Es gibt bisher keinen Markt für Leasingfahrzeuge, die für den Personenfernverkehr geeignet sind, Neubeschaffungen benötigen mindestens zwei Jahre Vorlaufzeit. Die Investitionen und das damit verbundene kommerzielle Risiko sind erheblich und nur mit finanzstarken Partnern zu bewältigen. Schließlich sind auch die Anforderungen hinsichtlich des Netzzugangs im Personenverkehr ungleich höher als im Güterverkehr. Dazu gehören einmal detaillierte Fahrzeitanforderungen, da einige Minuten Abweichung von der gewünschten Trasse unter Umständen einen Anschlussbruch verursachen und damit das gesamte Konzept in Frage stellen. Auch birgt der Zugang zu den Stationen und den mit Personenverkehr verbundenen Serviceleistungen wie Fahrscheinverkaufsstellen, Kundeninformationssysteme sowie Ver- und Entsorgungseinrichtungen ein hohes Diskriminierungspotenzial.

Wenn man vom Sonderfall Großbritannien absieht, war Deutschland das erste Land mit nennenswertem eigenwirtschaftlichem Personenverkehr. Im Jahr 2002 begann die Connex Verkehr GmbH (seit 2006 Veolia Verkehr GmbH), auf zwei Linien eigenwirtschaftliche Züge unter dem Namen InterConnex anzubieten. Die erste Strecke war Gera – Leipzig – Berlin – Rostock, die 2007 auf Leipzig – Berlin – Rostock – Warnemünde abgeändert wurde. Die zweite Linie hatte den Verlauf Dresden/Zittau – Berlin – Stralsund – Binz und wurde 2006 wieder eingestellt. 2003 wurde eine dritte Linie (Neuss – Köln – Rostock) eingerichtet, aber noch im selben Jahr wieder eingestellt. Allen drei Angeboten war gemeinsam, dass sie nur ein bis zweimal pro Tag verkehrten. Die Fahrpreise waren unterhalb des Normalniveaus der Deutschen Bahn angesiedelt. Obwohl die InterConnex-Verkehre der Deutschen Bahn wohl kaum gefährlich waren, kam es bald zu einem Rechtsstreit, der auch für andere derartige Neuverkehre exemplarisch ist. Anfang Juli 2002 strich die Deutsche Bahn die Züge aus ihrem Reiseauskunftssystem. Sie vertrat die Auffassung, „jeder, der gegen die DB AG antritt“ müsse „seine Kunden selbst informieren“. Mitte Dezember 2002 erwirkte Connex eine einstweilige Verfügung gegen die Deutsche Bahn, die dem Unternehmen den Vertrieb seiner Reiseauskunftsmedien untersagte, nachdem die Deutsche Bahn darin zwischen Stralsund und Zwickau verkehrende Fernzüge des Unternehmens nicht genannt hatte. Mitte Januar 2003 entschied das Landgericht Berlin, dass die Deutsche Bahn bei ihren elektronischen Fahrplanauskünften per Telefon und Internet über den neuen Connex-Zug informieren müsse. Die Deutsche Bahn legte Rechtsmittel ein. Nach weiteren gerichtlichen Prozessen musste die Deutsche Bahn den Zug in alle Fahrplanmedien aufnehmen und zusätzlich auf den Aushangfahrplänen bekannt geben. Mittlerweile gab es in Deutschland weitere Pläne für private eigenwirtschaftliche Verkehre. Die mehrheitlich der Französischen Staatsbahn SNCF (Société nationale des chemins de fer français) gehörende Keolis kündigte im Herbst 2009 an, Fernverkehrszüge von Frankfurt nach Berlin und Hamburg einrichten zu wollen. Im Frühjahr 2010 wurden diese Pläne aber wieder zu den Akten gelegt. Weiter sind hingegen die Pläne der Hamburg-Köln-Express GmbH (HKX) gediehen. Diese will ab Herbst 2011 mit Fernzügen

Abb. 1: Beteiligungen im europäischen Schienenpersonenverkehr

Quelle: Schienen-Control



Hamburg – Köln starten und hat dafür zunächst gebrauchte Fahrzeuge aus Österreich beschafft, die derzeit in Polen modernisiert werden. In Österreich hat die private WESTbahn Management GmbH ab Dezember 2011 Trassen für einen Intercity-Verkehr zwischen Wien und Salzburg beantragt und außerdem dazu eine fünfjährige und eine fünfzehnjährige Rahmenvereinbarung abgeschlossen. Zum Einsatz kommen sieben Doppelstocktriebzüge, welche von Stadler (Schweiz) geliefert werden. Auch in Italien gibt es mittlerweile eigenwirtschaftliche Verkehre, die von Konkurrenten des Marktführers Trenitalia angeboten werden. Den Anfang machten dabei die Deutsche Bahn und die ÖBB-Personenverkehr AG, die gemeinsam mit dem italienischen Partner LeNord seit Dezember 2009 Schnellzüge München – Innsbruck – Verona – Milano führen. Diese Züge waren zuvor mit Trenitalia gefahren worden. Bei der Einführung kam es zu größeren Problemen durch die Zuweisung sub-optimaler Trassen und die Verweigerung des Zugangs im Bahnhof Milano Centrale sowie zu diversen Serviceeinrichtungen. Im Herbst 2010 spitzte sich die Situation zu, weil die italienische Regulierungsbehörde URSF eine Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemeinwirtschaftlicher Verträge feststellte (Kapitel „3. Eisenbahnpaket“). Ähnlich erging es einem weiteren neuen Marktteilnehmer,

der Arenaways. Diese eröffnete im Herbst 2010 den Verkehr mit Schnellzügen Torino – Milano, denen jedoch der Aufenthalt in Zwischenstationen verwehrt wurde.

Äußerst ambitioniert sind die Pläne der NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori). Diese will ab Ende 2011 auf der Schnellfahrstrecke Torino – Milano – Bologna – Firenze – Roma – Napoli einen Hochgeschwindigkeitsverkehr aufnehmen, der in direkter Konkurrenz zu den Eurostar-Zügen der Trenitalia steht. Dafür werden von Alstom insgesamt 25 Hochgeschwindigkeitstriebzüge geliefert.

Aber auch bei unserem Nachbarn Tschechien gibt es neue Marktteilnehmer. Die bisher im Fernbusverkehr tätige Student Agency hat eine Tochtergesellschaft namens RegioJet gegründet. Diese möchte ab dem Sommer 2011 eigenwirtschaftliche Intercity-Züge zwischen Praha und Ostrava in Verkehr setzen. Die fünf Zugpaare werden mit gebrauchten aus Italien erworbenen Lokomotiven bespannt. Auf derselben Strecke will im Dezember 2012 ein weiteres Unternehmen tätig werden. Rapid Express, das einer tschechischen Investmentfirma gehört, möchte Flirt-Triebwagen in gehobener Innenausstattung einsetzen, ein Liefervertrag mit dem Hersteller Stadler ist bereits 2010 unterzeichnet worden.

Große Pläne hat auch die Deutsche Bahn. Es gibt die Ankündigung, mit neuen Intercity Express-Garnituren

durch den Ärmelkanaltunnel bis London fahren zu wollen und auch auf der Strecke nach Marseille will man aktiv werden. Es bleibt allerdings abzuwarten, ob diese Neuverkehre tatsächlich in Konkurrenz zu den jeweiligen Marktführern eingerichtet werden, oder ob man doch wieder – so wie zwischen Frankfurt und Paris – auf Kooperationen setzt. Die hohen Investitionskosten und das zugehörige wirtschaftliche Risiko erfordern kapitalstarke Partner. Es gibt daher schon jetzt zahlreiche Beteiligungen und Akquisitionen von bisherigen Staatsbahnen an ausländischen Personenverkehrsunternehmen. Wie im Güterverkehr ist auch im Personenverkehr die Deutsche Bahn sehr aktiv. 2010 erwarb sie den international tätigen Konzern Arriva. Im Schienenpersonenverkehr ist Arriva in Schweden, Dänemark, Großbritannien, Polen und in den Niederlanden tätig. Die Arriva Deutschland GmbH musste auf Druck der Kartellbehörden weiterverkauft werden. Mehrheits-eigentümer mit 51 Prozent ist nunmehr Trenitalia, der Rest gehört einem Finanzinvestor. Zu den Aktivitäten von Netinera Deutschland GmbH, wie die ehemalige Arriva Deutschland GmbH nunmehr heißt, gehört auch die Regentalbahn, die zu 50 Prozent an der Berchtesgadener Landbahn beteiligt ist. Die andere Hälfte gehört der Salzburg AG. Bereits angesprochen wurde die Keolis, welche zu 56,7 Prozent der SNCF gehört. Keolis ist in Deutschland (Eurobahn), den Niederlanden (Syntus) und in Großbritannien (vier Franchises) im Regionalverkehr tätig. Die SNCF hat sich aber auch an anderen Personenverkehrsunternehmen beteiligt.

So ist sie mit 20 Prozent bei der italienischen NTV eingestiegen und will sich mit 26 Prozent an der österreichischen Rail Holding AG beteiligen, welche die Muttergesellschaft der WESTbahn Management GmbH ist. Neben den bisherigen Staatsbahnen und regionalen Anbietern gibt es auch internationale Gruppierungen, die im Personenverkehr tätig sind. Arriva war bis zum Verkauf an die Deutsche Bahn ein solches Unternehmen. Ein weiteres derartiges Unternehmen ist Veolia Environnement S. A. mit Sitz in Paris. Deren Tochter Veolia Transport betreibt Personenverkehr auf Straße und Schiene. Im Schienenverkehr in Deutschland ist Veolia Verkehr das größte nicht bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ähnliche Aktivitäten gibt es auch in den Niederlanden und in Schweden. Anfang 2011 gaben Trenitalia und Veolia bekannt, ein gemeinsames Unternehmen zu gründen, welches Personenfernverkehr zwischen Italien und Frankreich betreiben soll (Paris – Lyon – Torino – Milano – Venezia/Roma). Während es im Güterverkehr relativ lange gedauert hat, bis die bisherigen Staatsbahnen auch im Ausland Fuß gefasst haben, verläuft diese Entwicklung im Personenverkehr schneller. Die meisten bereits laufenden oder angekündigten eigenwirtschaftlichen Personenverkehre werden von Gesellschaften erbracht, an denen bisherigen Staatsbahnen zumindest teilweise beteiligt sind. Der Wettbewerb in diesem Marktsegment wird daher in erster Linie zwischen diesen ausgetragen werden.



M

arktzugang

Beim österreichischen Eisenbahnnetz gab es im Berichtsjahr Veränderungen aufgrund von Streckeneinstellungen und Neubauprojekten. Erfahren Sie weiters Wissenswertes zum Performance Regime, zu Entwicklungen im Bereich Bahnstrom, über den Zugang zu Serviceeinrichtungen, über die Entgeltregulierung sowie betreffend Anschlussbahnen.

ÖSTERREICHISCHES EISENBAHNNETZ

Das österreichische Eisenbahnnetz veränderte sich 2010 beachtlich. Zahlreiche seit längerem nicht befahrene Strecken wurden eingestellt oder bekamen einen anderen Eigentümer. Betroffen davon waren vorwiegend Nebenbahnen bzw. Regionalbahnen. Erweitert wurde das Netz aber um eine Neubaulinie, der erste Teil der steirischen Koralmbahn wurde in Betrieb genommen.

Das österreichische Schienennetz (Infrastruktur) mit einer Betriebslänge von 5.819 Kilometern wird von mehreren Unternehmen betrieben und ist folgendermaßen ausgestattet:

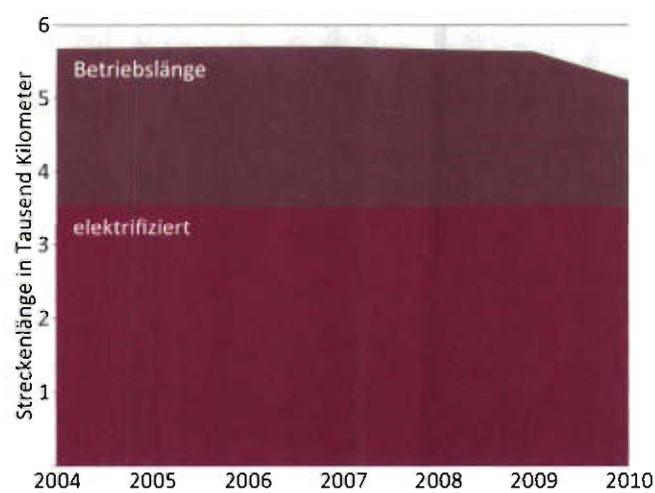
Österreichisches Schienennetz	km
Betriebslänge	5.819
Normalspur	5.499
Schmalspur	320
Eingleisige Strecken	3.773
Zweigleisige Strecken	2.046
Drei oder mehr Gleise	0
Normalspur Hauptbahn elektrifiziert	2.197
Normalspur Nebenbahn elektrifiziert	1.518

Quelle: Erhebung Schienen-Control, ohne Zahnradbahnen

Die Entwicklung der Streckenlänge des größten österreichischen Netzes, dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG, zeigt deutlich die Redimensionierung 2010:

Abb. 1: Streckenlänge der ÖBB-Infra

Quelle: ÖBB-Geschäftsberichte; Erhebung Schienen-Control



Das Streckennetz der ÖBB verminderte sich auf 5.241 Kilometer betriebliche Länge. Damit einher-

gehend erhöhte sich der Anteil der elektrifizierten Strecken 2010 von 63,5 auf 67 Prozent.

Neubau – Ausbau

Im Jahr 2010 wurde der erste Teil der Koralmbahn (13 Kilometer) dem Verkehr übergeben, womit die Bezirkshauptstadt Deutschlandsberg um 15 Minuten schneller von Graz erreichbar ist. Dies ermöglicht einen attraktiven Regionalverkehr zwischen Hauptbahnhof Graz und Wies-Eibiswald über Deutschlandsberg.

Im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Westbahn entstanden Bauprovisorien in der Nähe von Hubertendorf zwischen Ybbs an der Donau und Amstetten. Beim Hauptbahnhof Wien begannen nach Vorarbeiten im Jahr 2009 im Berichtsjahr (2010) die Bauarbeiten. Die Züge enden vorerst im Bahnhof Wien Meidling bzw. vorverlegt im Südbahnhof Wien Ostseite.

Neben den Verbesserungen im Streckennetz wurden im Rahmen der Bahnhofsoffensive die Bauprojekte Bahnhof Wien West, Bahnhof Wien Mitte, Hauptbahnhof Salzburg, Bahnhof Reutte in Tirol, Bahnhof Neumarkt-Kallham weitergeführt und beispielhaft die Bahnhöfe St. Pölten, Tulln Stadt, Stadlau, Wien Matzleinsdorfer Platz und Wien Atzgersdorf fertig gestellt. Zusätzlich wurden in einigen Verkehrsstationen die Verkehrsdrehscheiben als Verknüpfung zwischen Bahn und Bus eingerichtet und das Park&Ride-Angebot erweitert.

Einstellungen, Eigentümerwechsel

Zahlreiche Strecken wurden in Österreich 2010 eingestellt bzw. einem anderen Eigentümer, der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. (NÖVOG), übertragen. Die Strecken wurden in drei Paketen abgegeben:

- Strecken, die schon seit zwei Jahrzehnten nicht mehr befahren wurden
- Strecken, die seit wenigen Jahren nicht mehr im Personen- und Güterverkehr befahren wurden
- Regionale Strecken, die bis zum Fahrplanwechsel Dezember 2010 noch im Personen- und/oder Güterverkehr bedient wurden

Diese Pakete sind in der nachfolgenden Tabelle gelistet:

Paket 1: 1. April 2010	Paket 2: 1. Oktober 2010
Hainfeld – Weissenbach-Neuhaus	Mank – Wieselburg
Freiland – Türnitz	Bruck an der Leitha – Petronell-Carnuntum
Markt St. Aegydt – Kernhof	Kilometer 3,6 bis Kilometer 13,4
Kienberg-Gaming – Lunz am See	Gaweinsthal Brünnerstraße – Paasdorf Lokalbahn
Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Engelhartstetten	Bad Pirawath – Gaweinsthal Brünnerstraße
Breitstetten – Orth an der Donau	Sulz Museumsdorf – Zistersdorf
Göpfritz – Raabs	Enzersdorf bei Staatz – Poysdorf
Alt Nagelberg – Heidenreichstein	Poysdorf – Dobermannsdorf
Ernstbrunn – Mistelbach Lokalbahn	Zellerndorf – Sigmundsherberg

Paket 3: 12. Dezember 2010	
St. Pölten – Mariazell	Krems an der Donau – Spitz an der Donau
Obergrafendorf – Mank	Schwarzenau – Waidhofen an der Thaya
Waidhofen an der Ybbs – Gstadt	Waidhofen an der Thaya – Frates-Staatsgrenze
Gstadt – Lunz am See	Gmünd NÖ – Litschau
Gstadt – Ybbsitz	Gmünd NÖ – Groß Gerungs
Puchberg am Schneeberg – Hochschneeberg	Retz – Drosendorf

Quelle: NÖVOG; ÖBB-Infra

Teile des dritten Paketes werden 2011 von der NÖVOG weiterbetrieben:

Strecke	(Neu) Konzession	Verkehr 2011
St. Pölten – Mariazell	22.10.2010	öffentliche Eisenbahn, Regionalverkehr
Waidhofen an der Ybbs – Gstadt	22.10.2010	Stadtverkehr
Puchberg am S. – Hochschneeberg		öffentliche Eisenbahn, Ausflugsverkehr
Krems a. d. Donau – Spitz a. d. Donau		Anschlussbahn, Ausflugsverkehr
Schwarzenau – Waidhofen a. d. Thaya		Anschlussbahn, Güterverkehr
Gmünd NÖ – Litschau	22.10.2010	öffentliche Eisenbahn, Ausflugsverkehr
Gmünd NÖ – Groß Gerungs	22.10.2010	öffentliche Eisenbahn, Ausflugsverkehr
Retz – Drosendorf		Anschlussbahn, Ausflugsverkehr

Quelle: NÖVOG; ÖBB-Infra

Fünf Strecken sind Schmalspurstrecken. Die Schneebergbahn mit einer Spurweite von 1.000 Millimeter wurde gänzlich in Landeseigentum übertragen. Nach Mariazell und im Ybbstal wird an Werktagen abschnittsweise ein Stundentakt angeboten. Die beiden Strecken im Waldviertel dienen touristischen Zwecken.

Eingestellt und weiterhin ohne Verkehr 2010 bleibt in Oberösterreich die Strecke zwischen Neukirchen bei Lambach und Haag am Hausruck (22 Kilometer). Als nicht vernetzte Bahn ist die Ybbstalbahn nur mehr bis Gstadt in Betrieb; die Abschnitte nach Göstling an der Ybbs und Ybbsitz sind nicht mehr befahrbar und wurden behördlich eingestellt.

Streckeneinstellungen 2010

Die Einstellungen stellen die größte Restrukturierung seit Ende der 1980er Jahre dar. Für einige der in der Tabelle auf Seite 56 genannten Strecken wurden Interessenten für einen Verkauf gesucht.

Für andere Strecken wurde um Genehmigung als Anschlussbahn bei der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde angesucht und dies auch 2010 bzw. zu Jahresbeginn 2011 genehmigt. Neben den bereits per Bescheid erfolgten Einstellungen wurden weitere Einstellungen beantragt. Die Details dazu sind in der Tabelle auf Seite 56 dargestellt.

Tabelle: Streckeneinstellungen

Strecke(nteil)	Einstellungsdatum	Paket NÖ	Vernetzung	Spurweite	Streckenlänge (km)	Verkehr 2010
Gstadt – Lunz am See	11.12.2010	3	nicht vernetzt	Schmalspur	48	wegen Hochwasser eingestellt
Gstadt – Ybbsitz	11.12.2010	3	nicht vernetzt	Schmalspur	6	wegen Hochwasser eingestellt
Obergrafendorf – Mank	11.12.2010	3	nicht vernetzt	Schmalspur	19	Personenverkehr 11 Zugpaare
Breitstetten – Orth an der Donau	12.04.2010	1	vernetzt	Normalspur	6	Betrieb seit Jahren eingest. zuletzt nur noch Güterverk.
Freiland – Türnitz	31.03.2010	1	vernetzt	Normalspur	9	Betrieb seit Jahren eingest.
Göpfritz – Raabs	12.04.2010	1	vernetzt	Normalspur	20	Betrieb seit Jahren eingest.
Mank – Wieselburg	07.09.2010	1	nicht vernetzt	Schmalspur	19	Betrieb seit Jahren eingest.
Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Engelhartstetten	12.04.2010	1	vernetzt	Normalspur	22	Betrieb seit Jahren eingest. zuletzt nur noch Güterverk.
Hainfeld – Weissenbach-Neuhaus	12.04.2010	1	vernetzt	Normalspur	23	Betrieb eingestellt
Zellerndorf – Sigmundsherberg	08.09.2010	1	vernetzt	Normalspur	20	Betrieb seit Jahren eingest.
Bad Pirawath – Gaweinsthal Brünnerstraße	08.09.2010	2	vernetzt	Normalspur	16	Betrieb eingestellt, zuletzt nur noch Personenverkehr
Bruck a. d. Leitha – Petronell-Carnuntum, km 3,6 bis 9,4	13.12.2010	2	vernetzt	Normalspur	6	Güterverkehr
Krems – Sarmingstein (NÖ Teilstück)	11.12.2010	3	vernetzt	Normalspur	65	Personen- und Güterverkehr Stundentakt bis Spitz a. d. D.
Retz – Weitersfeld NÖ – Drosendorf	11.12.2010	3	vernetzt	Normalspur	40	Ausflugs- und Güterverkehr bis Weitersfeld
Schwarzenau – Waidhofen an der Thaya	11.12.2010	3	vernetzt	Normalspur	10	Personen- und Güterverkehr

Quelle: NOVOG; ÖBB-Infra

Tabelle: Weitere beantragte Einstellungen

Strecke	Streckenlänge (km)	Status 2010 bis Fahrplanwechsel	Status danach
Freiland – Markt St. Aegyð	19	Personen- und Güterverkehr: 15 Zugpaare PV, 1 Zugpaar GV	Güterverkehr
Scheibbs – Kienberg Gaming	11	Personen- und Güterverkehr: 14 Zugpaare PV, 1 Zugpaar GV	kein Verkehr
Waldhausen – Martinsberg/ Gutenbrunn	23	Güterverkehr: 1 Zugpaar	kein Verkehr
Großschweinbarth – Bad Pirawath – Sulz Museumsdorf (Nexing)	14	Personenverkehr: 2-Stunden-Takt mit Verdichtung	Personenverkehr an Werktagen bis Bad Pirawath

Quelle: ÖBB-Infra

Mittlerweile wurde 2011 ein Teil der Strecke zwischen Groß Schweinbarth und Sulz Museumsdorf per Bescheid eingestellt.

Abschließend noch ein Hinweis auf Strecken, auf denen derzeit kein Verkehr erbracht wird:

Streckenabschnitt der ÖBB-Strecken	Länge
Trofaiach – Vordernberg	6 km
Neukirchen bei Lambach – Haag am Hausruck	22 km

Stationen, Grenzbahnhöfe

Im österreichischen Eisenbahnnetz gibt es 1.398 (2010: 1.425) Stationen aller Infrastrukturunternehmer. Die meisten hat die ÖBB-Infrastruktur AG mit 1.258 Haltestellen und Bahnhöfen. Das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG grenzt mit 28 Strecken an die angrenzenden europäischen Eisenbahnnetze. Alle Grenzübergänge sind im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG bis auf die im Netz der Raaberbahn (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt) bzw. der Neusiedler Seebahn gelegenen Übergänge aumgarten/Sopron und Pamhagen/Fertőszentmiklós.

Privatbahnen

Bei den Privatbahnen ergaben sich im Berichtsjahr 2010 mit der Übergabe an die NÖVOG zahlreiche Veränderungen der Eigentümer- und Netzstruktur. Außerdem wurde die Pinzgaubahn bis Krimml wieder erfolgreich in Betrieb genommen. Neben der NÖVOG ergibt sich in untenstehender Tabelle folgendes Privatbahnnetz, wobei auch die Zahnradbahnen aufscheinen.

