

Schienen | Control



Jahresbericht

Ihr Recht am Zug. Schienen-Control.



IHR RECHT AM ZUG. SCHIENEN-CONTROL.

INHALTSVERZEICHNIS

05 VORWORTE

08 2014 IM ÜBERBLICK/SURVEY OF 2014

10 2014 im Überblick

14 Survey of 2014

18 ROLLE DER REGULIERUNGSBEHÖRDE

20 Schienen-Control Kommission

22 Schienen-Control GmbH

24 RECHTLICHER RAHMEN

26 Änderungen im Europarecht (4. Eisenbahnpaket)

27 Neues von den Güterkorridoren

29 Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich

30 Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte

32 MARKTENTWICKLUNG 2014

34 Die wirtschaftliche Entwicklung in Österreich 2014 –
Ausblick auf 2015 und 2016

35 Marktentwicklung 2014

43 Qualitative Marktbeurteilung 2014

46 Schienenfahrzeuge

49 Gemeinwirtschaftliche Leistungen

51 Marktbericht der IRG-Rail

60 MARKTZUGANG

- 62 Österreichisches Eisenbahnnetz
- 67 Pünktlichkeit im Check
- 71 Durchführungsrechtsakt zur Ermittlung der direkten Kosten
- 73 Aktuelle Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofs
- 76 Die Öffnung des Bahnstrommarktes in Österreich
- 79 Anschlussbahnen

80 SCHWERPUNKTE DER ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

- 82 Die Arbeit der Regulierungsbehörde

84 FAHRGASTRECHTE

- 86 Jahresbilanz 2014 der Schlichtungsstelle
- 95 Umsetzung der Fahrgastrechte

102 INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

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

106 ZAHLEN UND FAKTEN

- 108 Die Schienen-Control als Unternehmen
- 109 Ertrags- und Vermögenslage 2014
- 111 Marktteilnehmer
- 118 Regulatoren in Europa
- 120 Quellenangabe
- 121 Glossar

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

1.425 Kilometer hat jede Österreicherin und jeder Österreicher zuletzt statistisch betrachtet mit der Bahn zurückgelegt. Das ist ein neuer EU-Rekord. Österreich hat damit laut dem 3. Marktbericht der europäischen Schienenregulierungsbehörden (IRG-Rail) sogar das im Vorjahr erstplatzierte Frankreich überholt. Diese erfreuliche Entwicklung ist das Ergebnis der intensiven Anstrengungen aller Beteiligten der vergangenen Jahre – von der Optimierung der Infrastruktur über die Attraktivierung des Bahnangebots bis zur erfolgreichen Marktregulierung.

Seit bereits 15 Jahren sorgt die Schienen-Control dafür, dass sowohl Fahrgäste als auch Unternehmen durch entsprechende Rahmenbedingungen gemeinschaftlich von einem fairen Wettbewerb im Schienenverkehrsmarkt profitieren. In dieser Zeit wurde enorm in die Infrastruktur und den Ausbau des Angebots für die Kundinnen und Kunden von Bahnunternehmen investiert – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

2014 ist die Zahl der Fahrgäste erneut um rund vier Millionen Passagiere gestiegen. Aber auch im Güterverkehr werden mit über 22 Milliarden Nettotonnenkilometern relativ betrachtet nirgendwo sonst in Europa so viele Güter auf der Schiene transportiert wie in Österreich. Dies ist nicht zuletzt der Schienen-Control zu verdanken, die als starke und unabhängige Regulie-

rungsorganisation seit eineinhalb Jahrzehnten dabei hilft, eine optimale und nachhaltige Entwicklung des Bahnangebots sicherzustellen.

Das Jahr 2014 war für die Schienen Control unter anderem von den Vorbereitungsarbeiten für die neue Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) geprägt. Schon bisher war die Schienen-Control als Schlichtungsstelle für Entschädigungsansprüche und Fahrgastrechte bei der Bahn verantwortlich. Künftig wird sie dieses Know-how als zentrale Anlaufstelle Passagieren aller Verkehrsträger zur Verfügung stellen. Öffentliche Verkehrsmittel werden dadurch deutlich konsumentenfreundlicher. Egal ob im Streitfall mit Bus- oder Bahnunternehmen, mit einer Airline oder einem Schifffahrtsunternehmen. Ab dem Sommer 2015 wird die Agentur allen Passagieren ohne Prozess- und Kostenrisiko zu ihrem Recht verhelfen.

Vieles hat sich bei der Bahn in den vergangenen Jahren verbessert. Gerade auch im Kundenservice. Die Arbeit der Schlichtungsstelle war und ist ein wichtiger Beitrag dazu, dass kundenorientiertes Denken bei der Bahn jetzt noch stärker zum Zug kommt. Ich freue mich deshalb, dass sich die Schienen-Control in Zukunft hochmotiviert, qualifiziert und mit großem Engagement für die Passagiere und Fahrgäste aller Verkehrsträger einsetzen wird, und wünsche ihr für diese neue Aufgabe alles Gute.

Alois Stöger

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

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

Als Regulierungsbehörde kontrolliert die Schienen-Control den Wettbewerb. Sie sorgt dafür, dass alle Eisenbahnunternehmen freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen haben. Mit umfassender Marktkenntnis und einem hervorragenden internationalen Netzwerk verbessert sie kontinuierlich die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb, der letztlich den Kundinnen und Kunden zugutekommt.

Das 15-jährige Bestehen der Schienen-Control im Jahr 2014 ist ein guter Anlass für einen kurzen Rückblick. Im Herbst 1999 wurde die Schienen-Control gegründet und mit ihr eine wichtige Voraussetzung für einen chancengleichen und funktionierenden Wettbewerb auf der Schiene geschaffen. Im Jahr 2001 fuhr der erste Güterzug eines Wettbewerbsunternehmens im Netz der ÖBB-Infrastruktur. Im Jahr 2014 waren es insgesamt 53.200 private Güterzüge, das sind umgerechnet 145 private Güterzüge pro Tag. In den vergangenen Jahren hat die Schienen-Control zahlreiche Verfahren abgewickelt. Dadurch wurden eine Vielzahl von Zugangsproblemen behandelt und Markteintrittshindernisse beseitigt.

Während der Zugang zur Netzinfrastruktur heute weitgehend problemlos funktioniert, gibt es teilweise noch Schwierigkeiten mit dem Zugang zu Serviceeinrichtungen. Aufgabe der Schienen-Control ist es, auch hier Verbesserungen herbeizuführen. Unter anderem verfolgt auch der Recast zum Ersten Eisenbahnpaket dieses Ziel. Im Jahr 2014 wurden insgesamt 278 Millionen Fahrgäste

von den Bahnunternehmen befördert und mehr als 113 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene transportiert. Im Personenverkehr bedeutet das einen Zuwachs von 1,4 Prozent, im Güterverkehr eine Steigerung von zwei Prozent. Das Güterverkehrsaufkommen der Privatbahnen gemessen an den Nettotonnenkilometern erhöhte sich von 19,3 Prozent auf 21,4 Prozent. Der Marktanteil der Privatbahnen im Personenverkehr stieg von 14,5 Prozent auf 15,4 Prozent an. Drei neue Güterverkehrsunternehmen nahmen 2014 den Verkehr auf. Das Jahr 2014 war von einer wesentlichen Entwicklung hinsichtlich der Beurteilung von Komponenten des Trassenpreissystems geprägt. Mit dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 27. November 2014 wurde der Standpunkt der Schienen-Control Kommission bestätigt, dass Zuschläge in Zusammenhang mit der konkreten Nutzung einer Station stehen müssen und ein Fernverkehrsfaktor nur nach den Grundsätzen eines angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts nach § 70 Abs. 1 EISB-G zulässig ist. Mit dieser Entscheidung wurde Klarheit in Hinblick auf ein zukünftiges Preissystem für die Stationsnutzung geschaffen.

Wir freuen uns auf die Aufgaben, die im Jahr 2015 – im Bereich der Wettbewerbsregulierung sowie mit der neuen Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) – auf die Schienen-Control zukommen. Und darauf, diese Herausforderungen gemeinsam mit unserem kompetenten und hochengagierten Team zu meistern.



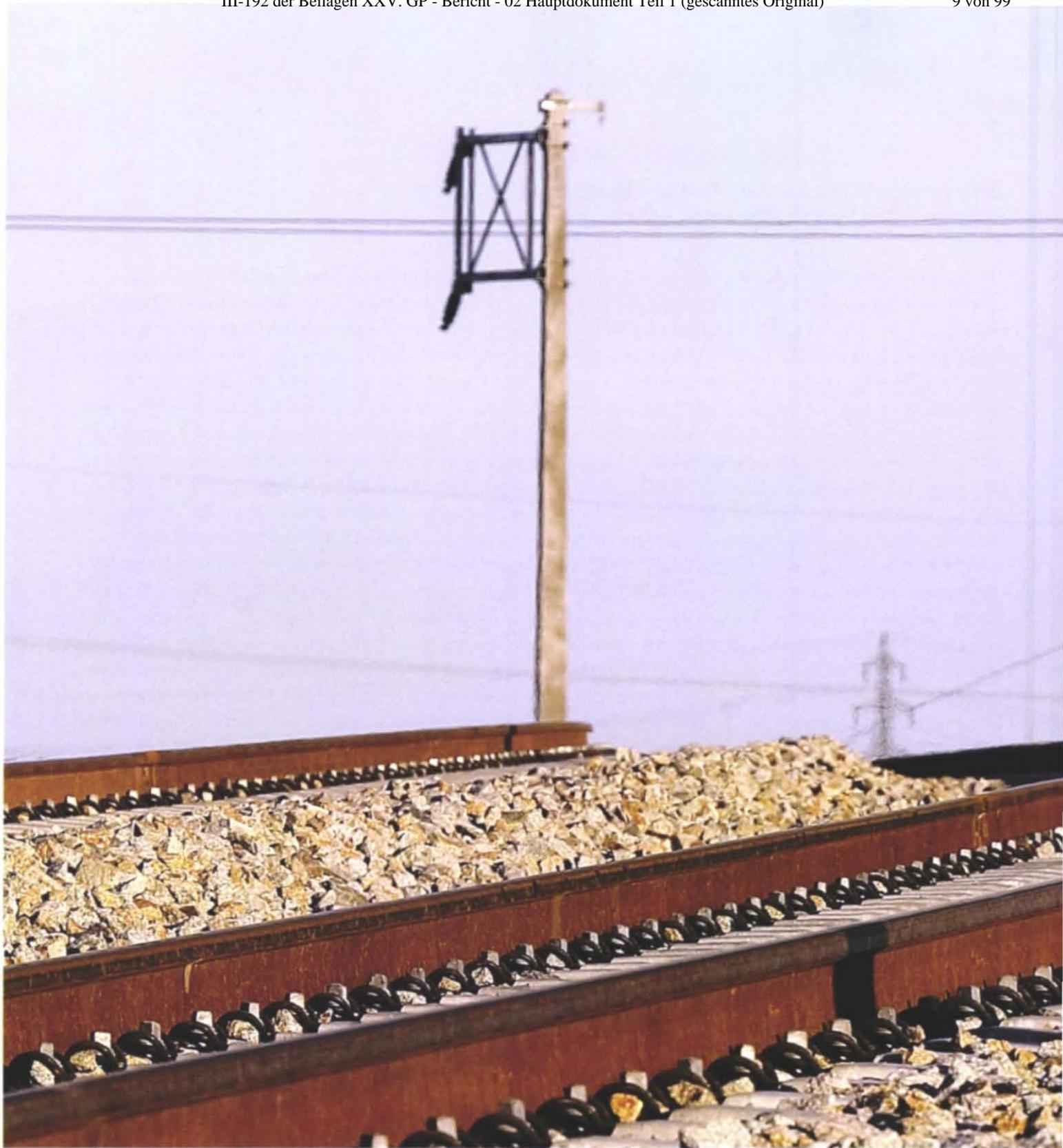
Mag. Maria-Theresia Röhlsler, LL.M., MBA

Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH

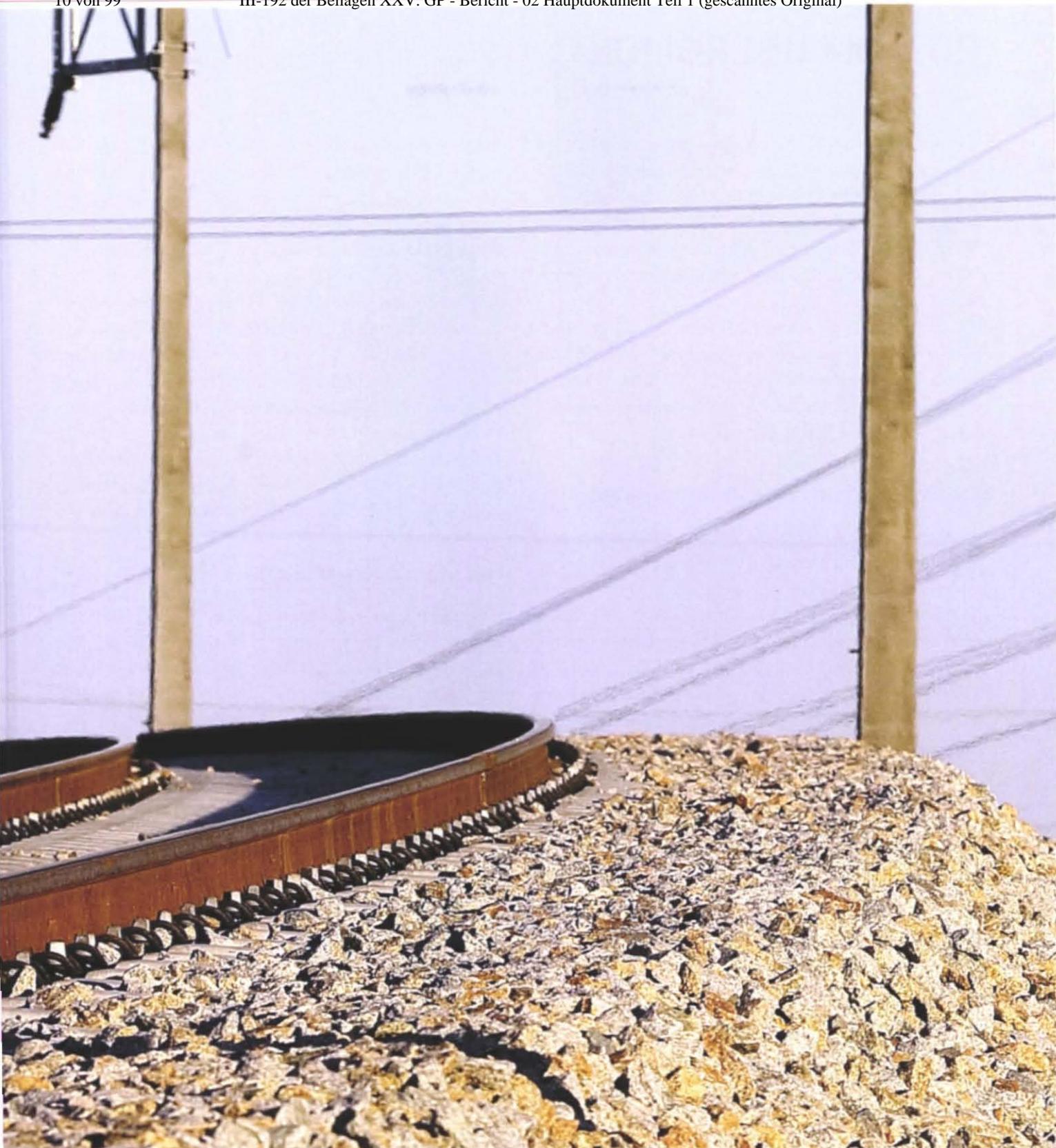


Dr. Robert Streller

Vorsitzender der Schienen-Control Kommission



2014 IM ÜBERBLICK SURVEY OF 2014



- Österreich im Personenverkehr Bahn-Land Nummer 1 in der EU
- Zuwächse im Güterverkehr von 2013 auf 2014
- Zahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen stieg weiter an
- 92 Prozent der 527 Beschwerdeverfahren bei der Schlichtungsstelle wurden positiv abgeschlossen
- 2014 von Verhandlungen über das 4. Eisenbahnpaket geprägt

2014 IM ÜBERBLICK

Das Aufkommen im Schienengüterverkehr nahm 2014 gegenüber dem Jahr davor wieder zu, lag aber weiterhin unter dem Wert von 2008. Die Verkehrsleistung stieg stärker und übertraf das Niveau von 2008. Im Personenverkehr setzte sich das Wachstum des Jahres 2013 auch 2014 fort, wenn auch in geringerem Ausmaß.

Auf europäischer Ebene war 2014 von den Verhandlungen über das 4. Eisenbahnpaket geprägt. Während die Verhandlungspartner bei der technischen Säule bereits weitgehend einig sind, wurde um die Details der politischen Säule noch heftig gerungen.

Entwicklung des Eisenbahnmarktes

2014 brachte einige kleinere Veränderungen im österreichischen Eisenbahnnetz. Einerseits wurde im Dezember die Südseite des Hauptbahnhofs Wien in Betrieb genommen, der Hauptbahnhof wird seither auch im Fernverkehr bedient. Andererseits wurde die Verbindung zwischen der Ostbahn und der Flughafenbahn eröffnet. Seither sind direkte Zugfahrten vom Hauptbahnhof Wien zum Flughafen möglich. Außerdem wurden zwei Lokalbahnstrecken verlängert, nämlich die Salzburger Lokalbahn von Trimmelkam bis Ostermiething und die Traunseebahn in Gmunden bis zum Klosterplatz. Das österreichische Schienennetz umfasst aktuell 5.654 Kilometer.

Im Schienengüterverkehr gab es 2014 gegenüber dem Jahr davor eine deutliche Erholung. Gleichzeitig gab es einige Veränderungen bei der Zahl der in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen. Einerseits kamen neue Marktteilnehmer hinzu, nämlich die SZ Cargo aus Slowenien, die Magyar Magánvasút aus Ungarn und die in Österreich ansässige GEVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrsdienstleistungen. Außerdem haben die Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft und die Grampetcargo Austria im Jahr 2014 eine Verkehrsgenehmigung erhalten, warten aber noch auf die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung.

Insgesamt gab es zum Stichtag 31. Dezember 2014 52 Eisenbahnunternehmen in Österreich. Die Privatbahnen (im Sinne des Eisenbahngesetzes werden darunter alle Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns verstanden, unabhängig von ihren tatsächlichen Eigentümerverhältnissen) konnten ihren Marktanteil im Verkehrsaufkommen (Tonnen) von 24,9 auf 26,2 Prozent steigern, ihr Anteil an der Verkehrsleistung (Netto-

tonnenkilometer) erhöhte sich von 19,3 auf 21,4 Prozent. Fünf Unternehmen haben Marktanteile zwischen zwei und fünf Prozent, die übrigen liegen im Bereich um bzw. unter einem Prozent.

Im Personenverkehr (vernetzte und nicht vernetzte Bahnen) wurden im Berichtsjahr 278 Millionen Reisende befördert, was einen weiteren Zuwachs gegenüber 2013 bedeutet. Der Marktanteil der Privatbahnen hat sich dabei von 14,5 auf 15,4 Prozent erhöht. Der Anteil der Privatbahnen an den Personenkilometern stieg von 10,7 auf 11,8 Prozent. Die Bayerische Oberlandbahn hatte 2014 ihr erstes volles Betriebsjahr in Österreich. Die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs hatte darüber hinaus noch keine direkten Auswirkungen auf Österreich.

Rechtliche Neuerungen

Das sogenannte 4. Eisenbahnpaket der Europäischen Kommission wurde im Jahr 2014 weiter erörtert. Am 26. Februar 2014 hat das Europäische Parlament in erster Lesung darüber abgestimmt und einzelne Aspekte abgelehnt, andere wiederum bestätigt. Abgelehnt wurden beispielsweise die Verschärfungen betreffend die strikte institutionelle Trennung von Infrastruktur und Betrieb innerhalb einer Holding (strikte Trennung der Finanzströme, gesteigerte Transparenzanforderungen, etc.). Die vorgeschlagene Öffnung der Märkte für inländische Schienenverkehrsdienste und das prinzipielle Erfordernis einer rechtlichen Trennung von Infrastruktur und Betrieb sowie der Grundsatz der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers wurden hingegen bestätigt.

Im Anschluss an die Abstimmung im Plenum hat das Europäische Parlament dem EU-Verkehrsmisterrat seinen Standpunkt übermittelt. Der EU-Verkehrsmisterrat konnte sich am 14. März 2014 zunächst lediglich auf die zukünftige Struktur und Arbeitsweise der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) einigen. Damit steht zumindest der technische Teil des 4. Eisenbahnpakets weitgehend außer Streit. Die Debatten über den politischen Teil wurden hingegen im zweiten Halbjahr weiter geführt, wobei es höchst unterschiedliche Standpunkte vor allem zur Marktöffnung und zur Trennung von Infrastruktur und Betrieb gibt. Seit der Übernahme der Ratspräsidentschaft mit Jahresbeginn 2015 hat Lettland Kompromisse zum 4. Eisenbahnpaket vorgeschlagen. So soll in integrierten Konzernen lediglich die Unab-

hängigkeit des Infrastrukturbetreibers vom Eisenbahnbetrieb festgeschrieben werden; sofern die Unabhängigkeit garantiert ist, sollen die Mitgliedsstaaten selbstständig über die Unternehmens- bzw. Organisationsstruktur entscheiden können. Eine Entscheidung war zu Redaktionsschluss noch ausständig.

Europäische Entwicklungen

Das Jahr 2014 war das erste, in dem einige der insgesamt neun Güterkorridore bereits eingerichtet waren. Daher liegen aus diesem Jahr nunmehr erste Erfahrungen aus dem Bestellprozess für das Fahrplanjahr 2015 vor. Die Nachfrage entwickelte sich in den einzelnen Korridoren sehr unterschiedlich. In dem Korridor Orient–östliches Mittelmeer (Güterkorridor 7), der Österreich quert, gab es keine Nachfrage auf der Strecke Breclav–Wien–Hegyeshalom.

Die ersten praktischen Erfahrungen mit der Umsetzung der Güterkorridore haben gezeigt, dass es einige Problemkreise gibt, die in der Verordnung EC 913/2010 zu wenig berücksichtigt wurden. Einer davon ist die Frage von Zugtrassen, die über mehr als einen Güterkorridor verlaufen. Dabei ergibt sich das Problem, dass zwei One-Stop-Shops für eine bestimmte Zugtrasse zuständig sind. Wenn es dann auf den betreffenden Korridoren unterschiedliche Prioritätsregeln für die Behandlung von Anträgen auf dieselbe Zugtrasse gibt, kann es möglicherweise zu unterschiedlichen Entscheidungen über die Trassenzuweisung kommen. Daher wurde vorgeschlagen, einheitliche Prioritätsregeln für die Zuweisung korridorübergreifender Zugtrassen (sogenannte Netzwerk-Trassen) zu schaffen.

Jahresbilanz der Schlichtungsstelle der Schienen-Control

Seit ihrer Gründung im Jahr 2006 hilft die Schlichtungsstelle der Schienen-Control, berechnete Interessen von Kundinnen und Kunden durchzusetzen und gleichzeitig langwierige und womöglich kostenintensive Streitigkeiten vor Gericht zu vermeiden. Dies ermöglicht es Fahrgästen und Unternehmen, einvernehmliche Lösungen zu finden und damit Zeit und Kosten zu sparen.

Ursprünglich vermittelte die Schlichtungsstelle nur zwischen Eisenbahnunternehmen und Reisenden. Seit dem Inkrafttreten des Fahrgastrechtgesetzes mit

1. Juli 2013 fallen auch die Verkehrsverbände in den Verantwortungsbereich der Schlichtungsstelle.

Beschwerdefälle und Schlichtungsverfahren

2014 verzeichnete die Schlichtungsstelle insgesamt 781 Beschwerdefälle (2013: 772). Im Vergleich zum Jahr davor sind diese um 1,2 Prozent geringfügig angestiegen. Die Themen sind dabei weitgehend gleich geblieben, auch wenn 2014 besonders häufig Beschwerden über Erstattungen und spezielle Produkte von Unternehmen eingebracht wurden. In 527 Fällen (2013: 633) wurde ein Schlichtungsverfahren eröffnet, fast 92 Prozent (2013: 98 Prozent) konnten positiv abgeschlossen werden. In 202 Fällen (2013: 238) erreichte die Schlichtungsstelle auch eine Entschädigung bzw. einen Strafnachlass für die Beschwerdeführenden. Bei 32,5 Prozent (2013: 18 Prozent) aller eingegangenen Beschwerden wurde im Berichtsjahr 2014 aus verschiedenen Gründen kein Schlichtungsverfahren eingeleitet, etwa weil sich die Beschwerdeführenden nicht – wie gesetzlich vorgeschrieben – zur Problemlösung zuerst an das Bahnunternehmen gewandt hatten. In 33 Schlichtungsfällen (2013: 7) konnte keine Einigung erzielt werden.

Beschwerdegründe

2014 gab es mit 27 Prozent die meisten Beschwerden zum Themenkomplex Fahrpreiserstattungen. Im Jahr 2013 betraf der häufigste Beschwerdegrund den Bereich Verspätungsentschädigungen/Verspätungen/Fahrplan. Die zweithäufigsten Beschwerdefälle betrafen 2014 Verspätungen (Lieferung von Waren/Erbringung von Dienstleistung), die dritthäufigsten Verspätungsentschädigungen/Entschädigungen.

Verteilung der Beschwerden auf die Eisenbahnunternehmen

Mehr als 91 Prozent (2013: 94 Prozent) aller Beschwerden betrafen 2014 den ÖBB-Konzern, innerhalb des Konzerns richteten sich 85 Prozent (2013: 88 Prozent) an die ÖBB-Personenverkehr. Beschwerden betreffend die WESTbahn und die ÖBB-Infrastruktur haben erneut zugenommen, Beschwerden über ausländische Unternehmen machten weniger als zwei Prozent aus.

Entschädigungen und Strafnachlässe

Die durch die Schlichtungsstelle ausverhandelten monetären Entschädigungen und Strafnachlässe sind

mit insgesamt 19.901 Euro (2013: 24.257 Euro) gegenüber dem Vorjahr um 18 Prozent zurückgegangen. 68 Prozent davon betrafen Erstattungen oder Refundierungen. Der Großteil der Entschädigungen und Strafnachlässe lag zwischen 20 und 50 Euro bzw. zwischen 51 und 100 Euro. Die meisten Beschwerdeführenden wurden wie in den Vorjahren von selbst durch eine Internetsuche auf die Schlichtungsstelle aufmerksam.

Arbeit der Regulierungsbehörden

Im Kalenderjahr 2014 hielt die Schienen-Control Kommission neun Sitzungen und eine zweitägige Klausur ab. Die Themen der Verfahren der Schienen-Control Kommission waren, wie bereits in den vorangegangenen Jahren, sehr breit gefächert. Einige Verfahren werden nachstehend angeführt.

Beschwerde wegen Benützung einer Wartungseinrichtung

Im Verfahren vor der Schienen-Control Kommission wurde einem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Benützung der Wartungseinrichtung verweigert, da das Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenes Personal einsetzen wollte. Das Unternehmen, das die Wartungseinrichtung betreibt, lehnte dies ab. Es wollte seine Wartungseinrichtung nur gemeinsam mit einer Erbringung der Wartungsdienstleistungen durch sein Personal anbieten, nicht hingegen die Wartungseinrichtung als solche. Im Rahmen einer mündlichen Verhandlung vor der Schienen-Control Kommission konnte eine Einigung erzielt und das Verfahren daher eingestellt werden.

Fehlen leistungsabhängiger Entgeltbestandteile

Die Schienen-Control Kommission führte ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren, da in den SNNB eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens keine leistungsabhängigen Entgeltbestandteile enthalten waren. Nach einer Aufforderung zur Stellungnahme erklärte sich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bereit, ein sogenanntes Performance Regime einzuführen. Das wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren konnte daraufhin eingestellt werden.

Verbesserung der Disposition

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen teilte der Schienen-Control Kommission mit, dass es sich durch die

Disposition des Eisenbahninfrastrukturunternehmens benachteiligt fühle. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen legte in einer Stellungnahme dar, dass es vereinzelt zu Fehldispositionen gekommen war und ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess (KVP) zur Intensivierung der Kommunikation in der operativen Betriebsführung geplant war. Die Schienen-Control Kommission kam zu der Auffassung, dass keine systematische Benachteiligung des Eisenbahnverkehrsunternehmens stattgefunden hatte und ersuchte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, halbjährlich über die Weiterentwicklung der Kommunikation sowie über alle sonstigen Maßnahmen zu berichten, die das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verbesserung der Disposition gesetzt hat.

Verfahren bei der Schienen-Control Kommission

Im Bereich der Fahrgastrechte behandelte die Schienen-Control Kommission im Jahr 2014 vier aufsichtsbehördliche Verfahren:

- Im ersten Verfahren ging es um die Frage, ob das Erreichen des vorgegebenen Pünktlichkeitsgrades für die Jahreskartenentschädigung durch ein Personenverkehrsunternehmen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben gemessen wird. Mit der endgültigen Umsetzung der vorgeschlagenen Änderung in den Tarifbestimmungen des Personenverkehrsunternehmens ab 14. Dezember 2014 wurde das Verfahren eingestellt.
- Im zweiten Verfahren ging es um die Frage der mangelnden Veröffentlichung der Fahrpreise eines Personenverkehrsunternehmens. Das Verfahren wegen mangelnder Tarifveröffentlichung wurde nach Umsetzung der Veröffentlichungspflichten im Februar 2015 eingestellt.
- Im dritten Verfahren ging es um die Frage der Kilometerbank-Preiserhöhung durch ein Personenverkehrsunternehmen. Der Schienen-Control Kommission erscheint es jedoch zweckmäßig und sachgerecht, erst nach der Rechtskraft der Entscheidung im parallel laufenden Verfahren vor dem Handelsgerecht Wien über die Fortführung des eigenen Verfahrens zu entscheiden.
- Im vierten Verfahren ging es um die Frage der Verspätungsentschädigung für Zeitkarten durch ein Personenverkehrsunternehmen. Zu Redaktionsschluss war das Verfahren noch nicht abgeschlossen.

Internationale Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden

Die Zusammenarbeit der unabhängigen europäischen Regulierungsbehörden wurde 2014 erfolgreich fortgesetzt. Der Dachverband Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail) umfasst aktuell 25 Mitglieder. Im Mittelpunkt der Tätigkeiten stehen weiterhin der Meinungsaustausch und die Erarbeitung von Positionspapieren zu mehreren Themenkreisen.

Die Arbeitsgruppe Netzzugang konzentrierte sich 2014 vor allem auf die Umsetzung der Güterverkehrskorridore. Seit dem Start der ersten sechs Korridore im November 2013 konnten die Regulierungsbehörden Erfahrungen in der praktischen Umsetzung des Korridorkonzepts sammeln. Eine Unterarbeitsgruppe befasste sich 2014 mit dem Zugang zu Serviceeinrichtungen. Es wurde ein erstes Positionspapier verfasst, das sich mit Transparenz und einem diskriminierungsfreien Zugang zu Serviceeinrichtungen beschäftigt. Die Arbeitsgruppe Benutzungsentgelte befasste sich mit den Vorschlägen der Europäischen Kommission für einen Durchführungsrechtsakt zur Berechnung der direkten Kosten. In der Arbeitsgruppe wurde aber auch über die Gebührenfestsetzung aus dem Blickwinkel von Kapazitätsbeschränkungen diskutiert. Zu den direkten

Kosten veröffentlichte die Kommission ein Diskussionspapier. Zu diesem nahm die IRG-Rail in einem Positionspapier Stellung. Ein weiteres Positionspapier nahm Stellung zu den Gebührenzuschlägen auf überlasteter Infrastruktur.

Die Arbeitsgruppe Neue Gesetzesinitiativen konzentrierte sich auch 2014 auf das 4. Eisenbahnpaket sowie auf die von der Europäischen Kommission geplanten Durchführungsrechtsakte zum Recast des 1. Eisenbahnpakets.

Die Arbeitsgruppe Marktbeobachtung legte 2014 ihren zweiten gemeinsamen Marktbericht vor, der die Situation aller in der IRG-Rail organisierten Länder im Jahr 2013 beschreibt. Darin kam bereits die erweiterte und verbesserte Liste der gemeinsamen Indikatoren zur Anwendung. Außerdem war es erstmals möglich, zeitliche Entwicklungen zu untersuchen. Der zweite Marktbericht enthielt erstmals auch ein Kapitel über Serviceeinrichtungen.

Schließlich erarbeitete die Schienen-Control zusammen mit den anderen beteiligten Regulatoren eine Zusammenarbeitsvereinbarung für den Güterverkehrskorridor 3. Darin werden die Zusammenarbeit und die Zuständigkeiten bei Beschwerdefällen geregelt. Die Vereinbarung wurde im Jänner 2015 unterzeichnet.

SURVEY OF 2014

The volume in rail freight transport once again increased in 2014 compared with the previous year but still stayed below the level of 2008. Transport performance increased faster and passed the level of 2008. In passenger transport, the growth of 2013 continued on in 2014, albeit to a lesser extent.

On a European level, 2014 was characterised by negotiations about the Fourth Railway Package. While the negotiating parties are largely in consensus on the technical pillar, the details of the political pillar were still very much contentious.

Development of the railway market

The year 2014 brought with it several lesser changes in the Austrian railway network. On the one hand, in December the southern side of Vienna's Main Station was commissioned and the Main Station has since then been served by long-distance traffic. On the other hand, the link between the eastern line and the airport line was opened. Since then, direct rail travel from Vienna's Main Station to the airport has been possible. In addition, two local railway lines have been extended, more specifically the Salzburg local line from Trimmelkam to Ostermiething and the Traunsee railway in Gmunden up to Klosterplatz. The Austrian railway grid currently comprises 5,654 kilometres.

In rail freight transport there was a significant recovery in 2014 from the previous year. At the same time there were some changes in the number of the railway undertakings operating in Austria. On the one hand, new market players were added, more specifically SZ Cargo from Slovenia, Magyar Magánvasút from Hungary and the Austrian-based GEVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrsdienstleistungen. In addition, Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft and Grampetcargo Austria were given transport licenses in 2014 but are still waiting for the safety certificates to be issued.

All in all, as of the closing date of 31 December 2014, there were 52 railway undertakings in Austria. The private railways (as defined by the Railway Act, meaning all railways besides the ÖBB Group, and regardless of their actual ownership conditions) could raise their market share in transport volume (in tons) from 24.9 to 26.2 percent, and their share in transport performance (net ton kilometres) rose from 19.3 to 21.4 percent. Five undertakings have market shares

between two and five percent and the others lie in the range of or below one percent.

In passenger transport (linked and non-linked railways) in the reporting year 278 million passengers were carried, which signifies further growth in relation to 2013. The private railway market share rose in that context from 14.5 to 15.4 percent. The share of private railways in passenger kilometres rose from 10.7 to 11.8 percent. The Bayerische Oberlandbahn had its first full operating year in Austria in 2014. Furthermore deregulation of trans-border railway passenger transport still had no direct effects on Austria.

Legal innovations

The European Commission's so-called Fourth Railway Package was further discussed in 2014. On 26 February 2014 the European Parliament voted in first reading and rejected specific aspects while at the same time confirming others. Rejected, for instance, were more stringent measures regarding the strict separation between infrastructure and operation within a holding company (strict separation of the financial flows, increased transparency requirements, etc.). The proposed opening up of markets for domestic railway transport services and the principle requirement of legal separation of infrastructure and operation as well as the principle of independence of the infrastructure operator, on the other hand, were confirmed.

After the vote in plenary session, the European Parliament conveyed its point of view to the EU Transport Ministers' Council. On 14 March 2014 the EU Transport Ministers' Council was only able to agree on the future structure and working of the European Railway Agency (ERA). With that, at least the technical parts of the Fourth Railway Package were no longer in dispute for the most part. On the other hand, the debates about the political part were continued on in the second half of the year with extremely variant points of view, particularly on opening up the market and on separating infrastructure and operation. Since assuming the Council Presidency at the beginning of 2015 Lithuania has proposed compromises on the Fourth Railway Package. For example, in integrated corporate groups only the independence of the infrastructure operator from railway operations need be established; provided independence is guaranteed, the Member States should independently be able to decide on enterprise

and organisational structure. At the time of going to press no decision had been made.

European developments

The year 2014 was the first one in which some of the total of nine rail freight corridors were already set up. For that reason, initial experiences from the ordering process are now available to us for the 2015 timetable period. Demand developed very differently in the various corridors. In the Orient-Eastern Mediterranean corridor (Rail Freight Corridor 7), which transects Austria, there was no demand on the line Breclav–Vienna–Hegyeshalom.

The first practical experiences with implementation of the rail freight corridors showed that there are some problem clusters that were given too little attention in Regulation 913/2010/EC. One of them is the question of train paths that run over more than one rail freight corridor. In such cases the resulting problem is that two one-stop-shops are in charge of a specific train path. If there are then different priority regulations in the relevant corridors for handling applications for the same train path, different decisions may possibly ensue on path allocation. Therefore, it was proposed that uniform priority rules be created for allocation of trans-corridor train paths (so-called network paths).

Annual balance sheet of the Schienen-Control Arbitration Board

Since its establishment in 2006 the Schienen-Control Arbitration Board has helped to enforce the justified interests of customers and at the same time avoid protracted and possibly cost-intensive litigations in court. This makes it possible for passengers and railway undertakings to find mutually acceptable solutions and thus save time and costs.

Originally the Arbitration Board only intermediated between railway undertakings and passengers. Since the Passenger Rights Act went into effect on 1 July 2013, carrier consortia have also fallen under the remit of the Arbitration Board.

Complaint cases and arbitration procedures

In 2014 the Arbitration Board recorded a total of 781 complaint cases (2013: 772). Compared with the year

before, they rose slightly by 1.2 percent. The subjects, though, have largely remained the same even if in 2014 particularly frequent complaints about reimbursements and special products by railway undertakings were introduced. In 527 cases (2013: 633) an arbitration procedure was initiated, and almost 92 percent (2013: 98 percent) could be settled positively. In 202 cases (2013: 238) the Arbitration Board also obtained compensation or a fine reduction for the complainants. In 32.5 percent (2013: 18 percent) of all complaints received, for various reasons no arbitration procedure was initiated in the 2014 reporting year, for example because the complainants did not, as statutorily mandated, first contact the railway undertaking for a solution to the problem. In 33 arbitration cases (2013: 7) no consensus could be achieved.

Grounds for complaints

In 2014, at 27 percent, most complaints were in regard to the cluster of fare reimbursements. In 2013, the most frequent grounds for complaint related to compensation for delay, delays and timetable scheduling. The second most frequent complaint cases in 2014 related to delays (deliveries of goods or performance of service), the third most frequent to delay compensation or compensations in general.

Distribution of the complaints between railway undertakings

More than 91 percent (2013: 94 percent) of all complaints in 2014 related to the ÖBB Group, inside the Group 85 percent (2013: 88 percent) were directed at ÖBB passenger transport. Complaints relating to WESTbahn and ÖBB-Infrastruktur increased once again while complaints about foreign railway companies comprised less than two percent.

Compensation and fine reductions

The monetary compensation sums and fine reductions successfully negotiated by the Arbitration Board declined by 18 percent on the previous year at a total of euro 19,901 (2013: 24,257). Sixty-eight percent of them related to reimbursements or refunds. The major share of the compensation sums and fine reductions was between euro 20 and euro 50 or between euro 51 and euro 100. Most complainants, as in previous years, became aware of the Arbitration Board on their own by means of an internet search.

Work of the regulatory bodies

In calendar 2014 Schienen-Control Kommission held nine sessions and a two-day closed-door meeting. The subjects of the procedures of Schienen-Control Kommission were widely varied as they had been in previous years. Some of the procedures are cited below.

Complaints over use of a maintenance facility

In the procedure before Schienen-Control Kommission a railway undertaking was refused the use of a maintenance facility because the railway undertaking wanted to deploy its own personnel. The enterprise that operated the maintenance facility rejected this. It wanted to offer its maintenance facility only in combination with the performance of the maintenance services with its own personnel, but not for use of the maintenance facility as such. In connection with verbal negotiations before Schienen-Control Kommission, agreement could be achieved and the procedure was therefore closed.

Absence of performance-dependent fee components Schienen-Control Kommission conducted a competition regulatory procedure since the railway network usage terms of a railway infrastructure undertaking contained no performance-based fee components. After being challenged to explain this the railway infrastructure undertaking declared its willingness to introduce a so-called performance regime. The competition regulatory procedure could thereafter be closed.

Improvement of traffic management

A railway undertaking informed Schienen-Control Kommission that it felt discriminated against by the rail infrastructure undertaking's traffic management. The rail infrastructure undertaking explained in a statement that poor planning had sporadically occurred and that a continuous improvement process (CIP) was planned to intensify communication in traffic management. Schienen-Control Kommission came to the conclusion that there had been no systematic discrimination of the railway undertaking and requested the rail infrastructure undertaking to report back semi-annually on the further development of communication as well as on all other measures which the rail infrastructure undertaking had taken to improve traffic management.

Procedures with Schienen-Control Kommission

In the field of passenger rights Schienen-Control Kommission in 2014 handled four regulatory authority procedures:

- In the first procedure the issue was whether achievement of the mandated degree of punctuality by a passenger transport company for annual pass compensation was being measured in accordance with the statutory specifications. With the final implementation of the proposed change in the fare conditions of the passenger transport company as of 14 December 2014 the procedure was closed.
- In the second procedure the issue was a lack of publication of fares of a passenger transport company. The procedure over a lack of fare publication was closed after implementation of the publication obligations in February 2015.
- In the third procedure the issue was one of the kilometre bank price increase by a passenger transport company. Schienen-Control Kommission however considers it appropriate and justified in the given context to only decide on continuing its own procedure after a decision in a parallel-running procedure before Vienna Commercial Court is decided with no further appeal allowed.
- In the fourth case the procedure dealt with the issue of delay compensation for weekly or monthly tickets by a passenger transport company. At the time of going to press the procedure had still not be completed.

International cooperation of regulatory bodies

The cooperation of independent European regulatory bodies was continued successfully in 2014. The umbrella association, Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail) currently comprises 25 members. The focus of the activities continues to be on an exchange of views and the elaboration of position papers on several thematic clusters.

The Network Access Working Group concentrated in 2014 primarily on implementation of the rail freight corridors. Since the start of the first six corridors in November 2013 the regulatory bodies were able to accumulate experience in practical implementation of the corridor concept. A sub-workgroup dealt in 2014 with access to service facilities. A first position paper was written dealing with transparency and non-discriminatory access to service facilities.

