

Schienen | Control



Jahresbericht

Ihr Recht am Zug. Schienen-Control.



IHR RECHT AM ZUG. SCHIENEN-CONTROL.

INHALTSVERZEICHNIS

05 VORWORTE

10 2013 IM ÜBERBLICK / SURVEY OF 2013

18 ROLLE DER REGULIERUNGSBEHÖRDE

20 Schienen-Control Kommission

22 Schienen-Control GmbH

24 RECHTLICHER RAHMEN DER BAHNLIBERALISIERUNG

26 Änderungen im Europarecht [4. Eisenbahnpaket]

28 Europäische Korridore

30 Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich

31 Rechtliche Neuerungen

34 MARKTENTWICKLUNG 2013

36 Die wirtschaftliche Entwicklung in Österreich 2013 –
Ausblick auf 2014 und 2015

38 Marktentwicklung 2013

45 Qualitative Marktbeurteilung 2013

48 Schienenfahrzeuge

50 Gemeinwirtschaftliche Leistungen

51 Marktbericht der IRG-Rail

58 MARKTZUGANG

- 60 Das österreichische Eisenbahnnetz
- 65 Pünktlichkeit im Fokus
- 69 Entgeltfestsetzung für das Mindestzugangspaket im Lichte des RECASTS
- 71 Marktsegmentierung im RECAST – Überlegungen zu Marktsegmenten
- 73 What the market can bear test – Markttragfähigkeitsüberlegungen bei der Festsetzung von Zuschlägen
- 76 Anschlussbahnen

78 SCHWERPUNKTE DER ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

- 80 Die Arbeit der Regulierungsbehörde

84 FAHRGASTRECHTE

- 86 Jahresbilanz der Schlichtungsstelle
- 94 Umsetzung der Fahrgastrechte

100 INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

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

104 ZAHLEN UND FAKTEN

- 106 Schienen-Control GmbH als Unternehmen
- 107 Ertrags- und Vermögenslage 2013
- 109 Marktteilnehmer
- 115 Regulatoren in Europa
- 117 Quellenangabe
- 118 Glossar



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

Gerne nehme ich den Jahresbericht 2013 der österreichischen Regulierungsbehörde Schienen-Control zum Anlass für eine Rückschau auf wesentliche Entwicklungen im Schienenverkehrsmarkt und in der Regulierungsarbeit.

Der österreichische Schienenverkehrsmarkt ist weiter auf Erfolgskurs. Eine funktionierende Schieneninfrastruktur ist das Rückgrat für ein umweltfreundliches, leistungsfähiges und effizientes Verkehrssystem. Die Investitionen in ein zeitgemäßes Bahnangebot zahlen sich aus. Eine leistungsstarke Infrastruktur, kürzere Fahrzeiten, dichtere Intervalle, beste Werte bei der Pünktlichkeit und moderne, komfortable Züge führen dazu, dass immer mehr Menschen auf die umweltfreundliche Bahn umsteigen und dass der Güterverkehr auf der Schiene leistungsfähiger und effizienter wird. Im Jahr 2013 gab es im Personenverkehr erneut starke Zuwächse. 4,8 Prozent mehr Fahrgäste, das bedeutet ein Plus von 12,4 Millionen Reisenden, unterstreichen die europaweite Spitzenposition der heimischen Bahnen. Auch beim Schienengüterverkehr ist Österreich Vorreiter in Europa. Das Güteraufkommen blieb gegenüber 2012 nahezu auf gleichem Niveau mit einem deutlichen Aufwärtstrend im zweiten Halbjahr 2013. Die Marktanteile der Privatbahnen stiegen in beiden Bereichen an.

Im Juli 2013 ist das neue Fahrgastrechtegesetz in Kraft getreten. Die Rechte der Fahrgäste konnten dadurch noch einmal deutlich gestärkt werden. Insbesondere durch die gesetzliche Verankerung der Fahrpreisent-

schädigungen, der Erstattung von ungenutzten Tickets, der Kundmachung von Tarifen und der Informationspflicht der Bahnunternehmen ist es gelungen, mehr Transparenz für die Bahnkunden zu schaffen. Das neue Fahrgastrechtegesetz verpflichtet die Bahnunternehmen seit Jänner 2014 auch dazu, ihren Kunden die monatliche Pünktlichkeit auf ihren Websites bereitzustellen.

Ein funktionierender Wettbewerb, von dem die Fahrgäste und die Unternehmen profitieren, braucht einen starken Regulator, der den freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen kontrolliert. Diese Aufgabe erfüllen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH. Für ihren Einsatz möchte ich mich bedanken und ich wünsche ihnen für die kommenden Herausforderungen viel Erfolg.

Doris Bures

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie



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

2013 war für die Bahnreisenden ein gutes Jahr. Gerade die Entschädigungszahlungen für Verspätungen zählen zu den zentralen Rechten der Fahrgäste. Im September veröffentlichte der Europäische Gerichtshof sein Urteil zur Fahrpreischädigung für Bahnreisende bei Verspätungen aufgrund höherer Gewalt. Er bestätigt darin den Standpunkt der Schienen-Control Kommission aus dem Verfahren betreffend die Entschädigungsbedingungen der Bahnen: Bahnreisenden muss nun bei Verspätungen über 60 Minuten ein Teil des Fahrpreises erstattet werden, auch wenn die Verspätung durch höhere Gewalt wie Unwetter oder Streik entstanden ist. Insgesamt konnte die österreichische Schienen-Control Kommission somit durch ihre damalige Entscheidung einen wichtigen Schritt hin zu einer Stärkung der Fahrgastrechte in der gesamten EU erreichen.

2014 bringt einige Neuerungen im Verfahrensverlauf, nachdem der Gesetzgeber die Verwaltungsgerichtsbarkeit in Österreich mit der Novelle 2012 (BGBl. I Nr. 51/2012) neu – zweistufig – geregelt hat. Die Schienen-Control Kommission wurde im Zuge dessen zum 1. Jänner 2014 aufgelöst und durch das Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz BMVIT (BGBl. I Nr. 96/2013) zum selben Tag als erstinstanzliche Behörde wieder eingerichtet. Ziel der Novelle war die Beseitigung verwaltungsinterner Instanzenzüge.

Die neu eingerichtete Schienen-Control Kommission führt die zum 31. Dezember 2013 anhängigen erstinstanzlichen Verfahren fort. Die bisherige Zustän-

digkeit, über Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH zu entscheiden, ist mit 1. Jänner 2014 weggefallen. Seither sind Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission oder der Schienen-Control GmbH an das Bundesverwaltungsgericht zu richten. Gegen Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts kann wiederum Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden.

Unabhängig davon bleibt die Schienen-Control Kommission auch in Zukunft die oberste Hüterin des Wettbewerbs und der Passagierrechte im österreichischen Eisenbahnverkehr.

Im Namen der Schienen-Control Kommission bedanke ich mich bei der Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die gute Zusammenarbeit und wünsche dem Team für die Zukunft weiterhin viel Erfolg.

Dr. Robert Streller

Vorsitzender der Schienen-Control Kommission



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

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

Im Berichtsjahr 2013 wurden insgesamt 274 Millionen Fahrgäste von den Bahnunternehmen befördert und rund 111 Millionen Tonnen Güter im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG transportiert. Das entspricht einem Zuwachs von 4,8 Prozent im Personenverkehr bzw. einem geringfügigen Rückgang im Güterverkehr, wobei im zweiten Halbjahr 2013 bereits ein deutlicher Aufwärtstrend zu beobachten war. Das Güterverkehrsaufkommen der Privatbahnen erhöhte sich gemessen an den Nettotonnenkilometern von 18 Prozent auf 20 Prozent. Der Marktanteil der Privatbahnen im Personenverkehr stieg um 3,5 Prozentpunkte – von 8,8 Prozent auf 12,3 Prozent.

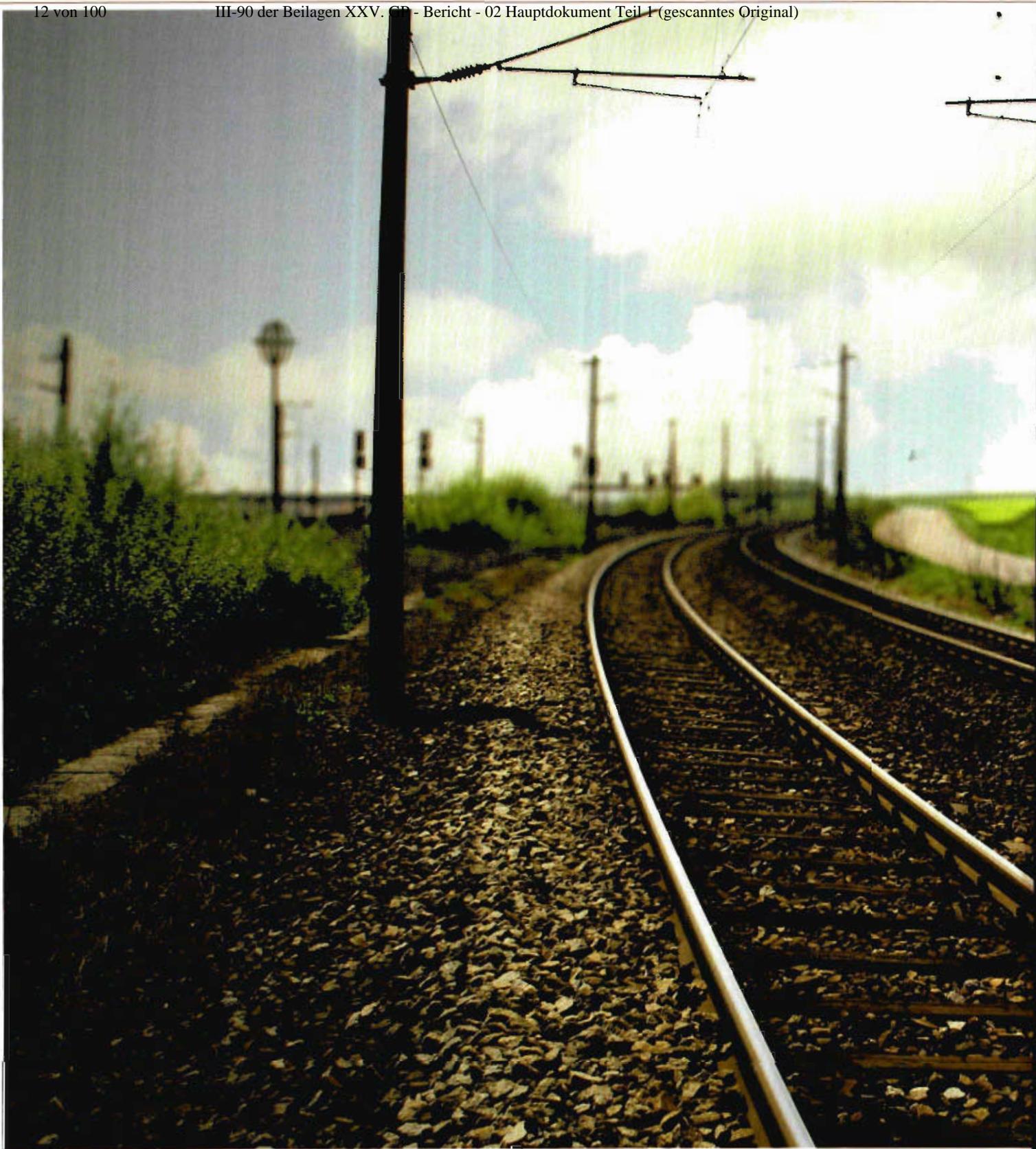
Im österreichischen Eisenbahnnetz gab es im Jahr 2013 keine markanten Veränderungen. Es wurden lediglich einige schon bisher nicht mehr planmäßig betriebenen Nebenbahnstrecken auch formal stillgelegt. Drei neue Güterverkehrsunternehmen nahmen 2013 den Verkehr auf.

Mit 1. Jänner 2014 nahm das neue Bundesverwaltungsgericht seine Tätigkeit auf. Gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission und der Schienen-Control GmbH kann nun eine Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

Auf europäischer Ebene wurde im November 2013 der Güterverkehrskorridor 7 eröffnet, der auch Österreich betrifft. Die Regulierungsbehörden entlang des Korridors haben dazu eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Zuständigkeiten und Verfahrensabläufe regelt. Mit dem von der Europäischen Kommission im Januar 2013 vorgelegten 4. Eisenbahnpaket soll ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum geschaffen werden. Am 26. Februar 2013 nahm das Europäische Parlament das Paket hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen in erster Lesung an. Hinsichtlich der vorgeschlagenen Trennung von Infrastruktur und Betrieb gibt es einen politischen Kompromissvorschlag, ebenso bezüglich der übrigen noch offenen Punkte. Eine Einigung darüber wird im Herbst 2014 erwartet.

Besonderen Dank möchte ich den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission und des Aufsichtsrates sowie den Eisenbahnunternehmen für die erfolgreiche Zusammenarbeit aussprechen. Meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danke ich für ihren hochmotivierten Einsatz und ihr Engagement, auf das ich auch in Zukunft baue.

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



2013 IM ÜBERBLICK SURVEY OF 2013



- Deutlicher Zuwachs im Personenverkehr, Nahezu stabiler Güterverkehr von 2012 auf 2013
- In 633 Fällen wurde ein Schlichtungsverfahren eröffnet, 98 Prozent der Fälle positiv abgeschlossen
- Verwaltungsrechtlicher Instanzenzug durch Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 vereinheitlicht
- Entwicklungen auf europäischer Ebene durch Vorlage des 4. Eisenbahnpaketes
- Regulierungsbehörden erarbeiteten internationale Vereinbarung für den Güterverkehrskorridor 7

2013 IM ÜBERBLICK

Das Verkehrsaufkommen im Schienengüterverkehr blieb im Jahr 2013 gegenüber 2012 nahezu stabil. Zwar gab es insgesamt einen leichten Rückgang, doch war im zweiten Halbjahr 2013 eine deutliche Aufwärtsentwicklung spürbar. Im Personenverkehr setzte sich das Wachstum des Jahres 2012 auch 2013 fort.

Die Reform der österreichischen Verwaltungsgerichtsbarkeit im Jahr 2012 brachte Neuerungen auf rechtlicher Ebene. Insbesondere wurden die bisherigen Verwaltungsbehörden zweiter Instanz aufgelöst und durch neun Landesverwaltungsgerichte, ein Bundesverwaltungs- und ein Bundesfinanzgericht ersetzt. Das hatte zur Folge, dass die Schienen-Control Kommission genauso wie 34 andere Bundesbehörden mit 31. Dezember 2013 aufgelöst und unmittelbar darauf mit 1. Jänner 2014 als ausschließlich erstinstanzliche Behörde wieder eingerichtet wurde.

Entwicklung des Eisenbahnmarktes

Das Jahr 2013 brachte nur sehr geringe Veränderungen im österreichischen Eisenbahnnetz. Stilllegungen von Strecken wurden angekündigt, aber noch nicht umgesetzt. Der Ausbau der viergleisigen Westbahn ging zwischen Ybbs und Amstetten sowie in Linz voran. In der Steiermark wurden die Arbeiten am Koralmtunnel weitergeführt. Das österreichische Schienennetz (Infrastruktur) umfasst nunmehr 5.651 Kilometer.

Der Schienengüterverkehr ging im Jahr 2013 gegenüber 2012 nochmals leicht zurück. Im Jahr 2013 gab es einige Veränderungen bei der Zahl der in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen. Einerseits kamen wieder neue Marktteilnehmer hinzu, nämlich die ERS Railways B.V. aus den Niederlanden und die Bayerische Oberlandbahn GmbH aus Deutschland. Letztere ist im Personenverkehr tätig und erreicht grenzüberschreitend Salzburg und Kufstein. Andererseits verlor die Alpine Bau GmbH ihre Verkehrsgenehmigung wegen Insolvenz und die Ökombi GmbH wurde mit der Rail Cargo Austria AG verschmolzen.

Insgesamt gab es zum Stichtag 31. Dezember 2013 47 Eisenbahnunternehmen in Österreich. Die Privatbahnen (im Sinne des Eisenbahngesetzes werden darunter alle Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns verstanden, unabhängig von ihren tatsächlichen Eigentümern) konnten ihren Marktanteil im Verkehrsaufkommen (Tonnen) von 23,2 auf 24,9 Prozent steigern, ihr Anteil an der Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer)

erhöhte sich von 17,6 auf 19,3 Prozent. Fünf Unternehmen haben Marktanteile zwischen zwei und vier Prozent, die übrigen liegen unter 0,7 Prozent.

Im Personenverkehr (vernetzte und nicht vernetzte Bahnen) wurden im Berichtsjahr 274 Millionen Reisende befördert, was einen deutlichen Zuwachs gegenüber 2012 bedeutet. Der Marktanteil der Privatbahnen hat sich dabei von 13,9 auf 14,5 Prozent erhöht. Die WESTbahn steigerte 2013 ihr Zugsangebot und konnte auch aufgrund der Reisezeitverkürzungen auf der Neubaustrecke Wien–St. Pölten Fahrgastzuwächse erzielen. Daher erhöhte sich der Anteil der Privatbahnen an den Personenkilometern nochmals von 8,7 auf 12,2 Prozent. Die Bayerische Oberlandbahn nahm erst Mitte Dezember 2013 den Betrieb in Österreich auf, so dass noch keine spürbaren Auswirkungen auf die Marktverhältnisse zu berichten sind. Die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs hatte auch im Jahr 2013 noch keine direkten Auswirkungen auf Österreich.

Rechtliche Neuerungen

Mit 31. Dezember 2013 wurde die Schienen-Control Kommission gemeinsam mit 34 anderen Bundesbehörden aufgelöst. Die rechtliche Grundlage dafür ist die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, die den verwaltungsrechtlichen Instanzenzug vereinheitlicht. Dadurch wurden die bisherigen Verwaltungsbehörden zweiter Instanz aufgelöst und durch neun Landesverwaltungsgerichte, ein Bundesverwaltungs- und ein Bundesfinanzgericht ersetzt. Die Schienen-Control Kommission war bisher sowohl als Verwaltungsbehörde erster Instanz als auch in bestimmten Fällen als Verwaltungsbehörde zweiter Instanz tätig gewesen. Mit dem Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz-BMVI wurde die Schienen-Control Kommission mit 1. Jänner 2014 als ausschließlich erstinstanzliche Behörde wieder eingerichtet. Seither steht gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission die Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht offen.

Europäische Entwicklungen

Die Europäische Kommission hat am 30. Januar 2013 das 4. Eisenbahnpaket vorgelegt, das aus insgesamt sechs Legislativvorschlägen besteht. Das Legislativ-

paket enthält umfassende und teils tiefgreifende Änderungen im Hinblick auf die Organisationsstruktur der Eisenbahnunternehmen, die Marktordnung sowie hinsichtlich der Interoperabilitäts- und Sicherheitsanforderungen.

Ziel ist die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums. Zur Erreichung dieses Zieles soll eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur in der EU aufgebaut und ein offener Eisenbahnmarkt geschaffen werden. Administrative und technische Hindernisse sollen beseitigt sowie gleiche Bedingungen für den Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern gewährleistet werden.

Am 26. Februar 2014 hat das Plenum des Europäischen Parlaments das 4. Eisenbahnpaket in erster Lesung angenommen. Die Europäische Kommission hatte auch Verschärfungen der Trennung von Infrastruktur und Betrieb innerhalb einer Holding (strikte Trennung der Finanzströme, gesteigerte Transparenzanforderungen etc.) vorgesehen, diese wurden vom Plenum jedoch abgelehnt. Die Verhandlungen mit dem Rat der EU-Verkehrsminister stehen noch aus. Die Abgeordneten des neu gewählten Parlaments, das im Herbst 2014 erstmals zusammentreten wird, sind jedenfalls an das Votum vom 26. Februar 2014 gebunden. Denkbar ist jedoch auch, dass die Europäische Kommission – etwa aufgrund ihrer Enttäuschung über das Abstimmungsergebnis – einen neuen Vorschlag vorlegt.

Schlichtungsstelle: Über 98 Prozent positiv abgeschlossen

2013 bearbeitete die Schlichtungsstelle insgesamt 772 Fälle. Im Vergleich zum Vorjahr mit 986 Beschwerden ist das ein Rückgang von rund einem Fünftel. Mögliche Gründe für diese Entwicklung sind aus Sicht der Schienen-Control u. a. ein kulanteres Vorgehen der ÖBB-Personenverkehr AG bei der Behandlung von Einsprüchen gegen Strafgebühren sowie das neue, verbesserte Online-Buchungssystem der ÖBB-Personenverkehr AG.

In 633 Fällen (2012: 775) wurde ein Schlichtungsverfahren eröffnet, über 98 Prozent der Fälle konnten positiv abgeschlossen werden. Dabei erreichte die Schlichtungsstelle in 238 Fällen (2012: 469) auch eine Entschädigung bzw. einen Strafnachlass für den Beschwerdeführer. Bei 18 Prozent (2012: 21,4 Prozent) aller eingegangenen Beschwerden wurde im Berichts-

jahr 2013 aus verschiedenen Gründen kein Schlichtungsverfahren eingeleitet, etwa weil sich die Beschwerdeführer nicht – wie gesetzlich vorgeschrieben – zur Problemlösung zuerst an das Bahnunternehmen gewandt hatten. In sieben Schlichtungsverfahren (2012: 25) konnte keine Einigung erzielt werden.

2013 gab es mit 22 Prozent die meisten Beschwerden zum Themenkomplex Verspätungsentschädigungen/Verspätungen/Fahrplan. Im Jahr 2012 lag der häufigste Beschwerdegund noch im Bereich Strafen/Inkassogebühren, welcher 2013 mit 15 Prozent an zweiter Stelle landete. Ex aequo an dritter Stelle lagen Beschwerden zu den Themen Fahrpreiserstattungen bzw. Information/ Kundenkontakt.

Mehr als 94 Prozent (2012: 97 Prozent) aller Beschwerden betrafen 2013 den ÖBB-Konzern, innerhalb des Konzerns bezogen sich mehr als 88 Prozent (2012: 94 Prozent) auf die ÖBB-Personenverkehr AG.

Beschwerden betreffend die WESTbahn und die ÖBB-Infrastruktur AG haben zugenommen, Beschwerden über ausländische Unternehmen machten weniger als 1 Prozent aus. Beschwerden zu grenzüberschreitenden Fahrten, für die das Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr AG gekauft wurde, wurden auch dieser zugeordnet. Die durch die Schlichtungsstelle ausverhandelten monetären Entschädigungen und Strafnachlässe sind mit insgesamt 24.257 Euro (2012: 45.592 Euro) gegenüber dem Vorjahr um fast 47 Prozent zurückgegangen und haben damit annähernd wieder das Niveau von 2011 erreicht. Der Großteil der Entschädigungen und Strafnachlässe lag zwischen 20 und 50 Euro (2012: zwischen 51 und 100 Euro). Die meisten Fahrgäste wurden wie im Vorjahr von selbst durch eine Internetsuche auf die Schlichtungsstelle aufmerksam.

Die Schlichtungsstelle greift neben der Bearbeitung der Einzelbeschwerden häufig problematische Schwerpunktthemen auf, um sich für Verbesserungen zum Wohle der Fahrgäste einzusetzen. In Kooperation mit den Bahnunternehmen thematisierte sie 2013 wie schon zuvor vor allem das Tarifsystem.

Arbeit der Regulierungsbehörden

Im Kalenderjahr 2013 hielt die Schienen-Control Kommission neun Sitzungen und eine zweitägige Klausur ab. Im Rahmen der Klausur beschäftigten sich die Teilnehmer vor allem mit den Themenbereichen Güterkorridore, Neuorganisation von Güterterminals sowie

Tarifbestimmungen für die Personenbeförderung. Die Themen der turnusmäßig stattfindenden Sitzungen der Schienen-Control Kommission waren wie üblich sehr breit gefächert.

Die Schienen-Control Kommission leitete aufgrund formell oder informell eingegangener Beschwerden bzw. aufgrund von Erkenntnissen der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH im Berichtsjahr 42 Verfahren ein, von denen im Folgenden einige exemplarisch angeführt werden.

1) Beschwerde wegen Benützung einer Wagenwaschanlage

In diesem Verfahren vor der Schienen-Control Kommission wurde einem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Benützung der Wagenwaschanlage eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens verweigert. Das die Wagenwaschanlage betreibende Unternehmen war der Ansicht, dass es vertretbare Alternativen zur Reinigung der Wägen gibt. Das Verfahren konnte nach Einigung eingestellt werden.

2) Diskriminierende Bestimmungen für unwirksam erklärt

In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens waren Bestimmungen enthalten, die Ansprüche des Eisenbahnverkehrsunternehmens bei Mängeln der Leistung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens ausschlossen. Die Schienen-Control Kommission erklärte diese Bestimmungen für unwirksam.

3) Entgeltstrukturen und Entgeltgrundsätze

Die Schienen-Control Kommission unterzog die veränderten Produktkataloge eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens einer Prüfung, um einen chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gewährleisten. Insbesondere war eine Überprüfung der Differenzierung der Preise für die Zugtrassen der einzelnen Marktsegmente und der Stationspreise notwendig. Die Schienen-Control Kommission erklärte einzelne Entgeltbestandteile für unwirksam. Im Übrigen ist die Prüfung der Änderungen der Entgelte aktuell noch im Gange.

4) Einigung rund um das neue Zugsicherheitssystem

Die Neubaustrecke im Unterinntal durfte ausschließlich mit Triebfahrzeugen, die mit dem neuen europäischen

Zugsicherheitssystem ETCS Level 2 ausgestattet sind, befahren werden. Ein Mischbetrieb zwischen ETCS und dem für Notfälle installierten Zugsicherungssystem PZB90 wurde aus Sicherheitsgründen abgelehnt.

Schließlich konnte eine Einigung erzielt werden, indem während des Tages nur Triebfahrzeuge mit ETCS Level 2 Ausstattung und während der Nachtstunden lediglich Triebfahrzeuge mit PZB90 die Strecke befahren dürfen.

Internationale Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden

Die Zusammenarbeit der unabhängigen europäischen Regulierungsbehörden wurde 2013 erfolgreich fortgesetzt. Der Dachverband Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail) umfasst nunmehr 24 Mitglieder. Im Mittelpunkt der Tätigkeiten standen der Meinungsaustausch und die Erarbeitung von Positionspapieren zu mehreren Themenkreisen.

In der Arbeitsgruppe Netzzugang wurde die Zusammenarbeit in den Güterverkehrskorridoren behandelt. Die Arbeitsgruppe Benutzungsentgelte befasste sich mit einer Harmonisierung und der Erarbeitung vergleichbarer Kostenstrukturen als Grundlage für die Gebührenfestsetzung.

Die Arbeitsgruppe Neue Gesetzesinitiativen beschäftigte sich mit dem 4. Eisenbahnpaket. Es fand ein reger Informationsaustausch mit der Europäischen Kommission und Parlamentsabgeordneten statt. Außerdem wurden einige der im RECAST zum 1. Eisenbahnpaket vorgesehenen Durchführungsrechtsakte mit der Europäischen Kommission diskutiert.

Die Arbeitsgruppe Marktbeobachtung legte 2013 ihren ersten, für alle in der IRG-Rail organisierten Länder, gemeinsamen Marktbericht vor. Neben der Darstellung der Ergebnisse des Bahnsektors wurden erstmals auch Serviceleistungen analysiert. Darüber hinaus wurden Fragen der Marktbeobachtung mit der Europäischen Kommission diskutiert. Letztere plant zu diesem Thema einen Durchführungsrechtsakt, in den die Erfahrungen der Regulatoren bei der Marktbeobachtung einfließen sollen. Schließlich erarbeitete die Schienen-Control zusammen mit den anderen beteiligten Regulatoren eine Zusammenarbeitsvereinbarung für den Güterverkehrskorridor 7. Darin werden die Zusammenarbeit und die Zuständigkeiten bei Beschwerdefällen geregelt. Die Vereinbarung wurde am 12. Februar 2014 unterzeichnet.

SURVEY OF 2013

The traffic frequency in rail freight transport remained almost stable in 2013 when compared with 2012. There was a slight overall decline but in the second half of 2013 an unmistakable upwards trend was noticeable. In passenger traffic, the growth seen in 2012 continued on in 2013 as well.

The reform of Austrian administrative jurisdiction in 2012 brought new developments on the legal level. In particular, the previous second-tier administrative authorities were dissolved and replaced by nine provincial administrative courts, one federal administrative court and one federal court of finance. This resulted in Schienen-Control Kommission being dissolved just like 34 other federal authorities as of 31 December 2013 and, immediately thereafter, being set up as an exclusively first-tier authority as of 1 January 2014.

Development of the railway market

The year 2013 brought only minor changes in the Austrian rail network. Closures of lines were announced but not yet put into effect. The expansion of the four-track western railway between Ybbs and Amstetten proceeded as did the section in Linz. In Styria work continued on the Koralm tunnel. The Austrian rail network (infrastructure) now comprises 5,651 kilometres.

Rail freight traffic once again receded slightly in 2013 on the previous year. In 2013, there were some changes to the number of railway companies operating in Austria. On the one hand, new market players were added, more specifically ERS Railways B.V. from the Netherlands and Bayerische Oberlandbahn GmbH from Germany. The latter operates in passenger traffic and on cross-border lines extends to Salzburg and Kufstein. On the other hand, Alpine Bau GmbH lost its operating permit due to insolvency and Ökombi GmbH merged with Rail Cargo Austria AG.

Altogether, as of the closing date of 31 December 2013, there were 47 railway companies in Austria. The private railways (in the terms of the Railway Act, this includes all railways outside of the ÖBB Group, regardless of their actual owners) could raise their market share in traffic frequency (tons) from 23.2 to 24.9 percent, and their share in transport performance (net tons per kilometre) rose from 17.6 to 19.3 percent. Five companies have market shares between two and four percent, the remaining ones lie below 0.7 percent.

In passenger traffic (integrated and non-integrated railways) 274 million passengers were carried in the reporting year, signifying notable growth in relation to 2012. The market share of the private railways increased in this context from 13.9 to 14.5 percent. WESTbahn increased its train frequency in 2013 and, on the newly built stretch from Vienna to St. Pölten, was able to achieve passenger increases by shortening the travel time on that stretch. For that reason, the share of the private railways in passenger kilometres once again increased from 8.7 to 12.2 percent. Bayerische Oberlandbahn only started its operations in Austria in December 2013 so that no palpable effects on market conditions can be reported yet. Liberalisation of cross-border passenger traffic did not yet have any direct effects on Austria in 2013.

New legal developments

As of 31 December 2013 Schienen-Control Kommission was, together with 34 other federal authorities, dissolved. The legal basis for this is the 2012 Administrative Jurisdiction Amendment standardising the sequence of administrative law courts. With this, the previous second-tier administrative authorities were dissolved and replaced by nine provincial administrative courts, one federal administrative court and one federal court of finance. Schienen-Control Kommission had up until then acted not only as a first-tier administrative authority but also, in certain cases, as a second-tier administrative authority. With the Administrative Jurisdiction Adjustment Act-BMVIT, Schienen-Control Kommission as of 1 January 2014 was set up again as an exclusively first-tier authority. Since then, decisions by Schienen-Control GmbH and Schienen-Control Kommission can be appealed to the Federal Administrative Court.

European developments

On 30 January 2013 the European Commission presented the Fourth Railway Package consisting of a total of six legislative proposals. The legislative package includes extensive and to some extent very basic changes in respect of the organisational structure of railway companies, the market code as well as in regard to requirements on safety and inter-operative capabilities. The purpose is the creation of a uniform European

railway zone. To achieve that goal, an effective railway infrastructure is to be built up in the EU and an open railway market is to be created. Administrative and technical obstacles are to be eliminated and equal conditions are to be guaranteed for competition with other transport providers.

On 26 February 2014, the European Parliament adopted the Fourth Railway Package in first reading in plenum. The European Commission had also provided for greater stringency in separating infrastructure and operations within a holding company (strict separation of the financial flows, increased transparency requirements, etc.) but they were rejected by the plenum. There will still have to be negotiations with the Council of EU Transport Ministers. The deputies in the new parliament, which will meet for the first time in the autumn of 2014, are in any case bound by the vote of 26 February 2014. It is also possible that the European Commission submits a new proposal, perhaps because of its disappointment with the result of the vote.

Arbitration Board: over 98 percent positively concluded

In 2013 the Arbitration Board processed 772 cases. Compared with last year (986 complaints), this constitutes a decline by about one-fifth. Possible grounds for this trend from the perspective of Schienen-Control are, among other things, greater accommodation of ÖBB-Personenverkehr AG in treating objections to penalty fees as well as the new and improved online booking system provided by ÖBB-Personenverkehr AG.

In 633 cases (2012: 775), arbitration procedures were initiated, and over 98 percent of the cases could be positively concluded. The Arbitration Board also achieved compensation or a reduction in the penalty fee in 238 cases (2012: 469). In 18 percent (2012: 21.4 percent) of all complaints received in the 2013 reporting year for various reasons no arbitration proceedings were initiated, e.g. because the complainants had not first turned to the railway company to resolve the problem, as the law requires. In seven arbitration cases (2012: 25), no agreement could be reached.

In 2013, at 22 percent, the most complaints were on the subject cluster of compensation for late arrival, late arrivals or timetable issues. In 2012 the most

frequent reason for a complaint was still in the range of penalties and collection fees, which in 2013 landed in second place at 15 percent. Tied for third place were complaints on the subject of carfare reimbursements or information and customer contact.

More than 94 percent (2012: 97 percent) of all complaints in 2013 related to the ÖBB Group and, inside that group, more than 88 percent (2012: 94 percent) related to ÖBB-Personenverkehr AG. Complaints relating to WESTbahn and ÖBB-Infrastruktur AG increased, while complaints about foreign companies accounted for less than 1 percent. Complaints about cross-border trips for which the ticket was purchased from ÖBB-Personenverkehr AG were also allocated to them.

At a total of euro 24,257 (2012: euro 45,592), the monetary compensation and penalty reductions negotiated by the Arbitration Board fell by almost 47 percent on the previous year and have thereby approximately reached the level they were at in 2011. The major share of the compensation and penalty reduction awards were between euro 20 and euro 50 (2012: between euro 51 and euro 100). As in the previous year, most travellers had become aware of the Arbitration Board by searching the Internet.

Besides processing individual complaints, the Arbitration Board often also takes up frequently-occurring problematical issues in order to apply itself to improving the welfare of passengers. In cooperation with the railway companies, it highlighted the fare system in 2013, as it has done in the past.

Work of the regulatory bodies

In the 2013 calendar year Schienen-Control Kommission held nine meetings and a two-day closed session. During the closed session, the participants dealt primarily with the subjects of freight corridors, reorganisation of freight terminals as well as fare regulations for carriage of passengers. The subjects of the Schienen-Control Kommission meetings, held at regular intervals, were, as usual, very broadly distributed.

Schienen-Control Kommission initiated 42 cases on the basis of formally or informally received complaints or on the basis of insights gained by monitoring the market, of which several will be given here as examples.

1) Complaint over the use of a waggon washing facility

In these proceedings before Schienen-Control Kommission a railway company was denied the use of a waggon washing facility belonging to another railway company. The company operating the waggon washing facility was of the opinion that there were acceptable alternatives available to clean the waggons. The proceedings could be ended after agreement was reached.

2) Discriminating regulations declared void

The railway network terms of usage of one railway infrastructure company contained provisions barring a railway company's claims in case of flaws in the performance of the railway infrastructure company. Schienen-Control Kommission declared these provisions void.

3) Fee structures and fee principles

Schienen-Control Kommission subjected the amended product catalogues of a railway infrastructure company to an audit in order to guarantee equal-opportunity and adequate competition between railway companies. In particular, a review of the differentiation in prices for train paths of the individual market segments and station prices was necessary. Schienen-Control Kommission declared various fee components void. Moreover, the audit of the changes in fees is still ongoing at present.

4) Agreement regarding the new train safety system

The newly constructed stretch in the Lower Inn Valley could only be trafficked with tractive railway waggons furnished with the new European train safety system ETCS Level 2. Mixed operations between ETCS and the PZB90 train security system installed for emergency

cases were rejected on safety grounds. Finally, agreement could be reached that during the daytime only tractive railway waggons with ETCS Level 2 furnishings are allowed to traffic the stretch, and during the night hours only tractive waggons with PZB90.

International cooperation of regulatory bodies

Cooperation between independent European regulatory bodies was successfully continued during 2013. The umbrella group, Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail) now comprises 24 members. The focus of activities is the exchanging of views and the elaboration of position papers on several subject clusters. In the Network Access Working Group cooperation in the rail freight corridors was taken up.

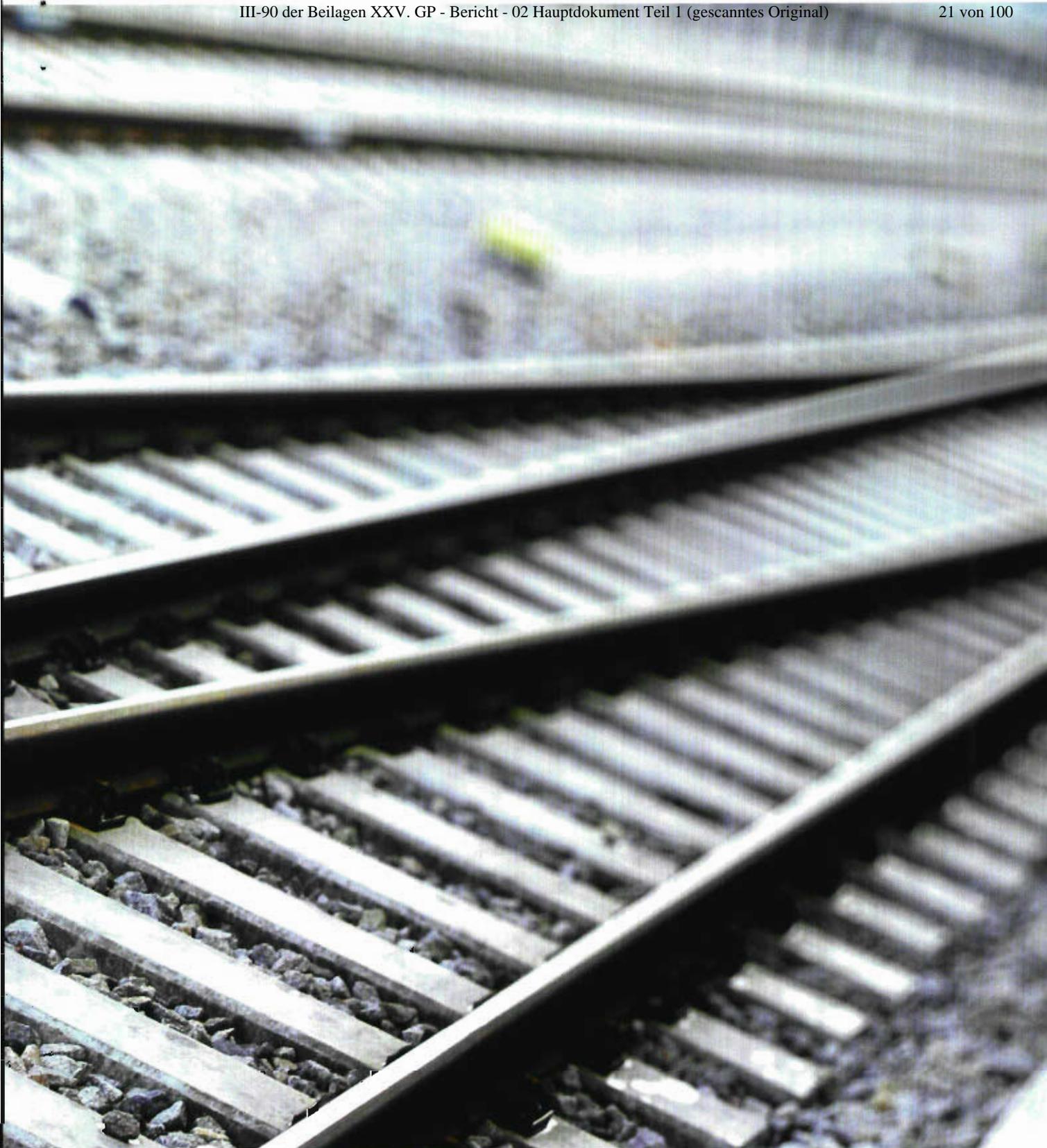
The Usage Fees Working Group dealt with harmonisation and elaboration of comparable cost structures as a basis for setting fees.

The New Legislative Initiatives Working Group dealt with the Fourth Railway Package. There was a lively exchange of information with the European Commission and the members of the Parliament. In addition, some of the implementing acts provided for in the RECAST to the First Railway Package were discussed with the European Commission.

The Market Monitoring Working Group in 2013 submitted its first global market report for all of the countries organised in IRG-Rail. In addition to that, issues of market monitoring were discussed with the European Commission. The latter is planning an implementing act on this subject which the experiences of regulators in monitoring the market will enter into. Finally, Schienen-Control together with other concerned regulators elaborated a cooperation agreement for Rail Freight Corridor 7. In it, cooperation and jurisdiction in complaint cases are regulated. The agreement was signed on 12 February 2014.