Über die einzige zweigleisige Infrastruktur verfügt die Wiener Lokalbahnen AG zwischen Wien und dem Stadtbeginn in Baden.

Tabelle: Privatbahnnetz

Unternehmen	Typ	„Verknüpfung“ in	Trassenzuweisung	km
ASB	Schmalspur-Zahnrad	Jenbach	nicht vernetzt	7
CCG	Integriert, Betrieb StLB	Werndorf	SCHIG	1
GKB	Integriert	Hbf. Graz	SCHIG	98
GV	Schmalspur	Vorchdorf-E.	nicht vernetzt	15
Höhenbahn Reißbeck	Schmalspur		nicht vernetzt	3
IVB	Schmalspur-Straßenbahn	Innsbruck	nicht vernetzt	18
LILO	Infrastruktur, Betrieb StH	Eferding, Hbf. Linz	LILO	59
LVE	Infrastruktur, Betrieb StH	Stadl-Paura	LVE	16
MBS	Integriert	Bludenz	SCHIG	13
NÖSBB	Schmalspur-Zahnrad	Puchberg/S.	nicht vernetzt	10
NSB	Infrastruktur, Betrieb GySEV	Neusiedl/S.	ÖBB-Infra	48
GySEV	Integriert (österr.-ungarisch)	Ebenfurth, Wulkap.	ÖBB-Infra	31
SKGB/SLB	Schmalspur-Zahnrad		nicht vernetzt	6
SLB	Integriert	Salzburg Itzling	SCHIG	35
SLB	Schmalspur	Zell am See	nicht vernetzt	53
SRB	EIU, Betrieb bislang nur als Anschlussbahn	Unterwart		8+18
StLB	Integriert	Gleisdorf	SCHIG	47
StLB inkl. MStE	Schmalspur	Mixnitz-B., Unzmarkt	nicht vernetzt	89
VA	Schmalspur	Vöcklamarkt	nicht vernetzt	14
WLB	Integriert	Wien Meidling, Traisk.	SCHIG	31
ZB	Schmalspur	Jenbach	nicht vernetzt	32

Quelle: Erhebung Schienen-Centess

Übersicht Aufteilung und Streckenmerkmale der Schieneninfrastruktur in Österreich

Abb. 2: Schieneninfrastruktur in Österreich

Quelle: Erhebung Schienen-Control 2011

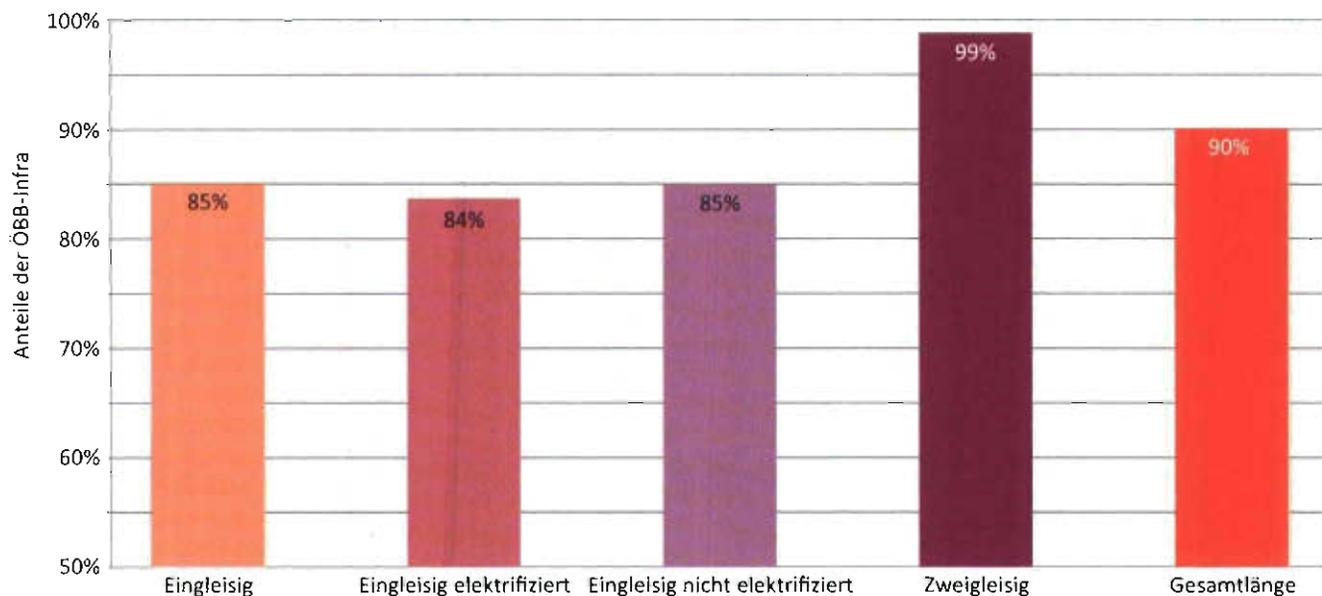
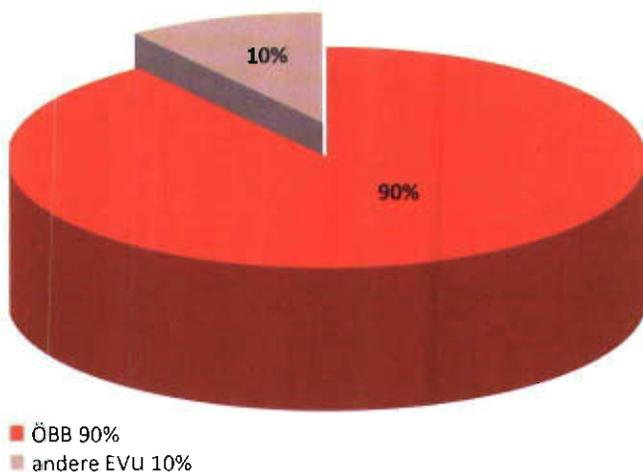


Abb. 3: Streckennetz Österreich

Quelle: Erhebung Schienen-Control 2011



Interessant ist der Vergleich mit den Streckennetzen im benachbarten Ausland.

Österreich hat bezogen auf die Wohnbevölkerung im Vergleich zu den Nachbarstaaten Ungarn und Tschechien eine deutlich geringere Netzlänge, aber im EU-Vergleich ein sehr dichtes Netz.

Land	Strecken-netz 2009 in km	Einw. 2009 in 1.000	Strecken-netz je Tsd. Einw.
Deutschland	37.798	81.802	462
Italien	16.529	60.340	274
Liechtenstein	9	36	250
Österreich	5.702	8.375	681
Schweiz	3.563	7.785	458
Slowakei	3.623	5.424	668
Slowenien	1.228	2.047	600
Tschechien	9.479	10.506	902
Ungarn	7.892	10.014	788

Quelle: EU-Statistik Energie und Transport 2009, 2010

PERFORMANCE REGIME UND PÜNKTLICHKEIT

Performance Regime

Wie in der Richtlinie 2001/14/EG vorgeschrieben, ist auch in Österreich in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen ein Performance Regime geregelt. Dieses stellt ein Anreizsystem zur Vermeidung von Betriebsstörungen, zur Verbesserung der Pünktlichkeit und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur dar. Die leistungsabhängigen Komponenten sind Bestandteil des Infrastruktur-Benützungsentgelts, allerdings beeinflussen sie nur marginal die Höhe des Infrastruktur-Benützungsentgelts.

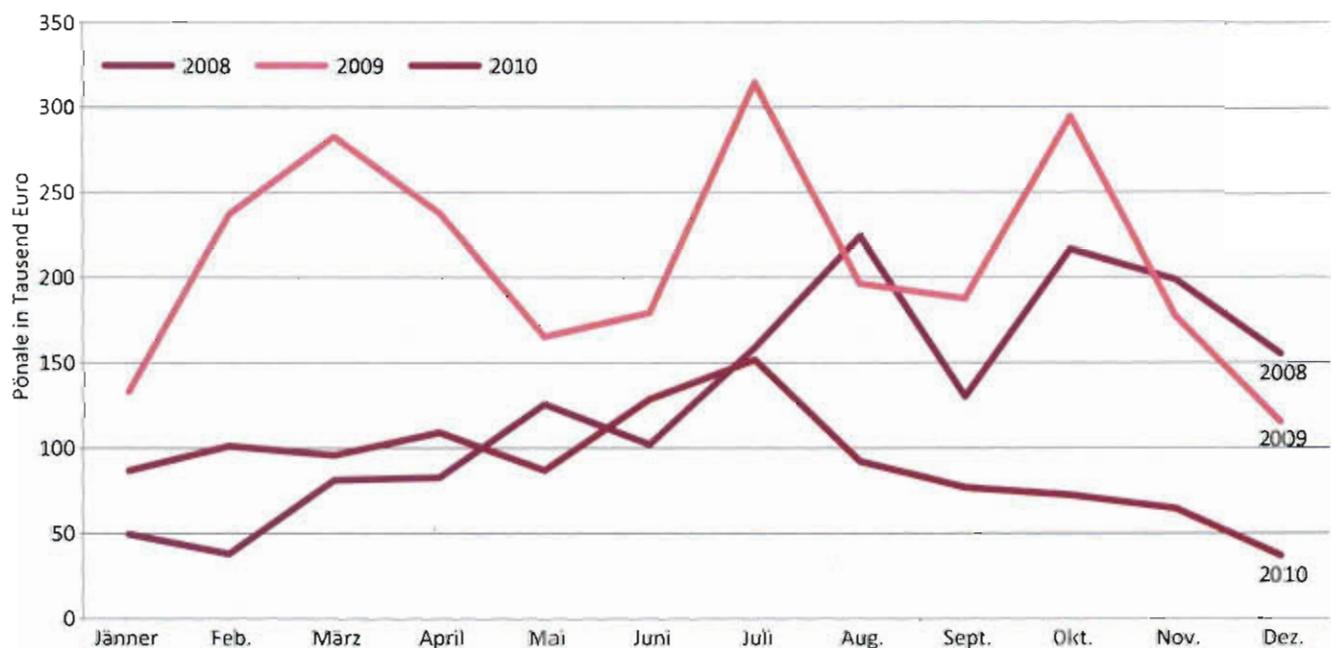
Das Regime setzt sich aus den Komponenten Verspätungsminuten sowie deren Verspätungsursachen zusammen, die entsprechende Zahlungsströme zwischen den Infrastrukturbetreibern und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen auslösen. Größtes Problem dabei ist, die Verursacherfrage ohne großen bürokratischen Aufwand fair und nachvollziehbar zu klären. Ausländische Beispiele zeigen, dass Infrastrukturbetreiber die Beweisführung so aufwendig gestaltet haben, dass ein Nutzen für den Endkunden im Personen- und Güterverkehr kaum erkennbar ist. Die Verspätungsursache wird nach UIC 450-2 codiert. Basis für alle Züge stellen die Endverspätungen dar, wobei verspätete Grenzübergaben nicht hinzu zählen.

Als Schwellenwerte gelten 10 Minuten im Personenverkehr und 60 Minuten im Güterverkehr. Als Plafondierung gelten 120 Minuten sowie 0,5 Prozent der Infrastruktur-Benützungsentgelt-Zahlungen. Die Verspätungsursachen werden an Messpunkten – zumeist Signalstandorte in Bahnhöfen – durch Fahrdienstleiter datenmäßig erfasst und eingegeben. Die Schienen-Control überwacht die Ausgestaltung eines wirksamen und rechtskonformen Performance Regimes. Die ÖBB-Infrastruktur AG führte 2010 ein Performance Regime ein, wobei im Vorfeld unterschiedliche Systeme analysiert wurden. 2010 wurde das Performance Regime nur für Personenzüge im Fernverkehr angewandt. Konkret wird pro Verspätungsminute jedes mehr als fünf Minuten verspäteten Zuges entweder vom Infrastrukturbetreiber (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) oder vom Verkehrsunternehmen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) 3,31 Euro/Verspätungsminute (2009: 3,23) bezahlt. Obwohl de facto also nur wenige Eisenbahnverkehrsunternehmen betroffen sind, erlaubt die Abrechnung für das Berichtsjahr 2010 interessante Beobachtungen:

Abbildung 1 zeigt den Vergleich der letzten Jahre. Die Werte des Jahres 2010 liegen deutlich unter denen von 2009. Wie jedes Jahr kann die rege Bautätigkeit

Abb. 1: Performance Regime Fernverkehr 2008–2010 im Netz der ÖBB-Infra

Quelle: ÖBB-Infra



mit den damit einhergehenden Verspätungen in den Sommermonaten erkannt werden. Gegenüber 2009 reduzierten sich die Pönalen 2010 im Fernverkehr auf 1,1 Millionen Euro (2009: 2,5 Millionen Euro). Nach einem Verfahren der Schienen-Control und der Kritik der Europäischen Kommission wurde mit den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2011 das Performance Regime auf den gesamten Verkehr erweitert.

Pünktlichkeit

Wichtigste Grundlage für das Performance Regime stellt die Pünktlichkeit dar, wobei als Schwellenwert fünf Minuten im Personenverkehr definiert wird. Als Grundlage dienen die Züge des Regelverkehrs. Während im Personennahverkehr und -fernverkehr die Pünktlichkeit verbessert werden konnte, sank diese im Güterverkehr. Die nachfolgende Tabelle zeigt die verbesserte Pünktlichkeit im ÖBB-Netz. Nach wie vor ist nur einer von drei Güterzügen pünktlich.

Übersicht Pünktlichkeit

Quelle: ÖBB-Infra

Zugart	2010	2009	2008
Personen-Fernverkehr	75,7%	67,8%	73,5%
Personen-Nahverkehr	95,2%	91,8%	95,4%
Güterverkehr	65,6%	69,8%	68,3%

Abb. 2: Verspätungsursachen im Güter- und Personenverkehr 2009 im ÖBB-Netz in Minuten

Quelle: ÖBB-Infra

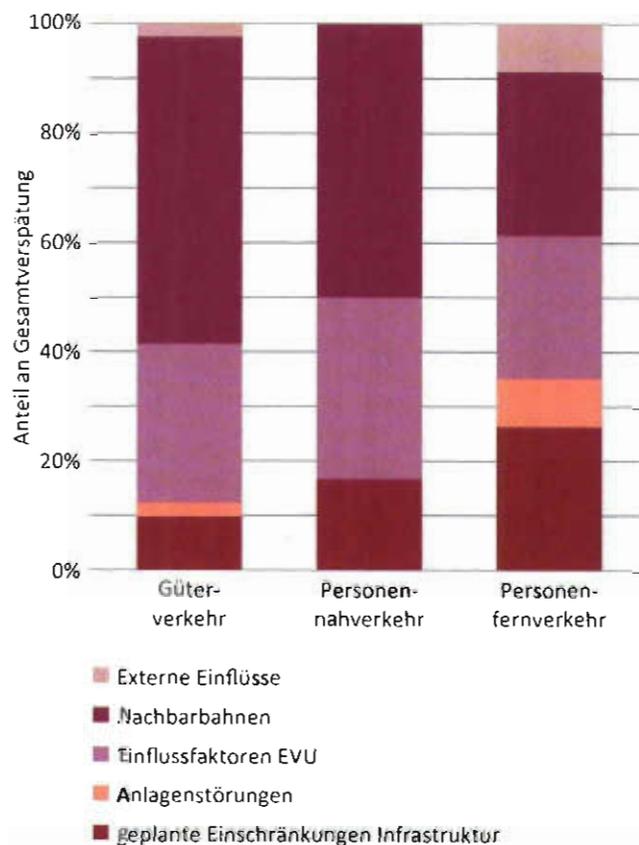
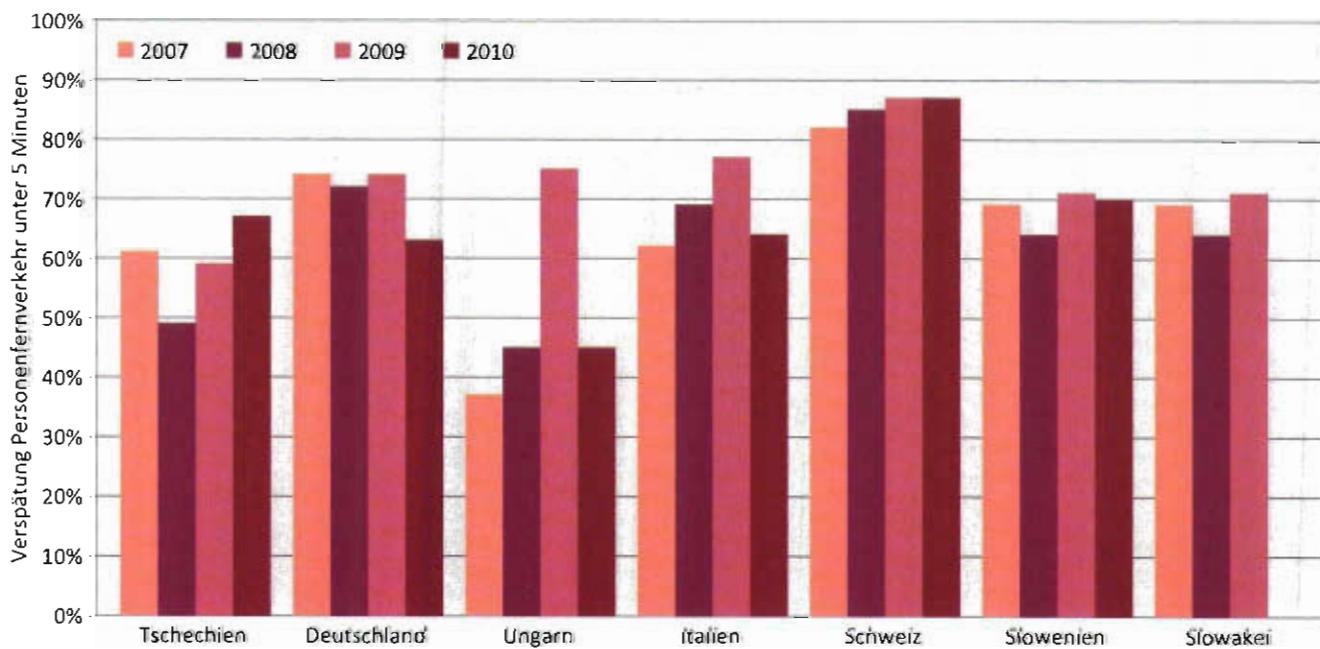


Abb. 3: Pünktlich übergebene Züge zu den Nachbarländern

Quelle: ÖBB-Infra



Sollte ein Güterzug Verspätung haben, ergibt sich folgendes Bild: Die meisten Verspätungen verursachen mit 23 Minuten pro Zug (2009: 14 Minuten pro Zug) die Nachbarbahnen, welche die Züge nicht pünktlich an der Grenze zu Österreich übergeben. Zweitwichtigste Ursache für Verspätungen stellte 2010 mit durchschnittlich 12,4 Minuten pro Zug (2009: 10,3 Minuten pro Zug) das Eisenbahnverkehrsunternehmen dar. Im Personenverkehr sind die Ursachen zwischen Nachbarbahnen, Einfluss des Eisenbahnunternehmens sowie geplanter Einschränkung der Infrastruktur etwa gleich verteilt, wie Abbildung 2 zeigt.

Österreichweit betrachtet sind die zweigleisige Westbahn zwischen Hauptbahnhof Wien West und Hauptbahnhof Salzburg, die Tauernbahn sowie die überwiegende Eingleisigkeit zwischen Ötztal und Bludenz (Arlbergstrecke) kritisch. Sehr pünktlich sind die Züge im Schnellbahnbereich Wiens. Viele Verspätungen werden nach wie vor im Fernverkehr durch das Ausland importiert. Die Abbildung zeigt die Anzahl der pünktlich übergebenen Züge im Personenfernverkehr. Am pünktlichsten sind jene Züge aus der Schweiz. 2010 gibt es keine Fernzüge mehr Richtung Slowakei. Insgesamt ergibt sich über alle Grenzübergänge mit 64,4 Prozent

eine deutlich schlechtere Pünktlichkeit als 2009 (73,3 Prozent), verursacht vor allem in Ungarn, Italien und Deutschland.

Langsamfahrstellen

Eine der Verspätungsursachen sind die Langsamfahrstellen. Diese bewirken durch die verminderte Höchstgeschwindigkeit längere Fahrzeiten, die nur zum Teil durch Fahrzeireserven kompensiert werden. Sämtliche Langsamfahrstellen im ÖBB-Kernnetz verursachten 152 Minuten pro Zug (2009: 193 Minuten) Verspätung gegenüber der geplanten Fahrzeit.

Die Fahrzeitverluste im Reiseverkehr durch Langsamfahrstellen konnten von 143 auf 108,6 Minuten pro Zug und Jahr gesenkt werden.

Im Güterverkehr riefen Langsamfahrstellen Fahrzeitverluste von 197 Minuten pro Zug (2009: 243,6 Minuten) hervor. Die wenigsten Langsamfahrstellen sind 2010 wie auch 2009 bei einer netzweiten Betrachtung auf der Südbahn zwischen Bruck an der Mur und Spielfeld-Straß aufgetreten. Mit 11,2 Minuten pro Zug ist die zweigleisige Westbahn Wien – Salzburg im Berichtsjahr weiterhin ein neuralgischer Abschnitt.

TRAKTIONSENERGIE BAHNSTROM

Externer Einfluss auf den Traktionsstrompreis

Neben anderen Kostenfaktoren hat der Preis für den Traktionsstrom einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Kosten einer Zugfahrt. Unterschiedliche Tarifmodelle können Diskriminierungspotenziale enthalten. Es ist Aufgabe der Regulierungsbehörde, die Tarifmodelle und Bahnstromverträge zu überprüfen, um sicher zu stellen, dass für alle Marktteilnehmer dieselben Bedingungen beim Bezug von Bahnstrom gelten. In Österreich konnten bisher noch keine wettbewerbsverzerrenden Vertragsbedingungen festgestellt werden.

Im Folgenden wird der Einfluss der allgemeinen Wirtschaftslage und anderer möglicher Einflussfaktoren auf den Preis für Traktionsstrom dargestellt.

Traktionsstrom

Die Abbildungen 1 und 2 zeigen die Preisentwicklung für Traktionsstrom in Österreich. Dabei ist in Abbildung 1 die Preisentwicklung für Lokomotiven mit Stromzählern und in Abbildung 2 die Preisentwicklung für einen Standardzug ohne Stromzähler mit 100 Tonnen in der Ebene, gezogen von einer Lokomotive vom Typ 1116, zu sehen.

Die Abbildungen zu den österreichischen Tarifen für Traktionsstrom lassen einige Besonderheiten erkennen. Der größte Sprung im Preisgefüge ist von 2004 auf 2005 zu erkennen und liegt beim Hochtarif bei 25 Prozent. Nach der vergleichsweise durchaus rasanten Preisentwicklung bis 2006 entwickelten sich die Strompreise für alle Tarife ab dem Jahr 2007 moderater. Von 2008 auf 2009 ist wieder ein deutlicher Sprung in der Teuerungsrate zu beobachten.

Die in Abbildung 1 eingetragenen Energiepreise für 2012, 2013 und 2014 sind eine Vorschau und kein angekündigter Jahrespreis. Die Preise werden vom Geschäftsbereich Energie der ÖBB-Infrastruktur AG anhand der am Markt bestellten und zu Marktpreisen der noch zu beschaffenden Energiemenge berechnet. Im Gegensatz zu den von 2004 bis 2011 angeführten Preisen sind die Vorschaupreise einer ständigen, vom Strommarkt diktierten, Änderung unterworfen.