The Usage Fee Working Group dealt with proposals by the European Commission for a statutory instrument to calculate direct costs. However, in the working group fare setting from the perspective of capacity constraints was also discussed. The Commission published a discussion paper on direct costs. IRG-Rail stated its position on this in a position paper. An additional position paper stated its position on fare surcharges on congested infrastructure.

The New Legislative Initiative Working Group concentrated in 2014 on the Fourth Railway Package as well as on the implementing acts planned by the European Commission on the Recast of the First Railway Package.

The Market Monitoring Working Group presented its second joint market report in 2014 which described the situation of all countries organised in IRG-Rail in 2013. In it, the extended and enhanced list of common indicators was already applied. In addition, it was possible for the first time to investigate time developments. The second market report also contained, for the first time, a chapter about service facilities.

Lastly, Schienen-Control, working jointly with the other participating regulators, worked out a cooperation agreement for Rail Freight Corridor 3. In it, cooperation and jurisdictional responsibilities in complaint cases are regulated. The agreement was signed in January 2015.



ROLLE DER REGULIERUNGSBEHÖRDE



- Schienen-Control überwacht den Wettbewerb und sorgt als Vermittlerin für Fairness im Schienenverkehrsmarkt
- Schlichtungsstelle verhilft Bahnkundinnen und Bahnkunden zu ihrem Recht
- Schienen-Control Kommission prüft Sachverhalte auf Diskriminierungspotential und unzulässige wettbewerbsrechtliche Komponenten

SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

Die Schienen-Control Kommission ist eine weisungsfreie Verwaltungsbehörde, die bei der Schienen-Control GmbH angesiedelt ist.

Der bzw. die Vorsitzende und seine bzw. ihre Stellvertretung müssen dem Richterstand angehören und werden durch den Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Justiz bestellt. Die anderen Mitglieder sind Expertinnen und Experten des Eisenbahnwesens, ihre Bestellung erfolgt durch die Bundesregierung auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Nach der Bestellung sind die Mitglieder in ihren Entscheidungen unabhängig und weisungsfrei.

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

Vorsitzender: Dr. Robert Streller

Stellvertretender Vorsitzender: Dr. Gerhard Pohnert

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

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

Ersatzmitglied: Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Norbert Ostermann

Ersatzmitglied: Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Peter Veit

Mit der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 (BGBl. I Nr. 51/2012) wurde die Schienen-Control Kommission zum 1. Jänner 2014 aufgelöst, durch das Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz bmvit (BGBl. I Nr. 96/2013) wurde sie, ebenfalls zum 1. Jänner 2014, wieder eingerichtet. Die bereits bestellten Mitglieder und Ersatzmitglieder sind nun Mitglieder und Ersatzmitglieder der neu eingerichteten Schienen-Control Kommission.

Die neu eingerichtete Schienen-Control Kommission führt die zum 31. Dezember 2013 anhängigen erstinstanzlichen Verfahren fort. Die bisherige Zuständigkeit, über Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH zu entscheiden, ist mit 1. Jänner 2014 weggefallen. Sowohl gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission als auch gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH ist nun eine Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht möglich.

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), die Schulung von Eisenbahnbediensteten (§ 75e EisbG) sowie 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 anderen Marktteilnehmern Anschluss und Mitbenützung sowie den Zugang zu Schieneninfrastruktur 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 gemeinwirtschaftlicher 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).
- Entscheidungen über die Gewährung von Erleichterungen von jenen Verpflichtungen, die sich aus den Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrs ergeben. Dazu zählt etwa eine Ausnahme von der Pflicht, Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen (§ 75a Abs. 3 EisbG). Diese Erleichterungen können Eisenbahnunternehmen gewährt werden, deren Schieneninfrastruktur für die Erreichung von Güterterminals, Häfen oder Anschlussbahnen benötigt wird. Die Erleichterungen sind insbesondere dann zu gewähren, wenn kein Dritter den Zugang zur Schieneninfrastruktur begehrt hat.
- Schlichtungsstelle bei Streitigkeiten betreffend einen freiwillig eingeräumten Zugang gemäß § 75b EisbG. Gewährt ein Eisenbahnunternehmen einem anderen

den Zugang zu seinen Eisenbahnanlagen freiwillig, ohne dass eine entsprechende Verpflichtung besteht, so muss über diesen Zugang ein schriftlicher Vertrag abgeschlossen werden. In diesem Vertrag kann vereinbart werden, dass das zugangsberechtigte Eisenbahnunternehmen im Fall einer Beschwerde die Schienen-Control Kommission als Schlichtungsstelle anrufen kann.

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

Die Schienen-Control Kommission ist die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) in jenen Angelegenheiten, in denen die Schienen-Control GmbH Bescheide erlässt (§ 81 EisbG). Als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde kann die Schienen-Control Kommission diese Bescheide unter bestimmten Voraussetzungen abändern oder aufheben. Die Schienen-Control Kommission folgt in ihren Verfahren einer Geschäftsordnung, die sie sich gemäß Eisenbahngesetz selbst gibt. Darüber hinaus wendet sie das AVG an.

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

Die Arbeit der Schienen-Control Kommission in der Praxis

Auf der Tagesordnung der jeweiligen Sitzungen stehen primär die aufgrund einer Beschwerde oder von Amts wegen geführten Verfahren. Darüber hinaus werden aber auch alle jene Unterlagen behandelt, die die Schienen-Control GmbH von den Bahnen im Rahmen der sogenannten Meldepflichten erhält. Das sind insbesondere Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Infrastruktur-Nutzungsverträge und Infrastruktur-Verknüpfungsverträge. Im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht gemäß § 74 EisbG werden diese Unterlagen dann seitens der Schienen-Control Kommission von Amts wegen auf Diskriminierungspotenziale oder sonstige aus wettbewerbsrechtlicher Sicht unzulässige Komponenten geprüft.

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

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

SCHIENEN-CONTROL GMBH

Die Schienen-Control ist die Regulierungsbehörde für den Schienenverkehr und die gesetzliche Schlichtungsstelle für Fahrgastrechte im Bahnbereich in Österreich.

Hauptaufgabe Regulierung

Als Regulierungsbehörde kontrolliert die Schienen-Control den Wettbewerb. Sie sorgt dafür, dass alle Eisenbahnunternehmen freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen haben, indem sie die laufenden Entwicklungen überwacht. Damit erfüllt sie ihre Hauptaufgabe, einen funktionierenden, leibendigen und liberalisierten Schienenverkehrsmarkt sicherzustellen.

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

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

Aufgabe als staatliche Schlichtungsstelle

Als Schlichtungsstelle überprüft die Schienen-Control laufend die Kundenfreundlichkeit, Pünktlichkeit sowie die Tarifgestaltung der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde und schafft damit Fairness und Transparenz. Im Streitfall verhilft sie allen Fahrgästen sowie Kundinnen und Kunden von Eisenbahnunternehmen und Verkehrsverbänden kostenlos zu ihrem Recht

und sorgt für rasche und verbindliche Lösungen und Entschädigungen. Die Erfolgsrate bei Beschwerdeverfahren von über 90 Prozent sorgt für mehr Qualität im Bahnverkehr und belegt die Durchsetzungstärke der Schienen-Control.

Mit der Umsetzung der EU-Fahrgastrechteverordnung in innerstaatliches Recht wurde die Schienen-Control auch als nationale Durchsetzungsstelle für Fahrgastrechte benannt. In dieser Funktion prüft die Schlichtungsstelle die Einhaltung der

in der EU-Fahrgastrechteverordnung oder dem Fahrgastrechtegesetz (EisbBFG) verankerten Rechte, wie zum Beispiel, ob die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnunternehmen und der Verkehrsverbünde dem Gesetz

entsprechen. Bei Verstößen kann sie diese für unwirksam erklären.

Geschäftsstelle für die Schienen-Control Kommission

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

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

- Finanzen
- Kommunikation und Public Affairs
- Markt
- Netz
- Recht
- Schlichtungsstelle
- Verkehrsökonomie

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



RECHTLICHER RAHMEN



- Unabhängige Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) wird gesetzliche Schlichtungsstelle für den Bahn-, Bus-, Flug- und Schiffsverkehr
- 4. Eisenbahnpaket vom EU-Parlament in erster Lesung angenommen; Ziel: einheitlicher europäischer Bahnraum
- Technische Säule des 4. Eisenbahnpakets weitgehend außer Streit; politische Säule kontrovers diskutiert
- Konzept der Güterkorridore wird weiterentwickelt

ÄNDERUNGEN IM EUROPARECHT (4. EISENBAHNPAKET)

Die Europäische Kommission hat am 30. Januar 2013 das sogenannte 4. Eisenbahnpaket vorgelegt, das sich aus insgesamt sechs Legislativvorschlägen zusammensetzt. Diese Gesetzesvorschläge enthalten umfassende Änderungen im Hinblick auf die Unternehmens- und Organisationsstruktur der Eisenbahnunternehmen, die Marktordnung sowie die Interoperabilitäts- und Sicherheitsanforderungen.

Am 26. Februar 2014 hat das Plenum des Europäischen Parlaments in erster Lesung über das 4. Eisenbahnpaket abgestimmt und wesentliche Aspekte abgelehnt, andere wiederum bestätigt. Abgelehnt wurden beispielsweise die Verschärfungen betreffend die strikte institutionelle Trennung von Infrastruktur und Betrieb innerhalb einer Holding (strikte Trennung der Finanzströme, gesteigerte Transparenzanforderungen etc.). Die vorgeschlagene Öffnung der Märkte für inländische Schienenverkehrsdienste und das prinzipielle Erfordernis einer rechtlichen Trennung von Infrastruktur und Betrieb sowie der Grundsatz der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers wurden hingegen bestätigt. Die europäischen Institutionen sind mittlerweile dazu übergegangen, im Hinblick auf das 4. Eisenbahnpaket von einem technischen und einem politischen Teil des Paketes zu sprechen. Der technische Teil behandelt insbesondere Fragen der Zulassung von Zügen und der Ausstellung von Sicherheitszertifikaten. Ziel ist die Senkung der Verwaltungskosten der Eisenbahnunternehmen und die Erleichterung des Zugangs zum Eisenbahnmarkt für neue Betreiberinnen und Betreiber. Der politische Teil des Paketes sieht insbesondere weitere Liberalisierungsschritte der Märkte für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste vor und enthält Regelungen über die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsdienstleistungen. Der politische Teil des Paketes hat insbesondere zwischen den Mitgliedsstaaten, aber auch bei Interessensverbänden von Eisenbahnunternehmen hitzige Diskussionen ausgelöst.

Im Anschluss an die Abstimmung im Plenum hat das Europäische Parlament dem EU-Verkehrsmisterrat seinen Standpunkt übermittelt. Der Umstand, dass der EU-Verkehrsmisterrat den Standpunkt des Europäischen Parlaments nicht vollumfänglich billigte, löste

Debatten über das Legislativpaket innerhalb des EU-Verkehrsmisterrates aus, die im Hinblick auf den politischen Teil des Paketes bis heute andauern. Der EU-Verkehrsmisterrat konnte sich am 14. März 2014 zunächst lediglich auf die zukünftige Struktur und Arbeitsweise der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) einigen.

Anfang Juni 2014 brachten die EU-Verkehrsminister formal die Einzelgesetze über die technische Interoperabilität, die Sicherheit von Eisenbahnunternehmen und die künftige Rolle der ERA auf den Weg.

Mit 1. Juli 2014 begann die sechsmonatige italienische Ratspräsidentschaft, die Ende Juli 2014 dem Europäischen Parlament ihre Pläne im Hinblick auf das 4. Eisenbahnpaket vorstellte. In den Ratsarbeitsgruppen fanden sodann zwischen den Vertreterinnen und Vertretern der Regierungen Gespräche über den politischen Teil des Paketes statt. Zum technischen Teil des Paketes haben bereits sogenannte Trilog-Verhandlungen zwischen Ministerrat, Kommission und Parlament stattgefunden, die dazu dienen, Kompromisslösungen zwischen den drei EU-Institutionen zu erzielen. Formell beginnt der Trilog mit der offiziellen Übermittlung der Position des Rates an das Europäische Parlament. Am Trilog nehmen seitens des Rates nur die Präsidentschaft und seitens des Parlaments lediglich der Vorsitzende des Verkehrsausschusses und die Berichterstatter des Gesetzesvorschlages teil.

Seit der Übernahme der Ratspräsidentschaft mit Jahresbeginn 2015 hat Lettland Kompromisse zum 4. Eisenbahnpaket vorgeschlagen. So soll in integrierten Konzernen lediglich die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers vom Eisenbahnbetrieb festgeschrieben werden; sofern die Unabhängigkeit garantiert ist, sollen die Mitgliedstaaten selbstständig über die Unternehmens- bzw. Organisationsstruktur entscheiden können. Bei der jüngsten Sitzung des EU-Verkehrsmisterrates gab es erneut keine Einigung über den politischen Teil des Paketes. Aufgabe der lettischen Ratspräsidentschaft ist es nun, eine Einigung im Rat herbeizuführen. Beobachterinnen und Beobachter sehen die Möglichkeit, dass es zu einer Aufspaltung des Gesamtpaketes in einen technischen und einen politischen Teil kommen könnte.

NEUES VON DEN GÜTERKORRIDOREN

Erste Erfahrungen

Von den insgesamt neun geplanten europäischen Güterkorridoren waren sechs im Jahr 2014 erstmals eingerichtet. Erste Erfahrungen mit dem Bestellprozess für das Fahrplanjahr 2015 zeigen, dass sich die Nachfrage in den einzelnen Korridoren sehr unterschiedlich entwickelt. Im Korridor Orient–östliches Mittelmeer (Güterkorridor 7), der Österreich quert, gab es keine Nachfrage auf der Strecke Breclav–Wien–Hegyeshalom. Die angebotenen je vier Zugtrassen pro Tag und Richtung stehen daher als Reservekapazität für Ad-hoc-Bestellungen zur Verfügung. In anderen Güterkorridoren war die Nachfrage jedoch hoch und überstieg zuweilen das Angebot an Zugtrassen. Das betraf vor allem die von den Nordseehäfen nach Süden verlaufenden Korridore. Auf diesen gibt es einige Streckenabschnitte, die schon bisher von Kapazitätsproblemen betroffen waren. Die Marktteilnehmer versuchten daher, sich vor allem in den stark belasteten Abschnitten die von ihnen benötigten Zugtrassen als vorkonstruierte Trassen bereits frühzeitig zu sichern. Eine ähnliche Entwicklung ist zu erwarten, wenn im November 2015 der Korridor Skandinavien–Mittelmeer (Güterkorridor 3) in Betrieb geht. Dieser betrifft in Österreich den Abschnitt Kufstein–Innsbruck–Brenner. Auf diesem Korridor gibt es vor allem in Deutschland, aber auch in Italien Kapazitätsprobleme in einigen Abschnitten. Daher ist von einer starken Nachfrage auszugehen.

Erste Erfahrungen mit den Güterkorridoren führen zu einer Weiterentwicklung des Konzepts um die Korridore zu vernetzen.

Weitere Entwicklung

Die ersten praktischen Erfahrungen mit der Umsetzung der Güterkorridore zeigen, dass es Probleme gibt, die in der Verordnung (EU) 913/2010 zu wenig berücksichtigt wurden. Ein Thema sind beispielsweise Zugtrassen, die über mehr als einen Güterkorridor verlaufen. Dabei ergibt sich die Schwierigkeit, dass zwei One-Stop-Shops für eine bestimmte Zugtrasse zuständig sind. Wenn auf den betreffenden Korridoren unterschiedliche Prioritätsregeln für die Behandlung von Anträgen auf dieselbe Zugtrasse bestehen, kann es möglicherweise unterschiedliche Entscheidungen über die Trassen-

zuweisung geben. Daher wurde vorgeschlagen, einheitliche Prioritätsregeln für die Zuweisung korridorübergreifender Zugtrassen, sogenannte Netzwerk-Trassen, zu schaffen. Eine weitere Frage betrifft die Zuständigkeit der One-Stop-Shops der jeweiligen Korridore.

Theoretisch sollten beide One-Stop-Shops unter Anwendung einheitlicher Regeln zu den gleichen Entscheidungen kommen, Abweichungen sind dennoch nicht auszuschließen. Eine Lösungsmöglichkeit wäre, für jede Netzwerk-Trasse einen einzigen zuständigen One-Stop-Shop auszuweisen. Dadurch könnten eindeutige Zuweisungsentscheidungen herbeigeführt werden. Außerdem wäre die Zuständigkeit der Regulierungsbehörden im Fall von Beschwerden damit ebenfalls ent-

schieden, da die Kooperationsvereinbarungen der Regulierungsbehörden eines Korridors die Zuständigkeit für den jeweiligen One-Stop-Shop eindeutig regeln. Jedenfalls sollen die Netzwerk-Trassen in den Trassenkatalogen eindeutig als solche ausgewiesen werden. Das neue Konzept soll zunächst auf den Güterkorridoren 1 und 2 erprobt werden.

Das Konzept der Netzwerk-Trassen wird in Zukunft noch weiter an Bedeutung gewinnen. Durch die in den nächsten Jahren bevorstehende Erweiterung der neun Korridore wird es mehr Verknüpfungsmöglichkeiten geben. Außerdem werden einzelne Streckenabschnitte Teil von zwei Korridoren sein. Dadurch wird die Zusammenarbeit der Korridor-One-Stop-Shops in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Aber auch die Regulierungsbehörden müssen künftig korridorübergreifend zusammenarbeiten, weshalb es Bestrebungen gibt, die einzelnen Kooperationsvereinbarungen zu harmonisieren.

Eine weitere Problemstellung ist dadurch entstanden, dass die vorkonstruierten Trassen nicht immer genau die Anforderungen der Besteller erfüllen. Die angebotenen Trassen sind hinsichtlich der Zugparameter genau spezifiziert. Dazu gehören unter anderem die Anhängelast, die Höchstgeschwindigkeit und die Zugkraft des eingesetzten Triebfahrzeugs. Ebenso sind die Trassen im Fahrplan exakt fixiert. Nun kann der Fall eintreten, dass ein Besteller zwar die angebotene Trasse nutzen will, jedoch statt wie vorgesehen im Bahnhof A

im Bahnhof B einen Aufenthalt einlegen möchte, um dort den Triebfahrzeugführer abzulösen. Es gibt daher Bestrebungen, die vorkonstruierten Fahrplantrassen zu flexibilisieren und nur mehr die Zeiten an den Grenzübergängen exakt festzulegen, was den Interessen der Antragsteller entgegenkommen würde. Allerdings sind flexible vorkonstruierte Trassen („Flex Paths“) ein Widerspruch in sich, da die Detailkonstruktion letztlich doch erst nach den Anforderungen des Bestellers erfolgen würde. Aufgrund der zeitlichen Abläufe bei der Trassenbestellung könnte es dadurch auch zu Konflikten mit sonstigen Jahresbestellungen kommen. Gerade

auf Streckenabschnitten mit Kapazitätsproblemen ist eine nachträgliche Verschiebung der vorkonstruierten Trasse problematisch, weil es dadurch zu Konflikten mit anderen Trassen, insbesondere denen des Personenverkehrs kommen kann. Darüber hinaus steht das ange-dachte Konzept der „Flex Paths“ in Widerspruch zur Verordnung (EU) 913/2010 und ist aus rechtlicher Sicht zurzeit auch nicht anwendbar. Die Infrastrukturbetreiber haben zu diesem Konzept ebenfalls unterschiedliche Ansichten. Seitens der Regulierungsbehörden wird darauf zu achten sein, dass die Bestimmungen der Verordnung in jedem Fall eingehalten werden.

EUROPÄISCHE RECHTSVORSCHRIFTEN IM EISENBAHNBEREICH

Als Service dient der folgende Überblick über wichtige europäische Richtlinien und Verordnungen. Eine umfangreiche Auflistung europäischer Rechtsvorschriften und weitere interessante Informationen zum europäischen Eisenbahnverkehr sind unter anderem auf folgenden Websites der Europäischen Union verfügbar:

<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

<http://eur-lex.europa.eu/browse/summaries.html?locale=de>

VO (EG) Nr. 91/2003 i. d. F. VO (EG) Nr. 219/2009
Verordnung über die Statistik des Eisenbahnverkehrs.
16.12.2002

RL 2004/49/EG i. d. F. RL 2014/88/EU
Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung.
29.4.2004

RL 2004/50/EG
Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.
29.4.2004

VO (EG) Nr. 881/2004 i. d. F. VO (EG) Nr. 1335/2008
Verordnung zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung).
29.4.2004

RL 2007/58/EG i. d. F. RL 2012/34/EU
Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur.
23.10.2007

RL 2007/59/EG i. d. F. RL 2014/82/EU
Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen.
23.10.2007

VO (EG) Nr. 1370/2007
Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates.
23.10.2007

VO (EG) Nr. 1371/2007
Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.
23.10.2007

RL 2008/57/EG i. d. F. RL 2014/106/EU
Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft.
17.6.2008

VO (EU) Nr. 913/2010 i. d. F. VO (EU) 1316/2013
Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.
22.9.2010

RL 2012/34/EU
Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.
21.11.2012

AGENTUR FÜR PASSAGIER- UND FAHRGAST-RECHTE

Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf)¹ ist die gesetzliche Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle für den Bahn-, Bus-, Flug- und Schiffsverkehr. Im Rahmen ihrer Schlichtungstätigkeit ist sie für die Klärung von Fahrgast- bzw. Passagierbeschwerden mittels außergerichtlicher Streitbeilegung verantwortlich und verhilft Fahrgästen bzw. Passagieren im Streitfall zu ihrem Recht. Zu Beginn erwartet das bmvit insgesamt ca. 3.000 Beschwerdefälle pro Jahr für alle vier Verkehrsträger zusammen. In ihrer Funktion als Durchsetzungsstelle prüft die apf im Bahn-, Bus-, Flug- und Schiffsbereich die Einhaltung der in den EU-Verordnungen verankerten Fahrgastrechte.

Im Bahnbereich kann die Schienen-Control Kommission weiterhin bei Beschwerden von Fahrgästen, bei denen es um fehlende oder unzureichende Fahrpreisent-schädigung bei Zugverspätungen und Zugausfällen geht, und bei denen keine Einigung mit dem Bahnunternehmen zustande kommt, den Lösungsvorschlag der apf für verbindlich erklären und dem Fahrgast die Entschädigung zusprechen. Weiters bleibt im Bahnverkehr die Verpflichtung der Bahnunternehmen und Verkehrsverbände zur Vorlage der Beförderungsbedingungen an die Schienen-Control bzw. die Kontrolle der Beförderungsbedingungen der Eisenbahnunternehmen und der Verkehrsverbände auf ihre Gesetzmäßigkeit durch die Schienen-Control Kommission bestehen.

Zahlen und Daten

2013 gab es 274,3 Millionen Bahnreisende. Im Eisenbahnbereich sind in Österreich insgesamt 16 Personenverkehrsunternehmen (zwölf vernetzte Bahnunternehmen und vier nicht vernetzte Bahnunternehmen) und acht Verkehrsverbände tätig. Laut bmvit wurden im kommerziellen Luftverkehr (Linien- und Gelegenheitsverkehr) im Jahr 2013 auf den sechs österreichischen Flughäfen 26,3 Millionen Flugpassagiere befördert. Auf den Linienverkehr entfielen 24,7 Millionen Fluggäste. Im Jahr 2014 waren in Österreich 41 Flächen-Luftfahrtunternehmen tätig². Im Omnibus-Linienverkehr (ÖBB, private Linien, innerstädtischer Verkehr) wurden 2012 laut WKO 667,8 Millionen Personen befördert, der überwiegende Teil davon im innerstädtischen Verkehr und im Nahverkehr. In der Personenschifffahrt gab es laut via donau und bmvit im Jahr 2012 insgesamt 1,1 Millionen

Passagiere³, davon 670.000 Passagiere im Linienverkehr, 290.000 Passagiere auf Flusskreuzfahrten und 120.000 Passagiere im Gelegenheitsverkehr. Im Linienverkehr waren im Jahr 2012 in Summe 26 Schiffe am österreichischen Abschnitt der Donau im Einsatz, dazu 124 Kabinenschiffe.

Gesetzgebung auf europäischer Ebene

Auf europäischer Ebene wurden zwischen 2004 und 2011 die Verordnungen für die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (EG) Nr. 1371/2007⁴, der Fluggäste bzw. Passagiere im Luftverkehr (EG) Nr. 261/2004⁵ und (EG) Nr. 1107/2006⁶ sowie der Fahrgäste im See- und Binnenschiffsverkehr (EU) Nr. 1177/2010⁷ und im Kraftomnibusverkehr (EU) Nr. 181/2011⁸ erlassen. Die EU-Verordnungen erfassen den grenzüberschreitenden und grundsätzlich auch den innerstaatlichen Verkehr und regeln, in welchen Anwendungsfällen den Fahr- bzw. Fluggästen jeweils welche Rechte und Ansprüche eingeräumt werden. Der Anwendungsbereich umfasst für die verschiedenen Verkehrsträger grundsätzlich ähnliche Rechte und Pflichten, allerdings sind diese in den einzelnen Verordnungen im Detail unterschiedlich ausgestaltet. Seitens der EU-Kommission und noch

¹ Das Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte ist am 28. Mai 2015 in Kraft getreten.

² Luftfahrtunternehmen, die im Besitz eines gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses und einer gültigen Betriebsgenehmigung für Fluggäste, Post und/oder Fracht sind.

³ Inklusive Zuschätzung, da seit dem Jahr 2003 der Personenverkehr auf der Donau aufgrund einer Änderung der Rechtsgrundlagen nicht mehr statistisch erhoben wird.

⁴ Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315 vom 3. Dezember 2007 S. 14

⁵ Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91, ABl. Nr. L 46 vom 17. Februar 2004 S. 1

⁶ Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Fluggreisenden und Fluggreisenden mit eingeschränkter Mobilität, ABl. Nr. L 204 vom 26. Juli 2006 S. 1

⁷ Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004, ABl. Nr. L 334 vom 17. Dez. 2010 S. 1

⁸ Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004, ABl. Nr. L 55 vom 28. Februar 2011 S. 1

⁹ Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte, BGBl. I Nr. 61/2015

stärker seitens des EU-Parlaments bestehen daher Bestrebungen die Fahrgastrechte für alle vier Verkehrsträger zu vereinheitlichen.

Gesetzwerdung in Österreich

Das Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung für die XXV. Gesetzgebungsperiode folgt der europäischen Zielsetzung und sieht in diesem Sinne eine „Organisation der verkehrsträgerübergreifenden Schlichtung für Passagierrechte“ unter „Nutzung bestehender Strukturen“ vor. Zu diesem Zweck wurde die neue apf gegründet und die beiden bereits bestehenden Stellen – die im bmvit angesiedelte Schlichtungsstelle zur Behandlung von Beschwerden zu Fluggastrechten und die bei der Schienen-Control angesiedelte Schlichtungsstelle zur Behandlung von Beschwerden im Bahnbereich – eingliedert. Hinzu kommen noch die neu zu schaffenden Schlichtungsstellen für die Bereiche Kraftfahrlinien und Schifffahrt.

Am 27. Jänner 2015 beschloss die Bundesregierung im Ministerrat die Regierungsvorlage für ein Bundesgesetz über die apf, mit dem die vier Stellen vereint und organisatorisch bei der Schienen-Control eingerichtet werden. Bei letzterer war bereits bisher die Schlichtungsstelle für den Eisenbahnbereich angesiedelt.

Das Gesetz wurde am 22. April 2015 im Nationalrat beschlossen und am 27. Mai 2015 als BGBl. I Nr. 61/2015 veröffentlicht.⁹

Aufgaben der apf

Bahnverkehr

Die bisherige Schlichtungsstelle der Schienen-Control war ausschließlich im Bahnbereich tätig. Als solche verhilft die Schienen-Control allen Fahrgästen bzw. Kundinnen und Kunden von Eisenbahnunternehmen und Verkehrsverbänden seit 2006 zu ihrem Recht. Die Schlichtungsstelle kann bei nahezu jeder Angelegenheit helfen, die in Verbindung mit einem Beförderungsvertrag steht. Darunter fallen etwa Probleme im Zusammenhang mit Buchungen, Verspätungen und Zugausfällen, Strafzahlungen, Erstattung von Tickets, Informa-

tion der Fahrgäste über ihre Rechte, Umgang mit Beschwerden (z. B. Beschwerdebeantwortung, Fristen), Probleme bei der Bearbeitung durch das Unternehmen (zu lange Dauer, keine Antwort, keine inhaltliche Antwort usw.), beschädigtes oder verlorenes Gepäck, Probleme mit der Tarifgestaltung oder den AGB, Beschwerden über Personal, mangelnde Qualität des Essens, des Wagenmaterials oder sonstiger Leistungen, Probleme bezüglich mangelhafter Informationen, Rechte von Menschen mit Behinderungen usw. Im Streitfall sorgte

die Schlichtungsstelle für rasche und verbindliche Lösungen und angemessene Entschädigungen.

Die Schienen-Control prüfte darüber hinaus die Einhaltung der in der EU-Fahrgastrechteverordnung verankerten Rechte.

Die Agentur wird sich auch für die Rechte von Menschen mit eingeschränkter Mobilität einsetzen.

Die Funktionen für den Bahnbereich bleiben auch erhalten, seit die Schlichtungsstelle mit 28. Mai 2015 in der verkehrsträgerübergreifenden apf aufgegangen ist.

Flug-, Bus- und Schiffsverkehr

Für den Flug-, Bus- und Schiffsbereich ist die apf im Rahmen der jeweiligen EU-Verordnungen tätig und verfügt daher im Vergleich zur Bahn über thematisch spezifischere Kompetenzen. Das bedeutet, dass sie sich in erster Linie bei großen Verspätungen, Ausfällen oder Annullierungen von Flügen, Bus- und Schiffsfahrten, Erstattungen, Informationen und diversen Hilfeleistungen (z. B. Mahlzeiten/Erfrischungen, Übernachtungen, Telefonaten, Umbuchungen, Beförderungen zum Ort der Unterbringung etc.) für die Rechte der Kunden einsetzen kann. Ebenso wird sich die apf als Schlichtungsstelle für die Rechte von Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität einsetzen.

Organisation der apf

Die apf ist als Abteilung bei der Schienen-Control eingerichtet. Insgesamt kümmern sich zum Start fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um die Anliegen der Beschwerdeführenden. Die Beschwerdebearbeitung wird analog zum derzeitigen Verfahren im Bahnbereich ausgestaltet sein. Beschwerden sind grundsätzlich mittels Online-Beschwerde-Formular unter www.apf.gv.at einzubringen.



MARKTENTWICKLUNG 2014



- Marktbericht der IRG-Rail: Österreich im Personenverkehr Bahn-Land Nummer 1 in der EU
- Wirtschaftsentwicklung 2014 gezeichnet von schwacher Inlandsnachfrage, Rückgang bei Exporten, Personenverkehrsmarkt weiter gewachsen
- Erholung des Schienengüterverkehrs ab dem 3. Quartal 2014
- Gegenüber 2013 leichter Anstieg bei Güteraufkommen, Nettoverkehrsleistung und Bruttoverkehrsleistung
- Neuerliche Marktanteilsgewinne der Privatbahnen im Güter- und im Personenverkehr

DIE WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IN ÖSTERREICH 2014 – AUSBLICK AUF 2015 UND 2016

Die Österreichische Wirtschaft hat sich im Jahr 2014 mit nur 0,3 Prozent Wachstum sehr verhalten entwickelt. Während im ersten und zweiten Quartal ein leichtes Wirtschaftswachstum zu verzeichnen war, gab es im dritten Quartal einen leichten Rückgang. Im vierten Quartal stabilisierte sich die Lage.

| 1. Quartal | 2. Quartal | 3. Quartal | 4. Quartal |
|------------|------------|------------|------------|
| +0,2 % | +0,1 % | -0,1 % | +0,1 % |

Tabelle 1: Wirtschaftswachstum 2014 je Quartal.

Quelle: WIFO Monatsberichte

Das Jahr 2014 war vor allem durch eine schwächelnde Binnennachfrage und einen Rückgang der Exporte geprägt. Im Inland drückte vor allem der Rückgang von Sachgüterproduktion, Handel und Bauwesen auf die Entwicklung des Wirtschaftswachstums. Auch am Wohnungsmarkt war eine Abkühlung zu bemerken, die eine mäßige Entwicklung der Bauindustrie zu Folge hatte. Die Exporte in die Nachbarländer und nach Russland nahmen ab, während die Ausfuhren in die USA und das Vereinigte Königreich zulegen konnten. Der Schienengüterverkehr entwickelte sich 2014 etwas

besser als im Jahr davor. Im 1. Quartal lagen die Nettotonnenkilometer um sechs Prozent höher als im Vergleichszeitraum des Vorjahres, im 2. Quartal sogar um zwölf Prozent. Im 3. Quartal schwächte sich das Wachstum auf zwei Prozent ab. Im vierten Quartal war eine Steigerung von 3,2 % zu verzeichnen.

Das Wirtschaftswachstum in Österreich soll laut Prognosen im Jahr 2015 auf 0,5 Prozent (WIFO) bis 0,7 Prozent (OENB) zulegen. Eine Steigerung des Konsums ist frühestens ab 2016 zu erwarten. Positiv für die Wirtschaftsentwicklung in Österreich sind die Entwicklungen des Ölpreises und die Abwertung des Euro gegenüber anderen Währungen zu sehen. Der schwache Eurokurs wirkt sich gegenüber Dollar, Pfund und Schweizer Franken positiv auf die Volkswirtschaft aus. Als Unsicherheiten für das österreichische Wirtschaftswachstum sind die Entwicklungen in der Ukraine und die Sanktionen gegenüber Russland zu sehen. Für 2016 wird aufgrund der erwarteten höheren Investitionen und der erwarteten positiven Entwicklung des Konsums ein Wirtschaftswachstum zwischen 1,1 Prozent (WIFO) und 1,6 Prozent (IHS und OENB) prognostiziert.

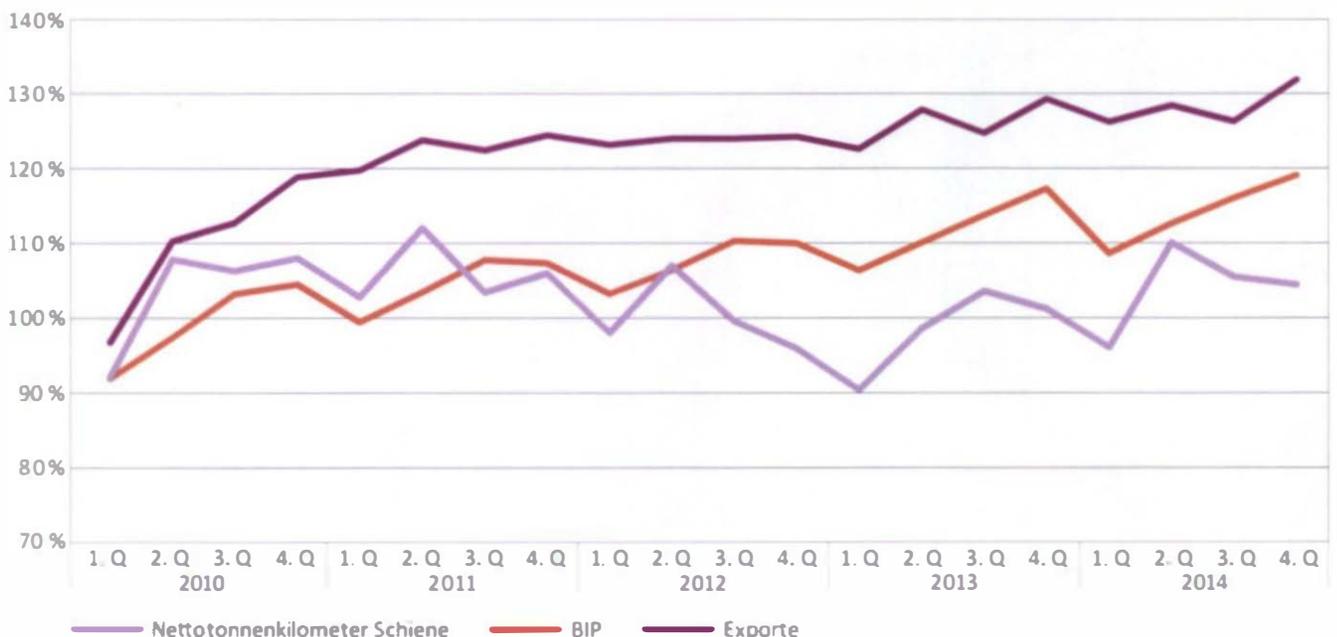


Abb. 1: Entwicklung des BIP, der Exporte und der Nettotonnen-km in Österreich.

Quelle: Statistik Austria

MARKTENTWICKLUNG 2014

Um die Marktentwicklung im Schienenverkehr zu beurteilen, führte die Schienen-Control auch 2014 ihre jährliche Erhebung bei Eisenbahnunternehmen in Zusammenarbeit mit der Statistik Austria durch. Der größte Teil der Verkehrsleistung wird weiterhin im Netz der ÖBB-Infrastruktur erbracht, der Wettbewerb zwischen den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen findet fast ausschließlich in diesem Bereich statt.

Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz

Gesamtbetrachtung

2014 war von der Erholung des Güterverkehrs gekennzeichnet, die im dritten Quartal einsetzte. Zwar hat die Rail Cargo Austria (RCA) zunächst ihr Restrukturierungsprogramm fortgesetzt und dadurch noch etwas Aufkommen verloren, im zweiten Halbjahr zeigte sich jedoch ein deutlicher Aufschwung. Die neuen Marktteilnehmer im Güterverkehr konnten den Aufwärtstrend während des ganzen Jahres nutzen und Marktanteile gewinnen. Auch im Personenverkehr kam es zu Angebotsverbesserungen sowohl bei der ÖBB-Personenverkehr, als auch bei der WESTbahn. Insgesamt nahmen – wie in Abbildung 1 ersichtlich – die Verkehrsleistung und Zugkilometer im ÖBB-Netz zu.

In der Tabelle „Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2014“ ist auch die Entwicklung der Einnahmen aus dem Infrastruktur-Benützungsentgelt (IBE) angeführt. Dabei ist zu beachten, dass die Berechnungs-

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

Tabelle 1: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2014.

Quelle: Schienen-Control

grundlage für das IBE jährlich erhöht wurde und die Einnahmen aus dem IBE daher stärker anstiegen als das Verkehrsaufkommen.

Das wird in Abbildung 2 bei der relativen Entwicklung der drei Kenngrößen deutlich: Die Einnahmen aus dem IBE sind seit 2006 aufgrund der jährlichen Preisanpassung gestiegen. Die Verkehrsleistung (Gesamtbruttotonnenkilometer) war im Jahr 2014 höher als 2013, die Zahl der Zugkilometer blieb im Jahr 2014 unter dem Niveau von 2006.

Besonders interessant ist die Entwicklung bei den Unternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns. Das Eisenbahngesetz bezeichnet diese Unternehmen ungeachtet der tatsächlichen Eigentumsverhältnisse als „Privatbahnen“. Darunter fallen reine Privatunternehmen, Bahnen im Eigentum von Bundesländern oder Gemeinden,

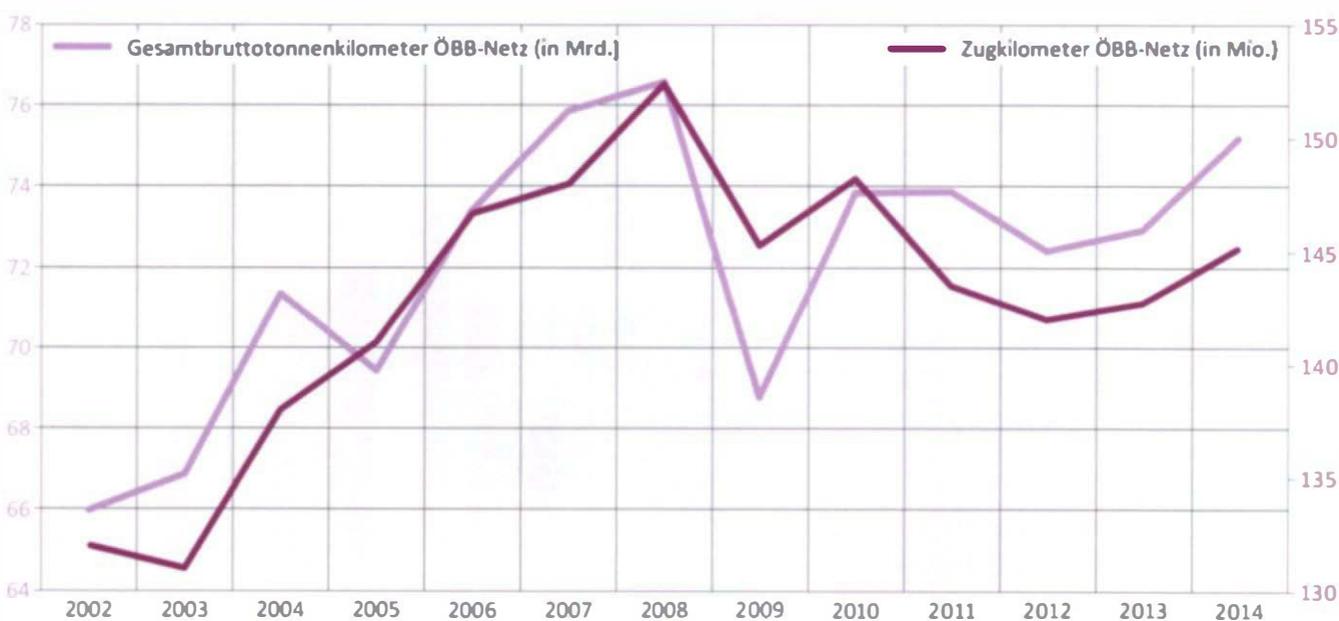


Abb. 1: Verkehrsleistung und Zugkilometer im ÖBB-Netz 2002–2014.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

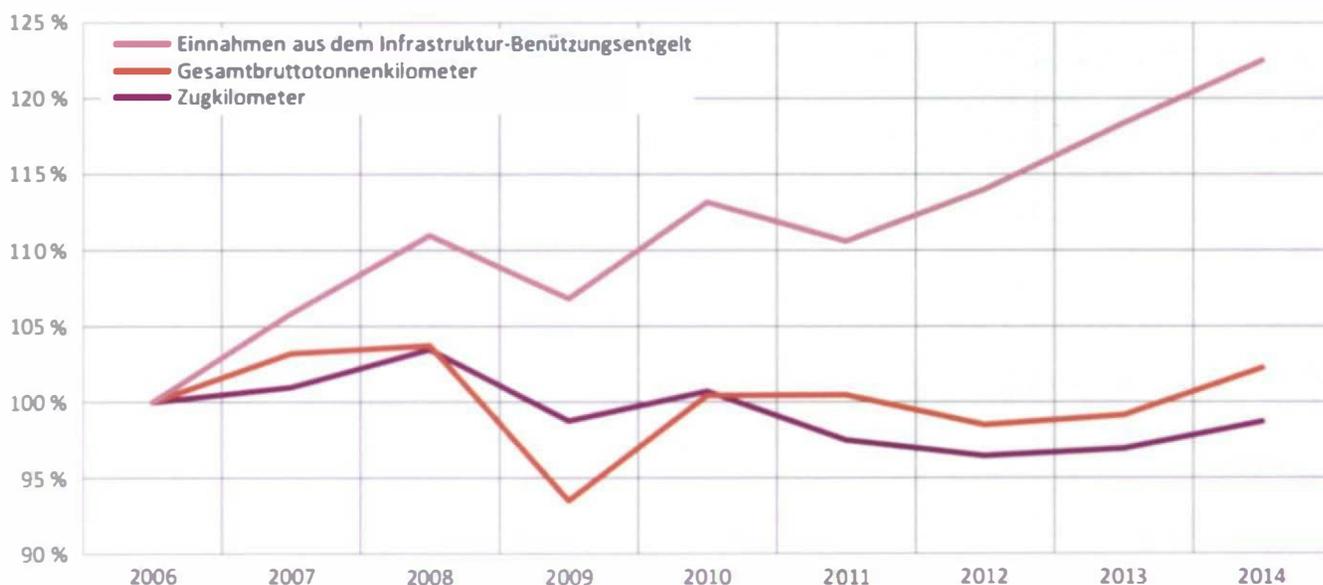


Abb. 2: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2014, Basis = 100 Prozent.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

aber auch Bahnen im Eigentum des Bundes. Die Privatbahnen sind überwiegend im Güterverkehr tätig, weshalb die hier angeführten Anteile am Gesamtverkehr deutlich niedriger sind als die Marktanteile innerhalb des Güterverkehrs.

| Jahr | Zug-km | GBT-km | IBE |
|------|--------|--------|-------|
| 2010 | 4,0 % | 7,7 % | 5,6 % |
| 2011 | 4,7 % | 8,8 % | 4,7 % |
| 2012 | 7,8 % | 11,4 % | 7,0 % |
| 2013 | 8,4 % | 13,5 % | 8,1 % |
| 2014 | 9,4 % | 15,4 % | 8,4 % |

Tabelle 2: Verkehrsanteile aller privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2010–2014 (Güter- und Personenverkehr).