ROLLE DER REGULIERUNGSBEHÖRDE



- Schienen-Control Kommission seit 1. Jänner 2014 ausschließlich erstinstanzliche Behörde
- Schienen-Control Kommission Vorsitzender: Dr. Robert Streller
- Schienen-Control GmbH zuständig für Regulierung und Schlichtung, Geschäftsstelle für Schienen-Control Kommission
- Bundesverwaltungsgericht zuständig für Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control
- Schlichtungsstelle der Schienen-Control erhält durch Eisenbahngesetznovelle zusätzliche Kompetenzen als nationale Durchsetzungsstelle

SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

Die Schienen-Control Kommission ist eine bei der Schienen-Control GmbH angesiedelte weisungsfreie Verwaltungsbehörde.

Der Vorsitzende und sein Stellvertreter müssen dem Richterstand angehören und werden durch den Bundesminister für Justiz bestellt. Die anderen Mitglieder sind Experten des Eisenbahnwesens, ihre Bestellung erfolgt durch die Bundesregierung auf Vorschlag der Bundesministerin 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 der Schienen-Control Kommission 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 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 Schienenverkehrsmarktes ergeben, 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 zugangsberichtigte 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 Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtesgesetzes.

Die Schienen-Control Kommission ist die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) in den 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 bei ihrem Verfahren einer Geschäftsordnung, die sie sich gemäß Eisenbahngesetz selbst gibt. Im Übrigen ist das AVG anzuwenden.

In der Praxis nehmen neben den Mitgliedern zumeist auch die Ersatzmitglieder an den Sitzungen teil, um

einen optimalen Informationsstand und damit Kontinuität für den Vertretungsfall sicherzustellen.

Die Arbeit der Schienen-Control Kommission in der Praxis

Auf die Tagesordnung werden primär die aufgrund einer Beschwerde oder von Amts wegen geführten Verfahren gesetzt. Darüber hinaus müssen aber auch alle jene Unterlagen behandelt werden, welche 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 werden wettbewerbsrelevante, insbesondere diskriminierende Sachverhalte, die sich aus der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH oder aus informellen Kontakten der Schienen-Control GmbH mit Marktteilnehmern ergeben, von der Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH in ihrem Bericht vorgebracht und ebenfalls einer Entscheidung durch die Schienen-Control Kommission darüber zugeführt, ob sich ein Anlass für wettbewerbsbehördliches Eingreifen ergibt.

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

SCHIENEN-CONTROL GMBH

Hauptaufgabe Regulierung

Die Hauptaufgabe der Schienen-Control GmbH ist die Sicherstellung eines funktionierenden, lebendigen und liberalisierten Schienenverkehrsmarktes.

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

Auf Grundlage eigener Marktbeobachtung sowie durch Kontakte zu anderen Regulatoren und Institutionen bringt sich die Schienen-Control GmbH mit ihrem Fachwissen bei eisenbahnspezifischen Fragestellungen aktiv ein und hilft, Probleme zu lösen.

Die Schienen-Control GmbH überwacht die laufenden Entwicklungen auf dem Schienenverkehrsmarkt und schafft mehr Transparenz für alle Marktteilnehmer.

Aufgabe als staatliche Schlichtungsstelle

Die bei der Schienen-Control GmbH eingerichtete Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist bereits seit Anfang 2007 tätig. Durch die Umsetzung der sogenannten EU-Fahrgastrechteverordnung in innerstaatliches Recht wurde die Schienen-Control GmbH als nationale Durchsetzungsstelle für Fahrgastrechte benannt. Bahnkunden können sich bei der Schlichtungsstelle beschweren, wenn ihre Fahrgastrechte verletzt werden. Dabei geht es insbesondere um finanzielle Angelegenheiten, z. B. Entschädigungen bei Verspätungen oder die Übernahme von Hotel- und Taxikosten wegen ausgefallener oder verpasster Anschlüsse. In Österreich sind die Fahrgastrechte seit 1. Juli 2013 im neuen Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (Fahrgastrechtegesetz – EisbBFG)¹ geregelt. Mit der seit 1. Februar 2013 gültigen Eisenbahngesetznovelle wurde die Schienen-Control mit zusätzlichen Aufgaben als nationale Durchsetzungsstelle der Fahrgastrechte² betraut. In dieser Funktion überwacht die Schienen-Control die Einhaltung der in der EU-Fahrgastrechteverordnung verankerten Rechte und wird bei Verstößen tätig. Durch die Eisenbahngesetznovelle ist die Schienen-Control nun noch besser in der Lage, die Interessen und Rechte der Fahrgäste durchzusetzen. Ein weiterer Vorteil ist, dass der Mindestinhalt der Tarifbestimmungen der Eisenbahnunternehmen und der Verkehrsverbände gesetzlich klar festgelegt wurde. Zudem ist es der Schienen-Control durch die Einbezie-

hung der Verkehrsverbände möglich, einen größeren Kreis an Fahrgästen im Rahmen eines Schlichtungsverfahrens zu unterstützen.

Schienen-Control erfüllt Vorgaben der EU-Kommission als außergerichtliche Streitbeilegungsstelle

Das für den Verbraucherschutz verantwortliche Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (BMAK) bestätigte die Schlichtungsstelle der Schienen-Control GmbH als Schlichtungseinrichtung, die den Empfehlungen der EU-Kommission³ entspricht. Die Schlichtungsstelle erfüllt damit die Anforderungen an außergerichtliche Streitbeilegungsstellen in puncto Unabhängigkeit, Transparenz, kontradiktorische Verfahrensweise (d. h. Anhörung aller Parteien), Effizienz, Rechtmäßigkeit, Handlungsfreiheit und Vertretungsmöglichkeit der Parteien. Sie ist in Aufbau, Finanzierung, Rechtsstruktur und Entscheidungsfindung unabhängig von den Betreibern der Infrastruktur, den Entgelt erhebenden Stellen, den Zuweisungsstellen und den Eisenbahnunternehmen.

2012 wurde die Schlichtungsstelle der Schienen-Control GmbH bei der Europäischen Union offiziell notifiziert und ist damit Teil der europaweiten außergerichtlichen Streitbeilegung.

Geschäftsstelle für die Schienen-Control Kommission

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

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

Finanzen, Kommunikation, Markt, Netz, Recht, Schlichtungsstelle, Verkehrsökonomie

¹ Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte (Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz – EisbBFG), BGBl. I Nr. 40/2013

² gemäß Art. 30 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315

³ Richtlinie 98/257/EG bzw. 2001/310/EG



RECHTLICHER RAHMEN DER BAHNLIBERALISIERUNG



- 4. Eisenbahnpaket vom EU-Parlament in erster Lesung angenommen, Ziel: einheitlicher europäischer Bahnraum
- EU-Kommission wünscht Öffnung der Märkte für inländischen Schienenpersonenverkehr
- Diskriminierungsfreier Zugang zu geeignetem Rollmaterial soll sichergestellt werden
- Europäische Eisenbahnagentur (ERA) soll zu EU-weitem One-Stop-Shop für Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen ausgebaut werden

ÄNDERUNGEN IM EUROPARECHT

[4. EISENBAHNPAKET]

Die Europäische Kommission hat am 30. Januar 2013 das aus insgesamt sechs Legislativvorschlägen bestehende 4. Eisenbahnpaket vorgelegt. Das Legislativpaket enthält umfassende und teils tiefgreifende Änderungen im Hinblick auf die Organisationsstruktur der Eisenbahnunternehmen, die Marktordnung sowie die Interoperabilitäts- und Sicherheitsanforderungen.

Ziel ist die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums. Zur Erreichung dieses Zieles soll eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur in der EU aufgebaut und ein offener Eisenbahnmarkt geschaffen werden; administrative und technische Hindernisse sollen beseitigt und gleiche Bedingungen für den Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern gewährleistet werden. Am 26. Februar 2013 hat das Plenum des Europäischen Parlaments das 4. Eisenbahnpaket in erster Lesung angenommen. Die von der Europäischen Kommission vorgesehenen Verschärfungen der Trennung von Infrastruktur und Betrieb innerhalb einer Holding (strikte Trennung der Finanzströme, gesteigerte Transparenzanforderungen etc.) hat das Plenum abgelehnt. Die Verhandlungen mit dem Rat der EU-Verkehrsminister stehen noch aus. Die EU-Verkehrsminister konnten sich am 14. März 2014 lediglich über die Struktur und Arbeitsweise der Europäischen Eisenbahnagentur (European Railway Agency – ERA) einigen. Die Abgeordneten des neu gewählten Parlaments, das im Herbst 2014 erstmals zusammentreten wird, sind jedenfalls an das Votum vom 26. Februar 2013 gebunden. Denkbar ist jedoch auch, dass die Europäische Kommission – aufgrund ihrer Enttäuschung über das Abstimmungsergebnis – einen neuen Vorschlag vorlegt.

Im Folgenden werden die im Maßnahmenpaket vorgesehenen wesentlichen Änderungen dargestellt.

Trennung von Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen

Der Kommissionsvorschlag sieht eine strikte institutionelle Trennung von Infrastruktur und Betrieb vor. Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass der Infrastrukturbetreiber von jeglichem Eisenbahnunternehmen unabhängig ist. Der Infrastrukturbetreiber muss daher innerhalb einer von jeglichem Eisenbahnunternehmen rechtlich getrennten Einheit eingerichtet sein und all seine Funktionen von Eisenbahnunternehmen unabhän-

gig ausüben. Eine gleichzeitige Einflussnahme durch ein und dieselbe (juristische oder natürliche) Person sowohl auf Eisenbahnunternehmen als auch auf Infrastrukturbetreiber etwa in Form von (finanziellen) Beteiligungen, Kontrollbefugnissen sowie personellen Doppelfunktionen ist nach dem Kommissionsvorschlag unzulässig. Darüber hinaus sieht der Kommissionsvorschlag eine ausschließliche Zuständigkeit des Infrastrukturbetreibers für alle Kernaufgaben des Infrastrukturbetriebes vor. Eine Übertragung der mit der Funktion als Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben an eine externe Zuweisungsstelle ist nach dem Kommissionsvorschlag unzulässig.

Weiters schlägt die Kommission vor, dass bereits existierende vertikal integrierte Unternehmen – unter engen Voraussetzungen – weiterhin Bestandschutz genießen. Um den Schutz der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers innerhalb vertikal integrierter Unternehmen dennoch aufrechterhalten zu können, sind seitens der Kommission strenge Unabhängigkeitsanforderungen (rechtliche, finanzielle sowie operationelle Unabhängigkeit) vorgesehen. Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass der Infrastrukturbetreiber von anderen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens rechtlich getrennt ist und über effektive Entscheidungsbefugnisse für all seine Funktionen verfügt. Der Kommissionsvorschlag sieht ein Verfahren zur Kontrolle der Einhaltung der Anforderungen durch die Kommission vor. Unternehmen, die die Trennung von Netz und Betrieb nicht nachweisen können, sollen nicht mehr in anderen Mitgliedstaaten tätig sein dürfen. Vom Europäischen Parlament wurden diese strengen Anforderungen an die Trennung von Infrastruktur und Betrieb abgelehnt und durch weniger eingreifende Regelungen ersetzt. Das vorgesehene Verfahren zur Kontrolle der Einhaltung der Unabhängigkeitskriterien wurde komplett gestrichen.

Marktöffnung für inländischen Schienenpersonenverkehr

Bis dato sind die Märkte für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste weitgehend geschlossen, wengleich einige Mitgliedstaaten ihre Märkte bereits aus freien Stücken für den Wettbewerb geöffnet haben. Das 4. Eisenbahnpaket der Kommission zielt

darauf ab, den gesamten inländischen Schienenpersonenverkehr in den EU-Mitgliedsstaaten ab Dezember 2019 für neue Marktteilnehmer zu öffnen. Nationale Monopole in diesem Bereich sollen damit der Vergangenheit angehören. Hierdurch soll eine Gleichstellung sowohl mit dem Güterbahnverkehr, der bereits seit 2007 vollständig liberalisiert ist, als auch mit dem grenzüberschreitenden Personenverkehr, der seit 2010 vollständig liberalisiert ist, erzielt werden.

Die Marktöffnung für inländischen Schienenpersonenverkehr hätte für sich genommen jedoch nur relativ begrenzte Auswirkungen, da die meisten inländischen Verkehrsdienste im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen erbracht werden. Derzeit wird ein Großteil der öffentlichen Dienstleistungsaufträge¹ direkt an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (meist den „Incumbent“) vergeben. Der Kommissionsvorschlag enthält daher im Sinne der Wettbewerbsförderung die verpflichtende Durchführung von Ausschreibungen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge. Mitgliedstaaten sollen das Zugangsrecht jedoch einschränken können (z. B. bei Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichtes des öffentlichen Dienstleistungsauftrages). Ferner sieht der Vorschlag vor, dass die Behörden Obergrenzen bei der Zahl der an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen zu vergebenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge beachten müssen. Gleiches gilt für den Umfang eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages. Das Plenum des Europäischen Parlaments hat jedoch für geänderte Bestimmungen gestimmt, die weiterhin Direktvergaben ermöglichen. Dabei muss das die gemeinwirtschaftliche Leistung erbringende Eisenbahnverkehrsunternehmen bestimmte Qualitätsanforderungen erfüllen. Jene Behörden, die sich für die Durchführung einer Direktvergabe entscheiden, sind verpflichtet, zu rechtfertigen, aus

welchem Grund eine Ausschreibung unterblieben ist. Gemäß dem Kommissionsvorschlag werden die zuständigen Behörden dazu verpflichtet, Pläne für den öffentlichen Verkehr aufzustellen, um kohärente Auftragsvergaben zu ermöglichen. Ferner sollen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Ausschreibungsbewerber diskriminierungsfreien Zugang zu geeignetem Rollmaterial erhalten. Die öffentliche Hand soll als Auftraggeber das Restwertrisiko von Fahrzeugen von Anbietern übernehmen, deren Bedienungsvertrag nicht verlängert wird.

Interoperabilität und Sicherheit

Um ein höheres Maß an Harmonisierung auf EU-Ebene zu erzielen, sieht das aus drei Einzelgesetzen bestehende „technische Paket“ einheitliche Technikstandards und deren Überwachung sowie gemeinsame Sicherheitskriterien für Eisenbahnunternehmen vor. Weiters soll der ERA die Befugnis zur Zertifizierung von Fahrzeugen, zur Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Zuständigkeit in allen strittigen Fragen rund um Lokomotiven und Waggons, Signal- und Sicherheitstechnik auf den Strecken übertragen werden. Bisher nationale Kompetenzen sollen zur Beschleunigung der Zulassungsprozesse von Eisenbahnfahrzeugen auf die ERA übertragen werden. Die ERA soll zur alleinigen Anlaufstelle („One-Stop Shop“) in der Europäischen Union ausgebaut werden, die EU-weit gültige Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen als auch von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen ausstellt. Ferner soll die ERA die Tätigkeiten der nationalen Sicherheitsbehörden koordinieren, wobei sie im Fall von Konflikten entscheidungsbefugt ist.

¹ Im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge werden gemeinwirtschaftliche Leistungen im Schienenpersonenverkehr erbracht. Es handelt sich um Leistungen, deren Erbringung im öffentlichen Interesse liegt, die jedoch nicht kostendeckend betrieben werden können, beispielsweise der Betrieb wenig frequentierter Bahnstrecken. Mehr als die Hälfte des Schienenpersonenverkehrs in der Europäischen Union wird im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge vergeben.

EUROPÄISCHE KORRIDORE

Im Jahr 2013 hat die Europäische Kommission eine Vereinheitlichung der verschiedenen europäischen Korridore erzielt. In einer Veranstaltung in Tallinn Mitte Oktober 2013 wurde das neue Konzept vorgestellt. Es gibt nunmehr neun sogenannte TEN-V-Korridore, aus welchen das Kernnetz aufgebaut wird. Die Korridore sind multimodal, der Schwerpunkt beim Ausbau liegt jedoch im Schienennetz sowie in der Anbindung der Seehäfen. Die Bezeichnung „Kernnetz“ ersetzt den bisher verwendeten Begriff „Prioritätsprojekte“, wobei außer der Namensänderung keine Neuerungen vorgenommen wurden. Österreich ist an vier der neun Korridore angebunden:

Baltisch-Adriatischer Korridor: Danzig/Stettin–Kattowitz–Brünn–Breclav–Wien–Graz–Klagenfurt–Tarvis/Koper/Triest/Ravenna

Korridor Orient–östliches Mittelmeer: Rostock/Bremen–Dresden–Brünn–Breclav–Wien–Hegyeshalom–Arad–Sofia–Burgas/Athen

Korridor Skandinavien–Mittelmeer: Oslo/Helsinki–Kopenhagen–Hamburg/Rostock–Berlin–München–Kufstein–Innsbruck–Brenner–Verona–Rom–Taranto/Palermo

Rhein-Donau-Korridor: Straßburg–Stuttgart–Frankfurt–Passau–Wien–Hegyeshalom–Budapest–Sulina (Binnenschifffahrt) sowie Straßburg–Stuttgart–München–Salzburg–Wels–Wien–Arad–Bukarest–Constanza

Laut offiziellen Angaben umfassen die neun TEN-V-Korridore 15.000 km Bahnstrecken, die für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgelegt sind. Es sollen 35 grenzübergreifende Projekte verwirklicht werden, um Engpässe abzubauen. Für den Ausbau des Kernnetzes haben die Mitgliedstaaten der EU rund 26 Mrd. Euro an Finanzmitteln genehmigt. Davon kommen 11,3 Mrd. Euro aus dem „Connecting Europe“-Programm, dessen Gelder für die neuen Mitgliedstaaten reserviert sind. Die Gesamtkosten für alle Projekte werden auf rund 250 Mrd. Euro geschätzt, der Großteil der Kosten wird also von den Mitgliedstaaten selbst zu tragen sein.

Im Dezember 2013 wurde von der EU-Kommission eine Neuordnung der Güterverkehrskorridore präsentiert. Diese sind nunmehr mit den Korridoren des Kernnetzes weitgehend deckungsgleich und tragen auch dieselben Bezeichnungen. Während bei acht der neun Güterverkehrskorridore nur einzelne Ergänzungen vorge-

nommen wurden, hat sich der bisherige Güterkorridor 9 erheblich verändert. Verließ er bisher nur zwischen Prag und der slowakisch/ukrainischen Grenze bei Čierna nad Tisou, umfasst er nunmehr als „Rhein-Donau-Korridor“ mehrere Strecken zwischen Straßburg und Constanta. Österreich ist insofern betroffen, als die Strecken Passau–Wien und Salzburg–Wels künftig auch in einem Güterverkehrskorridor enthalten sind. Dieser stark erweiterte Güterverkehrskorridor soll 2020 in Betrieb gehen. Die übrigen Korridorweiterungen gehen 2016 bzw. 2018 in Betrieb, Österreich ist davon nicht direkt betroffen.

Europäische Korridore

2013 hat die Europäische Kommission eine Vereinheitlichung der europäischen Korridore (Güterkorridore, ERTMS-Korridore und TEN-V-Korridore) erzielt. Es gibt nunmehr nur noch die neun „TEN-V-Korridore“. Sie umfassen insgesamt 15.000 Kilometer Bahnstrecken und sind für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgelegt.

Güterverkehrskorridor 7

Von den derzeit drei durch Österreich verlaufenden Güterverkehrskorridoren ging der Korridor Orient–östliches Mittelmeer (bisher Güterverkehrskorridor 7) im November 2013 in Betrieb. Der One-Stop-Shop befindet sich bei der ungarischen Trassenzuweisungsstelle VPE in Budapest. Zunächst wurde ein Katalog vorkonstruierter Zugtrassen für Ad-hoc-Bestellungen im Fahrplanjahr 2014 veröffentlicht, zwei Monate später folgte die Veröffentlichung der Trassen für das Fahrplanjahr 2015. Damit beginnt auch der normale Bestellprozess zu laufen, wie er im Jahresbericht 2012 beschrieben wurde.

Mittlerweile haben auch die Regulierungsbehörden entlang des Korridors eine Vereinbarung zur Zusammenarbeit unterzeichnet. Darin werden die Zuständigkeiten für Beschwerdefälle geregelt. Vereinfacht gesprochen können Beschwerden bei jeder beliebigen Regulierungsbehörde entlang des Korridors eingebracht werden. Für Fälle, die lediglich einen Staat betreffen, ist dann die dortige Regulierungsbehörde zuständig. Betrifft die Beschwerde jedoch mehrere Länder, so ist die ungarische Regulierungsbehörde

zuständig, da sich der One-Stop-Shop auf ihrem Territorium befindet. Die Zusammenarbeitsvereinbarung ist auf der Webseite der Schienen-Control¹ veröffentlicht.

Die beiden anderen bestehenden Güterverkehrskorridore gehen im November 2015 in Betrieb. Der Rhein-Donau-Korridor wird zu einem noch späteren Zeitpunkt eingerichtet.

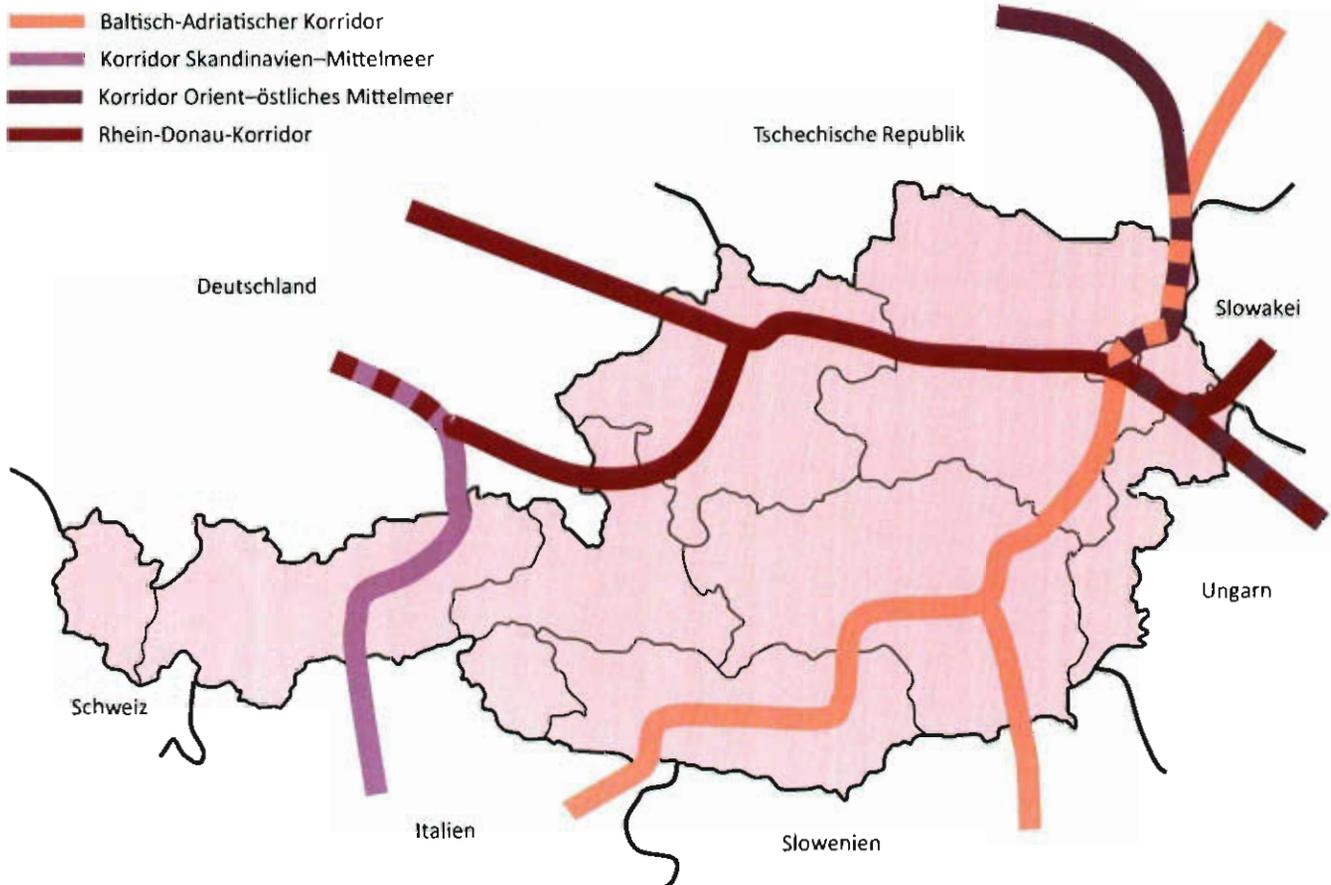


Abb. 1: Europäische Korridore in Österreich.

Quelle: Schienen-Control

¹ www.schienencontrol.gv.at

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 finden Sie unter anderem auf folgenden Websites:

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

http://eur-lex.europa.eu/search.html?displayProfile=allRelAllConsDocProfile&qid=1402915423115&type=named&CC_1_CODED=07&name=browse-by:legislation-in-force

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 2012/34/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

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 2013/9/EU

Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft.
17.6.2008

VO (EU) Nr. 913/2010

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

RECHTLICHE NEUERUNGEN

Mit der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 wurde eine zweistufige Verwaltungsgerichtsbarkeit in Österreich eingeführt. Seit 1. Jänner 2014 existiert in jedem Bundesland ein Verwaltungsgericht erster Instanz, beim Bund sind zwei Verwaltungsgerichte erster Instanz (Bundesverwaltungsgericht und Bundesfinanzgericht) eingerichtet worden (das sogenannte „9 + 2 Modell“). Diese Veränderung hat auch Auswirkungen auf die Schienen-Control Kommission und die Schienen-Control GmbH.

Mit dem neuen System der Verwaltungsgerichtsbarkeit wurden verwaltungsinterne Instanzenzüge beseitigt. Die Schienen-Control Kommission war zuvor sowohl als Verwaltungsbehörde erster Instanz als auch in bestimmten Fällen als Verwaltungsbehörde zweiter Instanz zuständig gewesen. Mit der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 wurde die Schienen-Control Kommission aufgelöst und mit 1. Jänner 2014 als (ausschließlich) erstinstanzliche Behörde wieder eingerichtet.

Seit 1. Jänner 2014 steht gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission die Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht offen. Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht sieht keine Anwaltpflicht vor. Die Beschwerdegebühr beträgt 30 Euro.

Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH sowie der Schienen-Control Kommission sind innerhalb von vier Wochen ab Zustellung des Bescheides bei der Behörde einzubringen, die den Bescheid erlassen hat, also Schienen-Control GmbH oder Schienen-Control Kommission. Die jeweilige Behörde hat die Möglichkeit, binnen zwei Monaten ab Einbringung der Beschwerde den angefochtenen Bescheid aufzuheben, abzuändern oder die Beschwerde zurückzuweisen oder abzuweisen (sog. „Beschwerdevorentscheidung“). Eine Zurückweisung ergeht, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen für die Einbringung einer Beschwerde nicht vorliegen; es handelt sich um eine rein formale Entscheidung. Bei der Abweisung wird hingegen zugunsten des Beschwerdeführers in der Sache selbst entschieden.

Sofern die Schienen-Control GmbH bzw. die Schienen-Control Kommission keine Beschwerdevorentscheidung erlässt, hat sie die Beschwerde dem Bundesverwaltungsgericht vorzulegen. Nach Zustellung der Beschwerdevorentscheidung an den Beschwerdeführer muss dieser gegebenenfalls innerhalb von zwei

Wochen einen Antrag auf Vorlage der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht stellen.

Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet über Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission durch Senate. Die Senate bestehen aus einem Mitglied als Vorsitzendem und zwei weiteren

Das „9 + 2-Modell“

Die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 brachte grundlegende Änderungen. Seit 1. Jänner 2014 gibt es das sogenannte „9 + 2-Modell“: je ein Landesverwaltungsgericht erster Instanz in den neun Bundesländern und zwei Verwaltungsgerichte erster Instanz beim Bund – ein Bundesverwaltungsgericht und ein Bundesfinanzgericht. Der administrative Instanzenzug in Verwaltungssachen wurde weitgehend abgeschafft.

Mitgliedern als Beisitzern. Sofern Beschwerde gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH erhoben wird, entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter.

Beschwerden gegen Bescheide betreffend den Zugang zur Schieneninfrastruktur und der Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen kommt grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung zu. Das bedeutet, dass die Entscheidung, die von der bescheiderlassenden Behörde getroffen wird, umgesetzt werden muss. Ferner können neue Tatsachen oder Beweise bei solchen Beschwerdefällen im Rahmen des Verwaltungsgerichtsverfahrens nur insofern eingebracht werden, als sie nicht bereits im Verwaltungsverfahren bei der Schienen-Control GmbH bzw. der Schienen-Control Kommission vorgebracht werden konnten.

Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet über eine Beschwerde grundsätzlich binnen sechs Monaten; in Verfahren über Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission, die gemäß §§ 72, 73 (in Verbindung mit § 81 Abs. 2) EISG erlassen wurden, muss binnen zwei Monaten entschieden werden.

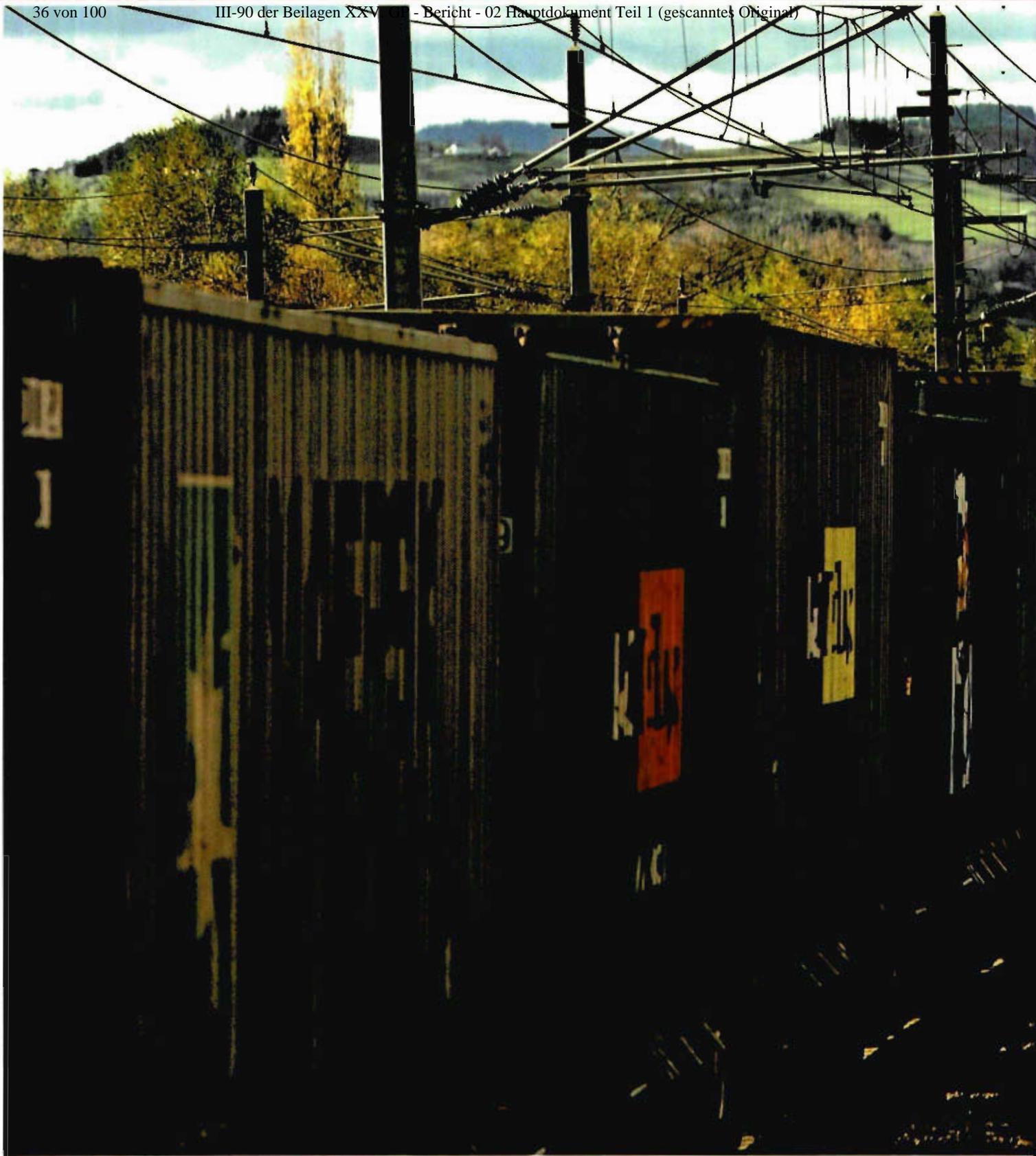
Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts können durch Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und durch ordentliche bzw. außerordentliche Revision beim Verwaltungsgerichtshof bekämpft werden.

Gegen eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts kann binnen sechs Wochen ab deren Zustellung

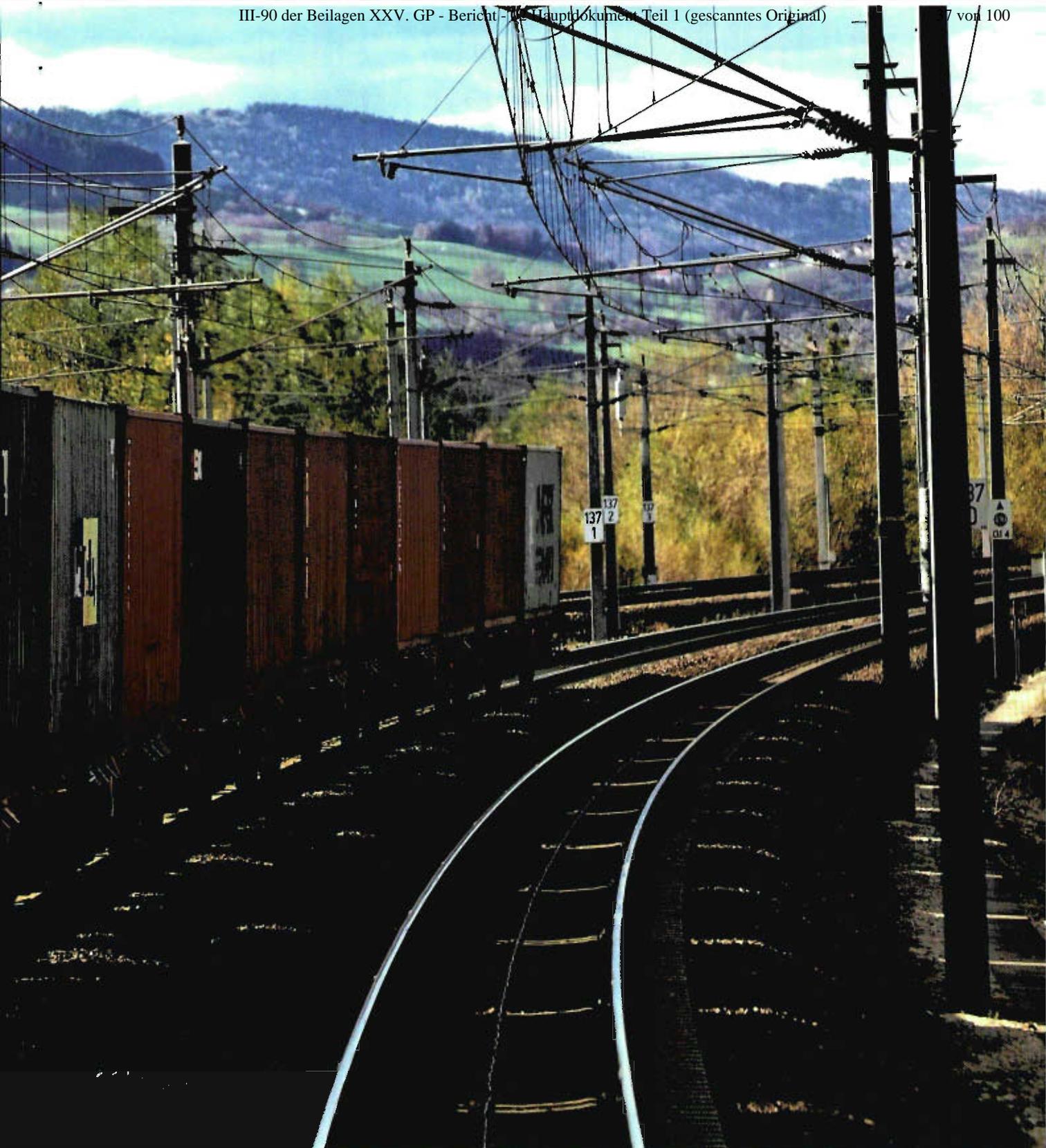
Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden.

Das Bundesverwaltungsgericht muss im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses aussprechen, ob die Revision zulässig ist. Sofern das Bundesverwaltungsgericht die Revision zulässt, kann eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Gegen ein Erkenntnis oder einen Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts ist die Revision zu-

zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Sofern das Bundesverwaltungsgericht die Revision nicht zulässt, kann eine außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Der Revisionswerber muss dann angeben, weshalb entgegen der Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts eine Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung vorliegt.



MARKTENTWICKLUNG 2013



- Verhaltene Wirtschaftsentwicklung 2013, Verbesserung ab Jahresmitte durch zunehmende Exporte
- Verkehrsleistung und Zugkilometer im ÖBB-Netz nahmen 2013 zu
- Starker Zuwachs bei Personenkilometern: +8 Prozent bei ÖBB-Personenverkehr AG, +52 Prozent bei Privatbahnen
- Wettbewerb im Güterverkehr findet in erster Linie auf der Brennerachse und auf der Westbahn statt
- Gegenüber 2012 gingen Güteraufkommen (Nettotonnen), Nettoverkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) und Bruttoverkehrsleistung (Bruttotonnenkilometer) leicht zurück

DIE WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IN ÖSTERREICH 2013 – AUSBLICK AUF 2014 UND 2015

Die Wirtschaft ist in Österreich im Jahr 2013 nur moderat um etwa 0,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gewachsen. Während in den ersten zwei Quartalen stagnierende Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) zu verzeichnen war, konnte im dritten und vierten Quartal eine Verbesserung des BIP registriert werden. Maßgeblich hierfür waren das schwierige außenwirtschaftliche Umfeld und die schwache Inlandsnachfrage. Erst ab der Jahresmitte besserte sich das außenwirtschaftliche Umfeld, wodurch die Exporte in den anglo-amerikanischen Raum, nach Deutschland und nach Osteuropa zunahmen. Die Inlandsnachfrage litt unter einer Zurückhaltung der Konsumenten bei der Anschaffung langfristiger Konsumgüter und bei der Zurückhaltung der Unternehmen in Investitionen.

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

Tabelle 1: Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts in Österreich 2013.

Quelle: Statistik Austria

Wirtschaftliche Entwicklung weltweit

Die Entwicklung der Weltwirtschaft war im Jahr 2013 verhalten. Zum dritten Jahr in Folge wuchs der Welt-handel, welcher jahrelang das internationale Wirtschaftswachstum gestützt hat, schwächer als in den Jahren davor. Während 2011 noch ein Wachstum von 6,2 Prozent zu verzeichnen war, schwächte sich dieses auf 2 Prozent im Jahr 2012 bzw. 2,5 Prozent im Jahr 2013 ab. Auch die Weltwirtschaft wuchs mit 2,8 Prozent wesentlich schwächer als in den Jahren zuvor. In vielen großen Schwellenländern kam es 2013 zu einer Verlangsamung des Wirtschaftswachstums. Brasilien und Indien hatten mit großen Kapitalabflüssen zu kämpfen. Die Ursache hierfür war, dass beide Länder ein Leistungsbilanzdefizit verzeichneten und dieses über Kapitalimporte finanzieren mussten. Das Abfließen von Kapital führte zu einer Eintrübung der wirtschaftlichen Entwicklung. Im Gegensatz zu Brasilien und Indien verzeichneten China und Russland aufgrund ihrer Exporte Außenhandelsüberschüsse. Während in China noch ein starkes Wirtschaftswachstum von mehr als 7 Prozent zu verzeichnen war, schwächte sich das Wirtschaftswachstum in Russland auf rund 1,3 Prozent ab. Die starke Abhängigkeit von den Rohstoffexporten

und die schlechte Konkurrenzfähigkeit der russischen Industrie macht Russland für Währungsschwankungen sehr anfällig. In China sind neben der starken Exportabhängigkeit die größten Herausforderungen für die Wirtschaft in Zukunft eine Immobilienblase, die Korruption und die Umweltverschmutzung. Für die kommenden Jahre wird für beide Länder eine Abschwächung des Wirtschaftswachstums prognostiziert.

In den USA gewinnt die Konjunktur langsam an Schwung. In den letzten zwei Quartalen 2013 ist die Wirtschaft gegenüber dem Vorjahr um 4,1 bzw. 2,6 Prozent gewachsen. Die günstigen Rohstoffpreise und Investitionen in die Förderung von Schieferöl und -gas sowie die verhältnismäßig attraktiven real- und kreditwirtschaftlichen Rahmenbedingungen stellen günstige Bedingungen für ein starkes wirtschaftliches Wachstum in den kommenden Jahren dar. Im Gegensatz zu 2013 dürfte die öffentliche Verschuldung kein Problem darstellen. Die Schuldenobergrenze sollte 2014 voraussichtlich ohne Probleme erhöht werden können, sodass keine „fiscal cliff“ wie im Jahr 2013 droht. Somit wird für die USA ein Wirtschaftswachstum von 2,5 Prozent im Jahr 2014 und 3,1 Prozent für 2015 prognostiziert. In Japan wurde 2013 ein Wirtschaftswachstum von 1,6 Prozent verzeichnet, wofür maßgeblich die lockere Geldpolitik und die öffentliche Investitionspolitik verantwortlich sind. Die wirtschaftliche Entwicklung Japans dürfte jedoch nur für das Jahr 2013 günstig ausfallen. Für die Folgejahre wird mit einer Verlangsamung des Wirtschaftswachstums gerechnet.