Strukturelle Änderungen

Der markante Preisanstieg von über 20 Prozent im Jahr 2005, besonders gut sichtbar beim Hochtarif in Abbildung 1, ist auf grundlegende Umstrukturierungen im ÖBB-Konzern zurückzuführen. Mit

Abb. 1: Preisentwicklung für Traktionsstrom

Quelle: ÖBB-infra, eigene Darstellung

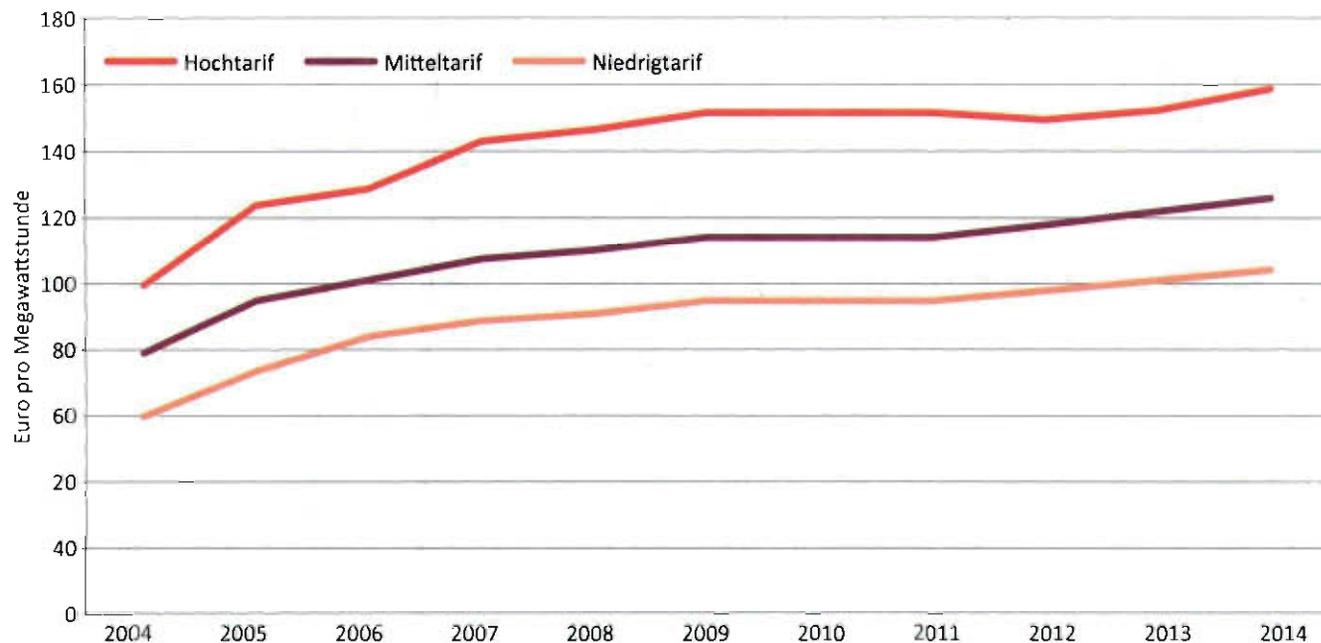
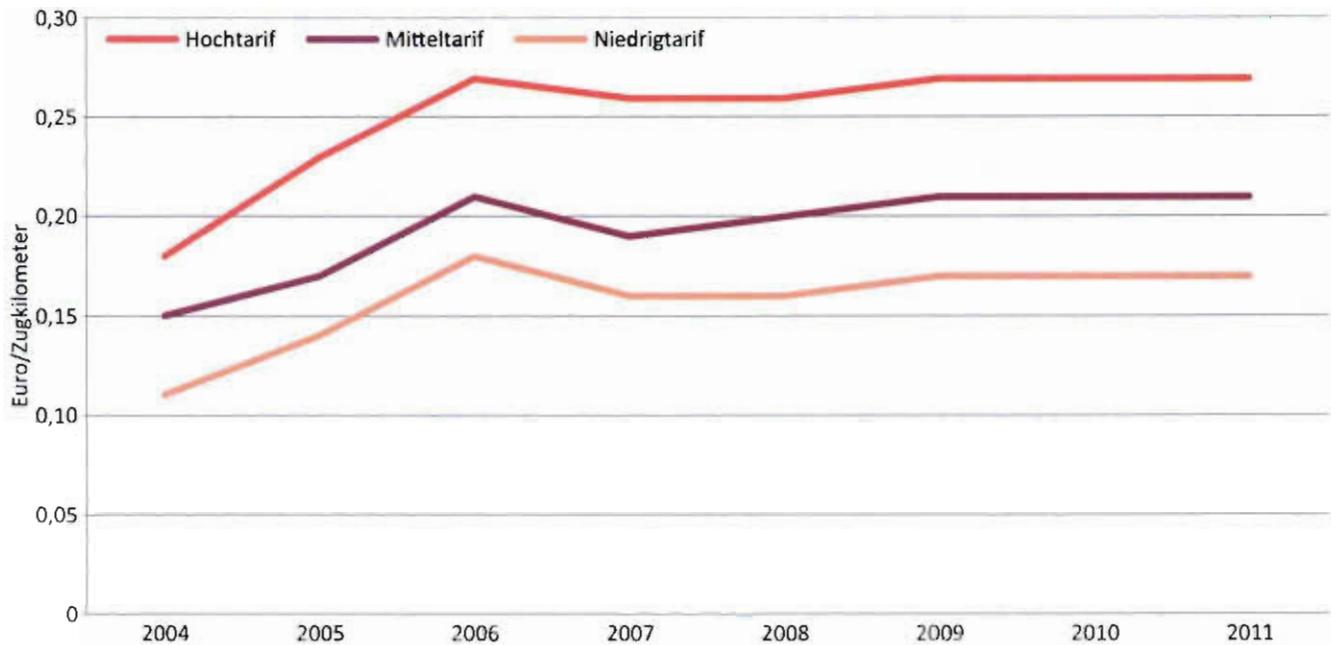


Abb. 2: Standardzug 100 Tonnen mit Lokomotive Typ 1116 in der Ebene

Quelle: ÖBB-Infra; eigene Darstellung



der Neugründung der Teilgesellschaften wurden auch Anlagen und damit deren Kosten, z. B. für Unterwerke oder die Fahrleitung, neu aufgeteilt. Bis zum Jahr 2005 waren diese Kosten im Infrastruktur-Benützungsentgelt enthalten. Durch diese Neuordnung ergab sich eine geänderte Kostenbasis für den Traktionsstrompreis ab Fahrleitung. Die Auswirkungen von strukturellen Änderungen ist, wie in Abbildung 1 und 2 zu sehen, unmittelbar beim Preis zu sehen.

Abgaben

2011 wurde das Energieabgabenvergütungsgesetz geändert. Ein Anspruch auf Vergütung besteht nur mehr für Betriebe, deren Schwerpunkt nachweislich in der Herstellung körperlicher Wirtschaftsgüter besteht. Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Europäische Kommission auf Vergütungsanträge bedeutet das, dass Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit 1. Jänner 2011 keine Energieabgabenvergütung mehr erhalten werden. Bei einem Gesamtbedarf an Bahnstrom in Österreich von rund 1.730 GWh (Gigawattstunden) im Jahr 2011 erhöht sich somit die Belastung der Bahnstromverbraucher um rund 25 Millionen Euro.

Vertragsmodalitäten und Simulation

Nach der durchaus rasanten Preisentwicklung in den Jahren 2004 bis 2006 entwickelten sich die Strompreise für alle Tarife ab dem Jahr 2007 moderater. Die Ursache dafür ist die Umstellung vom Jahresvertrag zum Langfristvertrag mit einer Laufzeit von drei Jahren. Im Jahr 2007 wurden die auch heute noch von fast allen Eisenbahnunternehmen abgeschlossenen Langfristverträge wirksam.

In den Jahren 2009, 2010 und 2011 hat sich der Preis für Traktionsstrom für alle Tarifmodelle beim größten Versorger für Bahnstrom, im Gegensatz zum Preis für Industriestrom, nicht verändert. Der Grund liegt in der langfristigen Beschaffungspolitik. Durch die vorausschauende Beschaffung von Bahnstrom werden kurzfristige Preisschwankungen am Strommarkt geglättet.

In Abbildung 2 ist für den 100 Tonnen Standardzug beim Tarif in der Ebene sogar eine Preisreduktion zu beobachten. Durch den Einsatz neuer Technik konnten die bisher eingesetzten Berechnungsmodelle für den Standardzug optimiert werden. Das Ergebnis der Optimierungen führte beim Standardzug in der Ebene beim Hochtarif zu einer Preisreduktion von rund 3 Prozent und beim Mittel- und Niedrigtarif von rund 8 Prozent.

Industriestrompreis

Viele der europäischen Versorger für Traktionsstrom sind nicht in der Lage, den Bedarf an Traktionsstrom zu 100 Prozent aus eigener Produktion zu decken. Um die Versorgung mit Traktionsstrom sicherzustellen, wird die fehlende Menge am europäischen oder nationalen Strommarkt zugekauft. Abbildung 3 zeigt die Preisentwicklung für 50 Hz (Hertz) Industriestrom ohne Volllaststundenkategorie in Österreich.

Auch der Geschäftsbereich Energie der ÖBB-Infrastruktur AG muss bis zu 30 Prozent des Bedarfs an Traktionsstrom zukaufen. Zu untersuchen ist, ob der Industriestrompreis einen Einfluss auf den Traktionsstrompreis hat.

Von den jahreszeitbedingten Schwankungen abgesehen, hat sich der Preis für Industriestrom vom Jahr 2004 bis zum Jahr 2009 mehr als verdoppelt. Wie in Abbildung 1 und 2 zu sehen ist, hat sich keiner der Tarife im Beobachtungszeitraum verdoppelt. Die langfristige Preisentwicklung für Traktionsstrom in Österreich ist offensichtlich nicht an die Preisentwicklung für Industriestrom gebunden.

Bis zum Jahr 2009 stieg der Industriestrompreis bis auf zwei Ausnahmen mit den üblichen saisonal bedingten Schwankungen kontinuierlich an.

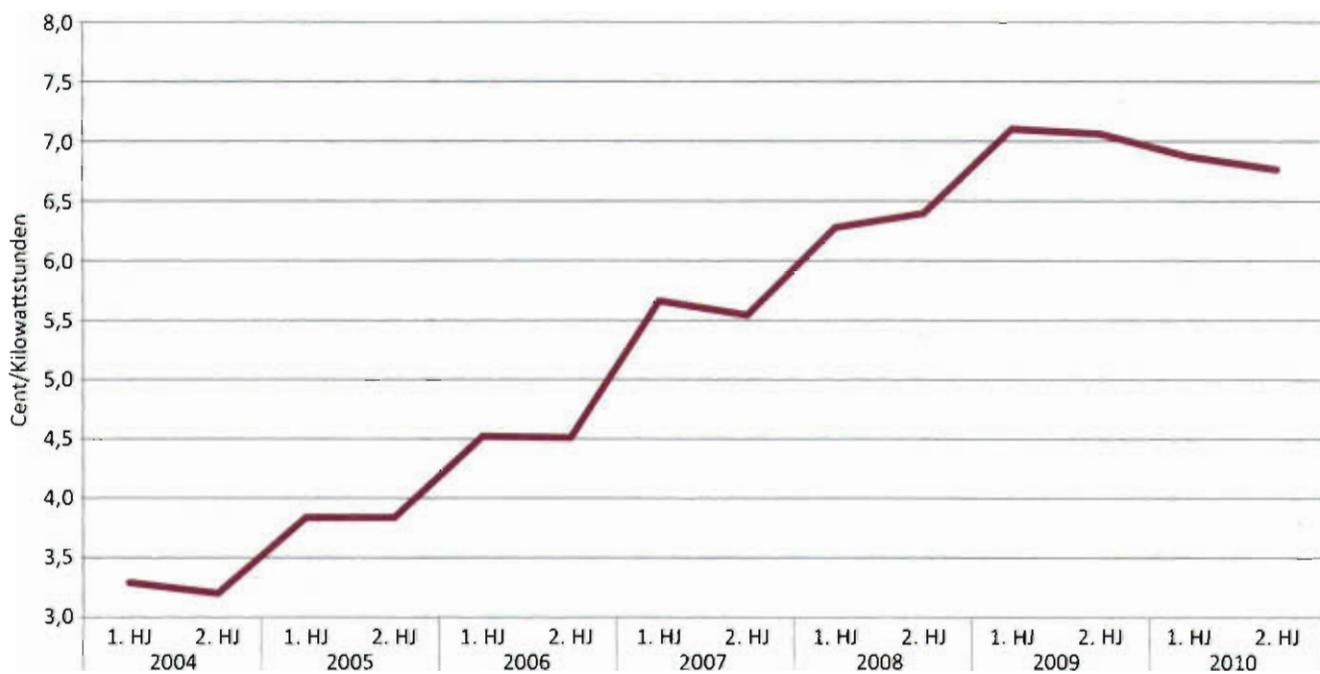
In Abbildung 3 sind zwei markante Entwicklungen zu erkennen. Die erste auffällige Entwicklung ist beim Jahreswechsel 2006 auf 2007 zu sehen, der Preis für Industriestrom ist um mehr als 25 Prozent gestiegen. Für die Mittel- und Niedrigtarife lässt sich in Abbildung 1 keine proportionale Entwicklung für diesen Zeitraum erkennen. Lediglich beim Hochtarif ist mit einem Preissprung von mehr als 10 Prozent ein Einfluss der Strommärkte auf den Preis für Traktionsstrom zu erkennen.

Der nächste interessante Zeitraum ist vom ersten Halbjahr 2009 bis zum vorläufigen Ende der Datenreihe zu sehen. Erstmals ist der Industriestrompreis für einen Zeitraum von 18 Monaten im Sinken. Hier lässt sich wieder eine Verbindung zwischen der Entwicklung beim Preis für Industrie- und Traktionsstrom erkennen. Der Preis für den Traktionsstrom ist seit dem Jahr 2009 zwar nicht gesunken, aber für beide Abrechnungsmodelle unverändert.

Die zeitlich etwas versetzte Entwicklung von Industriestrom und Traktionsstrom ist wahrscheinlich auf unterschiedliche Vertragslaufzeiten zurückzuführen. Es ist durchaus ein Einfluss der Strommärkte auf den Traktionsstrompreis zu erkennen.

Abb. 3: Preisentwicklung Industriestrompreis

Quelle: E-Control; eigene Darstellung



Stromzähler

Bis vor kurzem kamen für die Abrechnung von Traktionsstrom generell zwei Methoden zur Anwendung. Das Entgelt für den Traktionsstrom war pauschal im Infrastruktur-Benützungsentgelt enthalten oder es wurde indirekt über den Stromverbrauch anhand mehr oder weniger exakter Modellrechnungen für den Zuglauf berechnet. Pauschalpreise bergen immer Diskriminierungspotenziale in sich. Mit der Verwendung von Stromzählern kann eine einseitige Bevorzugung einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Abrechnung verhindert werden.

In den letzten Jahren wurde im stationären Einsatz der klassische nach dem Induktionsprinzip funktionierende Ferraris-Zähler immer häufiger durch elektronische Stromzähler ersetzt. Durch die technische Entwicklung der letzten Jahre besteht nun auch die Möglichkeit, eichfähige elektronische Stromzähler mit hoher Zuverlässigkeit auf Triebfahrzeugen einzusetzen. Seit 1999 sind fast alle in Deutschland gefertigten elektrischen Triebfahrzeuge mit einem elektronischen Stromzähler ausgerüstet. Neben dem Vorteil, für die Energiemessung keinerlei bewegliche Komponenten zu benötigen, können elektronische Zähler aufgrund eines neuen Messverfahrens Wirk- und Blindleistung mit der von den Behörden geforderten Genauigkeit und Zuverlässigkeit messen. Seit kurzem sind auch nicht eichfähige elektronische Stromzähler für die Energiemessung bei Gleichstrom verfügbar. Elektronische Energiezähler können die, bei modernen elektrischen Triebfahrzeugen beim Bremsen anfallende, zurückgespeiste elektrische Bremsenergie messen. Im Herbst 2002 wurde in Österreich erstmals die Traktionsenergie einer Zugfahrt mit einem elektronischen Stromzähler gemessen und abgerechnet.

Die Energiezähler speichern die gemessenen Energieverbrauchsdaten in einem internen Speicher. Die Energiezähler müssen mit einer Anzeige ausgestattet sein, die ein manuelles Ablesen der verbrauchten und zurückgelieferten Energiemengen ermöglicht. Die gespeicherten Energieverbrauchsdaten können aber auch über eine elektrische oder optische Schnittstelle ausgelesen werden. Der interne Speicher ist so ausgelegt, dass bei einem Messintervall von 15 Minuten auch nach einem Monat ohne Auslesen keine Daten überschrieben werden. Von den Energieversorgern

werden die gespeicherten Daten der Energiezähler zumindest täglich ferngesteuert ausgelesen. Dazu ist ein GSM-Funkmodem (Global System for Mobile Communications) oder GSM-R-Funkmodem (Global System for Mobile Communications-Rail) mit dem Zähler verbunden. Der Vorteil dabei ist, dass die GSM- oder GSM-R-Netze nicht auf den nationalen Netzbetreiber und das nationale Funknetz beschränkt sind, sondern mit geeigneten Roaming-Verträgen die Zähler auch europaweit ausgelesen werden können. Derzeit sind zu diesem Thema standardisierte TSI (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität) in Ausarbeitung.

Eine weitere wichtige Eigenschaft der elektronischen Energiezähler ist die Tatsache, dass nicht nur der Gesamtenergiebedarf für alle Zugfahrten, sondern auch das Lastprofil jeder Zugfahrt gespeichert wird. Birgt schon die Möglichkeit der Analyse der Lastprofile ein großes Potenzial, den Energieverbrauch im Eisenbahnverkehr zu analysieren und anschließend zu optimieren, erschließt die Verknüpfung der Energieverbrauchsdaten mit den Positionsdaten eines GPS (Global Positioning System) eine neue Qualität in der Analyse des Energieverbrauchs. Durch die Verknüpfung der Verbrauchswerte mit den Positionsdaten kann z. B. der vom Fahrweg bestimmte, gemessene Energieverbrauch dem Streckenprofil zugeordnet werden. Das bringt besonders für Zugfahrten mit vielen Halten und hohen Beschleunigungswerten die Möglichkeit, den Energieverbrauch zu optimieren und Prognosen über den künftigen Energieverbrauch zu erstellen. Die Stromlieferverträge des Geschäftsbereichs Energie der ÖBB-Infrastruktur AG ermöglichen den Eisenbahnunternehmen eine Energiebedarfsprognose für eine Woche und einen Monat zu erstellen. War die Prognose für den Energieverbrauch richtig, wird das Eisenbahnunternehmen mit einem monetären Bonus belohnt.

Die Abrechnung der Bahnstromversorger für die verbrauchte Energiemenge erfolgt nur mit Eisenbahnunternehmen mit aufrechtem Bahnstromliefervertrag. Sind am Zuglauf mehrere Eisenbahnunternehmen beteiligt, bleibt es dem Eisenbahnunternehmen mit Stromliefervertrag überlassen, die Energiekosten auf alle beteiligten Unternehmen aufzuteilen. Das wird durch einen weiteren Schritt, die Verknüpfung der Energieverbrauchsdaten mit

den z. B. im Zugrechner des Triebfahrzeugs gespeicherten Daten, wesentlich erleichtert. Das können die Triebfahrzeugnummer, die Zugnummer, die Strecke, und nicht zuletzt der Traktionär sein. Für Eisenbahnunternehmen stellt die nachträgliche Ausrüstung der Triebfahrzeuge mit Stromzählern eine nicht zu vernachlässigende Investition dar, die sich natürlich durch Einsparungen im Betrieb amortisieren muss. Zu den anfallenden Kosten ist zu sagen, dass praktisch alle modernen Leasing- oder Mietlokomotiven mit einem geeichten elektronischen Energiezähler ausgerüstet sind, und damit die Kosten für die Nachrüstung entfallen. Zusammengefasst bieten Stromzähler folgende Vorteile:

- Vereinfachte Abrechnung der Traktionsenergie
- Richtige Abrechnung bei Mehrfachtraktion
- Punktgenaue Abrechnung an Systemgrenzen
- Ausloten und Nutzen von Sparpotenzialen (Fahrndynamik, Fahrplan, ...)
- Automatische Zuordnung der Energiekosten zu den Zugfahrten

- Bessere Planungssicherheit bei Neuverkehren durch Vergleichsdaten
- Einfache Zugortung (europaweit)

Bahnstromsysteme

Der Wechsel zwischen verschiedenen Stromsystemen stellt ein Hindernis für den angestrebten liberalisierten Eisenbahnmarkt in Europa dar. Österreich ist an seinen Grenzen mit unterschiedlichen Situationen konfrontiert. In Deutschland und in der Schweiz wird das gleiche Stromsystem wie in Österreich (15 kV/16,7 Hz) verwendet, in Italien und Slowenien ist es 3 kV (Kilovolt) Gleichstrom und in Ungarn, in der Slowakei sowie in Tschechien werden auf den an Österreich angrenzenden Strecken 25 kV/50 Hz verwendet. Der Systemwechsel findet in der Regel entweder an der Staatsgrenze oder in einem der Grenzbahnhöfe statt. Die Strecken der Raaberbahn sind jedoch auch innerhalb Österreichs mit dem ungarischen Stromsystem elektrifiziert.

ZUGANG ZU SERVICEEINRICHTUNGEN

Die Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes hat zahlreiche Facetten. Der Zugang zur Schieneninfrastruktur wird in Österreich im Eisenbahngesetz in §§ 56 ff. geregelt. Besonderes Augenmerk kommt dabei § 58 zu, in dem die einzelnen Leistungen in verschiedene Kategorien eingeteilt und dafür unterschiedliche Zugangsbestimmungen erlassen werden.

Dabei wird zunächst das sogenannte Mindestzugangspaket (§ 58 Abs. 1) definiert. Dieses umfasst neben dem reinen Zugang zur Infrastruktur auch die Nutzung von Weichen und Abzweigungen, die Zugsteuerung und Überwachung sowie die Bereitstellung zugehöriger Informationen und Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, die zur Ausübung der Zugangsrechte jedenfalls erforderlich sind. Das Mindestpaket macht zwar grundsätzlich eine Zufahrt auf fremder Infrastruktur möglich, tatsächlich gibt es jedoch eine Vielzahl weiterer Dienstleistungen und Einrichtungen, ohne deren Inanspruchnahme ein neuer Mitbewerber den Markteintritt kaum schaffen würde, da er derartige Einrichtungen nur für den eigenen Verkehr fast nicht wirtschaftlich betreiben könnte. Das erste Eisenbahnpaket der EU und das österreichische Eisenbahngesetz haben daher eine größere Zahl „Sonstiger Leistungen“ definiert, die in unterschiedliche Kategorien eingeteilt sind und entsprechend zur Verfügung gestellt werden können oder müssen. Für alle „Sonstigen Leistungen“ gilt das Prinzip der Diskriminierungsfreiheit.

In § 58 Abs. 2 sind die „Sonstigen Leistungen“ angeführt, die nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und mangels vertretbarer Alternativen in jedem Fall diskriminierungsfrei zugänglich zu machen sind. Dabei handelt es sich um Ausbildungseinrichtungen für Eisenbahnbedienstete, Personenbahnhöfe und Güterterminals, Häfen, Verschubbahnhöfe, Zugsbildungseinrichtungen, Abstellgleise, Wartungseinrichtungen und sonstige technische Einrichtungen sowie um die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom und Brennstoffe. Diese „Sonstigen Leistungen“ sind nicht nur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sondern auch von Eisenbahnverkehrsunternehmen bereitzustellen, falls diese über solche Einrichtungen verfügen.