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Die IBE-Zahlungen der neuen Marktteilnehmer haben sich 2014 gegenüber dem Jahr davor weiter erhöht. Gründe dafür sind, dass die WESTbahn Ende 2013 ihr Fahrplanangebot erhöht und auch die privaten Güterbahnen ihre Marktanteile gesteigert und dadurch höhere IBE-Zahlungen geleistet haben.

Bei den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen gab es fast durchwegs positive Entwicklungen. Der Güterverkehr der Logistik Service (LogServ) ging 2013 an die Tochtergesellschaft Cargo Service (CargoServ) über, die in Abbildung 4 ausgewiesenen Marktanteile sind daher in diesem Fall gemeinsam zu betrachten. Nahezu alle im Güterverkehr tätigen Bahnen konnten Steigerungen verzeichnen, ebenso die WESTbahn im Personenverkehr. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Anteil

unter 0,05 Prozent liegt wurden in der Abbildung aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht dargestellt.

Interessant ist auch die Nutzung des Schienennetzes in den drei Kategorien Güterzüge, Personenzüge und Dienstzüge. Wie in Abbildung 5 ersichtlich, hat sich die Zahl der im Personenverkehr erbrachten Zugkilometer 2014 gegenüber dem Jahr davor erhöht, ebenso hat die Zahl der Zugkilometer im Güterverkehr zugenommen. Die Zugkilometer der Dienstzüge nahmen hingegen ab.

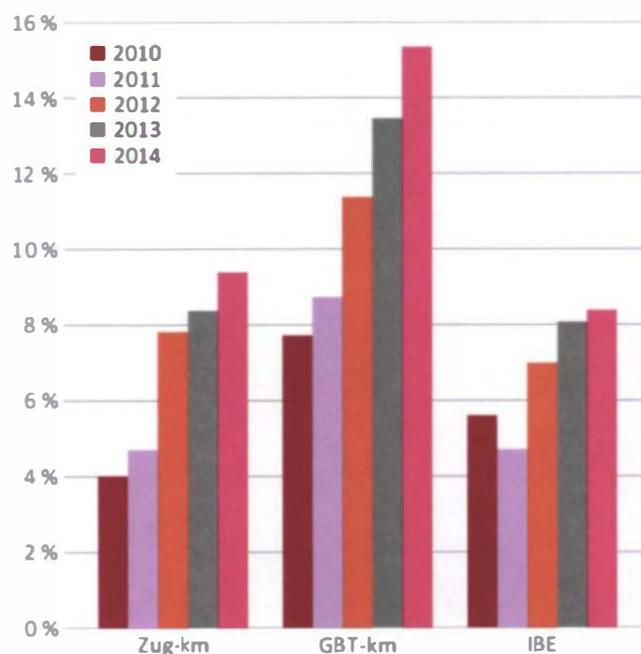


Abb. 3: Verkehrsanteile aller privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2010–2014 (Güter- und Personenverkehr).

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

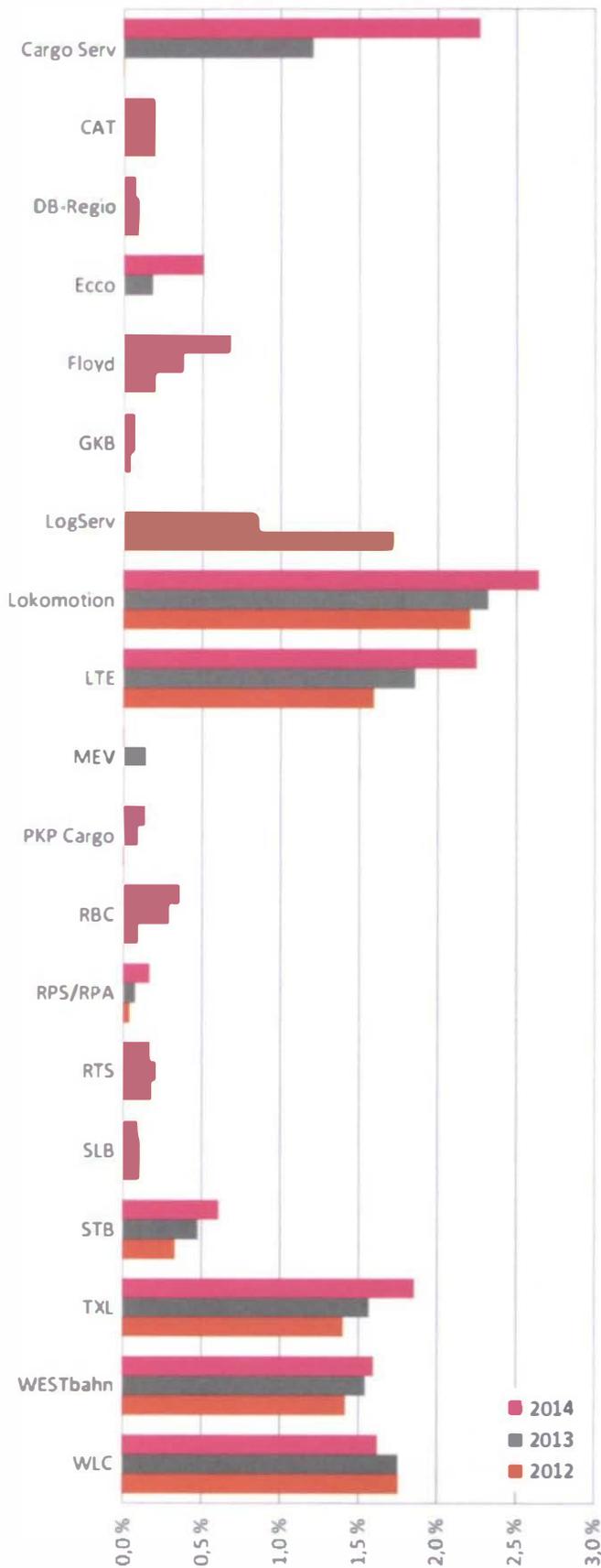


Abb. 4: Marktanteile an den Gesamtbruttotonnenkilometern der Eisenbahnverkehrsunternehmen (ohne ÖBB-Konzern) im ÖBB-Netz 2012–2014 (Güter- und Personenverkehr). Erhebung der Schienen-Control



Abb. 5: Zugkilometer (Mio.) im ÖBB-Netz nach Zugkategorien 2011–2014. Quelle: Erhebung der Schienen-Control

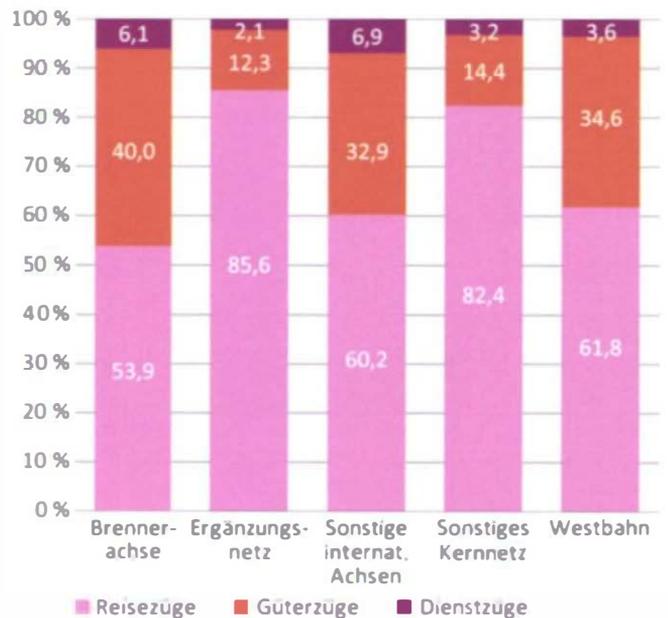


Abb. 6: Netznutzung nach Strecken- und Zugkategorien 2014. Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Im ÖBB-Netz werden folgende Streckenkategorien unterschieden:

- Brennerachse (Kufstein–Innsbruck–Brenner)
- Westachse (Wien–Linz–Salzburg–Freilassing, Wels–Passau)
- sonstige internationale Achsen (Wien–Nickelsdorf/Kittsee, Wien–Bernhardsthal, Wien–Bruck/Mur–Villach–Thörl–Maglern, Bruck/Mur–Graz–Spielhof–Straß, Summerau–Linz–Selzthal–St. Michael, Salzburg–Villach–Rosenbach, Innsbruck–Feldkirch–Bregenz)

- sonstiges Kernnetz (weitere Hauptstrecken)
- Ergänzungsnetz (Nebenbahnen)

Betrachtet man die Zugkilometer, so ist der Güterverkehrsanteil auf der Brennerachse am höchsten, gefolgt von der Westachse. In allen Streckenkategorien liegt der Anteil des Personenverkehrs über 50 Prozent, im Ergänzungsnetz beträgt er sogar rund 85 Prozent.

Der Wettbewerb im Güterverkehr findet vor allem auf der Brennerachse und der Westbahn statt.

Güterverkehr

Wie bereits in den Vorjahren erstellte die Schienen-Control 2014 auf Basis der Daten der ÖBB-Infrastruktur detaillierte Analysen des Güterverkehrs im ÖBB-Netz. Dabei wurden drei Aspekte herausgegriffen:

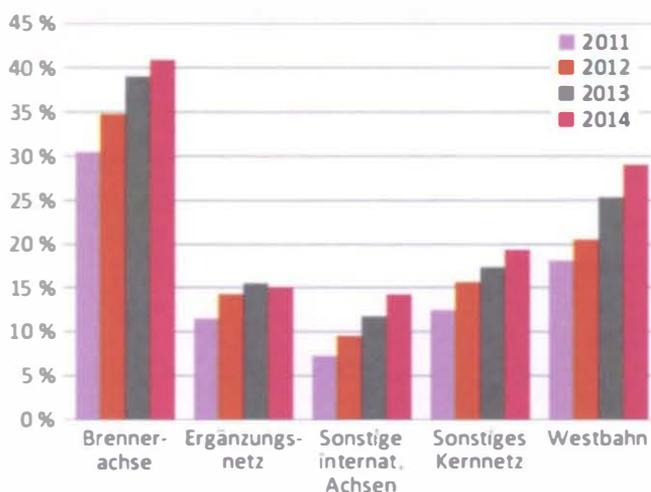


Abb. 7: Anteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen an den Bruttotonnenkilometern im Güterverkehr nach Streckenkategorie 2011–2014.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

- Verteilung des Verkehrs auf die Streckenkategorien
- Ganzzugverkehr
- Bestellverhalten der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Marktanteile (Bruttotonnenkilometer) der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen fallen dabei je nach Streckenkategorie recht unterschiedlich aus. Wie in Abbildung 7 ersichtlich, sind sie auf der Brennerachse am höchsten, am niedrigsten hingegen auf den sonstigen internationalen Achsen. Damit wird deutlich, dass der Wettbewerb im Güterverkehr in erster Linie auf der Brennerachse und auf der Westbahn stattfindet. Im Ergänzungsnetz gibt es im Wesentlichen zwei private Güterverkehre, die Züge der Steiermarkbahn (STB) über

den Wechsel und die Züge der CargoServ nach Eisenerz. Die steigenden Marktanteile der Privatbahnen zwischen 2011 und 2014 verteilen sich auf alle Streckenkategorien, wobei es von 2013 auf 2014 einen leichten Rückgang im Ergänzungsnetz gab. Die stärkste Steigerung gab es auch 2014 wieder auf der Westbahn.

In Abbildung 8 ist der Anteil des Ganzzugverkehrs am gesamten Güterverkehr dargestellt. Ganzzüge verkehren zwischen Ausgangs- und Endbahnhof, ohne dass sie Wagen abstellen oder aufnehmen und befördern in der Regel ein einheitliches Transportgut. Dazu zählen auch die Züge des kombinierten Verkehrs. Ganzzüge werden daher auch nicht in Rangierbahnhöfen behandelt. Hingegen werden gemischte Güterzüge, welche Einzelwagen oder Wagengruppen befördern, in der Regel in Rangierbahnhöfen gebildet.

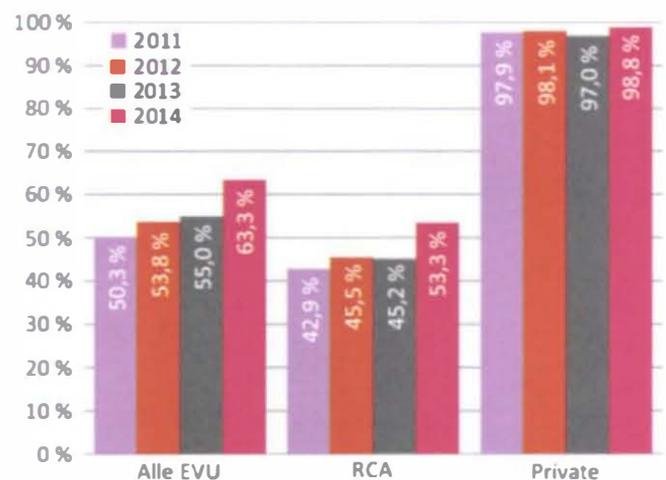


Abb. 8: Anteile des Ganzzugverkehrs (Bruttotonnenkilometer) am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2011–2014.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Bezogen auf Bruttotonnenkilometer liegt der Anteil der Ganzzüge im ÖBB-Netz mittlerweile bei rund 63 Prozent. In den letzten beiden Jahren hat er sich kontinuierlich erhöht. Bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt dieser Wert 2014 sogar bei über 98 Prozent. Bei der RCA gab es von 2013 auf 2014 eine deutliche Zunahme von rund 45 auf über 53 Prozent. Der Verkehr von Einzelwagen bzw. Wagengruppen sowie die Flächenbedienung werden somit auch weiterhin fast ausschließlich von der RCA erbracht. Die pri-

vaten Eisenbahnunternehmen konzentrieren sich hingegen auf den Ganzzugverkehr. Dadurch ist der Marktanteil der Mitbewerber im Ganzzugverkehr deutlich höher als beim gesamten Güterverkehr, er beträgt über 34 Prozent.



Abb. 9: Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (Bruttotonnenkilometer) im Güterverkehr 2011–2014.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Ganzzüge werden in der Regel für Einzelkunden gefahren, mit denen eigene Verträge mit bestimmten Laufzeiten abgeschlossen werden. Diese decken sich oft nicht mit der Jahresfahrplanperiode. Daher weicht auch das Bestellverhalten der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen von dem der RCA ab. Kurzfristige Bestellungen außerhalb des Jahresfahrplans werden als Ad-hoc-Bestellungen bezeichnet. Der

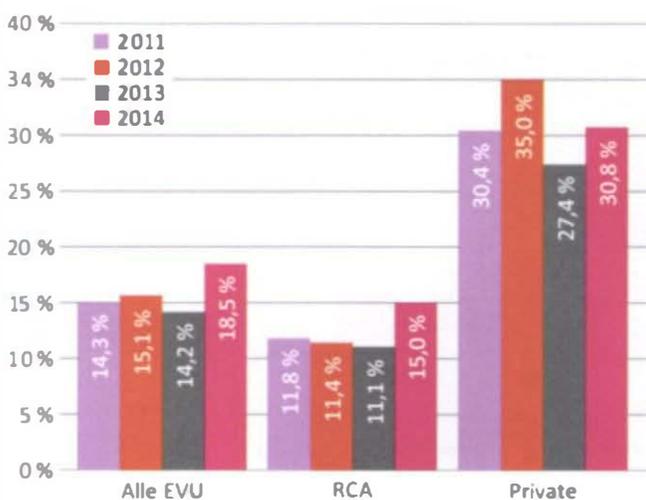


Abb. 10: Anteile des Ad-hoc-Verkehrs (Bruttotonnenkilometer) am gesamten Güterverkehr der jeweiligen Unternehmensgruppe 2011–2014.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Anteil dieser Verkehre im ÖBB-Netz liegt 2014 bezogen auf Bruttotonnenkilometer bei rund 18 Prozent und hat sich gegenüber den Vorjahren deutlich erhöht. Bei der RCA liegt der Wert nunmehr bei 15 Prozent, bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen hingegen bei etwa dem Doppelten. Hier zeigt sich ein völlig unterschiedliches Bestellverhalten. Die neuen Marktteilnehmer sind sehr stark im sogenannten Spot-Markt tätig. Sie akquirieren immer wieder Transportaufträge mit relativ kurzen Laufzeiten, für die dann kurzfristig Zugtrassen beantragt werden müssen. Allerdings verhalten sich die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen unterschiedlich, der jeweilige Ad-hoc-Anteil am eigenen Verkehrsaufkommen liegt zwischen 15 und 100 Prozent. Die starke Steigerung des Ad-hoc-Anteils der RCA lässt auf ein geändertes Bestellverhalten des Marktführers schließen.

Verkehrsentwicklung im Gesamtnetz

Güterverkehr

Im gesamten Schienennetz war das Jahr von einem leichten Zuwachs im Güterverkehr gekennzeichnet. Das Güteraufkommen (Nettotonnen) nahm gegenüber 2013 zu, erreichte jedoch nicht die Werte von 2008. Die Nettoverkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) und die Bruttoverkehrsleistung (Bruttotonnenkilometer) nahmen gegenüber 2013 ebenfalls zu. Jedoch wurden bei diesen Indikatoren die Werte von 2008 übertroffen.

| Jahr | Mio. NT | Mrd. NT-km | Mrd. BT-km |
|------|---------|------------|------------|
| 2010 | 121,6 | 22,439 | 45,593 |
| 2011 | 118,6 | 22,143 | 44,361 |
| 2012 | 112,5 | 21,523 | 42,633 |
| 2013 | 111,1 | 21,157 | 42,462 |
| 2014 | 113,3 | 22,462 | 44,369 |

Tabelle 3: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2010–2014.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

| Jahr | NT | NT-km | BT-km |
|------|--------|--------|--------|
| 2010 | 19,8 % | 14,6 % | 12,9 % |
| 2011 | 20,6 % | 14,4 % | 13,1 % |
| 2012 | 23,2 % | 17,6 % | 15,1 % |
| 2013 | 24,9 % | 19,3 % | 17,2 % |
| 2014 | 26,2 % | 21,4 % | 20,4 % |

Tabelle 4: Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr 2010–2014.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

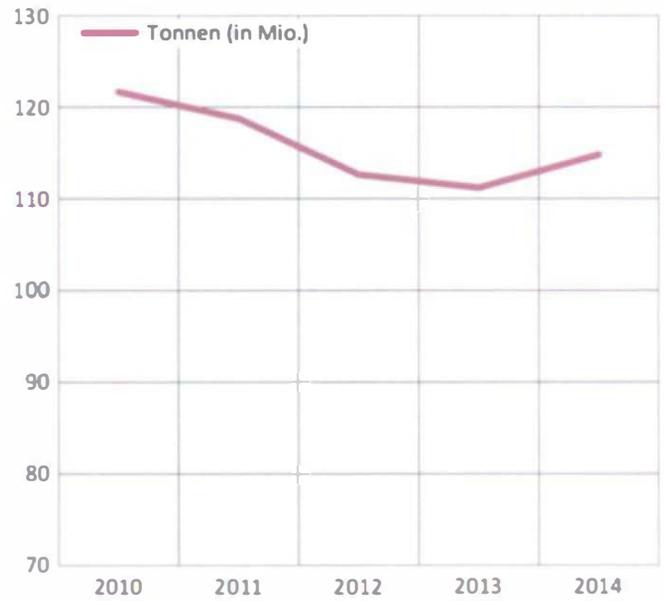
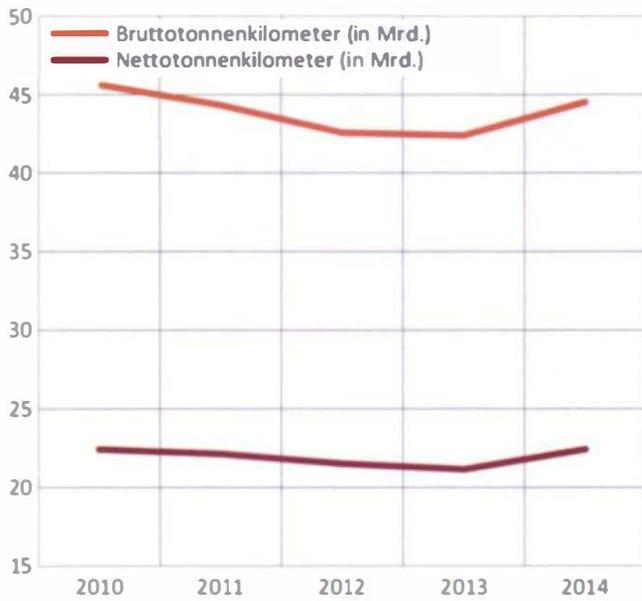


Abb. 11: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2010–2014.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Die neuen Marktteilnehmer konnten 2014 ihre Marktanteile in allen drei Kategorien, also Güteraufkommen, Netto- und Bruttoverkehrsleistung, steigern. Die einzelnen Unternehmen entwickelten sich jedoch durchaus unterschiedlich. Der Betriebsübergang von LogServ auf deren Tochter CargoServ wird durch eine gemeinsame Betrachtung berücksichtigt, ebenso die Namensänderung von RPS auf RPA. Bei der Nettoverkehrsleistung konnte die Lokomotion ihre Führungsrolle behalten, LogServ/CargoServ liegt weiter an zweiter Stelle. Dahinter folgen die LTE Logistik- und Transport (LTE), die TX

Logistik Austria (TXL) und die WLC. Die übrigen Marktteilnehmer folgen mit größerem Abstand und haben jeweils weniger als 1,5 Prozent Marktanteil. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind in Abbildung 13 Unternehmen mit weniger als 0,2 Prozent Marktanteil nicht dargestellt.

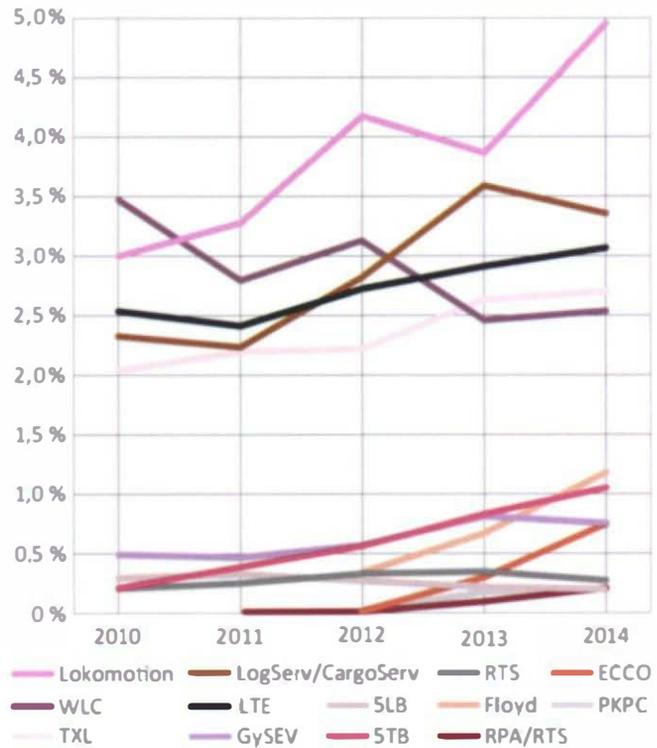
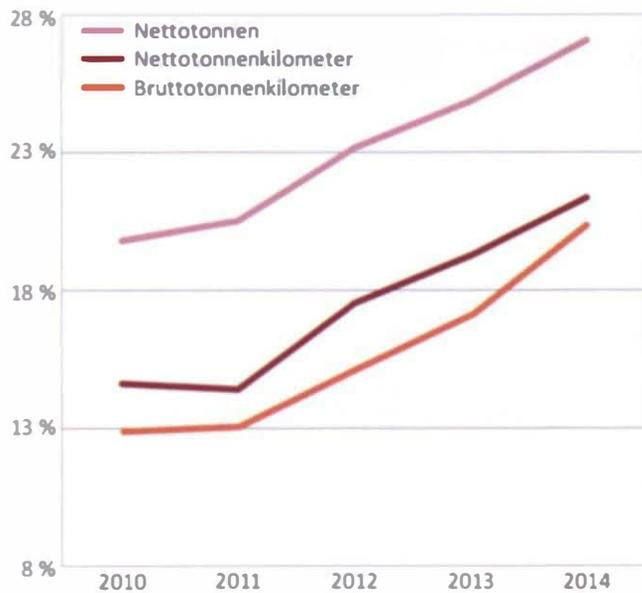


Abb. 12: Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr 2010–2014.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Abb. 13: Entwicklung der Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr 2010–2014 (Nettotonnenkilometer).

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Kooperationen mit ausländischen Partnern

Im Güterverkehr ist die Zahl der Kooperationen mit ausländischen Partnern erheblich. Inzwischen kooperieren auch die Incumbents mit privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Ausland, sodass es zu vielfältigen Geschäftsbeziehungen kommt. Spitzenreiter bei der Anzahl der Auslandspartner sind die Rail Cargo Austria und die Ecco-Rail, die jeweils mit 19 ausländischen Partnern kooperieren. Insgesamt kooperieren 61 ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen mit österreichischen Bahnunternehmen, darin sind allerdings auch Tochter- und Schwestergesellschaften der österreichischen Unternehmen enthalten.

| EVU | Kooperationspartner im Ausland | Summe der übergebenen Züge |
|-------------|--------------------------------|----------------------------|
| CargoServ | 10 | 1.444 |
| Ecco-Rail | 19 | 748 |
| Lokomotion | 5 | 6.828 |
| LTE | 10 | 3.167 |
| RCA | 19 | 44.680 |
| RPA | 3 | 307 |
| RTS | 12 | 66 |
| TXL | 4 | 5.587 |
| WLC | 10 | 1.886 |
| Alle | | 64.713 |

Tabelle 5: Ausländische Kooperationspartner österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen 2014 (Anzahl, Aufkommen).

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

| Land | Kooperationspartner im Ausland | an der Grenze übergebene Züge |
|--------------|--------------------------------|-------------------------------|
| Deutschland | 21 | 23.585 |
| Italien | 6 | 16.097 |
| Schweiz | 4 | 1.189 |
| Slowakei | 8 | 4.398 |
| Slowenien | 2 | 8.385 |
| Tschechien | 9 | 5.845 |
| Ungarn | 11 | 5.214 |
| Summe | 61 | 64.713 |

Tabelle 6: Ausländische Kooperationspartner österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen 2014 nach Land (Anzahl, Aufkommen).

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

Der Personenverkehrsmarkt ist weiter gewachsen.

Interessant ist auch die Aufgliederung nach Nachbarländern. Die meisten Kooperationspartner gibt es in Deutschland (21), die wenigsten in Slowenien (2). Vom Aufkommen her liegt Deutschland weit vor Italien an der Spitze.

Personenverkehr

Der Personenverkehrsmarkt ist im Jahr 2014 weiter gewachsen, der Zuwachs an Reisenden betrug rund 1,4 Prozent.

Die ÖBB-Personenverkehr verzeichnete um 0,8 Prozent mehr Reisende, die Privatbahnen meldeten sogar einen Zuwachs von 4,8 Prozent. Auch 2014 nahmen bei

| | Mio. Reisende | Mrd. Personen-kilometer | Mio. Personen-zugkilometer | Durchschnittliche Fahrtweite (km) |
|------|---------------|-------------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| 2010 | 242,1 | 10,8 | 105,4 | 44,6 |
| 2011 | 244,0 | 10,9 | 106,9 | 44,8 |
| 2012 | 261,9 | 11,2 | 109,6 | 42,8 |
| 2013 | 274,3 | 11,9 | 109,3 | 43,4 |
| 2014 | 278,3 | 12,1 | 110,1 | 43,3 |

Tabelle 7: Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2010–2014.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

| | Summe ÖBB-PV | Private | Anteile Private |
|----------------------------|--------------|---------|-----------------|
| Mio. Reisende | 278,3 | 235,1 | 43,1 15,4 % |
| Mrd. Personen-kilometer | 12,1 | 10,7 | 1,4 11,8 % |
| Mio. Personen-zugkilometer | 110,1 | 96,1 | 14,1 12,4 % |

Tabelle 8: Personenverkehrsmarkt 2014 nach Unternehmensgruppen.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

| | Reisende | Personen-kilometer | Personen-zugkilometer |
|------|----------|--------------------|-----------------------|
| 2010 | 12,9 % | 5,6 % | 8,5 % |
| 2011 | 13,6 % | 5,5 % | 10,9 % |
| 2012 | 13,9 % | 8,7 % | 12,8 % |
| 2013 | 14,5 % | 10,7 % | 12,3 % |
| 2014 | 15,4 % | 11,8 % | 12,4 % |

Tabelle 9: Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr 2010–2014.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

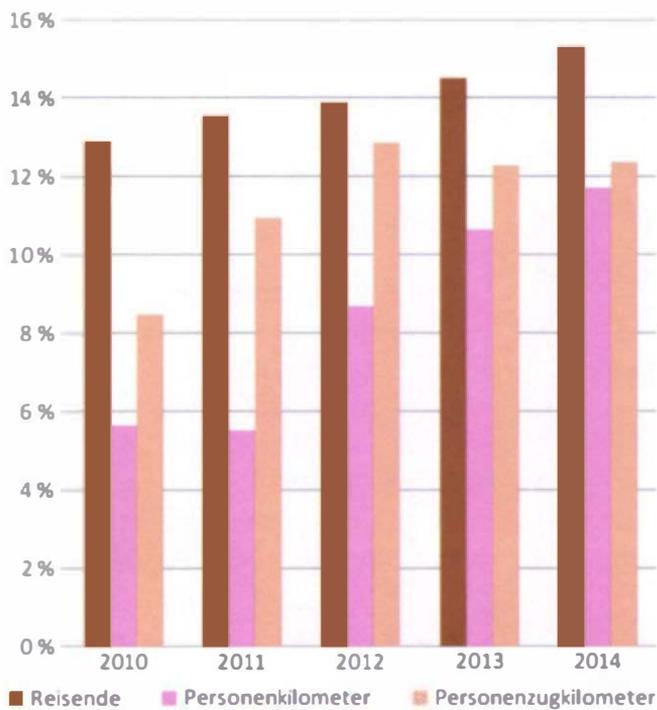


Abb. 14: Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr 2010–2014. Quelle: Erhebung der Schienen-Control

den Privaten die Personenkilometer zu, diesmal um 10,8 Prozent. Bei der ÖBB-Personenverkehr nahm die Zahl der Personenkilometer um 0,4 Prozent zu, hier fand der Fahrgastzuwachs vorwiegend im Nahverkehr statt.

Im Jahr 2014 gab es im Gegensatz zu 2013 keine signifikanten Fahrzeitverkürzungen, da keine Neubaustrassen in Betrieb genommen wurden. Die sonstigen Fahrplanveränderungen waren eher geringfügig und betrafen in erster Linie den Regionalverkehr.

QUALITATIVE MARKTBEURTEILUNG 2014

Die Schienen-Control erhebt in der Marktbeobachtung neben objektiven Zahlen auch subjektive Bewertungen, um ein Bild über die aktuelle Situation des Marktes und die häufigsten Problemfelder zu gewinnen. Zu diesem Zweck führt die Schienen-Control seit 2006 auf Basis der Bestimmungen von § 26 Eisenbahngesetz (EisbG) eine umfassende Umfrage bei den Eisenbahnunternehmen durch. Mehr als 90 Prozent der Unternehmen beantworteten die Fragen für das Berichtsjahr 2014.

Die qualitativen Indikatoren waren in sieben Gruppen mit bis zu acht Einflussfaktoren gegliedert und sollten von den teilnehmenden Unternehmen bewertet werden. Die einheitliche Fragestellung lautete wie im Vorjahr „In welchem Ausmaß werden Neuverkehre durch folgende Punkte negativ beeinflusst? Bewerten Sie nach Schulnotensystem (1 kein Einfluss, 5 großer negativer Einfluss)“. Die Ergebnisse sind beginnend mit dem Jahr 2008 in der folgenden Tabelle „Qualitative Einflussfaktoren“ abgebildet.

| Netzzugang | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Trassenvergabe | 1,95 | 1,65 | 1,60 | 1,54 | 1,62 | 1,62 | 1,83 |
| Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahn) | 2,72 | 2,76 | 3,00 | 2,85 | 2,83 | 2,86 | 2,76 |
| Zugang zu Serviceeinrichtungen | – | – | – | – | 2,15 | 2,35 | 2,22 |
| Engpass bei Trassen | 2,76 | 2,65 | 2,25 | 2,38 | 2,25 | 2,23 | 2,35 |
| Grenzübertritt | 2,29 | 2,27 | 1,94 | 2,19 | 2,37 | 1,87 | 2,14 |
| Betriebliche Auflagen | 2,55 | 2,70 | 2,47 | 2,43 | 2,37 | 2,44 | 2,61 |
| Verschub | 2,59 | 2,65 | 2,40 | 2,33 | 2,32 | 2,32 | 2,39 |
| Unternehmensfaktoren | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Mangel an (Risiko-)Kapital | 2,87 | 2,43 | 2,21 | 2,35 | 2,31 | 2,16 | 2,14 |
| Konkurrenz durch andere EVUs | 2,95 | 2,87 | 2,40 | 2,54 | 2,69 | 2,60 | 2,64 |
| Konkurrenz durch andere Verkehrsträger | 3,55 | 3,57 | 3,60 | 3,71 | 3,62 | 3,44 | 3,59 |
| Unternehmensgründung EIU/EVU | 2,05 | 2,45 | 1,89 | 1,68 | 1,82 | 1,90 | 1,79 |
| Fahrplanqualität | 2,57 | 2,48 | 2,05 | 2,29 | 2,27 | 2,24 | 2,36 |
| Netzzustand | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Ausbau | 2,50 | 2,74 | 2,50 | 2,52 | 2,30 | 2,16 | 2,09 |
| Erhaltung | 2,86 | 3,13 | 2,95 | 2,74 | 2,56 | 2,60 | 2,39 |
| Umleitungen | – | 3,50 | 2,89 | 3,04 | 2,85 | 2,71 | 2,77 |
| Sicherungstechnik | 2,09 | 2,09 | 1,80 | 2,17 | 2,41 | 2,13 | 2,09 |
| Betriebsqualität | 2,55 | 2,83 | 2,42 | 2,39 | 2,22 | 2,28 | 2,30 |
| Personal | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Verfügbarkeit | 2,10 | 2,35 | 2,45 | 2,79 | 2,86 | 2,88 | 2,83 |
| Schulungseinrichtungen | 2,15 | 2,36 | 2,10 | 2,00 | 1,93 | 2,12 | 2,13 |
| Soziale Normen | 1,95 | 2,43 | 2,00 | 2,17 | 2,29 | 2,27 | 2,43 |
| Behördliche Auflagen | 2,62 | 3,26 | 2,80 | 2,79 | 2,93 | 3,12 | 3,09 |
| Sprache | 2,14 | 1,82 | 1,84 | 2,04 | 1,89 | 1,85 | 1,78 |
| Verfügbarkeit, Kosten, Betriebsmittel | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Triebfahrzeuge | 2,76 | 2,86 | 2,88 | 3,00 | 2,64 | 3,12 | 3,00 |
| Waggons | 3,00 | 3,27 | 2,74 | 3,18 | 2,89 | 2,96 | 2,86 |
| Dienstleistung | 2,52 | 2,59 | 2,26 | 2,26 | 2,21 | 2,44 | 2,29 |
| Energie | 2,10 | 2,32 | 1,95 | 2,08 | 1,96 | 2,00 | 2,00 |
| Struktur der Trassengebühr | – | – | – | 2,38 | 2,23 | 2,31 | 2,13 |
| Höhe der Trassengebühr Güterverkehr | – | – | – | 2,68 | 2,83 | 2,65 | 2,68 |
| Höhe der Trassengebühr Personenverkehr | – | – | – | 3,13 | 2,94 | 3,00 | 2,74 |

| Behörden | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|
| Zulassung Fahrzeuge | 3,15 | 3,05 | 3,00 | 2,95 | 2,92 | 2,88 | 2,83 |
| Technische Vorschriften | 2,95 | 3,14 | 2,59 | 2,83 | 2,78 | 2,80 | 2,83 |
| Betriebliche Normen | 2,68 | 2,64 | 2,29 | 2,50 | 2,36 | 2,38 | 2,52 |
| Genehmigungen, Konzessionswesen, SIBE | 2,64 | 3,04 | 3,06 | 2,52 | 2,27 | 2,38 | 2,09 |
| Sicherheitsbescheinigung neu | 2,45 | 2,78 | 2,65 | 2,8 | 2,42 | 2,38 | 2,26 |
| Unterschiede i. d. Umsetzung i. d. EU-Ländern | 2,60 | 3,43 | 3,40 | 3,11 | 3,09 | 3,13 | 3,32 |
| Lokführerschein | 2,24 | 2,19 | 2,00 | 2,15 | 2,46 | 2,58 | 2,74 |
| Fahrzeugregister neu | 1,84 | 2,10 | 1,87 | 2,20 | 2,24 | 2,04 | 2,17 |

| Neue Technologien (verpflichtend) | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|
| Kommunikation (z. B. GSMR) | 2,50 | 2,68 | 2,59 | 2,39 | 2,22 | 2,04 | 2,00 |
| Sicherungstechnik (ETCS) | 2,95 | 3,48 | 3,06 | 3,09 | 3,58 | 3,50 | 3,45 |
| Umsetzung TSI | 2,95 | 3,23 | 2,95 | 2,95 | 3,04 | 2,88 | 2,78 |
| Landesspezifische Ausnahmen bei den TSI | 2,86 | 3,33 | 2,75 | 2,90 | 2,75 | 2,73 | 2,82 |

Tabelle 1: Qualitative Einflussfaktoren.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

In Abbildung 1 sind jene fünf Einflussfaktoren dargestellt, die bei der qualitativen Umfrage 2014 als geringstes Hindernis gesehen wurden. In diesem Jahr wird der Einflussfaktor „Sprache“ mit einer Durchschnittsnote von 1,78 als am wenigsten problematisch wahrgenommen. Der Einflussfaktor „Unternehmensgründung“ ist neu in die Top 5 vorgerückt, „Grenzübertritt“ ist hingegen nicht mehr unter den besten Fünf.

In Abbildung 2 sind jene Einflussfaktoren dargestellt, die bei der qualitativen Umfrage für das Jahr 2014 am schlechtesten bewertet wurden. Der Einflussfaktor „Konkurrenz durch andere Verkehrsträger“ hat gegenüber dem Vorjahr den Platz mit „Sicherungstechnik“ getauscht. Die übrigen als problematisch eingestuften Einflussfaktoren sind gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben.

Bei der Erhebung waren in Summe 41 Einflussfaktoren zu bewerten. Im direkten Vergleich wurden in diesem Jahr 21 Einflussfaktoren besser als im Vorjahr benotet, bei einem Faktor blieb die Bewertung konstant. Bei 19 Einflussfaktoren hat sich die Durchschnittsnote im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert.

In Abbildung 3 sind die jeweils fünf Einflussfaktoren mit der stärksten Verbesserung bzw. mit der stärksten Verschlechterung der Durchschnittsnote dargestellt.

Beim Einflussfaktor „Grenzübertritt“ hat sich die Durchschnittsnote deutlich verschlechtert. Deutlich verbessert hat sich der Einflussfaktor „Genehmigungen, Konzessionswesen, SIBE“. Auch der Faktor „Trassengebühr PV“ schnitt 2014 signifikant besser ab als im Jahr davor.