Die wirtschaftliche Entwicklung im Euro-Raum ist durch die hohe Privatverschuldung belastet. Die hohe Verschuldung der Haushalte verhindert eine Stimulation des Privatkonsums. Eine hohe Verschuldung der Unternehmen wird für zukünftige Investitionen als eher hinderlich erachtet. Im gesamten Euro-Raum wird für 2014 und 2015 mit einem Wirtschaftswachstum von 1,1 bzw. 1,4 Prozent gerechnet. Während das Wachstum in einigen Ländern wie Italien, Spanien, Griechenland, Portugal, Slowenien oder den Niederlanden voraussichtlich unter 1 Prozent liegen wird, dürfte es u.a. in Deutschland, Finnland und Österreich stärker ausfallen. Vor allem die positive wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands dürfte zu höheren Exporten Österreichs führen und somit einen positiven Effekt auf die Nachfrage ausüben. Die wirtschaftliche Lage Frankreichs, der zweit-

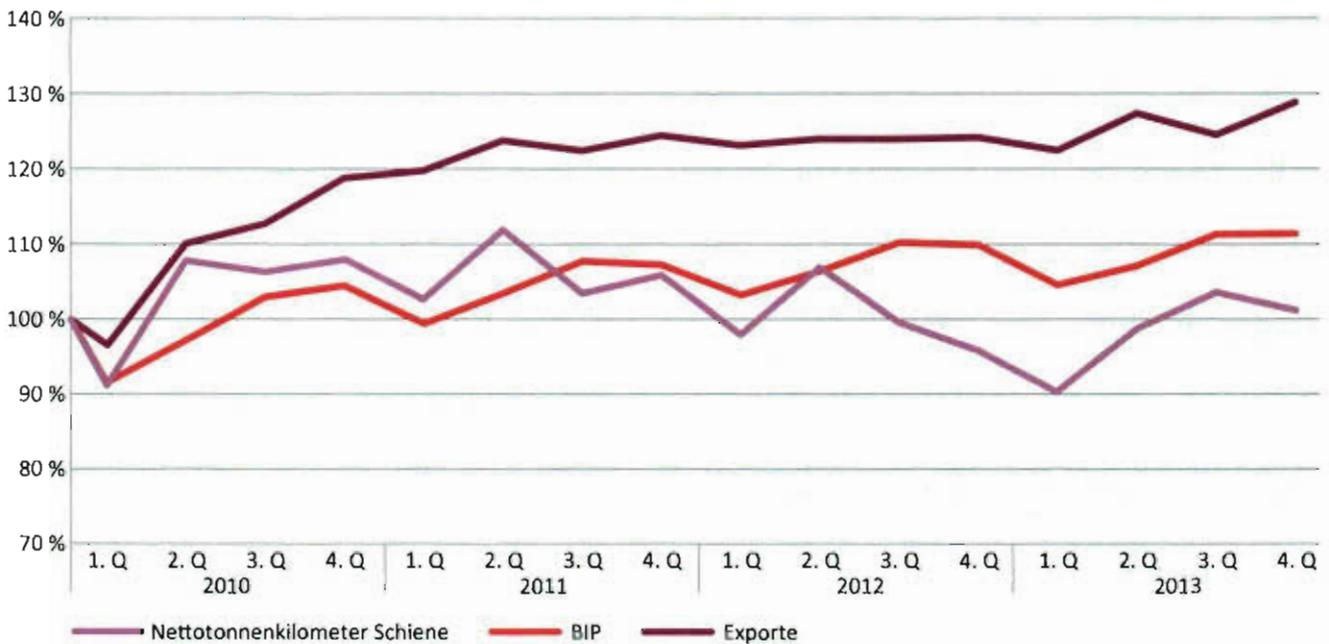


Abb. 1: Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP), der Exporte und der Nettotonnenkilometer Schiene nach Quartalen 2010–2013.

Quelle: Statistik Austria; eigene Darstellung; Basis 2009 = 100 Prozent

größten Volkswirtschaft Europas, dürfte sich 2014 und 2015 ebenfalls nur schwach verbessern.

Bei den osteuropäischen Ländern dürfte es 2014 vor allem in Polen und der Slowakei zu einem stärkeren Wirtschaftswachstum kommen, welches voraussichtlich ein Niveau von etwa 3 Prozent erreichen wird. In Ungarn und Tschechien kann jedoch noch mit keiner wesentlichen Erholung der Konjunktur gerechnet werden. In Italien dürfte es auf Grund von Strukturproblemen, der eingeschränkten Kreditvergabe von Banken und einer schwachen Nachfrage zu keiner wirtschaftlichen Erholung kommen. Somit ist die Lage für die österreichischen Exporte eher negativ als positiv anzusehen.

Entwicklung des Schienengüterverkehrs

Während das BIP in den ersten zwei Quartalen 2013 praktisch stagnierte, musste im Güterverkehr ein weiterer Rückgang verzeichnet werden. Sowohl im ersten als auch im zweiten Quartal 2013 lagen die Nettotonnenkilometer um jeweils 8 Prozent niedriger als im jeweiligen Quartal des Vorjahres. Hierfür waren die negativen Entwicklungen im Jahr 2012 und die Einstellung von Bedienstellen verantwortlich, die sich ab dem zweiten Halbjahr 2012 in den Zahlen abgebildet haben. Erst im vierten Quartal stiegen die transportierten Nettotonnenkilometer wieder an und lagen um 4 Prozent

über den Werten des dritten Quartals des Vorjahres. Die Erhöhung korreliert mit der Besserung der konjunkturellen Lage.

Ausblick auf die Wirtschaft 2014 und 2015

Das Wirtschaftsforschungsinstitut (WIFO) und das Institut für höhere Studien (IHS) erwarten für 2014 ein Wirtschaftswachstum um rund 1,7 Prozent. Für 2015 rechnet das WIFO mit 1,7 Prozent Wirtschaftswachstum, während das IHS die Wirtschaftsentwicklung mit 2,0 Prozent Wachstum positiver sieht. Für die maßgebliche Verbesserung der Konjunktur wird ein positiver Außenbeitrag verantwortlich sein. Vor allem die Entwicklungen in Deutschland und Osteuropa sind als Chancen für das österreichische Wirtschaftswachstum anzusehen. Das WIFO rechnet damit, dass das österreichische Wirtschaftswachstum auch in Zukunft über dem des Euro-Raums liegen wird. Als Ursachen werden die Ausgaben für Forschung & Entwicklung genannt, die über dem Durchschnitt des Euro-Raums liegen, sowie das starke Engagement österreichischer Unternehmen in Südost- und Ostmitteleuropa. Während im Euro-Raum die Erwerbsbevölkerung in den nächsten Jahren zurückgehen wird, ist in Österreich noch mit einem leichten Anstieg der Erwerbsbevölkerung zu rechnen.

MARKTENTWICKLUNG 2013

In Zusammenarbeit mit der Statistik Austria führte die Schienen-Control GmbH auch 2013 bei den Eisenbahnunternehmen ihre jährliche Erhebung zur Beurteilung der Marktentwicklung im Schienenverkehr durch. Der größte Teil der Verkehrsleistung wird weiterhin im ÖBB-Netz erbracht, der Wettbewerb zwischen den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen findet fast ausschließlich in diesem Bereich statt. Daher wird im Folgenden zunächst der Verkehr im ÖBB-Netz analysiert, ehe auf den Verkehr im Gesamtnetz – gegliedert nach Güter- und Personenverkehr – näher eingegangen wird.

Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz

Gesamtbetrachtung

Die Verkehrsentwicklung des Jahres 2013 war von der Erholung des Güterverkehrs gekennzeichnet, die im dritten Quartal einsetzte. Zwar hat die Rail Cargo Austria AG (RCA) zunächst in Fortsetzung ihres Restrukturierungsprogramms noch etwas Aufkommen verloren, doch zeigte sich im zweiten Halbjahr ein deutlicher Aufschwung. Die neuen Marktteilnehmer im Güterverkehr konnten den Aufwärtstrend während des ganzen Jahres fortsetzen und gewannen Marktanteile hinzu. Auch im Personenverkehr kam es zu Angebotsverbesserungen sowohl bei der ÖBB-Personenverkehr AG, als auch bei der WESTbahn Management GmbH. Insgesamt nahmen daher Verkehrsleistung und Zugkilometer im ÖBB-Netz zu, wie in Abbildung 1 ersichtlich.

In der Tabelle „Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2013“ ist auch die Entwicklung der Einnahmen aus dem Infrastruktur-Benützungsentgelt (IBE) angeführt. Zu beachten ist, dass die Berechnungsgrundlage für das IBE jährlich erhöht wurde und daher die Einnahmen aus dem IBE stärker anstiegen als das Verkehrsaufkommen.

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

Tabelle 1: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2013.

Quelle: Schienen-Control

Das zeigt sich auch bei der relativen Entwicklung der drei Kenngrößen in Abbildung 2. Die Einnahmen aus dem IBE sind seit 2006 aufgrund der jährlichen Preisanpassung gestiegen. Die Verkehrsleistung (Gesamtbruttotonnenkilometer) und die Zahl der Zugkilometer waren im Jahr 2013 gegenüber 2006 hingegen rückläufig. Von besonderem Interesse ist die Entwicklung bei den Unternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns. Das Eisenbahngesetz bezeichnet diese Unternehmen ungeachtet der tatsächlichen Eigentumsverhältnisse als Privat-

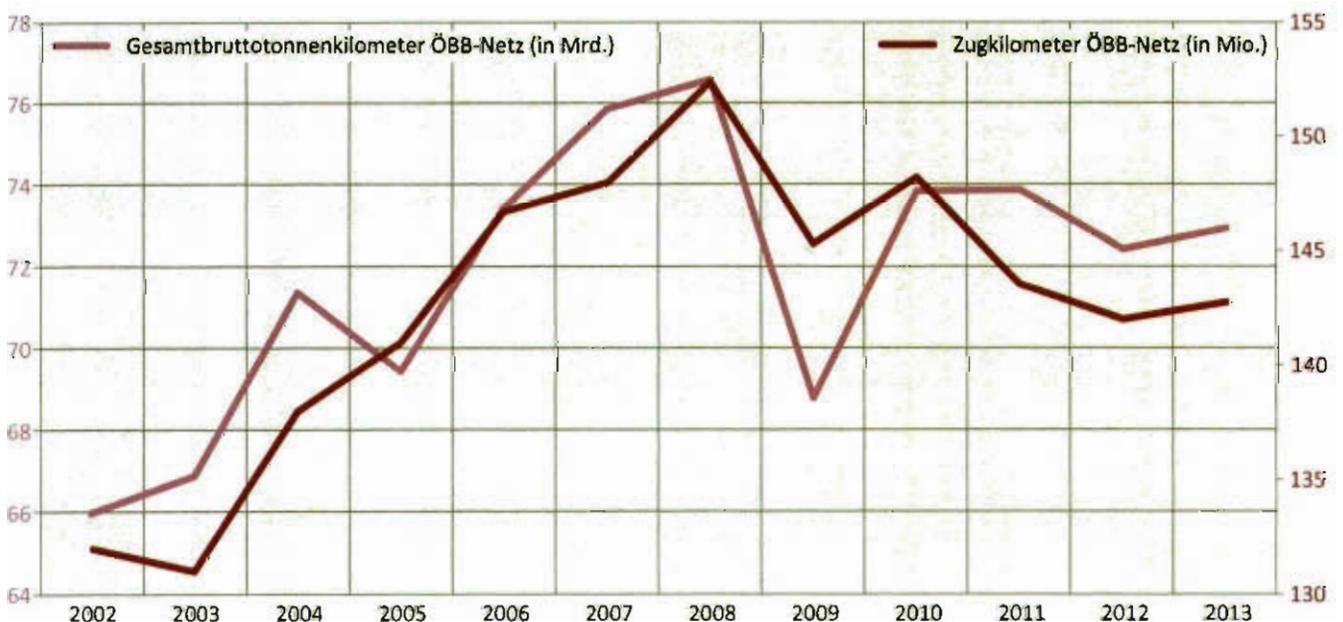


Abb. 1: Verkehrsleistung und Zugkilometer im ÖBB-Netz 2002–2013.

Quelle: Schienen-Control

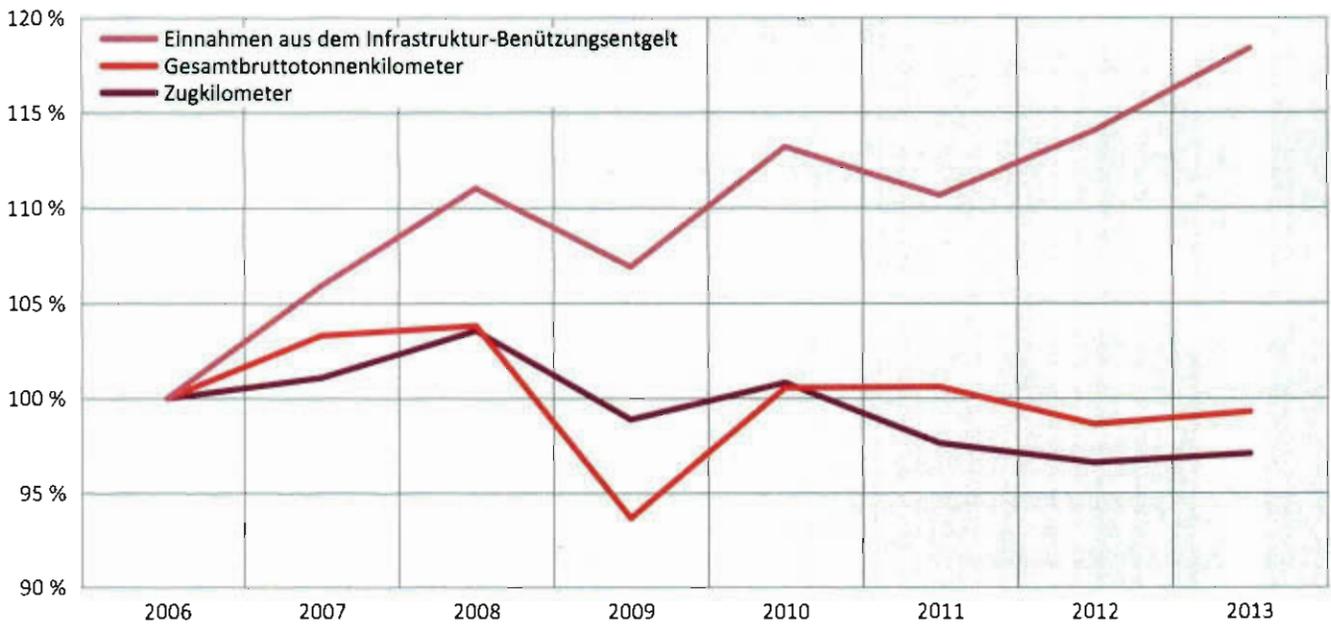


Abb. 2: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2013, Basis = 100 Prozent.

Quelle: Schienen-Control

bahnen. Dazu gehören reine Privatunternehmen, Bahnen im Eigentum von Bundesländern oder Gemeinden, aber auch Bahnen im Eigentum des Bundes. Der Begriff „Privatbahn“ wird im Folgenden im Sinne des Eisenbahngesetzes verwendet. Die Privatbahnen sind überwiegend im Güterverkehr tätig, weshalb die hier angeführten Anteile am Gesamtverkehr deutlich niedriger sind als die Marktanteile innerhalb des Güterverkehrs. Die IBE-Zahlungen der neuen Marktteilnehmer haben sich 2013 gegenüber 2012 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. Die Wiener Lokalbahnen AG (WLB) wickelt den Güterverkehr seit 2010 über ihre Tochterfirma Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH (WLC) ab, die ausgewiesenen Marktanteile sind daher in diesem Zusammenhang zu verstehen. Ähnliches gilt für die Raaberbahn, welche seit 2011 ihren Güterverkehr dem Tochterunternehmen Raaberbahn Cargo GmbH überantwortet hat. Der Güterverkehr der Logistik Service GmbH (LogServ) ging 2013 an die Tochtergesellschaft Cargo Service GmbH (CargoServ) über, die Angaben sind daher in diesem Fall gemeinsam zu betrachten. Nahezu alle im Güterverkehr tätigen Bahnen konnten Steigerungen verzeichnen, ebenso die bereits erwähnte WESTbahn.

Jahr	Zug-km	GBT-km	IBE
2009	3,7 %	7,1 %	4,3 %
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 %

Tabelle 2: Verkehrsanteile aller privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2009–2013 (Güter- und Personenverkehr).

Quelle: Schienen-Control

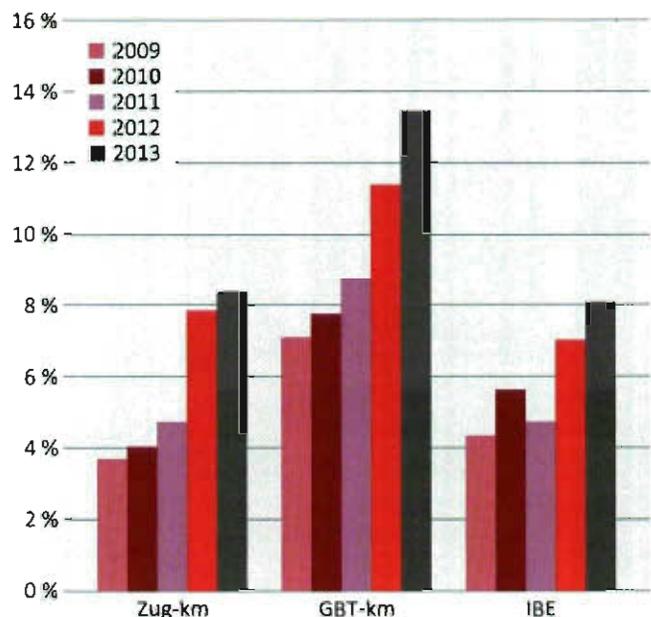


Abb. 3: Verkehrsanteile aller privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2009–2013 (Güter- und Personenverkehr).

Quelle: Schienen-Control

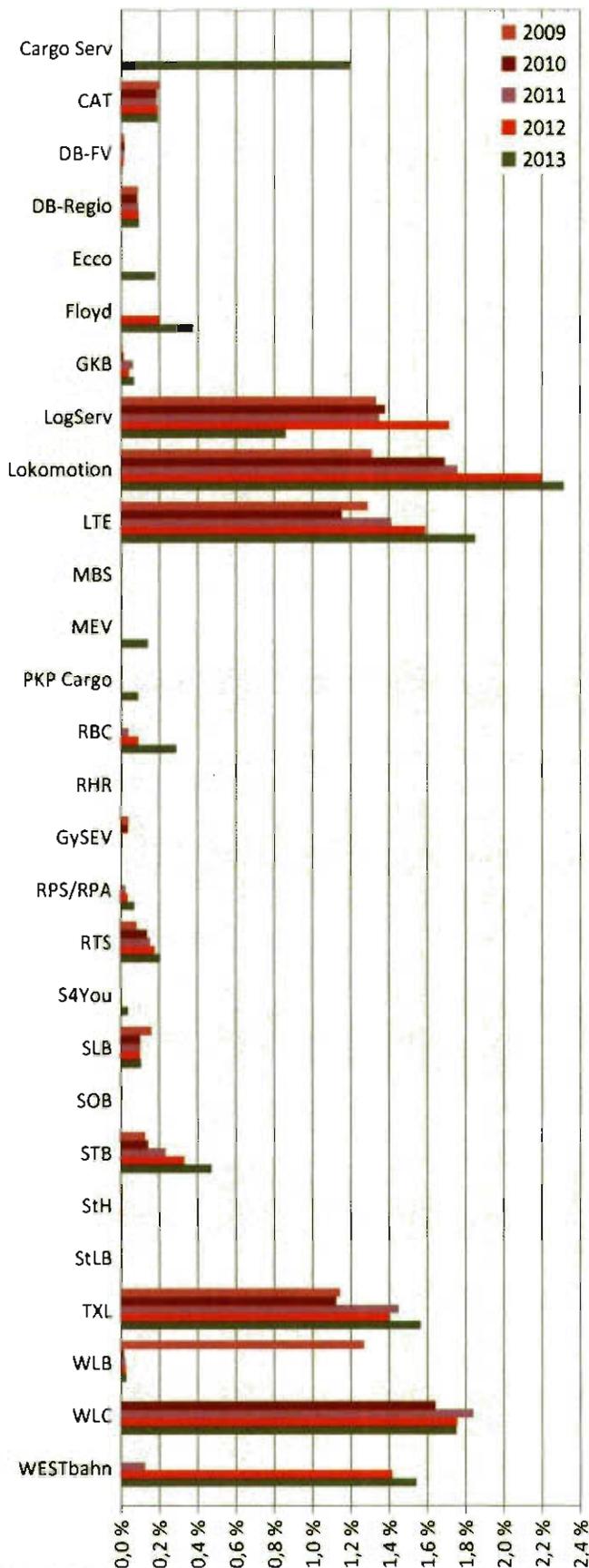


Abb. 4: Marktanteile an den Gesamtbruttotonnenkilometern der Eisenbahnverkehrsunternehmen (ohne ÖBB-Konzern) im ÖBB-Netz 2009–2013 (Güter- und Personenverkehr). Quelle: Schienen-Control

Interessant ist auch die Nutzung des Schienennetzes in den drei Kategorien Güterzüge, Personenzüge und Dienstzüge. Wie in Abbildung 5 ersichtlich hat sich die Anzahl der im Personenverkehr erbrachten Zugkilometer 2013 gegenüber 2012 erhöht, wogegen die Zahl der Zugkilometer im Güterverkehr leicht rückläufig war. Im ÖBB-Netz werden folgende Streckenkategorien unterschieden:

- Brennerachse (Kufstein–Innsbruck–Brenner)
- Westbahn (Wien–Linz–Salzburg–Freilassing, Wels–Passau)
- sonstige internationale Achsen (Wien–Nickelsdorf/Kittsee, Wien–Bernhardsthal, Wien–Bruck/Mur–Villach–Thörl–Maglern, Bruck/Mur–Graz–Spielfeld-Straß, Summerau–Linz–Selzthal–St. Michael, Salzburg–Villach–Rosenbach, Innsbruck–Feldkirch–Bregenz)
- sonstiges Kernnetz (weitere Hauptstrecken)
- Ergänzungsnetz (Nebenbahnen)

Auf den sonstigen internationalen Achsen ist der Anteil des Güterverkehrs relativ hoch, was vor allem an dem auf dieser Streckenkategorie relativ geringen Personenverkehr liegt. Im sonstigen Kernnetz werden hingegen überwiegend Personenverkehrsleistungen erbracht.

Güterverkehr

Auf Basis der Daten der ÖBB-Infrastruktur AG erstellte die Schienen Control wie bereits im Vorjahr detaillierte Analysen des Güterverkehrs im ÖBB-Netz. Dabei wurden drei Aspekte herausgegriffen:

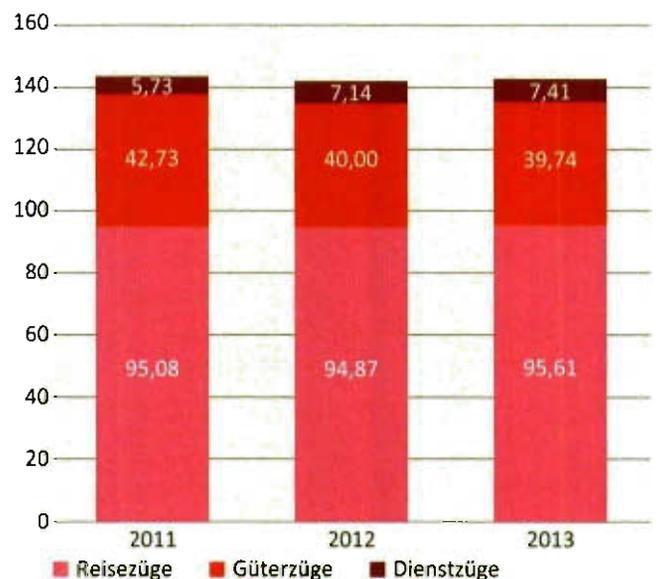


Abb. 5: Zugkilometer (Mio.) im ÖBB-Netz nach Zugkategorien 2011–2013. Quelle: Schienen-Control

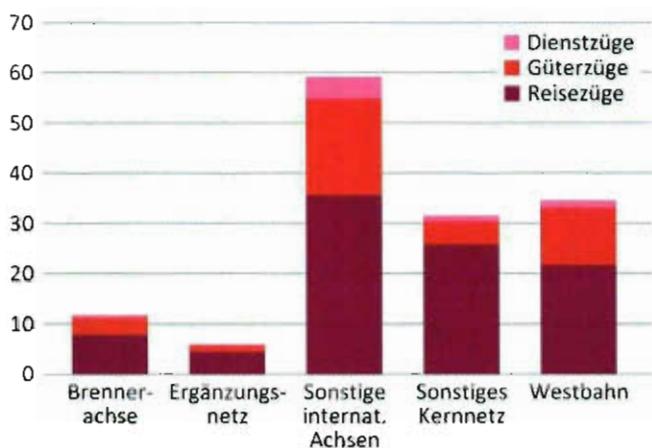


Abb. 6: Zugkilometer (Mio.) nach Strecken- und Zugkategorien 2013. Quelle: Schienen-Control

- 1) Verteilung auf die Streckenkategorien
- 2) Ganzzugverkehr
- 3) Bestellverhalten der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Marktanteile (Gesamtbruttotonnenkilometer) 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 LogServ nach Eisenerz. Die Marktanteilsgewinne der Privatbahnen zwischen 2011 und 2013 verteilen sich auf alle Streckenkategorien, wobei vor allem auf der Westbahn zwischen 2012 und 2013 eine starke Steigerung zu verzeichnen war.

Interessant ist auch der Anteil des Ganzzugverkehrs am gesamten Güterverkehr wie in Abbildung 8 dargestellt. Ganzzüge verkehren ohne Beigabe oder Abstellen von Wagen zwischen Ausgangs- und Endbahnhof 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. Der Anteil der Ganzzüge im ÖBB-Netz liegt bezogen auf Bruttotonnenkilometer mittlerweile bei rund 55 Prozent. In den letzten beiden Jahren hat sich der Anteil

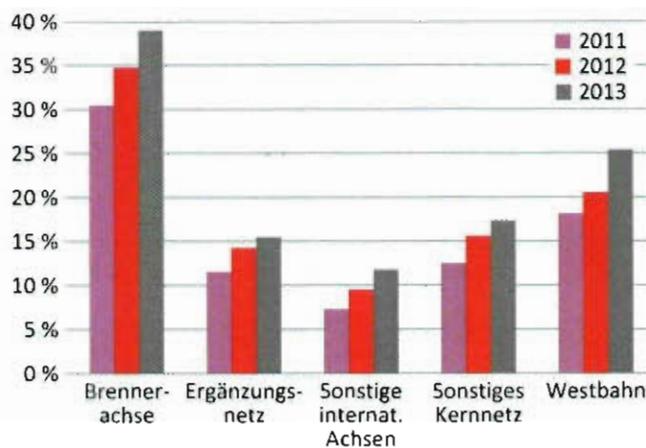


Abb. 7: Anteile der privaten EVU an den Bruttotonnenkilometern im Güterverkehr nach Streckenkategorien 2011–2013. Quelle: Schienen-Control

der Ganzzüge im ÖBB-Netz kontinuierlich erhöht. Bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt dieser Wert sogar bei über 97 Prozent, bei der RCA bei rund 45 Prozent. Der Verkehr von Einzelwagen bzw. Wagengruppen sowie die Flächenbedienung werden somit fast ausschließlich von der RCA erbracht. Die privaten Eisenbahnunternehmen konzentrieren sich auf den Ganzzugverkehr. Daraus ergibt sich auch der im Vergleich zum gesamten Güterverkehr höhere Marktanteil der Mitbewerber im Ganzzugverkehr, er beträgt über 33 Prozent.

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.

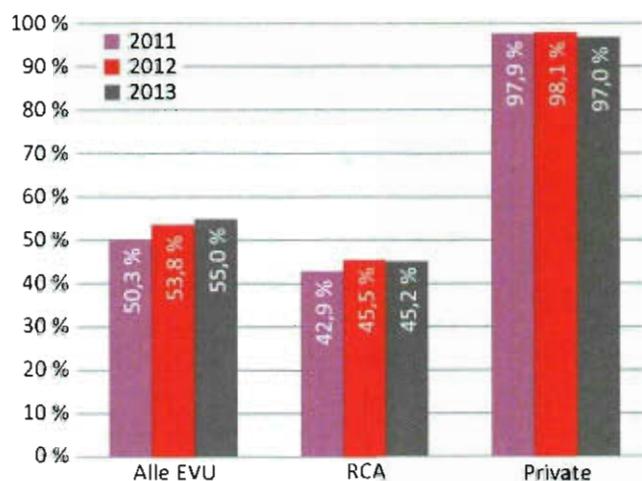


Abb. 8: Anteile des Ganzzugverkehrs (Bruttotonnenkilometer) am gesamten Güterverkehr der jeweiligen EVU-Gruppe 2011–2013. Quelle: Schienen-Control

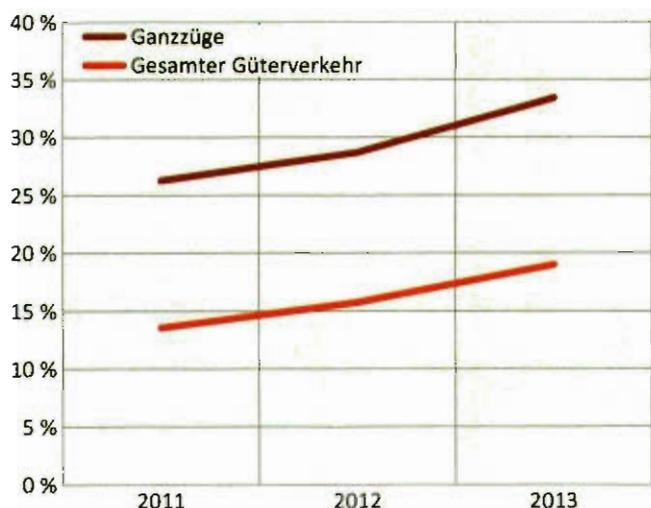


Abb. 9: Marktanteile der privaten EVU (Bruttotonnenkilometer) im Güterverkehr 2011–2013.

Quelle: Schienen-Control

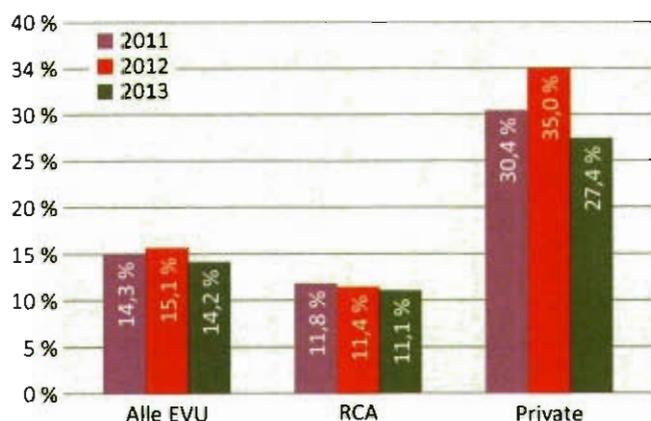


Abb. 10: Anteile des Ad-hoc-Verkehrs (Bruttotonnenkilometer) am gesamten Güterverkehr der jeweiligen EVU-Gruppe 2011–2013.

Quelle: Schienen-Control

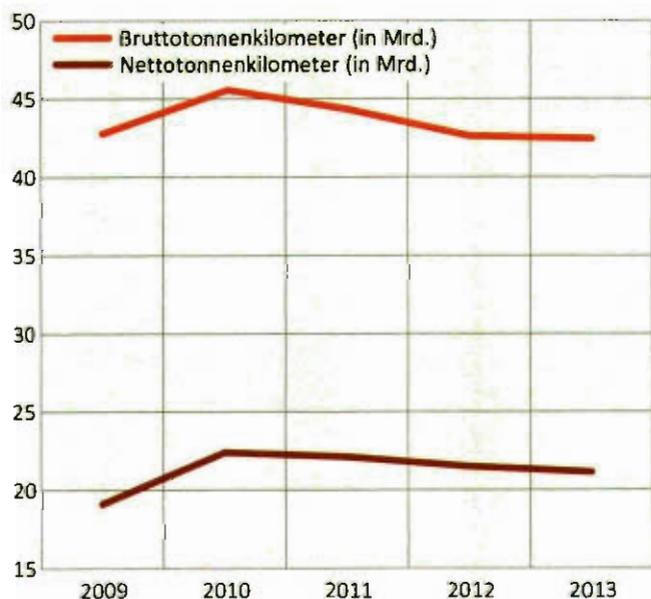


Abb. 11: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2009–2013.

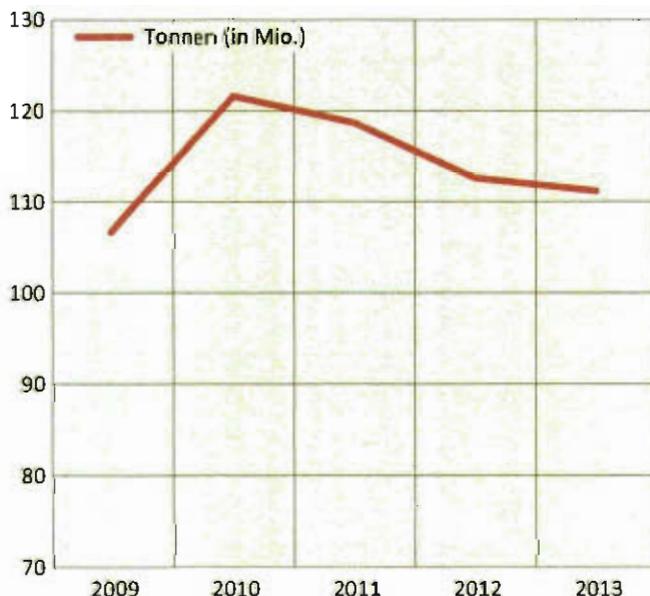
Quelle: Schienen-Control

Kurzfristige Bestellungen außerhalb des Jahresfahrplans werden als Ad-hoc-Bestellungen bezeichnet. Der Anteil dieser Verkehre im ÖBB-Netz liegt bezogen auf Bruttotonnenkilometer bei rund 14 bis 15 Prozent. Bei der RCA liegt der Wert bei 11 Prozent, bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen hingegen bei etwa dem Dreifachen. 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. Allerdings lässt der Rückgang bei den Ad-hoc-Verkehren der Mitbewerber im Jahr 2013 darauf schließen, dass mehr Verkehre dauerhaft in Form von Jahresfahrplantrassen abgewickelt werden. Das gilt in geringerem Maße auch für die RCA.

Verkehrsentwicklung im Gesamtnetz

Güterverkehr

Im Schienengüterverkehr starteten 2013 einige neue Marktteilnehmer ihre Tätigkeit. Insgesamt war das Jahr von einem leichten Rückgang im Schienengüterverkehr gekennzeichnet. Das Güteraufkommen (Nettotonnen) war gegenüber 2012 leicht rückläufig, lag aber über dem Wert von 2009. Die Nettoverkehrsleistung



Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
2009	106,7	19,132	42,788
2010	121,6	22,438	45,593
2011	118,6	22,143	44,361
2012	112,5	21,523	42,633
2013	111,1	21,157	42,462

Tabelle 3: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2009–2013. Quelle: Schienen-Control

Jahr	NT	NT-km	BT-km
2009	17,5 %	11,3 %	9,8 %
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 %

Tabelle 4: Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr 2009–2013. Quelle: Schienen-Control

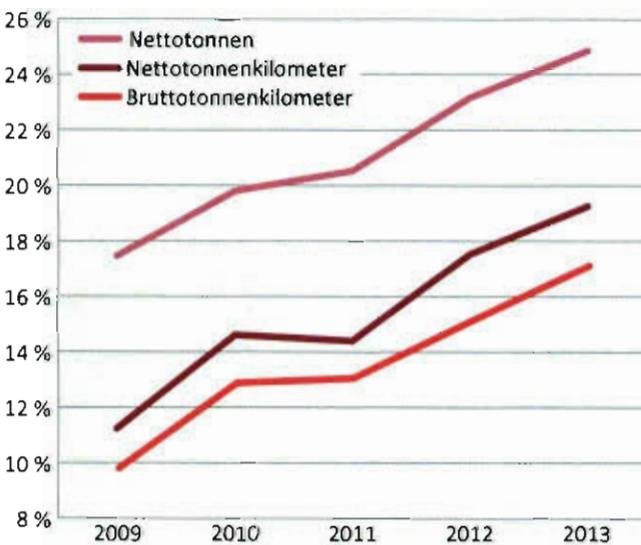


Abb. 12: Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr 2009–2013. Quelle: Schienen-Control

(Nettotonnenkilometer) und die Bruttoverkehrsleistung (Bruttotonnenkilometer) gingen gegenüber 2012 ebenfalls zurück. Die Nettotonnenkilometer lagen 2013 deutlich über dem Niveau des Jahres 2009, wogegen die Bruttotonnenkilometer etwas darunter lagen. Das zeigt, dass die Auslastung und damit die Wirtschaftlichkeit der Güterzüge gegenüber 2009 gestiegen ist.

Die neuen Marktteilnehmer konnten 2013 ihre Marktanteile in allen drei Kategorien steigern. Die einzelnen Unternehmen entwickelten sich jedoch durchaus unterschiedlich. Der Betriebsübergang von LogServ auf deren Tochter CargoServ wird durch eine gemeinsame

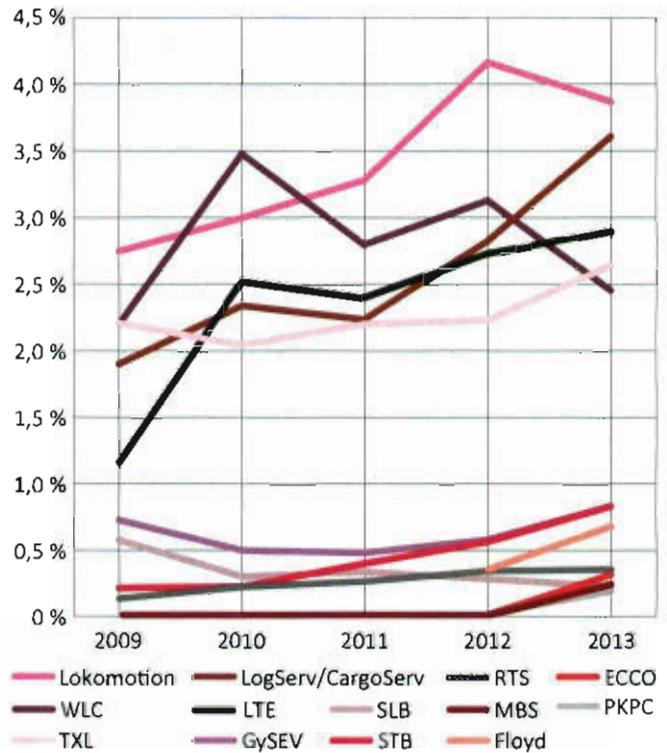


Abb. 13: Entwicklung der Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr 2009–2013 (Nettotonnenkilometer). Quelle: Schienen-Control

Betrachtung berücksichtigt. Bei der Nettoverkehrsleistung konnte die Lokomotion ihre Führungsrolle behalten, doch hat LogServ/CargoServ stark aufgeholt. Dahinter folgen die LTE Logistik- und Transport GmbH (LTE), die TX Logistik Austria GmbH (TXL) und die WLC. Die übrigen Marktteilnehmer folgen mit größerem Abstand und haben weniger als ein Prozent Marktanteil. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind Unternehmen mit weniger als 0,1 Prozent Marktanteil in Abbildung 13 nicht dargestellt.

Personenverkehr

Der Personenverkehrsmarkt ist im Jahr 2013 nochmals kräftig gewachsen, der Zuwachs an Reisenden betrug rund 4,8 Prozent. Die ÖBB-Personenverkehr AG verzeichnete um vier Prozent mehr Reisende, die Privatbahnen meldeten sogar einen Zuwachs von 9,3 Prozent. Auch 2013 nahmen bei den Privaten die Personenkilometer wieder besonders signifikant zu (+52 Prozent). Auch bei der ÖBB-Personenverkehr AG nahm die Zahl der Personenkilometer zu (+8 Prozent). Deren Zuwächse bei den Passagierzahlen erfolgten im Nahverkehr, wogegen der Fernverkehr unverändert blieb. Diese Entwicklung ist auf weitere Veränderungen des Personenverkehrsmarktes zurückzuführen. Im Jahr

	Mio. Reisende	Mrd. Personen-kilometer	Mio. Personen-zugkilometer	Durchschnittliche Fahrtweite (km)
2009	239,7	10,7	105,1	45,1
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	12,1	109,3	44,2

Tabelle 5: Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2009–2013.