In § 58 Abs. 3 werden die sogenannten Zusatzleistungen angeführt. Auch diese sind diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen, allerdings nur dann wenn

das Eisenbahninfrastrukturunternehmen das will. Das bedeutet, dass, wenn ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Zusatzleistung einem Eisenbahnverkehrsunternehmen anbietet, es diese auch allen anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gleichen Bedingungen anbieten muss. Im Gegensatz zu § 58 Abs. 2 hängt diese Entscheidung jedoch nicht von den Marktbedingungen, sondern vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst ab. Zu dieser Kategorie zählen das Vorheizen von Personenzügen, die Bereitstellung von Traktionsstrom und Brennstoffen, die Überwachung von Gefahrguttransporten, die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge und schließlich die Durchführung des Verschubbetriebs. Für die Durchführung des Verschubbetriebs gilt außerdem, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die Leistung anbietet, diese auch anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügbar machen muss. Diese Bestimmung gilt erst seit 2009, Anlass war die damals geplante Verlagerung des Verschubs von der ÖBB-Infrastruktur AG zur ÖBB-Produktion GmbH. Allerdings gilt die neue Bestimmung auch außerhalb des ÖBB-Netzes. Sämtliche bisher angeführten Leistungen zielen insofern auf eine Regulierung marktbeherrschender Unternehmen ab, als die von ihr erfassten Eisenbahninfrastrukturunternehmen ohnehin als marktbeherrschend anzusehen sind und die Leistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen so beschrieben sind, dass sie ebenfalls marktbeherrschenden Charakter haben. § 58 Abs. 4 regelt schließlich die sogenannten Nebenleistungen. Diese kann ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verfügung stellen, es besteht jedoch keinerlei Rechtsanspruch darauf. Daher ist die Aufzählung auch nur beispielhaft. Genannt werden ein über § 58 Abs. 1 hinausgehender Zugang zum Telekommunikationsnetz, die Bereitstellung zusätzlicher Informationen und die technische Inspektion rollenden Materials. Für alle Leistungen gilt, dass diese transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten sind. Die bisherige Liberalisierungspraxis in Österreich hat gezeigt, dass es mittlerweile beim Mindestzugangspaket kaum noch Probleme gibt. Bei den sonstigen Leistungen gab es zunächst Schwierigkeiten beim Zugang zu Ausbildungseinrichtungen. Diese waren an ein Tochterunternehmen des ÖBB-Konzerns aus-

gelagert worden, das sich nicht als ein der Regulierung unterliegendes Eisenbahninfrastrukturunternehmen ansah. In einem Verfahren konnte die Schienen-Control jedoch eine Haltungsänderung herbeiführen, als deren Folge der Zugang zu Schulungseinrichtungen nunmehr diskriminierungsfrei erfolgt. Probleme gibt es allerdings manchmal bei den Zusatzleistungen. Vor allem in der Frage des Versuchs hat die angekündigte Verlagerung von der ÖBB-Infrastruktur AG zur ÖBB-Produktion GmbH als Tochter der Rail Cargo Austria AG zu einer Verunsicherung der Marktteilnehmer geführt. Dabei ging es einerseits um die Frage der Kostensätze und andererseits um den Informationsfluss.

Die bisherige Ansiedlung des Versuchs bei der ÖBB-Infrastruktur AG hat in Zusammenhang mit Zuschusszahlungen dazu geführt, dass Versuchsleistungen kostengünstig angeboten wurden. Daher hat sich bisher auch kein nennenswerter Markt für Versuchsleistungen entwickelt. Das steht im Gegensatz zur Zusatzleistung „Technische Inspektion rollenden Materials“ (Wagenmeister), für die sich aufgrund der Eigenwirtschaftlichkeit ein funktionierender Markt entwickelt hat.

Für die Höhe der Benützungsentgelte gibt es unterschiedliche Regelungen. Für die im Mindestzugangspaket enthaltenen Leistungen sind grundsätzlich nur die Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs zu verrechnen (Grenzkosten). Anders ist es mit den Leistungen gemäß § 58 Abs. 2 bis 4. Hier ist der Grundsatz eines angemessenen Kostenersatzes und eines branchenüblichen Entgelts gültig. Dabei gilt für die Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dass das Entgelt in Beziehung zu den tatsächlichen Kosten stehen muss. Leistungen eines Eisenbahnverkehrsunternehmens an einen anderen Zugangsberechtigten unterliegen der freien Vereinbarung.

Die bevorstehende Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs hat dazu geführt, dass weitere „Sonstige Leistungen“ in den Blickpunkt des Interesses gerückt sind. Dabei handelt es sich um Ver- und Entsorgungseinrichtungen für Reisezugwagen, Wagenwaschanlagen und um Raum für Informationsstellen an den Bahnhöfen. Alle diese Zusatzleistungen

werden in § 58 Abs. 2 Z. 2 geregelt. Beispiele aus Italien haben gezeigt, dass entgegen den Bestimmungen des 1. Eisenbahnpaketes der Zugang zu „Sonstigen Leistungen“ ein erhebliches Diskriminierungspotenzial birgt. Dabei ging es vor allem um die Verweigerung des Zugangs zu Abstellanlagen und Ver- und Entsorgungseinrichtungen. Das diskriminierende Verhalten konnte erst durch das Einschreiten der italienischen Regulierungsbehörde URSF zumindest teilweise beseitigt werden.

In Österreich ist der ÖBB-Konzern bemüht, eine saubere Zuscheidung der Serviceeinrichtungen zu den einzelnen Konzerngesellschaften vorzunehmen. Die Eigentumsverhältnisse wurden teilweise bereinigt und Unklarheiten beseitigt, wobei angestrebt wird, den Großteil der Serviceeinrichtungen bei der ÖBB-Infrastruktur AG anzusiedeln. Das ist vor allem insofern zu begrüßen, als die Kosten für eine Serviceeinrichtung von den übrigen Kosten getrennt auszuweisen sind, um eine Überprüfung der Höhe des Benützungsentgelts zu ermöglichen. Hier entstehen bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen immer wieder Abgrenzungs- und Zuscheidungsprobleme für einzelne Kostenstellen. Die Schienen-Control befürwortet daher diesen Schritt.

Die EU-Kommission hat die Problematik des Zugangs zu Serviceeinrichtungen erkannt und möchte die damit in Zusammenhang stehenden Fragen im Recast des 1. Eisenbahnpaketes einer genaueren Regelung zuführen.

Aus der Markterhebung 2010 ergibt sich die nachstehende Anzahl an Serviceeinrichtungen im österreichischen Schienennetz:

Serviceeinrichtungen 2010	
Personenbahnhöfe/-haltestellen	1.508
Güterterminals	12
Häfen	7
Verschubbahnhöfe	116
Zugbildungseinrichtungen	105
Abstellgleise	1.491
Wartungs- und sonst. techn. Einrichtungen	48
Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme	58
Ausbildungseinrichtungen	11

Entgeltgrundsätze im Eisenbahnrecht – Wie hoch dürfen Entgelte sein?

Das 1. Eisenbahnpaket der EU regelt unter anderem auch die Grundsätze für die Höhe der Entgelte, welche von Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Benutzung ihrer Infrastruktur festgesetzt werden dürfen. In österreichisches Recht wurden diese Richtlinien im Eisenbahngesetz umgesetzt.

Bei der Benutzung der Infrastruktur wird in § 58 Eisenbahngesetz (EisbG) zwischen Zugang zur Schieneninfrastruktur, auch als Mindestzugangspaket bezeichnet, der Benutzung von Serviceleistungen, der Inanspruchnahme von Zusatzleistungen und dem Anbieten von Nebenleistungen unterschieden. Die Unterscheidung ist wesentlich, da für die Festsetzung von Entgelten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur speziellere Regelungen gelten als für die anderen Leistungen.

Das Eisenbahngesetz regelt in § 67 EisbG die Grundlagen für die Berechnung der Benützungsentgelte für den Zugang zur Schieneninfrastruktur. Grundsätzlich sind die Entgelte in jener Höhe der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, zu ermitteln. Zusätzlich können Zuschläge zu den Entgelten für Strecken mit Kapazitätsengpässen verrechnet werden. Sofern dadurch noch nicht die volle Deckung der Kosten erreicht werden kann, können weitere Zuschläge festgesetzt werden. Diese Zuschläge dürfen jedoch nicht zum Ausschluss von Arten von Eisenbahnverkehren führen.

Für alle anderen Leistungen sieht § 70 EisbG vor, dass sich das Entgelt nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblicher Entgelte zu richten hat. Diese Regelung folgt dem cost plus fee-Ansatz und soll dem anbietenden Unternehmen einen adäquaten Kostenersatz für die Erbringung der Leistung einbringen.

Entgeltregulierung in Österreich

Die Einhaltung der gesetzlichen Grundlagen für die Bildung von Benützungsentgelten ist für den Wettbewerb ein entscheidender Faktor, da zu hohe Entgelte ein Wettbewerbshindernis darstellen. Zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen bei den Benützungsentgelten entwickelt die Schienen-Control zur Überprüfung der Entgelt-

bildung ein Berichtsformat, mit welchem die Einhaltung der gesetzlichen Grundlagen sichergestellt werden soll. Dieses Berichtsformat soll den Eisenbahninfrastrukturunternehmen 2011 vorgestellt werden.

Entwicklungen der Einnahmen aus Infrastruktur-Benützungsentgelten in Österreich von 2008 bis 2010

Die Einnahmen aus Infrastruktur-Benützungsentgelten sind in Österreich kontinuierlich bis 2008 angestiegen. Durch das geringere Transportvolumen 2009 sanken die Einnahmen aus Infrastruktur-Benützungsentgelten ab. Die Einnahmen im Jahr 2010 sind gegenüber dem Jahr 2009 stark angestiegen. Verantwortlich für diese Mehreinnahmen waren die erhöhten Transportmengen im Güterverkehr. Obwohl die Planungen für das Jahr 2010 schon Erhöhungen der Transportmengen und dadurch auch der Benützungsentgelte vorgesehen hatten, konnten diese positiven Planungswerte noch deutlich übertroffen werden.

In der Tabelle sind die Entwicklungen der Einnahmen aus Infrastruktur-Benützungsentgelten (kurz IBE-Einnahmen) aller Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Österreich und die Zugkilometer (kurz Zugkm) als Leistungsgröße dargestellt. Die Zugkilometer stellen die Inanspruchnahme des Eisenbahnnetzes dar. Während 2008 bei einer Leistung von 152,25 Millionen Zugkilometer 453 Millionen Euro erwirtschaftet werden konnten, sanken beide Werte 2009 massiv ab. Ursache für diesen Rückgang war die Wirtschaftskrise, welche besonders im ersten Halbjahr 2009 zu starken Rückgängen führte. Die Infrastruktur-Benützungsentgelte sanken 2009 um 4 Prozent gegenüber 2008, während die Zugkilometer im Vergleichszeitraum um 5 Prozent abgenommen haben. Der Rückgang der Infrastruktur-Benützungsentgelte wurde dadurch gebremst, dass die Entgelte jedes Jahr preislich angepasst werden.

Im Jahr 2010 stiegen die Zugkilometer um 2 Prozent gegenüber 2009 an und die Infrastruktur-Benützungsentgelte lagen 8 Prozent über dem Wert von 2009. Obwohl der Wert der Infrastruktur-Benützungsentgelte 2010 über dem Wert von 2008 liegt, blieben die Zugkilometer 2010 weiter unter dem Wert von 2008 zurück.

Entwicklung der IBE-Einnahmen und Zugkm in Österreich von 2008 bis 2010

Jahr	IBE-Einnahmen in Mio. Euro	Zugkm in Mio.
2008	453,48	152,25
2009	436,17	145,37
2010	478,00	148,23

Quelle: Eigene Daten, eigene Darstellung

Benützungsentgelte in Österreich 2010

Während die Grundsätze für die Ermittlung der Entgelte im Gesetz festgeschrieben sind, ist die Wahl der Verrechnungseinheiten für die Entgelte (z. B.: Zugkilometer, Bruttotonnenkilometer, Zugfahrt, Stationshalt, ...) den Eisenbahninfrastrukturunternehmen freigestellt. Daraus ergeben sich Unterschiede bei den verwendeten Verrechnungseinheiten und somit auch in der Struktur der Benützungsentgelte. Überblicksmäßig werden nur die Strukturen und die Verrechnungseinheiten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur (Mindestzugangspaket) und die Bahnhöfe dargestellt.

Zugang zur Schieneninfrastruktur (Mindestzugangspaket)

Die Entgelte für den Zugang zur Infrastruktur werden je nach Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach unterschiedlichen Verrechnungseinheiten berechnet. Zunächst wird ein Grundpreis bzw. ein Basisentgelt

für die Zugfahrt festgesetzt. Grundsätzlich werden hier die Entgelte nach den gefahrenen Zugkilometern verrechnet, wobei hier auch zwischen den einzelnen Strecken unterschieden wird. Zusätzlich werden für die transportierten Bruttotonnenkilometer Entgelte in Rechnung gestellt. Manche Eisenbahninfrastrukturunternehmen verrechnen je Zugfahrt ein Entgelt, unabhängig von der zurückgelegten Entfernung und der transportierten Menge.

Bei den Marktsegmenten (insbesondere Güter- und Personenverkehr) gibt es bei einigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterschiedlich hohe Grundpreise. Dieser Grundpreis wird nun durch Zu- und Abschläge ergänzt. Zum Teil werden auch für die unterschiedlichen Triebfahrzeuge Zu- und Abschläge verrechnet. Ebenso erfolgt die Erhebung von Engpasszuschlägen nicht durchgängig. Beispielhaft wird die Entgeltstruktur für den Zugang zur Schieneninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG dargestellt.

Benützung von Bahnhöfen

Für die Benützung der Bahnhöfe wird grundsätzlich der einzelne Stationshalt als Verrechnungsgröße herangezogen. Mehrere Eisenbahninfrastrukturunternehmen teilen ihre Bahnhöfe in unterschiedliche Gruppen ein und differenzieren das Stationshaltentgelt dementsprechend.

Im Gegensatz zu anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen verrechnet die ÖBB-Infrastruktur AG

Tabelle: Entgelte für den Zugang zur Schieneninfrastruktur der ÖBB-Infra

Quelle: ÖBB-Infra, Produktkatalog Zugtrasse 2010

BASISENGELT	
Basisentgelt je Streckenkategorie (je km in Euro)	+ je Bruttotonnenkilometer (in Euro)
Brennerachse	3,0193
Westbahn	2,4743
Sonstige internationale Achsen	1,6744
Sonstiges Kernnetz	1,2221
Ergänzungsnetz	0,8978
Schmalspurbahn	0,7477
	0,001102

ZU- UND ABSCHLÄGE	
Streckenspezifische Zu-/Abschläge (je km in Euro)	Triebfahrzeugzu-/abschläge (je km in Euro)
Engpasszuschlag	Kategorie A
Verkehrsanreiz GV Semmering	Kategorie B
Verkehrsanreiz GV Wechsel	Kategorie C
	ETCS-Abschlag

für die Benützung ihrer Bahnhöfe Zu- und Abschläge je nach Ausstattung des Bahnhofs. Für den Halt von Fernverkehrszügen wird ein weiterer Zuschlag verrechnet. In der folgenden Tabelle werden die Entgelte für den Stationshalt in Bahnhöfen der ÖBB-Infrastruktur AG dargestellt.

Ausblick auf die Entwicklung der Benützungsentgelte 2011 und 2012

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Benützungsentgelte mit den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen. Manche Unternehmen veröffentlichen diese getrennt in einem Produktkatalog. Bei den Entwicklungen der Infrastruktur-Benützungsentgelte für 2011 und 2012 sind besonders Änderungen der Struktur der Entgelte in den Produktkatalogen der ÖBB-Infrastruktur AG, die bereits im Dezember 2010 veröffentlicht wurden, zu erwähnen. Mit dem Produktkatalog 2011 hat die ÖBB-Infrastruktur AG wieder eine Marktsegmentierung bei den Zugtrassen eingeführt. Gegenüber 2010 wurden die Entgelte für die Zugtrassen des Güterverkehrs um 24 Prozent gesenkt. Berücksichtigt man die Entgelte für die Bruttotonnenkilometer, wurden die Entgelte für den Zugang zur Schieneninfrastruktur (Mindestzugangspaket) um 17 Prozent gegenüber dem Produktkatalog 2010 gesenkt. Die Trassenpreise für Personenverkehrs- und Dienstzüge wurden im

Gegensatz dazu um 2,5 Prozent, den jährlichen Anpassungsfaktor, erhöht. Die zweite wesentliche Änderung im Produktkatalog 2011 stellt die Absenkung der Entgelte für den Verschub in den Verschubbahnhöfen um jeweils 24 Prozent gegenüber dem Vorjahr dar.

Im Jahr 2012 werden die Entgelte für die Trassenpreise im Güterverkehr um weitere 5 Prozent gegenüber 2011 gesenkt. Die Entgelte für die Bruttotonnenkilometer und die Entgelte für die Zugtrasse für den Personen- und Dienstverkehr steigen um weitere 2,5 Prozent an. Zusätzlich wurde ein Zuschlag für Züge mit einer Geschwindigkeit über 160 Kilometer pro Stunde eingeführt, dieser wird aber erst ab 2013 verrechnet. Die Entgelte für den Verschub in den Verschubbahnhöfen werden um 10 Prozent gegenüber 2011 angehoben, die Werte liegen jedoch weiterhin um 8 Prozent unter den Entgelten von 2010. Das System zur Berechnung der Entgelte für den Stationshalt wurde 2012 um einen weiteren Zuschlag für die Anzahl der Bahnsteige (Bahnsteigkanten) erweitert. So werden Halte in größeren Bahnhöfen verteuert. Generell wurden auch die Entgelte für die Halte erhöht, wodurch nun 2012 der günstigste Halt eines Regionalzuges 0,12 Euro (2011: 0,08 Euro) beträgt. Für den Halt eines Fernverkehrszuges in einem Hauptbahnhof werden 7,74 Euro (2011: 4,65 Euro) verrechnet. Dadurch werden die Entgelte für die Stationshalte bis zu 66 Prozent gegenüber 2011 verteuert.

Tabelle: Entgelte für Stationshalt in Bahnhöfen der ÖBB-Infra 2010

Basisleistungen:	Grundkategorie	1	2	3	4	5	6
■ Beschilderung	Fahrgastfrequenz pro Tag und verkehrlicher Bedeutung	27.501–	8.001–	4.001–	2.001–	500–	0–
■ Reinigung		65.000	27.500	8.000	4.000	2.000	500
■ Sitzgelegenheiten	Anzahl der Stationen	12	35	39	60	261	880
■ Flächen für Aushänge	Preis je Kategorie in Euro	3,5878	2,0500	1,4350	0,8713	0,4100	0,2050
■ Flächen für Entwerter & Fahrkartensystem							
Basis- oder Zusatzleistung Zuschläge (+) für zusätzliche Leistungen, Abschläge (-) für nicht vorhandene Leistungen	Wetterschutz	-	-	-	-	-	+
	Lautsprecher	-	-	-	-	-	-
	Bahnsteiganzeiger	-	-	-	+	+	+
	Videoanlagen	-	-	+	+	+	+
	Security + Fahrtreppen	-	+	+	+	+	+
Zusatzleistung	Koffertrolleystützpunkt oder InfoPoint	+	+	+	+	+	+
Verkehrsart	Zuschlag für Fernverkehr	Faktor 1,25					
Maximalpreise je Halt in Euro	Regionalverk. und S-Bahn	3,6319	2,6756	2,0770	1,4857	0,9636	0,5608
	Fernverkehr	4,5399	3,3445	2,5963	1,8751	1,2045	0,7010

Quelle: ÖBB-Infra, Produktkatalog Stationen 2010

ANSCHLUSSBAHNEN

Grundlage

Gemäß § 7 Eisenbahngesetz (EisbG) sind Anschlussbahnen Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen Unternehmens oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen ermöglichen, wobei Anschlussbahnen nach Eigenbetrieb oder ohne Eigenbetrieb unterschieden werden.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterzeichnet mit dem jeweiligen Anschlussbahnunternehmer einen Vertrag. Im Jahr 2010 wurden 17 (2009: 145) Infrastruktur-Anschlussbahnverträge seitens der ÖBB-Infrastruktur AG an die Schienen-Control übermittelt und von dieser nach § 53f EisbG wettbewerbsaufsichtsbehördlich überprüft. In vier Fällen wurde das Infrastrukturunternehmen von der Schienen-Control Kommission gebeten, Unterlagen nachzureichen, damit kein weiterer Anlass zu wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Maßnahmen gegeben ist.

Zugangsrechte

Der Zugang zu verzweigten Anschlussbahnen und Terminals unterliegt der Regulierung (§ 75a EisbG). Das Gesetz legt Folgendes fest:

- Zugang ist über die Haupt- und Nebenbahnen hinaus auch auf anderen Eisenbahnen einzuräumen,

wenn dies für den Zugang zu Terminals und Häfen erforderlich ist (§ 75a Abs. 1 EisbG).

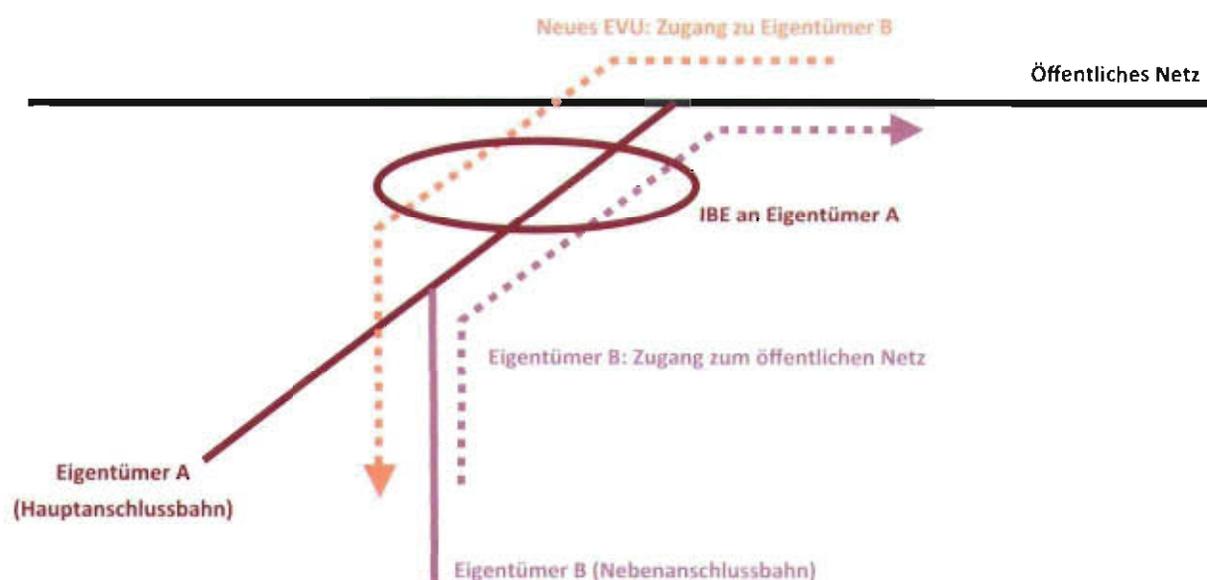
- Zugang auf eine Hauptanschlussbahn ist einem Nebenanschlussnehmer zu gewähren, wenn dies für den Zugang zum öffentlichen Netz erforderlich ist (Durchgangsverkehr, § 75a Abs. 2 EisbG).
- Der Zugang ist sämtlichen Zugangsberechtigten gemäß § 57 einzuräumen.

Diese vom § 75a EisbG erfassten Anschlussbahnen und Terminals treffen somit sämtliche Bestimmungen des Regulierungsregimes, insbesondere die Erstellung von transparenten Schienennetz-Nutzungsbedingungen (§ 59 EisbG), die Einrichtung einer unabhängigen Zuweisungsstelle (§ 62 EisbG), die Erstellung eines Netzfahrplanes (§ 65 EisbG) sowie die Festsetzung eines Infrastruktur-Benützungsentgelts (§ 68 EisbG). Im Zusammenhang mit verzweigten Anschlussbahnen haben sich mehrere Diskussionspunkte wie etwa Infrastrukturgrenzen, Kalkulation des Infrastruktur-Benützungsentgelts, etwaige Betriebsvereinbarungen sowie die Aufteilung der nötigen Erhaltungskosten ergeben.