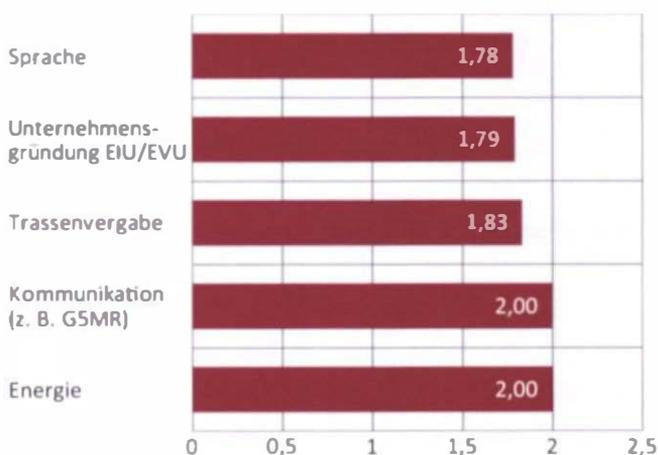


Abb. 1: Die fünf geringsten Hindernisse.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

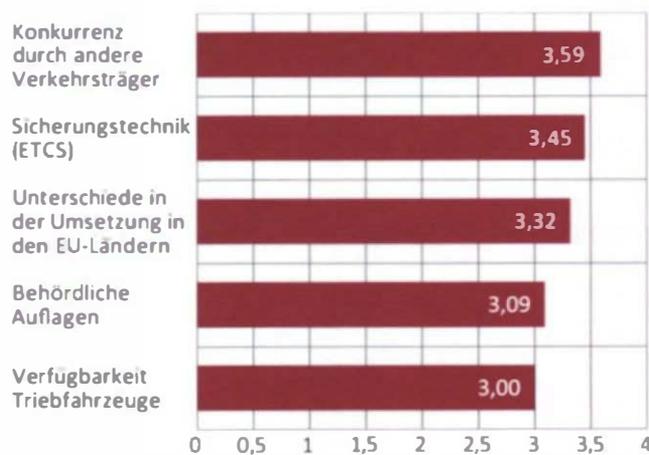


Abb. 2: Die fünf größten Hindernisse

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

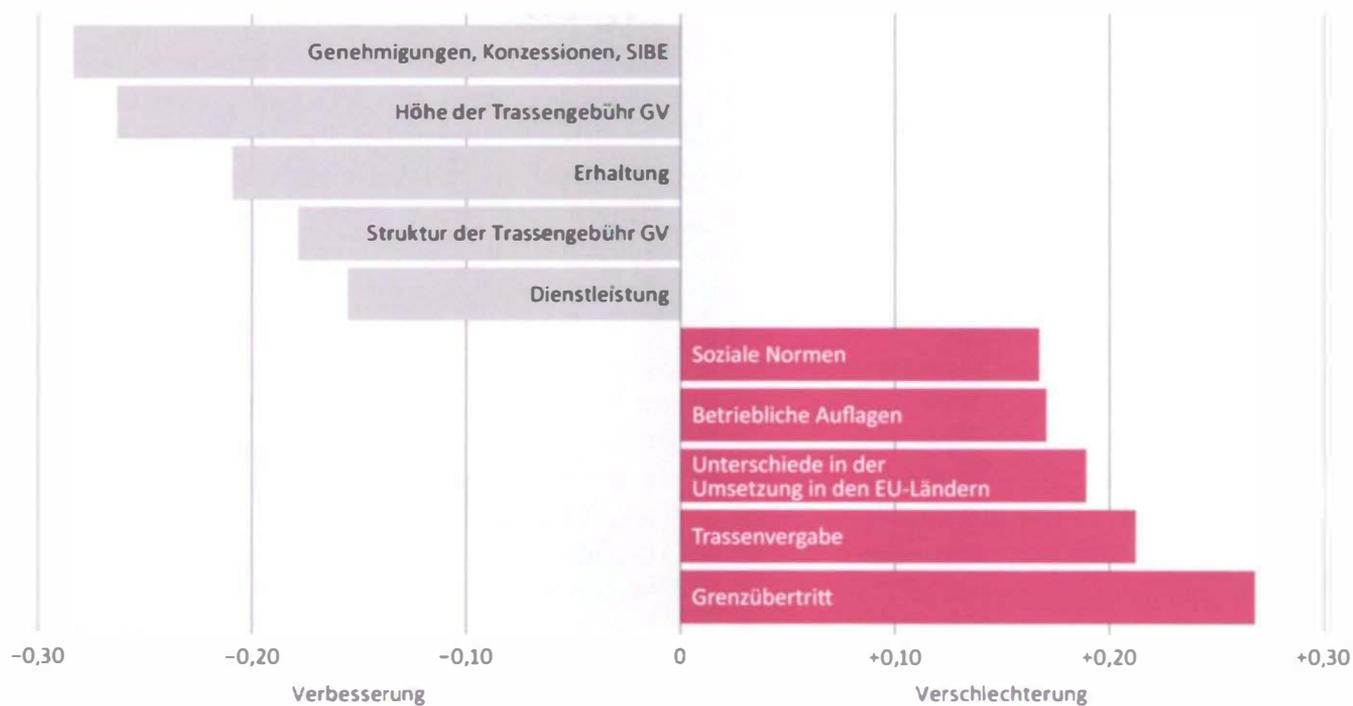


Abb. 3: Stärkste Veränderungen der Bewertung von Einflussfaktoren gegenüber 2013.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

SCHIENENFAHRZEUGE

Mehr Triebfahrzeuge

Im Vergleich zum Vorjahr standen den in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen 2014 wieder mehr Triebfahrzeuge zur Verfügung. Dabei erhöhte sich vor allem die Zahl der Diesellokomotiven. Die Zahl der Triebwagen und der Triebzüge blieb nahezu gleich. Manche Triebfahrzeuge werden auf weiten Strecken im Ausland eingesetzt, es kommen aber auch ausländische Fahrzeuge im Rahmen von Kooperationsverkehren nach Österreich. Insgesamt dürften sich diese beiden Effekte weitgehend ausgleichen. Die Fahrzeuge des DB-Konzerns sind in der Tabelle „Triebfahrzeugstatistik“ nicht berücksichtigt, da eine Abgrenzung der in Österreich eingesetzten Fahrzeuge nicht möglich ist und die Gesamtsumme das Bild erheblich verfälschen würde. Auf die Schmalspurbahnen entfielen im Jahr 2014 rund 4,4 Prozent der Triebfahrzeuge.

Ein Teil der in der Tabelle „Triebfahrzeugstatistik“ angeführten Triebfahrzeuge ist von verschiedenen europäi-

schen Lokpools angemietet. Das betrifft vorwiegend den Bestand bei den neuen Marktteilnehmern, wogegen es im ÖBB-Konzern derzeit keine gemieteten oder geleasteten Triebfahrzeuge gibt. Der europäische Markt für Mietfahrzeuge ist vor allem im Bereich der Lokomotiven in den letzten Jahren stark gewachsen. Der Bestand an Mietloks in Europa ist bereits größer als die Gesamtzahl der Lokomotiven in Österreich. Neu in den Markt eintretende Eisenbahnverkehrsunternehmen scheuen meist das Risiko einer langfristigen Investition in Triebfahrzeuge und nutzen daher das Angebot der Leasingunternehmen. Deren Triebfahrzeuge sind zumeist in mehreren Ländern zugelassen und somit auch für den internationalen Verkehr mit Lokomotivdurchlauf in mehreren Ländern geeignet. Europäischer Marktführer in diesem Bereich ist die Alpha Trains Belgium, gefolgt von Mitsui Rail Capital Europe und der zur SNCF-Gruppe gehörenden Akiem. Neu am Markt ist seit 2014 die in Österreich ansässige European Locomotive Leasing Austria.

| Triebfahrzeugstatistik | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Lokomotiven | | | | | |
| Diesellokomotiven | 546 | 516 | 544 | 465 | 473 |
| Dampflokomotiven | 18 | 16 | 18 | 14 | 14 |
| Elektr. Einsystemwechselstromlokomotiven | 511 | 509 | 509 | 474 | 476 |
| Elektr. Einsystemgleichstromlokomotiven | 16 | 17 | 17 | 17 | 17 |
| Elektr. Mehrsystemlokomotiven (Wechsel- und/oder Gleichstrom) | 400 | 402 | 428 | 433 | 434 |
| Bestand der Lokomotiven | 1491 | 1460 | 1516 | 1403 | 1414 |
| Triebwagen | | | | | |
| Dieseltriebwagen | 264 | 221 | 213 | 226 | 225 |
| Elektr. Einsystemtriebwagen | 366 | 369 | 370 | 388 | 389 |
| Elektr. Mehrsystemtriebwagen (Wechsel-/Gleichstrom) | 52 | 52 | 52 | 54 | 52 |
| Bestand der Triebwagen | 682 | 642 | 635 | 668 | 666 |
| Triebzüge (fest gekuppelte Garnituren) | | | | | |
| Elektr. Einsystemwechselstromtriebzüge | | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Elektr. Mehrsystemtriebzüge (Wechsel-/Gleichstrom) | 34 | 44 | 51 | 51 | 51 |
| Bestand der Triebzüge | 34 | 51 | 58 | 58 | 58 |
| Summe Triebfahrzeuge | 2207 | 2153 | 2209 | 2129 | 2138 |

Tabelle 1: Triebfahrzeugstatistik 2010–2014.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

| Triebfahrzeuge nach Spurweite 2014 | Normalspur | Schmalspur | Gesamt |
|---|-------------------|-------------------|---------------|
| Lokomotiven | 1369 | 45 | 1414 |
| Triebwagen | 618 | 48 | 666 |
| Triebzüge | 58 | 0 | 58 |
| Summe Triebfahrzeuge | 2045 | 93 | 2138 |

Tabelle 2: Triebfahrzeuge nach Spurweite 2014.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

| Lokpool | Diesel-lokomotiven | Elektro-lokomotiven | Summe | Anteil an Summe |
|---|--------------------|---------------------|-------------|-----------------|
| Akiem S.A. (SNCF Gruppe) | 102 | 181 | 283 | 19,7 % |
| Alpha Trains Belgium | 203 | 170 | 373 | 26,0 % |
| Ascendos Rail Leasing | 27 | 8 | 35 | 2,4 % |
| Beacon Rail Leasing | 40 | 12 | 52 | 3,6 % |
| EAH Eisenbahn Anlagen Handel | 37 | 0 | 37 | 2,6 % |
| European Locomotive Leasing (ELL Austria) | 0 | 20 | 20 | 1,4 % |
| Macquarie European Rail | 37 | 56 | 93 | 6,5 % |
| Millet | 12 | 0 | 12 | 0,8 % |
| Mitsui Rail Capital Europe (MRCE) | 72 | 242 | 314 | 21,9 % |
| northrail | 78 | 4 | 82 | 5,7 % |
| Railpool | 5 | 123 | 128 | 8,9 % |
| SRI Rail Invest | 0 | 6 | 6 | 0,4 % |
| Summe | 613 | 822 | 1435 | |

Tabelle 3: Europäische Lokpools.

Quellen: Rail Business 34/14, Schienen-Control, Stand 31.12.2014

Güterwagen rückläufig

Die Gesamtzahl der Güterwagen war 2014 gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Damit hat sich der Trend des Vorjahres fortgesetzt und sogar noch verstärkt. Im Fahrzeugregister der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG) waren Ende 2014 21.691 (Ende 2013: 24.645) Güterwagen registriert. Das bedeutet einen Rückgang um 12 Prozent, Wagen für die Fahr-

wegerhaltung sind in dieser Zahl nicht enthalten. Die Rückgänge betrafen vorwiegend die Rail Cargo Austria (RCA), aber auch die sonstigen Fahrzeughalter. Offenbar fanden Verlagerungen der Registrierung von Österreich in andere Länder statt, wobei die RCA-Gruppe dafür im Ausland eigene Tochtergesellschaften besitzt.

Bei rund 80 Prozent der Güterwagen ist die RCA Fahrzeughalterin, 3,4 Prozent gehören anderen Eisenbahn-

| Fahrzeughalter | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|
| RCA | 21.387 | 21.907 | 20.133 | 17.384 |
| andere EVU | 482 | 525 | 601 | 733 |
| Sonstige Halter | 4.808 | 4.332 | 3.911 | 3.574 |
| Summe | 26.677 | 26.764 | 24.645 | 21.691 |

Tabelle 4: Entwicklung des Bestands der in Österreich registrierten Güterwagen 2011–2014.

Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand: 31.12.2014

| Güterwagentyp | RCA | Andere EVU | Sonstige Halter | Summe | Anteil Sonstige |
|------------------------------------|---------------|------------|-----------------|---------------|-----------------|
| Wagen mit öffnungsfähigem Dach (T) | 1.260 | 25 | 2 | 1.287 | 0,16 % |
| Gedekte Wagen (G) | 52 | 33 | 37 | 122 | 30,33 % |
| Gedekte Wagen Sonderbauart (H) | 3.839 | 15 | 52 | 3.906 | 1,33 % |
| Flachwagen (K,O,R) | 3.302 | 81 | 9 | 3.392 | 0,27 % |
| Flachwagen Sonderbauart (L,S) | 5.592 | 55 | 146 | 5.793 | 2,52 % |
| Offene Wagen (E) | 1.809 | 163 | 11 | 1.983 | 0,55 % |
| Offene Wagen Sonderbauart (F) | 1.093 | 209 | 20 | 1.322 | 1,51 % |
| Kesselwagen (Z) | 0 | 2 | 2.905 | 2.907 | 99,93 % |
| Spezialwagen (U) | 437 | 150 | 392 | 979 | 40,04 % |
| Summe | 17.384 | 733 | 3.574 | 21.691 | 16,48 % |

Tabelle 5: Güterwagen nach Kategorien und Haltern.

Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand: 31.12.2014

verkehrsunternehmen. Die Privatwageneinsteller halten 16,5 Prozent aller in Österreich registrierten Güterwagen, zum größten Teil sind das Kesselwagen.

In Österreich gibt es mehrere große und zahlreiche kleine private Wagenhalter. 90,5 Prozent der Privatgüterwagen stehen im Eigentum von fünf großen Gruppierungen. Während sich die Großen vorwiegend mit dem Verleih befassen, besitzen die Kleinen oft nur wenige Wagen, die vor allem für den Eigenbedarf verwendet werden. Meist handelt es sich um Mineralölhändler oder Industriebetriebe, die dem jeweiligen

Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Wagen für ihre eigenen Transporte zur Verfügung stellen.

| Anteile der fünf größten Privatwageneinsteller | |
|---|--------|
| VTG Gruppe | 40,3 % |
| GATX Gruppe | 27,4 % |
| ERMEWA | 8,8 % |
| Holcim Gruppe | 9,3 % |
| Wascosa | 4,6 % |

Tabelle 6: Marktanteile der fünf größten Privatwageneinsteller in Österreich.

Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand: 31.12.2014

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN

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

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

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

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

Insgesamt betragen die Zahlungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen 2014 rund 685 Mio. Euro. Davon entfielen 7,7 Prozent bzw. 53 Mio. Euro (2013: 52 Mio.) auf die Privatbahnen. Bei der ÖBB-Personenverkehr wurden ca. 58 Mio. Fahrplankilometer im Wert von 632 Mio. Euro (2013: 620 Mio.) bestellt.¹ Diese Beträge entsprechen den vereinbarten Abgeltungen für die vom Bund für das Jahr 2014 beauftragten Leistungen ohne Leistungsstörungen und ohne Qualitätsbonus/-malus. Zusätzlich zu diesem bereitgestellten Grundangebot des Bundes gibt es Verträge zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Bundesländern bzw. Gemeinden (z. B. für die Bestellung von Theaterzügen am Wochenende).

Für die Streckenabschnitte im Fernverkehr, auf denen die Ticketerlöse ausreichen, sodass die Eisenbahnunternehmen ihre Züge wirtschaftlich betreiben können, gibt es keine Bestellungen der öffentlichen Hand. Der

freie Wettbewerb herrscht im Fernverkehr zwischen Wien und Salzburg auf der Westbahnstrecke. Eigenwirtschaftlich geführt werden die Fernverkehrszüge zum Teil auch am Brennerkorridor, auf der Passauerstrecke sowie auf der Nord- und Ostbahn.

Förderprogramm „Schienengüterverkehr neu“

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

Beihilfen werden für folgende Produktionsformen gewährt:

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

Als eine RoLa-Sendung gilt

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

Abgeltung

Das neue Beihilfenprogramm trat am 3. Dezember 2012 in Kraft und ersetzt die bis dahin geltenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Güterverkehr. Vorerst ist die Beihilfe auf fünf Jahre begrenzt. Insgesamt betragen die Beihilfen des Bundes 2014 rund

¹ Quelle SCHIG

99 Mio. Euro, davon entfallen auf den kombinierten Verkehr 51 Mio. Euro.

Im Einzelwagenladungsverkehr beträgt der Abgeltungssatz pro 1.000 Netto-Tonnenkilometer zwischen 5,60 Euro und 16,60 Euro.

Im UKV wird die Beihilfe pro transportierter Einheit berechnet, wobei die Höhe der Beihilfe je nach Art des Verkehrs (national, bilateral, Transit), nach Größe und Gewicht sowie nach zurückgelegter Entfernung auf der Schiene in Österreich gestaffelt ist. Diese Beihilfe beträgt 2014 und 2015 zwischen 6,50 Euro bei kleinen UKV-Sendungen und kurzer Entfernung für

den Transit und bis zu 55,80 Euro für große Sendungen im Inlandsverkehr. Für Bergstrecken wird eine zusätzliche Beihilfe zwischen 1,80 und 3,60 Euro gewährt. In allen Fällen werden jährliche Verträge zwischen dem Bund und den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen.

Bei der RoLa wird je nach Verkehrsachse und Tageszeit ein bestimmter Beihilfensatz pro beförderten LKW gewährt, der zwischen 47 Euro in der Nacht und 94 Euro untertags beträgt. Daneben werden noch Beihilfen für die Tauernachse (82 Euro) und die Pyhrn-Schoberachse (78 Euro) je Sendung gewährt.

MARKTBERICHT DER IRG-RAIL

Anfang 2015 erschien der zweite Marktbericht der Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail), der sich mit den Entwicklungen des Jahres 2013 befasst. Im Vergleich zum Tätigkeitsbericht der Schienen-Control erscheint dieser Bericht spät, da die Erhebungen in einzelnen Mitgliedsstaaten zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen als in Österreich.

Der Schwerpunkt der Indikatoren bezieht sich auf Wettbewerbsfragen, Trassengebühren und Serviceeinrichtungen. Die aktuellen Daten wurden im Sommer 2014 erhoben, die bisher verwendeten Indikatoren wurden nicht verändert, um die Kontinuität zu wahren. Damit ist es möglich, Ergebnisse aus drei Jahren zu vergleichen und Trends abzulesen. Bei den Serviceeinrichtungen zeigte sich, dass die jeweilige Definition nicht immer eindeutig war und es manchmal zu national unterschiedlichen Auslegungen kam. Die europäische Gesetzgebung enthält dazu keine genauen Definitionen. Die IRG-Rail hat sich daher auf solche Serviceeinrichtungen konzentriert, deren Definition eindeutig ist bzw. hat dazu eindeutige Definitionen gewählt. So lässt etwa der Begriff „Güterterminals“ viel Interpretationsspielraum zu, die IRG-Rail beschränkte sich aber auf Güterterminals für den kombinierten Verkehr.

Ergebnisse des Marktberichts

Ein interessanter Aspekt bei der internationalen Betrachtung des Eisenbahnsektors ist die Anzahl der in einem Land tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (Abb. 1). Für diesen Indikator liegen seit 2011 vergleichbare Zahlen vor. Die mit Abstand meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen gab es 2013 wieder in Deutschland, dort waren 311 Unternehmen aktiv. Die vergleichsweise hohe Zahl kommt dadurch zustande, dass in Deutschland auch zahlreiche Anschlussbahnbetreiber über Lizenzen verfügen, selbst zu fahren. Auf Langstrecken verkehren jedoch deutlich weniger Unternehmen. Polen hatte mit 72 ebenfalls erneut verhältnismäßig viele Bahnunternehmen. Dort verantworten die Regionen den Personennahverkehr, was zur Gründung zahlreicher regionaler Verkehrsunternehmen im Besitz der Verwaltungsbezirke (Wojwodschaften) geführt hat. In Österreich waren 2013 33 Bahnen aktiv, das sind um drei mehr als im Jahr davor. Für die Größe des Landes ist das eine relativ hohe Zahl. Insgesamt gab es seit 2011 in zwölf Ländern einen Zuwachs an Eisenbahnverkehrsunternehmen, lediglich in zwei Ländern verringerte sich die Anzahl.

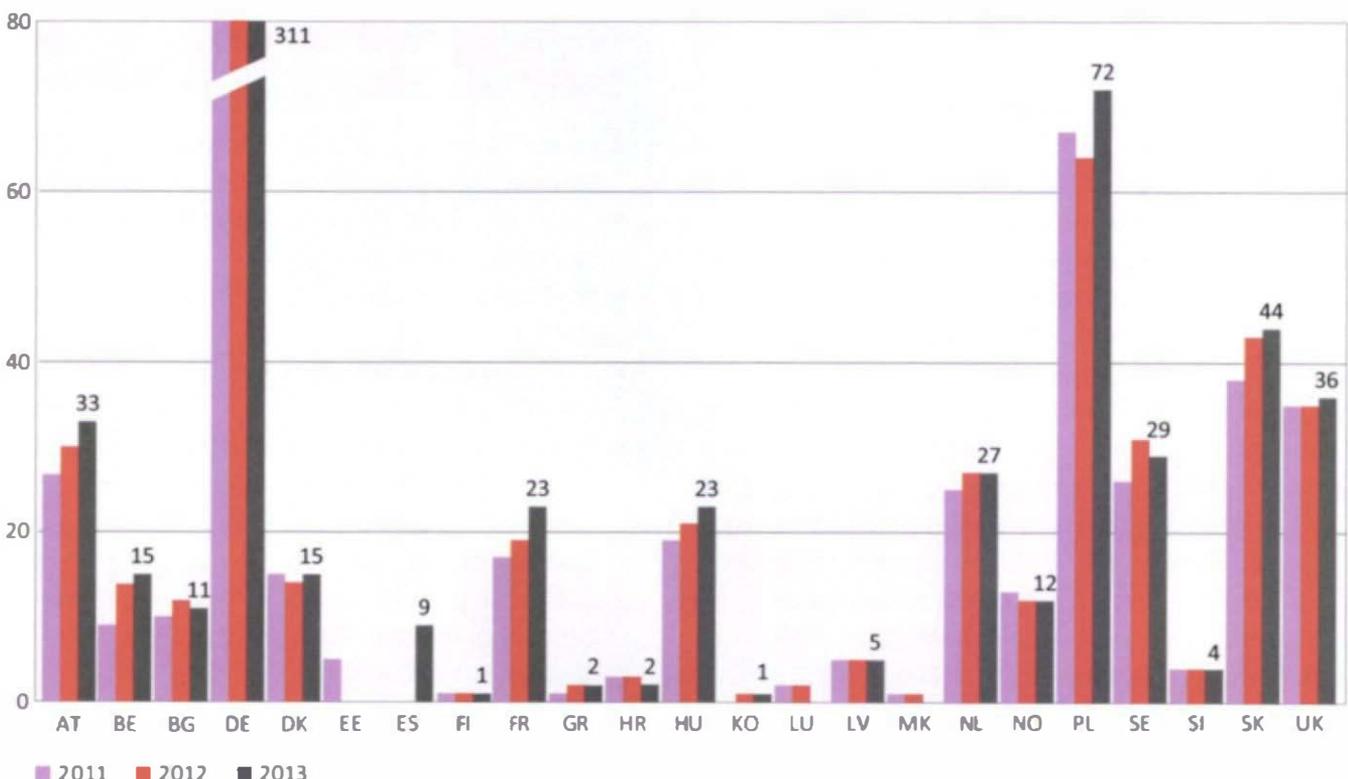


Abb. 1: Anzahl der aktiven Eisenbahnunternehmen 2011–2013.

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2013

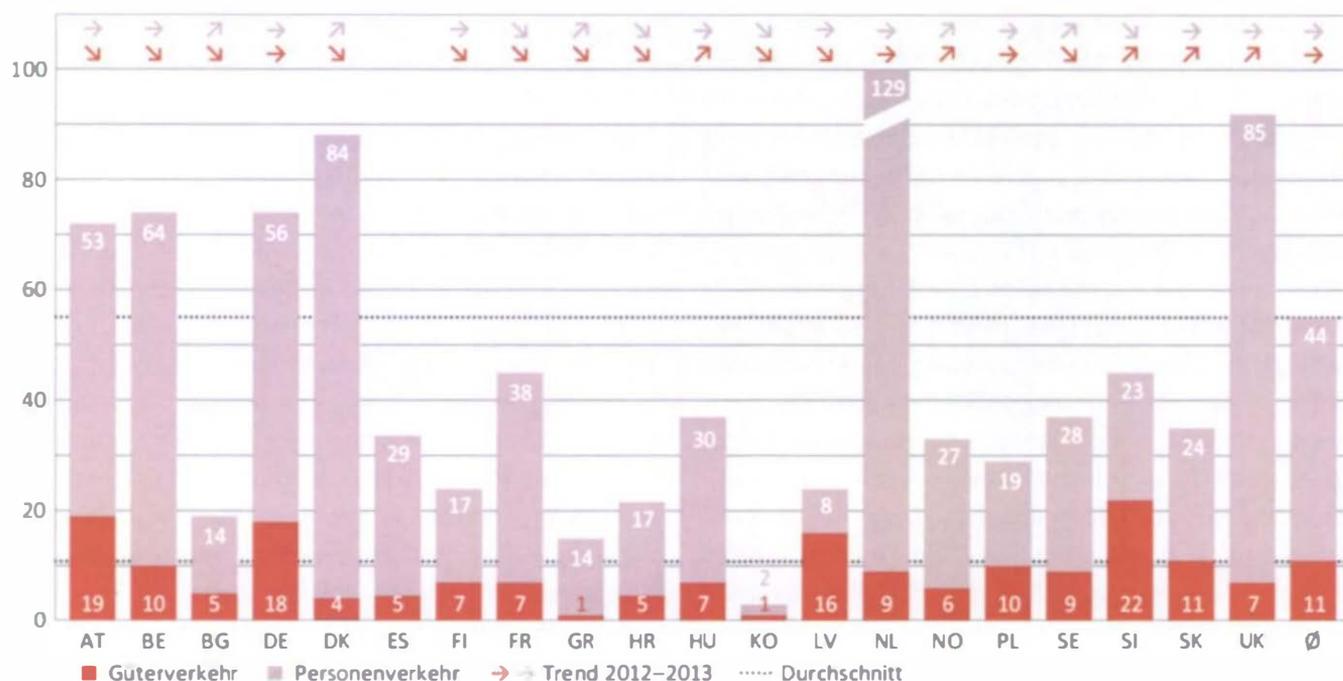


Abb. 2: Benützungintensität des Schienennetzes 2013 (Zugfahrten je Kilometer und Tag).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2013

Interessant ist die Benützungintensität nach Zugfahrten je Kilometer und Tag (Abb. 2), wenn man Personen- und Güterverkehr separat betrachtet. Im Schnitt der untersuchten Länder wurden 2013 lediglich rund 20 Prozent der Zugfahrten im Güterverkehr erbracht, pro Tag fanden insgesamt 55 Zugfahrten je Streckenkilometer statt. In Österreich liegt dieser Wert mit 72 Fahrten über dem europäischen Durchschnitt, was ein Indikator für eine gute Netznutzung ist. Ähnliche Werte erreicht auch Deutschland. Den höchsten Wert weisen die Niederlande auf, hier gibt es aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte zahlreiche Strecken mit sehr dichtem Personenverkehr. Die Netznutzung im Güterverkehr lag in den Niederlanden jedoch unter dem Durchschnitt. In Dänemark und im Vereinigten Königreich war die Netznutzung 2013 ebenfalls hoch, wobei auch hier dieses Ergebnis dem Personenverkehr geschuldet ist.

Die Einnahmen je Zugkilometer aus der Schienenmaut (Abb. 3) bewegten sich 2013 im Güterverkehr zwischen 8,60 Euro in Lettland und 0,20 Euro in Spanien. Im Personenverkehr reichte die Bandbreite von 7,50 Euro (Frankreich und Belgien, wobei in Belgien die Stationsgebühren im Infrastrukturbenützungsentgelt enthalten sind) bis 0,01¹ Euro (Slowenien). Österreich lag im

¹ Werte in Abbildung 3 auf eine Kommastelle gerundet

Güterverkehr mit 3 Euro leicht über dem Durchschnittswert von 2,90 Euro, im Personenverkehr hingegen mit 2,20 Euro deutlich unter dem Durchschnitt von 4,40 Euro. Auffällig sind die hohen Gebühren in Frank-

Die Bahn im internationalen Vergleich

- Deutschland ist mit 311 Unternehmen Bahn-Spitzenreiter.
- Österreich hat 33 Bahnen – angesichts der Größe des Landes eine hohe Zahl.
- In 12 Ländern gab es seit 2011 einen Zuwachs an Bahnen.
- Nur in zwei Ländern verringerte sich die Anzahl der Bahnen.
- In Österreich wird die Bahn stark genutzt: Mit 72 Fahrten je Kilometer und Tag liegt Österreich über dem europäischen Schnitt.
- Die durchschnittlich pro Jahr mit der Bahn zurückgelegte Entfernung je Einwohnerin bzw. Einwohner beträgt 2013 in den betrachteten Ländern 978 Kilometer.
- Österreich ist mit 1.425 zurückgelegten Kilometern europäischer Spitzenreiter in diesem Ranking.

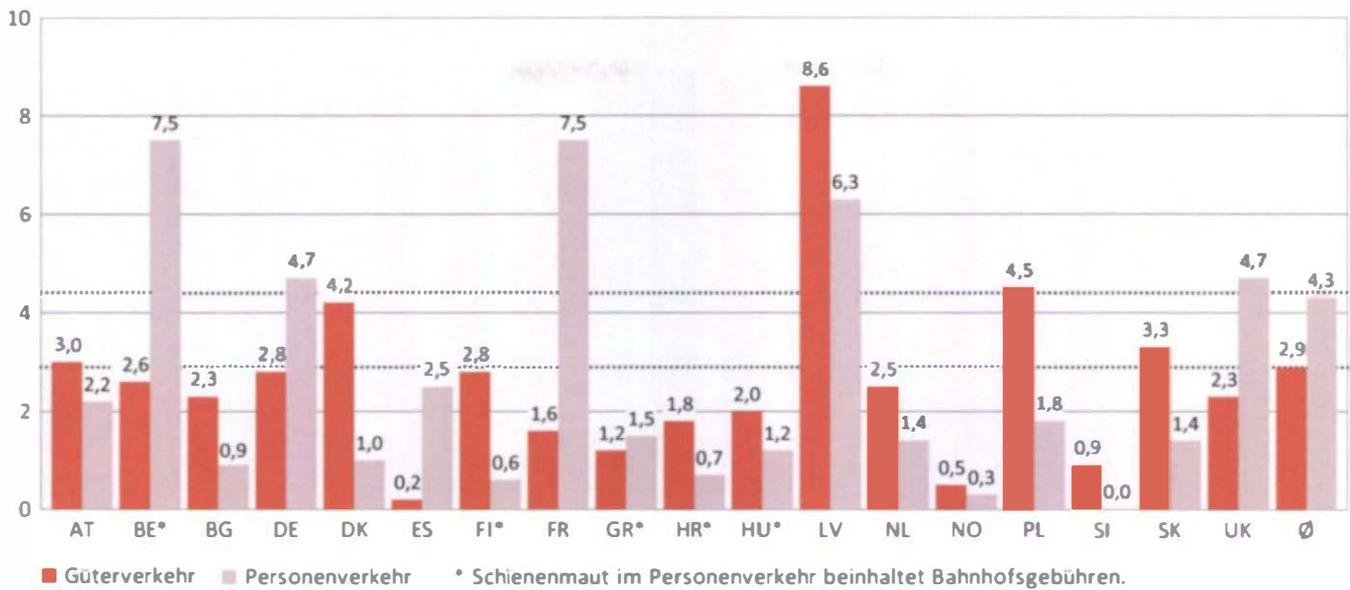


Abb. 3: Durchschnittliche Schienenmaut je Zugkilometer 2013 (in Euro).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2013

reich, die durch den stark entwickelten Hochgeschwindigkeitsverkehr mit hohen Trassengebühren bedingt sind. Aber auch in Deutschland und in Großbritannien sind die Trassengebühren je Personenzugkilometer überdurchschnittlich hoch. In diesen Ländern ist die Spreizung der Gebühren zwischen verschiedenen Streckenkategorien sehr groß, abseits der Hochge-

schwindigkeitsstrecken sind die Gebühren wesentlich niedriger.

In der Gesamtbetrachtung sind die Trassengebühren je Zugkilometer im Personenverkehr seit 2010 um 8 Prozent angestiegen, im Güterverkehr jedoch um rund 2 Prozent zurückgegangen. Diese Entwicklung verlief in Österreich ähnlich.

Der durchschnittliche Marktanteil der neuen Marktteilnehmer an den Personenkilometern (Abb. 4, Seite 54) ist im Vergleich zum Vorjahr angestiegen und lag 2013 bei über 30 Prozent. Dennoch gibt es immer noch Länder ohne Wettbewerb im Personenverkehr. Einen starken Anstieg verzeichnete Österreich, was auf die Fahrplanverdichtung der WESTbahn im Dezember 2012 zurückzuführen ist. Das Unternehmen profitierte zudem von der Fahrzeitverkürzung durch die Inbetriebnahme des Wienerwaldtunnels. Abgesehen vom Vereinigten Königreich, in dem 99 Prozent des Personenverkehrs von privaten Anbietern erbracht werden, ist auch der hohe Marktanteil neuer Marktteilnehmer in Polen zu erwähnen. Dieser beruht darauf, dass zahlreiche Regionen den Personennahverkehr nunmehr mit eigenen Gesellschaften abwickeln, die nicht dem ehemaligen Monopolisten zuzurechnen sind. Abgesehen von diesen beiden Sonderfällen liegt Österreich beim Marktanteil neuer Anbieter auf gleichem Niveau wie Deutschland, Dänemark, Lettland und Norwegen.

Der durchschnittliche Erlös je Personenzugkilometer (Abb. 5, Seite 54) lag im Jahr 2013 bei 20 Euro. Österreich verzeichnete einen Anstieg von 14 auf 15 Euro,

- Den dichtesten Personenverkehr gibt es in den Niederlanden.
- In Deutschland wird die mit Abstand höchste Güterverkehrsleistung erbracht. Dahinter folgen Polen und Frankreich.
- Am billigsten sind Fahrscheine im Kosovo, am teuersten im Vereinigten Königreich.
- Österreich liegt mit 5,9 Cent je Personenkilometer deutlich unter dem Durchschnitt, der bei 10 Cent liegt. Noch geringer sind die Reisekosten nur noch in Lettland, Kroatien, Ungarn, Bulgarien und dem Kosovo.
- Österreich liegt bei der Güterverkehrsleistung auf einem Niveau mit Lettland, Schweden und dem Vereinigten Königreich.
- Im Durchschnitt der betrachteten Länder gibt es 61 Stationen je 1.000 Einwohner. Deutlich mehr Stationen gibt es in der Slowakei, in Österreich, Slowenien, Ungarn und Kroatien.

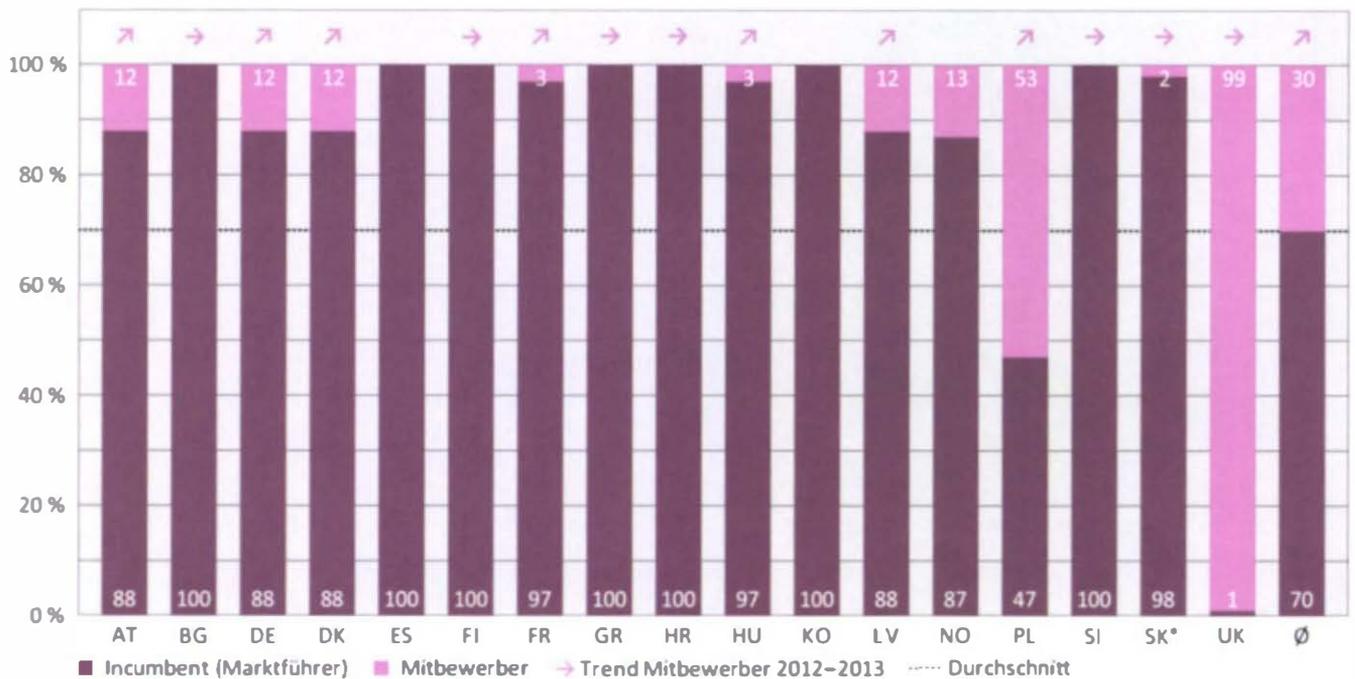


Abb. 4: Marktanteile der Personenverkehrsunternehmen 2013.

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2013

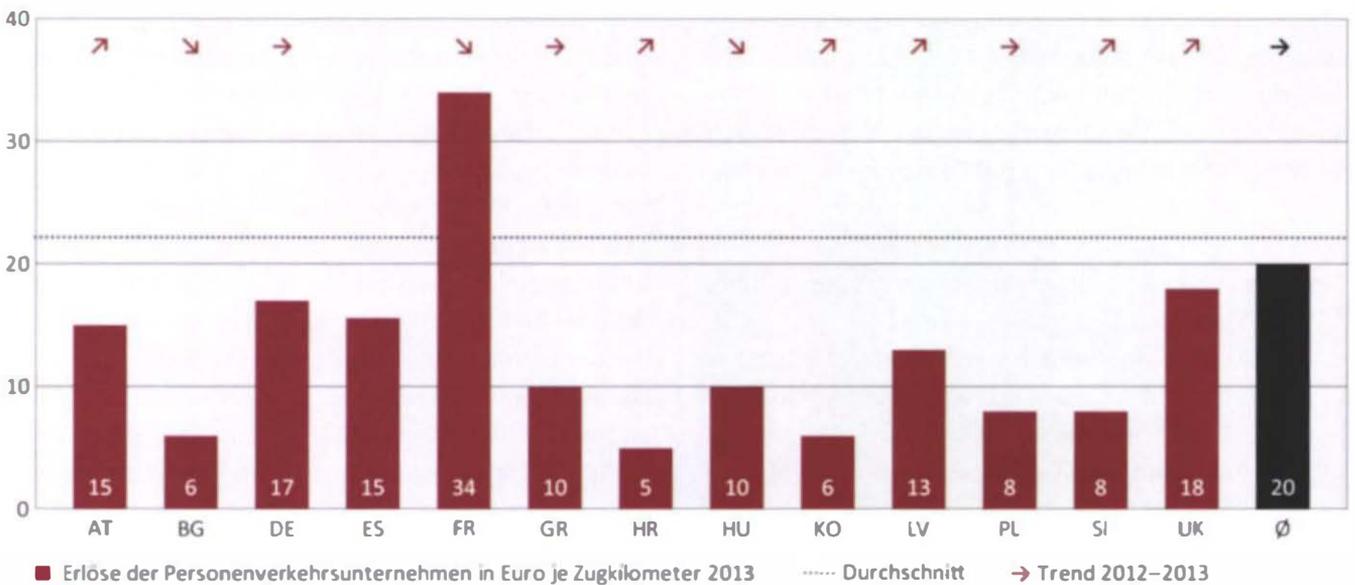


Abb. 5: Erlöse der Personenverkehrsunternehmen in Euro je Zugkilometer 2013.

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2013

lag damit aber immer noch deutlich unter dem Durchschnittswert. Den Spitzenwert erzielte Frankreich mit 34 Euro, doch sank das Erlösniveau gegenüber dem Jahr davor. Die hohen Erlöse sind auf die relativ hohen Tarife im Hochgeschwindigkeitsverkehr sowie auf die darin angebotenen großen Sitzplatzkapazitäten – auf manchen Strecken werden Doppelstockzüge eingesetzt – zurückzuführen. Rückläufige Erlöse je Zugkilometer meldeten neben Frankreich auch Bulgarien und Ungarn. Höhere Erlöse erzielten neben Österreich auch

Kroatien, der Kosovo, Lettland, Slowenien und das Vereinigte Königreich. Der Durchschnittserlös in den betrachteten Ländern blieb gegenüber dem Vorjahr gleich.