Quelle: Schienen-Control

	Summe	ÖBB-PV	DB-Regio	Private
Mio. Reisende	274,3	233,2	1,4	39,8
Mrd. Personenkilometer	12,1	10,6	0,0	1,5
Mio. Personenzugkilometer	109,3	95,5	0,4	13,4

Tabelle 6: Personenverkehrsmarkt 2013 nach Unternehmensgruppen.

Quelle: Schienen-Control

	Reisende	Personen-kilometer	Personen-zugkilometer
2009	13,8 %	5,6 %	6,6 %
2010	12,9 %	5,6 %	8,5 %
2011	13,6 %	5,5 %	10,9 %
2012	13,9 %	8,7 %	12,8 %
2013	14,5 %	12,2 %	12,3 %

Tabelle 7: Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr 2009–2013.

Quelle: Schienen-Control

2013 wurde die Neubaustrecke Wien–St. Pölten eröffnet, die erhebliche Reisezeitverkürzungen mit sich brachte. Dieser Effekt kam neben der ÖBB-Personenverkehr AG natürlich auch der WESTbahn zugute, die außerdem im Jahr 2013 ihr Fahrplanangebot ausgeweitet hat. Bei den Personenzugkilometern schlägt sich die Ausweitung des Zugsangebots der ÖBB-Personenverkehr AG nieder. Dem standen Fahrplanausdünnungen in Schwachlastzeiten auf manchen Privatbahnen sowie die Rücknahme des WESTbahn-Angebots zwischen Salzburg und Freilassing gegenüber.

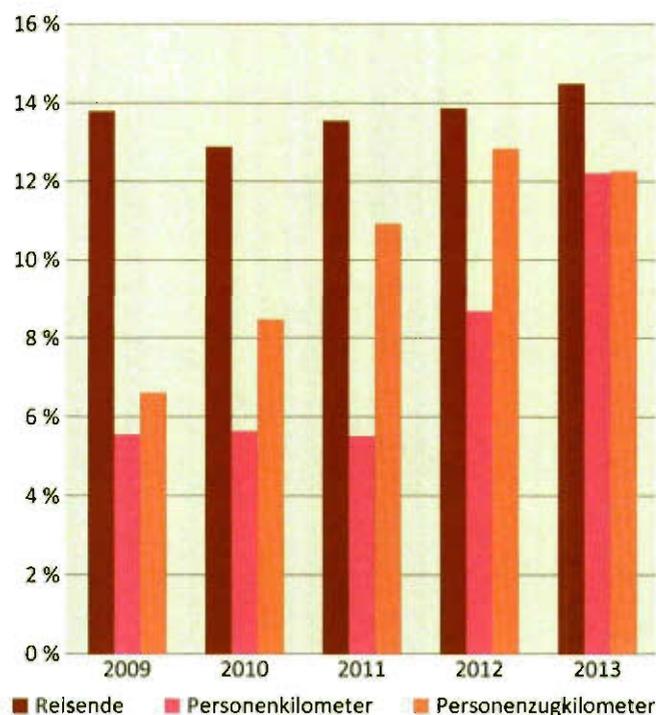


Abb. 14: Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr 2009–2013.

Quelle: Schienen-Control

QUALITATIVE MARKTBURTEILUNG 2013

In der Marktbeobachtung werden neben objektiven Zahlen auch subjektive Bewertungen erhoben, um ein Bild über die aktuelle Situation des Marktes und die häufigsten Problemfelder zu gewinnen.

Die Schienen-Control führt daher seit dem Jahr 2006, gestützt auf die Bestimmungen des § 26 Eisenbahngesetz, eine umfassende Umfrage bei den Eisenbahnunternehmen durch. Mehr als 90 Prozent der Unternehmen beantworteten die Fragen für das Berichtsjahr. Die qualitativen Fragen waren in sieben Gruppen mit bis zu acht Einflussfaktoren gegliedert und von den teilnehmenden Unternehmen zu bewerten. Die Fragestel-

lung lautete „In welchem Ausmaß werden Neuverkehre durch folgende Punkte negativ beeinflusst? Bewerten Sie nach Schulnotensystem. (1 kein Einfluss, 5 großer negativer Einfluss)“. Gegenüber dem Vorjahr gab es diesmal keinerlei Veränderungen in den Fragestellungen. Die Ergebnisse sind beginnend mit dem Jahr 2007 in der Tabelle „Qualitative Einflussfaktoren“ abgebildet. In Abbildung 1 sind jene Einflussfaktoren dargestellt, die bei der qualitativen Umfrage für das Jahr 2013 den besten Notendurchschnitt erreicht haben. Wie auch schon in den vergangenen Jahren wird der Einflussfaktor „Trassenvergabe“ mit einer Durchschnittsnote

Netzzugang	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Trassenvergabe	1,62	1,62	1,54	1,60	1,65	1,95	1,73
Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahn)	2,86	2,83	2,85	3,00	2,76	2,72	3,54
Zugang zu Serviceeinrichtungen	2,35	2,15					
Engpass bei Trassen	2,23	2,25	2,38	2,25	2,65	2,76	2,87
Grenzübertritt	1,87	2,37	2,19	1,94	2,27	2,29	2,14
Betriebliche Auflagen	2,44	2,37	2,43	2,47	2,70	2,55	2,38
Verschub	2,32	2,32	2,33	2,40	2,65	2,59	2,67
Unternehmensfaktoren	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Mangel an (Risiko-)Kapital	2,16	2,31	2,35	2,21	2,43	2,87	3,00
Konkurrenz durch andere Eisenbahnuntern.	2,60	2,69	2,54	2,40	2,87	2,95	2,88
Konkurrenz durch andere Verkehrsträger	3,44	3,62	3,71	3,60	3,57	3,55	3,94
Unternehmensgründung EIU/EVU	1,90	1,82	1,68	1,89	2,45	2,05	2,20
Fahrplanqualität	2,24	2,27	2,29	2,05	2,48	2,57	2,41
Netzzustand	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Ausbau	2,16	2,30	2,52	2,50	2,74	2,50	2,94
Erhaltung	2,60	2,56	2,74	2,95	3,13	2,86	2,76
Umleitungen	2,71	2,85	3,04	2,89	3,50		
Sicherungstechnik	2,13	2,41	2,17	1,80	2,09	2,09	1,81
Betriebsqualität	2,28	2,22	2,39	2,42	2,83	2,55	2,41
Personal	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Verfügbarkeit	2,88	2,86	2,79	2,45	2,35	2,10	2,50
Schulungseinrichtungen	2,12	1,93	2,00	2,10	2,36	2,15	2,43
Soziale Normen	2,27	2,29	2,17	2,00	2,43	1,95	2,14
Behördliche Auflagen	3,12	2,93	2,79	2,80	3,26	2,62	3,40
Sprache	1,85	1,89	2,04	1,84	1,82	2,14	1,93
Verfügbarkeit, Kosten, Betriebsmittel	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Triebfahrzeuge	3,12	2,64	3,00	2,88	2,86	2,76	3,27
Waggons	2,96	2,89	3,18	2,74	3,27	3,00	3,53
Dienstleistung	2,44	2,21	2,26	2,26	2,59	2,52	2,47
Energie	2,00	1,96	2,08	1,95	2,32	2,10	1,93
Struktur der Trassengebühr	2,31	2,23	2,38				
Höhe der Trassengebühr GV	2,65	2,83	2,68				
Höhe der Trassengebühr PV	3,00	2,94	3,13				

Behörden	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Zulassung Fahrzeuge	2,88	2,92	2,95	3,00	3,05	3,15	3,44
Technische Vorschriften	2,80	2,78	2,83	2,59	3,14	2,95	3,06
Betriebliche Normen	2,38	2,36	2,50	2,29	2,64	2,68	2,50
Genehmigungen, Konzessionswesen, SIBE	2,38	2,27	2,52	3,06	3,04	2,64	3,06
Sicherheitsbescheinigung neu	2,38	2,42	2,80	2,65	2,78	2,45	2,19
Unterschiede i. d. Umsetzung i. d. EU-Ländern	3,13	3,09	3,11	3,40	3,43	2,60	2,93
Lokführerschein	2,58	2,46	2,15	2,00	2,19	2,24	1,80
Fahrzeugregister neu	2,04	2,24	2,20	1,87	2,10	1,84	2,00
Neue Technologien (verpflichtend)	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Kommunikation (z. B. GSM-R)	2,04	2,22	2,39	2,59	2,68	2,50	2,47
Sicherungstechnik (ETCS)	3,50	3,58	3,09	3,06	3,48	2,95	2,94
Umsetzung TSI	2,88	3,04	2,95	2,95	3,23	2,95	2,65
Landesspezifische Ausnahmen bei den TSI	2,73	2,75	2,90	2,75	3,33	2,86	2,50

Tabelle 1: Qualitative Einflussfaktoren.

Quelle: Schienen-Control

von 1,62 als am wenigsten problematisch wahrgenommen. Der Einflussfaktor „Grenzübertritt“ ist neu in die Top 5 vorgerückt, die Note für den Einflussfaktor „Schulungseinrichtungen“ hat sich hingegen verschlechtert. In Abbildung 2 sind jene Einflussfaktoren dargestellt, die bei der qualitativen Umfrage für das Jahr 2013 den schlechtesten Notendurchschnitt erreichten. Der Einflussfaktor „Konkurrenz durch andere Verkehrsträger“ hat gegenüber dem Vorjahr den Platz mit „Sicherungstechnik“ getauscht. Neu unter den am negativsten bewerteten Einflussfaktoren sind „Behördliche Auflagen“ und „Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen“.

Bei der Erhebung waren in Summe 41 Einflussfaktoren zu benoten. Im direkten Vergleich der Jahre 2012 und 2013 wurden in diesem Jahr 20 Einflussfaktoren besser als im Vorjahr benotet, bei zwei Faktoren blieb die

Bewertung konstant. Bei 19 Einflussfaktoren hat sich die Durchschnittsnote im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert. In Abbildung 3 sind die fünf Einflussfaktoren mit der stärksten Verbesserung bzw. mit der stärksten Verschlechterung der Durchschnittsnote dargestellt.

Beim Einflussfaktor „Verfügbarkeit Triebfahrzeuge“ hat sich die Durchschnittsnote deutlich verschlechtert, was auf eine Verknappung der am Markt verfügbaren Leihlokomotiven schließen lässt. Deutlich verbessert hat sich der Einflussfaktor „Grenzübertritt“. Auch der Faktor „Sicherungstechnik“ schnitt besser ab, obwohl er immer noch relativ schlecht beurteilt wird. Daraus kann gefolgert werden, dass die ärgsten Probleme mit ETCS überwunden sein dürften, die Marktteilnehmer diesen Einflussfaktor aber noch immer kritisch sehen.

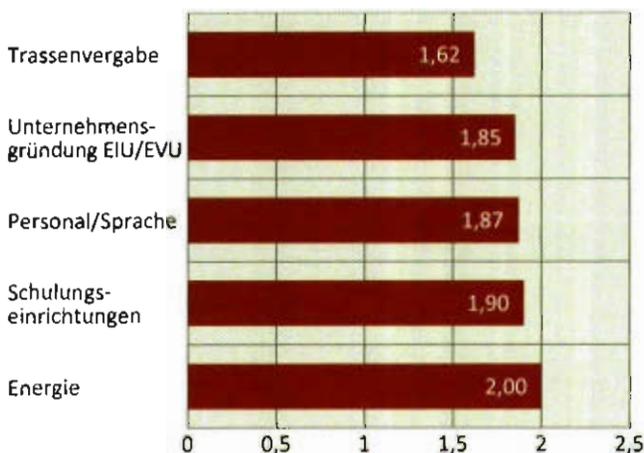


Abb. 1: Die Top 5 der positiv bewerteten Einflussfaktoren.

Quelle: Schienen-Control

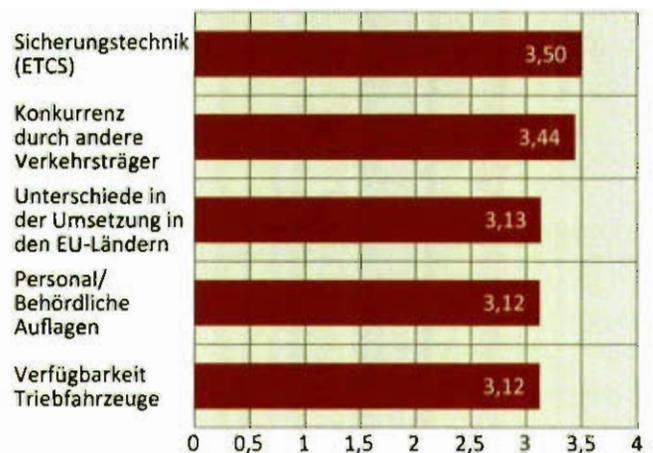


Abb. 2: Die Top 5 der negativ bewerteten Einflussfaktoren.

Quelle: Schienen-Control

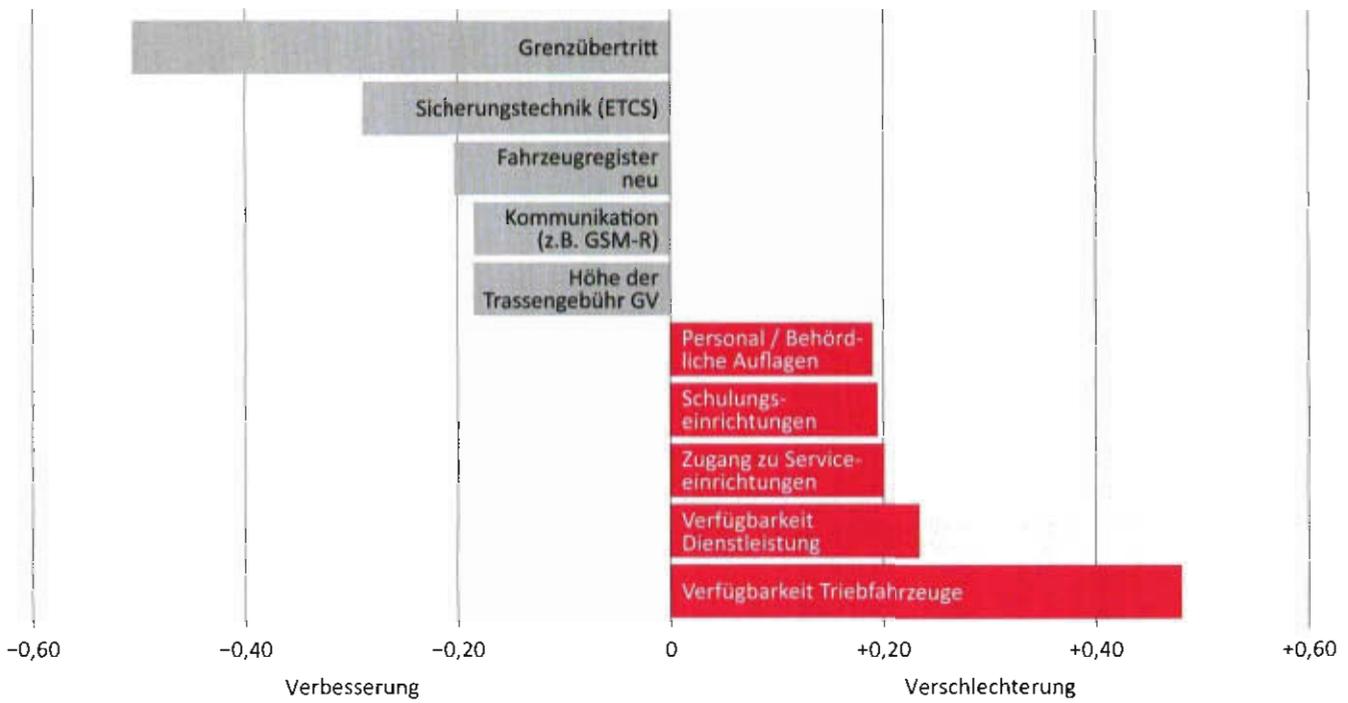


Abb. 3: Stärkste Veränderungen der Bewertung von Einflussfaktoren gegenüber 2012.

Quelle: Schienen-Control

SCHIENENFAHRZEUGE

Weniger Triebfahrzeuge

Im Vergleich zu 2012 standen den in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen im Jahr 2013 weniger Triebfahrzeuge zur Verfügung. Dabei verringerte sich vor allem die Zahl der Lokomotiven. Das ist vor allem

darauf zurückzuführen, dass die ÖBB-Produktion GmbH rund hundert, bereits seit längerer Zeit abgestellte Lokomotiven im Laufe des Jahres 2013 aus ihrem Bestand gestrichen hat. Bei den Triebwagen gab es leichte Zunahmen, die Zahl der Triebzüge blieb gegenüber 2012 unverändert. Manche Triebfahrzeuge wer-

Triebfahrzeugstatistik	2010	2011	2012	2013
Lokomotiven				
Diesellokomotiven	546	516	544	465
Dampflokomotiven	18	16	18	14
Elektr. Einsystemwechselstromlokomotiven	511	509	509	474
Elektr. Einsystemgleichstromlokomotiven	16	17	17	17
Elektr. Mehrsystemlokomotiven (Wechsel-/Gleichstrom)	400	402	428	433
Bestand der Lokomotiven	1.491	1.460	1.516	1403
Triebwagen				
Dieseltriebwagen	264	221	213	226
Elektr. Einsystemtriebwagen	366	369	370	388
Elektr. Mehrsystemtriebwagen (Wechsel-/Gleichstrom)	52	52	52	54
Bestand der Triebwagen	682	642	635	668
Triebzüge (fest gekuppelte Garnituren)				
Elektr. Einsystemwechselstromtriebzüge		7	7	7
Elektr. Mehrsystemtriebzüge (Wechsel-/Gleichstrom)	34	44	51	51
Bestand der Triebzüge	34	51	58	58
Summe Triebfahrzeuge	2.207	2.154	2.209	2.129

Tabelle 1: Triebfahrzeugstatistik 2010–2013.

Quelle: Schienen-Control

Triebfahrzeuge nach Spurweite 2013	Normalspur	Schmalspur	Gesamt
Lokomotiven	1.356	47	1.403
Triebwagen	620	48	668
Triebzüge	58	0	58
Summe Triebfahrzeuge	2.034	95	2.129

Tabelle 2: Triebfahrzeuge nach Spurweite 2013.

Quelle: Schienen-Control

Güterwagentyp (Gattungsbezeichnung)	RCA	Andere EVU	Sonstige Halter	Summe	Anteil Sonstige
Wagen mit öffnungsfähigem Dach (T)	1.297	7	0	1.304	0,0 %
Gedeckte Wagen (G)	117	22	36	175	20,6 %
Gedeckte Wagen Sonderbauart (H)	4.936	5	52	4.993	1,0 %
Flachwagen (K, O, R)	3.532	41	7	3.580	0,2 %
Flachwagen Sonderbauart (L, S)	6.327	51	40	6.418	0,6 %
Offene Wagen (E)	2.299	149	2	2.450	0,1 %
Offene Wagen Sonderbauart (F)	1.187	174	0	1.361	0,0 %
Kesselwagen (Z)	0	2	3.358	3.360	99,9 %
Spezialwagen (U)	438	150	416	1.004	41,4 %
Summe Güterwagen	20.133	601	3.911	24.645	15,9 %

Tabelle 3: Auswertung Güterwagen nach Kategorien und Haltern.

Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. 12. 2013

den 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 2013 rund 4,5 Prozent der Triebfahrzeuge.

Güterwagen rückläufig

Die Gesamtzahl der Güterwagen war im Jahr 2013 gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Im Fahrzeugregister der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG) waren Ende 2013 24.645 Güterwagen registriert. Wagen für die Fahrwegerhaltung sind in dieser Zahl nicht enthalten. Die Rückgänge betrafen sowohl die Rail Cargo Austria AG (RCA) als auch die sonstigen Fahrzeughalter. Das betraf vor allem gedeckte Güterwagen und Kesselwagen. Offenbar fanden Verlagerungen der Registrierung von Österreich in andere Länder statt. Fahrzeughalter ist bei rund 82 Prozent die Rail

Cargo Austria AG (RCA), rund zwei Prozent gehören anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Privatwageneinsteller halten 15,9 Prozent aller in Österreich registrierten Güterwagen (zum größten Teil Kesselwagen). Rund 41 Prozent der Spezialwagen sind ebenfalls den Privatwageneinstellern zuzurechnen.

In Österreich gibt es mehrere große und zahlreiche kleine private Wagenhalter. 93,3 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, welche dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Wagen für ihre eigenen Transporte zur Verfügung stellen.

Anteile der fünf größten Privatwageneinsteller	
VTG Gruppe	46,6%
GATX Gruppe	25,3%
ERMEWA	8,4%
Holcim Gruppe	8,7%
Wascosa	4,3%

Tabelle 4: Die fünf größten Privatwageneinsteller in Österreich.

Quelle: SCHIG Fahrzeugregister, Stand: 31.12.2013

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGEN

Der Nahverkehr und Teile des Personenfernverkehrs können grundsätzlich nicht kostendeckend geführt werden. Es sind daher Abgeltungen der Gebietskörperschaften nötig. Die Grundlage dafür sind sogenannte Verkehrsdiensteverträge. Rechtliche Grundlage für diese Verträge ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007.

In diesen Verträgen wird vereinbart, welche Leistungen die Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Fahrgast 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

Diese Verträge laufen über mehrere Jahre, damit Planungssicherheit für beide Vertragspartner gegeben ist. Werden die Vorgaben der Verträge nicht eingehalten, gibt es ein Malus-System, wodurch Abschlagszahlungen fällig werden. Als Beispiele können Zugausfälle oder kürzere als vereinbarte Zuglängen genannt werden. Werden die Ziele übererfüllt, gibt es Boni.

2013 hat der Bund rund 72 Millionen Zugkilometer für die österreichischen Bahnkunden bestellt, den überwiegenden Anteil davon für Pendler im Regional- und Nahverkehr, nämlich rund 59 Millionen Kilometer. Zusätzlich werden sechs Millionen Kilometer von Privatbahnen erbracht. Für die bestellten Zugfahrten wendet der Bund im Jahr 2013 insgesamt rund 688 Millionen Euro auf. Die Abrechnung und Kontrolle der Verträge zwischen Bund und Eisenbahnverkehrsunternehmen übernimmt die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG). Zusätzlich gibt es Verträge zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Bundesländern bzw. Gemeinden (z.B. für die Bestellung von Theaterzügen am Wochenende).

Es gibt aber auch Streckenabschnitte im Fernverkehr, auf denen keine Zugbestellungen erfolgen, da diese Fernverkehrslinien eigenwirtschaftlich geführt werden können. Dort reichen die Ticketerlöse aus, dass die Eisenbahnunternehmen ihre Züge wirtschaftlich betreiben können. Das gilt vor allem für den Fernverkehr zwischen Wien und Salzburg auf der Westbahnstrecke. Für diese Strecke bekommt im Fernverkehr kein personenbeförderndes Eisenbahnverkehrsunternehmen Bestel-

lungen der öffentlichen Hand, es herrscht der freie Wettbewerb. Deshalb werden im Fernverkehr auf dieser Strecke keine Verkehrsdiensteverträge abgeschlossen. Ähnliches gilt zum Teil für den Brennerkorridor, die Passauerstrecke sowie auf der Nord- und Ostbahn.

Beihilfen ersetzen gemeinwirtschaftliche Leistungen im Güterverkehr

Um den verkehrspolitisch erwünschten hohen Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Österreich sicherzustellen, werden im Rahmen des Beihilfeprogramms unterschiedliche Produktionsformen im Güterverkehr unterstützt. Das sind jene, durch die bereits bisher ein großer Anteil an umweltfreundlichen Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbracht wurde. Diese 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)
- nationaler und internationaler unbegleiteter kombinierter Verkehr (UKV)
- nationale und internationale rollende Landstraße (RoLa)

In diesen Fällen werden jährliche Verträge zwischen dem Bund und den EVUs abgeschlossen. Beim UKV wird die Beihilfe je Sendung gewährt, wobei die Beihilfensätze nach Art des Verkehrs (national, bilateral, Transit), nach Behältergröße und Gewicht sowie nach der in Österreich zurückgelegten Entfernung auf dem Schienennetz gestaffelt sind. Bei der RoLa wird je nach Verkehrsachse und Tageszeit ein bestimmter Beihilfensatz pro beförderten LKW gewährt, der zwischen 47 und 94 Euro beträgt. 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. Im Einzelwagenladungsverkehr beträgt der Abgeltungssatz pro 1.000 Nettotonnenkilometer im Inland 12,2 Euro bzw. bei Ein- und Ausfuhr 5,6 Euro.

Das neue Beihilfeprogramm trat am 3. Dezember 2012 in Kraft und ersetzte die bis dahin geltenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Güterverkehr. Vorerst ist die Beihilfe auf fünf Jahre begrenzt.

MARKTBERICHT DER IRG-RAIL

Anfang 2014 erschien der zweite Marktbericht der Independent Regulators Group-Rail (IRG-Rail), der sich mit den Ergebnissen des Jahres 2012 befasst. IRG-Rail gehören 24 Mitglieder an, 20 davon haben sich an dem Marktbericht beteiligt. Das im Vergleich zum Tätigkeitsbericht der Schienen-Control späte Erscheinen dieses Berichts ergibt sich aus der Tatsache, dass die Erhebungen dazu in einzelnen Mitgliedsstaaten zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen als in Österreich.

Der Schwerpunkt der Indikatoren bezieht sich auf Wettbewerbsfragen und Trassengebühren. Die Daten wurden im Sommer 2013 erhoben. Um die Kontinuität zu wahren, wurden die bisher verwendeten Indikatoren unverändert gelassen. Erstmals ist es nun möglich, Ergebnisse aus zwei Jahren zu vergleichen und Trends abzulesen. Das Plenum der IRG-Rail hat 2013 beschlossen, den Marktbericht um ein Kapitel zu den Serviceeinrichtungen zu erweitern. Auch hierfür wurden Indikatoren ausgewählt und zugehörige eindeutige Definitionen festgelegt. Dabei zeigte sich, dass die Definition mancher Art von Serviceeinrichtungen nicht immer eindeutig ist, wie etwa Verschiebebahnhöfe oder Güterterminals. Die europäische Gesetzgebung enthält dazu keine Definitionen, weshalb die Auslegung derselben manchmal national unterschiedlich ist. Die IRG-Rail hat sich daher auf Serviceeinrichtungen konzentriert, deren

Definition eindeutig ist bzw. hat dazu eindeutige, wenn auch einschränkende Definitionen gewählt. So wurden etwa Güterterminals auf solche für den kombinierten Verkehr beschränkt, da der Begriff „Güterterminals“ viel Interpretationsspielraum zulässt.

Ergebnisse des Marktberichts

Ein interessanter Aspekt bei der internationalen Darstellung ist die Anzahl der in einem Land tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für diesen Indikator liegen seit 2010 vergleichbare Zahlen vor. Die mit Abstand meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt es in Deutschland, nämlich 306. Dort verfügen auch zahlreiche Anschlussbahnbetreiber über Lizenzen, selbst zu fahren, auf Langstrecken verkehren jedoch deutlich weniger Unternehmen. Polen weist 55 Bahnunternehmen auf, das sind ebenfalls verhältnismäßig viele. Hier verantworten die Regionen den Personennahverkehr, was zur Gründung zahlreicher regionaler Verkehrsunternehmen im Besitz der Verwaltungsbezirke (sogenannte „Wojwodschaften“) geführt hat. In Österreich sind 30 Bahnen aktiv, eine für die Größe des Landes relativ hohe Zahl. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen verzeichneten seit 2010 in neun Ländern einen Zuwachs, lediglich in drei Ländern verringerte sich die Anzahl.

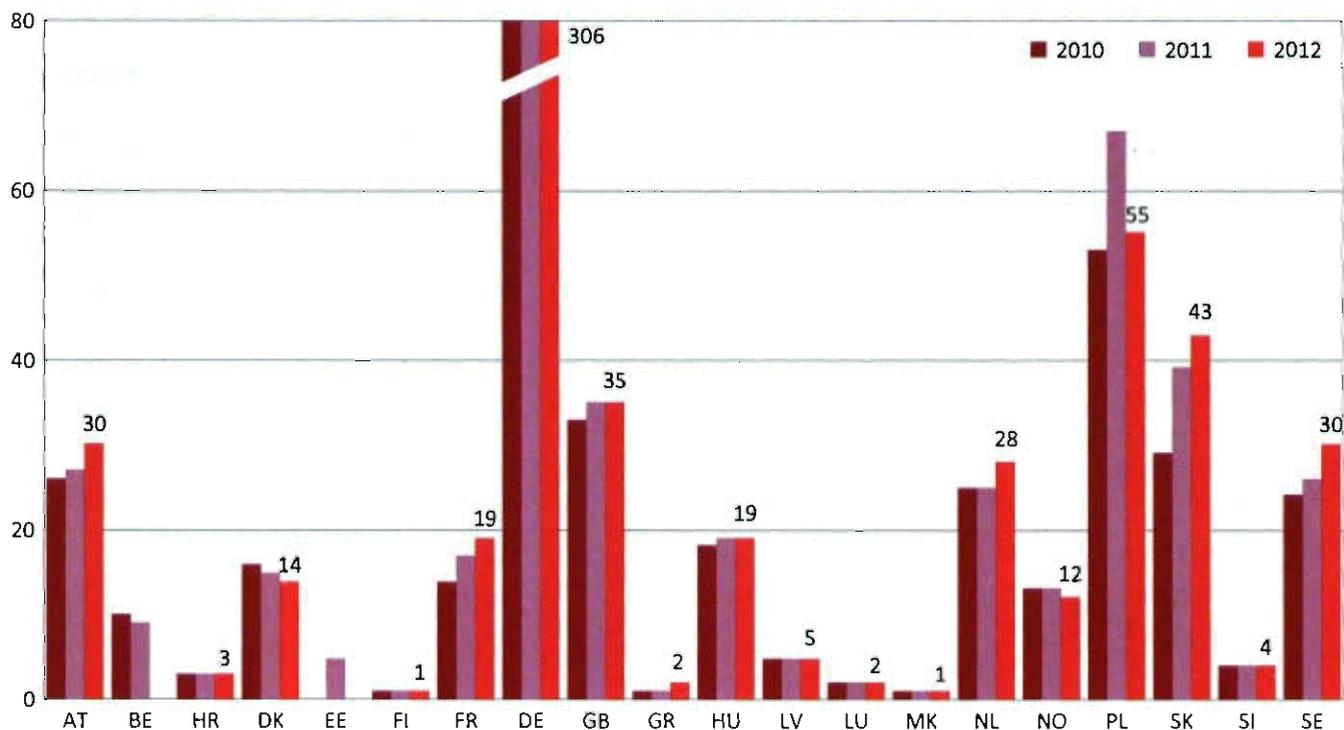


Abb. 1: Anzahl der aktiven Eisenbahnunternehmen (in Absolutwerten).

Quelle: IRG-Rail

Betrachtet man Personen- und Güterverkehr, ist die Netznutzung nach Zugkilometern besonders interessant. Im Schnitt der untersuchten Länder werden lediglich knapp 20 Prozent der Zugkilometer im Güterverkehr erbracht. Österreich liegt mit 27 Prozent darüber, was ein Indikator für den relativ hohen Stellenwert des

Schienengüterverkehrs in Österreich ist. Eine Ausnahme stellt Lettland dar, wo 68 Prozent der Zugkilometer im Güterverkehr erbracht werden. Das ist vor allem auf den starken Transitverkehr zwischen Russland und den Ostseehäfen zurückzuführen. Insgesamt ging die Netznutzung durch den Güterverkehr von 2011 auf

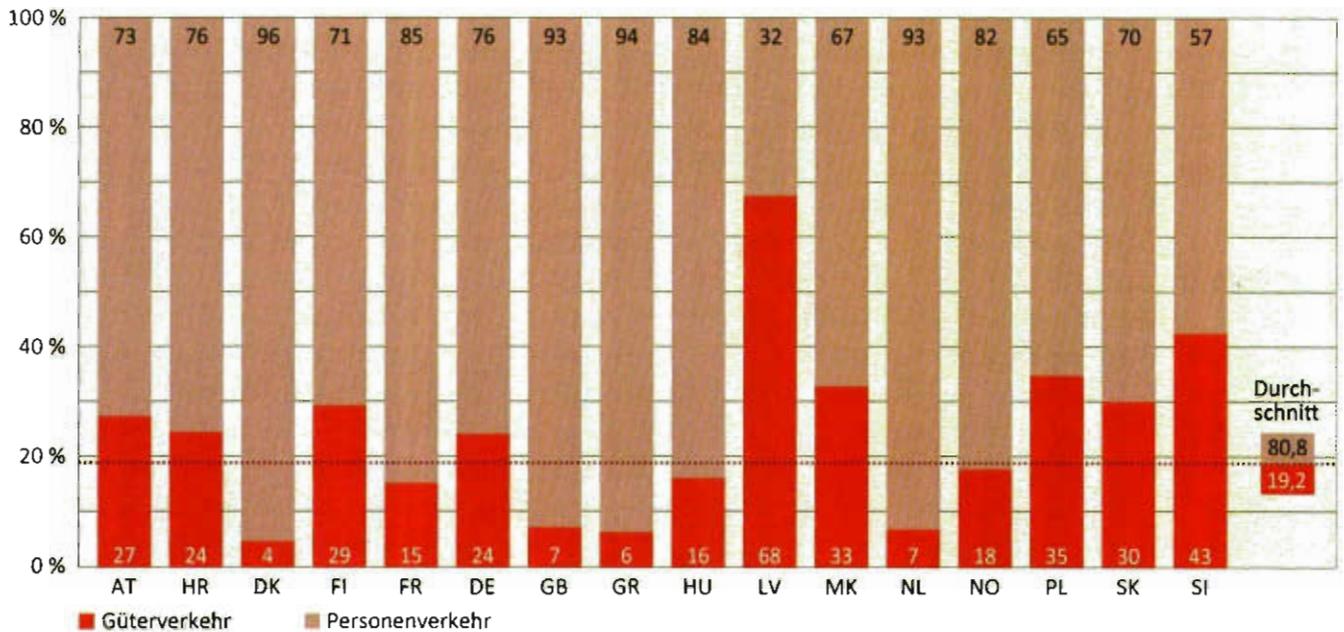


Abb. 2: Nutzung des Schienennetzes. Prozentsätze (Zugkilometer) 2012 für Güterzüge/Personenzüge.

Quelle: IRG-Rail

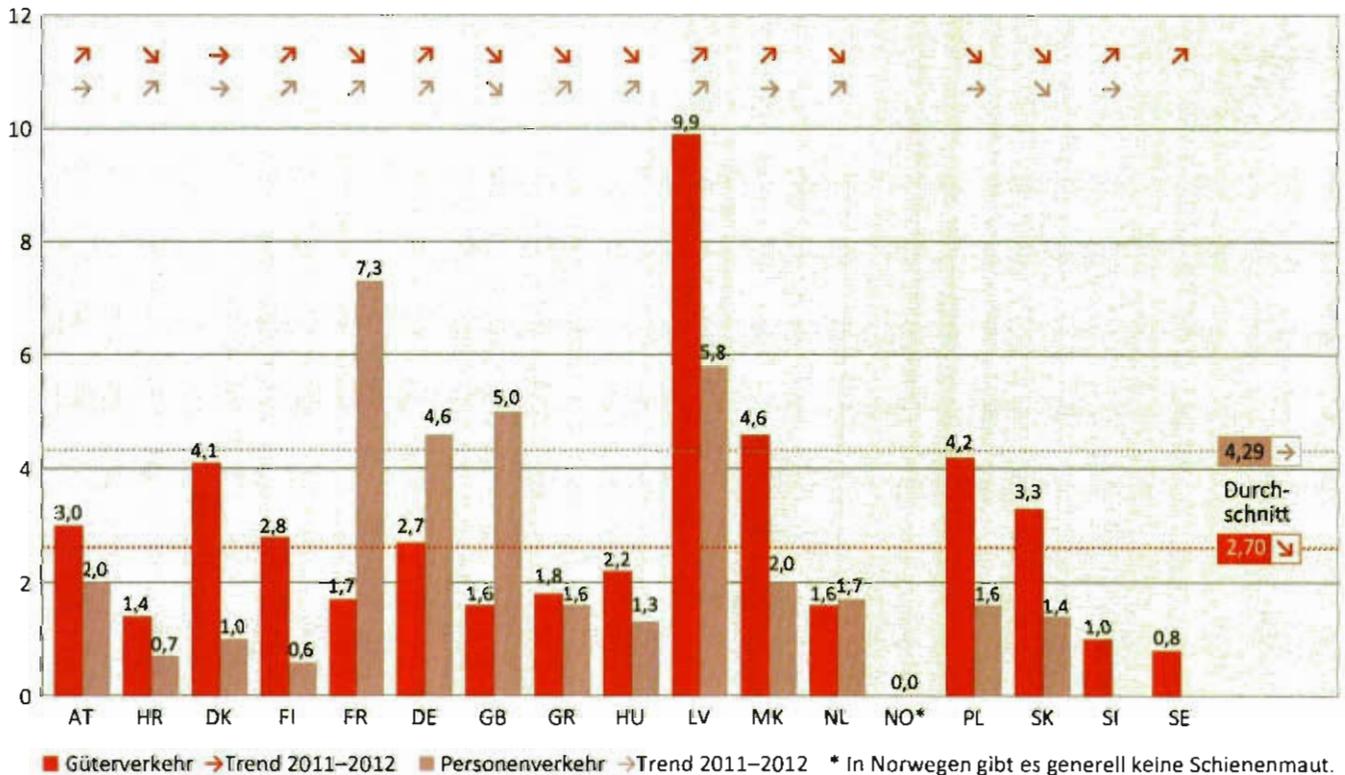


Abb. 3: Durchschnittliche Schienenmaut in Euro je Zugkilometer 2012. Güterzüge/Personenzüge.

Quelle: IRG-Rail

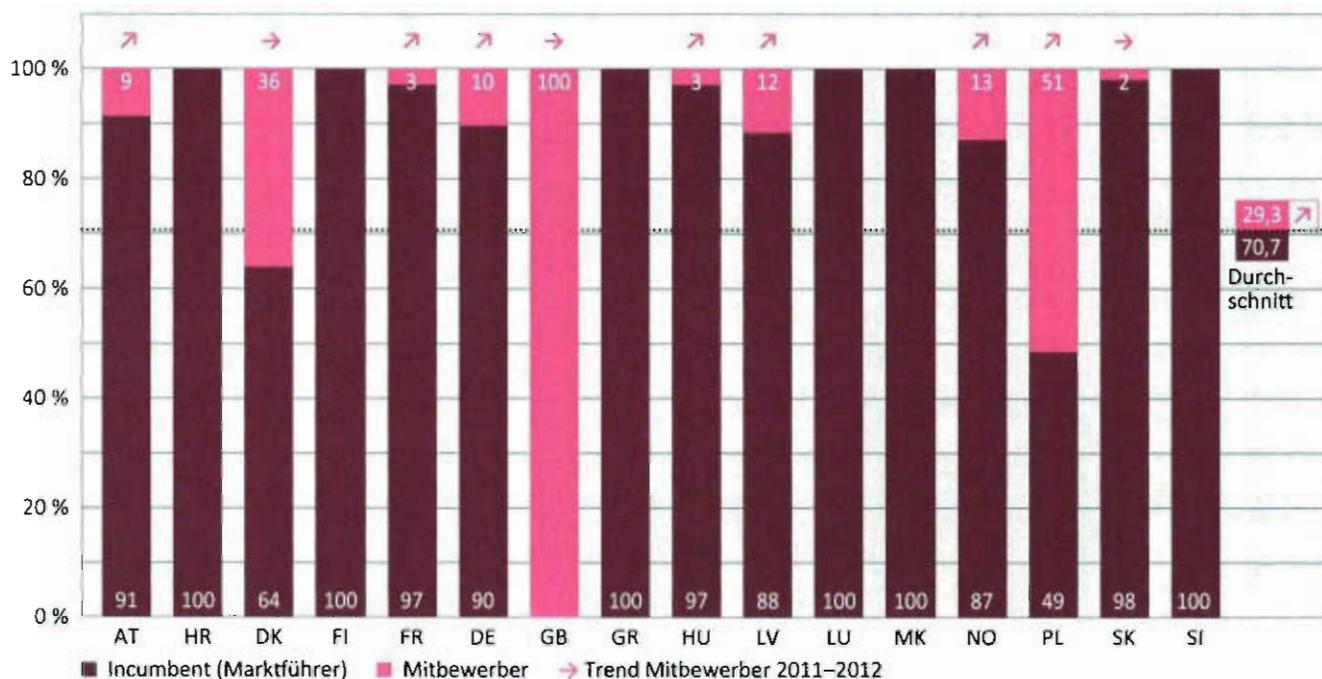


Abb. 4: Marktanteile der Personenverkehrsunternehmen an den Passagierkilometern im Jahr 2012. Vergleich von Incumbent und Mitbewerber. Quelle: IRG-Rail

2012 zurück – Grund dafür ist die wirtschaftliche Situation. Die höchsten Anteile für den Personenverkehr entfallen auf Dänemark, Großbritannien, Griechenland und die Niederlande. Mit Ausnahme von Griechenland ist das auf die hohe Bevölkerungsdichte und das damit verbundene hohe Verkehrsangebot zurückzuführen. Die Einnahmen je Zugkilometer aus der Schienenmaut bewegen sich im Güterverkehr zwischen 9,90 Euro in Lettland und 0,80 Euro in Schweden. Im Personenverkehr reicht die Bandbreite von 7,30 Euro (Frankreich) bis 0,60 Euro (Finnland). Österreich liegt im Güterverkehr mit 3 Euro leicht über dem Durchschnittswert von 2,70 Euro, im Personenverkehr hingegen mit 2 Euro deutlich unter dem Durchschnitt von 4,70 Euro. Auffällig sind die hohen Gebühren in Frankreich, 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 der Gesamtbetrachtung sind die Trassengebühren je Zugkilometer im Personenverkehr gleich geblieben, im Güterverkehr jedoch zurückgegangen. Der Marktanteil der neuen Marktteilnehmer an den Personenkilometern ist von 2011 auf 2012 angestiegen und liegt bei knapp 30 Prozent. Es gibt immer noch Länder ohne Wettbewerb im Personenverkehr. Den höchsten Anstieg verzeichnete Österreich, was auf den

Markteintritt der WESTbahn Management GmbH im Dezember 2011 zurückzuführen ist. Auch in Polen kam es zu einem Anstieg durch die Ausweitung der Verkehrsleistung der regionalen Anbieter.