Um unnötigen administrativen Aufwand zu vermeiden, sieht das Gesetz die Möglichkeit des Ansuchens von Erleichterungen vor. Voraussetzung ist, dass damit der Regulierungszweck nicht gefährdet wird. Die 2010 von der Schienen-Control durchgeführte

Abb. 1: Zugangsrechte und Zugangsgebühren (IBE)

Quelle: Schienen-Control



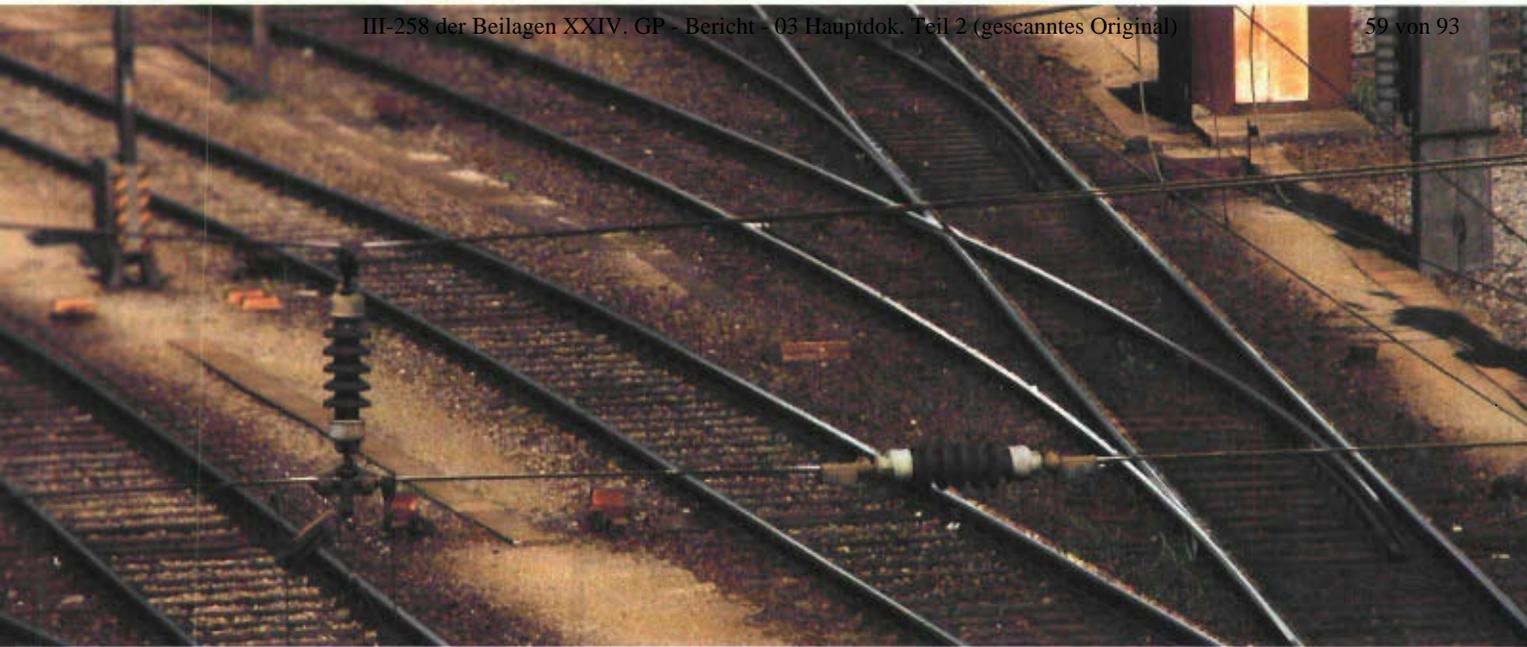
Informationsoffensive hat zu einigen Ansuchen auf Erleichterung vom Regulierungsregime geführt. Ein Betreiber einer verzweigten Anschlussbahn hat vor, trotz Gewährung der Erleichterung, Schienennetz-Nutzungsbedingungen und sonstige zugehörige Dokumente zu erstellen, wobei es dazu Abstimmungsgespräche mit der Schienen-Control gegeben hat.

Aufkommen

Im österreichischen Netz wurden im Berichtsjahr 840 Anschlussbahnen bedient, davon 782 oder 93 Prozent im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG (2009: 855, 2008: 916 Anschlussbahnen). 2010 wurden 1,29 Millionen Wagen in diese Anschlussbahnen beigestellt, wobei ein leichter Zuwachs im ÖBB-Bereich festgestellt werden kann.

Eine Analyse der Inanspruchnahme zeigt, dass nur 25 Anschlussbahnen 50 Prozent des Aufkommens aller österreichischen Anschlussbahnen erbringen. Die 8 am meisten frequentierten Anschlussbahnen verzeichnen eine Beistellung von über 33.000 Wagen im Jahr. Andererseits haben 105 Anschlussbahnen 2010 unter 100 Wagen bereitgestellt bekommen.

Die Bedienung einer Anschlussbahn im Verhältnis zum gesamten Zuglauf wird als „Letzte Meile“ bezeichnet. Oft muss dieser Abschnitt von konkurrierenden Marktteilnehmern verhältnismäßig teuer vom marktbeherrschenden Unternehmen zugekauft werden. In diesem Zusammenhang laufen bei der Schienen-Control Kommission derzeit einige Verfahren zur Feststellung von Diskriminierungen oder von Missbrauch marktbeherrschender Stellung.



Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

Die Kommission hat im Berichtsjahr 58 Verfahren geführt. Es ging dabei z. B. um Probleme im Zusammenhang mit Streckensperren, Trassenbestellungen sowie Streckenstilllegungen, um Regulierungsmaßnahmen für Anschlussbahnen und Entschädigungsbedingungen der Bahnen. 2010 wurden sieben Sitzungen und eine Klausur abgehalten.

SCHWERPUNKTE DER ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

Im Kalenderjahr 2010 wurden sieben Sitzungen und eine Klausur der Schienen-Control Kommission abgehalten. Im Rahmen der zweitägigen Klausur der Schienen-Control Kommission beschäftigten sich die Teilnehmer vor allem mit dem Thema der geänderten Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission, mit Regulierungsfragen im Zusammenhang mit der Neuregelung des Verschubs, mit der Auswirkung der Knappheit der Ressourcen auf die zukünftige Eisenbahnentwicklung, mit den neuen Zuständigkeiten der Schlichtungsstelle und mit einem Vergleich der Infrastruktur-Benützungsentgelte der österreichischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Themen der turnusmäßig stattfindenden Sitzungen der Schienen-Control Kommission waren wie bereits in den vorangegangenen Jahren sehr breit gefächert.

Im Rahmen der Kommissionssitzungen hat die Schienen-Control GmbH laufend über ihre routinemäßige Prüfung der meldepflichtigen Unterlagen von Eisenbahnunternehmen berichtet. Im Falle von Anhaltspunkten für wettbewerbswidriges Verhalten wurden die betreffenden Unterlagen der Schienen-Control Kommission zur Beurteilung im Rahmen der amtswegigen Wettbewerbsaufsicht vorgelegt.

Aufgrund formell oder informell eingegangener Beschwerden bzw. von Erkenntnissen der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH leitete die Schienen-Control Kommission im Berichtsjahr 58 Verfahren ein, aus denen hier ein Auszug angeführt wird:

Schadenersatzausschluss in Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) bzw. Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB)

Gegen elf Eisenbahninfrastrukturunternehmen wurden wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren geführt, da sie sich in ihren SNNB bzw. AGB einer Klausel bedienen, die jeglichen Ersatz für Schäden eines Eisenbahnverkehrsunternehmens aufgrund von Baumaßnahmen ausschloss. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben daraufhin die beanstandete Bestimmung in ihren SNNB/AGB geändert oder sie entfernt.

Zulässiges Wagenzuggewicht auf der Tauernstrecke

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen beschwerte sich bei der Schienen-Control Kommission, weil ihm Trassen über die Tauernstrecke mit Lokomotiven der Baureihe 186 mit einem Gesamt-Wagenzuggewicht von 1600 Tonnen verweigert wurden. Die Schienen-Control Kommission stellte unter Zugrundelegung ihres technischen Fachwissens fest, dass ein sicheres Anfahren auf der Tauernstrecke mit dem vom Eisenbahnverkehrsunternehmen gewünschten Wagenzuggewicht nicht gewährleistet ist. Die Verweigerung der vom Eisenbahnverkehrsunternehmen gewünschten Trasse durch die Zuweisungsstelle war daher aus technischen Gründen gerechtfertigt. Die Beschwerde des Eisenbahnverkehrsunternehmens wurde abgewiesen.

Probleme im Zusammenhang mit Streckensperren

Im wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren betreffend die Beschwerde eines Eisenbahnverkehrsunternehmens über Streckensperren stellte sich die Frage, von wem im konkreten Fall die Mehrkosten zu tragen sind, die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund von Baumaßnahmen des Infrastrukturbetreibers erwachsen. Die Schienen-Control Kommission hat festgestellt, dass diese Frage eine solche der Auslegung des Infrastruktur-Nutzungsvertrages und der AGB des Infrastrukturbetreibers ist. Ob es dem Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund des Haftungsausschlusses in den AGB verwehrt ist, Ersatzforderungen gegen den Infrastrukturbetreiber wegen Baumaßnahmen zu stellen, ist daher eine bürgerliche Rechtssache, die in die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte fällt.

Sanierung der Brennerstrecke

Die Schienen-Control Kommission leitete ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren gegen die ÖBB-Infrastruktur AG wegen der für den Sommer 2012 geplanten dreimonatigen Totalsperre der Brennerstrecke ein. Das Verfahren ist noch im Laufen.

Trassenbestellung zwischen Freilassing und Salzburg Taxham-Europark

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde an die Schienen-Control Kommission, weil seine Trassenbestellungen zwischen Freilassing und Salzburg Taxham-Europark von der Zuweisungsstelle abgelehnt wurden. Im eingeleiteten wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren verwies die Zuweisungsstelle zunächst darauf, dass der Umbau des Hauptbahnhofes Salzburg die Freihaltung von Kapazitätsreserven auf den zu- und abführenden Strecken erfordere. In einem bei der Schienen-Control GmbH durchgeführten Schlichtungsgespräch wurde eine Einigung dahingehend erzielt, dass dem Eisenbahnverkehrsunternehmen sechs der beantragten acht Trassen zugewiesen werden können. Da das Eisenbahnverkehrsunternehmen diese Trassen anschließend jedoch nicht bestellte, wurde das wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren eingestellt.

Regulierungsmaßnahmen für Anschlussbahnen

Mehrere Betreiber verästelter Anschlussbahnen wurden aufgefordert, entweder den Verpflichtungen aufgrund der Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes, insbesondere der Verpflichtung zur Erstellung und Veröffentlichung von SNNB sowie zur Erstellung eines Netzfahrplanes, nachzukommen, oder gemäß § 75a (3) Eisenbahngesetz (EisbG) um Erleichterungen von diesen Verpflichtungen anzusuchen.

Alle Betreiber suchten um Erleichterungen an. Die Schienen-Control Kommission gewährte die Erleichterungen.

Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts

Entsprechend der gesetzlichen Vorgabe in § 57b (3) EisbG hat die Schienen-Control Kommission allgemeine Kriterien erlassen, anhand derer sie prüfen wird, ob durch einen grenzüberschreitenden Personenverkehr das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen gefährdet wird. Die allgemeinen Kriterien wurden auf der Website der Schienen-Control veröffentlicht und traten mit 8. Oktober 2010 in Kraft.

Mobiler Wagenmeister Villach

Die Verweigerung der Leistungserbringung eines mobilen Wagenmeisters führte zu einem wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren der Schienen-Control Kommission gegen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen. Aufgrund der Erhebungen der Schienen-Control Kommission werden nunmehr allen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen eines Dienstleistungsvertrages auch mobile Wagenmeisterleistungen angeboten.

Streckenstilllegungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG hatte einige Strecken für die Fahrplanperiode 2010/2011 in ihrer Streckenliste nicht mehr angeboten, obwohl diese Strecken nicht gemäß § 28 EisbG behördlich stillgelegt worden waren. Bei anderen Strecken wurden Hinweise auf eine geplante baldige Einstellung angebracht. Die Schienen-Control Kommission leitete diesbezüglich wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren ein. Der ÖBB-Infrastruktur AG wurde per Bescheid aufgetragen, die Strecken ohne Hinweis auf eine geplante Einstellung weiterhin anzubieten und Trassenbestellungen entgegenzunehmen bzw., falls die Einstellung einer Strecke gemäß § 28 EisbG bereits beantragt wurde, auf das laufende Einstellungsverfahren unter Angabe des Wirksamkeitszeitpunkts, zu dem die Einstellung beantragt wurde, hinzuweisen. Dem Bescheid wurde innerhalb der von der Schienen-Control Kommission gesetzten Frist entsprochen.

Entschädigungsbedingungen

Die Schienen-Control Kommission leitete gemäß § 78b (2) EisbG von Amts wegen wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren gegen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen betreffend deren Entschädigungsbedingungen ein. Die Verfahren betrafen vor allem die folgenden Punkte:

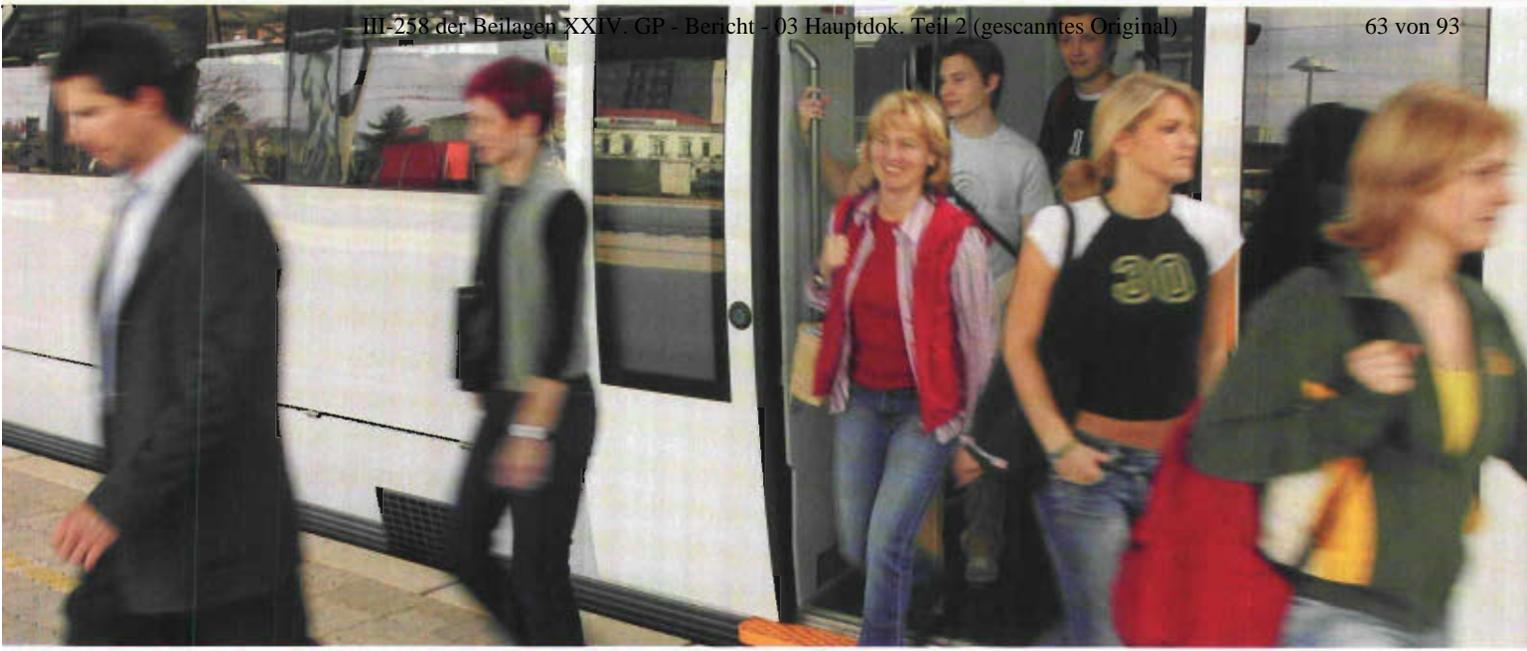
- Anspruch des Fahrgastes auf kostenlose Mahlzeiten und Erfrischungen bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten.
- Auszahlung der Entschädigung innerhalb eines Monats nach Einreichung des Antrages auf Entschädigung; Verjährung der Ansprüche auf Fahrpreischädigung in einem Jahr.

- Möglichkeit der Vorlage von Belegen für die Einreichung des Entschädigungsantrages auch in Kopie, auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form (bisher nur Original).
- Zu weit gehende Ausschlussgründe für Ansprüche auf Fahrpreischädigung in den Entschädigungsbedingungen.

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

Die Schienen-Control Kommission und die Schienen-Control GmbH haben im Jahr 2010 wieder einige Stellungnahmen zu Gesetzesentwürfen abgegeben. Anfang des Jahres wurden der

Entwurf des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr und der Entwurf der Eisenbahnkreuzungsverordnung aus wettbewerbsaufsichtsbehördlicher Sicht geprüft. Im Herbst wurde eine umfangreiche Stellungnahme zum Entwurf des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums („Recast“, siehe Kapitel „Recast 1. Eisenbahnpaket“) ausgearbeitet. Auch zum Entwurf der Novelle des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs sowie der Novelle des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes wurde Stellung genommen.



Fahrgastrechte

Wir informieren über die Jahresbilanz 2010 der Schlichtungsstelle, wie sich die Beschwerden entwickelten, mit welchen Anliegen uns Fahrgäste kontaktierten und was wir für sie erreichen konnten. Seit gut einem Jahr sind die Fahrgastrechte für Bahnreisende durch die EU-Verordnung sowie das nationale Bundesgesetz verankert, wir ziehen ein erstes Resümee zur Umsetzung.

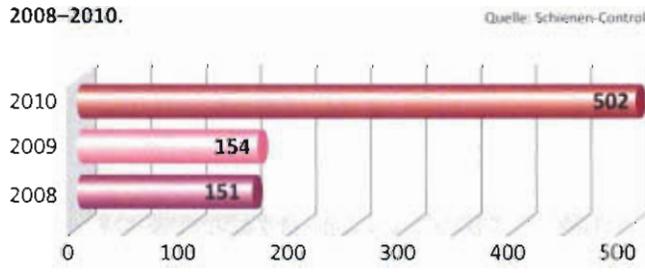
JAHRESBILANZ 2010 DER SCHLICHTUNGSSTELLE

Maßstab für die Behandlung von Schlichtungsverfahren ist immer der durchschnittlich verständige, informierte und redliche Fahrgast. Dies ist Voraussetzung dafür, dass die Schlichtungsstelle ein Schlichtungsverfahren in Kulanzfällen einleiten kann. Bei Beschwerden in Fällen, in denen es meist um Rechtsansprüche aus der VO (EG) Nr. 1371/2007 geht, überwacht die Schienen-Control die Einhaltung der rechtlichen Vorschriften.

Als unabhängige staatliche Schlichtungsstelle sind wir stets darum bemüht, zwischen dem Fahrgast und dem Eisenbahnunternehmen zu vermitteln und eine beiderseits akzeptable Lösung zu finden. Unser Ziel ist es, berechtigten Kundeninteressen zur Durchsetzung zu verhelfen und unnötige sowie langwierige Rechtsstreitigkeiten zu vermeiden. Dies kann dazu beitragen, das Image der Eisenbahnen zu verbessern und somit auch den Eisenbahnunternehmen zu nützen.

Beschwerdeentwicklung

Abb. 1: Vergleich der Zahl der eingelangten Beschwerden 2008–2010.



Verdreifachung der Beschwerdefälle im Jahr 2010

Im Jahr 2010 verzeichnete die Schlichtungsstelle 502 Beschwerdefälle. Das bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine massive Steigerung, da sich die Zahl der Beschwerden bei der Schienen-Control mit einem Plus von 226 Prozent mehr als verdreifacht hat. Im vierten Jahr des Bestehens konnte die Schlichtungsstelle ihre Position als kompetente Anlaufstelle für Fahrgäste in Österreich weiter ausbauen.

In den ersten Jahren der Tätigkeit der Schlichtungsstelle kam der Großteil der Beschwerden über das BMVIT¹. Seit 2009 wenden sich die Beschwerdeführer in erster Linie direkt oder über Weiterleitung durch Interessenvertretungen an die Schienen-Control.

¹ Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

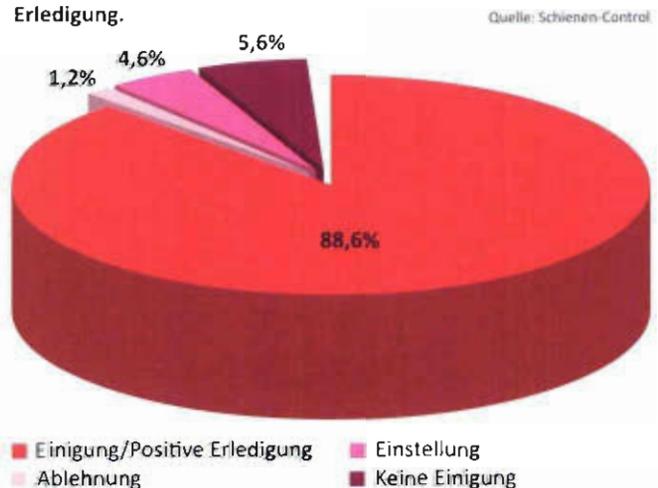
Seit Umsetzung der gesetzlich vorgeschriebenen Informationspflicht durch die Eisenbahnunternehmen und aufgrund verstärkter Information über die Schlichtungsstelle im Jahr 2010 kontaktieren nun viele Fahrgäste die Schlichtungsstelle direkt.

Eine Beschwerde muss gemäß der Richtlinie schriftlich bei der Schlichtungsstelle eingebracht werden, wobei die Form der Übermittlung (Post, Fax, E-Mail) dem Beschwerdeführer überlassen wird.

Seit Ende Februar 2011 steht auf der Website der Schienen-Control ein Beschwerdeformular zur Verfügung – dies erleichtert und beschleunigt die Kontaktaufnahme für den Beschwerdeführer. Andererseits ist trotz stetigem Zunehmen der Beschwerdefälle eine zügige Bearbeitung gewährleistet. Bisher gingen die meisten Beschwerden per E-Mail ein. Aber auch telefonische und persönliche Beratungen nahmen im Jahr 2010 weiter zu, wobei insbesondere ältere Personen oder Personen ohne Computer diese Kontaktmöglichkeiten in Anspruch nehmen.

Beendete Schlichtungsverfahren 2010

Abb. 2: Beendete Schlichtungsverfahren 2010 nach Art der Erledigung.



442 positiv erledigte Schlichtungsfälle

Im Jahr 2010 wurden insgesamt 502 Beschwerden an die Schlichtungsstelle herangetragen, davon konnten 442 positiv erledigt werden. Bei den 442 positiv erledigten Beschwerdefällen reichte es in vielen Fällen, dass der Beschwerdeführer seitens des Eisenbahnunternehmens die gewünschte Information oder Aufklärung bekam. In 276 Fällen konnte darüber

hinaus auch eine Entschädigung oder ein Strafnachlass für den Beschwerdeführer erreicht werden (detaillierter unter Entschädigungen und Strafnachlässe, S. 21). Drei Fälle, welche inhaltlich umfangreicher sind und erst am Jahresende eingebracht wurden, sind zu Redaktionsschluss noch offen.

Sechs abgelehnte Schlichtungsfälle

Im Jahr 2009 wurden nur fünf Schlichtungsfälle abgelehnt, im Jahr 2010 stieg dies geringfügig auf sechs Fälle an. Das liegt auch an den von der Schlichtungsstelle sehr großzügig ausgelegten Voraussetzungen für ein Schlichtungsverfahren.

Es wird kein Verfahren eröffnet, wenn bereits zu Beginn ersichtlich ist, dass die Schlichtungsstelle nicht zuständig, die Beschwerde gem. § 2 (1) der Richtlinie (Beschwerden, welche bereits rechtsanhängig sind oder bei welchen kein nachweisbarer Beförderungsvertrag vorhanden ist) nicht zulässig oder der Fall nicht kulanzwürdig ist. In all diesen Fällen scheiterten die Beschwerden grundsätzlich an den Voraussetzungen gemäß der Richtlinie der Schienen-Control, die für ein Schlichtungsverfahren notwendig sind. Dabei kann die Schlichtungsstelle der Schienen-Control z. B. erst dann angerufen werden, wenn man sich bereits an das Eisenbahnunternehmen gewandt hat.