Die durchschnittlich pro Jahr mit der Bahn zurückgelegte Entfernung je Einwohnerin bzw. Einwohner (Abb. 6) ist 2013 in den betrachteten Ländern gegenüber dem Jahr davor in etwa gleich geblieben und beträgt 978 Kilometer. Österreich konnte einen starken Anstieg von 1.331 auf 1.425 Kilometer verzeichnen und

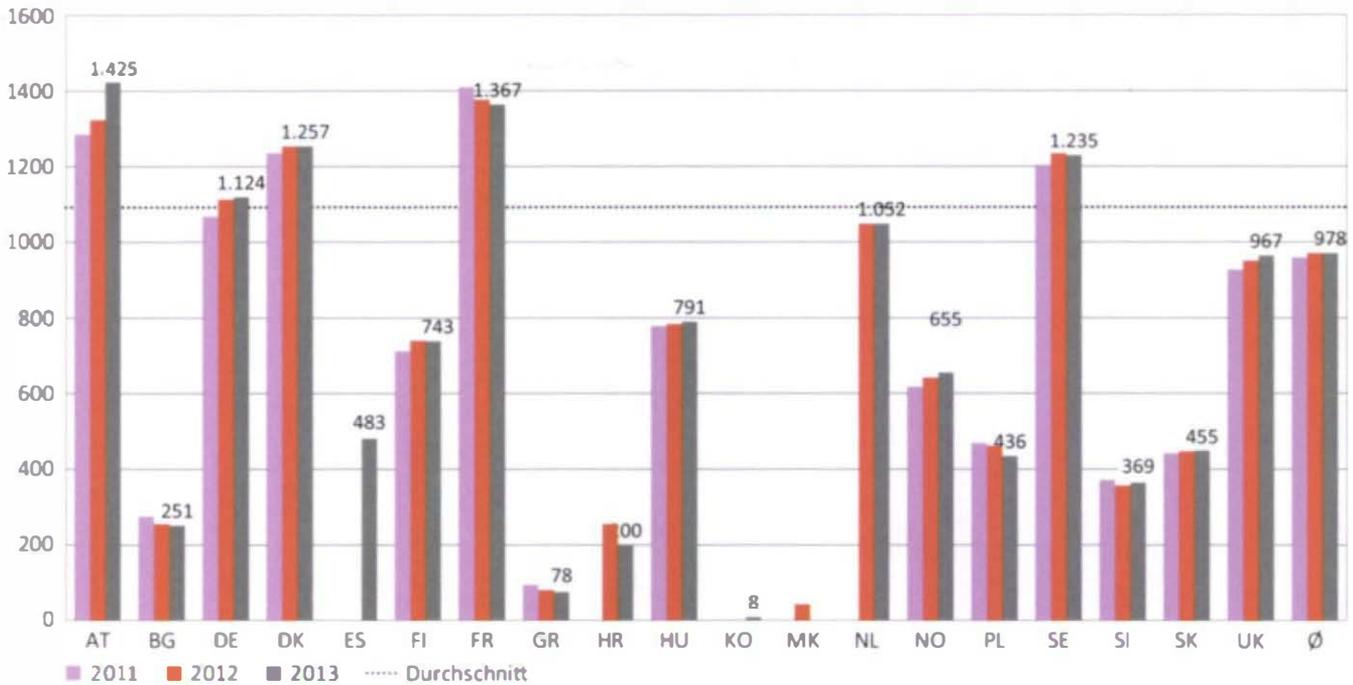


Abb. 6: Pro Jahr mit der Bahn zurückgelegte Entfernung je Einwohnerin und Einwohner 2013 (in Kilometer).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2013

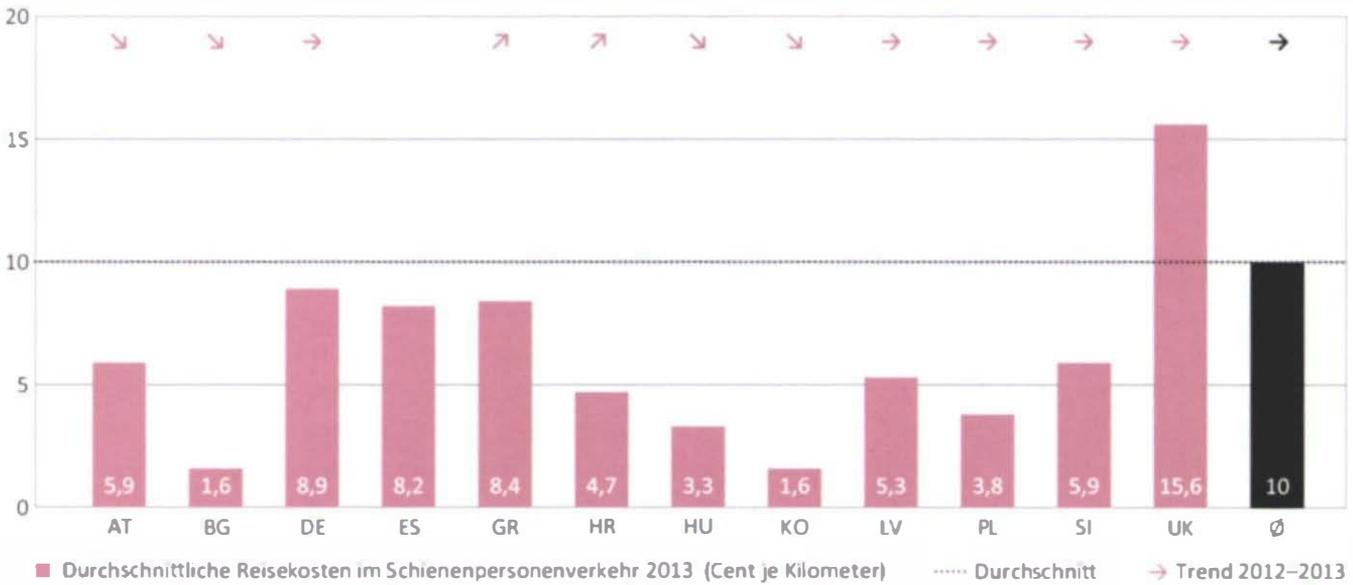


Abb. 7: Durchschnittliche Reisekosten im Schienenpersonenverkehr 2013 (In Cent je Kilometer).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2013

lag damit 2013 an erster Stelle im internationalen Vergleich. Der starke Anstieg ist vor allem auf die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien–St. Pölten zurückzuführen, die bei allen Fernverkehrszügen der Westbahnstrecke zu erheblichen Fahrzeitverkürzungen geführt hat. Dadurch ist die Bahn zwischen Wien und Salzburg gegenüber der Straße deutlich konkurrenzfähiger geworden und konnte neue Fahrgäste im Fernverkehr gewinnen. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass die Anzahl der pro Jahr mit der Bahn zurückgeleg-

ten Kilometer je Einwohner in der Schweiz noch deutlich höher ist, allerdings nahm die Schweiz nicht an dieser Markterhebung teil.

Rückgänge gab es in Bulgarien und Polen, aber auch in Frankreich. Der niedrigere Wert in Frankreich deutet auf rückläufige Fahrgastzahlen im Hochgeschwindigkeitsverkehr hin, was sich auch schon in Abbildung 5 bei den Erlösen gezeigt hat.

Abbildung 7 zeigt die Einnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus dem Fahrscheinverkauf je Per-

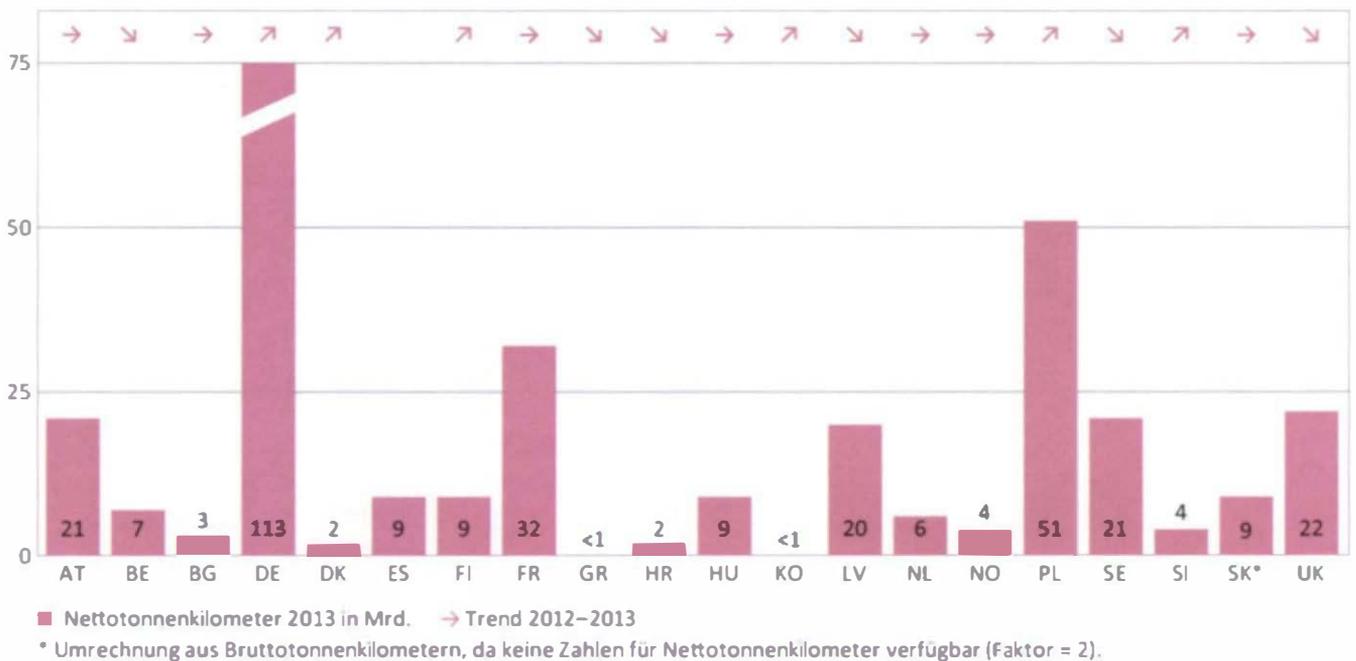


Abb. 8: Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr 2013 (Mrd. Nettotonnenkilometer).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2013

sonenkilometer inklusive aller Zeitkarten und Spezialtarife. Erlöse aus der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sind jedoch nicht enthalten. Der angegebene Wert spiegelt somit die durchschnittlichen Reisekosten für Fahrgäste wider. Der Durchschnittswert lag 2013 bei 10 Cent je Personenkilometer und blieb damit gegenüber 2012 nahezu unverändert. Am billigsten sind Fahrscheine im Kosovo, am teuersten im Vereinigten Königreich. Österreich liegt mit 5,9 Cent je Personenkilometer deutlich unter dem Durchschnitt. Noch geringer sind die Reisekosten nur noch in Lettland, Kroatien, Ungarn, Bulgarien und dem Kosovo.

Wie in Abbildung 8 ersichtlich, wird in Deutschland die mit Abstand höchste Güterverkehrsleistung erbracht. Dahinter folgen Polen und Frankreich. Der relativ hohe Wert für Polen ist auf den großen Anteil an Rohstofftransporten im Schienengüterverkehr zurückzuführen. In Deutschland wird die Verkehrsleistung unter anderem vom Umschlag in den Seehäfen Bremen und Hamburg sowie vom Transitverkehr aus Skandinavien und Rotterdam getrieben. Österreich liegt auf einem Niveau mit Lettland, Schweden und dem Vereinigten Königreich. Ähnlich wie Lettland ist Österreich im Güterverkehr vor allem ein Transitland. Allerdings ist Österreich – ebenso wie Deutschland – im Einzelwagenverkehr noch immer relativ gut aufgestellt. Hingegen ist dieses Marktsegment in Frankreich nur schwach ausgeprägt, weshalb das Land im Vergleich zu

seiner Fläche eine relativ geringe Güterverkehrsleistung aufweist.

Im Schienengüterverkehr erhöhte sich der Marktanteil der neuen Marktteilnehmer auch im Jahr 2013 (Abb. 9), er liegt nunmehr im Durchschnitt bei 32 Prozent. Dieser Trend beruht auf Marktanteilssteigerungen in den meisten der betrachteten Länder. In vier Staaten gibt es noch immer keinen Wettbewerb, in Großbritannien ist er mit 55 Prozent Marktanteil am weitesten fortgeschritten. Knapp dahinter liegen die Niederlande und Norwegen, gefolgt von Bulgarien. In diesen drei Ländern stieg der Marktanteil der Mitbewerber im Vergleich zum Jahr davor deutlich an. In den Niederlanden hat sich der Incumbent aus dem nationalen Güterverkehr weitgehend zurückgezogen, in Norwegen gab es eine Redimensionierung im Angebot des Marktführers. Österreich liegt mit 19 Prozent unter dem Durchschnitt, allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass der immer noch starke Einzelwagenverkehr das Ergebnis zugunsten des Marktführers beeinflusst.

Die Erlössituation im Schienengüterverkehr (Abb. 10) ist 2013 in allen untersuchten Ländern gleich geblieben wie im Jahr davor und beläuft sich im Durchschnitt auf 21 Euro je Zugkilometer. Spitzenreiter war Lettland mit 34 Euro. Dabei ist zu beachten, dass es in Lettland aufgrund abweichender technischer Parameter wesentlich schwerere und damit erlösreichere Güterzüge gibt. Österreich liegt mit 20 Euro je Zugkilometer knapp

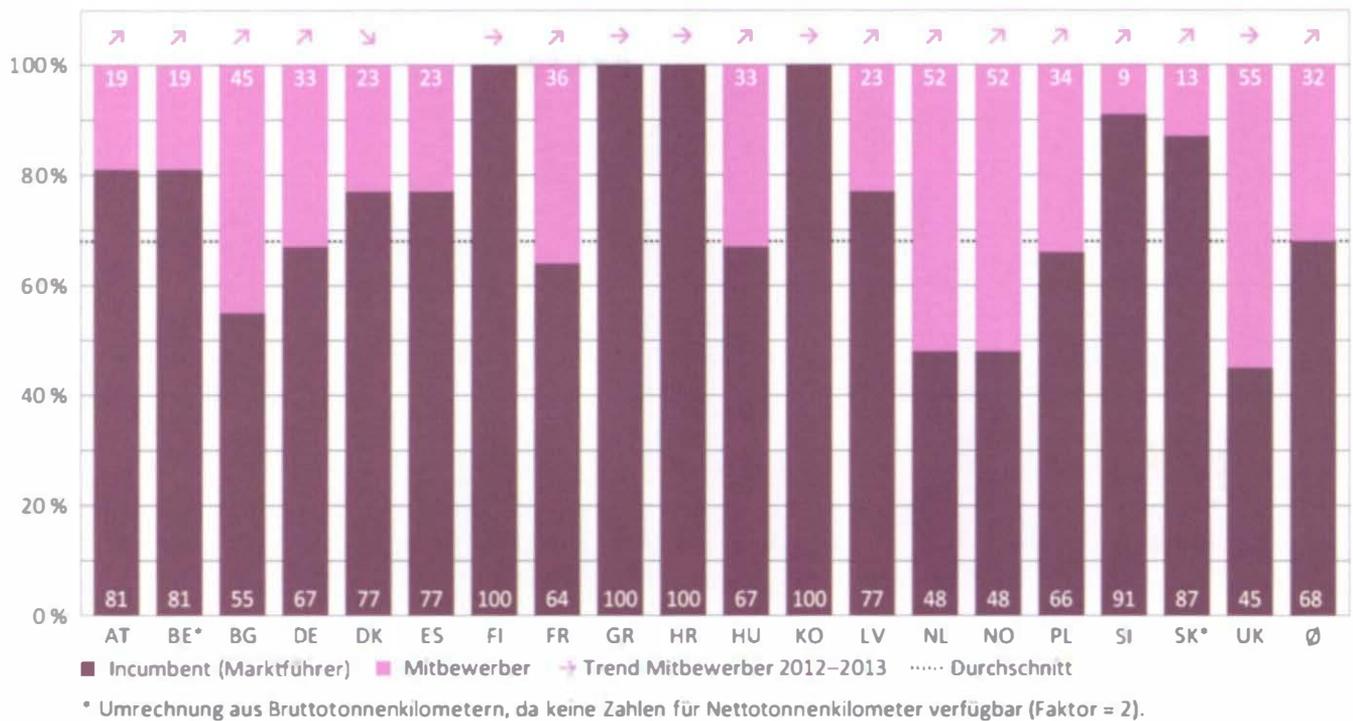


Abb. 9: Marktanteile der Güterverkehrsunternehmen 2013 (Anteil Nettotonnenkilometer in Prozent).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2013

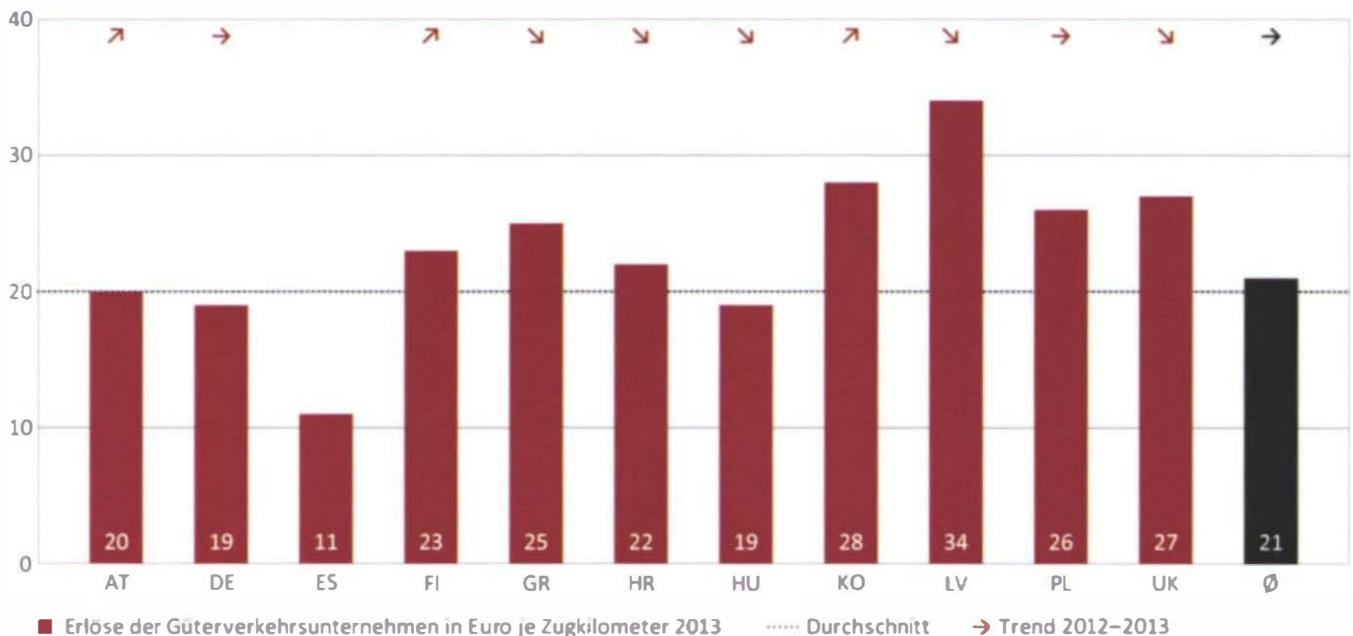


Abb. 10: Erlöse der Güterverkehrsunternehmen 2013 (Euro je Zugkilometer).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2013

unter dem Durchschnitt. Das ist vor allem auf die starke Position des Einzelwagenverkehrs in Österreich zurückzuführen, der in der Flächenbedienung relativ kurze und damit ertragsschwächere Zugfahrten bedingt. Kroatien verzeichnete im Jahresvergleich einen Rückgang um 20 Prozent, was die schlechte Situation des dortigen Schienengüterverkehrs widerspiegelt.

Im Durchschnitt der betrachteten Länder gibt es 61 Stationen je 1.000 Einwohner (Abb. 11, Seite 58). Deutlich über dem Durchschnitt liegende Werte weisen die Slowakei, Österreich, Slowenien, Ungarn und Kroatien auf. Diesen Ländern ist gemeinsam, dass sie noch immer ein relativ dichtes Eisenbahnnetz haben und mit den noch vorhandenen Nebenbahnen auch bevölkerungsärmere

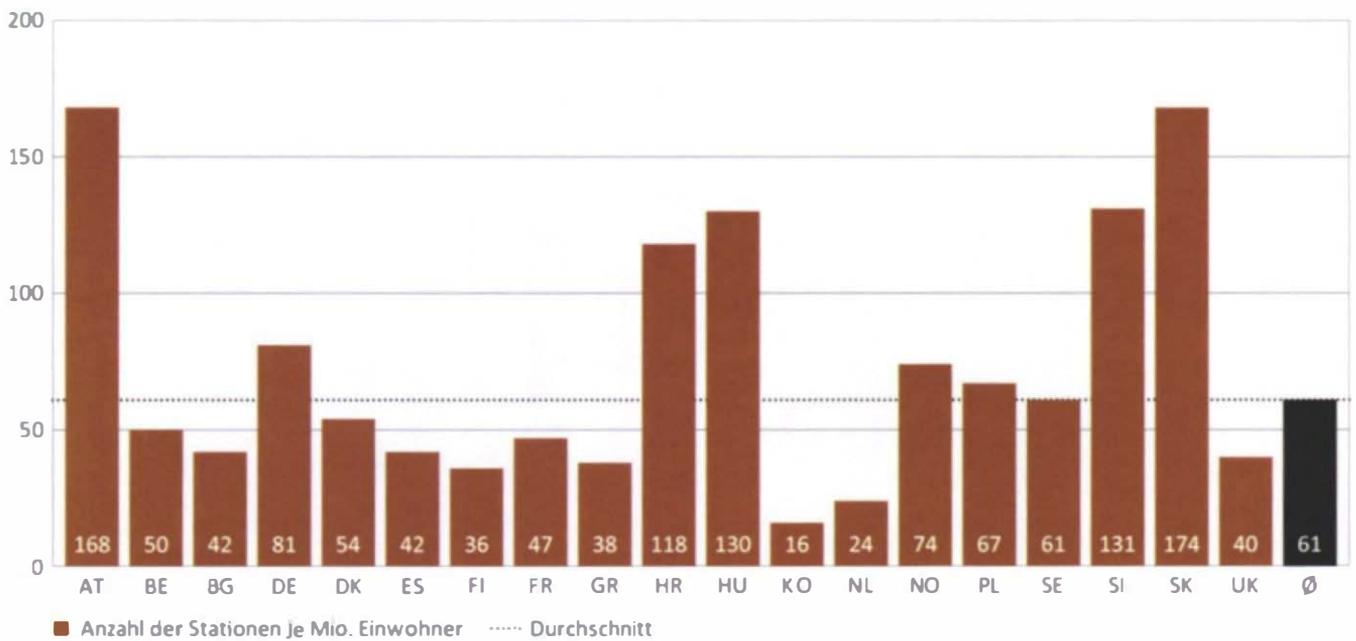
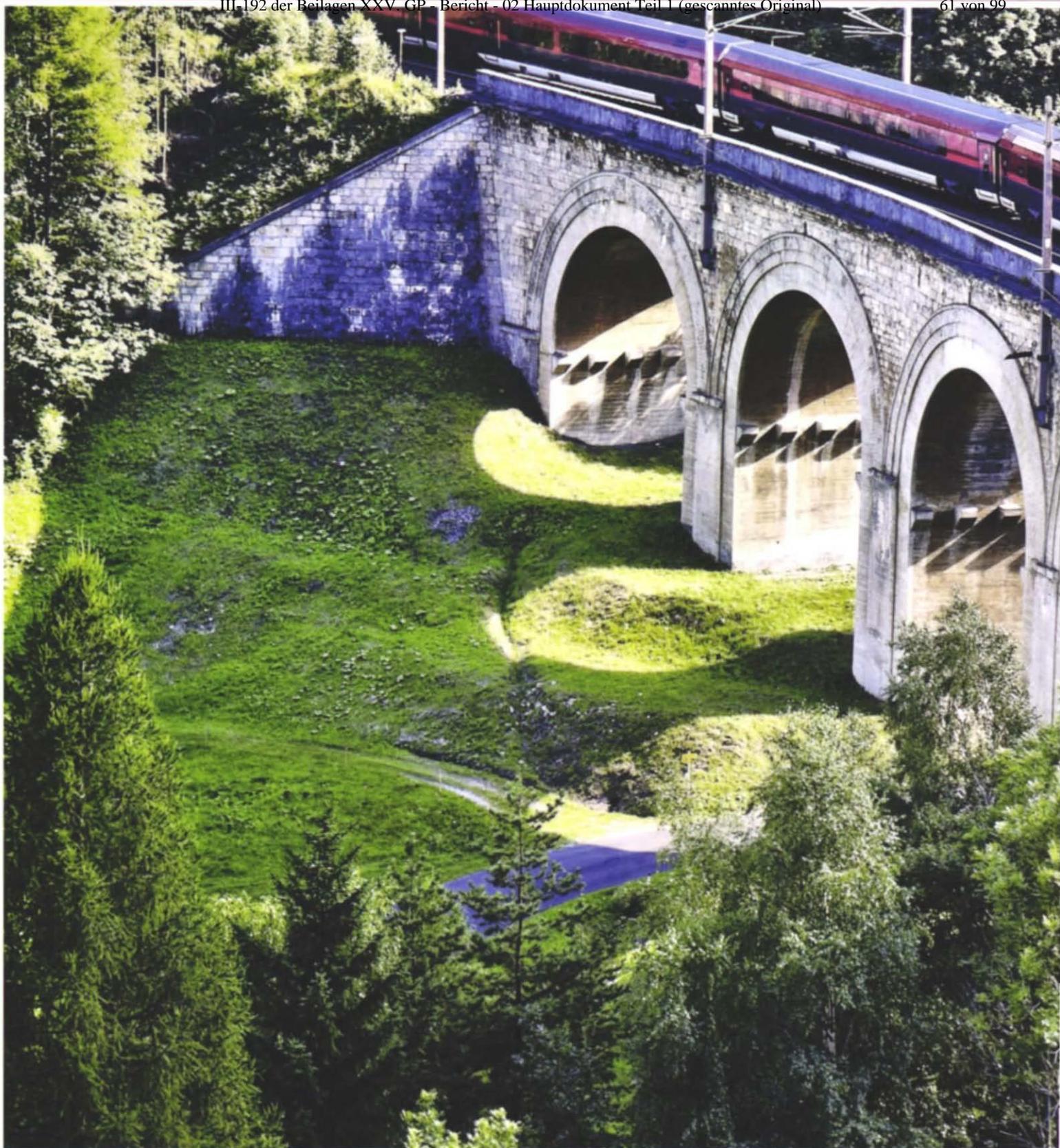


Abb. 11: Stationsdichte im Verhältnis zur Bevölkerung 2013 (Anzahl Stationen je Mio. Einwohner).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2013

Regionen erschließen. Abgesehen vom Kosovo, der entwicklungsbedingt nur über ein dünnes Eisenbahnnetz verfügt, weisen die Niederlande den niedrigsten Wert

auf. Das liegt an der großen Bevölkerungsdichte, die auch über eine relativ geringe Zahl von Stationen gut erschlossen wird.



MARKTZUGANG



- 2014 wenig Änderungen in der Streckenlänge des österreichischen Eisenbahnnetzes
- Pünktlichkeit der Züge neuerlich gestiegen
- In 50 Minuten von St. Pölten zum Flughafen Wien dank Inbetriebnahme von Wien Hauptbahnhof und Verbindung Ostbahn – Flughafenbahn
- Verlängerung von Regionalbahnen in Oberösterreich

ÖSTERREICHISCHES EISENBAHNNETZ

Das österreichische Schienennetz hat eine Länge von 5.654 Kilometern und wird von mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben.

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

2014 betrug der Anteil der elektrifizierten Strecken aller Infrastrukturbetreiber 69 Prozent. Vorherrschend

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

Neubau und Ausbau

Im Jahr 2014 wurden mit 14. Dezember vier Teilstrecken im österreichischen Schienennetz neu in Betrieb genommen. Mit der neuen Strecke zwischen der Ostbahn und der Flughafenbahn S7 wurde der Hauptbahnhof mit dem Flughafen zweigleisig verbunden. Seither ist der Flughafen

» **St. Pölten–Flughafen
Wien in
50 Minuten.** «

Wien erstmals international im Fernverkehr mit dem ICE erreichbar. Damit verkürzt sich die Fahrzeit zwischen St. Pölten und dem Flughafen Wien von bisher 75 auf 50 Minuten. Weiters ging im Dezember 2014 die Südseite des Hauptbahnhofes Wien in Betrieb. Mitte Dezember 2015 soll der gesamte Bahnhof fertiggestellt sein.

In Oberösterreich wurden zwei neu errichtete Regionalbahnstrecken in Betrieb genommen. Direkt an der bayrischen Grenze wurde die Salzburger Lokalbahn Salzburg–Trimmelkam bis Ostermiething verlängert. Des Weiteren wurde die Verlängerung der Traunseebahn von Gmunden Seebahnhof nach Gmunden Klosterplatz eröffnet. Künftig soll die von Stern & Hafferl betriebene Bahn mit der Straßenbahn Gmunden verbunden und als Stadt-Regio-Tram betrieben werden. Die nicht vernetzte Bahn Gmunden–Vorchdorf unterliegt mit ihrer Spurweite von 1.000 Millimetern nicht der Eisenbahnregulierung.

Der Ausbau der viergleisigen Westbahn ging 2014 zwischen Ybbs und Amstetten sowie östlich von Linz voran. Westlich von Ybbs an der Donau konnten rund 14 Kilometer der viergleisigen Westbahnstrecke in Betrieb genommen werden. 2015 soll die Ostseite Amstetten viergleisig fertiggestellt werden. Weiters wurde an der rund 24,7 Kilometer langen, südlichen Umfahrung des

| Österreichisches Schienennetz | Länge (km) |
|--------------------------------------|------------|
| Baulänge | 5.654 |
| Normalspur (1.435 mm) | 5.339 |
| Schmalspur (z. B. 760 oder 1.000 mm) | 315 |
| Eingleisige Strecken | 3.570 |
| Zweigleisige Strecken | 2.084 |

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

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

| Elektrifiziertes Streckennetz | Länge (km) |
|--|------------|
| Wechselstrom | 3.681 |
| davon Normalspur mit 15 kV bei 16,7 Hz | 3.523 |
| davon Schmalspur mit 6,5 kV bei 25 Hz | 84 |
| davon Normalspur mit 25 kV bei 50 Hz | 74 |
| Gleichstrom | 236 |
| davon Schmalspur mit 750 V | 31 |
| davon Schmalspur mit 800 V | 10 |
| davon Schmalspur mit 900 V | 19 |
| davon Schmalspur mit 1,2 kV | 1 |
| davon Normalspur zweigleisig mit 850 V | 25 |
| davon Normalspur mit 750 V | 127 |
| davon Normalspur größer 1 kV | 23 |

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

Quelle: Erhebung der Schienen-Control

| Strecke | Länge | Anmerkung |
|---|---------|--|
| Trimmelkam–Ostermiething | 2,5 km | Verlängerung Salzburger Lokalbahn |
| Gmunden Seebahnhof–Gmunden Klosterplatz | 0,5 km | erste Bauetappe zur Stadt-Regio-Tram |
| Ybbs an der Donau–Einfahrt Amstetten | 14,0 km | viergleisiger Ausbau der Westbahnstrecke |
| Wien Zentralverschiebebahnhof Abzweigung Strecke 11821–Abzweigung Zentralfriedhof 1 | 2,0 km | Verbindung Ostbahn–Flughafenbahn |

Tabelle 3: Neubaustrecken 2014 in Österreich.

Quelle: ÖBB Infrastruktur, Salzburger Lokalbahn, Stern & Hafferl

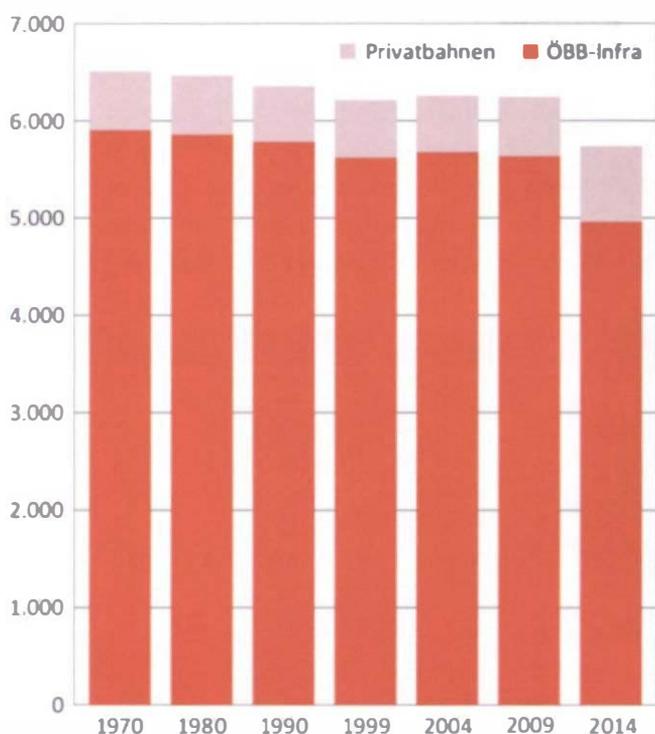


Abb. 1: Entwicklung des Schienennetzes in Österreich (Baulänge in Kilometer).

Quelle: bmvit, Verkehr in Zahlen, Erhebung der Schienen-Control

Stadtzentrums St. Pölten weitergearbeitet. In der Steiermark wurden die Arbeiten am Koralmtunnel durch den Einsatz einer zweiten Tunnelvortriebsmaschine weitergeführt.

Einstellungen

Stilllegungen wurden angekündigt und 2014 zum Teil umgesetzt. So wurde an der Wiener Stadtgrenze der Abschnitt Liesing–Perchtoldsdorf–Waldmühle einge-

stellt, nachdem zuletzt nur noch Ausflugszüge verkehrten. Ebenso wurde die Strecke Felixdorf–Blumau eingestellt und als Anschlussbahn dem Bundesheer übertragen. Für andere Strecken wurde die dauernde Einstellung des Betriebs gemäß § 28 EisbG beantragt; in der Tabelle „Beantragte Streckeneinstellungen in Österreich 2013/2014“ ist die Wirksamkeit ersichtlich.

Mehr Verkehrsstationen 2014

Im österreichischen Eisenbahnnetz gibt es insgesamt 1.438 Stationen. Mit 1.110 Stationen gehören die meisten Haltestellen und Bahnhöfe der ÖBB-Infrastruktur. Im Dezember 2014 wurde ein weiterer Teil des Wiener Hauptbahnhofs in Betrieb genommen. Alle Fernverkehrszüge der Südbahnstrecke verkehren seither wieder ab Wien Hbf. Im Bereich der ÖBB-Infrastruktur wurden die Haltestellen Salzburg Lieferung und Straßwalchen West in Betrieb genommen. Im Bereich der Salzburger Lokalbahn konnten die Haltestellen Ostermienting und Diepoldsdorf in Betrieb neu errichte. Im Bereich der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf–Eggenberg wurde die Haltestelle Gmunden Klosterplatz eröffnet. Die Wiener Lokalbahn errichtete die Haltestelle Baden Landesklinikum.

Grenzbahnhöfe

Das österreichische Eisenbahnnetz grenzt mit 28 Strecken an die benachbarten europäischen Eisenbahnnetze. 26 Grenzübergänge betreffen die ÖBB-Infrastruktur. Einen Übergang (Baumgarten/Sopron) hat

| Streckenabschnitt | Einstellungsantrag | Anmerkung |
|---|--------------------|---|
| Felixdorf – Blumau-Neurißhof | 28.11.2012 | genehmigt am 29.1.2014 |
| Wien Nord – Wien Donauuferbahnhof | 28.11.2012 | genehmigt am 27.1.2014 |
| Friedberg–Oberwart | 14.12.2013 | Einstellungsverfahren läuft |
| Laa/Thaya–Zellerndorf | 12.12.2013 | für Umleitung 2014/2015 relevant, Einstellung für 10.12.2016 beantragt |
| Liesing–Waldmühle | 28.11.2012 | genehmigt am 29.1.2014 |
| Linz Vbf West–Linz Urfahr von km 2,849 bis km 6,690 | 12.12.2013 | Einstellung für 30.4.2015 beantragt |
| Anschlussbahn ABIES km 22,202 -Engelhof | 14.12.2013 | Einstellung für 30.3.2015 beantragt |
| Mistelbach Lokalbahn–Hohenau | 12.12.2013 | für Umleitung und Güterverkehr 2014/2015 relevant, Einstellung für 12.12.2015 beantragt |

Tabelle 4: Beantragte Streckeneinstellungen in Österreich 2013/2014.

Quelle: ÖBB Infrastruktur, Erhebung der Schienen-Control

die Raaberbahn sowie einen die Neusiedler Seebahn (Pamhagen/Fertőszentmiklós). An über 42 Prozent der Grenzübergänge wird Personenfernverkehr angeboten. Das österreichische Netz ist gut in das europäische Netz eingebunden. Von den 28 Grenzübergängen sind 22 bzw. knapp 80 Prozent elektrifiziert. In der Tabelle „Grenzbahnhöfe in Österreich“ ist der zum Grenzbahn-

hof korrespondierende Bahnhof in Klammer dargestellt.

Neun Grenzübergänge sind zweigleisig ausgebaut. Über drei Grenzübergänge (Bleiburg, Vils, Sillian) wird planmäßig kein Güterverkehr abgewickelt. In die Slowakei gibt es keine Fernverkehrsangebote im Personenverkehr mehr. Die ÖBB-Infrastruktur verfügt im Grenzbe-

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

Tabelle 5: Grenzbahnhöfe in Österreich.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur; Erhebung der Schienen-Control

reich Steiermark/Slowenien über einen 2,2 Kilometer langen Abschnitt, der mit Gleichstrom elektrifiziert ist.

Verbesserte Infrastruktur rund um die Bahn

2014 erfolgten auch zahlreiche Um- und Neubauten bestehender Verkehrsstationen. So konnte der Salzburger Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof nach umfassender Modernisierung eröffnet werden. Ebenso wurde der Wiener Hauptbahnhof in einem weiteren Schritt im Oktober 2014 dem Betrieb übergeben. Seit 30. September 2014 ist der barrierefreie neue Bahnhof

St. Peter-Seitenstetten in Betrieb. 2014 begann der Bahnhofsumbau in Gmunden, wodurch der Umstieg zwischen Eisenbahn und Straßenbahn erleichtert werden soll. Ebenso erfolgte der Spatenstich für die verlegte Haltestelle Wien Brünner Straße. Damit soll das neue Krankenhaus Nord besser erreichbar sein.

Privatbahnen

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

| Unternehmen | Typ | „Verknüpfung“ in | Trassenzuweisung | km |
|--------------------|--|---|---|-----|
| AB | Schmalspur-Zahnrad | Jenbach | nicht vernetzt | 7 |
| CCG | integriert, Betrieb StLB | Werndorf | SCHIG | 1 |
| GKB | integriert | Graz Hbf. | SCHIG | 98 |
| GV | Schmalspur | Vorchdorf-Eggenberg | nicht vernetzt | 16 |
| Höhenbahn Reißbeck | Schmalspur | – | nicht vernetzt; derzeit kein Verkehr | 3 |
| IVB | Schmalspur-Straßenbahn | Innsbruck Hbf. | nicht vernetzt | 18 |
| LILO | Infrastruktur, Betrieb Stern & Hafferl | Eferding, Linz Hbf., Neumarkt-Kalham | LILO | 59 |
| LVE | Infrastruktur, Betrieb Stern & Hafferl | Stadl-Paura | LVE | 16 |
| MBS | integriert | Bludenz | ÖBB-Infrastruktur | 13 |
| MSTE | Schmalspur, Betrieb StLB | Mixnitz-Bärenschützklamm | nicht vernetzt | 11 |
| NÖSBB | Schmalspur-Zahnrad | Puchberg/Schneeberg | nicht vernetzt | 10 |
| NÖVOG | Schmalspur | St. Pölten, Gmünd, Waidhofen a. d. Ybbs | nicht vernetzt | 158 |
| NSB | Infrastruktur, Betrieb durch Raaberbahn | Neusiedl/See, Fertőszentmiklós | ÖBB-Infrastruktur | 48 |
| Raaberbahn | integriert (österr.-ungarisch) | Ebenfurth, Wulkaproders- dorf, Deutschkreutz | ÖBB-Infrastruktur | 31 |
| SKGB/SLB | Schmalspur-Zahnrad | – | nicht vernetzt | 6 |
| SLB | integriert | Salzburg Itzling | SCHIG | 38 |
| SLB | Schmalspur | Zell am See | nicht vernetzt | 53 |
| StLB | integriert | Gleisdorf, Feldbach, Peggau-Deutschfeistritz | SCHIG | 47 |
| StLB | Schmalspur | Unzmarkt, Weiz | nicht vernetzt | 78 |
| VA | Schmalspur | Vöcklamarkt | nicht vernetzt | 14 |
| Wachtlbahn | Schmalspur | Kiefersfelden | nicht vernetzt | 1 |
| WLB | integriert | Wien Meidling, Traiskirchen | SCHIG | 31 |
| ZB | Schmalspur | Jenbach | nicht vernetzt | 32 |

Tabelle 6: Österreichische Privatbahnen mit eigener Infrastruktur.

Quelle: Erhebung Schienen-CONTROL

Eine zweigleisige Infrastruktur besitzen innerhalb der Privatbahnen nur die vernetzten Wiener Lokalbahnen und abschnittsweise die nicht vernetzte Zillertalbahn.

Eine Sonderstellung nimmt die touristisch genutzte Wachtlbahn mit einer Spurweite von 900 Millimetern ein, die nur wenige Meter vom bayrischen Kiefersfelden nach Österreich führt.

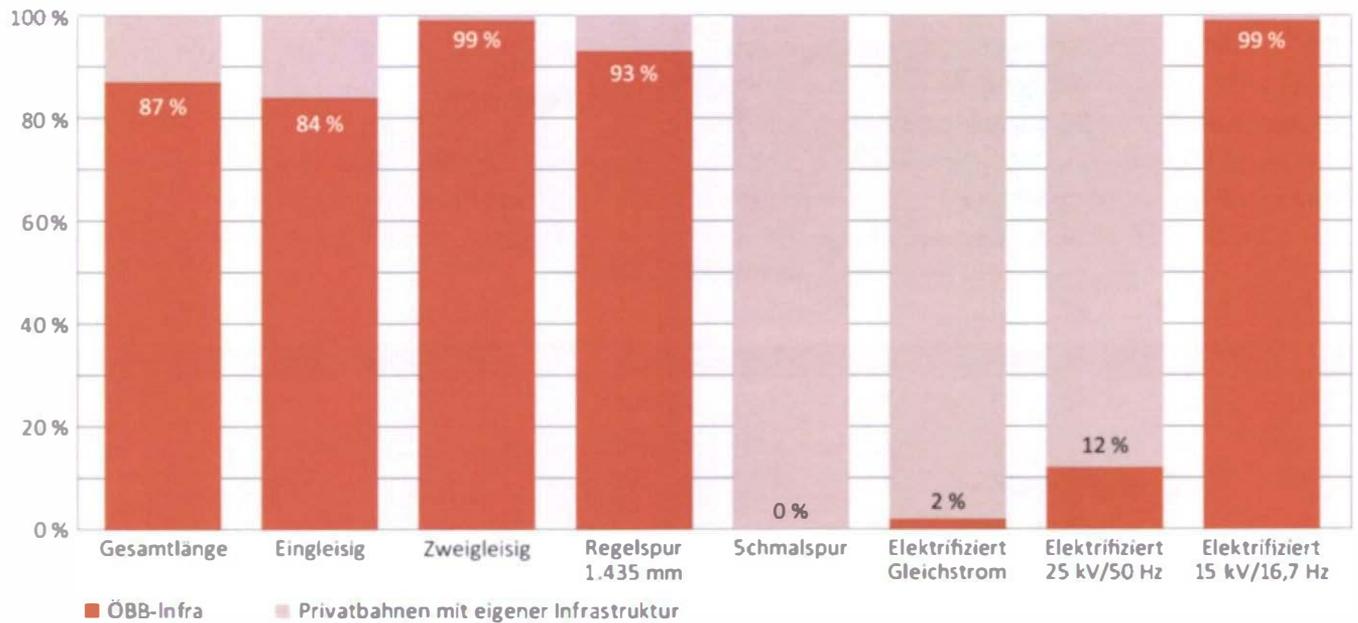


Abb. 2: Anteile der ÖBB-Infrastruktur am österreichischen Eisenbahnnetz.