Der durchschnittliche Erlös je Personenzugkilometer lag im Jahr 2012 bei 17 Euro. Österreich liegt mit 14 Euro darunter. Den Spitzenwert erzielt Frankreich mit 37 Euro. Das ist auf die relativ hohen Tarife im Hochgeschwindigkeitsverkehr sowie auf die darin angebotenen großen Sitzplatzkapazitäten zurückzuführen, werden doch auf manchen Strecken Doppelstockzüge eingesetzt. In den meisten Ländern stiegen die Erlöse je Zugkilometer an, nicht jedoch in Großbritannien. Grund dafür ist die Verringerung der Zuschüsse für gemeinwirtschaftliche Leistungen.

Betrachtet man das Verhältnis der Tariferlöse zu den staatlichen Subventionen, so überwiegen in Österreich sowie in den meisten Ländern die Tariferlöse. Ausnahmen bilden Kroatien, Ungarn, Lettland und Luxemburg. In Großbritannien ist der negative Wert der Subventionen darauf zurückzuführen, dass die Unternehmen in Summe mehr Geld für ihre Konzessionen ablieferten, als sie als Subvention erhielten.

Die Zahl der durchschnittlich pro Jahr mit der Bahn zurückgelegten Kilometer je Einwohner ist 2012 gegenüber 2011 gestiegen und beträgt nun 1.068 Kilometer. Österreich konnte ebenfalls einen Anstieg verzeichnen

und liegt mit 1.331 Kilometer nach wie vor an zweiter Stelle dieser Reihung. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass die Zahl in der Schweiz noch deutlich höher ist, allerdings nahm die Schweiz nicht an dieser

Markterhebung teil. Rückläufig war die Zahl der zurückgelegten Kilometer lediglich in Slowenien. Dort gab es Rückgänge zwischen 3 und 4 Prozent im nationalen und internationalen Personenverkehr.

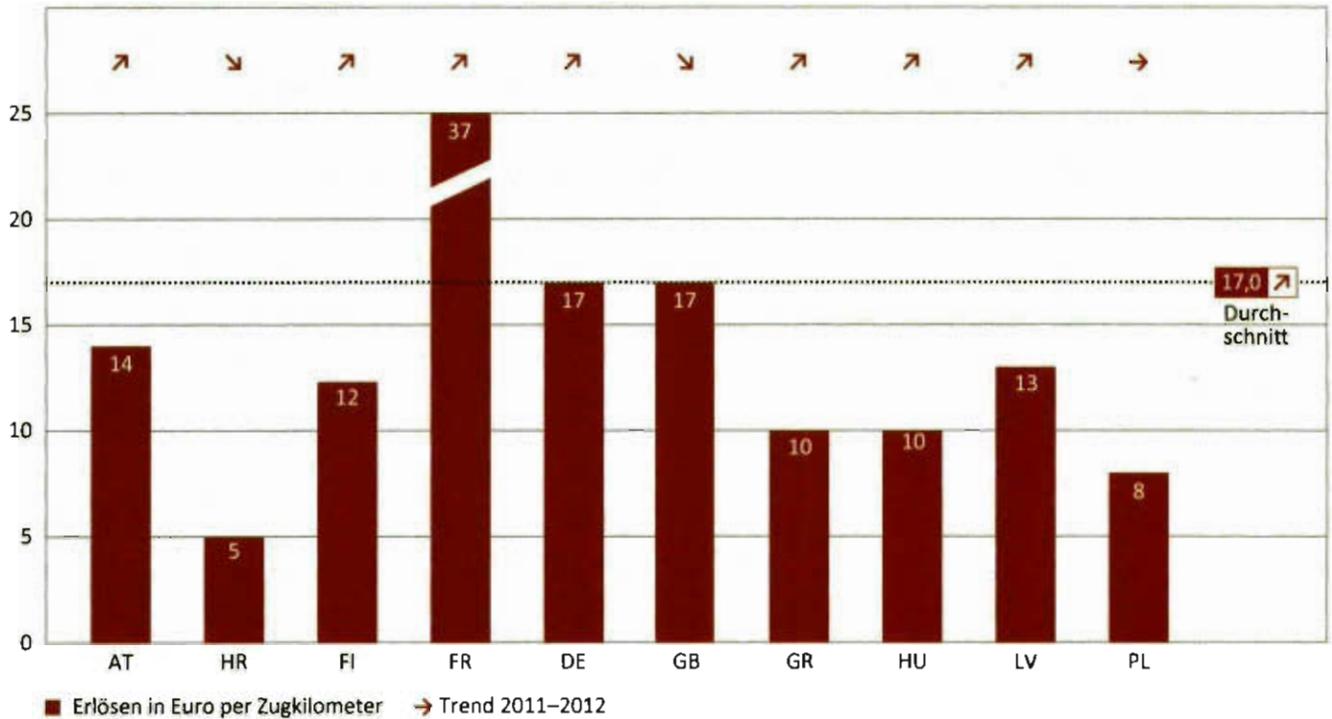


Abb. 5: Erlöse der Personenverkehrsunternehmen in Euro je Zugkilometer (Personenverkehr) 2012.

Quelle: IRG-Rail

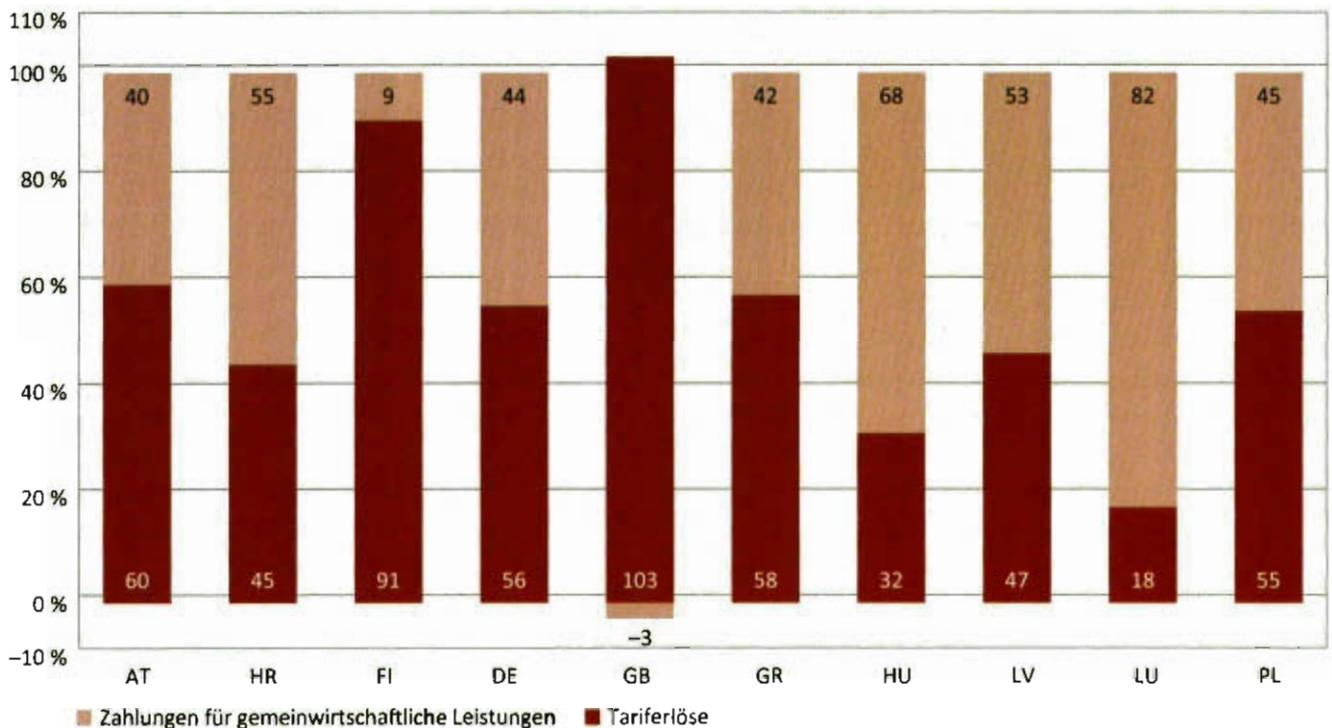


Abb. 6: Herkunft der Erlöse der Personenverkehrsunternehmen. Anteil an den gesamten Erlösen der Personenverkehrsunternehmen 2012. Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen/Tariferlöse.

Quelle: IRG-Rail

Im Schienengüterverkehr erhöhte sich der Marktanteil der neuen Mitbewerber auch im Jahr 2012, er liegt nunmehr im Durchschnitt bei 28,5 Prozent. Fünf Länder haben noch immer keinen Wettbewerb, in Großbritannien ist er mit 54 Prozent Marktanteil der Mitbewerber am weitesten fortgeschritten. Generell zeigt sich, dass die Marktanteile der neuen Mitbewerber in Ländern

mit früher Marktöffnung höher sind. Österreich liegt mit 18 Prozent unter dem Durchschnitt, allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass der immer noch starke Einzelwagenverkehr das Ergebnis zugunsten des Marktführers beeinflusst.

Erfreulicherweise hat sich auch die Erlössituation im Schienengüterverkehr in allen untersuchten Ländern

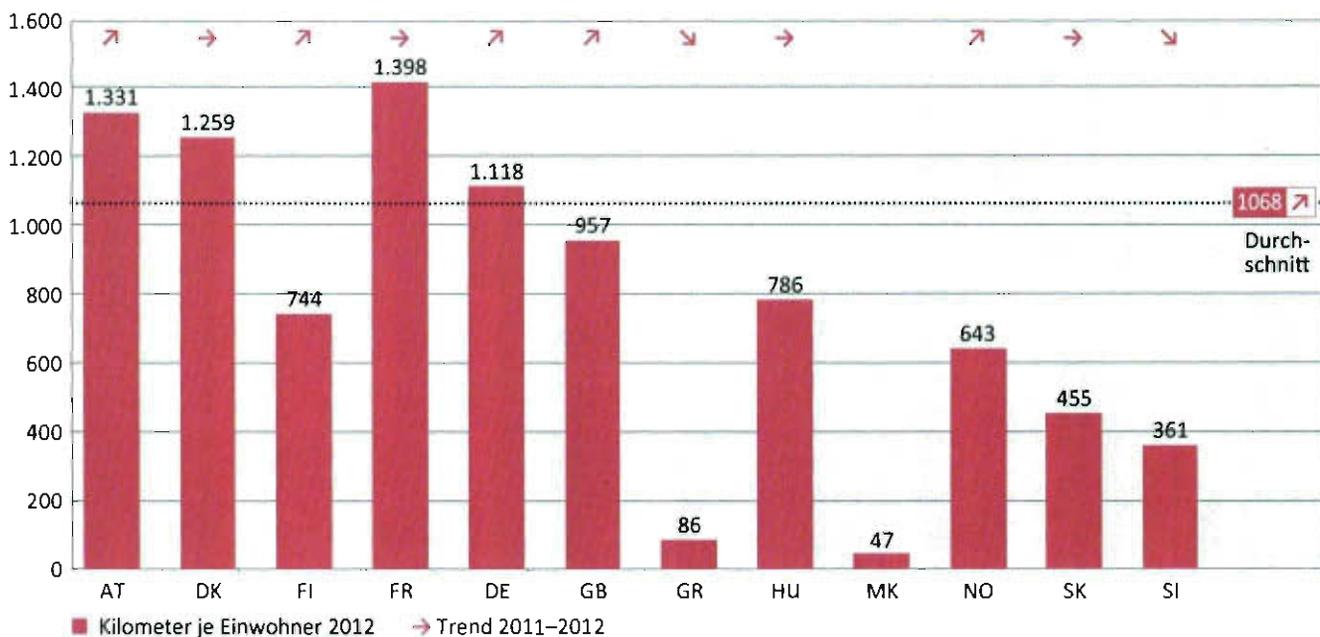


Abb. 7: Mit der Bahn zurückgelegte Entfernung pro Einwohner und Jahr. Kilometer je Einwohner 2012.

Quelle: IRG-Rail

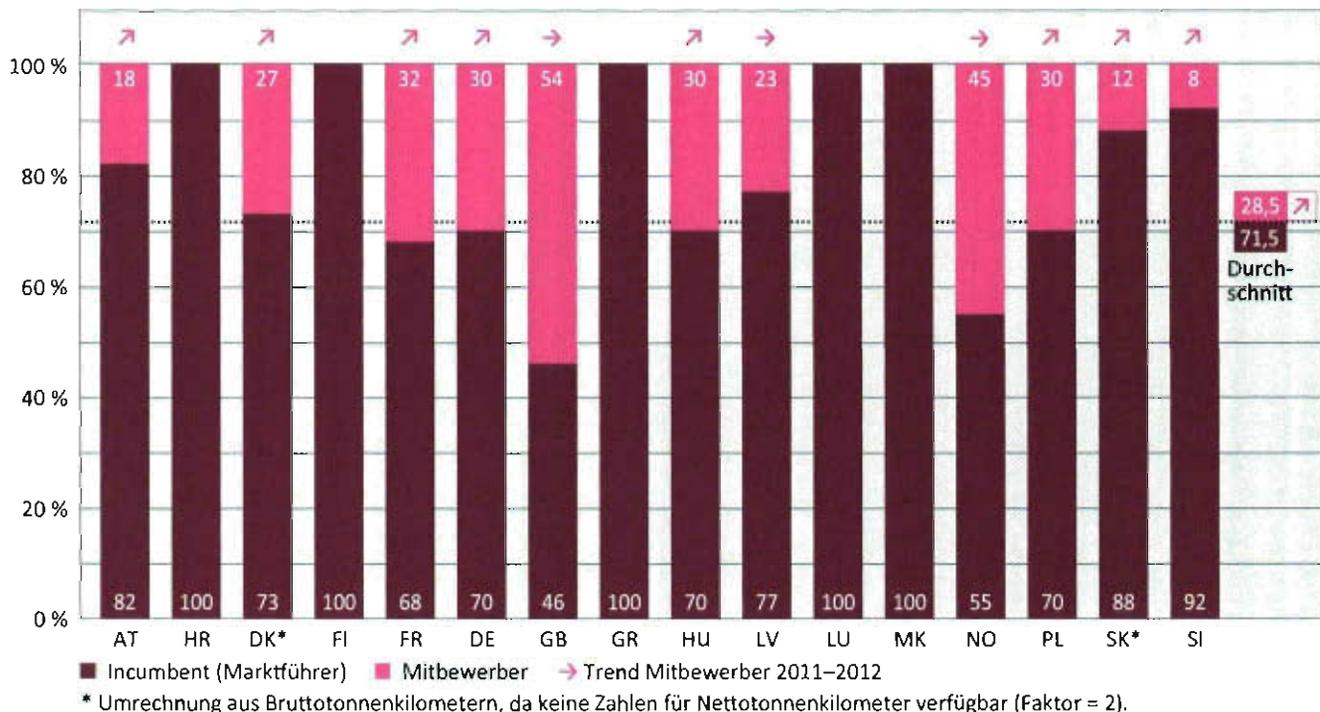


Abb. 8: Marktanteile der Güterverkehrsunternehmen an den Nettotonnenkilometern 2012. Incumbent/Mitbewerber.

Quelle: IRG-Rail

verbessert und beträgt 4 Cent je Nettotonnenkilometer. Spitzenreiter ist Griechenland mit 7,1 Cent, allerdings ist das Aufkommen dort sehr gering. Auch Kroatien verzeichnet überdurchschnittliche Erlöse bei sinkendem Aufkommen, was auf den fehlenden Wettbewerb zurückzuführen ist. Österreich liegt mit 3,8 Cent je Nettotonnenkilometer geringfügig unter dem Durchschnittswert.

Aus den erstmals untersuchten Serviceeinrichtungen sei beispielhaft die Stationsdichte im Personenverkehr hervorgehoben. Die Slowakei, Österreich und Slowenien haben die meisten Stationen je Streckenkilometer. Hier gibt es noch relativ viele im Personenverkehr bediente Nebenbahnen mit dichten Stationsabständen. Der österreichische Wert von 250 Stationen je 1.000 Kilometer ergibt einen durchschnittlichen Stationsab-

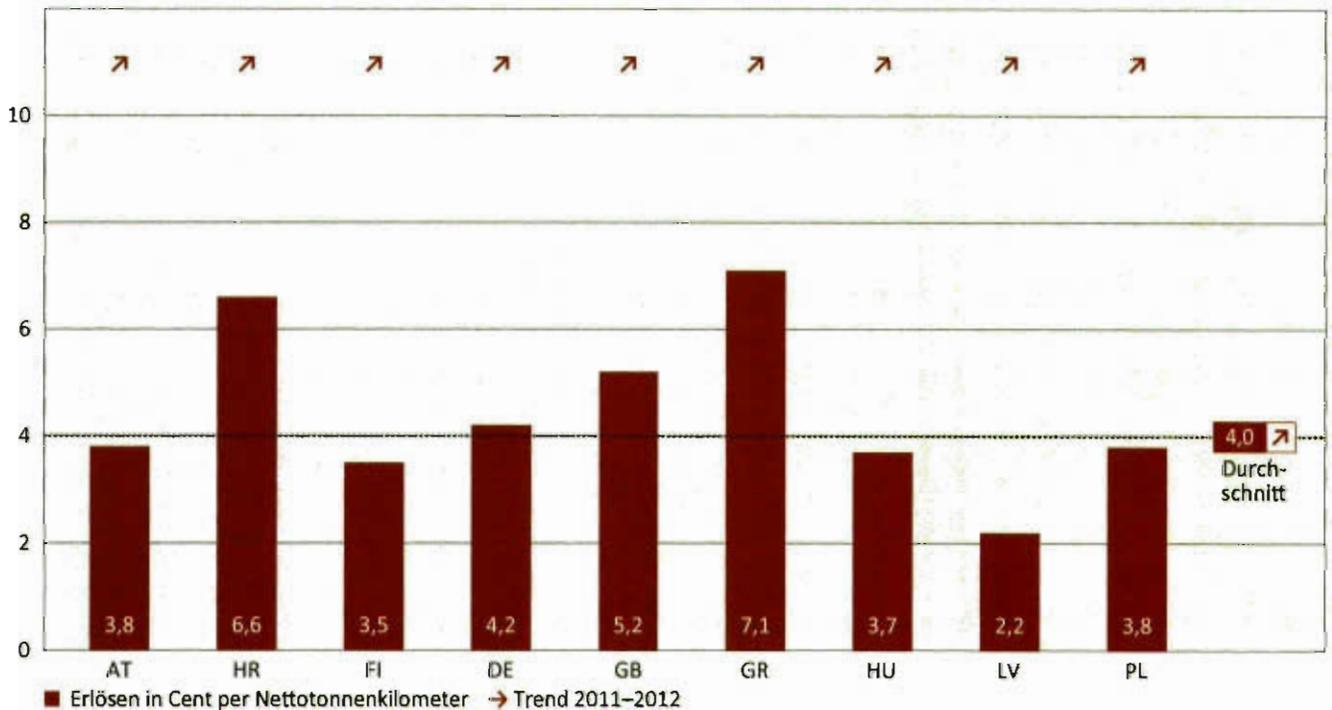


Abb. 9: Erlöse der Güterverkehrsunternehmen. Cent je Nettotonnenkilometer 2012.

Quelle: IRG-Rail

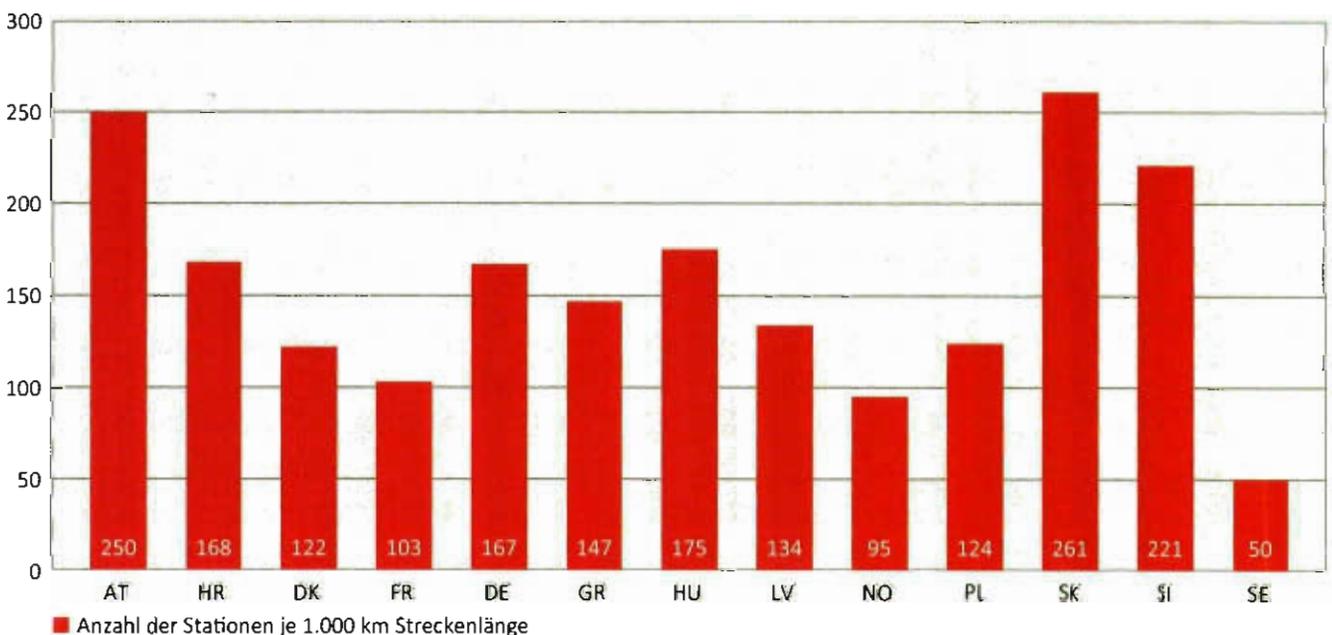


Abb. 10: Stationsdichte im Verhältnis zur Länge des Schienennetzes. Anzahl der Stationen im Personenverkehr je 1.000 Kilometer Streckenlänge 2012.

Quelle: IRG-Rail

stand von 4 Kilometer. Die niedrigen Werte, vor allem in Skandinavien, sind auf die geringe Bevölkerungsdichte zurückzuführen.

Allerdings ist auch die durchschnittliche Zahl der Stationen je Einwohner in der Slowakei, in Österreich und in Slowenien am höchsten. Diese drei Länder haben also nach wie vor ein dichtes Netz an Stationen für den Personenverkehr. An vierter Stelle liegt Ungarn.

Frankreich und Griechenland haben hingegen eine niedrige Stationsdichte. In Griechenland ist das darauf zurückzuführen, dass Teile des Landes überhaupt nicht von der Bahn erschlossen sind.

In Frankreich erklärt sich dieser Umstand aus dem Hochgeschwindigkeitsnetz, das einerseits sehr lang ist und andererseits sehr große Stationsabstände aufweist.

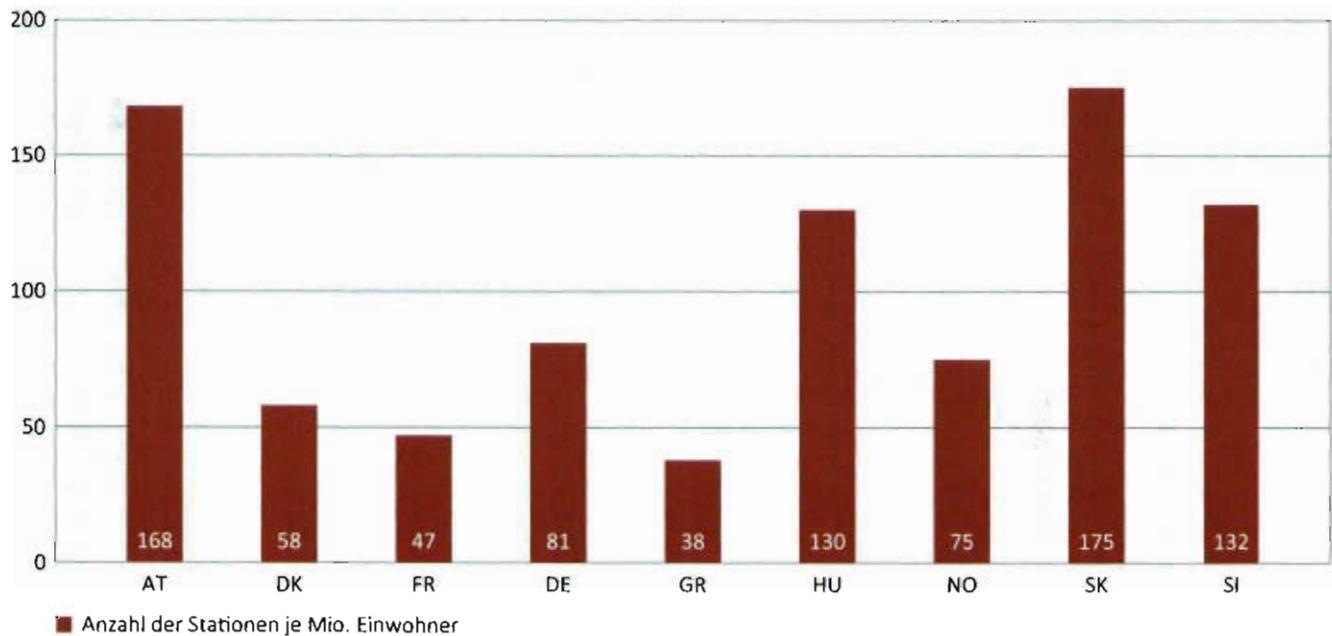


Abb. 11: Stationsdichte im Verhältnis zur Bevölkerung. Anzahl der Stationen im Personenverkehr je Millionen Einwohner 2012.

Quelle: IRG-Rail



MARKTZUGANG

Wien voraussichtlich von derzeit 90 Minuten auf unter 60 Minuten verkürzen.

Verkehrstechnisch interessant ist auch der Neubau der Strecke der Salzburger Lokalbahn zwischen Trimmelkam und Ostermiething in Oberösterreich. Diese Verlängerung soll noch Ende 2014 in Betrieb genommen werden. Ebenfalls in Oberösterreich soll der erste Teil der Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf im Stadtgebiet von Gmunden zum Klosterplatz verlängert und noch 2014 in Betrieb genommen werden.

Nach der Teileröffnung des Hauptbahnhofs Wien mit vier Bahnsteigen wurden die Errichtungsarbeiten fortgeführt. Ende Dezember 2014 soll der Südteil des Bahnhofes fertiggestellt sein.

Einstellungen von Strecken

Im Jahr 2013 sowie Anfang 2014 wurde für zahlreiche Strecken die Einstellung gemäß §28 EisbG bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie beantragt (siehe Tabelle „Beantragte Streckeneinstellungen in Österreich 2013/2014“). Die Strecke Felixdorf–Blumau-Neurißhof wurde im Jahr 2014 dem österreichischen Bundesheer als Anschlussbahn übergeben. Ebenso wurde eine kurze Stichstrecke ab Mistelbach der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) als Anschlussbahn übertragen. Der kurze Abschnitt wird weiterhin für Rübentransporte in der Erntesaison verwendet.

Mehr Verkehrsstationen 2013

Betrachtet man alle Infrastrukturunternehmen zusammen, gibt es im österreichischen Eisenbahnnetz 1.424 Stationen. Mit 1.134 Stationen gehören die meisten Haltestellen und Bahnhöfe der ÖBB-Infrastruktur AG. Im August 2013 erfolgten der Spatenstich und die Verkehrsfreigabe für die neue Haltestelle Graz Liebenau-Murpark. Weiters nahm die ÖBB-Infrastruktur AG die Haltestellen Salzburg Lieferung und Straßwalchen West in Betrieb. Die Pinzgauer Lokalbahn nahm die Haltestellen Stuhlfelden Siedlung und Mittersill Essiger als „signalisierte Bedarfshaltestellen“ in Betrieb. In diesen bleiben Züge nur bei tatsächlichem Haltewunsch stehen. Liegt kein Haltewunsch vor, kann der Zug durchfahren und es können Anfahrtsenergie und Bremsverschleiß eingespart werden. Damit werden der Ausstoß von CO₂ und Feinstaub reduziert sowie die Betriebsqualität verbessert.

Grenzbahnhöfe – Österreich gut eingebunden

Das österreichische Eisenbahnnetz grenzt mit 28 Strecken an die benachbarten Eisenbahnnetze und ist damit gut in das europäische Netz eingebunden. 26 Grenzübergänge betreffen die ÖBB-Infrastruktur AG und zwei die Raaberbahn (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt) bzw. die Neusiedler Seebahn GmbH. Bei Letzteren handelt es sich um die Übergänge Baumgarten/Sopron

Strecke	Verkehr zuletzt	Streckenlänge	Einstellung bewilligt bzw. weitere Verwendung
Mistelbach Lb–Hohenau	Güterverkehr	30 km	Verfahren läuft.
Mistelbach Lb–Paasdorf Lokalbahn	Güterverkehr	1 km	2013; Anschlussbahn der NÖVOG
Pernhofen-W.–Zellerndorf	Umleitungsverkehr	26 km	Verfahren läuft
Deutschkreutz–Oberloisdorf	Güterverkehr	37 km	2013; nunmehr Anschlussbahn
Linz Ybf West–Linz Urfahr	Gesamtverkehr	3 km	Verfahren läuft
Liesing–Waldmühle	Kein planmäßiger Verkehr	6 km	2014
Lambach–Gmunden Seebahnhof, Teilabschnitt AB ABIES–Bahnhof Engelhof	Kein planmäßiger Verkehr	3 km	2014
Friedberg–Oberwart	Güterverkehr	26 km	Verfahren läuft
Wien Praterst.–Wien Donauufer	Kein planmäßiger Verkehr	1 km	2014
Felixdorf–Blumau-Neurißhof	Güterverkehr	6 km	2014; Anschlussbahn Bundesheer

Tabelle 3: Beantragte Streckeneinstellungen in Österreich 2013/2014.

Quelle: Settenen-Control

Neubaustrecke	Verkehr	Elektrifiziert	Güterkorridor
Tschechien:			
Summerau (– Horní Dvořiště)	eingleisig	15 kV~	
Gmünd NÖ (– České Velenice)	eingleisig	25 kV~	
Retz (– Šatov)	eingleisig	15 kV~	
(Hohenau –) Břeclav	zweigleisig	25 kV~	RFC 7, RFC 5
Slowakei:			
Marchegg (– Devínska Nova Ves)	eingleisig		
(Kittsee –) Petržalka	eingleisig	15 kV~	RFC 5, RFC 9
Ungarn:			
(Nickelsdorf –) Hegyeshalom	zweigleisig	25 kV~	RFC 7, RFC 9
(Loipersbach-Schattendorf –) Sopron	eingleisig		
(Jennersdorf –) Szentgotthard	eingleisig		
(Ebenfurth –) Sopron (Gysev)	eingleisig	25 kV~	RFC 7
(Deutschkreutz –) Sopron (Gysev)	eingleisig	25 kV~	
Pamhagen– (Fertőszentmiklós)	eingleisig	25 kV~	
Italien:			
(Arnoldstein –) Tarvisio Boscoverde	zweigleisig	15 kV~	RFC 5
(Sillian –) San Candido/Innichen	eingleisig	15 kV~	
(Steinach in Tirol –) Brennero/Brenner	zweigleisig	15 kV~	RFC 3
Slowenien:			
Spielfeld Straß (– Šentilj)	eingleisig	3 kV=	RFC 5
Bleiburg–(Prevalje)	eingleisig		
(Rosenbach –) Jesenice	zweigleisig	15 kV~	
Deutschland:			
(Bregenz –) Lindau Reutin	zweigleisig	15 kV~	
Kufstein (– Kiefersfelden)	zweigleisig	15 kV~	RFC 3
Vils–Pfronten–Steinach	eingleisig		
Ehrwald Zugspitzbahn–Griesen	eingleisig	15 kV~	
Scharnitz–Mittenwald	eingleisig	15 kV~	
Salzburg Hbf.–Freilassing	zweigleisig	15 kV~	RFC 9
Braunau/Inn–Simbach/Inn	eingleisig		
(Schärding –) Passau	zweigleisig	15 kV~	RFC 9
Schweiz/Liechtenstein:			
(Feldkirch –) Buchs (SG)	eingleisig	15 kV~	
(Bregenz –) St. Margrethen	eingleisig	15 kV~	

Tabelle 4: Grenzbahnhöfe im österreichischen Eisenbahnnetz.

Quelle: Schienen-Control

und Pamhagen/Fertőszentmiklós. Von den 28 Grenzübergängen sind 22 elektrifiziert. In der Tabelle „Grenzbahnhöfe im österreichischen Eisenbahnnetz“ sind alle Grenzbahnhöfe angeführt. Der zum Grenzbahnhof korrespondierende Bahnhof ist in Klammern dargestellt.

Neun Grenzübergänge sind zweigleisig ausgebaut. Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt im Grenzbereich Steiermark–Slowenien über einen 2,2 km langen Abschnitt, der mit Gleichstrom elektrifiziert ist. Für die Güterkorridore sind nur die Grenzübergänge der Hauptlinien gekennzeichnet. Am meisten frequentiert sind die

Grenzübergänge nach Deutschland bei Salzburg und Kufstein. Mit nur zwei Zugpaaren im Regionalverkehr von Montag bis Freitag ist Bleiburg der am wenigsten befahrene Grenzübergang.

Verbesserte Infrastruktur rund um die Bahn

Nachdem 2012 sehr viele Neubau- und Ausbaustrecken fertiggestellt und dem Betrieb übergeben wurden, verbesserte sich 2013 die Infrastruktur „rund um die Bahn“. So konnten Ende März 2013 am Bahnhof Hall in Tirol ein übersichtlicher Busterminal mit überdachtem Wartebereich sowie eine neue Park+Ride Anlage für 70 PKW und Zweiräder für alle Bahnkunden eröffnet werden. Die Investitionssumme betrug eine Million Euro.

In St. Pölten und Vöcklabruck wurde mit dem Bau leistungsfähiger Park+Ride Anlagen begonnen. In Vöcklabruck werden 257 PKW-Stellplätze um 470.000 Euro geschaffen. Entlang der steirischen Ostbahn wurden die Park+Ride Anlagen erweitert: In Studenzen-Fladnitz kamen 170 PKW-Stellplätze hinzu, in Gleisdorf 64 Stellplätze. In Spital am Pyhrn wurde ein neuer Mittelbahnsteig mit 190 Meter Länge in Betrieb genommen. Darüber hinaus wurde die IC-Verkehrsstation Bruck an der Mur fertiggestellt.

Privatbahnen

Bei den privaten Infrastrukturbetreibern ergaben sich nur geringe Veränderungen in der Eigentümer- und Netzstruktur. Die Strecke Mistelbach Lokalbahn–Paas-

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	15
Höhenbahn Reißeck	Schmalspur	Keine	nicht vernetzt	3
IVB	Schmalspur-Straßenbahn	Innsbruck Hbf.	nicht vernetzt	18
LILO	Infrastruktur, Betrieb St&H	Eferding, Linz Hbf., Neumarkt-Kalham	LILO	59
LVE	Infrastruktur, Betrieb St&H	Stadl-Paura	LVE	16
MBS	Integriert	Bludenz	ÖBB-Infra	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. Ybb	nicht vernetzt	158
NSB	Infrastruktur, Betrieb durch Raaberbahn	Neusiedl/See, Fertöszentmiklós	ÖBB-Infra	48
Raaberbahn	Integriert (österreich-ungarisch)	Ebenfurth, Wulkaprodersdorf, Deutschkreutz	ÖBB-Infra	31
SKGB/SLB	Schmalspur-Zahnrad	Keine	nicht vernetzt	6
SLB	Integriert	Salzburg Itzling	SCHIG	35
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
WLB	Integriert	Wien Meidling, Traiskirchen	SCHIG	31
ZB	Schmalspur	Jenbach	nicht vernetzt	32

Tabelle 5: Österreichische Privatbahnen mit eigener Infrastruktur.

Quelle: Schienen-Control

dorf Lokalbahn wurde als Anschlussbahn an die NÖVOG übergeben, die sie für den Rübenverkehr nutzt. In der nachfolgenden Tabelle „Österreichische Privatbahnen mit eigener Infrastruktur“ ist das gesamte Privatbahnnetz Österreichs ohne Anschlussbahnen dargestellt. Die rein touristischen Bahnen sind ebenfalls angeführt.

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

Ein Vergleich mit den Streckennetzen anderer europäischer Länder findet sich im Kapitel Entwicklungen im europäischen Markt.

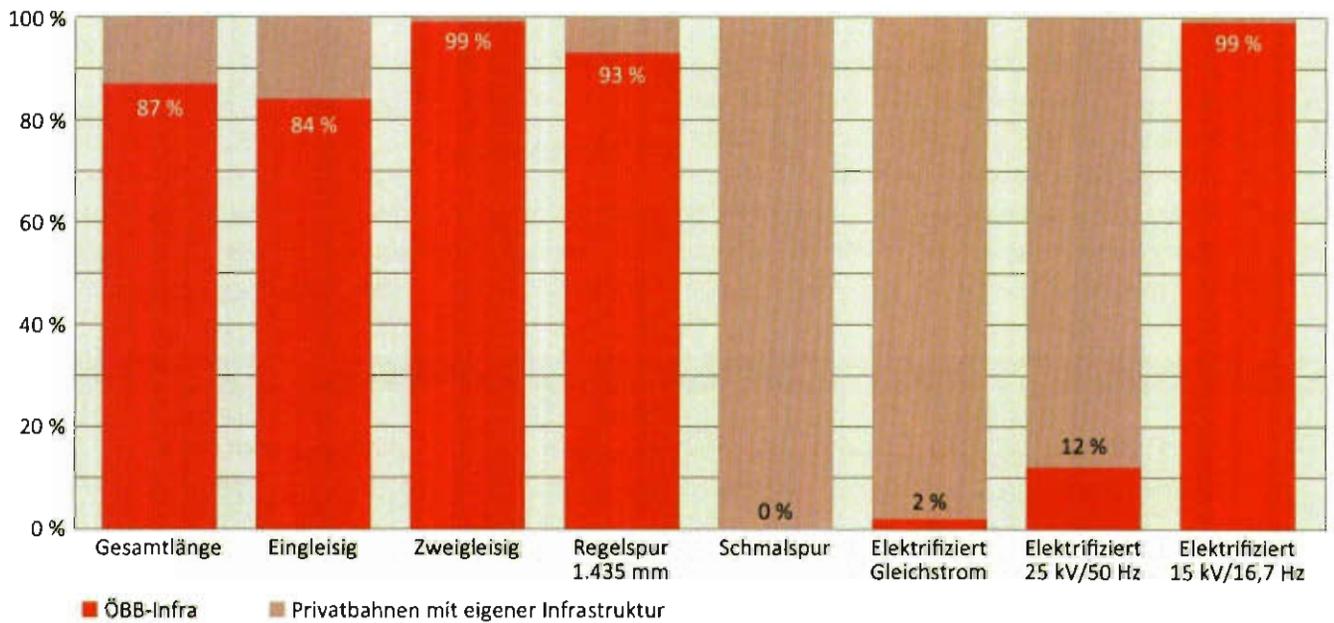


Abb. 2: Anteile unterschiedlicher Infrastrukturmerkmale des österreichischen Eisenbahnnetzes.

Quelle: Schienen-Control

PÜNKTLICHKEIT IM FOKUS

Eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Verkehrsmittelwahl stellt die Pünktlichkeit des Verkehrsmittels dar. Für Bahnreisende sind eine möglichst kurze Fahrzeit – insbesondere auf dem Weg zum Arbeitsplatz –, das zeitgerechte Eintreffen am Zielort und das Erreichen von Anschlusszügen wesentlich. Bei Zugverspätungen besteht für Fahrgäste seit Dezember 2009 ein rechtlicher Anspruch auf Entschädigungszahlungen.

Pünktlichkeit im Personenverkehr

Grundlage der Statistik ist die Messung der Zugankunftszeiten an allen bedienten Haltestellen. Es wird ein international üblicher und von den meisten Bahnunternehmen angewendeter Schwellenwert von fünf Minuten und 29 Sekunden herangezogen (einige Bahnunternehmen setzen den Wert für eigene Statistiken bei nur drei Minuten fest). Dies bedeutet, dass Züge bis zu einer Verspätung von maximal fünf Minuten und 29 Sekunden als pünktlich gewertet werden. Ausgefallene Züge scheinen in der Bewertung nicht auf, ebenso wenig wie Züge, die im Schienenersatzverkehr geführt werden.