Da die überwiegende Zahl Kulanzfälle darstellt, bei denen die rechtliche Position des Beschwerdeführers gegenüber dem Eisenbahnunternehmen eher schwach ausgeprägt ist, ist die Anerkennung der Überparteilichkeit für den Erfolg der Schlichtungsstelle sehr wichtig.

28 Schlichtungsfälle ohne Einigung

Die Zusammenarbeit der Schlichtungsstelle mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen verlief auch im Jahr 2010 wie zuvor weitgehend reibungslos. Trotz intensiver Bemühungen mussten 28 Schlichtungsfälle ohne Einigung geschlossen werden. Dabei waren in vier Fällen die Beschwerdeführer und in 24 Fällen die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der von der Schlichtungsstelle vorgeschlagenen Einigung nicht einverstanden. Dies war vor allem bei Strafen/Delikten, Fahrgeldnachforderungen und Entschädigungen bzw. bei gewissen grundsätzlichen Angelegenheiten, etwa wenn Leistungen des Unternehmens geändert bzw. gestrichen wurden, der Fall.

23 eingestellte Schlichtungsfälle

2010 mussten insgesamt 23 Fälle eingestellt werden, 3-mal mangels Zulässigkeit, 20-mal mangels Mitwirkung. Wird ein Verfahren eröffnet und stellt sich während des Verfahrens heraus, dass eine Unzuständigkeit seitens der Schlichtungsstelle besteht oder gewisse Voraussetzungen nicht erfüllt wurden, ist dies der Kategorie „mangels Zulässigkeit“ hinzuzuzählen. Ist jedoch ein Verfahren eröffnet worden und fehlt die Mitwirkung seitens eines Beschwerdeführers, wird das Verfahren mangels Mitwirkung eingestellt.

Die wichtigsten Beschwerdegründe

Abb. 3: Die wichtigsten Beschwerdegründe 2010.



Fahrgeldnachforderungen, Inkassogebühren und Fahrpreiserstattungen auf Platz 1

Wie bereits im Jahr 2009 stellt die Gruppe der restlichen Beschwerden, insbesondere jene bezüglich Fahrgeldnachforderungen bzw. Inkassogebühren, mit 47 Prozent die weitaus größte Gruppe dar. Die Gruppe der restlichen Beschwerden hat wie bereits im Vorjahr auch im Jahr 2010 eindeutig zugenommen. Diese Beschwerdegruppe beinhaltet Fahrgeldnachforderungen, Fälle, in denen Inkassoforderungen vorliegen, Fahrpreiserstattungen sowie Probleme bei der Bezahlung von Fahrkarten.

Alle diese Fälle haben gemeinsam, dass Forderungen des Eisenbahnunternehmens sehr lange nicht ernst genommen bzw. von Schülern bzw. Kindern nicht den Erziehungsberechtigten übergeben werden und erst (zu) spät darauf reagiert wird. Ein weiterer Irrtum besteht oft darin, dass eine Mahnung der ÖBB-Personenverkehr AG erwartet wird. Der derzeitigen Unternehmenslinie entspricht es, die Forderung direkt ohne Mahnung und manchmal auch ohne Behandlung des Kundeneinspruchs dem Inkassounternehmen zu übergeben, was den relativ starken Anteil an Verfahren betreffend Inkassogebühren erklärt. Die anfallenden Kosten steigen dadurch sprunghaft an.

Auch die Umstellung vieler Strecken bzw. die einheitliche Umstellung aller Strecken im Nah- sowie Regionalverkehr auf Selbstbedienungsstrecken mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2010 ist ein wesentlicher Grund für derartige Beschwerden.

Verspätungen/Unregelmäßigkeiten auf Platz 2

Auf Platz 2 findet sich die Kategorie der Verspätungen und der Unregelmäßigkeiten. Mit 3. Dezember 2009 trat die VO (EG) Nr. 1371/2007 in Kraft und wurde am 26. April 2010 in nationales Recht in Form des Bundesgesetzes zur VO (EG) Nr. 1371/2007 umgesetzt. Dies hat zur Folge, dass die Position der Reisenden im Zusammenhang mit den Fahrgastrechten bei Verspätungen gestärkt wurde. Was sich in weiterer Folge insoweit auswirkte, dass vermehrt Anträge auf Verspätungsentzündigungen bei den Eisenbahnunternehmen eingebracht wurden. Die Schlichtungsstelle wurde dabei oft angerufen, wenn eine Ablehnung erfolgte oder der Antrag nicht in einem bestimmten Zeitraum erledigt wurde. Insbesondere die zeitgerechte Bearbeitung der Anträge binnen eines Monats durch die hauptbetroffene ÖBB-Personenverkehr AG stellt nach wie vor ein Problem dar. Ebenso wurde von Beschwerdeführern in mehreren Fällen die bereits zugesagte Entschädigung urgiert. Hier stellte sich oftmals heraus, dass diese bereits überwiesen wurde. Allerdings geschah es ohne weitere Information nicht auf das am Antrag angegebene Girokonto, sondern auf das Kreditkartenkonto, mit welchem ursprünglich bezahlt wurde. Unklarheiten bestehen immer wieder über den Ersatz der zusätzlichen

Kosten bei Verspätungen. Mehr dazu im Kapitel Schwerpunkte.

Tarife/Produkte auf Platz 3

Häufiges Thema – und daher auch unser Platz 3 der Beschwerdefälle – sind Tarife und Produkte der Eisenbahnunternehmen. Oftmals kritisiert werden dabei bestimmte Spezialangebote oder Änderungen der Tarifbestimmungen von Eisenbahnunternehmen. Mehrmals beanstandet wurden ebenso die teilweise hohen Gebühren bei Erstattungen. Dies reichte von der versehentlich doppelt gekauften Fahrkarte über Missverständnisse bei der Gültigkeitsdauer bis hin zu vergessenen Jahres- oder sonstigen Ermäßigungskarten. Ebenso ist es bislang nicht möglich, dass direkt im Zug vom Zugbegleiter der ÖBB-Personenverkehr AG eine Abklärung erfolgt, ob ein Fahrgast Inhaber einer entsprechenden Ermäßigungs- oder Zeitkarte ist.

Ebenfalls für Unmut sorgen die sehr eingeschränkten Regelungen über die Erstattung eines nicht benützten Tickets. Weiterhin führt die Vorgehensweise bei Änderungen in den Tarifen oder von AGB zu Kritik. Dazu zählen die Streichung oder Einschränkung des Zutritts für bestimmte Gruppen von Fahrgästen (z. B. Besitzer der ÖSTERREICHcard 2. Klasse) zu den ÖBB-Club Lounges oder die Streichung der Upgrade-Möglichkeit bei freien Kapazitäten von der 2. Klasse auf die 1. Klasse am Wochenende im Zug. Zu Jahresende löste die Änderung der Gültigkeitsdauer für Tickets ab 101 Kilometer insbesondere für die Retourenfahrt Proteste aus. Diese Regelung wurde vorerst wieder ausgesetzt. Die Geltungsdauer von Tickets ist immer wieder Anlass zur Beschwerde. Diesbezüglich könnte auch ein klarerer Aufdruck der Geltungsdauer am Ticket helfen, wie seitens der Schienen-Control bereits angeregt wurde.

Weitere Beschwerdethemen

Produkt Zug

Bei den Beschwerden über die Qualität bzw. Ausstattung der Züge ging es wiederum um Themen wie diverse Probleme bei der Reservierung, fehlende 1. Klasse- oder Business-Abteile, defekte Klimaanlage, gesperrte WC-Anlagen, überfüllte oder abgesperrte Waggons, Kritik am Wagenmaterial, klemmende Türen,

fehlende Strom- oder Wasserversorgung oder nicht vorhandene Abstellplätze für Fahrräder.

Lange Bearbeitungsdauer

Zugenommen haben Beschwerden, bei denen die seitens der VO (EG) Nr. 1371/2007 vorgegebene Bearbeitungsdauer von einem Monat bei weitem überschritten wurde.

Nach wie vor beschwerten sich viele Fahrgäste darüber, dass ihre Anträge zu spät ausbezahlt werden. Allerdings kann festgestellt werden, dass sich in den meisten Fällen die Bearbeitungszeit zumindest deutlich verringert hat.

Fälle mit Auslandsbezug

Der schon im Vorjahr festgestellte Trend, dass Beschwerden mit Auslandsbezug zunehmen, hat sich fortgesetzt. Dies betrifft sowohl die Herkunft der Beschwerdeführer als auch die involvierten Eisenbahnen. Bereits 4 Prozent aller Beschwerdeführer haben mittlerweile ihren Wohnsitz im Ausland, die meisten kommen aus Deutschland. Ebenfalls rund 2,8 Prozent der Beschwerden betrafen ausländische Eisenbahnen. In diesen Fällen ist die Bearbeitung von Beschwerden oft sehr zeitaufwendig und bürokratisch, manchmal ist schon die Frage der Zuständigkeit nicht einfach zu lösen. Die Zusammenarbeit zwischen den involvierten Bahnen funktioniert nicht oder nur schlecht, was ebenfalls zu Verzögerungen bei der Bearbeitung führt. Zuständig ist grundsätzlich jenes Eisenbahnunternehmen, das die Tickets verkauft hat, bei Unzuständigkeit hat es die Beschwerde an das zuständige weiterzuleiten. Da aber die Ursache etwa für die Verspätung oft bei einem anderen Unternehmen liegt, ist das Prozedere großteils langwierig.

In den meisten Fällen werden seitens der ÖBB-Personenverkehr AG im Wege der Kulanz Gutscheine angeboten. Auch wenn viele Beschwerdeführer Bargeld vorziehen würden, nehmen sie die Gutscheine gern an. Jedoch kommt es hier besonders in Fällen zu Problemen, in welchen die Beschwerdeführer ihren Wohnsitz nicht in Österreich haben. Diese Beschwerdeführer sind häufig mit dem Gutschein-Angebot unzufrieden, da die Gutscheine nicht eingelöst werden können.

Information und Ansprechpartner

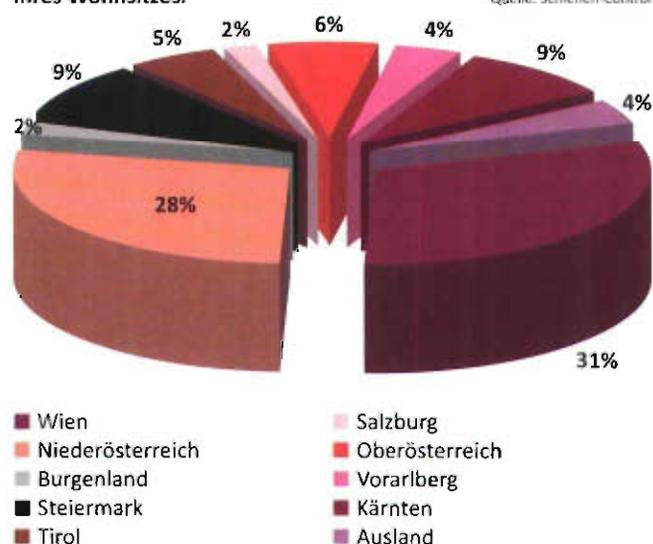
Viele Beschwerdeführer finden für ihre Anliegen keine adäquaten oder persönlichen Ansprechpartner bei der ÖBB-Personenverkehr AG, da sie sich vorwiegend nur per E-Mail oder über das CallCenter an das Unternehmen wenden können. Insbesondere bei Problemen wie Fahrgeldnachforderungen versuchen Beschwerdeführer erfolglos telefonischen oder persönlichen Kontakt aufzunehmen. Einsprüche per E-Mail an die Stelle Fahrgeldnachforderung werden meist sehr spät und nur mit automatisierten E-Mails beantwortet, welche oft das eigentliche Anliegen nicht wirklich behandeln.

Schlechte oder gar keine Information findet sich daher bei vielen Beschwerden als zusätzlicher Kritikpunkt zum eigentlichen Beschwerdevorbringen. Dies betrifft fehlende Rückmeldungen bei Anliegen, die an die ÖBB-Personenverkehr AG herangetragen werden (z. B. Anträge auf Verspätungsschadigungen oder Erstattungen), aber genauso mangelnde Auskünfte bei der Zugfahrt selbst. Hier scheint eine grundsätzliche Überarbeitung des Systems notwendig zu sein, insbesondere sollten Beschwerdeführer über den Stand der Bearbeitung in Kenntnis gesetzt werden. Nicht alle Beschwerden fallen in den Zuständigkeitsbereich der Schienen-Control-Schlichtungsstelle, wurden aber trotzdem so weit wie möglich behandelt bzw. an die zuständigen Stellen weitergeleitet.

Herkunft der Beschwerdeführer

Abb. 4: Herkunft der Beschwerdeführer im Jahr 2010 aufgrund ihres Wohnsitzes.

Quelle: Schienen-Control

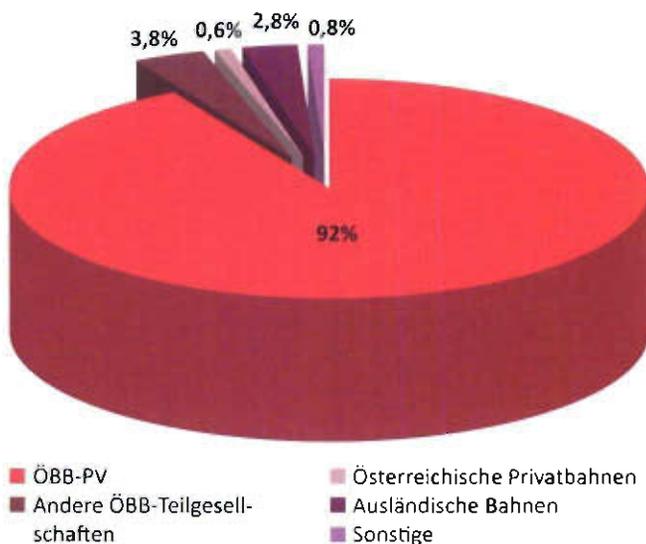


Die Auswertung der regionalen Verteilung der Beschwerdeführer mit bekannt gegebener Adresse zeigt, dass fast ein Drittel aller Beschwerdeführer in Wien und ein weiteres Drittel in Niederösterreich leben. Auf Platz 3 der Bundesländer liegen ex aequo Kärnten und die Steiermark. Bereits 4 Prozent aller Beschwerden kommt dabei aus dem Ausland. Das zahlenstärkste ausländische Land ist Deutschland.

Verteilung der Beschwerden auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen

Abb. 5: Verteilung der Beschwerden auf Eisenbahnverkehrsunternehmen 2010.

Quelle: Schienen-Control



95 Prozent aller Beschwerden betreffen die ÖBB

Bei den von den Beschwerden betroffenen Eisenbahnen dominieren weiterhin mit mehr als 95 Prozent aller Beschwerden die ÖBB. Innerhalb des Konzerns betraf es hauptsächlich die ÖBB-Personenverkehr AG mit mehr als 92 Prozent. Weitere Teilgesellschaften, auf die Beschwerden entfielen, sind die Rail Cargo Austria AG, die ÖBB-Postbus GmbH sowie die ÖBB-Infrastruktur AG.

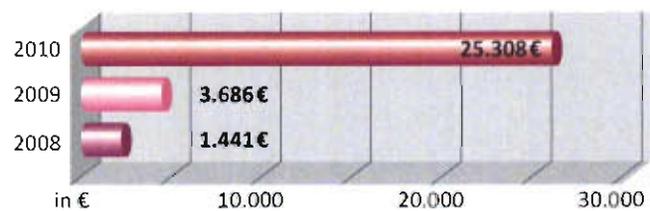
Erstmals waren im Jahr 2010 zwei Beschwerden einer österreichischen Privatbahn zuzurechnen, und zwar der Graz-Köflacher Eisenbahn und Busbetrieb GmbH. Das BMVIT war im Jahr 2010 Adressat einer Beschwerde, drei Beschwerden bezogen sich auf die Verkehrsverbände VOR und SVV.

Beschwerden zu ausländischen Eisenbahnen steigen weiter. Viele davon betreffen naturgemäß auch die ÖBB-Personenverkehr AG, daher ist eine genaue Abgrenzung manchmal nur schwer möglich. In 16 Schlichtungsverfahren war der Kontrahent ein ausländisches Eisenbahnverkehrsunternehmen, 5-mal die Deutsche Bahn AG, 4-mal die Italienische Staatsbahn und jeweils 2-mal die Schweizerischen Bundesbahnen und die Französische Staatsbahn.

Entschädigungen und Strafnachlässe

Abb. 6: Vergleich der durch die Schlichtungsstelle erreichten Strafnachlässe und Entschädigungen 2008–2010.

Quelle: Schienen-Control



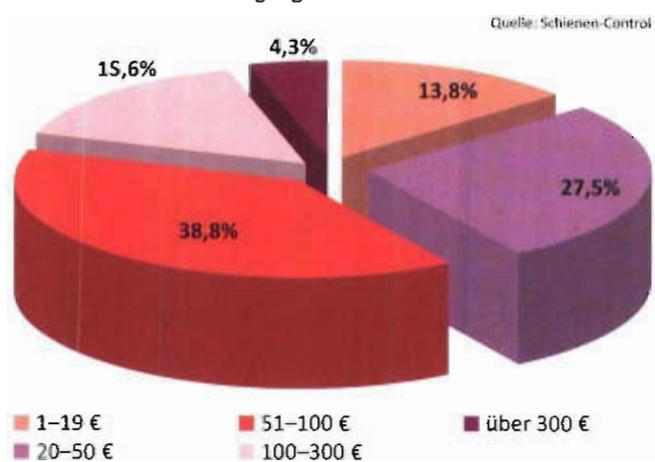
Plus 587 Prozent an monetären Entschädigungen und Strafnachlässen

Die Schlichtung hat den Vorteil, dass insbesondere bei Konflikten um Kleinststreitwerte mit geringer Formalisierung und niedrigen Kosten gearbeitet werden kann. An monetären Entschädigungen bzw. Strafnachlässen konnten im Jahr 2009 für Kunden von Eisenbahnunternehmen 3.686 Euro in 154 Fällen erkämpft werden, dieser Wert stieg im Jahr 2010 auf 25.308 Euro in 276 Fällen an. Dazu kommen noch sonstige Einigungen wie etwa der Versand von Gutscheineffekten. Der doch deutliche Anstieg um 587 Prozent ist insbesondere auf den starken Anstieg an Schlichtungsfällen zurückzuführen.

Besonders bei Beschwerden, bei denen es um Fahrgeldnachforderungen geht, kann oft eine kulante Lösung mit der ÖBB-Personenverkehr AG gefunden werden. Dies ist besonders bei Jugendlichen der Fall bzw. wenn es die erste Fahrgeldnachforderung ist. Bei Inkassogebühren ist eine kulante Haltung meistens dann zu erwarten, wenn die Gebühren dadurch entstehen, dass ein Kundeneinspruch noch nicht bearbeitet wurde, bevor der Fall automatisch an das Inkassounternehmen weitergeleitet wurde.

Höhe der Entschädigungen

Abb. 7: Verteilung der Schlichtungsverfahren nach der Höhe der erreichten Entschädigungen und Strafnachlässe 2010.



Der obigen Tabelle ist die prozentuelle Verteilung der Höhe der erreichten Entschädigungen und Strafnachlässe zu entnehmen. Die größte Gruppe an Einigungen stellen jene 107 Fälle dar, in denen eine Entschädigung oder ein Strafnachlass mit einem Wert zwischen 51 und 100 Euro erreicht wurde, danach folgen 76 Fälle in der Gruppe zwischen 20 und 50 Euro. Immerhin 43 Fälle fielen in die Gruppe zwischen 101 und 300 Euro.

UMSETZUNG DER FAHRGASTRECHTE

Seit der Eisenbahngesetznovelle 2006 hat die Schienen-Control die Aufgabe einer Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnverkehrsunternehmen (im Güter- und Personenverkehr) gem. § 78a EisbG übernommen. Damit war Österreich ein Vorreiter bei der Einführung von Fahrgastrechten im Eisenbahnwesen.

Mit dem Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr wurden die Fahrgastrechte auf nationaler Ebene konkretisiert und die Schlichtungsstelle als eine der nationalen Stellen zur Durchsetzung der Fahrgastrechte benannt und mit zusätzlichen Aufgaben und Kompetenzen betraut. Eineinhalb Jahre nach Inkrafttreten der EU-Fahrgastrechte-Verordnung und rund ein Jahr nach der nationalen Umsetzung kann ein erstes Resümee gezogen werden.

Gesetzliche Umsetzung in Österreich

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

Der österreichische Gesetzgeber entschied sich dafür, die Rechte aus der Verordnung unbeschränkt nur im Fernverkehr, national und international, gelten zu lassen. Die Beförderung im Vorort- und Regionalverkehr ist zwar nicht generell, aber von zahlreichen zumeist wesentlichen Bestimmungen der Verordnung ausgenommen. Im Vorort- und Regionalverkehr gibt es etwa keine Entschädigung für Einzelkarten, allerdings wurde eine Fahrpreischädigung für Verbund-Jahreskarten eingeführt. Die Beförderung im Stadtverkehr ist von der EU-Verordnung weitestgehend ausgenommen.

Entscheidungskompetenz der Regulierungsbehörden

Derzeit kann die Schienen-Control bis auf wenige Ausnahmen nur im Wege eines Schlichtungsverfahrens

tätig werden. Es gibt in den Fällen des § 78a (2) EisbG, in denen es um Rechtsansprüche aus der VO (EG) Nr. 1371/2007 geht, seitens der Regulierungsbehörden keine Entscheidungskompetenz. Eine gerichtliche Durchsetzung bei geringen Streitwerten ist jedoch mit unverhältnismäßigem Aufwand und finanziellem Risiko für den Beschwerdeführer verbunden.

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

Die Schienen-Control kann derzeit auch die Tarife und Beförderungsbedingungen nur sehr eingeschränkt auf ihre Gesetzmäßigkeit überprüfen. Diesbezüglich können die Entschädigungsbedingungen gemäß § 78b (2) EisbG ganz oder teilweise für unwirksam erklärt werden. Gezeigt hat sich bereits, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen möglichst wenige verpflichtende Bestimmungen in ihre Entschädigungsbedingungen aufnehmen. Oder dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits von der Schienen-Control Kommission für unwirksam erklärte Bestimmungen nur leicht verändert wieder in ihre Entschädigungsbedingungen aufnehmen und diese von der Schienen-Control Kommission erneut aufgehoben werden müssen.

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

Die Verordnung fordert, dass bei Verstößen gegen die Verordnung Sanktionen festgelegt werden, die wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein sollten (Erwägungsgrund 22 und Art. 32). In diesem Sinne wäre es begrüßenswert, würde die Schienen-Control zur Durchsetzung der Fahrgastrechte Sanktionsbefugnisse erhalten.

Umsetzung der Fahrgastrechte durch Eisenbahnunternehmen

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

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

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr wurden seitens der Schienen-Control um eine Berichterstattung gebeten, inwieweit sie den Verpflichtungen gemäß der VO (EG) Nr. 1371/2007 nachgekommen sind. Zu Redaktionsschluss sind die ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV), der City Airport Train (CAT), die Graz-Köflacher Bahn (GKB), die Montafonerbahn (MBS), die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn (ROeEE), die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft (StH) und die DB Regio dieser Aufforderung mehr oder weniger detailliert nachgekommen. Im Folgenden die wichtigsten Punkte der Stellungnahmen:

ÖBB-PV

- Reiseinformationen im Sinne des Art. 8
- Information in unbesetzten Bahnhöfen über Art. 9 Abs. 5
- Information über die Zugangsregeln gemäß Art. 19 Abs. 1

- Information beim Verkauf von Tickets durch Aushang oder Veröffentlichung im Internet über die Rechte aus der VO (EG) Nr. 1371/2007
- Veröffentlichung der Dienstqualitätsnormen gemäß Art. 28 und Beschwerdestatistiken gemäß Art. 27 im Geschäftsbericht

CAT

- Gemäß Art. 9 Angebot von Fahrkarten im Internet, am Fahrausweisautomaten und im Zug
- Haftungsregelungen für Fahrgäste und für Handgepäck (nicht eingeecktes Gepäck) gemäß ÖPT
- Betriebshaftpflichtversicherung
- Website, CAT-Bahnsteige und Zug sind barrierefrei. Zug verfügt über breite Gänge bzw. eigene Bereiche für Rollstuhlfahrer. Die Benutzung des CAT ist für Rollstuhlfahrer gratis
- Zertifiziertes Eisenbahnsicherheitsmanagementsystem und Eisenbahnsicherheitsrisikomanagement. Bahnsteige und Züge sind mit mehreren Sicherheitsmerkmalen versehen

GKB

- Standardisierte Verfahren zur Abwicklung von Beschwerdefällen. Fahrgastrechte mittels Aushängen auf allen Bahnhöfen und Haltestellen sowie in den Triebfahrzeugen den Fahrgästen zugänglich gemacht
- Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität: Ermöglichung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr sowie das Angebot von Alternativen und Hilfestellungen
- Zertifiziertes Sicherheitsmanagement- bzw. Qualitätsmanagementsystem
- Haftungs- und Verspätungsregelungen wurden nochmals überprüft und zum Teil überarbeitet

MBS

- Seit Juli 2008 entsprechend der ISO 9001 (Qualitätsmanagement-System) sowie gemäß EU-Richtlinie 2004/49/EG (Sicherheitsmanagement-System) zertifiziert. Internes Sicherheits-

und Qualitätsmanagementsystem (SQMS), Schulung der Mitarbeiter über Änderungen, Qualitätsverbesserungen und Neuigkeiten

- Ausgearbeitetes Konzept für mobilitätseingeschränkte Reisende samt Umsetzung (z. B. Beschaffung von Rollstuhlhebeliften, Umbau von Übergängen, Modernisierung des FIS in den personenbefördernden Schienenfahrzeugen)
- Beschwerden werden bereits innerhalb von drei Werktagen bearbeitet, obwohl der Art. 27 der VO (EG) eine längere Frist vorsieht
- Haftpflichtversicherung zur Tilgung von gerechtfertigten Schadenersatzansprüchen
- Information der Fahrgäste gem. Art. 8 der VO bzw. Anhang II zur VO
- Weitertransport bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten oder bei Zugausfällen mit Schienenersatzverkehr oder eigenem Fuhrpark

GySEV

- Personal bezüglich der Informationspflichten gegenüber Reisenden geschult
- Umsetzung eines dem ÖAR vorgelegten Etappenplans, welcher bauliche Maßnahmen entlang der Strecken sowie auch Regelungen in Bezug auf die Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen umfasst. Auf zwei Bahnhöfen (Neufeld a. d. Leitha, Müllendorf) wurden Prototypen eines neuartigen Blindenleitsystems installiert
- Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystem, von der Quality Austria und dem bmvit geprüft. Das Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001 und das Sicherheitsmanagementsystem laut § 39 EISBG zertifiziert

Umsetzung der Informationspflichten durch die Eisenbahnunternehmen

Das Inkrafttreten der Fahrgastrechte-Verordnung und des Bundesgesetzes zur Verordnung hatte u. a. zur Konsequenz, dass den Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen einige Informationspflichten auferlegt wurden.

Unabhängig von den sonstigen Pflichten aus der Verordnung haben gemäß Art. 27 (1) die Eisenbahnunternehmen ein Verfahren zur Beschwerdebearbeitung einzurichten. Weiters müssen sie den Fahrgästen in weitem Umfang bekannt geben, wie diese mit der Beschwerdestelle in Verbindung treten können. Gemäß Art. 29 (1) haben die Eisenbahnunternehmen die Fahrgäste auch beim Verkauf von Fahrkarten über ihre aus der Verordnung erwachsenden Rechte und Pflichten zu informieren. Gemäß Art. 29 (2) müssen die Eisenbahnunternehmen und Bahnhöfsbetreiber die Fahrgäste im Bahnhof und im Zug angemessen über die Kontaktdaten der Schienen-Control informieren. Aufgrund der mangelhaften Umsetzung dieser Verpflichtungen forderte die Schienen-Control zahlreiche Eisenbahnunternehmen mehrmals dazu auf, die Bestimmungen der VO (EG) Nr. 1371/2007 umzusetzen. Einige wenige Eisenbahnunternehmen kamen diesen Verpflichtungen zügig und vorbildhaft nach. Erst im Frühjahr 2011 konnte schlussendlich erreicht werden, dass sämtliche Eisenbahnunternehmen zumindest ihren Informationsverpflichtungen auf ihren Websites, von einigen kleineren Beanstandungen abgesehen, nachgekommen sind. Mittlerweile kann der Fahrgast jedenfalls folgende Informationen auf den Websites sämtlicher Eisenbahnunternehmen einholen:

- Kontaktdaten der Beschwerdestelle des Eisenbahnunternehmens
- Kontaktdaten der Schlichtungsstelle der Schienen-Control
- Information über alle Gesetze und Verordnungen im Bereich der Fahrgastrechte
- Information über die Tarifbestimmungen
- Information über den vorgegebenen Pünktlichkeitsgrad und die Veröffentlichung der monatlich erreichten Pünktlichkeitsgrade

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

Bei einer stichprobenhaften Überprüfung ergab sich für die Schienen-Control jedoch ein anderes Bild. Selbst in den größten Bahnhöfen (z. B. Westbahnhof,

Hauptbahnhöfe in Salzburg und Linz, Bahnhof Praterstern und Baden) konnten entweder keine oder nur wenige veraltete Aushänge über die Rechte der Fahrgäste entdeckt werden. In keinem der überprüften Züge wurde über die Rechte der Fahrgäste mittels Aushang, Informationsblatt oder Monitor informiert. Auch auf Nachfrage in den Reisebürocentern, InfoPoints oder Club Lounges war es nicht möglich, einen Folder über Fahrgastrechte zu bekommen. Alle befragten Mitarbeiter bzw. Zugbegleiter waren zwar bemüht, aber sichtlich nicht vom Eisenbahnunternehmen geschult. Nur ein nicht mehr aktueller Antrag auf eine Verspätungsentschädigung wurde ausgehändigt. Die positive Ausnahme stellte der Mitarbeiter am Schalter der Deutschen Bahn am Hauptbahnhof in Salzburg dar, der unverzüglich einen entsprechenden Folder über die Rechte als Fahrgast übergab. Die Schienen-Control urgierete daher die baldige Umsetzung. Seitens des hauptbetroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmens ÖBB-Personenverkehr AG wurde eine unternehmensinterne Überprüfung bereits zugesagt.

Auszahlung von Verspätungsentschädigungen

Bei einem allfälligen Anspruch auf Verspätungsentschädigung muss ein Antrag ausgefüllt werden. Dieser sollte gemäß den bis Ende 2010 gültigen Tarifbestimmungen innerhalb von zwei Monaten bearbeitet und die Entschädigungssumme ausbezahlt werden. Tatsächlich betrug die Dauer bis zur Erledigung und Auszahlung eines Anspruches jedoch viel länger.

Ebenso wurden Anträge mit Berufung auf die Tarifbestimmungen abgewiesen, da z. B. bei elementaren bzw. unabwendbaren Ereignissen ein Anspruch ausgeschlossen war. 2010 nahm die Schienen-Control eine Überprüfung der Ausschlussgründe vor, mit Bescheid vom 6. Dezember 2010, rechtswirksam seit Anfang 2011, wurde angeordnet, diese zu streichen. Nur bei Jahreskartenbesitzern sind die explizit im entsprechenden Bundesgesetz zur VO (EG) Nr. 1371/2007 aufgezählten Ausschlussgründe weiterhin gültig. Bisher mussten dem Antrag immer die Originale der Fahrkarten bzw. sonstigen Belege beigelegt werden. Diese Vorschrift verursachte sowohl für den Fahrgast als auch für die betroffenen Eisenbahnunternehmen

Aufwand. Zudem führte dies immer wieder zu Komplikationen, wenn etwa Briefe verloren gegangen waren oder wenn sie von einem Eisenbahnunternehmen an das eigentlich zuständige Eisenbahnunternehmen weitergeleitet wurden. Der Fahrgast konnte in diesen Fällen seinen Anspruch nicht mehr belegen. Durch den bereits zitierten Bescheid wurde aufgetragen, dass nun auch Kopien beigelegt werden können. Allerdings gibt es diesbezüglich noch massive Widerstände, insbesondere seitens der ÖBB-Personenverkehr AG. Die Schienen-Control wird daher die Einhaltung der von ihr aufgetragenen Änderungen auch weiterhin überwachen.

Die ÖBB-Personenverkehr AG überschritt bei der Bearbeitung der Beschwerden die – seitens der VO (EG) Nr. 1371/2007 vorgegebene – Bearbeitungszeit von einem Monat bei Beschwerden allgemein bzw. bei Entschädigungen im Speziellen, häufig. Nach wie vor beschwerten sich viele Beschwerdeführer darüber, dass die Entschädigungen zu spät ausbezahlt werden. Allerdings verringerte sich die Bearbeitungszeit zumindest bei den neuen Fällen. Zu Beginn des Jahres 2010 benötigte die ÖBB-Personenverkehr AG teilweise bis zu einem halben Jahr, um einen Entschädigungsantrag zu bearbeiten.

Entschädigung von Jahreskartenbesitzern

Im Rahmen der Überprüfung der Entschädigungsbedingungen war die Beurteilung der vorgelegten Pünktlichkeitsgrade ein besonders heikler Punkt. Im Zuge dessen kristallisierte sich heraus, dass das entsprechende Bundesgesetz zur VO (EG) Nr. 1371/2007 in der Praxis nicht oder nur schwer administrierbar ist. Zudem hatte ein Teil der Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Interessenvertretungen Vorbehalte gegen die Vorgabe höherer Pünktlichkeitsgrade oder gegen strengere Parameter für die Ermittlung der Pünktlichkeitsgrade. Schlussendlich wurden folgende Pünktlichkeitsgrade durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgegeben:

CAT, GKB und SLB	95,0%
StLB	93,0%
StH	92,0%
ÖBB-PV, MBS, GySEV und WLB	90,0%
DB (für die Außerfernbahn)	89,3%

Die Züge werden in folgendem Verspätungsausmaß als pünktlich gewertet:

Bis zu einer Verspätung von maximal 3 Minuten bei CAT, GKB und StLB

Bis zu einer Verspätung von maximal 5 Minuten bei ÖBB-PV, SLB, StH, MBS, GySEV, WLB und DB

Die von den verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgelegten Pünktlichkeitsgrade und Statistiken waren derart unterschiedlich begründet, unterlegt und ermittelt, dass eine einheitliche Beurteilung des Pünktlichkeitsgrades durch die Regulierungsbehörden anfänglich nicht möglich war.

Um eine solche in Zukunft zu ermöglichen, beschloss die Schienen-Control Kommission, auslegungsbedürftige Begriffe zu definieren und einheitliche Parameter anzuordnen:

- Züge gelten nur mehr bis zu einer Verspätung von maximal 3 Minuten als pünktlich.
- Für ausgefallene Züge wird die Zeit bis zum nächstfolgenden planmäßigen Zug als Verspätung gemessen.
- Das Abwarten eines Anschlusses (Sichtanschluss) zählt nicht als Verspätung.

Aufgrund der schwierigen Umsetzung des zugrundeliegenden Bundesgesetzes, welches in entscheidenden Bestimmungen auslegungsbedürftig bzw. in manchen Bestimmungen nur schwer administrierbar ist, wurde seitens der Schienen-Control eine Novellierung angeregt.

Verfahren betreffend Entschädigungsbedingungen

In Ausübung ihrer Zuständigkeit überprüfte die Schienen-Control Kommission die gem. § 22a (2) EisbG vorgelegten Entschädigungsbedingungen folgender Eisenbahnen im Personenverkehr im Wege eines aufsichtsbehördlichen Verfahrens: City Airport Train (CAT), Graz-Köflacher Bahn (GKB), Salzburger Lokalbahn (SLB), Steiermärkische Landesbahnen (StLB), Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft (StH), ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV), Montafonerbahn (MBS), Raaberbahn (GySEV), Wiener Lokalbahnen (WLB), Deutsche Bahn (DB).

Im Vorfeld forderte die Schienen-Control GmbH die Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere die ÖBB-Personenverkehr AG, nach Vorlage der Entschädigungsbedingungen in unzähligen Gesprächen auf, die Adaptierung einzelner Bestimmungen der Entschädigungsbedingungen der Ziffer 21 des ÖPT, die nicht gesetzes- bzw. verordnungskonform umgesetzt wurden, vorzunehmen. Einige Regelungen wurden in der Folge von den Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere von der ÖBB-Personenverkehr AG, auch abgeändert.

Hinsichtlich derjenigen Punkte, bei denen keine Einigung erzielt werden konnte, traf die Schienen-Control Kommission mit Bescheid vom 6. Dezember 2010 (rechtswirksam seit Anfang Jänner 2011) folgende Entscheidungen:

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

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

Die Belege für die Einreichung des Antrags sind im Original oder in Abschrift, auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form, vorzulegen. Bisher war die Vorlage von Originalen bei der Einreichung des Antrags obligatorisch. Der gänzliche Ausschluss von Abschriften bzw. beglaubigten Kopien würde aber bedeuten, dass der Fahrgast auch in unverschuldeten Fällen, in denen das Original im Einflussbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens verloren geht, keine Fahrpreisentuschädigung erhält. Die

Möglichkeit, Kopien einzureichen, wird zu einer Verringerung der Kosten für die Eisenbahnverkehrsunternehmen führen.

Die meisten Gründe (z. B. Verhalten eines Dritten, außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände wie witterungsbedingte oder technische Gründe, Verkehrsbeschränkungen infolge Streiks, usw.) für das Verweigern der Fahrpreisschädigungen für Einzelfahrkarten wurden gestrichen. In Zukunft müssen für bei österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen gekaufte Einzelfahrkarten ab einer Verspätung von mehr als 60 Minuten fast immer Entschädigungen ausbezahlt werden. Nur wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen nachweisen kann, dass die Verspätungen außerhalb der EU eingetreten sind, wenn der Fahrgast bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert wurde oder wenn die Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten betragen würde, kann der Anspruch abgewiesen werden.

In der Folge konnten weitere Einigungen erzielt werden:

Die Entschädigungsbedingungen für Besitzer einer ÖSTERREICHcard wurden verbessert. Statt bisher maximal 60 Euro (2. Klasse) bzw. 90 Euro (1. Klasse) stehen nun maximal 10 Prozent des Verkaufspreises an Verspätungsentschädigung pro Jahr zu.

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

Alle oben genannten Punkte wurden mittlerweile im ÖPT umgesetzt und führen zu wesentlichen Verbesserungen für die Fahrgäste. Allerdings geschah dies bei der ÖBB-Personenverkehr AG mit einiger Verzögerung.

Weiterentwicklung der Fahrgastrechte

Aus Sicht der Schienen-Control sollten möglichst wenige Ausnahmen vom Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 1371/2007 bestehen. Beispielsweise sollten der Vorort- und Regionalverkehr nicht so weitgehend von den Bestimmungen der EU-Fahrgastrechte-Verordnung ausgenommen werden. Für Einzelfahrkarten könnte auf die Differenzierung von Vorort- und Regional- bzw. Fernverkehr völlig verzichtet und Entschädigungszahlungen rein auf den zu zahlenden Mindestbetrag begrenzt werden. Weiters würde es die Schienen-Control begrüßen, auf innerösterreichischen Strecken bereits bei einer Verspätung von mehr als 30 Minuten einen Anspruch auf eine Entschädigung in der Höhe von 25 Prozent des Ticketpreises und ab einer Verspätung von mehr als einer Stunde in der Höhe von 50 Prozent des Ticketpreises vorzusehen. Die derzeitige Regelung nimmt vornehmlich auf den grenzüberschreitenden Verkehr Bezug. Die VO (EG) Nr. 1371/2007 stellt nur Mindeststandards auf, die national im Sinne des Fahrgastes günstiger sein können. Angesichts der kurzen Distanzen in Österreich wäre eine Absenkung des notwendigen Verspätungsausmaßes für Entschädigungen notwendig.

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



Internationale Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit auf internationaler Ebene wurde intensiviert. Einige europäische Regulierungsbehörden riefen eine Plattform ins Leben, um Erfahrungen auszutauschen und gemeinsame Positionen zu entwickeln. Eine verstärkte Kooperation der Regulatoren ermöglicht es, die Aufgaben der Marktregulierung noch besser wahrzunehmen.

INDEPENDENT REGULATORS' GROUP-RAIL (IRG-RAIL)

Die internationale Arbeit der Regulatoren im Jahr 2010 war geprägt von den Bemühungen, die Zusammenarbeit zu institutionalisieren und eine gemeinsame Plattform für den Erfahrungsaustausch zu schaffen. Hervorgegangen ist diese Initiative aus der Gruppe der im Projekt des IQ-C-Korridors¹ (Rotterdam – Genua) vertretenen Regierungsbehörden aus den Niederlanden, Deutschland, der Schweiz, Italien und Österreich sowie Großbritannien.

Zielsetzung

Durch die Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes in Europa wird die grenzüberschreitende Abstimmung immer wichtiger. Vor allem die Infrastrukturbetreiber aus den verschiedenen Mitgliedstaaten arbeiten bereits in verschiedenen Gremien und Foren verstärkt zusammen. Um die Aufgaben der Marktregulierung noch besser wahrnehmen zu können, ist auch eine intensivere Kooperation der Regierungsbehörden erforderlich. Diese wird seitens der Europäischen Kommission – zuletzt in der Güterverkehrskorridor-Verordnung – gefordert.

Bisher fand die Zusammenarbeit vor allem innerhalb der Arbeitsgruppe der Regierungsbehörden statt, die von der Europäischen Kommission ins Leben gerufen wurde und von ihr auch geleitet wird. Diese Treffen wurden bisher in der Regel zweimal pro Jahr abgehalten.

Seitens der Regierungsbehörden wird jedoch die Meinung vertreten, dass darüber hinaus eine informelle Zusammenarbeit wünschenswert ist, um Erfahrungen auszutauschen und gemeinsame Positionen zu aktuellen Problemstellungen der Eisenbahnregulierung zu erarbeiten. Ein derartiges Netzwerk soll einen offenen Dialog mit allen Beteiligten einschließlich der Europäischen Kommission pflegen. Die Unabhängigkeit der nationalen Regierungsbehörden bleibt von der neuen Gruppe unberührt, diese kann auch nicht gegen Entscheidungen der einzelnen Regierungsbehörden vorgehen.

Zu den Aufgaben der neuen Gruppierung, die unter der Bezeichnung Independent Regulators'

Group Rail (IRG-Rail²) auftritt, gehören die Förderung der Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes im Güter- und Personenverkehr, ein nachhaltiger Wettbewerb, das Vertreten der Interessen der Kunden und Transparenz im Eisenbahnsektor. Zu diesem Zweck wird ein Diskussionsforum geschaffen, ferner werden Dokumente zu wichtigen Themen veröffentlicht und der Markt wird über Entwicklungen und Strategien der Regulierung informiert.

Organisation

Die Mitgliedschaft bei IRG-Rail steht allen Eisenbahnregulierungsbehörden offen, sobald diese gewisse Grundbedingungen erfüllen. Eine wichtige Voraussetzung für die Mitgliedschaft ist die Unabhängigkeit von Regierungsstellen, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern. Sie steht nicht nur Regierungsbehörden aus den EU-Mitgliedstaaten, sondern auch aus anderen europäischen Ländern offen, sofern diese über einen liberalisierten Eisenbahnmarkt verfügen oder einen solchen im Zuge eines Beitrittsverfahrens zur EU entwickeln. Der Unabhängigkeitsbegriff der IRG-Rail wird unabhängig von einem allfälligen Vertragsverletzungsverfahren zu diesem Thema beurteilt. Um auch Regierungsbehörden, welche das formale Unabhängigkeitskriterium noch nicht erfüllen, die Möglichkeit zur Teilnahme am Informationsaustausch zu geben, können diese informell an den Sitzungen der Arbeitsgruppen teilnehmen. IRG-Rail besteht aus mehreren Gremien. Die Vollversammlung umfasst alle Mitglieder und trifft sämtliche Entscheidungen. Sie nimmt neue Mitglieder auf, entscheidet über das Arbeitsprogramm und richtet Arbeitsgruppen ein. Auch die Leiter der Arbeitsgruppen werden von der Vollversammlung bestellt. Schließlich wählt die Vollversammlung einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter. Die Funktionsperiode beträgt üblicherweise ein Jahr.

¹ International Group for Improving the Quality of Rail Transport in the North-South Corridor

² www.irg-rail.eu

Arbeitsgruppen

Die Arbeitsgruppen bestehen aus den Mitgliedern der IRG-Rail und berichten an die Vollversammlung. Noch vor der formalen Gründung von IRG-Rail haben sich im Laufe des Jahres 2010 mehrere Arbeitsgruppen konstituiert. Diese befassen sich mit den folgenden Themen:

Güterverkehrskorridore

Ziel der Arbeitsgruppe ist die Erarbeitung eines Handbuchs zur Lösung von Regulierungsproblemen auf den Güterverkehrskorridoren. Darin soll die Koordinierung des Vorgehens im Diskriminierungsfall beschrieben werden, außerdem werden nationale Vorgangsweisen im Beschwerdefall verglichen und die einzelnen Beschwerdekategorien näher betrachtet.

Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemeinwirtschaftlicher Verträge

In dieser Arbeitsgruppe werden die von den einzelnen Regulierungsbehörden zu erlassenden

Kriterien für die Überprüfung diskutiert und aufeinander abgestimmt. Des Weiteren wird die Koordinierung der Verfahren in den einzelnen Mitgliedstaaten diskutiert und ein gemeinsames Procedere festgelegt.

Marktbeobachtung

Die Marktbeobachtung erfolgt derzeit in den einzelnen Mitgliedstaaten auf unterschiedlicher gesetzlicher Grundlage und in unterschiedlicher Tiefe. Die Arbeitsgruppe hat sich das Ziel gesetzt, gemeinsame Indikatoren zu definieren, um die Ergebnisse der Marktbeobachtung vergleichbar zu machen.

Recast des 1. Eisenbahnpaketes

Die Arbeitsgruppe erarbeitet eine gemeinsame Stellungnahme der Regulierungsbehörden zum Recast des 1. Eisenbahnpaketes. Im Mittelpunkt stehen dabei die künftigen Aufgaben und Befugnisse der Regulierungsbehörden sowie deren grenzüberschreitende Zusammenarbeit.



Zahlen und Fakten

Am Beginn des Kapitels finden Sie Daten zur Schienen-Control sowie den Jahresabschluss 2010. Anschließend berichten wir über die in Österreich aktiven Eisenbahnunternehmen und ihre Tätigkeitsbereiche. Als Service führen wir außerdem die Kontaktdaten der europäischen Regulatoren an.

SCHIENEN-CONTROL GMBH ALS UNTERNEHMEN

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

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

Aufsichtsrat

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

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

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

Personalstand

Der Personalstand in der Schienen-Control GmbH ist unter Berücksichtigung von Karenzen im Wesentlichen unverändert geblieben. 2010 waren 14 Personen für die Schienen-Control GmbH

tätig: eine Person Teilzeit, drei geringfügig beschäftigt, eine Person in Karenz und eine in Bildungskarenz.

Finanzierung

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

Die Planung des Budgets folgte den Leitsätzen, dass die Aufgaben der Regulierungsbehörde wirtschaftlich, effizient und zielorientiert erfüllt werden. Durch ökonomische Betriebsführung ist der tatsächliche Aufwand gesenkt worden. Dadurch können insgesamt 100.006,73 Euro an die Bahnen rückvergütet werden. Da die Schienen-Control GmbH verpflichtet ist einen Nullgewinn auszuweisen, wird der Jahresüberschuss einer Gewinnrücklage zugeführt.

Der Jahresabschluss 2010 der Schienen-Control GmbH

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

Für den Jahresabschluss der Schienen-Control GmbH liegt für das Wirtschaftsjahr 2010 (1. Jänner bis 31. Dezember 2010) ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk der Grant Thornton Unitreu Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vor.

Aus der Gewinn- und Verlustrechnung geht hervor, dass 2010 der Umsatzerlös und der Aufwand der Schienen-Control 1.131.394,28 Euro betragen. Der Jahresabschluss 2010 ist nachstehend angefügt.

JAHRESABSCHLUSS 2010

Bilanz zum 31.12.2010

AKTIVA	2010	2009
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	9.535,21	0,00
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund	7.016,26	227,00
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	74.640,30	3.372,60
	91.191,77	3.599,60
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,00	108.164,45
2. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	23.813,05	15.642,92
II. Wertpapiere und Anteile		
1. sonstige Wertpapiere und Anteile	493.794,90	493.794,90
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		
	576.592,67	550.537,77
	1.094.200,62	1.168.140,04
C. Rechnungsabgrenzungsposten		
	1.795,69	675,89
	1.187.188,08	1.172.415,53
PASSIVA		
A. Eigenkapital		
I. Stammkapital	750.000,00	750.000,00
II. Kapitalrücklagen		
1. gebundene	2.853,93	2.853,93
III. Gewinnrücklagen		
2.1. andere Rücklagen (freie Rücklagen)	161.942,28	132.564,53
IV. Bilanzgewinn/Bilanzverlust		
davon Gewinnvortrag: EUR 0,00	0,00	0,00
	914.796,21	885.418,46
B. Rückstellungen		
I. Rückstellungen für Abfertigungen	18.400,00	30.300,00
II. Steuerrückstellungen	1.600,00	1.600,00
III. sonstige Rückstellungen	50.540,00	113.150,00
	70.540,00	145.050,00
C. Verbindlichkeiten		
I. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.209,26	51.353,76
II. sonstige Verbindlichkeiten		
a) Steuern	57.658,45	28.422,09
b) soziale Sicherheit	20.680,49	16.659,35
c) übrige	109.303,67	45.511,87
	201.851,87	141.947,07

Gewinn- und Verlustrechnung zum 31.12.2010

	2010	2009
1. Umsatzerlöse	1.131.394,28	1.006.311,94
2. sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	13.600,00	12.070,58
b) übrige	2.882,61	1.047,75
	<hr/> 16.482,61	<hr/> 13.118,33
3. Personalaufwand		
a) Gehälter	599.911,02	588.020,96
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	32.201,00	10.652,10
c) Aufwendungen für Altersversorgung	18.389,40	17.470,77
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	154.350,26	138.069,08
e) sonstige Sozialaufwendungen	3.974,78	5.865,94
	<hr/> 808.826,46	<hr/> 760.078,85
4. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagevermögen	20.903,04	5.048,62
5. sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und vom Ertrag fallen	2.833,41	0,00
b) übrige	306.103,23	245.578,80
	<hr/> 308.936,64	<hr/> 245.578,80
6. Zwischensumme aus Z 1 bis 5 (Betriebserfolg)	9.210,75	8.724,00
7. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		
a) übrige	18.750,00	17.316,17
8. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		
a) übrige	12.051,13	15.832,45
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		
a) übrige	55,32	0,00
10. Zwischensumme aus Z 7 bis 9 (Finanzerfolg)	30.745,81	33.148,62
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	39.956,56	41.872,62
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10.578,81	12.445,59
13. Jahresüberschuss	29.377,75	29.427,03
14. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	29.377,75	29.427,03
15. Jahresgewinn/Jahresverlust	0,00	0,00
16. Bilanzgewinn/Bilanzverlust	0,00	0,00

MARKTTEILNEHMER

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

Eisenbahnverkehrsunternehmen

Neben österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzen auch einige Eisenbahnverkehrsunternehmen aus Deutschland die österreichische Eisenbahninfrastruktur.

City Air Terminal BetriebsgmbH

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

DB Fernverkehr AG

Die DB Fernverkehr AG ist ein deutsches Eisenbahnverkehrsunternehmen und eine hundertprozentige Tochter der Deutsche Bahn AG. In Zusammenarbeit mit der ÖBB-Personenverkehr AG werden grenzüberschreitende Fernverkehre Wien – Salzburg – München und Wien – Passau – Frankfurt betrieben. Seit Ende 2009 werden die Züge München – Innsbruck – Verona/Milano/Bologna in Kooperation mit der ÖBB-Personenverkehr AG und LeNord gefahren.

DB Regio AG

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

Logistik Service GmbH

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

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH

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

LTE Logistik und Transport-GmbH

Die LTE Logistik und Transport-GmbH ist eine Tochter der Graz-Köflacher Eisenbahn und Busbetrieb GmbH und ist als österreichisches Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Tochterfirmen auch in der Slowakei, in Ungarn und in der Tschechischen Republik tätig. 2010 wurden vor allem Getreidetransporte zwischen Ungarn und Deutschland, Hackschnitzeltransporte aus Rumänien und Tschechien nach Gratwein und Hüttensandtransporte von Linz nach Ungarn gefahren, dazu kommen zahlreiche Spotverkehre und Containerzüge zwischen Deutschland und Ungarn.

ÖBB-Personenverkehr AG

Die ÖBB-Personenverkehr AG ist eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Holding AG. Sie erbringt den Großteil des Personenverkehrs auf dem österreichischen Schienennetz. Ausländische Verkehre werden in der Regel mit Kooperationspartnern erbracht. Das Unternehmen ist zu 49,9 Prozent an der City Air Terminal BetriebsgmbH beteiligt und hält je 49 Prozent an der ÖBB-Produktion GmbH und an der ÖBB-Technische Services GmbH.

ÖBB-Produktion GmbH

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

ÖBB-Technische Services GmbH

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

Raaberbahn Cargo GmbH

Das Unternehmen wurde 2009 als Tochter der ungarischen Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt (Raaberbahn) gegründet und ist als reines Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Güterverkehr im ÖBB-Netz zuständig. Die Sicherheitsbescheinigung wurde Ende 2010 erteilt, die operative Betriebsaufnahme erfolgte am 1. Jänner 2011.

Rail Cargo Austria AG

Die Rail Cargo Austria AG ist innerhalb des ÖBB-Konzerns für den Güterverkehr zuständig. Neben dem Verkehr auf dem konzerneigenen Infrastrukturnetz werden Züge auf den Netzen der Graz-Köflacher Eisenbahn und Busbetrieb GmbH, der Cargo Center Graz

GmbH und der Raaberbahn gefahren, aber auch Kooperationen mit den genannten Bahnen eingegangen. Die Rail Cargo Austria AG besitzt mehrere Auslandsniederlassungen (Slowenien) und Auslandstöchter (Rail Cargo Hungaria Zrt., S.C. Rail Cargo Romania S.R.L., Linea S.p.A.) und führt in diesen Ländern auch Züge in eigener Verantwortung. Außerdem hält das Unternehmen je 51 Prozent an der ÖBB-Produktion GmbH und an der ÖBB-Technische Services GmbH.

Rail Creative Logistics GmbH

Das Unternehmen wurde 2002 gegründet und 2005 in RCN Logistik GmbH umbenannt. 2010 erhielt es seinen heutigen Namen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Deutschland ist eine Tochter der Mittelweserbahn GmbH. Seit 2005 besitzt es eine Sicherheitsbescheinigung in Österreich, war jedoch bisher nicht operativ tätig.

Rail Professionals Stütz GmbH

Das 2006 gegründete Unternehmen beschäftigte sich bisher vorwiegend mit der Bereitstellung von Triebfahrzeugführern für verschiedene österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach der Erteilung der Verkehrsgenehmigung für Güter- und Personenverkehr im Jahr 2008 erhielt das Unternehmen Ende 2010 die Sicherheitsbescheinigung für das ÖBB-Netz. Die Betriebsaufnahme erfolgte 2011.

Rhomberg Bahntechnik GmbH

Das Unternehmen ist im Bahnbau tätig. Ende 2010 erhielt es die Sicherheitsbescheinigung für das ÖBB-Netz, die Betriebsaufnahme ist für 2011 geplant. Die Rhomberg Bahntechnik GmbH will vor allem in der Baustellenlogistik tätig werden.

RTS Rail Transport Service GmbH

Tätigkeitsfeld des zum Bahnbauunternehmens SWIETELSKY Baugesellschaft m.b.H. gehörenden Unternehmens sind Güterverkehrsleistungen einschließlich Sondertransporte in Österreich und den Nachbarländern. RTS Rail Transport Service GmbH hat eine Tochtergesellschaft (RTS Rail Transport Service Germany GmbH) und arbeitet in Ungarn mit

der Schwestergesellschaft MÁVépcell Kft. zusammen. Der Schwerpunkt des Unternehmens liegt in der Baustellenlogistik, es werden aber auch immer wieder Spotverkehre zwischen Deutschland und Ungarn durchgeführt.

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH

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

Südostbayernbahn/DB RegioNetz Verkehrs GmbH

Die Südostbayernbahn ist eine hundertprozentige Tochter der DB Regio AG. In Österreich fährt die Südostbayernbahn Personenzüge im 2 Stunden-Takt von Mühldorf über Freilassing zum Hauptbahnhof Salzburg.

TX-Logistik Austria GmbH

Die TX-Logistik Austria GmbH ist die österreichische Tochter des deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmens TX-Logistik AG, die wiederum zu 100 Prozent der Trenitalia S.p.A. gehört. In Österreich werden vor allem Transitgüterzüge auf der Brennerachse nach Italien sowie Containerzüge aus Deutschland zum Terminal Wien Freudenu und nach Budapest gefahren.

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

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

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Cargo Center Graz GmbH

Das Unternehmen besitzt den Containerterminal Graz Süd, welcher an den Bahnhof Kalsdorf anschließt. Bis Mitte 2010 lag nur die Betriebsführung bei den Steiermärkischen Landesbahnen, am 1. Juli 2010 übernahmen diese dann auch die Containerumschlag- und Eisenbahninfrastrukturanlagen.

Linzer Lokalbahn AG

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

Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg AG

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

Neusiedler Seebahn GmbH

Das Unternehmen entstand 2011 durch Aufteilung der bisherigen Neusiedler Seebahn AG in einen österreichischen und einen ungarischen Teil. Der ungarische Teil ist nunmehr eine hundertprozentige Tochter der österreichischen Neusiedler Seebahn GmbH. Die Betriebsführung der Strecke von der Grenze bei Pamhagen bis Neusiedl am See obliegt der Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt (Raaberbahn).

ÖBB-Infrastruktur AG

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

Vernetzte integrierte Eisenbahnunternehmen

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Das integrierte Eisenbahnunternehmen Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH erbringt vorwiegend Verkehrsleistungen auf dem eigenen Streckennetz Graz – Köflach und Graz – Wies-Eibiswald. Ende 2010 übernahm sie auch den Personenverkehr Graz – Werndorf – Wies-Eibiswald über den neu errichteten Abschnitt Werndorf – Wettmannstätten der Koralmbahn. Im ÖBB-Netz ist die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH weiters im Güterverkehr tätig und befördert Kohle von Spielfeld-Straß nach Gratwein-Gratkorn. Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH ist zu 100 Prozent an der LTE Logistik und Transport GmbH und zu 50 Prozent an der slowenischen Adria Transport beteiligt, sie tritt auf der Strecke St. Paul – Lavamünd als Betreiber auf.

Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt (Raaberbahn)

Die Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt (Raaberbahn) betreibt neben ihrer Stammstrecke Sopron – Ebenfurth auch die Strecke Pamhagen – Neusiedl am See der Neusiedler Seebahn GmbH, wobei die Züge in Gemeinschaft mit der ÖBB-Personenverkehr AG gefahren werden. Im Netz der ÖBB wurden 2010 Güterzüge zum Zentralverschiebebahnhof Wien geführt. Außerdem wird für die Rail Cargo Austria AG der Güternahverkehr Sopron – Oberpullendorf abgewickelt. Das Unternehmen betreibt auch mehrere Eisenbahnstrecken in Westungarn.

Montafonerbahn AG

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

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation – Salzburger Lokalbahn

Die Salzburg AG betreibt mit dem Geschäftsfeld Salzburger Lokalbahn Güter- und Personenverkehr auf der eigenen Infrastruktur zwischen Salzburg und Lamprechtshausen bzw. Trimmelkam. Außerdem hat das Unternehmen eine Zulassung im Netz der ÖBB. Dort ist es vor allem mit der Bedienung von Anschlussbahnen im Raum Salzburg und mit dem Zwischenwerksverkehr von Salzburg-Liefering nach Hütttau beschäftigt. Außerdem stellt es Lokomotiven und Personal für Schiebedienste an Zügen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Tauernachse zur Verfügung. In der Wintersaison führt die Salzburg AG außerdem Reisebüro-Turnuszüge im Raum Salzburg/Tirol/Vorarlberg in Zusammenarbeit mit deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Seit 2008 betreibt die Salzburg AG außerdem unter dem Namen Pinzgauer Lokalbahn die nicht vernetzte Schmalspurbahn von Zell am See nach Krimml.

Steiermärkische Landesbahnen

Die Steiermärkischen Landesbahnen stehen zu 100 Prozent im Besitz des Landes Steiermark. Das eigene Streckennetz umfasst die Bahnlinien Feldbach – Bad Gleichenberg und Peggau – Übelbach sowie die nicht vernetzten Schmalspurbahnen Weiz – Oberfeistritz und Unzmarkt – Mauterndorf. Außerdem ist das Unternehmen Betriebsführer auf der nicht vernetzten Schmalspurbahn Mixnitz – St. Erhard und im Cargo Center Graz. Die Eisenbahninfrastruktur im Cargo Center Graz haben die Steiermärkischen Landesbahnen Mitte 2010 übernommen. Für den Verkehr im ÖBB-Netz gibt es das Tochterunternehmen Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH.

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.

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

Güterzüge im Raum Lambach im Auftrag der Rail Cargo Austria AG gefahren werden.

Wiener Lokalbahnen AG

Die Wiener Lokalbahnen AG ist vorwiegend im Personenverkehr auf eigener Strecke zwischen Wien Meidling und Baden Josefsplatz tätig. Diese Strecke ist mit dem Netz der Wiener Linien verknüpft, sodass der Personenverkehr durchgehend von Baden Josefsplatz bis Wien Oper geführt werden kann.

Die Wiener Lokalbahnen AG führte früher im eigenen Netz sowie im ÖBB-Netz auch Güterverkehr durch, hat dieses Geschäftsfeld jedoch 2009 an die Tochter Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH ausgegliedert. Neuerdings erbringt das Unternehmen auch Personenverkehrsleistungen im ÖBB-Netz und zwar hauptsächlich Ausflugs- und Nostalgiefahrten.

Nicht vernetzte Eisenbahnunternehmen

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH

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

Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf AG

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

Lokalbahn Mixnitz – St. Erhard AG

Das Unternehmen ist Eigentümer der elektrisch betriebenen Schmalspurbahn von Mixnitz nach Breitenau. Diese dient vorwiegend dem Magnesittransport. Den Betrieb auf der Schmalspurbahn sowie auf den normalspurigen Anschlussgleisen in Mixnitz besorgen die Steiermärkischen Landesbahnen.

Lokalbahn Vöcklamarkt – Attersee AG

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

Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH (NÖVOG)

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

Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Das Unternehmen besitzt und betreibt die schmalspurige Zillertalbahnen von Jenbach nach Mayrhofen. In den letzten Jahren wurden einige Streckenabschnitte zweigleisig ausgebaut, um einen 30 Minuten-Takt zu ermöglichen. Neben dem Personenverkehr gibt es auch noch nennenswerten Güterverkehr mit Rollwagen.

Neue Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Jahr 2010 gab es außer den angeführten Eisenbahnverkehrsunternehmen noch weitere, die über eine Verkehrsgenehmigung in Österreich verfügen. Allerdings konnten diese Unternehmen bisher nicht tätig werden, da sie noch keine Sicherheitsbescheinigung haben. Nachstehend sind die Unternehmen angeführt, welche eine Sicherheitsbescheinigung beantragt, aber bis Ende 2010 noch nicht erteilt bekommen haben.

ALPINE Bau GmbH

2010 erhielt die ALPINE Bau GmbH eine Konzession für den Güterverkehr. Das Unternehmen war schon bisher im Bahnbau tätig und will die zugehörigen Logistikverkehre künftig selbst abwickeln. Die Erteilung der erforderlichen Sicherheitsbescheinigung wird 2011 erwartet.

**Majestic Emperor Train de Luxe
Waggon Charter GmbH**

Das Unternehmen wurde 1991 mit dem Ziel gegründet, einen Luxuszug im Stil des Kaiserzugs zu schaffen. Dieses Ziel wurde 1998 erreicht. Im Jahr 2008 erhielt das Unternehmen die Konzession für den Personenverkehr, 2011 wird die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung erwartet.

ÖKOMBI GmbH

Die ÖKOMBI GmbH betreibt als Tochter der Rail Cargo Austria AG die Züge der Rollenden Landstraße. Das seit 1987 tätige Unternehmen erhielt im Sommer 2010 die Verkehrsgenehmigung für den Güterverkehr und erwartet für 2011 die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung.

WESTbahn Management GmbH

2008 wurde die WESTbahn Management GmbH als erste Tochter der Railholding AG gegründet. Ziel ist die Einrichtung eines Personenfernverkehrs Wien – Salzburg ab Dezember 2011. Die Verkehrsgenehmigung liegt seit 2009 vor, im Frühjahr 2011 wurde die Sicherheitsbescheinigung erteilt.

REGULATOREN IN EUROPA

Belgien

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

Bulgarien

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

Dänemark

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

Deutschland

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

Estland

Ministry of Economic Affairs and Communications
Harju 11
15072 Tallinn
www.mkm.ee

Finnland

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

Frankreich

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

Griechenland

Ministry of Transport and Communication
Anastaseos Str. 2
10199 Papagou, Athens
www.yme.gov.gr

Großbritannien

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

Italien

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

Lettland

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

Litauen

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

Luxemburg

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

Mazedonien

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

Niederlande

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

Norwegen (Beschwerden)

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

Österreich

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

Polen

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

Portugal

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

Rumänien

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

Schweden

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

Schweiz

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

Slowakei

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

Slowenien

Ministry of Transport
Langusova 4
1535 Ljubljana
www.mzp.gov.si

Spanien

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

Tschechische Republik

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

Ungarn

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

Quelle: Zweiter Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes COM(2009)676 final/2, Stand 12/2010

QUELLENANGABE

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, diverse Berichte
- Catharin, G., Gürtlich, G. H. (2010); Eisenbahngesetz. Kommentar samt ökonomischen und rechtlichen Grundlagen der Eisenbahnen; Wien: Linde
- DVZ – Deutsche Verkehrszeitung, diverse Ausgaben
- E-Control, diverse Berichte
- Eisenbahn Österreich, diverse Ausgaben
- Eisenbahn Revue international, diverse Ausgaben
- Eurailpress, diverse Berichte
- Europäische Bahnen 2011 – Die Marktübersicht von Rail Business
- Geschäftsberichte der ÖBB 2003–2010
- Geschäftsberichte aller sonstigen österreichischen Eisenbahnunternehmen
- IBM Global Business Services/Kirchner, C. (2007): Liberalisierungsindex Bahn 2007
- Netzwerk Privatbahnen: Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008/2009
- ÖBB-Fahrpläne Österreich
- ÖBB-Infrastruktur AG, diverse Unterlagen
- ÖBB-Personenverkehr AG Intern 2010
- Protokolle der Sitzungen der Schienen-Control Kommission im Jahr 2010
- Rail Business, diverse Ausgaben
- Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft
- Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen
- Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung
- Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung
- Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems
- Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft
- Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur
- Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen
- Schienenverkehr Aktuell, diverse Ausgaben
- Statistik Austria, diverse Publikationen
- VCÖ, diverse Publikationen
- Verkehr – internationale Wochenzeitung für Logistik, diverse Ausgaben
- Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr
- Verordnung (EG) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr
- WIFO, diverse Publikationen
- Wirtschaft und Umwelt, diverse Publikationen
- WKO, Fachverband der Schienenbahnen: Artikel von Mag. Gstettenbauer: Zusammenfassende Information zum Dritten Eisenbahnpaket, zur Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste (PSO) sowie zur Anerkennung von Eisenbahnfahrzeugen (Cross Acceptance)

Bahnen

ASB	Achenseebahn AG
CAT	City Air Terminal BetriebsgmbH
CCG	Cargo Center Graz GmbH
DB	Deutsche Bahn AG – Deutsches Eisenbahnunternehmen
DB-FV	DB Fernverkehr AG
DB-Regio	DB Regio AG
GKB	Graz-Köflacher Eisenbahn und Busbetrieb GmbH
GV	Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf AG
GySEV	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt (Raaberbahn)
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH
LILÖ	Linzer Lokalbahn AG
LogServ	Logistik Service GmbH
LTE	LTE Logistik- und Transport-GmbH
LVE	Lokalbahn Lambach – Vorchdorf – Eggenberg AG
MBS	Montafonerbahn AG
NÖSBB	Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH
NÖVOG	Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H.
NSB	Neusiedler Seebahn GmbH
ÖBB-Infra	ÖBB-Infrastruktur AG
ÖBB-PR	ÖBB-Produktion GmbH
ÖBB-PV	ÖBB-Personenverkehr AG
ÖBB-TS	ÖBB-Technische Services GmbH
RBC	Raaberbahn Cargo GmbH
RCA	Rail Cargo Austria AG
RTS	RTS Rail Transport Service GmbH
SKGB	Salzkammergutbahn GmbH
SLB	Salzburger Lokalbahn, Geschäftsfeld der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SOB	Südostbayernbahn/DB RegioNetz Verkehrs GmbH
SRB	Südburgenländische Regionalbahn GmbH
STB	Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
StH	Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.
StLB	Steiermärkische Landesbahnen
TXL	TX Logistik Austria GmbH
VA	Lokalbahn Vöcklamarkt – Attersee AG
WESTbahn	WESTbahn Management GmbH
WLB	Wiener Lokalbahnen AG
WLC	Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH
ZB	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Sonstige

Abb.	Abbildung
AbI.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
Art.	Artikel
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BIP	Bruttoinlandsprodukt
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

B-VG	Bundesverfassungsgesetz
EBG	Eisenbahnbeförderungsgesetz
E-Control	Energie-Control Austria für die Regulierung der Elektrizitäts- und Erdgaswirtschaft
EisbG	Eisenbahngesetz
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EU/EG	Europäische Union/ Europäische Gemeinschaft
Eurostat	Statistisches Amt der Europäischen Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
GBTkm	Gesamtbruttotonnenkilometer
GmbH, GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
IBE	Infrastruktur-Benützungsentgelt
i. d. F.	in der Fassung
ISO	Internationale Organisation für Normung
Mio.	Million
NTkm	Nettotonnenkilometer
ÖPT	Österreichischer Eisenbahn-Personen- und Reisegepäcktarif
ÖSTERREICHcard	Jahresnetzkarte für alle Züge der ÖBB und für zahlreiche Privatbahnen mit Ausnahme der Zahnradbahnen, des Sonderverkehrs und des City Airport Trains
PSO-VO	Public Service Obligations-Verordnung
RL	Richtlinie
RMMS	Rail Market Monitoring Scheme
RNE	RailNetEurope
Schienen-Control	Schienen-Control GmbH
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SNNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
SVV	Salzburger Verkehrsverbund
VO	Verordnung
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Redaktion

Schienen-Control GmbH, GF Mag. Ursula Zechner
 Praterstraße 62–64, 1020 Wien
 T: +43 1 5050707
 F: +43 1 5050707 180
 office@schienencontrol.gv.at
 www.schienencontrol.gv.at

Grafik und Druck

Atelier Tintifax, Breitenfurt, www.tintifax.biz

Fotos und Grafiken

bmvit, Doris Kucera, gangl.com, Harald Eisenberger,
 Schienen-Control GmbH

Hinweis:

Aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung und besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Bericht (außer bei den Vorworten) bei personenbezogenen Bezeichnungen nur die männliche Form verwendet. Darin ist das weibliche Geschlecht einbezogen.