Quelle: Erhebung Schienen-Control

PÜNKTLICHKEIT IM CHECK

Bei Zugverspätungen haben Fahrgäste seit Dezember 2009 einen rechtlichen Anspruch auf Entschädigungszahlungen. Seit Juli 2013 ist für den Regional- und Vorortverkehr gesetzlich vorgeschrieben, dass mindestens 95 Prozent der Personenzüge pünktlich ankommen müssen. Diese Regelung gilt jedoch nicht für den Fernverkehr, dort müssen die betreibenden Unternehmen selbst einen Pünktlichkeitsgrad festlegen, der von der Schienen-Control im Hinblick auf Angemessenheit und Zumutbarkeit überprüft wird. In Österreich betreibt die WESTbahn nur Fernverkehr, die ÖBB-Personenverkehr sowohl Regional- als auch Fernverkehr und alle weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen nur Regional- und Vorortverkehr. Die Pünktlichkeit hat sich im Schienenverkehr 2014 gegenüber dem Vorjahr insgesamt verbessert.

Pünktlichkeit im Personenverkehr

Grundlage der Statistik sind die Zugankunftszeiten an allen bedienten Haltestellen. Liegen diese innerhalb des international üblichen und von den meisten Bahnunternehmen angewendeten Schwellenwerts von 5 Minuten und 29 Sekunden (einige Bahnunternehmen setzen den Wert anders fest), wird der Zug als pünktlich gewertet. Ausgefallene Züge scheinen in der Bewertung nicht auf, ebenso wie Züge, die im Schienenersatzverkehr geführt werden. Im Güterverkehr gelten 15 Minuten als Schwellenwert für die Pünktlichkeit.

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------------------|------|------|------|------|------|
| Personenverkehr ges. | 94,2 | 96,6 | 96,5 | 95,9 | 96,7 |
| Personenfernverkehr | 75,7 | 87,0 | 87,1 | 86,3 | 87,6 |
| Personenahverkehr | 95,2 | 97,0 | 96,9 | 96,4 | 97,1 |
| Wiener Schnellbahn | 98,5 | 98,4 | 97,6 | 96,8 | 98,1 |
| Güterverkehr | 68,3 | 68,9 | 77,1 | 75,5 | 73,9 |

Tabelle 1: Vergleich der Pünktlichkeit in Prozent 2010–2014 aller Eisenbahnverkehrsunternehmen im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur

Hohe Pünktlichkeit im gesamten Personenverkehr
2014 konnte die grundsätzlich hohe Pünktlichkeit im gesamten Personenverkehr auf 96,7 Prozent (2013: 95,9 Prozent) verbessert werden. Die Monate mit den meisten pünktlichen Zügen waren wetterbedingt der

milde Jänner und der März 2014 mit 97,6 Prozent. Am wenigsten pünktliche Züge gab es aufgrund von Baustellen mit 95,8 Prozent im Oktober 2014. Vergleicht man die verschiedenen Eisenbahnachsen in Österreich, zeigt sich, dass 2014 abermals die Tauernstrecke zwischen Salzburg–Villach und Jesenice bzw. Tarvis mit 91,8 Prozent die Achse mit den wenigsten pünktlichen Zügen im gesamten Personenverkehr war (2013: 90,8 Prozent). Die Verspätungen ergaben sich großteils durch den internationalen Verkehr zwischen Deutschland, Italien und Slowenien. Die Achse mit den meisten pünktlichen Zügen war die Südbahnstrecke mit 96,0 Prozent (2013: 95,4 Prozent).

Personenfernverkehr

Im Fernverkehr verbesserte sich die Pünktlichkeit 2014 im Vergleich zum Vorjahr auf 87,6 Prozent (2013: 86,3 Prozent). Der Monat mit den wenigsten pünktlichen Zügen war der September mit 84,7 Prozent, die meisten pünktlichen Züge kamen im Jänner mit 91,6 Prozent an. Im Fernverkehr zeigte sich 2014, dass der Brennertransit Deutschland–Innsbruck–Italien mit 75,5 Prozent die Achse mit den wenigsten pünktlichen Zügen im Personenfernverkehr war (2013: 84,2 Prozent). Die Verspätungen ergaben sich großteils durch die starke Vernetzung mit anderen ausländischen Taktverkehren, aber auch durch vermehrte Polizeieinsätze. Die Westbahnstrecke zählt mit 89,3 Prozent (2013: 87,3 Prozent) abermals zu den Fernverkehrsstrecken mit den pünktlichsten Zügen.

Personenahverkehr

Wie im Fernverkehr verbesserte sich 2014 die Pünktlichkeit im Nahverkehr auf 97,1 Prozent (2013: 96,4 Prozent). Die meisten pünktlichen Züge waren mit 98,0 Prozent im März zu verzeichnen, der Monat mit den wenigsten pünktlichen Zügen war mit 96,3 Prozent der Oktober.

Verspätungsursachen

Personenverkehr gesamt

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen verursachen knapp die Hälfte der Verspätungen im gesamten Personenverkehr selbst. Waren es im Vorjahr noch 47 Prozent, steigerte sich der Wert 2014 auf 49 Prozent. Ursachen waren beispielsweise die Überschreitung der Haltezeit durch starken Fahrgastwechsel, späte Bereit-



Abb. 1: Pünktlichkeit der ÖBB Personenverkehrszüge im Personennahverkehr und Personenfernverkehr 2013 und 2014 in Prozent (Messung der Verspätungen ab fünf Minuten 29 Sekunden). Quelle: ÖBB-Infrastruktur

stellung der Garnituren an den Abfahrtsbahnhöfen oder technische Störungen am Fahrzeug. 28 Prozent (2013: 29 Prozent) der Verspätungen verursachte der Infrastrukturbetreiber, z. B. wegen Langsamfahrstellen,

Überlastung des Streckennetzes oder Disposition. Im gesamten Personenverkehr verursachten die Nachbarbahnen 16 Prozent der Verspätungen (2013: 15 Prozent).

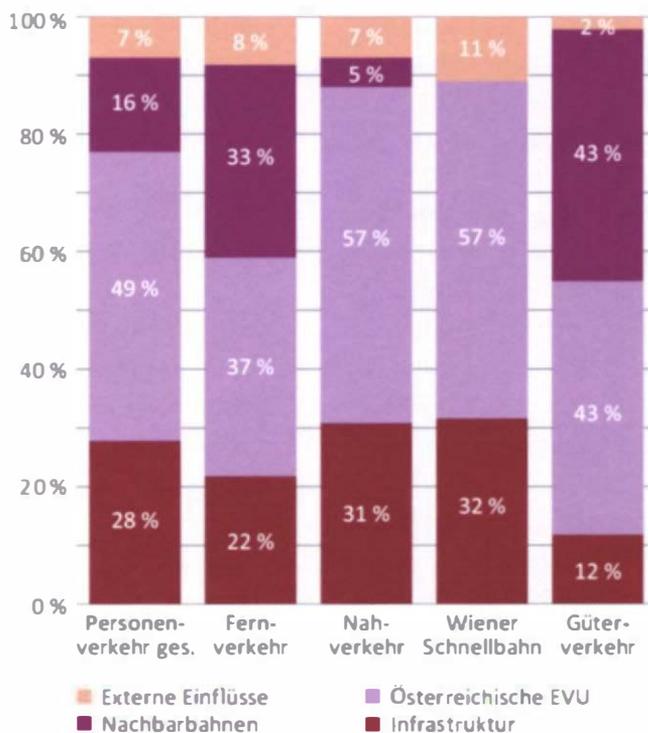


Abb. 2: Verspätungsursachen im gesamten Personenverkehr, Fernverkehr, Nahverkehr, der Wiener Schnellbahn und im Güterverkehr 2014. Quelle: ÖBB-Infrastruktur

Fernverkehr

Im Fernverkehr zeigte sich 2014 bei den Verspätungsursachen ein leicht verändertes Bild: die Eisenbahnverkehrsunternehmen verursachten 37 Prozent (2013: 37 Prozent) der Verspätungen selbst. Infrastrukturmängel waren nur noch für 22 Prozent (2013: 24 Prozent) der Verspätungen verantwortlich. Nachbarbahnen hatten mit 33 Prozent (2013: 31 Prozent) aller Verspätungen im Fernverkehr nach wie vor einen starken Einfluss auf die Pünktlichkeit. Die Fernverkehrszüge aus Italien über Tarvis nach Österreich erreichten 2014 eine Pünktlichkeit von 48,6 Prozent (2013: 43,4 Prozent). Durchschnittlich kam es zu einer Verspätung von 18,2 Minuten (2013: 24,4 Minuten) je Zug. Die Verspätungen wurden vor allem durch Nachtzüge verursacht. Die Pünktlichkeit der Züge aus Ungarn verschlechterte sich deutlich auf 36,8 Prozent (2013: 50,8 Prozent). Da die grenzüberschreitenden Züge von Budapest nach München im Bahnhof Wien West einen planmäßig längeren Aufenthalt von 18 Minuten haben, können die Verspätungen von durchschnittlich 11,9 Minuten (2013: 12,5 Minuten) in vielen Fällen

abgeschwächt bzw. durch eine pünktliche Weiterfahrt sogar ausgeräumt werden.

Mit 93,7 Prozent (2013: 96,1 Prozent) Pünktlichkeit gehörten die Züge Zürich–Bregenz–München zu den pünktlichsten grenzüberschreitenden Zügen im ÖBB-Netz. In der Gegenrichtung wurde durch die unpünktliche Übergabe an der deutschen Grenze in Lindau lediglich ein Pünktlichkeitswert von 73,2 Prozent (2013: 70,4 Prozent) erzielt. Dabei kam es zu einer durchschnittlichen Verspätung von 7,7 Minuten (2013: 7,3 Minuten) je Zug.

Nahverkehr

Wie im Jahr zuvor verursachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen 2014 mit 57 Prozent (2013: 53 Prozent) den überwiegenden Teil der Verspätungen im Nahverkehr selbst. Die zweithäufigste Ursache für Verspätungen war mit 31 Prozent (2013: 33 Prozent) die Infrastruktur. Insgesamt betrug die durchschnittliche Verspätung je Zug im Nahverkehr 1,1 Minuten (2013: 1,3 Minuten). Mit 0,7 Minuten (2013: 0,8 Minuten) Verspätung je Zug erreichte die Wiener Schnellbahn eine Pünktlichkeit von 98,1 Prozent (2013: 96,8 Prozent). Auch hier lag die Hauptursache der Verspätungen mit 57 Prozent (2013: 52 Prozent) bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen, gefolgt von Verspätungen verursacht durch die Infrastruktur.

Wann gilt ein Zug als pünktlich?

- Im Personenverkehr gelten 5 Minuten und 29 Sekunden als Schwellenwert für Pünktlichkeit.
- Im Güterverkehr gelten 15 Minuten als Schwellenwert für die Pünktlichkeit.

In Abbildung 3 werden zwei Verkehrsunternehmen verglichen, die von Salzburg ausgehend Nahverkehre nach Freilassing anbieten. Meridian hat erst im Dezember 2013 den Verkehr zwischen Salzburg und München aufgenommen. Pünktlichkeitswerte für die österreichische Infrastruktur stehen ab Juni 2014 zur Verfügung. Daneben erreicht Meridian noch den Grenzbahnhof Kufstein. Ursache für die großen Verspätungen bei Meridian waren die späte Lieferung der neuen Fahrzeuge sowie die zahlreichen Bauarbeiten bei Rosenheim.

Privatbahnen

Beim Vergleich der Pünktlichkeitswerte der Privatbahnen ist zu berücksichtigen, dass nicht bei allen Bahnunternehmen die Messung auf die gleiche Art und Weise, z. B. manuell oder elektronisch erfolgt. Die Privatbahnen zeichnen sich insgesamt durch eine hohe Pünktlichkeit aus. Nähere Ausführungen zur Pünktlichkeit entnehmen Sie dem Fahrgastbericht 2014.



Abb. 3: Durchschnittliche Pünktlichkeit im Jahr 2014 der Meridian sowie der ÖBB Personenverkehr zwischen Salzburg und Freilassing.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur

Pünktlichkeit im Güterverkehr

Im Güterverkehr sank die Pünktlichkeit 2014 im Vergleich zum Vorjahr um 1,6 Prozentpunkte auf 73,9 Prozent. Abweichend vom Personenverkehr gelten hier 15 Minuten als Schwellenwert, als unpünktlich gilt ein Güterzug ab der 16. Verspätungsminute.

Der Monat mit den meisten pünktlichen Güterzügen war der Jänner 2014 mit 77,6 Prozent. Mit 77,1 Prozent ist der Güterverkehr der Rail Cargo Austria pünktlicher als der Durchschnitt der Mitbewerber.

Performance Regime

Wie in der Richtlinie 2001/14/EG vorgeschrieben, ist auch in Österreich in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen ein Performance Regime vorgesehen. Das Performance Regime stellt ein Anreizsystem zur Vermeidung von Betriebsstörungen, zur Verbesserung der Pünktlichkeit und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur dar. Die Abrechnung für das Jahr 2014 zeigt ein ähnliches Ergebnis wie für das Jahr davor: Die Eisenbahnverkehrsunternehmen mussten abermals Zahlungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen leisten, diesmal in der Höhe von 127.431 Euro.

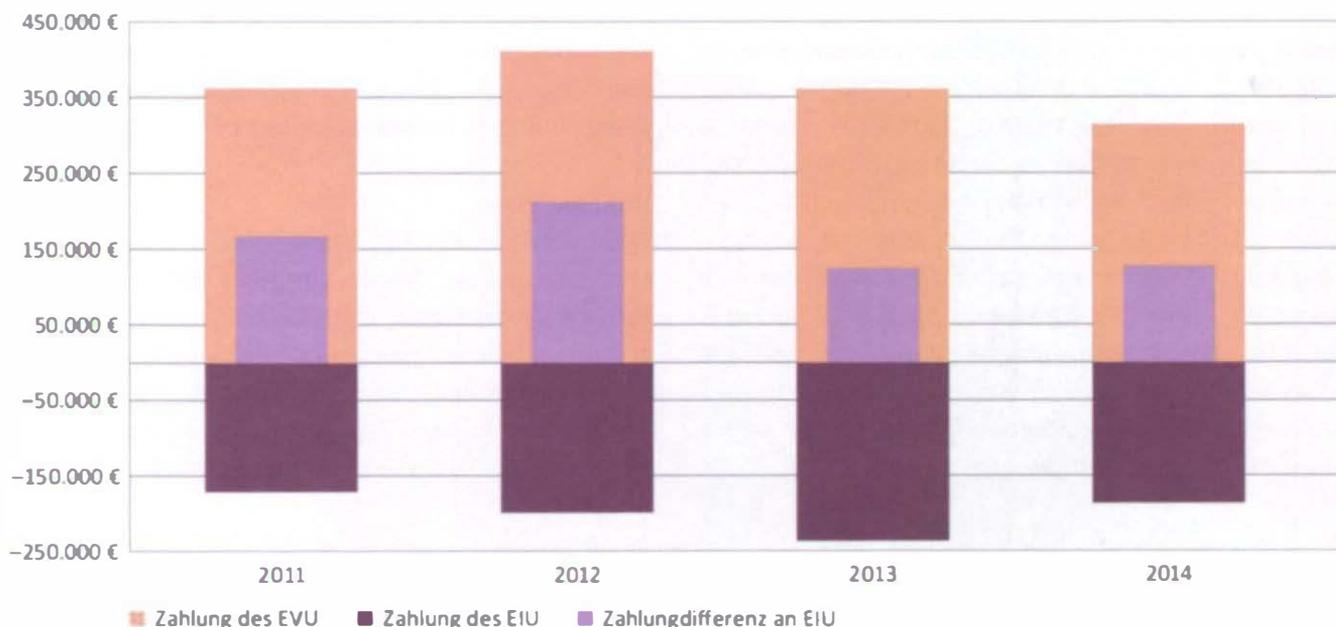


Abb. 4: Zahlungsdifferenz aus dem Performance Regime 2011–2014.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur

DURCHFÜHRUNGSRECHTSAKT ZUR ERMITTLUNG DER DIREKTEN KOSTEN

Allgemeines

Im ersten Eisenbahnpaket wurde in Art. 7 Abs. 3 der RL 2001/14/EG festgelegt, dass die Entgelte grundsätzlich auf Basis der unmittelbar durch den Zugbetrieb anfallenden Kosten festzulegen sind. Es blieb jedoch unklar, welche Kosten genau dazu zählen. So haben sich in Europa seither unterschiedliche Interpretationen dieses Kostenbegriffs entwickelt. Vor diesem Hintergrund wurde in der Neufassung des ersten Eisenbahnpaketes (Recast) eine neue Formulierung aufgenommen: Zwar spricht der Recast noch immer von „den Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen“, im selben Absatz wird allerdings die EU-Kommission ermächtigt, einen Durchführungsrechtsakt zur Ermittlung dieser Kosten zu erlassen.

Seit Frühling 2013 hat die EU-Kommission an einem Entwurf für diesen Durchführungsrechtsakt gearbeitet. Sie stützt sich dabei vor allem auf die Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs (EuGH), der sich 2013 im Rahmen von Vertragsverletzungsverfahren gegen mehrere Mitgliedsstaaten mit dem Begriff der „Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen“, auseinandergesetzt hat. In einem Verfahren der EU-Kommission gegen Polen hat der EuGH eine Abgrenzung getroffen und definiert, welche Kosten unter diesen Begriff fallen und welche nicht. Der Durchführungsrechtsakt der EU-Kommission baut auf dieser Entscheidung auf und wurde im April 2015 beschlossen.

Inhalt des Durchführungsrechtsaktes

Der Durchführungsrechtsakt legt eine einfache Berechnungsmethode der Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, fest: Zuerst werden von den Vollkosten die Fixkosten, die sich auf Grund des Zugbetriebs bzw. der Anzahl der Züge auf der Strecke nicht ändern, abgezogen. Die übrigen Kosten werden durch die Anzahl der Zugkilometer, Fahrzeugkilometer oder Bruttotonnen-Kilometer dividiert. Der Durchführungsrechtsakt nennt die Kosten nicht mehr „auf-

grund des Zugbetriebs anfallend“, sondern spricht von „direkten Kosten“.

Berechnung der direkten Kosten

Ausgangspunkt sind die Vollkosten des gesamten Netzwerks. Eine Differenzierung in Teilnetzwerke oder auf einzelne Strecken sieht der Durchführungsrechtsakt nicht vor. Von diesen Vollkosten müssen nun die Fixkosten und all jene Kosten abgezogen werden, die sich nicht auf die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur beziehen. In jedem Fall müssen die folgenden Kosten von den Vollkosten abgezogen werden:

- Kosten für Leistungen und Infrastruktur, die über das Mindestzugangspaket und den Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen hinausgehen
- Kosten für Beschaffung, Verkauf, Dekontaminierung, Kultivierung von Grundstücken oder Mieten bzw. Pachten für Grundstücke
- Streckennetzweite Overheadkosten inklusive Personalkosten und Aufwendungen für Pensionen
- Finanzierungskosten
- Kosten bezogen auf den technischen Fortschritt oder durch Überalterung des eingesetzten Wirtschaftsgutes
- Kosten für immaterielle Wirtschaftsgüter
- Kosten für Signalisierung, Information, nicht schienenseitige Kommunikation und Telekommunikationsausrüstung
- Schäden aus höherer Gewalt oder Betriebsstörungen
- Kosten für die Bereitstellung von Serviceeinrichtungen, sofern diese getrennt vom Mindestzugangspaket verrechnet werden
- Abschreibungskosten, sofern diese nicht nutzungsabhängig sind
- Verwaltungskosten für die Differenzierung der Entgelte nach Art. 32 Abs. 4 (leistungsabhängige Entgelte) und Art. 31 Abs. 5 (lärmabhängige Entgelte) RL 2012/34/EU

Die direkten Kosten können folgende Kostenbestandteile enthalten, auch wenn diese Fixkosten darstellen würden:

Der Durchführungsrechtsakt legt eine Kosten- berechnungs- methode zur Entgeltermittlung fest

- Personalkosten von Betriebsstellen zur Zuglenkung, Disponierung usw., sofern diese direkt aus dem Zugbetrieb resultieren
- Personalkosten für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Betriebs, wenn eine Strecke außerhalb ihrer Regelöffnungszeiten betrieben wird
- Kosten für Instandhaltung und Erneuerung der Oberleitung oder der Stromschiene
- Kosten für Abnutzung von Infrastruktur, welche direkt durch den Zugbetrieb entstehen

Der Regulator kann verlangen, dass der Infrastrukturbetreiber seine Kosten zum Vergleich weiterhin nach einem ökonomischen oder ingenieurwissenschaftlichen Modell errechnet. Jedoch sind die Ergebnisse von ökonomischen bzw. ingenieurwissenschaftlichen Modellen mit den Ergebnissen der Berechnung gemäß Durchführungsrechtsakt gegenüberzustellen. Die jeweils niedrigeren Werte sind zu verwenden.

Bildung von Entgelten und Möglichkeit der Modulation

Aus der Summe der errechneten direkten Kosten müssen nun durchschnittliche Entgelte gebildet werden: Als Basis können die Anzahl der Fahrzeugkilometer (je Fahrzeug bzw. Waggon), der Zugkilometer (je Zug) oder der Bruttotonnenkilometer (je Tonne Zuggewicht) dienen. Der Infrastrukturbetreiber hat das Wahlrecht, nach welchen Kriterien er seine Entgelte verrechnen möchte.

Um eine bessere Kostenverursachungsgerechtigkeit zu erreichen, können diese Entgelte noch weiter unterteilt werden. Diese sogenannte „Modulation“ ist nach folgenden Kriterien möglich:

- Zuglänge oder Anzahl der Fahrzeuge
- Zuggewicht
- Art des Fahrzeuges, im Speziellen dessen ungefederte Masse
- Zuggeschwindigkeit
- Antriebskraft bzw. Antriebsart des Fahrzeuges
- Gewicht und Anzahl der Achsen
- aufgezeichnete Anzahl der Flachstellen der Räder
- Längssteifigkeit des Fahrzeuges und horizontale Kräfte, die auf das Gleis wirken

- vom Triebfahrzeug verbrauchter Traktionsstrom als Maß für die Abnutzung der Oberleitung
- Streckeneigenschaften, insbesondere die Radien der Bögen
- weitere Parameter, sofern der Infrastrukturmanager dem Regulator belegen kann, dass die Verwendung dieser Parameter zu einer verbesserten verursachungsgerechten Zurechnung der Kosten führt und diese objektiv gemessen werden können.

Diese Differenzierung darf jedoch nicht zu einer Erhöhung der Summe der direkten Kosten führen, sondern sollte nach Möglichkeit aufkommensneutral sein.

Einfache Überprüfung

Um extensive Überprüfungen der Entgelte zu vermeiden, besteht besonders bei kleinen Streckennetzen die Möglichkeit, einen „simplified check“ anzuwenden. Diese Möglichkeit besteht, wenn die Entgelte für einen 1.000-Tonnen-Zug zwei Euro je Zugkilometer (Wert von 2005, Preisanpassung möglich) nicht übersteigen, oder die direkten Kosten 15 Prozent der gesamten Kosten für Instandhaltung und Erneuerung oder die Summe von 10 Prozent der Instandhaltung und 20 Prozent der Erneuerung nicht übersteigen.

Auswirkungen auf die Entgelte für die Nutzung der Schieneninfrastruktur (Mindestzugangspaket)

Auf Grund der engen Kostenberechnung des Durchführungsrechtsakts ist davon auszugehen, dass es zu einem Rückgang der Entgelte in vielen Mitgliedstaaten der EU basierend auf den direkten Kosten kommen wird. Die Infrastrukturbetreiber werden nach Einschätzung der Schienen-Control versuchen, diese Einnahmefälle durch die Einführung von Zuschlägen auszugleichen. Die Bedeutung von Zuschlägen wird somit in den nächsten Jahren stark zunehmen.

Durch den beschlossenen Durchführungsrechtsakt werden die Entgelte in der EU stärker homogenisiert und besser vergleichbar werden. Ob dies tatsächlich zu einer verursachergerechteren Verrechnung der Kosten beiträgt, wird sich zeigen.

AKTUELLE ERKENNTNISSE DES VERWALTUNGSGERICHTSHOFS

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

Auskunftersuchen in Verfahren über die Bedienung der letzten Meile¹

Die Schienen-Control Kommission führte mehrere Verfahren zur Prüfung der Preise, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Bedienung der sogenannten letzten Meile verrechnete. Die Schienen-Control Kommission ersuchte das Eisenbahnverkehrsunternehmen um Auskünfte, dieses verweigerte jedoch und bestritt die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission. Daraufhin ordnete die Schienen-Control Kommission die Auskunftserteilung jeweils mit Bescheid an. Die Schienen-Control Kommission begründete ihre Zuständigkeit damit, dass es sich bei der Bedienung der letzten Meile um einen Vershubbetrieb gemäß § 58 Abs. 3 Z. 3 Eisenbahngesetz (EisbG) handelt.

Gegen die Bescheide erhob das Eisenbahnverkehrsunternehmen Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Der Verwaltungsgerichtshof sprach aus, dass Vershubbetrieb im Sinne des § 58 Abs. 3 Z. 3 EisbG nur ein solcher sein kann, der in den in § 58 Abs. 3 Z. 3 EisbG genannten Örtlichkeiten (Personenbahnhöfe, Güterterminals, Vershubbahnhöfe, Zugbildungseinrichtungen, Abstellanlagen und Wartungseinrichtungen) stattfindet und nicht außerhalb. Um beurteilen zu können, ob die angebotenen Tätigkeiten des beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmens unter Vershubbetrieb fallen, bedarf es Feststellungen, welche Leistungen die beschwerdeführende Partei anbietet, die als Durchführung von Vershubbetrieb anzusehen wären.

Zur Auskunftspflicht (§ 74a Abs. 1 EisbG) hielt der Verwaltungsgerichtshof fest, dass diese keine generelle ist, sondern sie nach dem Gesetzeswortlaut auf jene Auskünfte beschränkt ist, die für den der Schienen-Control Kommission übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen bzw. zur Überprüfung der Einhaltung der ihr zum Vollzug übertragenen eisenbahnrechtlichen

Verpflichtungen erforderlich sind. Allerdings hätte das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen die für die Beurteilung der aufgezeigten Fragen erforderlichen Auskünfte im Rahmen seiner Mitwirkungsverpflichtung am Verfahren erteilen müssen.

Der Verwaltungsgerichtshof hielt ferner fest, dass die aufgrund der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 (BGBl. I Nr. 51/2012) aufgelöste Schienen-Control Kommission als erst- und letztinstanzliche Regulierungsbehörde, nicht aber als Berufungsbehörde entschieden hat. Ein Zuständigkeitsübergang auf das Bundesverwaltungsgericht bzw. dessen Eintritt im Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof fand nicht statt, da die Übergangsvorschriften nicht zu einer Erweiterung der Zuständigkeiten der Verwaltungsgerichte führen sollten und insoweit einschränkend auszulegen sind. Das Verfahren war daher von der neu eingerichteten Schienen-Control Kommission fortzuführen.

Die Schienen-Control Kommission beschloss in der Folge, die wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren einzustellen.

Zu- und Abschläge für gleisbelastende bzw. gleisschonende Triebfahrzeuge²

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthielten Zu- und Abschläge pro Zugkilometer für gleisbelastende bzw. gleisschonende Triebfahrzeuge. Für die Netzfahrplanperiode 2009 betrug der Abschlag 0,0410 und der Zuschlag 0,01025 Euro. Für die Netzfahrplanperiode 2010 wurden sowohl der Zu- als auch der Abschlag mit 0,0105 Euro festgesetzt. Eine markante Änderung erfolgte erst wieder für die Netzfahrplanperiode 2014, als der Abschlag mit 0,0263 und der Zuschlag mit 0,0237 Euro festgesetzt wurde.

Ein 2012 in den Markt eingetretenes Eisenbahnverkehrsunternehmen, das gleisschonende Triebfahrzeuge verwendet, fühlte sich durch die Senkung des Abschlags diskriminiert und beantragte, diese für unwirksam zu erklären. Mit Bescheid vom 26. August 2013 wies die Schienen-Control Kommission den

¹ VwGH 29.01.2014, 2012/03/0026; VwGH 29.01.2014, 2012/03/0027; VwGH 28.02.2014, 2012/03/0141.

² VwGH 21.10.2014, 2013/03/0112.

Antrag ab, da sie die Änderung der Zu- und Abschläge als rechtmäßig beurteilte. In ihrer Begründung führte die Schienen-Control Kommission aus, dass die Zu- und Abschläge eine leistungsabhängige Entgeltregelung i. S. d. Art. 11 der RL 2001/14/EG sind, die einen Anreiz zur Verwendung gleisschonender Triebfahrzeuge schafft. Werden mehr gleisschonende Triebfahrzeuge verwendet, bleibt die Gleisqualität länger erhalten und Instandhaltungs- bzw. Erneuerungsarbeiten werden seltener erforderlich. Gleisschonende Triebfahrzeuge dienen insofern der Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur. Da Arbeiten an der Schieneninfrastruktur in der Regel mit Betriebsstörungen verbunden sind, trägt eine Verringerung von Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten zur Verringerung von Betriebsstörungen bei. Der Infrastrukturbetreiber hat bei der Festlegung leistungsabhängiger Entgeltregelungen i. S. d. Art. 11 der RL 2001/14/EG einen Spielraum. Die Schienen-Control Kommission beurteilte die Veränderungen des Triebfahrzeugfaktors als innerhalb dieses Spielraums liegend.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob daraufhin Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Der Verwaltungsgerichtshof hob den Bescheid der Schienen-Control Kommission auf und sprach im Wesentlichen Folgendes aus:

- § 74 EisebG ist unionsrechtskonform dahingehend auszulegen, dass die Regulierungsbehörde ihre Zuständigkeit gemäß § 74 EisebG auch bei einer Beschwerde gegen eine Zuweisungsstelle bzw. deren Schienennetz-Nutzungsbedingungen wahrzunehmen hat. Insofern war es richtig, dass die Schienen-Control Kommission das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen als Partei des Verfahrens behandelte und über seine Anträge absprach.
- Die Höhe leistungsabhängiger Entgeltbestandteile muss in Relation zu den unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten stehen. Diese Relation wurde im angefochtenen Bescheid nicht hergestellt.
- Als leistungsabhängige Bestandteile müssten die Zu- und Abschläge ein kohärentes und transparentes Ganzes bilden. Es wäre etwa zu prüfen gewesen, ob die Höhe der Zuschläge bzw. der Abschläge so gestaltet ist, dass tatsächlich ein wirksamer Anreiz gebildet wird. Auf dieser Grundlage wäre zu beurteilen, ob die vom beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen behauptete Diskriminierung gegeben ist.

„Fernverkehrsfaktor“ für den Halt von Fernverkehrszügen in Personnenbahnhöfen³

In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens war vorgesehen, dass das Stationsentgelt für den Halt von Fernverkehrszügen mit dem Faktor 1,25 multipliziert wird. Mit Bescheid vom 25. Juni 2013 erklärte die Schienen-Control Kommission diesen Fernverkehrsfaktor für unwirksam. Sie stellte fest, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Fernverkehrsfaktor nicht gemäß den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ermittelt habe, nach denen ein Stationsentgelt gemäß § 70 Abs. 1 EisebG zu berechnen wäre. Das ergab sich für die Schienen-Control Kommission daraus, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen trotz mehrmaliger Nachfrage nicht darlegen konnte, wie es den Fernverkehrsfaktor anhand dieser Grundsätze ermittelt hatte.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen argumentierte, dass der Fernverkehrszuschlag Kosten längerer Bahnsteige berücksichtigen solle, da Fernverkehrszüge solche benötigen würden. Dies überzeugte die Schienen-Control Kommission nicht, da Fernverkehrszüge nicht unbedingt einen längeren Bahnsteig als Züge des Nah- und Regionalverkehrs benötigen. Der Fernverkehrsfaktor diskriminierte insbesondere ein neu in den Markt eingetretenes Eisenbahnverkehrsunternehmen, dessen Fernverkehrszüge 150 Meter lang sind, während die Konzernschwester des Eisenbahninfrastrukturunternehmens die längsten Fernverkehrszüge mit 410 Meter führt.

Der vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen ins Treffen geführte niedrige Kostendeckungsgrad des Stationsentgelts änderte für die Schienen-Control Kommission nichts daran, dass das Entgelt diskriminierungsfrei auszugestalten ist.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhob Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Der Verwaltungsgerichtshof wies die Beschwerde ab und sprach im Wesentlichen Folgendes aus:

- Ein Entgelt für die Zurverfügungstellung unter anderem der Mitbenützung von Bahnhöfen soll nur solche Leistungen erfassen, die für die Ausübung des Zugangsrechtes benötigt bzw. in Anspruch genommen werden.

³ VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092.

- Die in § 70 Abs. 1 EisbG enthaltene Regelung zur Ermittlung des Entgeltes (nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts) stellt darauf ab, dass die Höhe des Entgeltes in Relation zu den aufgrund der Inanspruchnahme der Serviceleistungen anfallenden Kosten stehen muss. Entgelte für die Inanspruchnahme eines Bahnhofs und seiner spezifischen Ausstattung können nur für die konkrete Leistung infolge der konkreten Nutzung (etwa für den Fernverkehr) gebühren.
- Zum Grundsatz des angemessenen Kostenersatzes tritt nach § 70 Abs. 1 EisbG der Grundsatz des branchenüblichen Entgelts hinzu. Die Orientierung an diesem Grundsatz erfordert, dass das Branchenübliche ermittelt und dargestellt wird. Einer Partei, die sich auf diesen Grundsatz in einem Verfahren gemäß § 74 EisbG beruft, kommt es zu, das Branchenübliche näher darzulegen bzw. dieses aufzuzeigen, sofern das Branchenübliche nicht ohnehin notorisch ist.
- Auch für den Fall, dass nicht alle Kosten bzw. die Kosten nicht zur Gänze refundiert werden, muss der Ersatz jedenfalls in Relation zu den durch den Gebrauch seitens des zahlenden Eisenbahnverkehrsunternehmens verursachten Kosten stehen. Dies gilt auch für die Benützung eines Personenbahnhofs im Fernverkehr, wenn dieser eine für diese Verkehrsart entsprechende Ausstattung (etwa betreffend die Bahnsteiglänge bzw. die Serviceeinrichtung auf dem Bahnsteig) verlangt.
- Im Sinne des Art. 30 Abs. 3 der RL 2001/14/EG gewährleistet die Schienen-Control Kommission, dass die vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzten Entgelte dem Kapitel II („Wegeentgelte“) der RL 2001/14/EG entsprechen und nicht diskriminierend sind.
- Die Zuweisungsstelle ist gemäß § 74a EisbG verpflichtet, die von ihr verlangten und grundsätzlich erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Die Erteilung von Auskünften umfasst auch die Zurverfügungstellung von Unterlagen, die von der Schienen-Control Kommission zum Nachweis des Inhalts der Auskunft verlangt werden.

- Der Hinweis des beschwerdeführenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens darauf, dass in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union ebenfalls ein Kostenfaktor (zur Abgeltung der Benutzung von Personenbahnhöfen im Rahmen des Fernverkehrs) verwendet werde, lässt nicht erkennen, dass die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen angenommene Höhe dieses Faktors jedenfalls branchenüblich sei.
- Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission besteht bezüglich der zu Beginn des Aufsichtsverfahrens anwendbaren Schienennetz-Nutzungsbedingungen i. S. d. § 59 EisbG auch dann, wenn sie ihre Entscheidung erst in einem der darauffolgenden Jahre fällt.

Einleitung eines wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens gemäß § 74 EisbG auf Antrag eines Eisenbahnverkehrsunternehmens⁴

Nach Beendigung des wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens zum Stationsentgelt, in dem der „Fernverkehrsfaktor“ für unwirksam erklärt worden war, stellte ein Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Antrag auf Fortsetzung des Verfahrens und Unwirksamklärung weiterer Komponenten des Stationsentgelts. Mit Bescheid vom 2. Dezember 2013 wies die Schienen-Control Kommission den Antrag zurück, da das Verfahren bereits abgeschlossen war und ein Antragsrecht auf Einleitung eines amtswegigen Verfahrens gemäß § 74 EisbG aus Sicht der Schienen-Control Kommission nicht bestand.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob daraufhin Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Der Verwaltungsgerichtshof hob den Bescheid der Schienen-Control Kommission auf und sprach aus, dass die Schienen-Control Kommission ihre Zuständigkeit, ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren gemäß § 74 EisbG zu führen, auch dann wahrzunehmen hat, wenn eine Beschwerde gegen Schienennetz-Nutzungsbedingungen bzw. eine Zuweisungsstelle erhoben wird. Denn dies ist nötig, um die volle Wirksamkeit der der Regulierungsbehörde aufgrund der RL 2001/14/EG übertragenen Aufgaben zu gewährleisten.

⁴ VwGH 17.12.2014, Ro 2013/03/0007.

DIE ÖFFNUNG DES BAHNSTROMMARKTES IN ÖSTERREICH

In Österreich versorgt die ÖBB-Infrastruktur die Eisenbahnverkehrsunternehmen am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur, der Montafonerbahn und der Steiermärkischen Landesbahnen mit Bahnstrom zu 16,7 Hz. Täglich werden so rund 1.000 Lokomotiven und Triebwagen sowie eine Vielzahl von Bahnanlagen, wie etwa Weichenheizungen versorgt. Im Jahr 2014 wurden insgesamt rund 1,84 Terrawattstunden Strom durch die ÖBB-Infrastruktur an ihre Kunden geliefert. Der gesamte Stromverbrauch in Österreich beträgt jährlich rund 70 Terrawattstunden, davon werden rund 2,6 Prozent im Bahnstromnetz verbraucht.

Der Energiebedarf im Bahnstromsystem wird einerseits über Kraftwerke im 16,7-Hz-Netz gedeckt, von denen die ÖBB-Infrastruktur acht besitzt, einige werden von einem großen Energieerzeuger betrieben. Andererseits wird ein Teil des Energiebedarfs aus dem 50-Hz-Netz bezogen. Dazu muss jedoch der Strom von 50 Hz auf

16,7 Hz umgeformt werden. Die ÖBB-Infrastruktur betreibt dazu acht mechanische Frequenzumformer und einen elektrischen Frequenzrichter. Im Jahr 2016 wird voraussichtlich ein weiterer Frequenzrichter in Betrieb genommen. In ganz Österreich transportieren Hochspannungsleitungen mit 110 kV und vereinzelt 55 kV den Strom von den Kraftwerken und Umformern zu den rund 60 Unterwerken der ÖBB-Infrastruktur. In den Unterwerken wird der Strom von 110 bzw. 55 kV auf 15 kV umgespannt und von dort in die Oberleitungen eingespeist. Die technische Leitzentrale in Innsbruck steuert das Bahnstromsystem und regelt den Strombedarf und die Stromproduktion.

Das neue Bahnstrom-Zugangsmodell der ÖBB-Infrastruktur

Eisenbahnverkehrsunternehmen in Österreich konnten den Traktionsstrom für ihre Triebfahrzeuge bisher ausschließlich von der ÖBB-Infrastruktur beziehen. Es wird ein Strompreis angeboten, der den Energiepreis, die Stromnetznutzung und die Umformung beinhaltet. Ab 1. Jänner 2016 wird der Bahnstrommarkt geöffnet: Eisenbahnverkehrsunternehmen können ihre Energielieferanten selbst wählen und das Bahnstromnetz der ÖBB-Infrastruktur mitnutzen. Hierfür hat die ÖBB-Infrastruktur in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) 2016 Preise veröffentlicht. Im Rahmen einer Konsultation passte die ÖBB-Infrastruktur ihr Bahnstrommodell im April 2015 an und veröffentlichte dieses im Mai auf ihrer Homepage. Nach Abschluss der Konsultation sollen die endgültigen Preise in den SNNB veröffentlicht werden.

Wenn ein Energielieferant Strom aus dem (allgemeinen) Stromnetz mit 50 Hz an das Bahnstromnetz mit 16,7 Hz liefert, muss der Strom umgeformt werden. Für die Benutzung der Umformer oder Umrichter wird ein Entgelt verrechnet. Im Preismodell für den Bahnstrom ab 1. Jänner 2016 ist ein Entgelt für die Umformung von Traktionsstrom von 50 auf 16,7 Hz in der Höhe von max. 5,50 Euro je MWh vorgesehen. Für die Ausspeisung von Bahnstrom soll kein Tarif verrechnet werden. Die Ursache ist, dass im Einspeisetarif auch die Kosten für die vorgelagerten Netze mitberücksichtigt werden müssen, welche für die Ausspeisung nicht anfallen.

Bahnstromversorgung in Europa im Überblick

Die Schienennetze in Europa verfügen heute über unterschiedliche Stromversorgungssysteme. Neben Gleichstromnetzen mit 750 V, 1,5 kV und 3 kV bestehen noch Wechselstrom-Bahnstromnetze mit 15 kV bei 16,7 Hz bzw. mit 25 kV bei 50 Hz. Die unterschiedlichen Bahnstromnetze haben sich historisch entwickelt und spiegeln das nationale bzw. regionale Denken ihrer Entstehungszeit wider. Während in Österreich, Deutschland, der Schweiz, Schweden und Norwegen die Bahnstromversorgung mit 16,7 Hz durchgeführt wird, sind fast alle Länder des Balkans sowie Teile der Ukraine, Weißrusslands, Tschechiens, der Slowakei, sowie Litauen und die Türkei mit 25 kV Wechselstrom bei 50 Hz elektrifiziert. In den Niederlanden und im Süden Frankreichs wird die Bahnstromversorgung mit Gleichstrom durchgeführt. In Italien, Spanien, Teilen Tschechiens, Teilen der Slowakei sowie in Lettland, Estland und Russland werden die Züge mit 3 kV Gleichstrom versorgt. In Großbritannien besteht neben einer 25-kV-Bahnstromversorgung mit 50 Hz im Südwesten um Liverpool und um Newcastle noch eine Versorgung mit 750 V Gleichstrom.