	2010	2011	2012	2013
Personenverkehr gesamt	94,2 %	96,6 %	96,5 %	95,9 %
Personenfern- verkehr	75,7 %	87,0 %	87,1 %	86,3 %
Personennah- verkehr	95,2 %	97,0 %	96,9 %	96,4 %
Wiener Schnell- bahn	98,5 %	98,4 %	97,6 %	96,8 %
Güterverkehr	68,3 %	68,9 %	77,1 %	75,5 %

Tabelle 1: Vergleich der Pünktlichkeit 2009–2013 aller Eisenbahnverkehrsunternehmen im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur

Gesamter Personenverkehr

2013 konnte die hohe Pünktlichkeit im gesamten Personenverkehr mit 95,9 Prozent (2012: 96,5 Prozent) fast gehalten werden. Der Monat mit den meisten pünktlichen Zügen war wetterbedingt der milde Dezember 2013 mit 97,4 Prozent. Am wenigsten pünktliche Züge gab es mit 93,5 Prozent im Juni, was auch auf das Hochwasser zurückzuführen ist.

Vergleicht man für das Jahr 2013 die Eisenbahnachsen in Österreich, zeigt sich, dass die Tauernstrecke

zwischen Salzburg–Villach und Jesenice bzw. Tarvis mit 90,8 Prozent die Achse mit den wenigsten pünktlichen Zügen im gesamten Personenverkehr ist (2012: 91 Prozent). Die Verspätungen ergeben sich größtenteils durch den internationalen Verkehr zwischen Deutschland, Italien und Slowenien. Die Achse mit den meisten pünktlichen Zügen war der Brenner mit 95,6 Prozent.

Personenfernverkehr

Im Fernverkehr sank die Pünktlichkeit im Vergleich zum Jahr 2012 um 0,8 Prozentpunkte auf 86,3 Prozent. Der Monat mit den wenigsten pünktlichen Zügen war der durch Hochwasser gekennzeichnete Juni 2013 mit 74,6 Prozent, am pünktlichsten kamen die Züge im Dezember mit 91,0 Prozent an.

Im Fernverkehr zeigt sich 2013, dass die Nord-Süd-Verbindung über das Ennstal und den Schoberpass mit 83,6 Prozent die Achse mit den wenigsten pünktlichen Zügen im Personenfernverkehr ist (2012: 80,7 Prozent). Die Verspätungen ergeben sich größtenteils durch den eingleisigen Abschnitt zwischen Bischofshofen und Selzthal, aber auch durch die starke Vernetzung mit anderen inländischen und ausländischen Taktverkehren. Auf der Tauernstrecke beträgt die Pünktlichkeit im Fernverkehr 85,0 Prozent (2012: 86,5 Prozent). Die Westbahnstrecke zählt mit 87,3 Prozent (2012: 88,3 Prozent) zu den Fernverkehrsstrecken mit den pünktlichsten Zügen.

Personennahverkehr

Im Personennahverkehr sank die Pünktlichkeit geringfügig um 0,5 Prozentpunkte auf 96,4 Prozent. Der Monat mit den wenigsten pünktlichen Verbindungen war der durch Hochwasser gekennzeichnete Juni 2013 mit 94,4 Prozent Pünktlichkeit. Die meisten pünktlichen Züge waren im Dezember mit 97,8 Prozent zu verzeichnen.

Verspätungsursachen im Personenverkehr

Personenverkehr gesamt

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen verursachen 47 Prozent (2012: 46 Prozent) der Verspätungen im gesamten Personenverkehr selbst. Ursachen sind beispielsweise die Überschreitung der Haltezeit durch starken Fahrgastwechsel, späte Bereitstellung der Garnituren an den Abfahrtsbahnhöfen oder technische

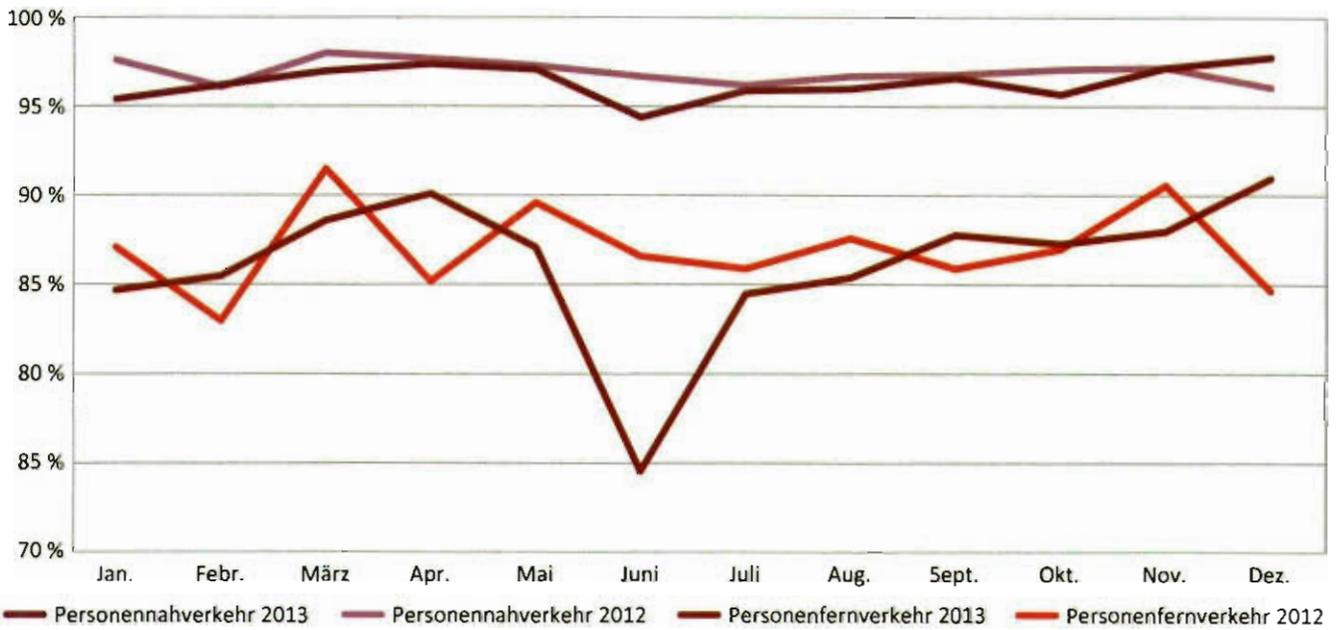


Abb. 1: Pünktlichkeit im Personennahverkehr und Personenfernverkehr 2012 und 2013 (Messung der Verspätungen ab 5 Minuten 29 Sekunden).
Quelle: ÖBB-Infrastruktur

Störungen am Fahrzeug. 29 Prozent (2012: 31 Prozent) der Verspätungen verursacht der Infrastrukturbetreiber, z. B. wegen Langsamfahrstellen, Überlastung des Streckennetzes, Disposition.

Fernverkehr

Bei den Verspätungsursachen zeigt sich im Fernverkehr ein leicht verändertes Bild: 37 Prozent der Verspätungen verursachen die Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst (2012: 35 Prozent). Infrastrukturmängel waren nur noch für 24 Prozent (2012: 28 Prozent) der Verspätungen verantwortlich. Nachbarbahnen haben im Fernverkehr mit 31 Prozent (2012: 29 Prozent) aller Verspätungen nach wie vor einen starken Einfluss auf die Pünktlichkeit.

Die Fernverkehrszüge aus Italien über Tarvis nach Österreich erreichen im Vergleich zum Vorjahr eine Pünktlichkeit von 43,4 Prozent (2012: 25,5 Prozent). Die durchschnittliche Verspätung je Zug beträgt 24,4 Minuten (2012: 20,6 Minuten). Die Verspätungen werden vor allem durch die Nachtzüge verursacht. Die Pünktlichkeit der Züge aus Ungarn verschlechterte sich gegenüber 2012 von 58,7 Prozent auf 50,8 Prozent. Durch den planmäßig längeren Aufenthalt der grenzüberschreitenden Züge von Budapest nach München im Bahnhof Wien West von 18 Minuten können die durchschnittlichen Verspätungen von 12,5 Minuten (2012: 7,4 Minuten) abgeschwächt oder durch eine

pünktliche Weiterfahrt sogar ausgeräumt werden. Mit 96,1 Prozent (2012: 95,9 Prozent) Pünktlichkeit sind die Züge Zürich–Bregenz–München die pünktlichsten grenzüberschreitenden Züge im ÖBB-Netz. In der Gegenrichtung wird durch die oftmals unpünktliche

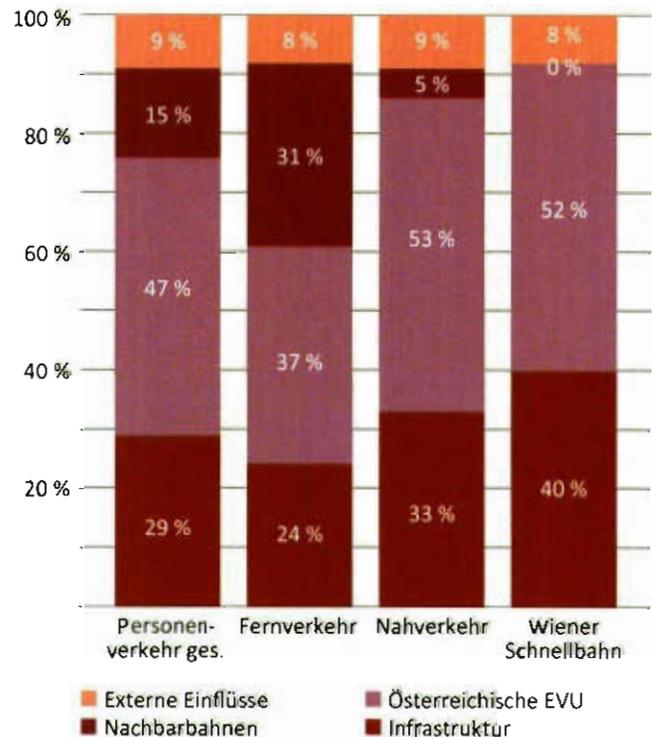


Abb. 2: Verspätungsursachen im gesamten Personenverkehr, Fernverkehr, Nahverkehr und der Wiener Schnellbahn 2013.
Quelle: ÖBB-Infrastruktur

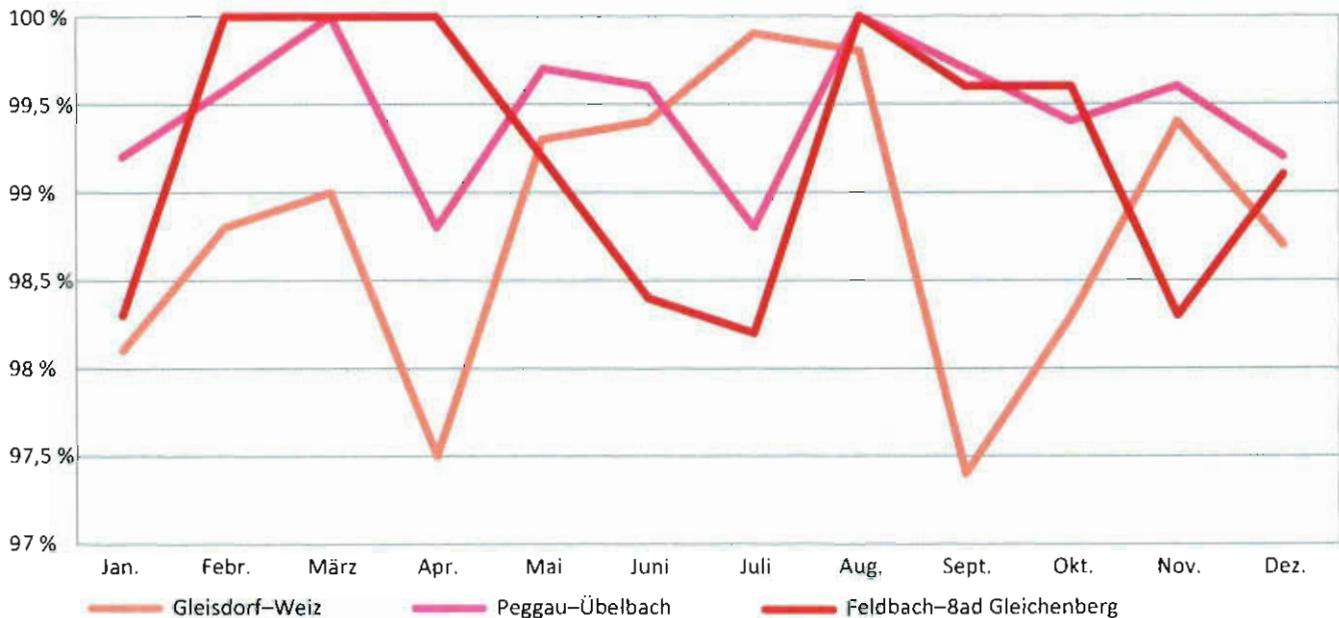


Abb. 3: Pünktlichkeitswert nach Monaten für 2013 für StLB.

Quelle: Website der StLB

Übergabe an der deutschen Grenze in Lindau lediglich ein Pünktlichkeitsgrad von 70,4 Prozent erzielt. Die durchschnittliche Verspätung je Zug beträgt 7,3 Minuten (2012: 4,9 Minuten).

Nahverkehr

53 Prozent (2012: 53 Prozent) der Verspätungen verursachen die Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst. An zweiter Stelle der Ursachen für Verspätungen steht die Infrastruktur mit 33 Prozent (2012: 33 Prozent). Insgesamt beträgt die durchschnittliche Verspätung je Zug im Nahverkehr 1,3 Minuten (2012: 1,2 Minuten). Mit durchschnittlich 0,8 Minuten Verspätung erreicht die Wiener Schnellbahn eine Pünktlichkeit von 96,8 Prozent.

Pünktlichkeit der Privatbahnen

Beim Vergleich der Pünktlichkeitswerte aller Bahnunternehmen ist zu berücksichtigen, dass nicht bei allen Bahnunternehmen die Messung auf gleiche Art und Weise – z. B. manuell oder elektronisch – erfolgt. Nachfolgend wird eine Privatbahn näher betrachtet.

Steiermärkische Landesbahn

Alle Normalspurstrecken der Steiermärkischen Landesbahn (StLB) bieten Anschlüsse von und nach Graz. Nach Weiz und nach Übelbach wurde den Kunden 2013 ein dichtes Angebot mit bis zu 22 Zugpaaren an Werktagen außer Samstag angeboten. In mehreren Mo-

naten wurde eine Pünktlichkeit von 100 Prozent verzeichnet.

Pünktlichkeit im Güterverkehr

Im Güterverkehr ist der Schwellenwert für die Pünktlichkeit mit 15 Minuten festgelegt. Als unpünktlich gilt ein Güterzug ab der 16. Verspätungsminute. Die Pünktlichkeit verschlechterte sich im Jahr 2013 um 1,6 Prozentpunkte auf 75,5 Prozent. Je 42 Prozent der Verspätungen werden durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst bzw. die verspätete Grenzübergabe verursacht.

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 2013 zeigt ein ähnliches Ergebnis wie für das Jahr 2012: Die Eisenbahnverkehrsunternehmen mussten abermals Zahlungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen leisten. Die höchsten Beträge an die Infrastruktur kamen von der Rail Cargo Austria (RCA) und von der ÖBB-Personenverkehr AG.

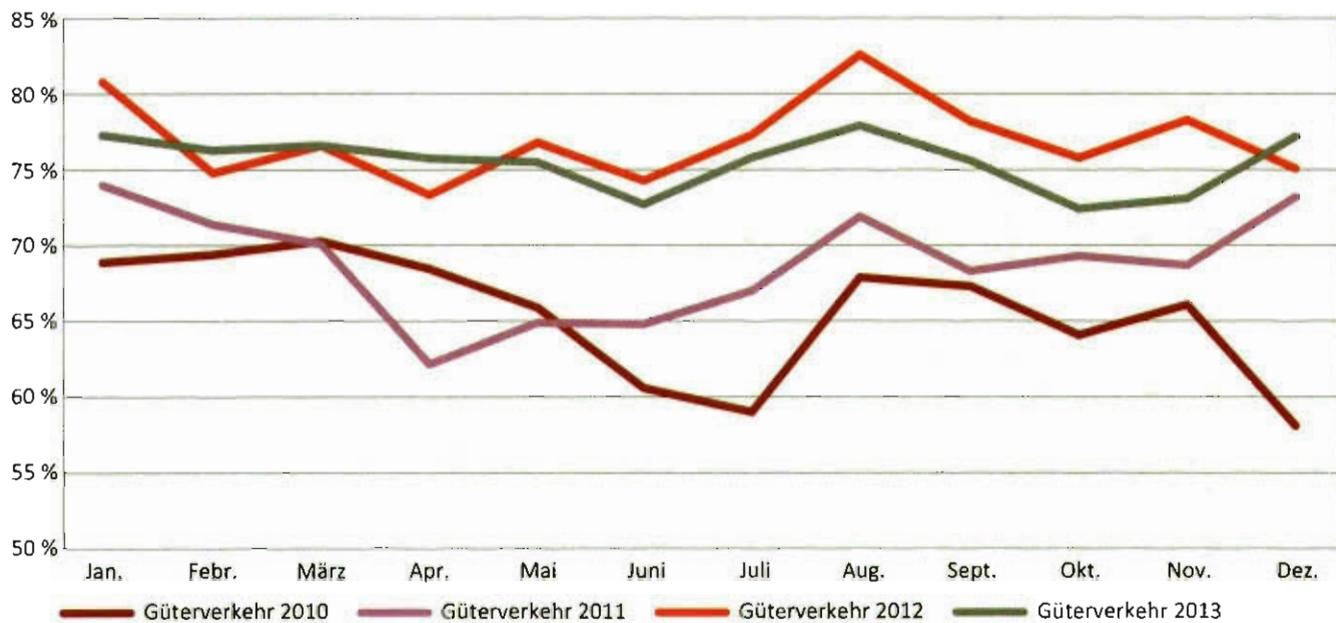


Abb. 4: Pünktlichkeit im Güterverkehr 2010–2013.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur

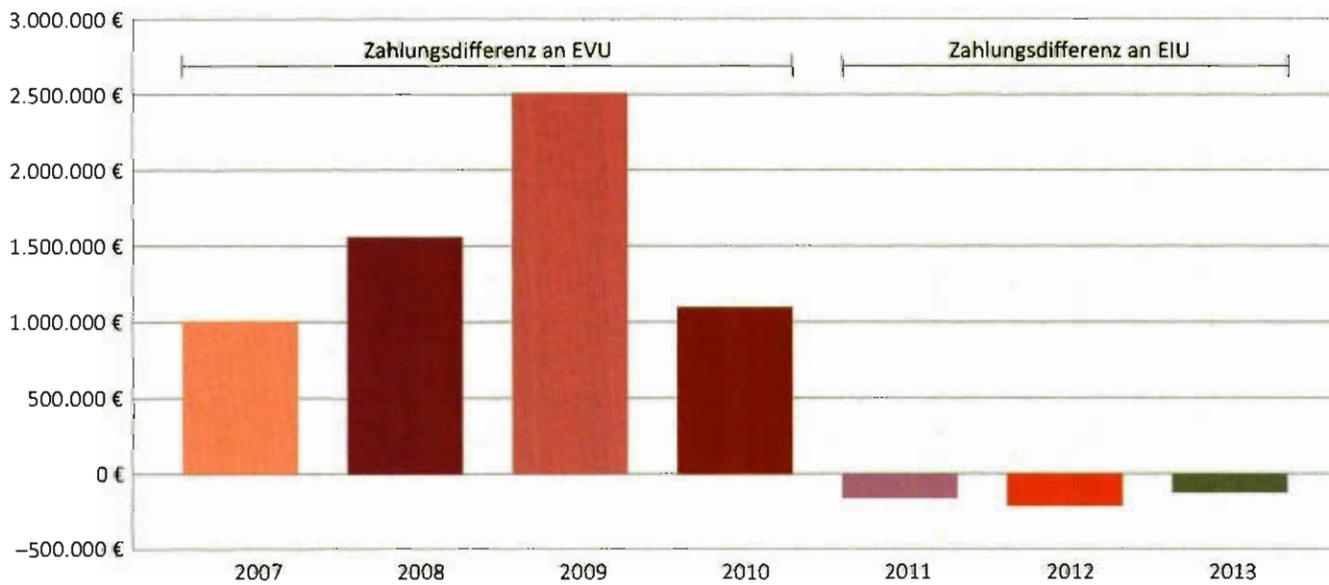


Abb. 5: Zahlungsdifferenz aus dem Performance Regime 2007–2013.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur

ENTGELTFESTSETZUNG FÜR DAS MINDEST-ZUGANGSPAKET IM LICHT DES RECASTS

RECAST

Im Sommer 2012 wurde die Neufassung des ersten Eisenbahnpaketes vom EU-Parlament beschlossen, welche auch kurz RECAST des ersten Eisenbahnpakets genannt wird.

Mit der Umsetzung des RECASTs kommt es zu einigen Neuerungen bei der Entgeltfestsetzung für die Infrastrukturunternehmen. Diese Neuerungen bestehen in vielen Fällen in einer Konkretisierung der RL 2001/14/EG, die nun über zehn Jahre als Grundlage für die Festlegung der Entgelte fungierte. Diese Konkretisierungen waren notwendig, da die bestehende Richtlinie oft Spielraum für weitreichende Auslegungen bot. Durch diese Konkretisierungen sollen die Interpretationen nun vereinheitlicht werden. Als weitere Neuerung ist die Einführung von Durchführungsrechtsakten zu sehen, wobei drei den Bereich der Entgeltregelungen betreffen: Ein Rechtsakt soll die Berechnung der Kosten regeln, welche unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, während der zweite Rechtsakt sich mit der Anlastung der umweltbezogenen Kosten beschäftigt. Der dritte Rechtsakt betrifft die Entgeltdifferenzierung für Züge mit dem Zugsicherungssystem ETCS.

Entgelte der unmittelbar verursachten Kosten

Der Wortlaut des Art. 7 Abs. 3 der RL 2001/14/EG wurde wörtlich in den RECAST in Art. 31 Abs. 3 übernommen. Dies stellt einen Kompromiss dar, da sich der Rat und das Europäische Parlament nicht auf eine Definition der Kosten, welche unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, einigen konnten. Die EU-Kommission hat daher nach der Bestimmung des Art. 31 Abs. 3 RL 2012/34/EU die Ermächtigung erhalten, die Berechnung der direkten Kosten durch einen Durchführungsakt festzulegen. Die Kommission hat für den Erlass des Durchführungsrechtsaktes bis Juni 2015 Zeit. Bis Mai 2014 wurde noch kein Entwurf veröffentlicht.

Weiterhin kann auch ein höheres Entgelt für die Benutzung von überlasteten Strecken eingehoben werden, wenn diese als überlastet erklärt werden und ein Aus-

bauplan vorgelegt wird. Das Entgelt darf aber nur für die jeweiligen Streckenabschnitte erhoben werden und auch nur in jenen Zeiten, wenn diese überlastet sind. Als überlastet ist ein Streckenabschnitt zu erklären, wenn nicht alle Trassenansuchen gewährt werden können und auch ein Koordinierungsverfahren zu keiner Lösung geführt hat. Weiterhin unklar ist die Berechnung der Höhe eines solchen Entgeltes, was wiederum Spielraum für Interpretation offen lässt.

Umweltbezogene Auswirkungen

Das erste Eisenbahnpaket sah bereits die Möglichkeit vor, den Eisenbahnverkehrsunternehmen umweltbezogene Kosten im Rahmen der Entgelte anzulasten. Dies war als Bonus-Malus-System vorgesehen, das dem Infrastrukturbetreiber keine Mehrerlöse bescheren durfte. Der Infrastrukturbetreiber durfte aus diesem Entgelt nur in jenen Fällen Mehrerlöse erzielen, bei denen auch den konkurrierenden Verkehrsträgern Umweltkosten angelastet wurden. Der RECAST hat unter dem Titel der umweltbezogenen Auswirkungen vor allem Regelungen für die Anlastung von lärmverursachten Kosten getroffen. Wiederum ist die Idee eines Bonus-Malus-Systems vorgesehen, welches Investitionen in lärmarmes Rollmaterial fördern soll. Die Beschränkung, dass aus diesen Entgelten keine Mehrerlöse erzielt werden dürfen, bleibt ebenso bestehen wie die dazugehörige Ausnahme, dass Mehrerlöse zulässig sind, sofern auch der Straßengüterverkehr seine lärmabhängigen Kosten zu tragen hat. Die EU-Kommission ist hier berechtigt, Modalitäten für die Anwendung der Anlastung der Kosten der Lärmauswirkungen in einem Durchführungsrechtsakt zu regeln. Bis Mai 2014 war weder ein Durchführungsrechtsakt, der die Kostenberechnung regelt, beschlossen worden, noch wurde dazu ein Vorschlag vorgelegt.

Zuschläge zu den Entgelten

Bereits mit dem ersten Eisenbahnpaket war es möglich, dass zu den Entgelten für die durch den Zugbetrieb verursachten Kosten Zuschläge verrechnet werden. Das erste Eisenbahnpaket sah dabei nur vor, dass durch die Zuschläge kein Marktsegment von der Benutzung der Schieneninfrastruktur ausgeschlossen werden darf. Der

RECAST des ersten Eisenbahnpaketes sieht hier wesentlich weitergehende Regelungen vor. Der Infrastrukturbetreiber hat nun eine Liste mit Marktsegmenten in seine Netznutzungsbedingungen aufzunehmen. Dabei müssen zumindest die drei Marktsegmente Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und eigenwirtschaftliche Personenverkehrsdienste angeführt werden. Hier ergeht auch eine Aufgabe an den Regulator, da die Liste zumindest alle fünf Jahre überprüft werden muss. Die Bedeutung von Zuschlägen wird immens ansteigen, falls die Definition der Kosten, welche unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, eng ausfällt und der Infrastrukturmanager somit weniger Kosten über Entgelte zurückverdienen kann als zuvor.

Neu ist die Regelung auch für Güterverkehrsbahnen mit einer anderen Spurweite als der des Haupteisenbahnnetzes. Diese Regelung ist vor allem für Österreich und für die östlichen Nachbarländer in Bezug auf die Verlängerung der Breitspurbahn von der Slowakei nach Österreich interessant. Für die Benutzung dieser Strecke können Entgelte bis zu den Vollkosten verrechnet werden.

Die Regelung über höhere Entgelte von speziellen Investitionsvorhaben, welche ohne höhere Entgelte nicht gebaut worden wären oder nicht gebaut werden

würden, war bisher in Art. 8 Abs. 2 der RL 2001/14/EG geregelt. Im RECAST wurde die Regelung in den Art. 32 Abs. 4 RL 2012/34/EU übernommen, wobei es trotz textlicher Anpassungen zu keinen inhaltlichen Änderungen gekommen ist.

Eine Neuerung stellt die Differenzierung der Entgelte zur Förderung von Zügen mit ETCS-Ausrüstung dar. European Train Control System (ETCS) ist ein Zugsicherungssystem, welches langfristig in ganz Europa umgesetzt werden soll und damit die Vielzahl unterschiedlicher nationaler Zugsicherungssysteme ablösen wird.

Eine Entgeltdifferenzierung ist auf den in der Verordnung (EU) 2009/561 vorgesehenen Güterverkehrskorridoren verpflichtend. Die Differenzierung der Entgelte soll einen Anreiz für die Ausrüstung von Lokomotiven und Triebwagen mit ETCS bieten. Die EU-Kommission ist berechtigt, zur detaillierteren Regelung einen Durchführungsrechtsakt zu erlassen. Im März 2014 wurden die Regulatoren der Mitgliedsstaaten darum ersucht, ihre Erfahrung und ihr Fachwissen für einen Entwurf des Durchführungsrechtsaktes zur Verfügung zu stellen.

Die Regelungen zu den Entgeltzuschlägen wurden vom ersten Eisenbahnpaket wortgleich in den RECAST übernommen. Somit gibt es in diesem Bereich keine Neuerungen.

MARKTSEGMENTIERUNG IM RECAST – ÜBERLEGUNGEN ZU MARKTSEGMENTEN

Möchte ein Infrastrukturbetreiber nicht nur seine unmittelbar durch den Zugbetrieb anfallenden Kosten decken, ist er grundsätzlich berechtigt, Zuschläge bis zur Deckung der vollen Kosten zu verrechnen. Er muss jedoch bei der Festsetzung darauf achten, dass durch die Zuschläge kein Marktsegment von der Nutzung der Schieneninfrastruktur ausgeschlossen wird. Im RECAST

wurden die bisherigen Regelungen nun erweitert. Statt der bloßen Möglichkeit, Marktsegmente vorzusehen, wird nun eine Mindestanzahl an Marktsegmenten vorgeschrieben. Da Regelungen zur Festlegung von Marktsegmenten fehlen, sollen nun einige Überlegungen hierzu angestellt werden.

Marktsegmente

Allgemein wird unter Marktsegmentierung die Aufteilung des Marktes in kleinere Markteinheiten verstanden. Meist wird dazu noch ergänzt, dass innerhalb der Marktsegmente eine homogene Nachfrage vorhanden ist und diese sich von der Nachfrage in anderen Marktsegmenten unterscheidet. Der Begriff der Marktsegmentierung wird in vielen Bereichen verwendet. Da marketingtechnische oder betriebswirtschaftliche Überlegungen hier nicht passend erscheinen, wird auf die volkswirtschaftlichen Überlegungen und die Regelungen des Wettbewerbsrechts verwiesen.

Man unterscheidet zwischen sachlicher, räumlicher und zeitlicher Marktabgrenzung. Unter sachlicher Marktabgrenzung versteht man grundsätzlich den Austausch von Produkten untereinander. Bei der räumlichen Abgrenzung betrachtet man den räumlichen Markt, z. B. Elektronikprodukte, die entweder beim lokalen Händler oder bei einem weiter entfernten Händler bestellt werden. Hier wird der Markt sehr weit zu fassen sein. Anders sieht es mit Gütern und Dienstleistungen aus. Fertigbeton wird beispielsweise nur von einem Anbieter in der Nähe bezogen werden. Bei Transportleistungen würde eine möglichst direkte Verbindung gewählt und Umwege nur dann in Kauf genommen werden, wenn dies einen preislichen Vorteil bringt.

Die zeitliche Marktsegmentierung bezieht sich auf eine zeitliche Differenzierung. Ein Beispiel dafür ist Fernsehwerbung: Bei der Übertragung von sportlichen Großereignissen wird ein anderer Markt vorhanden sein als bei einer nachmittäglichen Talkshow. Hinsichtlich der Marktabgrenzung im Bereich der Entgeltfestsetzung wird die sachliche und räumliche Marktabgrenzung im Vordergrund stehen.

Konzept des „relevanten Marktes“ aus dem EU-Wettbewerbsrecht

Im Wettbewerbsrecht der EU spielt das Konzept des relevanten Marktes eine wichtige Rolle. Bevor über die Marktstellung und einen etwaigen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung entschieden werden kann, muss festgestellt werden, auf welchem Markt das Unternehmen tätig ist. Als Beispiel wird hier gerne der Fall eines Bananenproduzenten angeführt: Während er auf dem Bananenmarkt einen Marktanteil über 50 Prozent hat, beläuft sich sein Anteil auf dem Obstmarkt auf etwa 5 Prozent. Bei einem Marktanteil über 50 Prozent könnte der Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung gegeben sein, während dies bei 5 Prozent sehr unwahrscheinlich wäre. Die Abgrenzung nach dem Konzept des relevanten Marktes erfolgt durch die Substitution durch andere Güter. Wird bei einer Preiserhöhung des einen Gutes eine hohe Substitution durch andere Güter stattfinden, geht man davon aus, dass sich beide Produkte im selben Markt befinden. Dazu wird meist der sogenannte SNNIP-Test verwendet.

Neben der Nachfragesubstituierbarkeit wird auch auf die Angebotsumstellungsflexibilität abgestellt. Hierunter werden potenzielle Alternativen verstanden, etwa wenn ein Produzent ein Produkt derzeit nicht herstellt, dieses jedoch mit geringem Aufwand durch eine Produktionsumstellung auch produzieren könnte. Ein Produzent von Dosenhundefutter könnte sein Angebot auch auf Katzenfutter in Dosen erweitern. Ein Produzent von Kraftfahrzeugen wird jedoch nicht kurzfristig und ohne Investitionen Motorräder produzieren können. Bei der Festlegung des relevanten Marktes sind diese Alternativproduktionsmöglichkeiten zu berücksichtigen.

Marktsegmente Güterverkehr

Im Güterverkehr wird die Marktsegmentierung nach Art der transportierten Güter oder nach Art der Züge

stattfinden. Einerseits wird für den Transport vieler Güter spezielles Rollmaterial benötigt: Autotransportwagen können nicht für den Transport von Kohle genutzt werden und Stahl kann nicht auf Holztransportwagen befördert werden. Für diese Güter ist eine Marktabgrenzung relativ einfach. Für Güter, die weniger spezialisiertes Rollmaterial benutzen, wird dies schwieriger. Somit kann nur nach der Ladung differenziert werden, welche das Eisenbahnunternehmen dem Infrastrukturunternehmer vor Fahrt bekannt gibt. Weiters muss nach der Art des Zuges differenziert werden. Ganzzüge sind wirtschaftlich effizient durchzuführen und müssen gegenüber anderen Zugarten abgegrenzt werden. Besonders Zustell- oder Bedienfahrten werden demgegenüber ein anderes Marktsegment darstellen.

Marktsegmente Personenverkehr

Im RECAST des ersten Eisenbahnpaketes sind für den Personenverkehr zumindest zwei Marktsegmente vorgesehen. Im Personenverkehr wird es eine Segmentierung zumindest zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren geben. Eigenwirtschaftlich sind all jene Verkehre, die auf wirtschaftliches Risiko des Eisenbahnverkehrsunternehmens durchgeführt werden. Dies wird auf Teile des Fernverkehrs und auch vereinzelt auf Nahverkehrsstrecken zutreffen. Als gemeinwirtschaftlich sind all jene Verkehre anzusehen, für deren Durchführung das Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Aufwandsersatz von einer staatlichen Stelle erhält. Es führt den Verkehr für diese Stelle durch.

Eine Unterscheidung in weitere Marktsegmente wird es nur innerhalb des eigenwirtschaftlichen Marktsegmentes geben. Ein Marktsegment könnte Zubringerverkehre zu Flughäfen erfassen. Weiters könnte eine Unterscheidung von Hochgeschwindigkeitszügen und

Der SNNIP-Test

SNNIP steht für „Small but significant and nontransitory increase in price“. Dieser Test wird gerne im EU-Wettbewerbsrecht für die Abgrenzung von Märkten verwendet. Der SNNIP wurde 1982 vom U.S.-Justizministerium eingeführt, um den relevanten Markt bei der Überprüfung von Fällen des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung zu bestimmen. Es soll der kleinste relevante Markt ermittelt werden, in dem ein möglicher Monopolist oder ein Kartell einen wirksamen Preisanstieg erzielen kann. Ein solcher Markt ist dann gegeben, wenn Kunden nicht auf andere Produkte ausweichen, wenn der Preis erhöht wird. Üblicherweise wird eine Preissteigerung von fünf Prozent angenommen. Wenn in diesem Markt die Kunden bei einer Preissteigerung auf andere Güter wechseln, wie etwa von Butter auf Margarine, ist die Preiserhöhung nicht sinnvoll. Nur wenn es zu keiner wirklichen Substitution kommt, kann von einem relevanten Markt gesprochen werden. Hierfür wird das Konsumentenverhalten durch Umfragen untersucht. Damit sollen eine Nachfragefunktion gebildet und Elastizitäten berechnet werden. Alternativ kann dies auch über einen „critical loss-Ansatz“ berechnet werden. Als „critical loss“ wird der maximale Rückgang der Nachfrage angesehen, der bei einer Preiserhöhung von 5 Prozent verantwortet werden muss.

Schnellzügen erfolgen, die dieselben Relationen bedienen. Hier könnte die unterschiedliche Reisezeit einen unterschiedlichen Markt abdecken. Ebenso müssten Nachtreisezüge von anderen Schnellzügen abgegrenzt werden, da Nachtreisende andere Anforderungen haben als Tagreisende.

WHAT THE MARKET CAN BEAR TEST – MARKTTRAGFÄHIGKEITSÜBERLEGUNGEN BEI DER FESTSETZUNG VON ZUSCHLÄGEN

Wie viel darf die Nutzung der Schieneninfrastruktur kosten, damit der Verkehr die Schiene nutzt und nicht auf andere Verkehrsträger ausweicht? Diese Schlüsselfrage stellt sich, wenn es darum geht, die Nutzungsentgelte für die Schieneninfrastruktur festzulegen. Gemäß Art. 32 Abs. 1 der Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (RL 2012/34/EU) besteht die Möglichkeit, für eine volle Deckung der Kosten des Infrastrukturbetreibers Zuschläge zu verrechnen, die über die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs hinausreichen. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass keine Marktsegmente von der Nutzung der Schieneninfrastruktur ausgeschlossen werden. Daraus ist abzuleiten, dass es für die jeweiligen Marktsegmente unterschiedliche Zuschläge geben kann und unterschiedliche Zahlungsbereitschaften der einzelnen Marktsegmente mitberücksichtigt werden sollen.

Wie lassen sich Höhe und Markttragfähigkeit eines adäquaten Zuschlages ermitteln? In der Richtlinie und auch im Eisenbahngesetz (EisbG) ist dafür nur eine Obergrenze vorgesehen, welche die Zuschläge mit den Vollkosten deckelt. Die tatsächliche Höhe der Zuschläge wird hauptsächlich durch verkehrspolitische Entscheidungen bestimmt und liegt in den meisten Fällen unter den Vollkosten. In kaum einem Marktsegment würde bei Verrechnung der Vollkosten der Verkehr auf der Schiene verbleiben.

Einen Ansatz zur Berechnung marktverträglicher Zuschläge bietet die Ramsay-Boiteux-Regel. Dabei erfolgt die Berechnung der Zuschläge für die Marktsegmente invers zu ihrer Preiselastizität. Die Preiselastizität misst dabei die Änderung der Nachfrage bei einer Änderung des Preises. Eine Nachfrage wird als elastisch betrachtet, wenn sie sich prozentuell stärker ändert als der entsprechende Preis und stattdessen ein anderes Produkt konsumiert wird. Im Rahmen des Schienenverkehrs ist diese Grenze dann erreicht, wenn der Verkehr sich von der Schiene beispielsweise auf die Straße verlagert. Sehr unelastischen Marktsegmenten werden üblicherweise höhere Zuschläge verrechnet, als jenen, die in einem starken Wettbewerb zur Straße stehen.

Deshalb stehen bei der Festlegung von Zuschlägen primär Überlegungen zur Markttragfähigkeit im Vorder-

grund. Ein Zuschlag wird auf jeden Fall zu hoch sein, wenn ein Verkehr auf der Schiene nicht mehr durchgeführt wird oder auf einen konkurrierenden Verkehrsträger ausweicht. Während der erste Fall eher die Ausnahme darstellt, wird in den meisten Fällen die Substitution untersucht werden müssen. Um eine Entscheidung zu treffen, ab welchem Preis es für den Abnehmer vorteilhaft ist, von einem Verkehrsträger auf einen anderen zu wechseln, müssen zuerst die Kosten je Verkehrsträger für das jeweilige Marktsegment vorliegen. In Verbindung mit der Nachfrage lässt sich dann eine sogenannte Nachfragefunktion bilden, die die Auswirkungen von Preisänderungen auf die Nachfrage darstellt.

Anhand der Nachfragefunktion und der Preiselastizität kann schließlich festgestellt werden, für welche Marktsegmente und in welcher Höhe sich Zuschläge einführen lassen. Für die Frage, bis zu welcher Elastizität eine Erhöhung durch den Markt getragen werden kann, können auch die Überlegungen zum SNNIP-Test bzw. jene des „Critical loss-Ansatz“ herangezogen werden. Beide Ansätze werden auf den Seiten 71 und 72 kurz dargestellt.

Allgemeine Überlegungen

Die konkrete Berechnung von Zuschlägen ist eine komplexe und diffizile Aufgabe für die Infrastrukturbetreiber. Wenn die Definition der Kosten, welche unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs entstehen, sehr eng gefasst wird, kommt den Zuschlägen eine große Bedeutung zu. Mitgliedsstaaten werden einen eventuellen Einnahmeentfall ihres Infrastrukturmanagers kaum ausgleichen, sondern diesen eher zur Einführung von Zuschlägen anregen. Da den Infrastrukturmanagern zu Beginn noch Kenntnisse über das tatsächliche Marktverhalten fehlen, werden sie nur langsam beginnen können, Zuschläge einzuführen. Erst mit besserer Kenntnis der Märkte können nach und nach die Zuschläge erhöht bzw. Zuschläge für neue Marktsegmente eingeführt werden.

Während bei der Einführung und Erhöhung von Zuschlägen behutsam und langsam vorgegangen werden muss, ist es notwendig, auf eine Veränderung exogener Faktoren schnell zu reagieren. Gerade in wirt-

schaftlich schwierigen Zeiten muss ein Infrastrukturmanager in der Lage sein, über eine schnelle Senkung der Zuschläge für die Benützung der Schiene eine Verkehrs-

verlagerung von der Schiene weg hin zur Straße zu verhindern.