Tarif Durchleitung und Umformung Bahnstrom

| | |
|----------------------------|----------------|
| Umformung – Einspeisetarif | 5,50 Euro/MWh |
| Umformung – Ausspeisetarif | kostenlos |
| Durchleitung | 38,50 Euro/MWh |

Tabelle 1: Tarif Durchleitung und Umformung Bahnstrom laut Konsultation.

Stand: April 2015. Konsultation der ÖBB-Infrastruktur

Die ÖBB-Infrastruktur betreibt mehrere Kraftwerke, die Strom mit 16,7 Hz produzieren. Damit und mit 16,7-Hz-Partnerkraftwerken kann die ÖBB-Infrastruktur rund zwei Drittel des gesamten Energiebedarfs im Bahnstromsystem abdecken. Nur ein Drittel der gesamten Bahnstrommenge muss aus dem 50-Hz-Netz in das 16,7-Hz-Bahnstromnetz bezogen, umgeformt und gesondert bezahlt werden. Ein privater Stromlieferant muss jedoch die gesamte gelieferte Strommenge umformen.

Für die Durchleitung von Bahnstrom vom Kraftwerk bzw. Frequenzumformer bis zum Unterwerk wird ein Durchleitungstarif verrechnet. Die Umwandlung im Unterwerk und die Durchleitung bis zur Oberleitung wird dem Mindestzugangspaket zugerechnet und ist über das Infrastrukturbenutzungsentgelt abgedeckt. Für die Durchleitung wird ein Arbeitspreis mit 38,50 Euro je MWh und kein, wie in den SNNB 2016 vorgesehen, Leistungspreis verrechnet.

Die Durchleitung von Bahnstrom externer Stromlieferanten an Eisenbahnverkehrsunternehmen für ihre Eisenbahnverkehrsleistungen in Österreich erfolgt unter folgenden Bedingungen:

- Der Bahnstromliefervertrag ist der ÖBB-Infrastruktur im Vorhinein bekannt zu geben.
- Dem Infrastrukturbetreiber muss ein Energiefahrplan übermittelt werden.
- Angefallene Ausgleichsenergie wird dem Energielieferanten verrechnet.
- Triebfahrzeuge der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die einen privaten Energielieferanten wählen, müssen über eine anerkannte und funktionstüchtige Energiemesseinrichtung verfügen.

- Im Nachhinein müssen die Betriebsdaten für den Vormonat bekannt gegeben werden.
- Der Drittlieferant muss Bilanzgruppenverantwortlicher im öffentlichen 50-Hz-Netz (APG-Regelzone) sein und der ÖBB-Infrastruktur den Energiefahrplan auf Viertelstunden-Basis bekannt geben.

Zugang zum Bahnstrommarkt in Deutschland

Mit 1. Juli 2014 wurde der Bahnstrommarkt in Deutschland liberalisiert. Bis dahin konnten die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Bahnstrom nur von der DB Energie beziehen, seither ist die Wahl des Energieversorgers frei. Für die Nutzung des Bahnstromnetzes mit 16,7 Hz der DB Energie gelten seitdem die in Tabelle 2 dargestellten Netzentgeltpreise exklusive Abgaben und Umsatzsteuer.

Die Abrechnung der Netzentgelte erfolgt auf Basis der Jahreshöchstleistung in kWa und der Entnahmemenge in kWh (Bezug vor Rückspeisung) im Kalenderjahr. Die Jahreshöchstleistung ist der höchste im Kalenderjahr ermittelte Viertelstunden-Mittelwert des über alle zugeordneten Triebfahrzeugeinheiten zeitgleich ermittelten Summenlastgangs.

Messeinrichtungen zur Erfassung des Strombedarfs müssen im Triebfahrzeug eingebaut sein. Die DB Energie stellt diese zur Verfügung und bietet außerdem zugehörige Dienstleistungen wie z. B. Zählwertübertragung und -auswertung an.

Für Triebfahrzeuge ist auch die Ortserfassung mittels GPS möglich. Zu den oben genannten Preisen kommen dann noch die Stromkosten des Drittlieferanten hinzu.

Die Öffnung des Bahnstrommarktes in Deutschland hat dazu geführt, dass einige private Eisenbahnverkehrsunternehmen den Stromanbieter gewechselt haben. Zu Redaktionsschluss konnte noch nicht abgeschätzt werden, welchen Anteil am Bahnstrom dies betrifft.

| | Benutzungsdauer < 2.500 h/a | | Benutzungsdauer > 2.500 h/a | |
|---------------------|-----------------------------|---------------|-----------------------------|---------------|
| | Leistungspreis | Arbeitspreis | Leistungspreis | Arbeitspreis |
| Hochspannungsnetz | 16,71 Euro/kWa | 4,89 Cent/kWh | 127,67 Euro/kWa | 0,45 Cent/kWh |
| Mittelspannungsnetz | – | 6,06 Cent/kWh | 107,34 Euro/kWa | 1,77 Cent/kWh |

Tabelle 2: Netzentgelte der DB Energie für Entnahme (Jahresleistungspreissystem).

Quelle: DB Energie, gültig ab 1. Jänner 2015.

Vergleich der Strompreismodelle

Einer der wesentlichen Unterschiede zwischen dem alten und dem neuen Bahnstrommodell der ÖBB-Infrastruktur ist, dass statt einem Energiepreis, der mit Energie, Umformung, Durchleitung und Ausgleichsenergie alle Komponenten beinhaltet, nun eigene Entgelte für Umformung und Durchleitung in den SNNB veröffentlicht werden. Der Energiepreis samt Kosten für Ausgleichsenergie wird vom Energielieferanten festgesetzt und unterliegt somit den Marktbedingungen. Bisher hat die ÖBB-Infrastruktur die Stromfahrpläne erstellt, künftig sind sie von den Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. deren Energielieferanten zu übermitteln.

Einer der wesentlichen Unterschiede zwischen dem neuen Modell der ÖBB-Infrastruktur und jenem der DB Energie ist, dass in Deutschland das Entgelt für die Umformung im Entgelt für die Durchleitung enthalten ist. In Österreich wird das Entgelt Umformung nur an jene Eisenbahnverkehrsunternehmen verrechnet, deren Strom auch tatsächlich umgeformt wird. Weiters ist es in Deutschland möglich, mehrere Energielieferanten gleichzeitig zu wählen. In Österreich ist nur die Wahl eines Energielieferanten möglich.

Die Schienen-Control Kommission hat 2012 ein wettbewerbsbehördliches Aufsichtsverfahren zunächst zur Überprüfung der Bahnstromverträge eingeleitet. Im Rahmen des Verfahrens wird auch die Berechnung des Durchleitungsmodells geprüft.

| | Altes Tarifmodell der ÖBB-Infrastruktur (ab 1.1.2016) | Neues Tarifmodell der ÖBB-Infrastruktur (bis 31.12.2015) | Tarifmodell der DB Energie (ab 1.7.2014) |
|----------------------------------|---|--|---|
| Stromlieferant | ÖBB-Infrastruktur (zwingend) | frei wählbar (max. ein Lieferant) | frei wählbar (mehr als ein Lieferant möglich) |
| Preis Energie | Preis lt. Preisblatt der ÖBB-Infrastruktur | durch Energielieferant | durch Energielieferant |
| Bereitstellung Ausgleichsenergie | im Energiepreis inkludiert | durch Energielieferant | durch Energielieferant |
| Preis Durchleitung | im Energiepreis inkludiert | gem. Preis lt. SNNB | gem. Preis lt. SNNB |
| Preis Umformung | im Energiepreis inkludiert | gem. Preis lt. SNNB | im Tarif Durchleitung enthalten |
| Hoch-/Mittelspannungsnetz | Nein | Nein | Ja |
| Übermittlung des Stromfahrplans | ÖBB-Infrastruktur | Durch Stromlieferant; frei wählbar | Durch Stromlieferant; frei wählbar |

Tabelle 3: Vergleich der Strompreismodelle.

Quelle: ÖBB Infrastruktur; DB Energie, gültig ab 1. Jänner 2015

ANSCHLUSSBAHNEN

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

Gemäß § 75a Abs. 2 EisbG haben Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Recht auf Zugang zu verästelten Anschlussbahnen, d. h. Anschlussbahnen, von denen Nebenanschlussbahnen abzweigen. Auf diesen Zugang sind sinngemäß die Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes anzuwenden (§ 75a Abs. 3 EisbG). Dies bedeutet insbesondere, dass der Betreiber der verästelten Anschlussbahn Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) erstellen und das Entgelt für die Benützung seiner Schieneninfrastruktur nach dem Grenzkostenprinzip sowie den sonstigen Regelungen des § 67 EisbG berechnen muss.

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

Leichter Anstieg des Aufkommens

Im gesamten österreichischen Netz wurden 678 (2013: 715) Anschlussbahnen bedient, das sind 37 weniger als im Jahr zuvor. Auch im Netz der ÖBB-Infrastruktur war die Anzahl der bedienten Anschlussbahnen mit 642 (2013: 675) rückläufig. Dessen ungeachtet konnte das Aufkommen im gesamten Schienennetz mit 1,26 Millionen Wagen leicht verbessert werden. Um die Bedienung der Anschlussbahnen finanziell attraktiver zu gestalten, wurde Ende 2013 das Trassenentgelt für den Wagenladungsverkehr von gemischten Güterzügen – die in den Anschlussbahnen be- und entladen werden – reduziert. Im ÖBB-Netz erreichten 26 der 642 bedienten Anschlussbahnen im Jahr 2014 ein Aufkommen von maximal zwei Wagen. Im Gegensatz dazu sorgten nur 21 Anschlussbahnen für 50 Prozent des gesamten Aufkommens. In neun Anschlussbahnen wurden jeweils mehr

als 25.000 Wagen beigestellt, drei dieser Bahnen liegen in Oberösterreich. Aufkommensstärkste Anschlussbahn 2014 ist jene der VOEST in Linz mit 47.208 beigestellten Wagen, gefolgt von der Anschlussbahn Ennshafen mit 42.894 beigestellten Wagen und jener zur OMV im Bahnhof Wien Lobau Hafen (38.825 beigestellte Wagen). Diese drei Anschlussbahnen sorgten für 10 Prozent des gesamten Aufkommens im Jahr 2014.

Der Bahnhof Linz Stadthafen ist, mit 15 unterschiedlichen Anschlussbahnen im Jahr 2014, jener Bahnhof Österreichs, mit den meisten bedienten Anschlüssen gewesen, gefolgt von Enns mit 14 und Wien Lobau Hafen mit zehn.

Markante Veränderungen im Jahresvergleich

Einen deutlichen Zuwachs im Vergleich zu 2013 erzielten die Anschlussbahnen in Frantschach und Gratwein-Gratkorn, auf denen mehr als 8.000 Wagen zusätzlich beigestellt wurden. Den größten Zuwachs verzeichnete 2014 die im Netz der Graz-Köflacher Bahn (GKB) befindliche neue Anschlussbahn Leibenfeld bei Deutschlandsberg mit 9.485 Wagen. Diese Anschlussbahn stellt den Materialtransport zum und den Abraumtransport vom neuen Koralmtunnel sicher. Einen Rückgang um mehr als 7.000 Wagen verzeichnete durch eine Kraftwerksschließung die Anschlussbahn in Moosbierbaum-Heiligeneich.

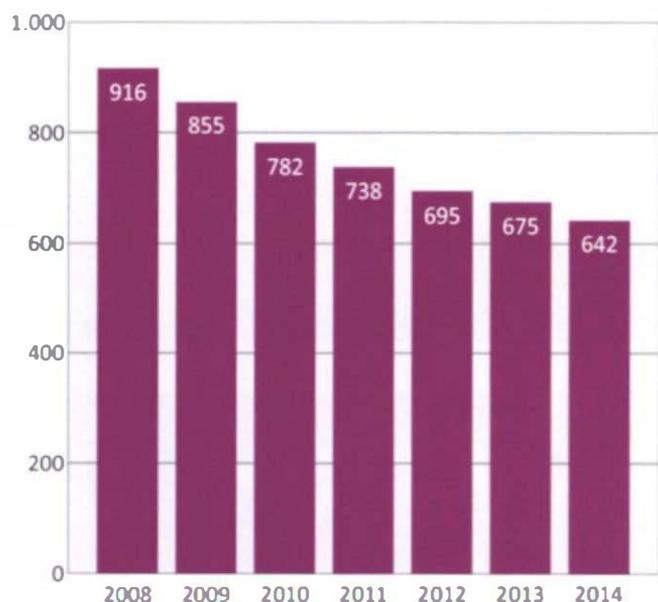
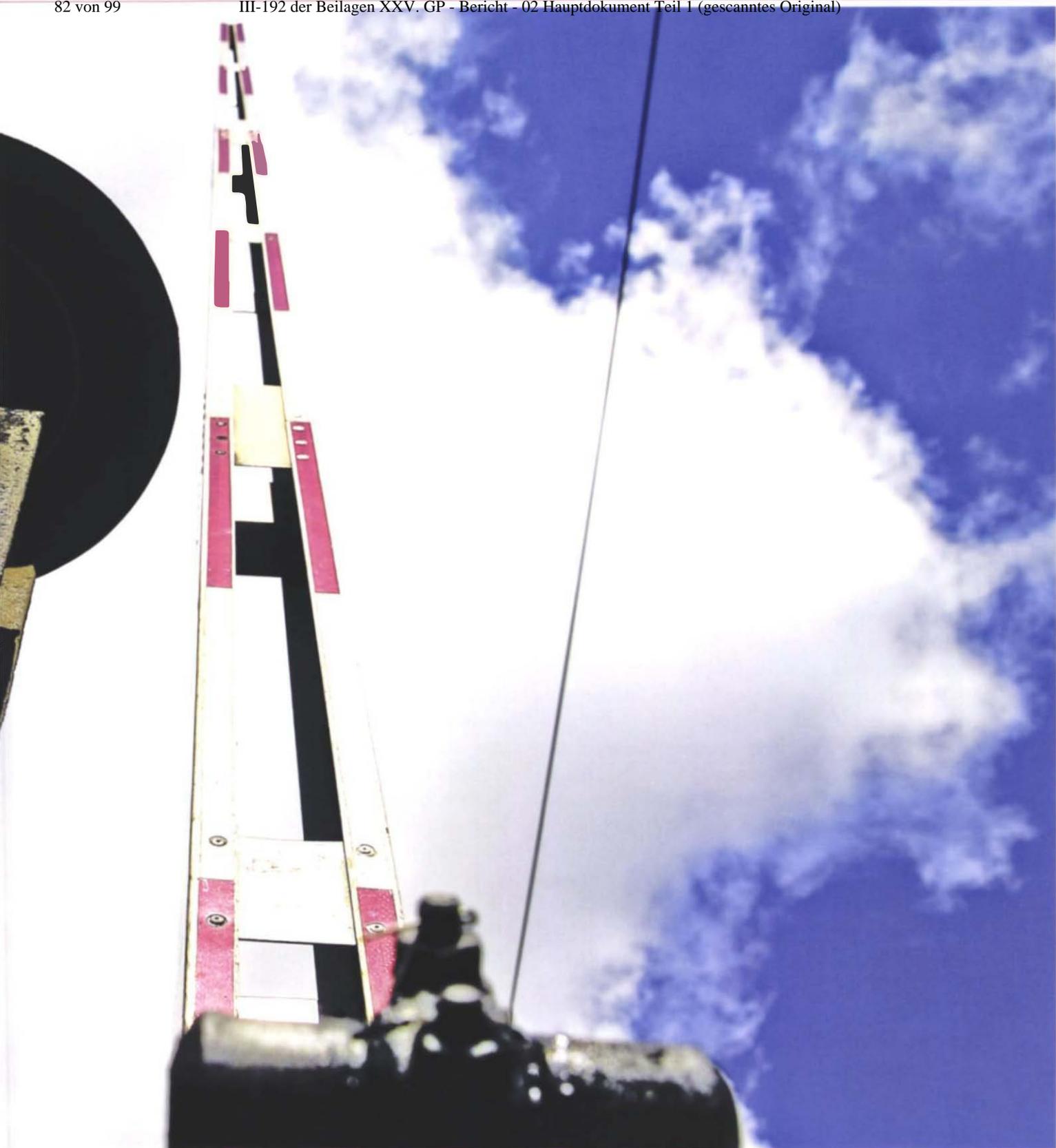


Abb. 1: Bediente Anschlussbahnen im Netz der ÖBB-Infrastruktur von 2008–2014.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur



SCHWERPUNKTE DER ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION



- Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde Zugang zu einer Wartungseinrichtung eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens ermöglicht
- Infrastrukturbetreiber führt Performance Regime ein
- Schienen-Control veranlasst Verbesserungen in der Disposition eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens

DIE ARBEIT DER REGULIERUNGSBEHÖRDE

Im Kalenderjahr 2014 hielt die Schienen-Control Kommission neun Sitzungen und eine zweitägige Klausur ab. Die Themen der Verfahren der Schienen-Control Kommission waren, wie bereits in den vorangegangenen Jahren, sehr breit gefächert. Einige Verfahren werden nachstehend angeführt.

Beschwerde wegen Benützung einer Wartungseinrichtung

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde an die Schienen-Control Kommission, da es eine Wartungseinrichtung eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens mit seinem eigenen Personal nutzen wollte. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die Wartungseinrichtung betreibt, lehnte dies ab. Es wollte seine Wartungseinrichtung nur gemeinsam mit einer Erbringung der Wartungsdienstleistungen durch sein Personal anbieten, nicht hingegen die Wartungseinrichtung als solche.

Im Rahmen einer mündlichen Verhandlung vor der Schienen-Control Kommission konnte eine Einigung erzielt werden: Das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen darf demnach die Wartungseinrichtung mit eigenem Personal verwenden, das die Wartungseinrichtung betreibende Eisenbahnverkehrsunternehmen führt jedoch all jene Tätigkeiten aus, die zur sicheren Bedienung der Wartungseinrichtung erforderlich sind.

Aus Anlass dieses Verfahrens wurde geprüft, ob auch die anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Wartungseinrichtungen betreiben, diese diskriminierungsfrei zur Verfügung stellen.

Bestimmungen in Schienennetz-Nutzungsbedingungen für unwirksam erklärt

Bereits im Jahr 2013 hatte die Schienen-Control Kommission Bestimmungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens für unwirksam erklärt, die Ansprüche von Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Mängeln der Leistung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens ausschlossen. In der Folge nahm das Eisenbahninfrastrukturunternehmen neue Bestimmungen in seine SNNB auf, die zwar im Wortlaut anders waren, jedoch im Ergebnis ebenso wie die für

unwirksam erklärten zu einem Ausschluss der Ansprüche von Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Mängeln der Leistung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens führten. Die Schienen-Control Kommission erklärte auch diese Bestimmungen für unwirksam, da sie diskriminierend und auch in sonstiger Weise rechtswidrig waren.

Antrag auf nochmalige Unwirksam-erklärung der Bestimmungen in einem Infrastrukturnutzungsvertrag

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen vertrat die Ansicht, dass die Unwirksamklärung der genannten Bestimmungen der SNNB im Jahr 2013 nicht auf seinen damaligen, mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrag gewirkt habe. Es beantragte daher, die Bestimmungen in seinem Infrastrukturnutzungsvertrag gesondert für unwirksam zu erklären.

Die Schienen-Control Kommission wies den Antrag zurück. Sie sprach aus, dass die Bestimmungen nicht mehr Bestandteil des Infrastrukturnutzungsvertrages des Eisenbahnverkehrsunternehmens sind, da die Schienen-Control Kommission die Bestimmungen in den entsprechenden Anlagen der SNNB, die zugleich Anlagen der mit den Zugangsberechtigten abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsverträge sind, bereits für unwirksam erklärt hatte. Einer nochmaligen Unwirksamklärung der Regelungen in einzelnen Verträgen, wie sie das Eisenbahnverkehrsunternehmen forderte, stand daher das Wiederholungsverbot (§ 68 Abs. 1 AVG) entgegen.

Fehlen leistungsabhängiger Entgeltbestandteile

Die Schienen-Control Kommission führte ein wettbewerbsaufsichtsbürokratisches Verfahren, da in den SNNB eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens keine leistungsabhängigen Entgeltbestandteile gemäß § 67 Abs. 7 Eisenbahngesetz (EisbG) enthalten waren. Nach einer Aufforderung zur Stellungnahme erklärte sich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bereit, ein sogenanntes Performance Regime einzuführen, das Verspätungsursachen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder keinem der beiden zuscheidet und gegebenenfalls

Zuschläge zum bzw. Abschläge vom Infrastrukturbenützungsentgelt vorsieht. Das wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren konnte daraufhin eingestellt werden.

Verbesserung der Disposition

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen teilte der Schienen-Control Kommission mit, dass es sich durch die Disposition des Eisenbahninfrastrukturunternehmens benachteiligt fühle. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen legte in einer Stellungnahme dar, dass es vereinzelt zu Fehldispositionen gekommen war und ein

kontinuierlicher Verbesserungsprozess (KVP) zur Intensivierung der Kommunikation in der operativen Betriebsführung geplant war.

Die Schienen-Control Kommission kam zu der Auffassung, dass keine systematische Benachteiligung des Eisenbahnverkehrsunternehmens stattgefunden hatte und sah daher keinen Anlass zu Maßnahmen der Wettbewerbsaufsicht. Stattdessen ersuchte sie das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, halbjährlich über die Weiterentwicklung der Kommunikation sowie über alle sonstigen Maßnahmen zu berichten, die das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verbesserung der Disposition gesetzt hat.



FAHRGASTRECHTE



- 781 Beschwerdefälle im Jahr 2014
- Inhaberinnen und Inhaber von ÖBB-Sommertickets haben erstmals Anspruch auf Verspätungsentschädigung
- Pünktlichkeit ist im gesamten Personenverkehr hoch, im Nahverkehr besser als im Fernverkehr
- ÖBB-Personenverkehr erreichte in sechs Bundesländern in allen Monaten das Pünktlichkeitsziel von 95 Prozent, Privatbahnen sind insgesamt sehr pünktlich

JAHRESBILANZ DER SCHLICHTUNGSSTELLE

Seit ihrer Gründung im Jahr 2006 hilft die Schlichtungsstelle der Schienen-Control, berechnete Interessen von Kundinnen und Kunden durchzusetzen und gleichzeitig langwierige und womöglich kostenintensive Streitigkeiten vor Gericht zu vermeiden. Dies ermöglicht es Fahrgästen und Unternehmen, einvernehmliche Lösungen zu finden und damit Zeit und Kosten zu sparen.

Ursprünglich vermittelte die Schlichtungsstelle nur zwischen Eisenbahnunternehmen und Reisenden. Seit dem Inkrafttreten des Fahrgastrechtesgesetzes mit 1. Juli 2013 fallen auch die Verkehrsverbände in den Verantwortungsbereich der Schlichtungsstelle. Die Zahl der Beschwerden erreichte im Jahr 2012 ihren vorläufigen Höhepunkt, 2013 war zum ersten Mal seit dem Bestehen der Schlichtungsstelle ein Rückgang im Vergleich zum Jahr davor zu verzeichnen. Gleichzeitig wurden die Beschwerden seit dem Jahr 2013 vielfach komplexer, was mit größerem Arbeitsaufwand verbunden ist. 2014 kam es erneut zu einem geringfügigen Zuwachs an Beschwerden.

Schienen-Control als Durchsetzungs- und Schlichtungsstelle

Die Schienen-Control nimmt ihre Aufgaben sowohl als Schlichtungsstelle, als auch als nationale Durchsetzungsstelle für Fahrgastrechte wahr.

In der täglichen Schlichtungstätigkeit zeigt sich, dass nur wenige Fahrgäste über ihre Rechte und Pflichten im Bahnverkehr adäquat informiert sind. Die Schienen-Control hilft, etwaige Rechtsansprüche durchzusetzen und behandelt die Fälle im Rahmen ihrer gesetzlichen Kompetenzen. Die wichtigsten Grundlagen sind dabei die EU-Fahrgastrechtesverordnung¹ und das österreichische Fahrgastrechtesgesetz². Nahezu alle Beschwerden bezüglich Verspätungsentschädigungen und Fahrpreiserstattung wegen Verspätungen betreffen Rechte aus der Fahrgastrechtesverordnung oder dem Fahrgastrechtesgesetz. Seit dem Inkrafttreten des Fahrgastrechtesgesetzes überprüft die Schienen-Control zudem die Tarife der österreichischen Bahnunternehmen und Verkehrsverbände auf ihre Rechtmäßigkeit.

¹ Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315

² Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtesgesetz, BGBl. I Nr. 40/2013

Die Schlichtungsstelle behandelt sowohl Fälle entsprechend ihrer Kompetenzen als Durchsetzungsstelle, als auch Streitfälle, in denen die Reisenden grundsätzlich keinen Rechtsanspruch besitzen, wobei Letztere überwiegen. In diesen Fällen vermittelt die Schienen-Control zwischen den Reisenden und den Beschwerdegegnern, also österreichischen Bahnunternehmen und Verkehrsverbänden. Hauptthemen sind dabei Fahrpreiserstattungen, Strafzahlungen, mangelnde Qualität der angebotenen Dienstleistungen, Probleme mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und mangelnde Information bzw. Kundenservice.

Als Maßstab für die Behandlung von Schlichtungsverfahren gelten durchschnittlich verständige, informierte und redliche Fahrgäste.

Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit setzt die Schienen-Control auf diverse Informationsmaßnahmen wie etwa Flyer, Presseaussendungen oder Pressekonferenzen.

Regelmäßig wird auch überprüft, inwiefern die Bahnunternehmen und Verkehrsverbände ihren gesetzlichen Informationspflichten nachkommen, auch in Hinblick auf die Information über die Möglichkeit der Schlichtung im Bahnsektor.

Der im Jahr 2013 veröffentlichte Fahrgastrechte-Folder, in dem schwerpunktmäßig auf die neuen Rechte und Pflichten hingewiesen wird, wurde auch 2014 weiter verteilt. Wie schon im Jahr davor wurde in den Reisebegleitheften ausgewählter Züge über die Möglichkeit der Schlichtung informiert.

Anpassung der Beschwerdeerfassung

Derzeit erfassen und klassifizieren die EU-Mitgliedstaaten die statistischen Daten zu den Verbraucherbeschwerden mit unterschiedlichen Methoden. Um einen internationalen Vergleich zu ermöglichen, schlug die EU-Kommission eine harmonisierte Methodik zur Klassifizierung der statistischen Daten vor, die von den verantwortlichen nationalen Stellen auf freiwilliger Basis angenommen werden soll.

Die Kommission schlägt vor, folgende Daten zu erfassen:

- Informationen zur Art der Beschwerde und zu allgemeinen Fragestellungen, die die Verbraucherinnen

und Verbraucher betreffen (etwa irreführende Werbung, Sicherheit, Dienstleistung);

- Allgemeine Angaben zur Beschwerde, etwa zum Land der Verbraucher, Datum der Beschwerde und Verkaufsform;
- branchenbezogene Angaben in drei verschiedenen Bereichen: Branche, Markt und Beschreibung des Verbrauchermarkts.

Die Schienen-Control hat diese Empfehlung³ bei der Implementierung einer neuen Datenbank im Jahr 2013 umgesetzt, soweit es im Rahmen der zum Teil spezifischen Datenerfassung möglich war. Dadurch haben sich in einzelnen Kategorien kleinere Änderungen im Vergleich zu bisher ergeben.

781 Beschwerdefälle im Jahr 2014

Im Jahr 2014 gingen bei der Schienen-Control 781 Beschwerden ein. Im Jahr 2012 wurde der bisherige Höchststand an Beschwerden bei der Schlichtungsstelle verzeichnet. Von 2012 auf 2013 gingen die Beschwerden deutlich zurück, von 2013 auf 2014 ist die Anzahl wiederum geringfügig um 1,2 Prozent angestiegen.

Die Themen sind dabei weitgehend gleich geblieben, auch wenn 2014 besonders häufig Beschwerden über Erstattungen und spezielle Produkte von Unternehmen eingebracht wurden, die im Kapitel „Schwerpunkte der Schlichtungstätigkeit“, im Fahrgastbericht 2014 genauer beschrieben sind.

Auch im achten Jahr des Bestehens der Schlichtungsstelle zeigt sich weiterhin, wie wichtig eine neutrale Stelle ist, bei der ungelöste Probleme eingebracht werden können.

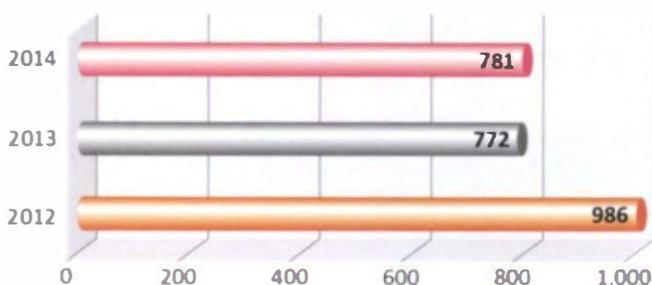


Abb. 1: Anzahl der eingelangten Beschwerden 2012–2014.

Quelle: Schienen-Control

³ Empfehlung der Kommission vom 12. Mai 2010 zur Verwendung einer harmonisierten Methodik zur Klassifizierung und Meldung von Verbraucherbeschwerden und Verbraucheranfragen

Grund der Kontaktaufnahme

Die überwiegende Mehrzahl der Anfragen an die Schlichtungsstelle betrifft Beschwerden. In drei Prozent aller Fälle wurde nur eine Anfrage gestellt, ohne die Intention ein Schlichtungsverfahren einzuleiten. Die restlichen 97 Prozent waren Beschwerden. In etwa 21 Prozent der Fälle handelte es sich um einen behaupteten Rechtsanspruch, in den restlichen 76 Prozent handelte es sich um Fälle, die rein im Wege der Vermittlung zu lösen waren, ohne dass ein gesetzlicher oder tariflicher Anspruch gegenüber dem Bahnunternehmen bestand.

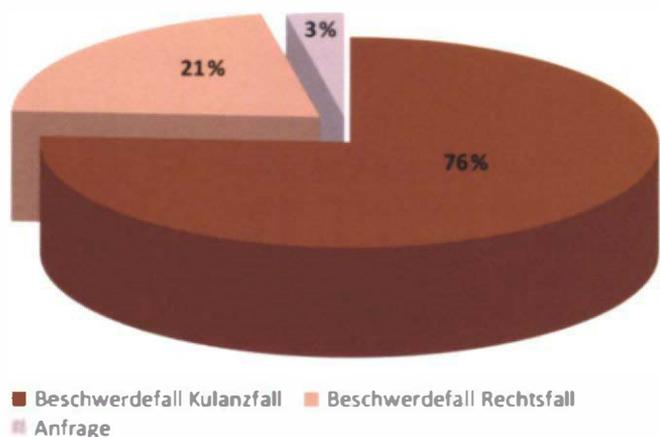


Abb. 2: Grund der Kontaktaufnahme 2014.

Quelle: Schienen-Control

Einbringen von Beschwerden

Die meisten Beschwerden wurden über das entsprechende Online-Beschwerdeformular auf der Homepage der Schienen-Control eingebracht. Äußerst selten wurden Beschwerden per Fax, per Post oder per E-Mail übermittelt.

Durch das Online-Beschwerdeformular kann die Schienen-Control die eingehenden Beschwerden sehr rasch und effizient bearbeiten. Im Formular sind viele Fragen definiert, welche für die Bearbeitung nötig sind und daher vor dem Absenden ausgefüllt werden müssen. Fahrgäste ohne Deutschkenntnisse können ihre Beschwerde auch auf Englisch eingeben, wobei diese Möglichkeit eher selten in Anspruch genommen wird.

Eine weitere Voraussetzung für das Abschicken des Formulars ist die Zustimmung zu den Datenschutzbestimmungen und zur Verfahrensrichtlinie. Dies ermöglicht der Schlichtungsstelle, alle notwendigen Maßnahmen zur Einleitung eines Schlichtungsver-

fahrens zu ergreifen und von den Beschwerdegegnern notwendige Unterlagen anzufordern.

Damit eine Beschwerde entsprechend der Verfahrensrichtlinie von der Schlichtungsstelle behandelt werden kann, muss diese schriftlich eingebracht werden. Dabei sind alle Formen der Übermittlung zulässig, mittels Beschwerdeformular, per E-Mail, Fax oder Post.

Kontaktieren Sie uns per



| | |
|---------------------------|--|
| Beschwerdeformular unter: | www.apf.gv.at |
| Post: | Schienen-Control GmbH z.H. Schlichtungsstelle Linke Wienzeile 4 1060 Wien |
| Telefon: | +43 1 5050707 700 |
| Fax: | +43 1 5050707 180 |

Abb. 3: Kontaktdaten der Schienen-Control 2014.

Quelle: Schienen-Control

Telefonische Anfragen

Die Anzahl der telefonischen Anfragen blieb im Jahr 2014 mit etwa 250 telefonischen Anfragen konstant im Vergleich zum Vorjahr. Insbesondere ältere Personen und Personen ohne Computer nutzen die Möglichkeit zur telefonischen Kontaktaufnahme. Telefonische Anfragen kommen aber auch vor, wenn es um dringende Fragen zur aktuellen Fahrt geht oder etwa (Zahlungs-)Fristen einzuhalten sind. Die Bearbeitung telefonischer Anfragen gestaltet sich oft schwierig, da die relevanten Unterlagen nicht vorliegen und zahlreiche wichtige Daten nicht eingesehen werden können. So werden Beschwerdeführende meist nach der telefonischen Erstberatung ersucht, ihr Anliegen schriftlich – etwa über das Online-Beschwerdeformular bei der Schlichtungsstelle – einzubringen.

527 beendete Schlichtungsverfahren 2014

Seit 2012 nimmt die Schienen-Control die Unterscheidung in Beschwerdefälle und Schlichtungsverfahren vor. Als Beschwerdefälle gelten alle bei der Schlichtungsstelle eingegangenen Beschwerden. Zu den Schlichtungsverfahren zählen hingegen nur jene Beschwerden, bei denen tatsächlich ein Verfahren

eröffnet wurde, die restlichen Beschwerdefälle wurden entweder abgelehnt oder weitergeleitet – etwa weil das Bahnunternehmen bzw. der Verkehrsverbund noch nicht befasst wurde. In 527 Fällen wurde ein Schlichtungsverfahren eingeleitet.

483 Schlichtungsverfahren mit positiver Erledigung

483 der 527 durchgeführten Schlichtungsverfahren konnten positiv erledigt werden, dies entspricht etwa 92 Prozent aller Fälle. Im Vorjahr lag dieser Wert noch bei 98 Prozent, im Jahr davor bei rund 95 Prozent. Als positiv erledigt gilt eine Beschwerde, wenn die Beschwerdeführenden die gewünschte Information erhalten haben oder das Schlichtungsangebot, welches im Rahmen des Schlichtungsverfahrens zustande gekommen ist, akzeptiert wird.

33 Schlichtungsverfahren ohne Einigung

Das Ziel jedes Schlichtungsverfahrens ist eine freiwillige Einigung, was jedoch nicht in allen Fällen möglich ist. Trotz intensiver Bemühungen der Schlichtungsstelle konnte in 33 der 527 Schlichtungsverfahren keine Einigung erreicht werden. In 19 Fällen lehnten die Beschwerdeführenden die vorgeschlagene Lösung ab. In 14 Fällen lehnte der Beschwerdegegner die von der Schlichtungsstelle vorgeschlagene Lösung ab bzw. bot auch keinen adäquaten Gegenvorschlag an, welcher dem Beschwerdeführenden unterbreitet werden konnte. Einen wesentlichen Anteil an den Schlichtungsverfahren ohne Einigung stellen die mehr als ein Dutzend Beschwerden über die Änderungen bei der Kilometerbank der WESTbahn dar, bei welchen sämtliche Beschwerdeführende den Schlichtungsvorschlag der WESTbahn ablehnten. 2013 mussten sieben Verfahren mangels Einigung geschlossen werden, im Jahr davor betrug diese Zahl 25.

Elf eingestellte Schlichtungsverfahren

Die Zahl der eingestellten Verfahren hat sich im Vergleich zum Vorjahr geringfügig erhöht. Wurden 2013 fünf Schlichtungsverfahren eingestellt, so stieg diese Zahl im Jahr 2014 auf elf Verfahren an. Die häufigsten Gründe für eine Einstellung sind:

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

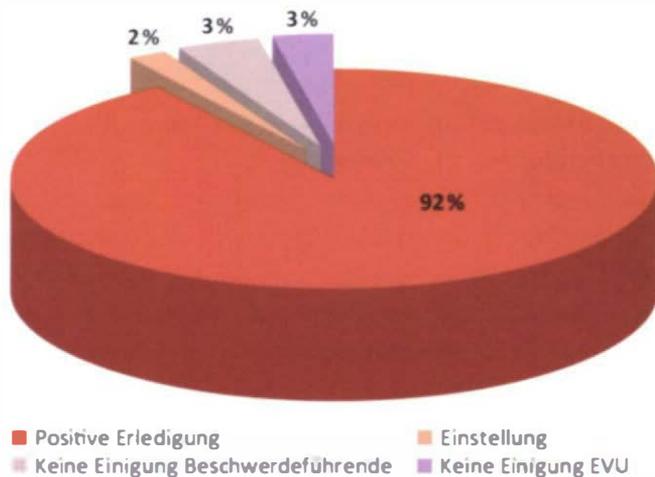


Abb. 4: Beendete Schlichtungsverfahren 2014 nach Art der Erledigung. Quelle: Schienen-Control

254 Beschwerdefälle ohne Schlichtungsverfahren

In bestimmten Fällen ist es der Schlichtungsstelle nicht möglich, ein Verfahren zu eröffnen. Dies trifft etwa dann zu, wenn schon beim Eingang der Beschwerde klar ist, dass sie nicht in den Kompetenzbereich der Schlichtungsstelle fällt oder wenn sie gemäß der Verfahrensrichtlinie der Schienen-Control nicht zulässig ist, z. B. weil kein nachweisbarer Beförderungsvertrag vorhanden ist, der Fall bereits bei Gericht anhängig oder verjährt ist.

Beschwerden, die von der Schlichtungsstelle nicht behandelt werden können, sind beispielsweise allgemeine Beschwerden zu Bauarbeiten, Ruhestörungen gegenüber Anrainerinnen und Anrainern oder Parkplatzproblemen. Mangels gesetzlicher Kompetenzen darf die Schlichtungsstelle zudem keine Beschwerden behandeln, die Busunternehmen oder städtische Verkehrsunternehmen betreffen, z. B. bei Strafzahlungen oder Verspätungen der Wiener Linien.

Wenn eine Beschwerde nicht in den Verantwortungsbereich der Schienen-Control fällt, die wesentlichen Daten aber vorhanden sind, so wird diese mit der Bitte um Bearbeitung an die korrekte Ansprechpartnerin bzw. Ansprechpartner weitergeleitet. Dies ist nicht möglich, wenn etwa wichtige Unterlagen, wie der Beförderungsvertrag, oder andere wichtige Angaben fehlen.

Im Jahr 2014 wurden mehr Beschwerden abgelehnt bzw. weitergeleitet als in den Jahren davor. Häufig müssen Beschwerden abgelehnt werden, weil die Beschwerdeführenden sich nicht wie gesetzlich vorgeschrieben zuerst an den Beschwerdegegner gewandt hatten bzw. die Beschwerde nicht in den Kompetenzbereich der Schlichtungsstelle fällt. Von den 254 Beschwerden ohne Schlichtungsverfahren konnten mehr als die Hälfte, nämlich 129 Fälle, an die korrekten Beschwerdegegner – z. B. ein (ausländisches) Bahnunternehmen, den Infrastrukturbetreiber oder das städtische Verkehrsunternehmen – weitergeleitet werden. In 125 Fällen konnte weder ein Schlichtungsverfahren eingeleitet, noch die Beschwerde an die richtige Stelle weitergeleitet werden. Die Beschwerdeführenden wurden in diesen Fällen über die Gründe für die Ablehnung informiert. Die Schlichtungsstelle unterscheidet dabei zwischen materieller und formeller Ablehnung. Formell bedeutet in diesem Zusammenhang, dass keine entsprechende Kompetenz gegeben war (z. B. erfolgte noch keine direkte Kontaktaufnahme mit dem Beschwerdegegner). Materiell bedeutet dies, dass die Schlichtungsstelle den Fall überprüft, jedoch aufgrund diverser Umstände die Einleitung eines Schlichtungsverfahrens für nicht zweckmäßig gehalten hat (z. B. mangels Kulanzwürdigkeit).

Die wichtigsten Beschwerdegründe

Durch die Harmonisierung der Datenerfassung für Beschwerden und Anfragen von Verbraucherinnen und Verbrauchern kam es bei der Schlichtungsstelle der Schienen-Control 2013 bereits zu einer Änderung der Erfassung der Beschwerdegründe im Vergleich zu den Jahren davor. Im Jahr 2014 wurde die gesamte Auswertung der Beschwerdekategorien gemäß diesen Empfehlungen vorgenommen.

Platz 1: Fahrpreiserstattung

Der häufigste Beschwerdegrund des Jahres 2014 waren Fahrpreiserstattungen.

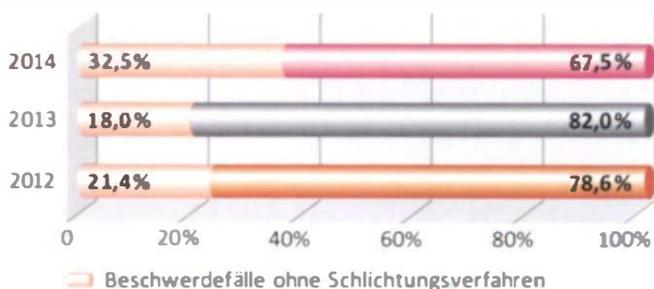


Abb. 5: Beschwerdefälle ohne Schlichtungsverfahren im Vergleich zur Gesamtzahl der Beschwerdefälle 2012–2014. Quelle: Schienen-Control

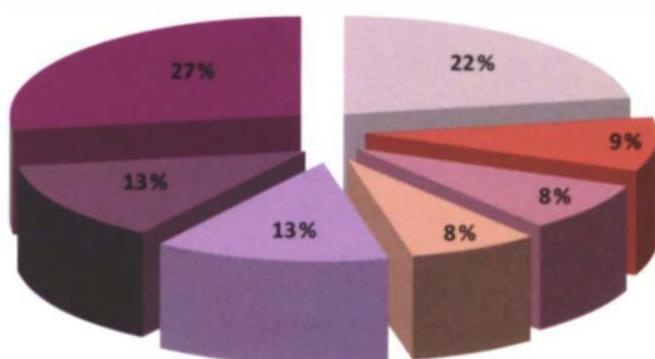


Abb. 6: Die wichtigsten Beschwerdegründe 2014.

Quelle: Schienen-Control

Fahrpreiserstattungen werden dann notwendig, wenn ein Ticket nicht oder nicht vollständig genutzt wurde oder genutzt werden konnte. Diese Kategorie beinhaltet auch Erstattungen, wenn die Reise aufgrund von Verspätungen erst gar nicht angetreten wurde. Wird also etwa ein Zug aufgrund einer sehr großen Verspätung überhaupt nicht genutzt, so haben Fahrgäste das Recht, sich den Ticketpreis vollständig erstatten zu lassen.

Am häufigsten kamen Fälle vor, in denen ein Ticket erworben wurde und entweder ein Fehler bei der Eingabe erfolgte (z. B. falsches Datum, falscher Name, falsche Strecke) oder das Ticket konnte aufgrund diverser Umstände nicht genutzt werden. In vielen Fällen erfolgte dabei vorerst eine Ablehnung vom Beschwerdegegner, woraufhin sich die Betroffenen an die Schlichtungsstelle wandten.

Im Vorjahr bezogen sich die häufigsten Beschwerden auf die Kategorie Verspätungsentschädigung/Verspätungen/Fahrplan. Aufgrund der Anpassung der Kategorien an die Empfehlungen der EU wurde diese Kategorie in zwei Kategorien unterteilt – nämlich in Verspätungen (Lieferung von Waren/Erbringung von Dienst-

leistung) und in Verspätungsentschädigung/Entschädigung.

Platz 2: Verspätungen (Lieferung von Waren/Erbringung von Dienstleistung)

Bei dieser Beschwerdekategorie liegt der Schwerpunkt auf der (verspäteten) Warenlieferung bzw. Leistungserbringung. Darin werden vor allem Beschwerden über Verspätungen und Zugausfälle festgehalten bzw. wenn die Leistungserbringung, z. B. die Zusendung einer Kundenkarte, nicht oder verspätet erfolgt. Bei den Beschwerden dieser Kategorie geht es nicht um (monetäre) Entschädigung, vielmehr ist etwa die reine Verspätung eines Zuges der Anlassfall für die Beschwerde.

Platz 3: Verspätungsentschädigung/Entschädigung

Eine Verspätungsentschädigung erhalten Reisende grundsätzlich dann, wenn es zu einer Verspätung des Zuges kommt. Die Art und Höhe der Entschädigung ist abhängig vom jeweiligen Ticket. So gibt es etwa für Einzelfahrkarten, Wochen-, Monats- und Jahreskarten unterschiedliche Ansprüche und Modalitäten, wie die Entschädigung berechnet und ausbezahlt wird. Die Schlichtungsstelle wurde dabei besonders in jenen Fällen kontaktiert, in welchen keine Entschädigung ausbezahlt wurde.

Bei der Kategorie der Entschädigung geht es grundsätzlich um den Ersatz von zusätzlich entstandenen Kosten. Dies sind meist Kosten, die für die Nutzung eines alternativen Beförderungsmittels, etwa eines Taxis, entstanden sind, sowie Kosten für Hotelnchtigungen oder auch, in seltenen Fällen, Kosten für einen verpassten Flug. Vor allem die letztgenannten Fälle sind häufig komplex, da die Fahrgastrechte einen Ersatz solcher Kosten nur sehr eingeschränkt vorsehen.

Platz 4: Strafe/Inkassoforderung

Befand sich diese Beschwerdekategorie im Jahr 2012 noch auf Platz 1, und im Jahr 2013 auf Platz 2, verlieren Strafzahlungen bei der Schlichtungsstelle im Jahr 2014 weiter an Bedeutung.

Wie bereits im Fahrgastbericht 2013 beschrieben, geht das größte österreichische Bahnunternehmen, die ÖBB-Personenverkehr, mittlerweile häufig sehr kulant vor. Auch die Antwortzeiten konnten weiter verbessert werden, sodass ein Einspruch mittlerweile grundsätzlich innerhalb der Zahlungsfrist beantwortet wird.

Mit Inkassoforderungen ist die Schlichtungsstelle nur noch selten beschäftigt. Durch den offensichtlichen Rückgang von Problemen mit Strafzahlungen auch bei den Bahnunternehmen ist davon auszugehen, dass seltener auf ein Inkassounternehmen zurückgegriffen werden muss. Die grundsätzlichen Problempunkte mit Inkassounternehmen – wie etwa überhöhte Gebühren, extrem kurze Zahlungsfristen und häufige Probleme bei der Kontaktaufnahme – bleiben aber nach wie vor aktuell.

Neben den Strafzahlungen wegen eines fehlenden oder ungültigen Tickets gibt es nach wie vor Beschwerden aufgrund von Strafen wegen Verunreinigung von Zügen. Diese betreffen meist Kinder und Jugendliche, wobei diese Strafen von den Bahnunternehmen häufig sehr streng gehandelt werden. Durch die Reinigung entstehen hohe Kosten, weshalb bei einem nachträglichen Einspruch nur selten Kulanz gezeigt wird. Auch der Schlichtungsstelle ist es in solchen Fälle nur selten möglich, eine Einigung herbeizuführen.

Weitere Beschwerdethemen

Zu den weiteren Beschwerdethemen zählen Beschwerden über (mangelnde) Informationen (sieben Prozent), Beschwerden über die Qualität der Waren und Dienstleistungen, etwa über den Ausfall der Klimaanlage oder Heizung, den Defekt von Toiletten usw. (5 Prozent), Vertriebskanäle (4 Prozent), Beschwerden über die Bahnhöfe und Infrastruktur (3 Prozent), Beschwerden aufgrund unlauterer Geschäftspraktiken, Verträge und Kaufabschlüsse, Garantie und Gewährleistung (3 Prozent), sonstige Aspekte, z. B. Diskriminierung (3 Prozent) sowie Schäden und Delikte (1 Prozent).

Wie Reisende auf die Schlichtungsstelle aufmerksam wurden

Bei der Nutzung des Beschwerdeformulars werden Beschwerdeführende gefragt, wie sie auf die Schlichtungsstelle bzw. die Möglichkeit der Schlichtung aufmerksam wurden. Die Angabe dieser Informationen ist dabei optional und für die Eingabe einer Beschwerde nicht notwendig.

Deutlich mehr als die Hälfte der Beschwerdeführenden füllt dieses Feld dennoch aus, somit ist eine aussagekräftige Auswertung möglich.

Wie bereits in den Jahren zuvor wurden die meisten Personen über die eigenständige Internetsuche oder

eine Suchmaschine auf die Schlichtungsstelle aufmerksam. Dies trifft etwa auf 38 Prozent (2013: 28 Prozent) aller Beschwerdeführenden zu, die Angaben machten. 25 Prozent (2013: 20 Prozent) wurden von der Arbeiterkammer, einer Konsumentenschutzorganisation oder Interessenvertretung auf die Möglichkeit der Schlichtung hingewiesen.

18 Prozent (2013: 20 Prozent) aller Beschwerdeführenden wurden vom Bahnunternehmen oder Verkehrsverbund auf die Möglichkeit der Schlichtung aufmerksam gemacht. Dabei sind die Bahnunternehmen und Verbände mittlerweile verpflichtet, auf die Möglichkeit der Schlichtung hinzuweisen.

Immerhin 14 Prozent (2013: 6 Prozent) aller Beschwerdeführenden erhielten aus ihrem persönlichen Umfeld die Empfehlung, sich an die Schlichtungsstelle zu wenden. Man kann somit davon ausgehen, dass es durch die hohe Rate an positiv erledigten Fällen immer öfter zu einer Weiterempfehlung der Schlichtungsstelle an Verwandte, Freundinnen und Freunde sowie Bekannte, welche Probleme im Bahnsektor haben, kommt.

Bis Mitte des Jahres wurde ein Advertorial in den Reisebegleitern der ÖBB-Personenverkehr in ausgewählten Zügen geschaltet, um über die Schlichtungsstelle zu informieren. Da die Auswertungen zeigten, dass in Zusammenhang mit dieser Maßnahme nur wenige Beschwerden eingebracht wurden, ist die Schaltung in der zweiten Hälfte des Jahres nicht mehr beauftragt worden.

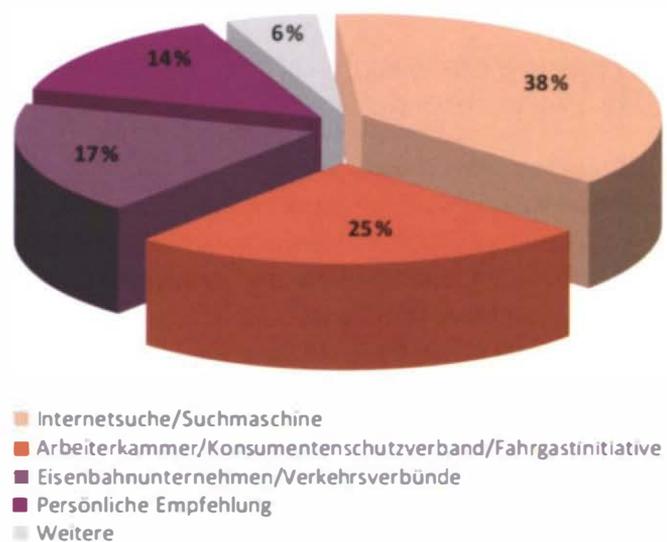


Abb. 7: Wie Reisende im Jahr 2014 auf die Schlichtungsstelle aufmerksam wurden.

Quelle: Schienen-Control

Herkunft der Beschwerdeführenden

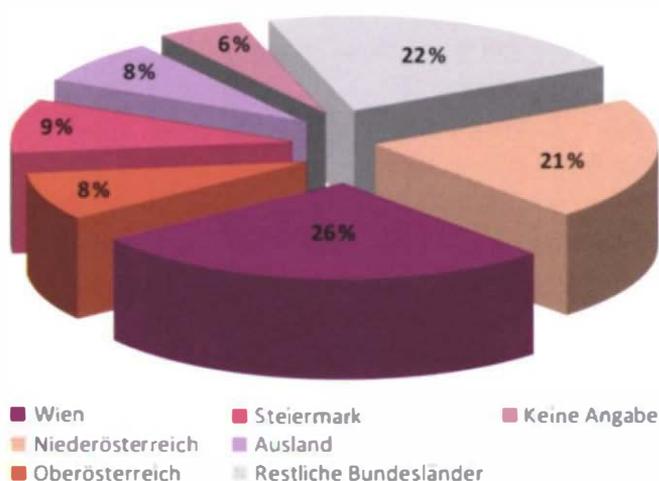


Abb. 8: Herkunft der Beschwerdeführenden 2014 aufgrund ihres Wohnsitzes.

Quelle: Schienen-Control

Die meisten Beschwerdeführenden (26 Prozent), kommen wie im Vorjahr aus der Bundeshauptstadt Wien. Dies ist aufgrund der Größe und der Wichtigkeit des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs nachvollziehbar. Weitere 21 Prozent (2013: 26 Prozent) aller Beschwerdeführenden kommen aus Niederösterreich. Das drittstärkste Bundesland ist die Steiermark mit neun Prozent (2013: acht Prozent), gefolgt von Oberösterreich mit acht Prozent (2013: zwölf Prozent). Etwa acht Prozent (2013: fünf Prozent) aller Beschwerdeführenden kommen aus dem Ausland. Am häufigsten langen hier Beschwerden aus Deutschland bei der Schlichtungsstelle ein, regelmäßig auch aus Italien und der Schweiz.

Verteilung der Beschwerden auf die Eisenbahnunternehmen

91 Prozent aller Beschwerden betreffen die ÖBB

Wie bereits in den Jahren zuvor betreffen die meisten Beschwerden den ÖBB-Konzern. Lag der Anteil im Jahr 2013 noch bei 95 Prozent, so sank er 2014 auf 91 Prozent. Innerhalb des ÖBB-Konzerns entfielen 85 Prozent (2013: 88 Prozent) auf die ÖBB-Personenverkehr sowie sechs Prozent auf weitere Teilgesellschaften des ÖBB-Konzerns (hauptsächlich die ÖBB-Infrastruktur, eine Beschwerde betraf die Rail Cargo Austria, fünf Beschwerden die ÖBB-Postbus.

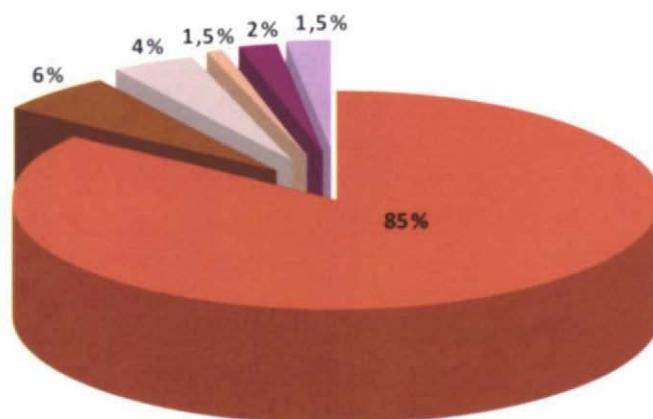
Die Beschwerden gegenüber der WESTbahn stiegen im Vergleich zum Vorjahr von 20 Beschwerden auf 26 Beschwerden an. Insgesamt bezogen sich somit drei

Prozent aller bei der Schlichtungsstelle eingebrachten Beschwerden im Berichtsjahr 2014 auf die WESTbahn. Des Weiteren gab es 2014:

- elf Beschwerden (2013: sieben) zu den Wiener Linien
- elf Beschwerden (2013: fünf) zu den Verkehrsverbänden Ostregion, Niederösterreich und Burgenland, Oberösterreich und Salzburg
- vier Beschwerden (2013: zwei) zu den Wiener Lokalbahnen
- zwei Beschwerden (2013: zwei) zum City Airport Train (CAT)
- je eine Beschwerde zur Graz-Köflacher Bahn (2013: eine) und zu den Zillertaler Verkehrsbetrieben (2013: keine)

Zu ausländischen Bahnunternehmen gab es 2014:⁴

- neun Beschwerden (2013: zwei) zur Deutschen Bahn (DB)
- zwei Beschwerden (2013: keine) zur Trenitalia
- je eine Beschwerde zur MAV-Start (2013: eine) und zur Slovenske železnice (2013: keine)



- ÖBB-Personenverkehr
- Verkehrsverbände
- Andere ÖBB-Teilgesellschaften
- Ausländische Bahnen
- Andere österr. Bahnen
- Sonstige

Abb. 9: Verteilung der Beschwerden auf die Unternehmen 2014.

Quelle: Schienen-Control

Entschädigungen und Strafnachlässe

Vor allem bei Konflikten um Klein- und Kleinstreitwerte sowie bei Beschwerden ohne finanziellen Hintergrund eignet sich das Schlichtungsverfahren gut zur

⁴ Beschwerden zu grenzüberschreitenden Fahrten, bei denen Fahrgäste das Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr gekauft hatten, wurden dieser zugeordnet.

Konfliktbeilegung, da mit einem geringen Grad an Formalisierung rasch eine Antwort bzw. Erledigung herbeigeführt werden kann. Das Schlichtungsverfahren zielt darauf ab, dass Fahrgäste Konflikte nicht vor Gericht ausfechten müssen, was zeitlich aufwändig wäre und ein Kostenrisiko mit sich bringen würde.



Abb. 10: Vergleich der durch die Schlichtungsstelle erreichten Strafnachlässe und Entschädigungen 2012–2014. Quelle: Schienen-Control

Rückgang monetärer Entschädigungen und Strafnachlässe

Auch im Jahr 2014 ist der Wert der monetären Entschädigungen und Strafnachlässe weiter zurückgegangen. Eine Erklärung dafür ist vor allem die weitere Abnahme von Beschwerden über Fahrgeldnachforderungen und Inkassoforderungen. Gab es im Jahr 2012 noch besonders viele Beschwerden zu dieser Thematik, so verzeichnet die Schlichtungsstelle seit dem Jahr 2013 einen stetigen Rückgang. Dies liegt höchstwahrscheinlich daran, dass sich die ÖBB-Personenverkehr als größtes österreichisches Bahnunternehmen bei Einsprüchen nunmehr häufig kulant verhält und Reisende daher vielfach nicht mehr die Schlichtungsstelle einschalten müssen.

2014 konnte in 202 Fällen eine monetäre Entschädigung bzw. ein Strafnachlass für Kunden von österreichischen Eisenbahnunternehmen und Verkehrsverbänden erreicht werden. Insgesamt ersparten sich die Beschwerdeführenden dadurch 19.901 Euro, was im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang von rund 18 Prozent bedeutet. 2012 erzielte die Schlichtungsstelle eine Summe von 45.592 Euro in 469 Fällen. Nicht erfasst sind aufgrund der schweren Messbarkeit sonstige Einigungen wie der Versand von Gutscheineften, Upgrades, Ratenzahlungen etc.

Aufschlüsselung der Entschädigungen und Strafnachlässe

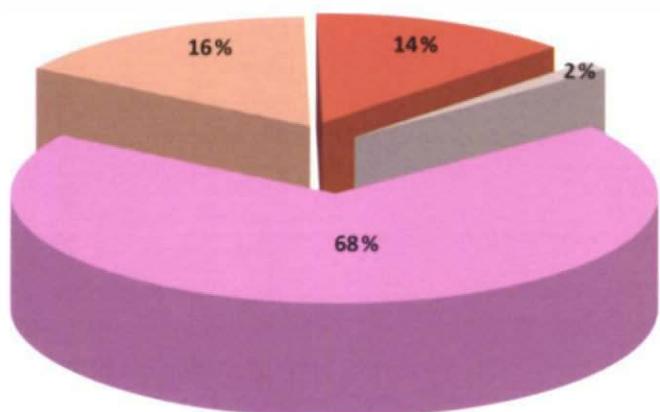
Erstmalig lassen sich die durch die Schlichtungsstelle erreichten Strafnachlässe und Entschädigungen näher aufschlüsseln.

Im Detail setzen sich die im Jahr 2014 erzielten 19.901 Euro wie folgt zusammen:

- In 118 Fällen erfolgte eine Erstattung oder Refundierung bereits bezahlter Beträge in Höhe von insgesamt 13.698 Euro
- In 44 Fällen wurde eine Entschädigung in Höhe von insgesamt 2.770 Euro ausbezahlt
- In 35 Fällen konnte eine Strafreduktion oder ein Erlass erwirkt werden in Höhe von insgesamt 3.124 Euro
- In fünf Fällen wurde eine sonstige monetäre Lösung in Höhe von insgesamt 309 Euro gefunden

Bei Beschwerden zu Fahrgeldnachforderungen und sonstigen Strafzahlungen konnte mit den jeweiligen Bahnunternehmen oft eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Nachsicht gab es vor allem bei Kindern und Jugendlichen, wenn es sich um die erste Strafzahlung handelte oder bei Stammkunden. Auch bei älteren Personen und Personen aus dem Ausland konnte häufig eine großzügigere Lösung erzielt werden.

Im Fall von Inkassogebühren war eine Einigung meist möglich, wenn die Inkassogebühren sehr hoch und dadurch unverhältnismäßig waren und die Einschaltung des Inkassobüros grundsätzlich nicht notwendig gewesen wäre. Einigungen waren ebenso möglich, wenn dem Bahnunternehmen vorliegende Daten dem Inkassobüro nicht bekanntgegeben wurden und dadurch überflüssige Datenerhebungen stattfanden.



- Erstattung/Refundierung
- Strafreduktion/-erlass
- Entschädigung
- Sonstiges

Abb. 11: Aufschlüsselung der durch die Schlichtungsstelle erreichten Strafnachlässe und Entschädigungen 2014. Quelle: Schienen-Control

Höhe der Entschädigungen

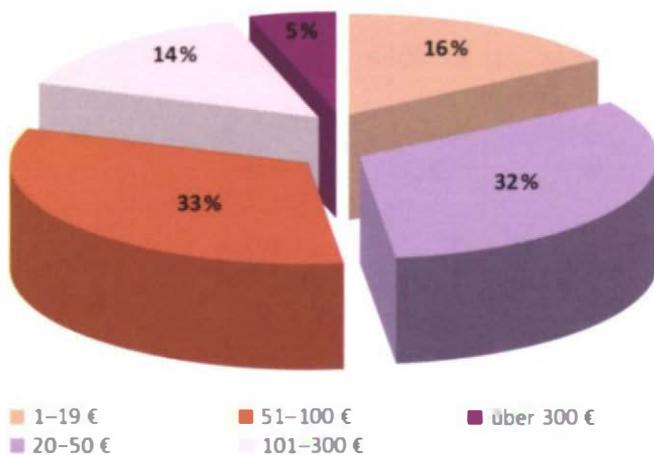


Abb. 12: Verteilung der Schlichtungsverfahren nach Höhe der erreichten Entschädigungen und Strafnachlässe 2014.

Quelle: Schienen-Control

Aus Abbildung 12 ist die prozentuelle Verteilung der Höhe der Entschädigungen ersichtlich. Der mit 33 Prozent (2013: 26,5 Prozent) größte Anteil der Entschädigungen fällt in die Kategorie 51–100 Euro. Dazu

zählen vor allem jene Fälle, in denen etwa gänzlich auf eine Forderung wegen eines vergessenen Tickets verzichtet oder aber die unbeabsichtigte Vertragsverlängerung für eine VORTEILSCARD rückgängig gemacht wird.

Die mit 32 Prozent (2013: 34,9 Prozent) zweitgrößte Gruppe fällt in die Kategorie 20–50 Euro. Diese Entschädigungen entsprechen häufig einer Erstattung in Form von Gutscheinen oder es handelt sich um Gutscheine für Qualitätseinbußen (z. B. wegen fehlender Heizung oder Klimaanlage im Zug).

Auf dem dritten Platz liegt mit 16 Prozent (2013: 11,3 Prozent) die Kategorie 1–19 Euro, gefolgt von der Kategorie 101–300 Euro mit 14 Prozent (2013: 22,3 Prozent). In nur fünf Prozent (2013: 5 Prozent) der Fälle betragen die Entschädigungen über 300 Euro. Solche Beträge fielen meist dann an, wenn etwa Gruppenreisen oder eine Jahreskarte des jeweiligen Unternehmens, z. B. eine Jahresnetzkarte oder eine ÖSTERREICHCARD, vorzeitig storniert wurden. Auch Fälle, in denen auf überhöhte Inkassokosten verzichtet wurde, fielen oftmals in diese Kategorie.

UMSETZUNG DER FAHRGASTRECHTE

Verspätungsentschädigung für Besitzerinnen und Besitzer von Jahreskarten

Entsprechend Artikel 17 der EU-Fahrgastrechteverordnung gibt es seit Dezember 2009 einen grundsätzlichen Anspruch auf Verspätungsentschädigung für Besitzerinnen und Besitzer von Verbund-Jahreskarten. Die konkrete Ausgestaltung dieses Rechtes wurde vom österreichischen Gesetzgeber erstmalig im Jahr 2010 durch das Bundesgesetz zur EU-Fahrgastrechteverordnung¹ und in weiterer Folge im Jahr 2013 durch das nationale Fahrgastrechtegesetz² festgelegt.

Dazu legen die Bahnunternehmen eine Pünktlichkeitsgarantie fest, die sie in jedem Monat erreichen müssen. Schaffen sie das nicht, sind sie zur Zahlung einer Entschädigung an die Reisenden verpflichtet. Der Pünktlichkeitsgrad konnte bis Juni 2013 von den Bahnunternehmen selbst festgelegt werden, seit Juli 2013 ist er gesetzlich normiert. Diese Regelung gilt nicht für Unternehmen, die nur im Fernverkehr tätig sind. In diesen Fällen wird der von den Unternehmen selbst festgelegte Pünktlichkeitsgrad von der Schienen-Control auf seine Angemessenheit und Zumutbarkeit überprüft. In Österreich trifft das auf die WESTbahn zu.

Die Verkehrsverbünde und Bahnunternehmen einigten sich in Gesprächen auf eine einheitliche Vorgehensweise zur Handhabung der Jahreskartenentschädigung. Grundsätzlich muss der Verkehrsverbund, der die Verbund-Jahreskarten ausgibt, seine Kundinnen und Kunden um ihre Zustimmung ersuchen, ob diese an dem Entschädigungsverfahren teilnehmen wollen. Wenn diese zustimmen, schickt der Verkehrsverbund die Daten der Reisenden an das Bahnunternehmen, welches die Angaben überprüft und feststellt, ob in einem Geltungsmonat der Jahreskarte die Pünktlichkeit unterschritten wurde. Die Daten über die Pünktlichkeitsgrade erhalten die Bahnunternehmen dabei im Regelfall von den Infrastrukturbetreibern. So erhält die ÖBB-Personenverkehr hierfür die Daten von der ÖBB-Infrastruktur (siehe auch Kapitel „Pünktlichkeit im Check“, Fahrgastbericht 2014).

Nach Ablauf der Geltungsdauer der Jahreskarte sollte das Bahnunternehmen dann ohne weiteres Zutun seitens der Kundinnen und Kunden die jeweilige Entschädigung ausbezahlen. In der Praxis gibt es jedoch noch Probleme bei der Umsetzung. Manche Verkehrsverbünde (z. B. in Vorarlberg, Tirol und Oberösterreich) möchten die Anmeldung zur Teilnahme am Verspätungs-

Entschädigungsverfahren bzw. die vollständige Abwicklung selbst übernehmen und nicht dem Bahnunternehmen überlassen. Zudem ist die Abwicklung der Verspätungsentschädigung in einigen Verkehrsverbänden aufgrund von softwaretechnischen Problemen regelmäßig nicht möglich. Darüber hat die Schienen-Control bereits mehrmals berichtet und im Fall der Verkehrsverbände in Vorarlberg und der Steiermark auch bereits aufsichtsbehördliche Verfahren durchgeführt (siehe auch Fahrgastbericht 2013, Seite 49).

Verspätungsentschädigung für ÖBB-Sommertickets

Das ÖBB-Sommerticket ist ein ermäßigtes Angebot für Personen mit einer VORTEILSCARD Jugend in den Sommerferien. Im Sommer 2014 gingen bei der Schlichtungsstelle mehrere Beschwerden ein, dass Besitzerinnen und Besitzer eines ÖBB-Sommertickets während ihrer Fahrten Verspätungen hinnehmen mussten. Die entsprechenden Anträge auf Verspätungsentschädigung bei der ÖBB-Personenverkehr wurden jedoch abgelehnt. Die Schlichtungsstelle stellte im Zuge der Bearbeitung fest, dass das gegenständliche Thema zum damaligen Zeitpunkt in den Tarifen der ÖBB-Personenverkehr nicht gesetzeskonform geregelt war. Auf Initiative der Schienen-Control haben nun seit 18. Oktober 2014 auch Besitzerinnen und Besitzer eines ÖBB-Sommertickets einen tariflichen Anspruch auf Verspätungsentschädigung. Konkret stehen nun Inhaberinnen und Inhabern der VORTEILSCARD Jugend bis 19 Jahre bei drei Verspätungen ab 60 Minuten pauschal 10 Euro zu, Inhaberinnen und Inhabern der VORTEILSCARD Jugend bis 25 Jahre pauschal 18 Euro.

Anspruch auf Hilfeleistung – Zuständigkeitsdifferenzen

Die Schlichtungsstelle behandelte 2014 mehrere Fälle, bei denen Fahrgäste über die ÖBB-Personenverkehr internationale Bahntickets, beispielsweise nach Deutschland, Italien, Frankreich oder Tschechien

¹ Bundesgesetz zur VO (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl. I Nr. 25/2010 (Außerkräfttreten am 30. Juni 2013)

² Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte (Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz – EisbBFG), BGBl. I Nr. 40/2013

erworben hatten. Im Ausland kam es aufgrund von Verspätungen oder Zugausfällen zu zusätzlichen Kosten, etwa für Taxi- oder Hotelnutzung. Diese Leistungen wurden in den konkreten Fällen von den Betroffenen selbst organisiert, die jeweiligen ausländischen Bahnunternehmen leisteten laut Beschwerden keine Hilfe. Die Beschwerdeführenden stellten im Anschluss bei der ÖBB-Personenverkehr einen Antrag auf Übernahme der zusätzlich angefallenen Kosten. Diese erklärte die ausländischen Bahnunternehmen für zuständig und verwies auf das Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV), in dem unter anderem eine einheitliche Bearbeitung von bestimmten Reklamationen geregelt sei. Die ÖBB-Personenverkehr zahlte daher nur die Verspätungsentschädigung bzw. Erstattungssumme der Ticketkosten, nicht jedoch Taxi- und Hotelkosten bzw. sonstige Schadenersatzansprüche.

Grundsätzlich ist die Schienen-Control der Auffassung, dass gemäß EU-Fahrgastrechteverordnung für die Auszahlung von Verspätungs- und sonstigen Entschädigungen immer das Bahnunternehmen verantwortlich ist, bei dem das Ticket erworben wurde. Für Hilfe vor Ort, etwa wenn aufgrund von Verspätungen eine Übernachtung, eine Taxifahrt oder eine Mahlzeit nötig ist, sollten sich Fahrgäste an das befördernde Unternehmen vor Ort wenden. Werden jedoch keine Leistungen zur Verfügung gestellt, müssen sie sich in weiterer Folge an das ticketausstellende Unternehmen wenden und eine Refundierung der entstandenen Kosten beantragen können. Aus Sicht der Schienen-Control ist es Reisenden unzumutbar, nachträgliche Reklamationen bei zumeist mehreren ausländischen Bahnunternehmen in fremden Sprachen durchzuführen. Eine Lösung konnte bis Redaktionsschluss noch nicht gefunden werden.

Verfahren der Schienen-Control Kommission

Verfahren wegen Ermittlung der Pünktlichkeitsgrade

Die Bundesarbeiterkammer (BAK) brachte 2012 eine Beschwerde bei der Schienen-Control ein, wonach ein Personenverkehrsunternehmen das Erreichen des vorgegebenen Pünktlichkeitsgrades für die Jahreskartenentschädigung nicht entsprechend den gesetzlichen Vorgaben messen würde.

Das Personenverkehrsunternehmen berechnete zum Zeitpunkt der Beschwerde die Haltepünktlichkeit aller

Züge im Fahrtantritts- und Fahrtendbahnhof (aus allen Richtungen) bei der von der jeweiligen Jahreskartenbesitzerin bzw. dem Besitzer konkret genutzten Verbindung. Nach Ansicht der BAK waren stattdessen Pünktlichkeitsgrade für einzelne Strecken bzw. Streckenabschnitte für den Regelbetrieb vorzugeben. Laut BAK gewährte das Personenverkehrsunternehmen nur dann eine Entschädigung, wenn in beiden Bahnhöfen – also am Anfangs- und am Endpunkt der Strecke – der Pünktlichkeitsgrad unterschritten wurde. Da im Schlichtungsverfahren keine Einigung erzielt werden konnte und die Frage der gesetzeskonformen Ermittlung der Pünktlichkeitsgrade im Sinne des bis Ende Juni 2013 gültigen § 2 des Bundesgesetzes zur EU-Fahrgastrechteverordnung zu klären war, wurde ein Verfahren eingeleitet.

Im Zuge des Verfahrens hat das Personenverkehrsunternehmen das Jahreskartenentschädigungsmodell ab 1. Juli 2013 in entscheidenden Punkten geändert:

- Der in einem Kalendermonat erreichte Pünktlichkeitsgrad wird anhand der strecken- bzw. abschnittsbezogenen Pünktlichkeitsauswertungen der ÖBB-Infrastruktur ermittelt. In diesen Pünktlichkeitsauswertungen werden alle im betrachteten Streckenabschnitt verkehrenden Züge des Nah- und Regionalverkehrs erfasst, nicht aber ausgefallene Züge.
- Anhand der konkret benützten Strecke von Ein- zu Ausstiegsstelle wird eruiert, welche Strecken bzw. welche Streckenabschnitte für die Ermittlung des erreichten Pünktlichkeitsgrades maßgeblich sind.
- Befinden sich Ein- und Ausstiegsstelle im selben Streckenabschnitt, so bildet der für diesen Streckenabschnitt von der ÖBB-Infrastruktur ermittelte Pünktlichkeitsgrad den „erreichten Pünktlichkeitsgrad“.
- Befinden sich Ein- und Ausstiegsstelle in unterschiedlichen Streckenabschnitten, so bildet das arithmetische Mittel der von der ÖBB-Infrastruktur ermittelten Pünktlichkeitsgrade aller zwischen Ein- und Ausstiegsstelle liegenden Streckenabschnitte den „erreichten Pünktlichkeitsgrad“.

Nach Veröffentlichung dieser Änderungen mit 1. Juli 2013 blieb als offener Punkt noch die Nichterfassung der ausgefallenen Züge. Nach Ansicht der Schienen-Control müssen ausgefallene Züge in so gut wie allen Fällen als verspätete Züge gewertet werden, da sowohl Art 17 Abs. 1 der EU-Fahrgastrechteverordnung als auch § 4 Abs. 1 EisbBFG eindeutig regeln, dass Fahrgäste nicht nur bei wiederholten Zugverspätungen,

sondern auch bei Zugausfällen einen Anspruch auf eine Entschädigung haben. Die Nichtberücksichtigung der ausgefallenen Züge könnte daher einen Verstoß gegen diese Bestimmungen darstellen.

Die Schienen-Control Kommission hat das Personenverkehrsunternehmen daher ersucht, diesen Passus in den Tarifbestimmungen dahingehend zu ändern, dass auch ausgefallene Züge bei der Ermittlung des Pünktlichkeitsgrades berücksichtigt werden. Das Personenverkehrsunternehmen lehnte das ab mit dem Hinweis, dass die Ermittlung des Pünktlichkeitsgrades nicht in ihrem Einflussbereich liege.

Die ÖBB-Infrastruktur wertet ca. 110 Streckenabschnitte aus, davon 102 der ÖBB-Personenverkehr, drei der WESTbahn, zwei der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) und je einer des City Airport Train (CAT) und der DB Regio. Dazu kommen aktuell noch zehn Werte für die Bahnunternehmen Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt (GySEV), Graz-Köflacher Bahn (GKB), Montafonerbahn (MBS), Stern & Hafferl und Steiermärkische Landesbahnen (StLB). Diese beziehen sich nur auf den Streckenabschnitt bis zu den jeweiligen Verknüpfungsbahnhöfen der ÖBB-Infrastruktur, da diese Unternehmen hauptsächlich oder großteils eigene Eisenbahninfrastruktur befahren und nur im letzten Stück die Anlagen der ÖBB-Infrastruktur nutzen. In mehreren Gesprächen mit der ÖBB-Infrastruktur konnte schlussendlich eine erste Lösung erreicht werden. Diese berücksichtigt, dass zeitgerecht veröffentlichte Ausfälle (z. B. mittels Aushangfahrplan oder Internetauskunft) von Haltestellen bzw. die Führung im Schienenersatzverkehr als geändertes Fahrplanangebot gelten und damit im Sinne der Fahrgastrechte derzeit nicht als ausgefallene Züge zu qualifizieren sind. Seit Juli 2014 können den Bahnunternehmen, die auf Strecken der ÖBB-Infrastruktur verkehren, von dieser drei monatliche Qualitätskennzahlen übermittelt werden, wobei die ersten beiden für den Pünktlichkeitsgrad relevant sind (siehe Tabelle 1). In der Praxis bedeutet das, dass vom Prozentwert der Zugpünktlichkeit der Prozentwert der ungeplanten Zugausfälle abzuziehen ist. Das Ergebnis stellt den für die Jahreskartenentschädigung relevanten Pünktlichkeitsgrad gemäß § 4 EISBFBG dar und berücksichtigt erstmalig auch ungeplante Zugausfälle ohne Schienenersatzverkehr. Mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Änderung in den Tarifbestimmungen des Personenverkehrsunternehmens ab 14. Dezember 2014 wurde das Verfahren eingestellt.

- 1. Zugpünktlichkeit:
Anteil pünktlicher Ankünfte an tatsächlichen Ankünften (Prozentwert)**
- 2. ungeplante Zugausfälle ohne Schienenersatzverkehr:
Anteil ausgefallener Ankünfte an geplanten Ankünften (Prozentwert)**
- 3. im Schienenersatzverkehr bediente Halte (unabhängig ob geplant oder ungeplant):
derzeit nicht relevant für den Pünktlichkeitsgrad, da Ersatzbeförderung etwa durch Busunternehmen**

Tabelle 1: Die drei Qualitätskennzahlen auf Strecken der ÖBB-Infrastruktur.

Quelle: Schienen-Control

Verfahren wegen mangelnder Tarifveröffentlichung

Die Schlichtungsstelle leitete aufgrund der Beschwerde eines Fahrgastes wegen mangelnder Tarifveröffentlichung eines Personenverkehrsunternehmens ein Schlichtungsverfahren ein, das letztlich ohne Einigung eingestellt werden musste.

Nachdem die Schlichtungsstelle die Schienen-Control Kommission gemäß § 78a Abs. 4 EISBFG darüber informiert hatte, eröffnete diese ihrerseits ein Verfahren. Dabei geht es um die Veröffentlichung der Fahrpreise des Personenverkehrsunternehmens in den Tarifbestimmungen, was Recherchen der Schienen-Control zufolge bis 1. Juli 2013 zumindest teilweise erfolgt ist. Seit 1. Juli 2013 veröffentlichte das Personenverkehrsunternehmen zu zahlreichen Tarifen und Preisen offensichtlich keine Informationen mehr in den Tarifbestimmungen.

Die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen des § 22 EISBFG und des § 12 EISBFBG verpflichten Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Veröffentlichung sämtlicher Tarife und Fahrpreise. Alle angebotenen Fahrkartpreise sind in den Tarifbestimmungen anzuführen und umfassend zumindest im Internet zu veröffentlichen. Weiters ist gemäß § 12 Abs. 1 letzter Satz EISBFBG eine Zusammenfassung der wichtigsten Tarifbestimmungen (inklusive der Fahrpreise) entsprechend den örtlichen Gegebenheiten in den Bahnhöfen bzw. beim Verkauf von Fahrausweisen in Zügen in geeigneter Weise auszuhängen. Diese Verpflichtung wird durch § 12 Abs. 3 letzter Satz EISBFBG noch verstärkt, wonach in den Bahnhöfen und Haltestellen zusätzlich zu den Fahrplä-

nen auch über die Fahrpreise in geeigneter Form informiert werden muss. Dies gilt unabhängig davon, ob der jeweilige Bahnhof oder die jeweilige Haltestelle über eine mit Personal besetzte Verkaufsstelle, einen Fahrkartenautomaten oder keines von beiden verfügt. Eine geeignete Form wäre etwa mittels Aushang oder andere Informationskanäle, über die sich Fahrgäste generell und uneingeschränkt über die Fahrpreise informieren können.

Seit 15. März 2014 veröffentlicht das Personenverkehrsunternehmen auf der Website wieder Preise für Standardtickets mit Entfernungsrelationen im Umfang von ca. 105.000 Seiten. Insgesamt handelt es sich um mehr als vier Millionen Relationen für Standardpreise der 1. und 2. Klasse in Österreich. Zahlreiche Preise wurden seither jedoch weiterhin nicht veröffentlicht. Schritt für Schritt konnte die Schienen-Control Kommission im Verfahren erreichen, dass das Personenverkehrsunternehmen auf der Website möglichst umfangreich über die Preise und ihre Berechnung informiert. Seit Verfahrensende werden vom Personenverkehrsunternehmen – mit einigen zwischenzeitlichen Adaptierungen – folgende Preise und ihre Berechnung auf ihrer Website veröffentlicht:

Standard-Einzelticket, 1. und 2. Klasse für Österreich

- Tabelle mit Relationspreisen
- Preisberechnung für Tickets für Kinder, VORTEILSCARD, Reisende mit Behindertenpass, BUSINESSCARD, Hunde, Fahrräder, Fahrzeuge auf der Tauernschleuse, Gruppen

Standard-Wochenkarte, 1. und 2. Klasse für Österreich

- Tabelle mit Relationspreisen
- Preisberechnung für Tickets für Hunde, Fahrräder, Fahrzeuge auf der Tauernschleuse

Standard-Monatskarte, 1. und 2. Klasse für Österreich

- Tabelle mit Relationspreisen
- Preisberechnung für Tickets für Hunde, Fahrräder, Fahrzeuge auf der Tauernschleuse

Sitzplatzreservierungen für Kinder, Erwachsene und Fahrräder

ÖSTERREICHCARD für alle Fahrgäste, Jugend, Familien, Senioren, Reisende mit Behinderungen

VORTEILSCARD für alle Fahrgäste, Jugend, Senioren und Reisen mit Kindern mit VORTEILSCARD Family

Einfach-Raus-Ticket für Erwachsene, Kinder und Fahrräder

Haus-Haus-Gepäck-Plus für Koffer, Reisegepäck, Ski, Fahrrad, usw.

Österreich-Bahn-Kurier-Paket national

SparSchiene Österreich

- für die Preisstufen zu 9, 14, 19, 24, 29, 34, 39, 44 und 49 Euro in der 2. Klasse
- für die Preisstufen zu 19, 24, 29, 34, 39, 44, 49, 54 und 59 Euro in der 1. Klasse

Preise der 19 wichtigsten Relationen zu österreichischen Privatbahnen, Standard-Ticket 2. Klasse und VORTEILSCARD 2. Klasse

Preise der 20 wichtigsten Relationen ins Ausland, Standard-Ticket 2. Klasse und VORTEILSCARD 2. Klasse

Preise der 19 wichtigsten Relationen für SparSchiene in Nachtzügen für die Preisstufen zu 29, 39, 49, 59, 69 und 79 Euro

Komfort-Tickets für innerösterreichische Nachtzüge des Personenverkehrsunternehmens

- für Erwachsene, Kinder, Reisende mit VORTEILSCARD, Reisende mit Behindertenpass
- zum Grundpreis, mit den Zusatzpreisen für Sitzplatz, Liegeplatz im 4- bzw. 6-Personen-Abteil, Schlafplatz im 1-, 2- und 3-Personen-Abteil, Deluxe-Kabine im 1- bzw. 2-Personen-Abteil
- mit der Preisberechnung für Kinder, Reisende mit VORTEILSCARD und Reisende mit Behindertenpass

Tabelle 2: Preise und Preisberechnungen für Fahrten mit dem Personenverkehrsunternehmen.

Quelle: Website des Personenverkehrsunternehmens, Stand Februar 2015