Die Ramsay-Boiteux-Regel

Die Ramsay-Boiteux-Regel bzw. das Ramsay-Problem beschäftigen sich mit der Preisfestsetzung eines Monopolisten. Dieser Ansatz wird besonders für die Regulierung von natürlichen Monopolen verwendet. Ein natürliches Monopol ist ein Anbieter, welcher hohe Fixkosten, aber niedrige Grenzkosten hat. Hierzu zählen Verkehrswege (Schiene und Straße), Telefon-, Wasser-, Strom- und Gasversorgungsnetze. Wenn ein Monopolist seinen Preis unreguliert festsetzen kann, wird er üblicherweise versuchen, einen möglichst hohen Gewinn zu erwirtschaften. Dies ist der Fall, wenn die Grenzkosten den Grenzerlösen entsprechen. Im Sinne einer Wohlfahrtsmaximierung wird der Preis des Monopolisten jedoch mit jenem Preis festgesetzt, in welchem sich die Absatzkurve (Preis) und die Grenzkosten schneiden. Dies ist eine Optimierung der Konsumentenrente, bei welcher der Monopolist noch immer profitabel ist.

Wenn vom Monopolisten nun unterschiedliche Produkte angeboten werden, ändern sich die Ausgangsbedingungen. Das wäre der Fall, wenn ein Schieneninfrastrukturmanager Trassen für den Güter- und den Personenverkehr anbietet. In diesem Fall sind die Nachfragefunktionen der Produkte voneinander unabhängig. Zur Preisfestsetzung wird der Monopolist zunächst je Marktsegment seine Grenzkosten ansetzen. Zur Deckung seiner Fixkosten und zur Erwirtschaftung eines Gewinnes wird er nun Aufschläge auf die Grenzkosten je Marktsegment hinzufügen. Da die Anlastung der Fixkosten negativ auf die Nachfrage des jeweiligen Marktsegments wirkt, muss die Elastizität der Nachfrage für die Bildung der Aufschläge mitberücksichtigt werden. Die Aufschläge müssen invers zur Nachfragefunktion sein. Damit wird sichergestellt, dass die erforderlichen Kosten mit einem Minimum an Konsumentenrendite verrechnet werden können.

Dieser Ansatz wird bereits in anderen regulierten Netzwerken verwendet und steht auch hinter den Überlegungen des Art. 32 der RL 2012/34/EU.

Herausforderungen für die Berechnung von Zuschlägen für den Güterverkehr

Der Großteil der Überlegungen für die Einhebung von marktfähigen Zuschlägen in spezifischen Marktsegmenten zielt auf den Güterverkehr ab. Im Güterverkehr erscheint eine Marktsegmentierung nach transportierten Gütern naheliegend. Sowohl Transportrouten als auch Rollmaterial sind oft auf das Transportgut abgestimmt, sodass eine Substitution eher unwahrscheinlich erscheint. Im Güterverkehr wird normalerweise nur die Straße als Konkurrenz angesehen. Für den Schiffsverkehr fehlen in den meisten Fällen die notwendigen Wasserwege und der Luftverkehr ist zumeist unter dem Kostengesichtspunkt auszuschließen.

Die Kosten für Ganzzüge können dabei noch relativ einfach berechnet werden, da Start- und Zielpunkt bekannt sind und unterwegs keine Zugmanipulationen notwendig sind. Jedoch müssen auch hier für die Abholung und Zustellung die Kosten für die erste bzw. letzte Meile mitberücksichtigt werden. Wesentlich komplexer wird die Berechnung für Züge, die Einzelwagenverkehre durchführen. In diesen Fällen sind vermehrt Zugmanipulationen nötig, deshalb müssen auch Kosten für diese Zugmanipulationen, für die wagentechnische Überprüfung und für den Verschub mitberücksichtigt werden. Bei Containerzügen sind zusätzlich die Kosten für die Benutzung der Terminals und der dort durchgeführten Services zu berücksichtigen.

In die Markttragfähigkeitsbetrachtung sind auch die Entgelte für Alternativstrecken miteinzubeziehen. Wenn die Entgelte von Alternativstrecken wesentlich niedriger sind, ist ein Ausweichen auf diese Strecken wahrscheinlich. Bei grenzüberschreitenden Verkehren müssen darüber hinaus die Entgelte der vor- bzw. nachgelagerten Strecken mitberücksichtigt werden.

Überlegungen für den Personenverkehr

Im Personenverkehr führt die Marktsegmentierung zur Unterscheidung von eigenwirtschaftlichem und gemeinwirtschaftlichem Personenverkehr. Die Vielzahl der Personenverkehrsdienste fällt in die Kategorie gemeinwirtschaftlicher Verkehr. Da die gemeinwirtschaftlichen Verkehre im Auftrag einer staatlichen

Institution durchgeführt werden, erhält der Betreiber einen finanziellen Ausgleich. Es stellt sich daher die Frage, wie sinnvoll ein möglicher Zuschlag ist, wenn dieser ohnehin wiederum vom Staat getragen werden muss.

Beispiel Großbritannien: „Markup for coal“ und neue Entwicklungen bei den Zuschlägen

Die Zuschlagsberechnung für Kohletransporte in Großbritannien gilt als Musterbeispiel. Als eines der ersten Länder beschäftigte sich Großbritannien mit dem Thema Marktsegmentierung und der Erhebung von Zuschlägen je Marktsegment. In Großbritannien wird unter dem Titel „periodic review“ alle fünf Jahre eine Untersuchung über die Entgelte durchgeführt. Auf dieser Basis setzt der Regulator „Office of Rail Regulation“ die Entgeltstruktur fest. Die Höhe der Entgelte wird durch den Infrastrukturmanager ermittelt. Im Jahr 2008 wurde eine Untersuchung der Marktsegmentierung durchgeführt, mit anschließender Bewertung der Markttragfähigkeit von höheren Entgelten für jedes Marktsegment. Im Rahmen der Untersuchung wurde der Fokus einerseits auf den Güterverkehr und andererseits auf das Marktsegment Kohle gelegt. In Großbritannien besteht im Personenverkehr ein Konzessionsmodell, wonach der Konzessionsnehmer je nach Strecke für die Konzession zahlen muss oder eine gemeinwirtschaftliche Leistung erhält. Für die Berechnung der Höhe dieses Zuschlages wurde bisher die Differenz zwischen den Transportkosten auf der Straße und jenen auf der Schiene herangezogen. Für jede Strecke von einer Kohlenmine bzw. einem Hafen zu einem Kraftwerk wurde ein eigener Zuschlag ermittelt. Auch

wurde ein Abschlag berücksichtigt, um Schwankungen in den Treibstoffkosten und außergewöhnliche Umstände zu berücksichtigen. Damit sollte sichergestellt werden, dass keine Kohletransporte von der Schiene auf die Straße verlegt werden. Im Jahr 2013 fand in Großbritannien eine Überarbeitung der Entgelte statt. Im Rahmen dieser Überarbeitung wurde eine Überprüfung der Markttragfähigkeit von Zuschlägen je Marktsegment durchgeführt. Neben dem Marktsegment Kohle wurden auch Zuschläge für die Marktsegmente Eisenerz, Atomenergie und Biomasse festgesetzt.

Bei den eigenwirtschaftlichen Personenverkehrsdiensten hängt eine Ermittlung stets von der Destination ab. Ein Beispiel hierfür ist Frankreich: Dort werden auf den TGV-Strecken Zuschläge abhängig von Start- und Zielpunkt der Zugfahrt verrechnet. Dabei werden auf den populären Strecken höhere Zuschläge verrechnet, auf den weniger profitablen Strecken kommen niedrigere zur Anwendung. Diese Zuschläge werden einmal im Jahr vom Infrastrukturbetreiber errechnet und angepasst. Das TGV-Netz stellt im Vergleich zum gesamten Eisenbahnnetz in Frankreich nur einen kleinen Ausschnitt dar, weshalb die komplexe Rechnung möglich ist. Für größere und komplexere Netze erscheint dies hingegen schwieriger. Da es bei Bahnverkehren nicht nur einen Start- und einen Zielpunkt gibt, sondern auch eine Reihe von Zwischenhalten, werden oft nicht nur ein Markt mit singulärem Start- und Zielort, sondern oft noch eine Reihe weiterer Märkte bedient. In der Abgrenzung der Märkte liegt auch das entscheidende Problem für eine Berechnung von Zuschlägen für den Personenverkehr.

*Ass.Prof. Dkfm. Mag. Dr. Brigitta Riebesmeier
Schienen-Control Kommissions Mitglied*

ANSCHLUSSBAHNEN

Allgemeines zu 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 Erleichterungen von den Verpflichtungen aufgrund der Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes – wie Erstellung von SNNB und 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.

Aufkommen von Anschlussbahnen geringfügig gestiegen

2013 war die Anzahl von bedienten Anschlussbahnen abermals rückläufig. Im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG wurden 675 Anschlussbahnen bedient, das sind 20 weniger als im Jahr zuvor. Im gesamten österreichischen Netz wurden Wagen zu 715 Anschlussbahnen beigestellt. Nichtsdestotrotz konnte mit 1,2 Millionen Wagen das Aufkommen im gesamten Schienennetz gesteigert werden. Um die Bedienung der Anschluss-

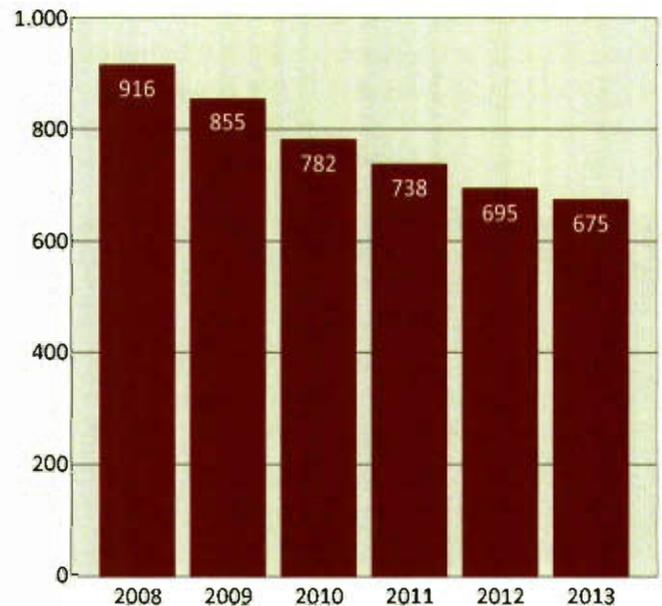


Abb. 1: Anzahl bediente Anschlussbahnen im Netz der ÖBB-Infrastruktur von 2008–2013.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur

bahnen finanziell attraktiver zu gestalten, wurde Ende 2013 das Trassenentgelt für den Wagenladungsverkehr (gemischter Güterzug) reduziert. Diese Güterzüge führen zumeist auch jene Wagen, die in den Anschlussbahnen be- und entladen werden.

Im ÖBB-Netz erreichten 2013 zehn der 675 bedienten Anschlussbahnen ein Aufkommen von lediglich einem Wagen. Im Gegensatz dazu verzeichneten 2013 sieben Anschlussbahnen ein Aufkommen von über 25.000 beigestellten Wagen, davon alleine drei in Oberösterreich. Aufkommensstärkste Anschlussbahn ist jene der VOEST in Linz mit 55.827 beigestellten Wagen im Jahr 2013, gefolgt von der Anschlussbahn Ennshafen mit 41.827 beigestellten Wagen und jener von der Anschlussbahn zur OMV im Bahnhof Wien Lobau Hafen (37.985 beigestellte Wagen). Der Bahnhof Linz Stadthafen ist 2013 mit 15 Anschlussbahnen der Bahnhof mit den meisten bedienten Anschlussbahnen Österreichs, gefolgt von Enns mit 14 und Wien Lobau Hafen mit zehn bedienten Anschlussbahnen.

29 bzw. 4,3 Prozent der 675 bedienten Anschlussbahnen erbringen 50 Prozent des gesamten Aufkommens. Reziprok betrachtet entfallen auf 501 Anschlussbahnen nur zehn Prozent des Aufkommens.



SCHWERPUNKTE DER ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION



- Neun Sitzungen, eine zweitägige Klausur und 42 Verfahren im Jahr 2013
- Überprüfung der Änderungen der Entgelte ist noch Gegenstand weiterer Ermittlungen
- Güterzüge dürfen die Neubaustrecke Unterinntal in den Nachtstunden mit dem herkömmlichen Zugsicherheitssystem befahren
- EuGH bestätigte Zugang zu Echtzeitdaten anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen, um Reisenden Informationen über Anschlusszüge geben zu können

DIE ARBEIT DER REGULIERUNGSBEHÖRDE

Im Kalenderjahr 2013 hielt die Schienen-Control Kommission neun Sitzungen und eine zweitägige Klausur ab. Im Rahmen der Klausur beschäftigten sich die Teilnehmer vor allem mit den Themenbereichen Güterkorridore, Neuorganisation von Güterterminals sowie Tarife für die Personenbeförderung. Die Themen der turnusmäßig stattfindenden Sitzungen der Schienen-Control Kommission waren, wie bereits in den vorangegangenen Jahren, sehr breit gefächert.

Aufgrund von formell oder informell eingegangenen Beschwerden bzw. aufgrund von Erkenntnissen der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH leitete die Schienen-Control Kommission im Berichtsjahr 42 Verfahren ein. Einige Verfahren und Anfragen werden nachstehend angeführt.

Schienennetz-Nutzungsbedingungen für unwirksam erklärt

In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens waren Bestimmungen enthalten, die Ansprüche des Eisenbahnverkehrsunternehmens bei Mängeln der Leistung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens ausschlossen. Die Schienen-Control Kommission erklärte diese Bestimmungen für unwirksam, da sie diskriminierend und auch in sonstiger Weise rechtswidrig waren.

Entgeltstrukturen und Entgeltgrundsätze

In den Produktkatalogen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens waren die Entgeltstrukturen und Entgeltgrundsätze im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren verändert worden. Um einen chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gewährleisten, unterzog die Schienen-Control Kommission die Entgelte einer genauen Überprüfung auf Gesetzmäßigkeit. Insbesondere war eine Überprüfung der Differenzierung der Preise für die Zugtrasse nach Marktsegmenten sowie eine Überprüfung der Stationspreise notwendig. Die Überprüfung der Änderungen der Entgelte ist aktuell noch im Gange und Gegenstand von weiteren Ermittlungen.

Im Berichtsjahr wurde ein im Produktkatalog „Netzzugang Stationen“ des Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthaltener Verkehrsartgewichtungsfaktor

für Fernverkehrszüge für unwirksam erklärt, da er diskriminierend war und auch in sonstiger Weise gegen das Eisenbahngesetz (EisbG) verstieß. Der Verkehrsartgewichtungsfaktor für Fernverkehrszüge sah vor, dass das Stationsentgelt für den Halt eines Fernverkehrszuges mit dem Faktor 1,25 multipliziert wird. Weiters wurde ein Zuschlag zum Infrastrukturbenützungsentgelt für Züge mit Geschwindigkeit über 160 km/h für unwirksam erklärt. Auch dieser Zuschlag war diskriminierend und verstieß in sonstiger Weise gegen das EisbG.

Das Verfahren betreffend qualitative Zu- und Abschläge für Triebfahrzeuge wurde eingestellt. Im Produktkatalog „Netzzugang Zugtrasse“ des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sind Zuschläge zum Infrastrukturbenützungsentgelt für gleisaggressive Triebfahrzeuge und Abschläge für gleisschonende Triebfahrzeuge vorgesehen. Die Schienen-Control Kommission sprach aus, dass dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich der Festsetzung der Zu- und Abschläge ein Spielraum zusteht und die konkreten Zu- und Abschläge innerhalb dieses Spielraums liegen.

Einigung rund um das neue Zugsicherheitssystem ETCS Level 2

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen wandte sich an die Schienen-Control Kommission, da die Neubaustrecke im Unterinntal ausschließlich mit Triebfahrzeugen befahren werden darf, die mit dem neuen europäischen Zugsicherheitssystem ETCS Level 2 ausgestattet sind. Die erforderlichen Spezifikationen seien zu spät bekannt gegeben worden. Im Verfahren stellte sich heraus, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtzeitig über die geänderten Sicherheitssysteme verständigt hatte. Die Lokindustrie konnte in dieser Zeitspanne aber für kein Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrzeuge zur Verfügung stellen, die mit dem neuen Zugsicherheitssystem ausgestattet waren.

Ein von der Lokalpolitik einberufener runder Tisch führte zu der Kompromisslösung, dass Güterzüge in den Nachtstunden die Neubaustrecke mit dem herkömmlichen Zugsicherheitssystem befahren dürfen, womit auch dem Anliegen der Anrainer der Bestandsstrecke, nämlich der Vermeidung von Lärm in den Nachtstunden, entsprochen wurde. Die Nutzung der

Neubaustrecke erfolgt zu jenen Stunden, in denen kein Personenverkehr fährt.

Bindet eine Rahmenregelung zu viel Kapazität?

Anfang April 2012 hatte ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Rahmenregelung betreffend Kapazitäten auf einer Fernverkehrsstrecke für die Netzfahrplanperioden 2013 bis 2016 abgeschlossen. Gemäß § 64 Abs. 4 EISbG dürfen Rahmenregelungen den Zugang zur betreffenden Schieneninfrastruktur durch andere Zugangsberechtigte nicht ausschließen.

Es war daher zu prüfen, wie viel an Kapazität dieser Strecke durch Rahmenregelungen gebunden ist, wobei der Zeitraum der Netzfahrplanperioden 2013 und 2014 kritisch erschien. Die Trassenzuweisung für die Fahrplanperioden 2013 und 2014 zeigte keine Diskriminierung bei der Fahrplanerstellung – allen Trassenbegehren konnte entsprochen werden. Daher wurde das Verfahren der Schienen-Control Kommission eingestellt.

Zugang zu Echtzeitdaten

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen wollte vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen Echtzeitdaten der Züge anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten, um seinen Fahrgästen Echtzeitinformationen über Anschlusszüge geben zu können. Das Infrastrukturunternehmen vertrat den Standpunkt, dass einem Eisenbahnverkehrsunternehmen nur die seinen eigenen Zügen zuzuordnenden Daten weitergegeben werden dürfen und müssen. Die Schienen-Control Kommission legte dem EuGH Fragen zur Vorabentscheidung vor. Der EuGH entschied, dass ein Infrastrukturbetreiber verpflichtet ist, den Eisenbahnverkehrsunternehmen in diskriminierungsfreier Weise Echtzeitdaten der von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen betriebenen Züge zur Verfügung zu stellen, sofern es sich bei diesen Zügen um die wichtigsten Anschlussverbindungen handelt. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen einigte sich in der Folge mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen über die Zurverfügungstellung der Echtzeitdaten. Das Verfahren der Schienen-Control Kommission konnte daher eingestellt werden.

Promotion und Kundenservice in Bahnhöfen

Die Schienen-Control Kommission führte ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren bezüglich Bestimmungen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen für die Durchführung von Serviceleistungen und Promotiontätigkeiten durch Eisenbahnverkehrsunternehmen in Personenbahnhöfen vorsieht. In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) war je Promotor und Tag ein Entgelt von 120 Euro vorgesehen.

Mit Teilbescheid erklärte die Schienen-Control Kommission die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthaltenen Entgelte für die Serviceleistungen und Promotiontätigkeiten für unwirksam, da das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht dargelegt hatte, wie es diese Entgelte ermittelt hat. Darüber hinaus wurden die Entgelte teilweise nicht rechtzeitig in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgenommen. Mit einem weiteren Teilbescheid erklärte die Schienen-Control Kommission einerseits Fristen für die Bestellung von Flächen für Serviceleistungen und Promotiontätigkeiten in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen für unwirksam, die einen kurzfristigen Einsatz von Servicepersonal – wie er insbesondere zur Erfüllung der Hilfeleistungspflichten des Eisenbahnverkehrsunternehmens gegenüber seinen Fahrgästen gemäß der Fahrgastrechteverordnung (VO (EG) Nr. 1371/2007) erforderlich ist – nicht ermöglicht hätten. Andererseits erklärte die Schienen-Control Kommission Bestimmungen für unwirksam, wonach sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen bezüglich der Serviceleistungen und Promotiontätigkeiten nicht an die Zuweisungsstelle selbst, sondern ausschließlich an ein von dieser verschiedenes Unternehmen wenden kann.

Ein ähnliches Verfahren zu quadratischen Fahrplanaufstellern in Bahnhofshallen konnte zur Zufriedenheit der Beteiligten gelöst werden. Seitdem informieren diese Tafeln über die Fahrpläne und Preise des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Verpflichtende energiesparende Fahrweise?

Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen limitierte auf einer Strecke richtungsabhängig in den Nachtstunden

die Höchstgeschwindigkeit für Güterzüge. Auf Nachfrage der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission begründete das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Geschwindigkeitsbeschränkung mit Energiesparmaßnahmen und einer beabsichtigten CO₂-Reduktion. Überdies seien im Testbetrieb die Einsparungen im Güterverkehr bei durchschnittlich 29 Prozent gelegen. Die Maßnahmen dienen laut Infrastrukturbetreiber der Unterstützung der Eisenbahnverkehrsunternehmen und seien keinesfalls Anweisungen. Die Schienen-Control Kommission und die Schienen-Control GmbH wiesen darauf hin, dass im Nachtsprungverkehr¹ die Erreichbarkeit der großen Terminals und Häfen weiterhin gegeben sein muss, wofür die Fahrzeit ein wesentliches Kriterium darstellt. Insofern muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst entscheiden können, mit welcher Höchstgeschwindigkeit es die Strecke befahren will.

Schließlich änderte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Regelung über die energiesparende Fahr-

weise dahingehend, dass sie nur als Empfehlung und nicht als Verpflichtung ausgestaltet war.

Beschwerde wegen Benützung einer Wagenwaschanlage

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde gegen ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen, da ihm die Benützung von dessen Wagenwaschanlage verweigert wurde. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die Wagenwaschanlage betreibt, vertrat den Standpunkt, dass es nicht verpflichtet sei, die Waschanlage zur Verfügung zu stellen, da für das beschwerdeführende Unternehmen vertretbare Alternativen bestünden. Nach Schriftsatzwechsel im Verfahren vor der Schienen-Control Kommission fanden die beiden Unternehmen eine Einigung dahingehend, dass dem Beschwerdeführer die Benützung der Wagenwaschanlage gestattet wurde. Das Verfahren konnte daher eingestellt werden.

¹ Nachtsprung ist eine spezielle Form der Nachtfahrt im Speditionswesen. Sie nutzt die nachts oft günstigere Verkehrssituation, um Güter über Nacht zu transportieren.



FAHRGASTRECHTE



- Neue Informationspflichten für Unternehmen seit 1. Juli 2013
- Anspruch auf Entschädigung jetzt auch für Zeitkarten-Inhaber bei Nichterreichen des Pünktlichkeitsgrades (bisher nur Jahreskarten)
- Monatliche Pünktlichkeitsgrade müssen seit Jänner 2014 kostenlos online veröffentlicht werden – Umsetzung noch mangelhaft
- EuGH-Urteil: Entschädigung bei Verspätung wegen höherer Gewalt
- Das neue Fahrgastrechtegesetz bringt der Schienen-Control erweiterte Anordnungsbefugnisse
- Die EU wertet die außergerichtliche Streitbeilegung mit der ADR-RL auf und regelt diese einheitlich

JAHRESBILANZ DER SCHLICHTUNGSSTELLE

Ziel der Schlichtungsstelle ist, berechtigten Kundeninteressen zur Durchsetzung zu verhelfen und gleichzeitig langwierige und womöglich kostenintensive Rechtsstreitigkeiten zu vermeiden. Dadurch hilft sie sowohl Bahnunternehmen als auch Kunden, Gerichtskosten zu sparen und Lösungen im Sinne beider zu finden. Die Schlichtungsstelle besteht seit mittlerweile sieben Jahren. In dieser Zeit ist die Anzahl der Beschwerden stark gestiegen. Im Berichtsjahr 2013 ist sie im Jahresvergleich erstmals zurückgegangen, gleichzeitig wurden Beschwerden vielfach komplexer und sind daher mit größerem Arbeitsaufwand verbunden.

Funktion als Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle

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

Durchsetzungsstelle

Generell wissen Fahrgäste nur wenig über ihre eigenen Rechte und Ansprüche Bescheid. Die Schienen-Control hilft, diese Rechtsansprüche durchzusetzen und behandelt entsprechende Fälle im Rahmen ihrer gesetzlichen Kompetenzen. Wichtigste Grundlage sind dabei die EU-Fahrgastrechteverordnung¹ und das österreichische Fahrgastrechtegesetz². Nahezu alle Beschwerden bezüglich Verspätungsentschädigungen und Fahrpreiserstattung wegen Verspätungen betreffen Rechte aus der Fahrgastrechteverordnung oder dem Fahrgastrechtegesetz.

Die Schienen-Control hat mit dem Fahrgastrechtegesetz zudem eine neue Kompetenz bekommen, sie kann die Tarifbestimmungen aller Personenverkehrsbahnen und Verkehrsverbünde in Österreich überprüfen.

Schlichtungsstelle

Tatsächlich überwiegen aber jene Streitfälle, in denen Fahrgäste keinen Rechtsanspruch haben. In diesen Fällen steht die Schienen-Control als Vermittler zur Verfügung und nimmt damit ihre Funktion als Schlichtungs-

stelle wahr. Das betrifft beispielsweise Strafen (bei der ÖBB-Personenverkehr AG auch „Fahrgeldnachforderungen“ beim Fahren ohne Ticket genannt), Fahrpreiserstattungen aus sonstigen durch den Fahrgast zu vertretenden Gründen, mangelnde Information oder Probleme mit Bahnmitarbeitern.

Als Maßstab für die Behandlung von Schlichtungsverfahren wird immer ein durchschnittlich verständiger, informierter und redlicher Fahrgast angenommen. Treffen diese Kriterien nicht zu, kann üblicherweise kein Schlichtungsverfahren eingeleitet werden.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Schienen-Control setzt wieder verstärkt auf Informationsmaßnahmen und überprüft, inwiefern die Bahnunternehmen und Verkehrsverbünde ihren gesetzlichen Informationspflichten nachkommen. Im Beschwerdemanagement muss beispielsweise auf die Möglichkeit der Schlichtung hingewiesen werden. Die Schienen-Control veröffentlichte 2013 einen aktuellen Fahrgastrechte-Folder, in dem schwerpunktmäßig die neuen Rechte von Bahnkunden erklärt werden. Weiters wird seit Ende des Vorjahres in ausgesuchten Zügen in Reisebegleitheften über die Möglichkeit der Schlichtung informiert.

772 Beschwerdefälle im Jahr 2013

Die Anzahl der bei der Schienen-Control eingelangten Beschwerden sank von 986 im Jahr 2012 auf 772 im Jahr 2013. Das bedeutet einen Rückgang von rund einem Fünftel gegenüber dem Vorjahr. Mögliche Gründe für diese Entwicklung sind aus Sicht der Schienen-Control:

- Kulanteres Vorgehen der ÖBB-Personenverkehr AG bei der Behandlung von Einsprüchen bei der Fahrgeldnachforderung. Diesbezügliche Beschwerden hatten inklusive der damit oft zusammenhängenden

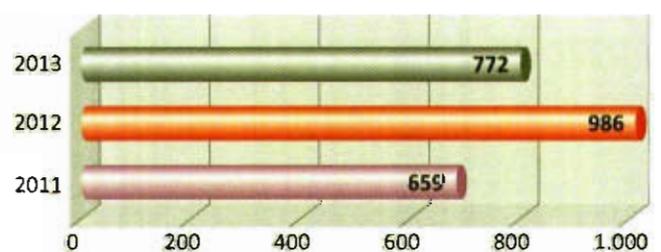


Abb. 1: Vergleich der Zahl der eingelangten Beschwerden 2011–2013 (In absoluten Zahlen).

Quelle: Schienen-Control

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

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

Inkassoforderungen im Vorjahr ca. ein Drittel aller Beschwerdefälle ausgemacht.

- Die ÖBB-Personenverkehr AG scheint Beschwerden mittlerweile schneller zu beantworten.
- Das neue Online-Buchungssystem der ÖBB-Personenverkehr AG stellt im Gegensatz zum bisherigen eine klare Verbesserung dar, es kommt zu weniger Problemen wie Fehlbuchungen, Falschangaben etc.
- Der Winter war im Vergleich zu den Vorjahren mild, dadurch gab es nur wenige Probleme wegen Vereisungen, ausgefallener Zügen, defekter Heizungen usw.
- In vielen Verkehrsverbänden kam es zu Änderungen (z. B. ganzjährige Gültigkeit) bei Schüler- und Lehrlingstickets (z. B. TOP-Jugendticket). Dadurch fielen Fahrgeldnachforderungen bezüglich falscher Nutzung – etwa am Wochenende – weg.
- Im Jahr 2013 gab es keine besonders signifikanten Probleme wie z. B. die Umstellung des Kundenkartenmanagements der ÖBB-Personenverkehr AG im Jahr davor.

Einbringen von Beschwerden

Die meisten Beschwerden wurden 2013 direkt bei der Schlichtungsstelle über das entsprechende Online-Beschwerdeformular eingebracht. Äußerst selten wurden Beschwerden per Fax oder per Brief geäußert, diese Kanäle sind insbesondere für Fahrgäste wichtig, die über keinen Internetzugang verfügen.

Das Beschwerdeformular auf der Website beinhaltet einige Pflichtfelder, die notwendig sind, damit der Schlichtungsstelle sämtliche relevanten Daten zur Verfügung stehen, um die Beschwerde rasch bearbeiten zu können. Um Fahrgästen ohne Deutschkenntnisse die Eingabe einer Beschwerde zu erleichtern, ist das Online-Beschwerdeformular auch auf Englisch verfügbar.

Fahrgäste können zudem direkt ihre Zustimmung zu den Datenschutzbestimmungen und zur Verfahrensrichtlinie erteilen.

Gemäß den Richtlinien der Schienen-Control (siehe Kapitel Service und Information) muss eine Beschwerde schriftlich bei der Schlichtungsstelle eingebracht werden. Prinzipiell sind dabei alle Formen der Übermittlung zulässig, also per Internet mittels Beschwerdeformular, Fax oder Post.

Telefonische Anfragen

2013 wurden ca. 250 telefonische Anfragen bearbeitet. Diese Möglichkeit zur Kontaktaufnahme nutzten insbe-

sondere ältere Personen, Personen ohne Computer und Personen mit dringlichen Fragen bzw. Fristen. Insgesamt ist eine umfassende telefonische Beratung oft schwierig, da meist viele relevante Daten zum Fall fehlen. Häufig werden Beschwerdeführer nach der telefonischen Erstberatung ersucht, ihr Anliegen bzw. die Beschwerde schriftlich einzubringen.

Beendete Schlichtungsverfahren 2013

633 Schlichtungsverfahren

Seit 2012 unterscheidet die Schienen-Control zwischen Beschwerdefällen und Schlichtungsverfahren. Als Beschwerdefälle gelten alle bei der Schlichtungsstelle eingegangenen Beschwerden. Zu den Schlichtungsverfahren zählen jene Beschwerden, in denen tatsächlich ein Verfahren eröffnet wurde, der Rest sind Ablehnungen und Weiterleitungen.

Im Jahr 2013 gingen bei der Schienen-Control 772 Beschwerden ein, in 633 Fällen wurde ein Schlichtungsverfahren eingeleitet. Davon konnten 621 positiv erledigt werden, was 98 Prozent aller Fälle entspricht. 2012 konnten im Vergleich rund 95 Prozent der Schlichtungsverfahren positiv erledigt werden. Als positiv erledigt gilt eine Beschwerde, wenn a) der Beschwerdeführer die gewünschte Information bzw. eine rasche Stellungnahme erhalten hat, oder b) der Beschwerdeführer seinen Anspruch mithilfe der Schlichtungsstelle durchsetzen konnte und seine Leistung erhalten hat.

In 238 Fällen konnte die Schienen-Control eine monetäre Entschädigung bzw. einen Strafnachlass für den Beschwerdeführer erreichen, teils in bar, teils in Gut-

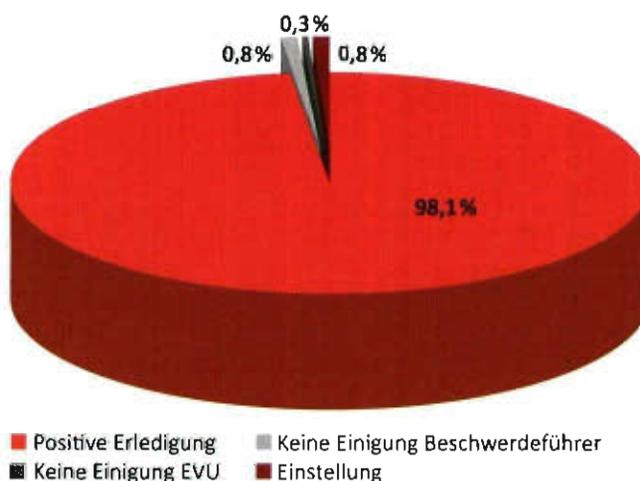


Abb. 2: Beendete Schlichtungsverfahren 2013 nach Art der Erledigung.

Quelle: Schienen Control

scheinen. Bei Strafen (Fahrgeldnachforderungen) oder Erstattungen wünschten sich die Beschwerdeführer meist Reduktion, Erlass oder Rücküberweisung von bereits getätigten Zahlungen. In Kulanzfällen wurden meist Gutscheinelösungen getroffen.

Zahlreiche Fälle hatten auch keinen monetären Hintergrund.

139 Beschwerdefälle ohne Schlichtungsverfahren

In manchen Fällen eröffnet die Schienen-Control kein Verfahren, etwa wenn bei Eingang der Beschwerde bereits ersichtlich ist, dass sie nicht in den Kompetenzbereich der Schlichtungsstelle fällt bzw. sie gemäß § 2 der Richtlinien der Schienen-Control nicht zulässig ist, weil kein nachweisbarer Beförderungsvertrag vorhanden ist oder der Fall bereits rechtsanhängig ist.

Die Schienen-Control ist nicht ermächtigt, über allgemeine Beschwerden zu Bauarbeiten, Ruhestörungen gegenüber Anrainern, Parkplatzproblemen etc. zu befinden. Ebenso werden keine Beschwerden behandelt, die Busunternehmen oder städtische Verkehrsunternehmen betreffen, z. B. bei Strafzahlungen oder Verspätungen der Wiener Linien.

Im Dreijahresvergleich schwankte der Anteil der Beschwerdefälle ohne Schlichtungsverfahren zwischen 13,7 Prozent (2011), 21,4 Prozent (2012) und 18 Prozent (2013). Im Jahr 2013 wurden weniger Fälle abgelehnt als 2012: Von 772 Beschwerden wurden lediglich 43 abgelehnt, das entspricht 5,6 Prozent aller eingegangenen Beschwerden. Die beiden häufigsten Gründe einer Ablehnung waren, dass die Beschwerdeführer sich nicht wie gesetzlich vorgeschrieben zuerst an das Bahnunternehmen gewandt hatten bzw. die Beschwerde nicht in den Kompetenzbereich der Schlichtungsstelle fiel. Von 139 Beschwerdefällen ohne Schlichtungsverfahren (das sind 18 Prozent aller

Beschwerdefälle) wurden 96 an das jeweilige Bahnunternehmen oder an den Bahnhofsbetreiber weitergeleitet, insbesondere in Fällen, bei denen eine rasche Bearbeitung (z. B. auf Grund von Fristen) notwendig war.

In den restlichen 43 Fällen wurde ein Schlichtungsverfahren abgelehnt. Die Beschwerdeführer wurden dann informiert, warum kein Schlichtungsverfahren möglich ist und wer die richtigen Ansprechpartner sind, insbesondere in jenen Fällen, in denen wichtige Dokumente oder Angaben fehlten und keine Weiterleitung möglich war. Insgesamt leitete die Schlichtungsstelle fast 70 Prozent der Beschwerdefälle ohne Schlichtungsverfahren an das zuständige Unternehmen weiter und wird das auch weiterhin machen, wenn alle notwendigen Dokumente beiliegen und der Sachverhalt eindeutig ist.

Sieben Schlichtungsverfahren ohne Einigung

Trotz intensiver Bemühungen der Schlichtungsstelle war in sieben der 633 Schlichtungsverfahren keine Einigung möglich, diese Fälle mussten ohne positives Ergebnis geschlossen werden. In fünf Fällen lehnten die Beschwerdeführer die vorgeschlagene Lösung ab, in zwei Fällen lehnte das betroffene Bahnunternehmen ab und bot auch keinen adäquaten Gegenvorschlag an. 2012 konnte in 25 Fällen keine Einigung erzielt werden.

Fünf eingestellte Schlichtungsverfahren

Im Jahr 2013 mussten fünf Schlichtungsverfahren eingestellt werden, im Jahr 2012 waren es noch neun. Gründe für eine Einstellung sind:

- wenn sich während des Verfahrens herausgestellt, dass die Schlichtungsstelle nicht zuständig ist;
- wenn gewisse Voraussetzungen nicht erfüllt sind oder
- wenn der Beschwerdeführer nicht entsprechend mitwirkt.

Die wichtigsten Beschwerdegründe

Platz 1: Verspätungsentschädigung/Verspätung/Fahrplan

Im Jahr 2012 betraf der häufigste Beschwerdegrund den Bereich Strafen/Inkassogebühren. 2013 gab es mehr Beschwerden bezüglich Verspätungsentschädigungen. Viele Beschwerden beziehen sich auch auf Ablehnungen von Entschädigungsanträgen, die zum Teil unberechtigt erfolgten. Verspätungsentschädigungen stehen teils im Zusammenhang mit

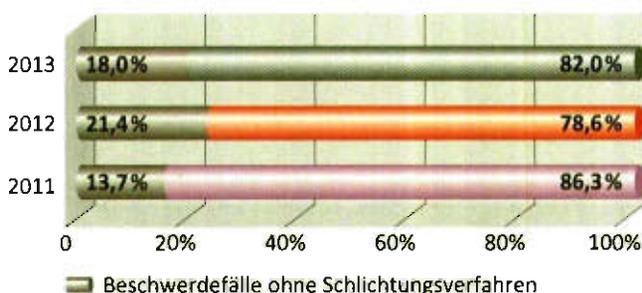


Abb. 3: Beschwerdefälle ohne Schlichtungsverfahren im Vergleich zur Gesamtzahl der Beschwerdefälle 2011–2013.

Quelle: Schienen-Control

zusätzlichen Kosten – etwa für die Heimfahrt per Taxi –, was laut Tarifbestimmungen jedoch nur sehr selten gedeckt ist. Oftmals kommt es hier zu Fehlinformationen von Mitarbeitern der Bahnunternehmen oder zur eigenständigen Nutzung eines Taxis ohne Rücksprache mit dem Bahnunternehmen.

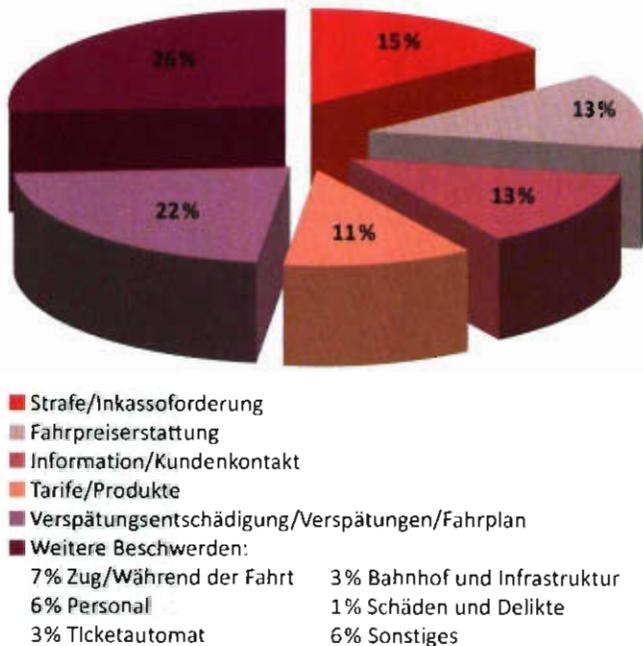


Abb. 4: Die wichtigsten Beschwerdegründe 2013.

Quelle: Schienen-Control

Platz 2: Strafe/Inkassoforderung

Die Gruppe Strafe/Inkassoforderung lag im Jahr 2013 auf dem zweiten Platz, im Vorjahr belegte sie noch die Spitzenposition. Rund 15 Prozent aller Beschwerden betrafen Strafen, dabei zumeist Fahrgeldnachforderungen (d. h. Strafen wegen fehlendem oder falschem Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr AG) und Inkassoforderungen.

Insgesamt sind die Beschwerden hinsichtlich Fahrgeldnachforderungen stark zurückgegangen. Das liegt einerseits an der entgegenkommenderen Behandlung von Einsprüchen bei der Fahrgeldnachforderung durch die ÖBB-Personenverkehr AG, andererseits an offensichtlich kürzeren Antwortzeiten bei den Beschwerden. Im Jahr 2012 hatten diesbezügliche Beschwerden inklusive Inkassoforderungen noch ca. ein Drittel aller bei der Schlichtungsstelle eingegangenen Beschwerden ausgemacht.

Weitere Strafen betrafen die Verunreinigung von Zügen, z. B. Füße auf den Sitzflächen, Rauchen, etc.

Die Strecken der ÖBB-Personenverkehr AG im Nah- sowie Regionalverkehr sind bereits seit Dezember 2010 einheitlich auf Selbstbedienungsbetrieb umgestellt. Das bedeutet, dass Fahrgäste ihr Ticket schon vor dem Zustieg in den Zug kaufen müssen. Insbesondere Touristen und Gelegenheitsfahrer nehmen jedoch vielfach an, dass sie das Ticket im Zug erwerben können.

Vielen Reisenden ist nicht klar, dass, wenn z. B. die Kreditkartenzahlung eines Ticketautomaten defekt ist, die Barzahlungsmöglichkeit jedoch funktioniert, sie verpflichtet sind, diese zu nutzen. Das Einsteigen in den Zug ohne Ticket ist in diesem Fall nicht gerechtfertigt. Fahrkartenautomaten können einen maximalen Betrag von 9,90 Euro an Wechselgeld auszahlen, demnach werden Banknoten, die mehr Wechselgeld erfordern, nicht angenommen. Auch in diesem Fall ist ein Einsteigen in den Zug ohne Ticket nicht möglich. Nur wenn keine andere Verkaufsmöglichkeit vorhanden ist, also der Automat z. B. die Barzahlung verwehrt und der Personenschalter nicht besetzt ist, ist ein Ticketkauf im Zug möglich. Große Eile und eine überlastete Personenkasse oder eine Menschenschlange vor dem Ticketautomaten sind kein Rechtfertigungsgrund für das Einsteigen ohne Ticket.

Platz 3: Fahrpreiserstattung und Information/Kundenkontakt

Kategorie Information/Kundenkontakt

Die Beschwerdezahlen zu Information/Kundenkontakt sind fast ident zum Vorjahr. Im Jahr 2013 kam es nur zu zwei Prozent weniger Beschwerden aufgrund von Fehlauskünften durch Bahnmitarbeiter, keiner oder nicht zufriedenstellender Antworten auf Anfragen oder mangelndem Kundenservice (z. B. bei hohen Verspätungen). Fehlinformationen und widersprüchliche Auskünfte verschiedener Ansprechpartner haben Konsequenzen für Fahrgäste und können z. B. zu Fahrgeldnachforderungen führen.

Die ÖBB-Personenverkehr AG antwortet bei Fahrgeldnachforderungen in den meisten der Schlichtungsstelle vorliegenden Fällen mittlerweile binnen der tariflich vorgesehenen zweiwöchigen Zahlungsfrist, auch bei sonstigen Fällen ist eine deutlich raschere Bearbeitungszeit bemerkbar.

Von Bahnkunden wird immer wieder kritisiert, dass bei Einsprüchen zu Fahrgeldnachforderungen keine telefonische oder persönliche Kontaktaufnahme möglich ist.

Kategorie Fahrpreiserstattungen

In der Kategorie Fahrpreiserstattungen haben die Beschwerden von acht Prozent im Jahr 2012 auf 13 Prozent im Jahr 2013 zugenommen.

Einige Onlinetickets sowie das Produkt „SparSchiene Österreich“ der ÖBB-Personenverkehr AG verursachen weiterhin Probleme, da für die Nutzer oft nicht ersichtlich ist, dass keine Erstattung möglich ist. Zudem sind sämtliche Onlinetickets der ÖBB-Personenverkehr AG nach Zustellung weitestgehend von Erstattung und Stornierung ausgeschlossen.

Beim Kauf eines Tickets am Schalter kommt es mitunter zu Problemen, wenn Reisende ihre Tickets nach Erwerb nicht überprüfen. Spätere Reklamationen sind einerseits schwierig, andererseits auch häufig mit Gebühren verbunden.

Platz 4: Tarife/Produkte

Die Kategorie Tarife/Produkte umfasst Beschwerden zu Tarifbestimmungen und Sonderprodukte der Bahnunternehmen.

Im Jahr 2013 kam es bei der ÖBB-Personenverkehr AG zu Schwierigkeiten in Verbindung mit dem Kundenkartenmanagement. Betroffen waren z. B. Besitzer einer VORTEILSCARD Mastercard, die auch als Kreditkarte fungiert. Dieses Angebot wurde einseitig vom Bahnunternehmen aufgekündigt. Bisher galt die Regelung, dass Bahnkunden die anfänglich bezahlte Gebühr für die Ermäßigungskarte rückerstattet bekamen, sobald sie die erforderliche Mindestumsatzgrenze erreichten. Bahnkunden beschwerten sich, dass trotz dieses Erreichens der Mindestumsatzgrenze keine Rückerstattung der Kartengebühr erfolgte.

Aus den Beschwerden ergab sich, dass das Bahnunternehmen erst relativ spät oder unzureichend über die Probleme sowie deren Behebung informierte. Zudem gab es Zuständigkeitsprobleme im Fall der VORTEILSCARD Mastercard zwischen den Firmen PayLife und ÖBB-Personenverkehr AG.

Zu den Tarifbestimmungen sind Beschwerden in vielen Themengebieten festzustellen. Die Bestimmungen sind trotz Verbesserungen sehr umfangreich und für Bahnkunden schwer verständlich. Der Aufbau mit vielen Querverweisen ist oft verwirrend und führt zu Intransparenz. Die Schienen-Control hat dazu Vorschläge unterbreitet, diese wurden jedoch oft nicht umgesetzt.

Weitere Beschwerdethemen

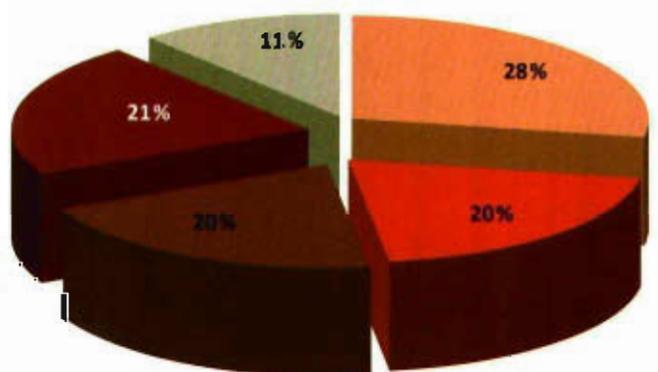
Unter den weiteren Beschwerdethemen bezogen sich sieben Prozent auf Qualitätsmängel während der Fahrt. Darüber hinaus langten bei der Schlichtungsstelle Beschwerden zu Bahnhof und Infrastruktur (3 Prozent), Ticketautomaten (3 Prozent) sowie Schäden und Delikten (1 Prozent) ein. Die Anzahl der Beschwerden über Bahnmitarbeiter stieg an, von 4,5 Prozent auf 6 Prozent im Jahr 2013.

Wie Reisende auf die Schlichtungsstelle aufmerksam wurden

Wie auch im Jahr davor wurden 2013 mit knapp 28 Prozent die meisten Personen über eine Internetsuche auf die Möglichkeit einer Schlichtung aufmerksam. Jeweils 20 Prozent erhielten Informationen von den Arbeiterkammern, Konsumentenschutzverbänden und Fahrgastinitiativen sowie über Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Verkehrsverbünde.

Der Anteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbünde stieg an, von 8,4 Prozent im Jahr 2012 auf 20 Prozent im Jahr 2013. Das ist darauf zurückzuführen, dass Bahnunternehmen mit dem neuen Fahrgastretegesetz verpflichtet sind, auf die Schlichtungsstelle hinzuweisen.

Die Schienen-Control setzte 2013 ihre Maßnahmen im Bereich der Fahrgastinformation fort: So wurde ein Folder über die neuen Fahrgastrechte verbreitet, die



- Internetsuche/Suchmaschine
- Arbeiterkammer/Konsumentenschutzverband/Fahrgastinitiative
- Eisenbahnunternehmen/Verkehrsverbünde
- Weitere:
 - 6% Persönliche Empfehlung
 - 6% Website/Flyer
 - 5% Behörde/Ministerium
 - 4% TV/Radio/Zeitung
- Sonstiges

Abb. 5: Wie Reisende im Jahr 2013 auf die Schlichtungsstelle aufmerksam wurden.

Quelle: Schienen-Control

Website wurde stetig optimiert, laufende Medienarbeit betrieben und am Jahresende mittels einer Einschaltung in den Reisebegleitern der ÖBB-Personenverkehr AG in ausgewählten Zügen über die Schlichtungsstelle informiert.

Herkunft der Beschwerdeführer

Wie auch im letzten Jahr stammten je rund ein Viertel der Beschwerdeführer aus der Bundeshauptstadt Wien bzw. aus Niederösterreich, gefolgt von Oberösterreich mit 12 Prozent und der Steiermark mit 8 Prozent. Die Beschwerden aus den übrigen Bundesländern ergeben in Summe rund ein Viertel der Gesamtbeschwerden. Fünf Prozent der Beschwerdeführer kommen aus dem Ausland, nach wie vor am häufigsten aus Deutschland, gefolgt von Italien. Darüber hinaus langten bei der Schienen-Control im Jahr 2013 auch Beschwerden aus Osteuropa ein. Im Vergleich zu 2012 nahmen die Beschwerden im Inland vorwiegend aus Oberösterreich sowie aus dem Ausland etwas zu.

2013 gab es nur wenige Beschwerden, bei denen keine detaillierten Kontaktdaten der Beschwerdeführer vorhanden waren. Das liegt daran, dass hauptsächlich das Online-Beschwerdeformular zur Kontaktaufnahme mit der Schlichtungsstelle genutzt wurde.

Verteilung der Beschwerden auf die Eisenbahnunternehmen

94 Prozent aller Beschwerden über die ÖBB

Auch im Jahr 2013 beziehen sich die meisten Beschwerden, welche an die Schlichtungsstelle der Schienen-Control herangetragen werden, auf den ÖBB-Konzern. Innerhalb des Konzerns entfallen 88 Prozent auf die ÖBB-Personenverkehr AG sowie sechs Prozent auf weitere Teilgesellschaften des ÖBB-Konzerns, hauptsächlich die ÖBB-Infrastruktur AG. Die Beschwerden über die ÖBB-Infrastruktur AG haben zugenommen, es wurden mehr Beschwerden wegen Lärmbelästigung verzeichnet.

2013 langten 20 Beschwerden zur WESTbahn Management GmbH ein, im Jahr 2012 waren es nur drei. Ein möglicher Grund für die Zunahme der Beschwerden ist der von der WESTbahn eingeführte und mittlerweile wieder aufgelassene sogenannte Peak-Aufpreis, den Besitzer von Verbundzeitkarten zu gewissen Zeiten zahlen mussten. Darüber hinaus gab es vereinzelt Be-

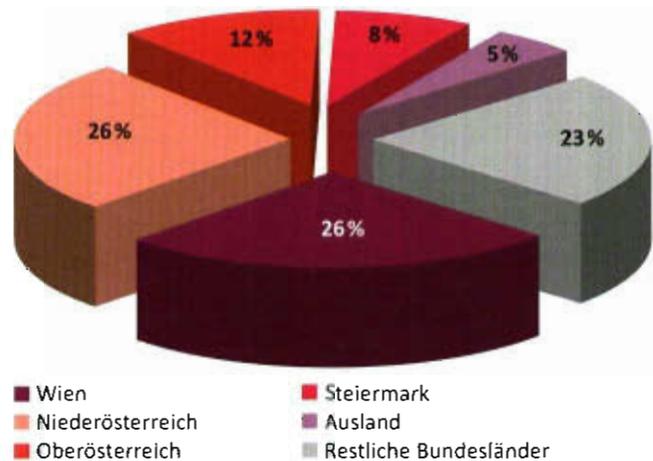


Abb. 6: Herkunft der Beschwerdeführer 2013 aufgrund ihres Wohnsitzes.

Quelle: Schienen-Control

schwerden, da Bahnkunden mit einem Ticket der ÖBB-Personenverkehr AG in einen Zug der WESTbahn einstiegen und dort ein neues Ticket erwerben mussten.

Des Weiteren gab es im Jahr 2013:

- sieben Beschwerden zu den Wiener Linien;
- fünf Beschwerden zu den Verkehrsverbänden Oberösterreich, Tirol, Vorarlberg und Steiermark;
- je zwei Beschwerden zur Innsbrucker Verkehrsbetriebe GmbH und zur Wiener Lokalbahnen AG;
- zwei Beschwerden zum City Airport Train (CAT) und
- eine Beschwerde zur Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH.

Zu ausländischen Bahnunternehmen gab es 2013:³

- zwei Beschwerden zur Deutsche Bahn AG (DB);
- eine Beschwerde zur MAV-Start Zrt;

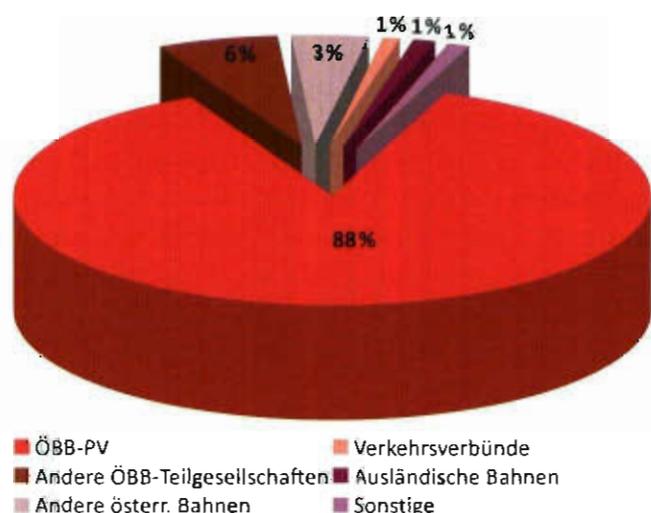


Abb. 7: Verteilung der Beschwerden auf die Unternehmen 2013.

Quelle: Schienen-Control

- eine Beschwerde zur Railway Company Slovakia;
- eine Beschwerde zu den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und
- eine Beschwerde zur Statens Järnvägar (SJ – ehemalige schwedische Staatsbahn).

Entschädigungen und Strafnachlässe

Das Schlichtungsverfahren bringt für Beschwerdeführer einige Vorteile: Bei Konflikten um Klein- und Kleinststreitwerte sowie bei Beschwerden ohne finanziellen Hintergrund eignen sich Schlichtungsverfahren zur Konfliktbeilegung, da sie mit einem geringen Grad an Formalisierung und niedrigen Kosten durchgeführt werden können. Das Schlichtungsverfahren zielt darauf ab, dass Fahrgäste Konflikte nicht vor Gericht ausfechten müssen, was zeit- und kostenaufwendig wäre.

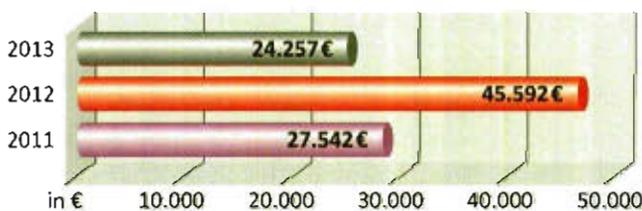


Abb. 8: Vergleich der durch die Schlichtungsstelle erreichten Strafnachlässe und Entschädigungen 2011–2013.

Quelle: Schienen-Control

Rückgang von monetären Entschädigungen und Strafnachlässen

Die erreichten Entschädigungen und Strafnachlässe sind 2013 stark zurückgegangen und haben in etwa wieder das Niveau von 2011 erreicht. Ein möglicher Grund dafür ist die Abnahme von Beschwerden über Fahrgeldnachforderungen. Die Schlichtungsstelle konnte im Jahr 2013 monetäre Entschädigungen bzw. Strafnachlässe in 238 Fällen für Kunden von österreichischen Eisenbahnunternehmen erreichen. Insgesamt wurden so 24.257 Euro ausbezahlt. Das bedeutet einen Rückgang von rund 47 Prozent im Vergleich zu 2012, als 45.592 Euro in 469 Fällen erzielt wurden. Dazu kommen sonstige Einigungen wie der Versand von Gutscheineften, Upgrades, Ratenzahlungen etc., die aufgrund der schweren Messbarkeit nicht statistisch erfasst werden.

³ Beschwerden zu grenzüberschreitenden Fahrten, bei denen der Fahrgast das Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr AG gekauft hat, wurden dieser zugeordnet.

Besonders bei Beschwerden, bei denen es um Fahrgeldnachforderungen und sonstige Strafzahlungen geht, kann mit dem Bahnunternehmen oft eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Nachsicht gibt es vor allem bei Personen mit geringem Alter (Kinder und Jugendliche), wenn es sich um die erste Strafzahlung eines Fahrgastes handelt oder bei Stammkunden. Auch bei älteren Personen und Personen aus dem Ausland ist häufig eine großzügigere Lösung möglich.

Im Fall von Inkassogebühren ist eine verständnisvollere Haltung meistens dann zu erwarten, wenn die Gebühren dadurch entstehen, dass ein Kundeneinspruch vor der automatischen Weiterleitung an das Inkassounternehmen noch nicht bearbeitet wurde oder die Inkassogebühren sehr hoch und dadurch unverhältnismäßig sind.

Höhe der Entschädigungen

In Abbildung 9 ist die prozentuelle Verteilung der Höhe der Entschädigungen ersichtlich. Der größte Anteil der Entschädigungen mit rund 35 Prozent bzw. 83 Fällen ist in der Kategorie 20–50 Euro zu finden. Hier handelt es sich meist um Gutscheinangebote als Folge diverser Probleme (z. B. Ausfall der Heizung).

2012 fiel der größte Anteil der Entschädigungen in die Kategorie 51–100 Euro. Ein möglicher Grund für diese Entwicklung ist, dass die Anzahl der Fahrgeldnachforderungen (zwischen 65 und 95 Euro), welche im Jahr 2012 den größten Anteil ausmachten, 2013 zurückgegangen ist.

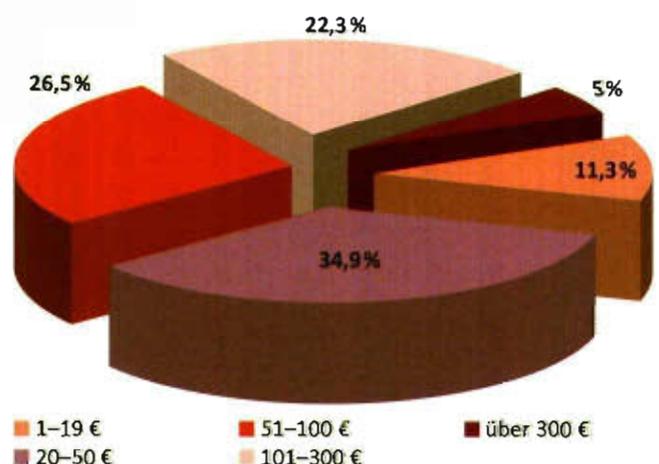


Abb. 9: Verteilung der Schlichtungsverfahren nach der Höhe der erreichten Entschädigungen und Strafnachlässe 2013.

Quelle: Schienen-Control

Die zweitgrößte Gruppe mit 26,5 Prozent bzw. 63 Fällen ist die Kategorie 51–100 Euro, dahinter liegt mit 22,3 Prozent bzw. 53 Fällen die Kategorie 101–300 Euro. Unter Letzterer sind Fälle mit anteiligen Inkassogebühren zu finden.

Entschädigungen über 300 Euro wurden im Jahr 2013 in insgesamt zwölf Fällen ausbezahlt.

Bei einem Fall ging es sogar um rund 1.900 Euro. Die Schlichtungsstelle unterstützte dabei einen Bahnkunden, dessen Auto beschädigt am Zielbahnhof des

Autoreisezuges ankam. Konkret war die Heckscheibe kaputt und es wurden private Sachen des Bahnkunden gestohlen. In der Kategorie über 300 Euro kam es im Jahr 2013 zu einer Steigerung von mehr als 3 Prozent.

Ungefähr gleich viele Beschwerden gab es in den Jahren 2012 und 2013 in der Kategorie 1–19 Euro, weniger Beschwerden fielen in die Kategorie 20–50 Euro. In der Kategorie 51–100 Euro war eine Steigerung von rund 11 Prozent zu verbuchen.

UMSETZUNG DER FAHRGASTRECHTE

Information über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste

Seit 1. Juli 2013 müssen die Bahnunternehmen und großteils auch die Verkehrsverbünde durch das Fahrgastrechtgesetz (EisbBFG)¹ neue Verpflichtungen einhalten. Dazu gehört unter anderem, dass die Unternehmen bestimmte Informationen (z. B. Kontaktdaten der unternehmenseigenen Beschwerdestelle bzw. der Schlichtungsstelle der Schienen-Control GmbH usw.) auf ihrer Website bereitstellen müssen. Zusätzlich müssen Bestimmungen (z. B. Erstattung, Entschädigungen bei Verspätungen, Informationspflichten, Erhöhung des Fahrpreises usw.), die bislang noch nicht verpflichtend in die Tarifbestimmungen aufzunehmen waren, durch das neue Fahrgastrechtgesetz auch dort umgesetzt werden. Die Schlichtungsstelle hat ihren Kompetenzen entsprechend die Websites und die Tarifbestimmungen der Bahnunternehmen auf die Einhaltung bestimmter Informationspflichten überprüft. Im Detail wurde kontrolliert, inwiefern die österreichischen Bahnunternehmen auf ihrer Website und in den Tarifbestimmungen über folgende Aspekte betreffend Strafzahlungen informieren:

- Einspruchsmöglichkeiten;
- Mahnung vor der Einleitung weiterer gerichtlicher oder außergerichtlicher Maßnahmen;
- Reduktion einer Forderung bei Nachweis eines personalisierten Ausweises.

Da zuvor nur Inhaber von Jahreskarten zu entschädigen waren, wurde zusätzlich kontrolliert, ob bzw. inwiefern Inhaber anderer Zeitkarten, wie etwa Monatskarten, entschädigt werden.

Kaum Informationen zu Strafzahlungen im Internet

Das Ergebnis der Überprüfung zeigt, dass nahezu keines der österreichischen Bahnunternehmen auf seiner Website über mögliche Strafzahlungen informiert. In den Tarifbestimmungen kommen hingegen sämtliche Unternehmen ihren Verpflichtungen nach. Die Themen Mahnungsversand und nachträgliche Reduktion von Strafen durch Übermittlung einer personalisierten Fahrkarte könnten ebenso noch besser kommuniziert werden. In den Tarifen ist zwar oftmals

eine Mahngebühr in der Preistafel ersichtlich, jedoch findet sich in den Tarifbestimmungen selbst keine Regelung dazu.

Verspätungsentschädigungen oft nicht ersichtlich

Bei der Information über Ansprüche bei Verspätungen für Besitzer von Zeitkarten zeigt sich ein ähnliches Bild: Auf der Website der Bahnunternehmen sind oftmals keine Informationen ersichtlich, weder für die Entschädigung von Jahreskarten noch von Wochen- oder Monatskarten. Besonders auffällig ist hier, dass nur wenige Bahnunternehmen (z. B. ÖBB-Personenverkehr AG, SLB und WESTbahn) über die Möglichkeit der Entschädigung von anderen Zeitkarten als der Jahreskarte informieren. Immerhin informierten alle österreichischen Bahnunternehmen zum Zeitpunkt der Überprüfung vollinhaltlich über die Ansprüche bei der Jahreskartenentschädigung.

Über konkrete Daten betreffend Anzahl und Höhe der von den verschiedenen Bahnunternehmen ausbezahlten Verspätungsentschädigungen wird die Schienen-Control in einer gesonderten Publikation, der Fahrgastrechte-Statistik, im Laufe des Jahres berichten.

Informationen zu Beschwerde- bzw.

Schlichtungsstelle ausbaubar

Durch das neue Fahrgastrechtgesetz müssen Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber und Verkehrsverbünde die Fahrgäste im Bahnhof und auf ihren Internetseiten angemessen über ihre Kontaktdaten, ihre eigene Beschwerdestelle sowie die Schienen-Control GmbH als Schlichtungsstelle informieren. Darüber hinaus müssen Ansprechpartner für Personen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität sowie für Fragen der Sicherheit, Betriebsstörungen, Unfälle und Gepäckverlust angeführt sein.

Im Hinblick auf diese Informationspflichten für die Internetauftritte der Bahnunternehmen besteht durchaus noch Aufholbedarf. Auf vielen Websites ist die gewünschte Information nur schwer aufzufinden. Einige Unternehmen verfügen über keine dezidierte Beschwerdestelle, sondern nur über eine Informations-hotline. Besonders bei der ÖBB-Personenverkehr AG ist es schwierig, über die Webseite eine Beschwerde einzubringen. Hier müssen Fahrgäste zuerst in den „Frequently Asked Questions“ (FAQs) angeben, keine Antwort gefunden zu haben, erst dann können sie eine Beschwerde abschicken.

¹ Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte (Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtgesetz – EisbBFG), BGBl. I Nr. 40/2013

Fast alle Bahnunternehmen verabsäumen es, Kontaktdaten für Fragen zur Sicherheit zu nennen, die vor allem bei Betriebsstörungen, Unfällen oder Gepäckverlust hilfreich wären. Nach Ansicht der Schlichtungsstelle muss es für Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität möglich sein, auf mehrere Arten Kontakt mit ihren Ansprechpartnern aufzunehmen, nicht etwa nur telefonisch.

Bei den Verkehrsverbänden, welche erst seit 1. Juli 2013 aufgrund des Fahrgastrechtesgesetzes ihre Informationspflichten umzusetzen haben, ist es ebenfalls noch nötig, die Informationslage zu verbessern. Eine Detailüberprüfung durch die Schienen-Control wird noch im Laufe des Jahres 2014 erfolgen.

Jahreskarten

Vorgegebene Pünktlichkeitsgrade der Bahnunternehmen

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Pünktlichkeitsgrad ab Oktober 2012	Pünktlichkeitsgrad ab Juli 2013
CAT	97 %	97 %
StLB	96 %	95 %
GKB	95 %	95 %
SLB	95 %	95 %
MBS	94 %	95 %
WESTbahn	93,5 %	90 % ²
Stern & Hafferl	89 % ³ /91 % ⁴	95 %
GySEV	90 %	95 % ⁵
WLB	90 %	95 % ⁵
Deutsche Bahn	90 %	95 % ⁵
ÖBB-PV	90 %	95 %

Tabelle 1: Pünktlichkeitsgrade der Bahnunternehmen ab Oktober 2012 und ab Juli 2013.

Quelle: Schienen-Control

Alle Bahnunternehmen mussten bis Juni 2013 die Pünktlichkeitsgrade der Schienen-Control vorlegen, um sie auf ihre Gesetzmäßigkeit überprüfen zu lassen. Dies gilt ab Juli 2013 nur mehr für Bahnunternehmen, die ausschließlich im Fernverkehr tätig sind; aktuell betrifft dies lediglich die WESTbahn. Für alle anderen Bahnunternehmen gilt der gesetzlich festgelegte Pünktlich-

² gesetzliche Verpflichtung über mind. 95% gilt für WESTbahn nicht,

³ auf Strecke Linz Hbf.–Eferding–Peuerbach/Neumarkt-Kallham,

⁴ auf Strecke Lambach–Vorchdorf–Eggenberg,

⁵ auf Website 90% veröffentlicht.

keitsgrad von mindestens 95 Prozent für Züge des Vorort- und Regionalverkehrs. Einzig der City Airport Train (CAT) hat einen darüber hinausgehenden höheren Pünktlichkeitsgrad festgelegt. Die Györ-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt (GySEV), die Wiener Lokalbahnen (WLB) und die Deutsche Bahn (DB) haben auf ihren Websites teilweise noch die alten Pünktlichkeitsgrade veröffentlicht. Die DB bedient in Österreich nur die Strecke im Außerfern.

Die Pünktlichkeitsmessung fällt bei den einzelnen Bahnunternehmen unterschiedlich streng aus. Die meisten Bahnunternehmen werten Verspätungen bis fünf Minuten bzw. 5 Minuten 29 Sekunden noch als pünktlich. Der CAT etwa bewertet Züge nur bis drei Minuten Verspätung als pünktlich. Auch ausgefallene Züge werden unterschiedlich gewertet, so gelten diese derzeit bei der ÖBB-Personenverkehr AG nicht als unpünktlich, beim CAT jedoch schon.

Veröffentlichung der Pünktlichkeitsgrade

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Monatliche Veröffentlichung	Daten veröffentlicht bis
CAT	JA	Dezember 2013
StLB	JA	Februar 2014
GKB	JA	Februar 2014
SLB	JA	Februar 2014
MBS	JA	Februar 2014
WESTbahn	NEIN	
Stern & Hafferl	JA	Jänner 2014
GySEV	NEIN	
WLB	JA	Juni 2013
Deutsche Bahn	NEIN	
ÖBB-PV	JA	Nicht öffentlich einsehbar, Login nötig

Tabelle 2: Veröffentlichung der Pünktlichkeitsgrade auf den Websites der Bahnunternehmen (Stand: 18. 3. 2014). Quelle: Schienen-Control

Das neue Fahrgastrechtesgesetz verpflichtet die Bahnunternehmen ab Jänner 2014 dazu, ihren Kunden die monatliche Pünktlichkeit unentgeltlich auf ihren Websites bereitzustellen. Die Pünktlichkeit ist für Jahreskartenbesitzer insofern wichtig, da sie so überprüfen können, ob sie Anspruch auf Entschädigung haben. Nach wie vor steht die monatlich tatsächlich erreichte Pünktlichkeit nicht immer vollständig oder in aktueller Form zur Verfügung. So konnte bei drei Bahnunternehmen keine Information auf den Websites gefunden

werden. Die ÖBB-Personenverkehr AG stellt Informationen zur Pünktlichkeit nur nach einem Login zur Verfügung. Jahreskartenbesitzer, welche sich zu einem Entschädigungsverfahren angemeldet haben, erhalten einen persönlichen Zugangscodex und können damit die Pünktlichkeit für die eigene Strecke abrufen.

Anmeldung/Auszahlung der Entschädigung

Auch die Anmeldung bzw. Auszahlung einer Entschädigung ist je nach Bahnunternehmen unterschiedlich. Während beim CAT oder der WESTbahn keine gesonderte Anmeldung notwendig ist, muss bei der ÖBB-Personenverkehr AG eine solche im Internet oder an den Personenkassen erfolgen. Eine allfällige Entschädigung wird bei der ÖBB-Personenverkehr AG und beim CAT auf das Konto überwiesen bzw. in bar ausbezahlt, während die WESTbahn eine Gutschrift auf die Jahresnetz-karte bucht, welche dann als Gutschein verwendet werden kann. Auf Wunsch kann man sich eine etwaige Entschädigung auch bei der WESTbahn als Geldbetrag ausbezahlen lassen.

Anspruch auf Hilfeleistung – Hotelkosten

Entsprechend der Fahrgastrechteverordnung sowie dem Fahrgastrechtegesetz muss das Bahnunternehmen nötigenfalls eine Unterbringung in einem Hotel organisieren bzw. bezahlen. Die ÖBB-Personenverkehr AG und die WESTbahn bezahlen eine Hotelleistung bis zu dem Maximalbetrag von 80 Euro, wenn die Weiterreise am selben Tag nicht mehr möglich ist. Grundsätzlich ist entsprechend der Fahrgastrechteverordnung kein Höchstbetrag festgelegt. Im Fahrgastrechtegesetz ist seit 1. Juli 2013 festgelegt, dass die Bahnunternehmen zumindest im Nah- und Regionalverkehr die Höchstgrenze für die Inanspruchnahme einer Übernachtungsleistung limitieren können.

Die Schienen-Control hat im Zuge der Überprüfung der Tarifbestimmungen beide Bahnunternehmen darauf hingewiesen, dass eine generelle Limitierung nicht möglich ist. In beiden Fällen wurde die Einigung erzielt, dass für Personen mit eingeschränkter Mobilität bzw. bei erheblichen Fällen auch ein höherer Kostenersatz möglich ist. Beide Bahnunternehmen hatten diese Einigung in ihren Tarifbestimmungen umgesetzt. Die Kostenbeschränkung wurde mittlerweile auch im

Rahmen eines EU-Pilot-Verfahrens⁶ thematisiert. Die Schienen-Control verteidigte darin die mit den Bahnunternehmen erzielte Einigung. Mittlerweile wurde das Pilotverfahren wieder eingestellt, da offensichtlich die Bedenken der EU-Kommission ausgeräumt werden konnten.

Die Tarifbestimmungen bei der ÖBB-Personenverkehr AG wurden inzwischen vollkommen neu geregelt. Die bisherigen zahlreichen inländischen Tarifbestimmungen wurden ins neue „Handbuch für Reisen mit der ÖBB in Österreich“ integriert. Dort ist die damalige Einigung nur mangelhaft umgesetzt, was die Schienen-Control im Rahmen der laufenden Tarifüberprüfung bereits thematisiert hat.

Verfahren der Schienen-Control Kommission

Verfahren wegen Ermittlung der Pünktlichkeitsgrade

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

Die ÖBB-Personenverkehr AG berechnete zum Zeitpunkt der Beschwerde die Haltepünktlichkeit aller Züge im Fahrtantritts- und Fahrtendbahnhof (aus allen Richtungen) bei der vom jeweiligen Jahreskartenbesitzer konkret genutzten Verbindung. Nach Ansicht der BAK seien Pünktlichkeitsgrade für einzelne Strecken bzw. Streckenabschnitte für den Regelbetrieb vorzugeben. Laut BAK gewährte die ÖBB-Personenverkehr AG nur dann eine Entschädigung, wenn in beiden Bahnhöfen (am Anfangs- und Endpunkt der Strecke) der Pünktlichkeitsgrad unterschritten wurde. Da keine Einigung im Schlichtungsverfahren erzielt werden konnte und die Frage der gesetzeskonformen Ermittlung der Pünktlichkeitsgrade im Sinne des damals noch gültigen § 2 des Bundesgesetzes zur EU-Fahrgastrechteverordnung zu klären war, wurde ein Verfahren eingeleitet.

Im Zuge des Verfahrens hat die ÖBB-Personenverkehr AG ihr Jahreskartenentschädigungsmodell ab 1. Juli 2013 in entscheidenden Punkten geändert:

⁶ Ein EU-Pilot-Verfahren wird auf Initiative der Europäischen Kommission gestartet und ist die Vorstufe eines Vertragsverletzungsverfahrens.

- Die Ermittlung des erreichten Pünktlichkeitsgrades wurde geändert. Der in einem Kalendermonat erreichte Pünktlichkeitsgrad wird anhand der strecken- bzw. abschnittsbezogenen Pünktlichkeitsauswertungen der ÖBB-Infrastruktur AG ermittelt. In diesen Pünktlichkeitsauswertungen werden alle im betrachteten Streckenabschnitt verkehrenden Züge des Nah- und Regionalverkehrs erfasst, nicht aber ausgefallene Züge.
- Anhand der Angaben des Jahreskartenkunden zur konkret benützten Strecke (d. h. unter Angabe der vom Kunden benutzten Ein- und Ausstiegsstelle) wird eruiert, welche Strecke(n) bzw. welche(r) Streckenabschnitt(e) 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 AG ermittelte Pünktlichkeitsgrad den „erreichten Pünktlichkeitsgrad“.
- Befinden sich Ein- und Ausstiegsstelle in unterschiedlichen Streckenabschnitten, so bildet das arithmetische Mittel der von der ÖBB-Infrastruktur AG ermittelten Pünktlichkeitsgrade jener Streckenabschnitte, auf denen der Jahreskartenkunde zwischen Ein- und Ausstiegsstelle befördert wird, den „erreichten Pünktlichkeitsgrad“.

Nach Veröffentlichung dieser Änderungen mit 1. Juli 2013 blieb als offener Punkt die Nichterfassung der ausgefallenen Züge, da ausgefallene Züge nach Ansicht der Schienen-Control in so gut wie allen Fällen als verspätete Züge gewertet werden müssten:

- Sowohl Art 17 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 wie auch § 4 Abs. 1 EisbBFG regeln eindeutig, dass Fahrgäste nicht nur bei wiederholten Zugverspätungen, sondern auch bei Zugausfällen einen Anspruch auf eine Entschädigung besitzen. Die Nichtberücksichtigung der ausgefallenen Züge könnte daher einen Verstoß gegen die oben zitierten Bestimmungen darstellen.

Die Schienen-Control Kommission hat die ÖBB-Personenverkehr AG daher erneut ersucht, diesen Passus in den Tarifbestimmungen abzuändern, um auch ausgefallene Züge bei der Ermittlung des Pünktlichkeitsgrades zu berücksichtigen. Die konkrete Frage, wie teilweise oder gänzlich ausgefallene Züge ausgewertet werden können bzw. wie der Schienenersatzverkehr zu erfassen ist, ist noch nicht entschieden. Das Verfahren dazu ist zu Redaktionsschluss in Gang.

Verfahren wegen mangelnder Mitwirkung an der Jahreskartenentschädigung

Im Verfahren betreffend Ermittlung der Pünktlichkeitsgrade teilte die ÖBB-Personenverkehr AG mit, dass der Verkehrsverbund Vorarlberg (VVO) und der Verkehrsverbund Steiermark (StVG) ihrer Mitwirkungspflicht als Jahreskarten verwaltende Stellen gemäß dem damals geltenden § 2 Abs. 2 Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nicht ausreichend Folge leisten. Laut ÖBB-Personenverkehr AG holen die beiden Verkehrsverbände von den Jahreskartenkunden die datenschutzrechtlich erforderliche Zustimmung zur Weitergabe der Daten an die ÖBB-Personenverkehr AG nicht bzw. nicht korrekt ein, weshalb eine Datenübermittlung unzulässig ist.

Die Schienen-Control Kommission ersuchte die Verkehrsverbände daher um Stellungnahme zu den Ausführungen der ÖBB-Personenverkehr AG. Beide Verkehrsverbände erklärten, dass sie bereits in Verhandlungen mit der ÖBB-Personenverkehr AG seien, um das Problem zu lösen.

Der Verkehrsverbund Vorarlberg übernimmt zukünftig die Abwicklung des Fahrpreiseschadigungsverfahrens für Jahreskartenkunden. Der Verkehrsverbund Steiermark wird zukünftig die gewünschten Daten übermitteln, unabhängig ob Verspätungsschadigungen anfallen oder nicht.

Die Schienen-Control Kommission merkte zu einigen Punkten (z. B. Erstattung, erhöhte Beförderungsentgelte, Informationspflichten, anspruchsberechtigte Jahreskarten, Zustimmung zur Datenübermittlung, Bestellformular) Verbesserungsbedarf an, was von den Verkehrsverbänden auch umgesetzt wurde.

Die ÖBB-Personenverkehr AG bestätigte den Umsetzungsstatus in beiden Verkehrsverbänden, woraufhin beide Verfahren eingestellt wurden.

Verfahren wegen mangelnder Tarifveröffentlichung

Über die Beschwerde eines Fahrgastes wegen mangelnder Tarifveröffentlichung wurde ein Schlichtungsverfahren eingeleitet, in dem aufgrund der Position der ÖBB-Personenverkehr AG keine Einigung erzielt werden konnte. Das Schlichtungsverfahren wurde daher ohne Einigung eingestellt.

Die Schienen-Control GmbH hat daraufhin die Schienen-Control Kommission gemäß § 78a Abs. 4 EisbG darüber informiert, dass es zu keiner einvernehmlichen Lösung gekommen ist. Die Schienen-

Control Kommission hat daher ihrerseits ein Verfahren eröffnet.

Im gegenständlichen Verfahren geht es um die Veröffentlichung der Tarife im Sinne der Fahrpreise der ÖBB-Personenverkehr AG, wie dies den Recherchen zufolge bis 1. Juli 2013 von der ÖBB-Personenverkehr AG zumindest in Teilen vorgenommen wurde. Seit 1. Juli 2013 wurden zu den Tarifen und Preisen offensichtlich keine Informationen mehr in den Tarifbestimmungen der ÖBB-Personenverkehr AG veröffentlicht. Die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen des § 22 EisbG und des § 12 EisbBFG verpflichten die Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Veröffentlichung von sämtlichen Tarifen und Fahrpreisen. Alle angebotenen Fahrkartenpreise sind in den Tarifbestimmungen zu veröffentlichen und umfassend zumindest im Internet zu veröffentlichen.

Weiters ist gemäß § 12 Abs. 1 letzter Satz EisbBFG eine Zusammenfassung der wichtigsten Tarifbestimmungen (inklusive der Fahrpreise) entsprechend den örtlichen

Gegebenheiten in den Bahnhöfen bzw. beim Verkauf von Fahrausweisen in Zügen auch beim Fahrkartenautomaten oder in anderer geeigneter Weise auszuhängen. Diese Verpflichtung wird durch § 12 Abs. 3 letzter Satz EisbBFG noch verstärkt, da dieser normiert, dass in den Bahnhöfen und Haltestellen zusätzlich zu den Fahrplänen 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 über keines von beiden verfügt. Eine geeignete Form wäre etwa mittels Aushang oder andere Informationskanäle, über welche sich der Fahrgast generell und uneingeschränkt über die Fahrpreise informieren kann.

Seit 15. März 2014 werden wieder Preise für Standardtickets für die Relationen (Strecken) der ÖBB-Personenverkehr AG auf der ÖBB-Website veröffentlicht. Das Verfahren war zu Redaktionsschluss noch nicht abgeschlossen.



INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT