

## Vorwort der Geschäftsführung

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

im Verfahren betreffend Entschädigungsbedingungen der Bahnunternehmen soll eine juristische Klärung auf EU-Ebene Rechtssicherheit in Europa herbeiführen. Seit 14. März liegt der Schlussantrag des Generalanwalts des Europäischen Gerichtshofs zur Fahrpreisentzündung für Bahnreisende bei Verspätungen aufgrund höherer Gewalt vor. Seiner Ansicht nach muss Bahnreisenden bei großer Verspätung ein Teil des Fahrpreises erstattet werden, auch wenn die Verspätung auf höherer Gewalt beruht (z. B. schwierige Wetterverhältnisse, Streiks). Er stützt damit den von der Schienen-Control Kommission im Verfahren vertretenen Standpunkt. Seit Jänner 2011 müssen österreichische Bahnunternehmen in Fällen höherer Gewalt aufgrund eines Bescheides der Schienen-Control eine Entschädigung zahlen. Wenn der Europäische Gerichtshof dem Vorschlag des Generalanwalts folgt, haben die Bahnreisenden künftig einen noch umfassenderen Entschädigungsanspruch, der europaweit die Fahrgastrechte festigt.

Den Standpunkt der Schienen-Control, dass sich die nationale Durchsetzungsstelle direkt auf die Fahrgastrechteverordnung berufen kann, teilt der EU-Generalanwalt nicht. Diesbezüglich wurden die Anordnungsbefugnisse der Schienen-Control im neuen Fahrgastrechtegesetz, das mit Juli 2013 in Kraft tritt, allerdings deutlich gestärkt.

Mit einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs in diesem Verfahren ist voraussichtlich Mitte 2013 zu rechnen.

Im Februar 2013 wurde erstmals der Marktbericht der IRG-Rail (Independent Regulators' Group-Rail) veröffentlicht, der sich mit den Ergebnissen des Jahres 2011 im Bahnsektor befasst. Dieser internationale Bericht erscheint rund ein halbes Jahr nach dem Tätigkeitsbericht der Schienen-Control, da die Erhebungen zur Marktentwicklung in einzelnen Mitgliedstaaten zu einem späteren Zeitpunkt als in Österreich erfolgen. In der Vergangenheit wurde die Marktbeobachtung von den Regulierungsbehörden in ungleicher Tiefe und Qualität vorgenommen, was zum Teil auch durch die unterschiedliche nationale Gesetzeslage bedingt war. IRG-Rail machte es sich zum Ziel, die Vorgehensweise zu vereinheitlichen, um vergleichbare Zahlen zur Marktentwicklung zu erhalten. Der Bericht soll in Zukunft jährlich erstellt werden und wird dann auch einen Einblick in die Entwicklung in Form von Zeitreihen bieten. Wir stellen auszugsweise Ergebnisse unter dem Punkt Marktbeobachtung in diesem Newsletter dar.

Alles Gute und viele Grüße!

**Maria-Theresia Röhsler**, Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH

## **Aktuelles aus der Regulierungsarbeit**

### **Reduzierte Schienenmaut für Güterzüge im Nahverkehr**

Mit Dezember 2012 veröffentlichte die ÖBB-Infrastruktur AG sowohl den neuen Produktkatalog „Zugtrasse“ für 2014 als auch nochmals einen neuen Produktkatalog für das Jahr 2013. Eine wesentliche Änderung in diesen Produktkatalogen gegenüber bisher ist, dass für Güterzüge im Nahverkehr nun lediglich ein Preis je Gesamtbruttotonnenkilometer berechnet wird. Bisher wurde eine Schienenmaut je Zugkilometer und je Gesamtbruttotonnenkilometer eingehoben. Damit ist für die Befahrung der Streckengleise vom letzten Bahnhof zur Anschlussbahn<sup>1</sup> nur mehr ein niedriges Entgelt zu bezahlen.

Der Anteil der Nahverkehrszüge im Güterverkehr reduzierte sich insbesondere durch die Abnahme der bedienten Anschlussbahnen. Wurden 2010 noch 782 Anschlussbahnen im ÖBB-Netz durch Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient, waren es 2011 nur mehr 738. Im Jahr 2012 sank dieser Wert auf 695 bediente Anschlussbahnen.

Durch diese wesentlich reduzierte Schienenmaut im Güternahverkehr beträgt die Ersparnis für die Transportleistung 2013 bis zu 2,29 Euro je Kilometer und 2014 bis zu 2,34 Euro je Kilometer. Der Güternahverkehr soll dadurch attraktiviert werden.

---

---

## **Schlichtungsstelle – wir vermitteln zwischen Fahrgästen und Bahnen**

### **Verspätungsentschädigung für Wochen- und Monatskartenbesitzer**

Je nachdem, ob Fahrgäste eine Einzel-, Wochen-, Monats- oder Jahreskarte verwenden, haben sie unterschiedliche Rechte bei Verspätungen, Zugausfällen oder versäumten Anschlusszügen.

Bis vor kurzem hatten bei der ÖBB-Personenverkehr AG nur Fahrgäste mit Einzelkarten und Jahreskartenbesitzer Anspruch auf Entschädigungen im Verspätungsfall. Zur Umsetzung der Fahrgastrechteverordnung, Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, gehört jedoch auch die Entschädigung für andere Zeitkarten. Aufgrund der bisherigen Regelung in den Tarifbestimmungen (Anm. in Ziff. 21.6. der Anlage 3 zum PT ÖBB) erhielten Fahrgäste mit Wochen- oder Monatskarten keine Entschädigung.

---

<sup>1</sup> Anschlussbahnen: Private Gleisinfrastruktur, die direkt in ein zu belieferndes Unternehmen hinein-führt.

Gemäß Art. 17 Abs. 1 der Fahrgastrechteverordnung können Fahrgäste, die eine der oben genannten Zeitkarten besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, eine angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen.

In Österreich ist die Beförderung im Vorort- und Regionalverkehr von der Anwendung des Art. 17 ausgenommen, nicht jedoch jene im Fernverkehr. Berechtigten Zeitkarten zur Benutzung von Fernverkehrszügen, haben die Fahrgäste daher in wiederholten Verspätungsfällen Anspruch auf Entschädigung. Die Schienen-Control Kommission befasste sich in einem aufsichtsbehördlichen Verfahren gegenüber der ÖBB-Personenverkehr AG mit der Entschädigung von Wochen- und Monatskarten.

Nach längeren, intensiven Gesprächen konnte die Schienen-Control einen Kompromiss mit der ÖBB-Personenverkehr AG finden. Das Ergebnis wurde mit 1. März 2013 in den Tarifbestimmungen veröffentlicht:

- Für Wochen- und Monatskarten sind Verspätungen bereits ab 30 Minuten entschädigungsrelevant.
- Nur Verspätungen bei Zügen des Fernverkehrs (EC, ÖBB-IC, IC, ICE, RJ oder D) zählen für den Anspruch.
- 0,75 Euro werden pro Verspätungsfall für alle Zeitkartenbesitzer (Streckenkarten der ÖBB-Personenverkehr AG und der Verkehrsverbände) berechnet.
- Die Entschädigung wird ab sechs Verspätungen innerhalb der Geltungsdauer ausbezahlt (Mindestentschädigung beträgt vier Euro).

Während sich die ÖBB-Personenverkehr AG bei Zeitkarten für eine Entschädigung analog jener für Einzelkarten entschieden hat, regelt die WESTbahn Management GmbH diese analog der Jahreskartenentschädigung bei Unterschreiten des vorgegebenen Pünktlichkeitsgrades.

Nach Ablauf eines Jahres soll eine Evaluierung der konkreten Ergebnisse stattfinden. Entscheidend ist, dass Fahrgästen bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen angemessene Entschädigungen zu bezahlen sind.

## Internationale Zusammenarbeit

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

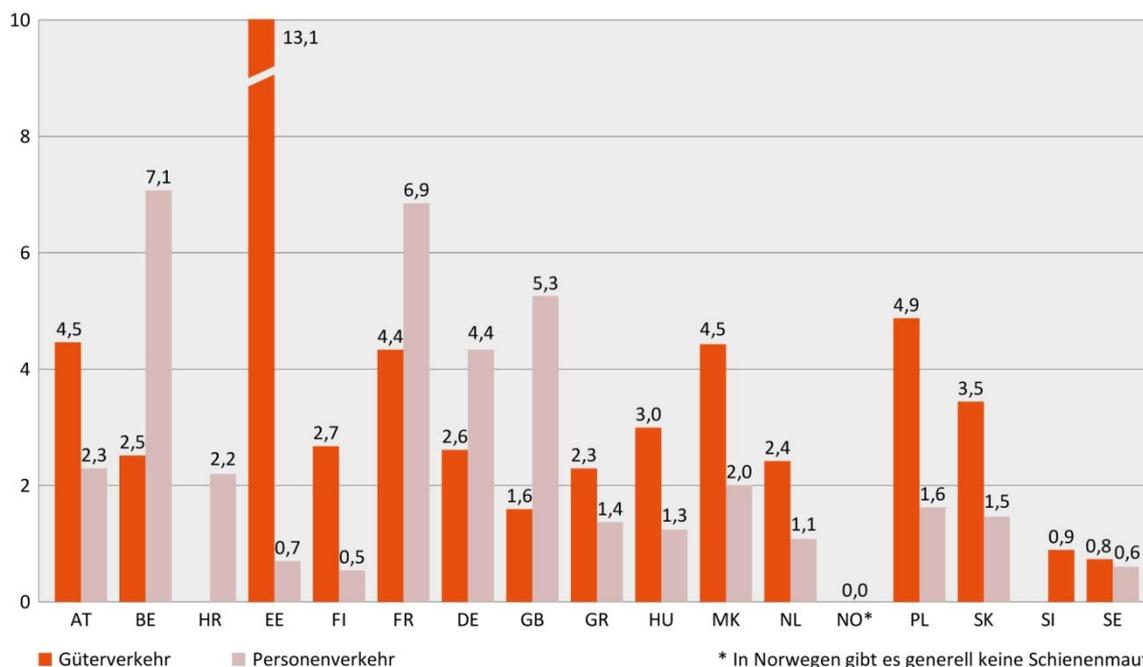
Internationaler Marktbericht:

Für die Erstellung des internationalen Marktberichts verständigten sich die mitwirkenden Regulatoren auf eine einheitliche Liste von Indikatoren, welche das Marktgeschehen abbilden sollen. Außerdem wurden für diese Indikatoren genaue Definitionen festgelegt, um die Vergleichbarkeit sicherzustellen. Abweichende Begriffsbestimmungen in statistischen Publikationen hatten bisher einen Zahlenvergleich deutlich erschwert.

Die Indikatoren beziehen sich insbesondere auf Fragen zu den Themen Wettbewerb und Schienenmaut (Infrastruktur-Benützungsentgelt). Im Sommer 2012 wurden die Daten erhoben. Neben der quantitativen Datensammlung führte IRG-Rail auch eine qualitative Marktbeurteilung mithilfe einer Befragung der Eisenbahnunternehmen durch. Ähnliche Befragungen gab es bisher nur in Österreich von der Schienen-Control und in Deutschland von der Bundesnetzagentur.

Durchschnittliche Schienenmaut pro Zugkilometer, 2011 (in Euro).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2011

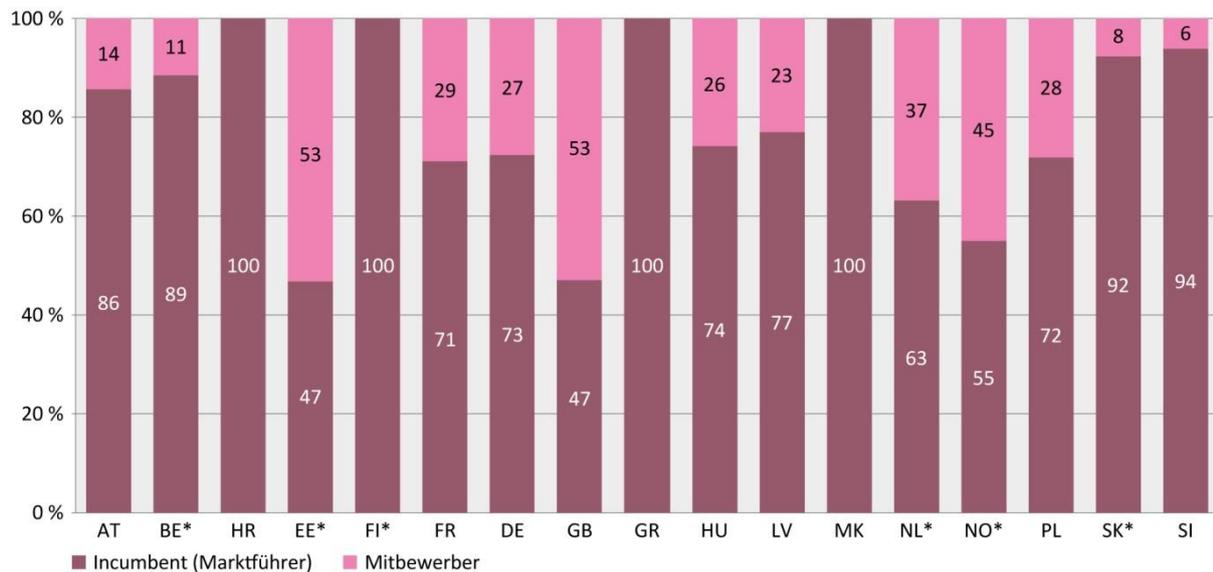


Der Bericht beziffert die durchschnittliche Schienenmaut je Zugkilometer in den verschiedenen Ländern. Internationale Vergleiche erfolgten bisher meist auf Basis von Modellzügen mit bestimmten Eigenschaften. Diese berücksichtigen jedoch keine nationalen Eigenheiten. Im vorliegenden Marktbericht wird die tatsächlich erzielte Schienenmaut den tatsächlich gefahrenen Zugkilometern gegenübergestellt und die durchschnittliche Gebühr pro Zugkilometer berücksichtigt, getrennt nach Güter- und Personenverkehr. Verglichen mit anderen Ländern entstehen in Österreich im Güterverkehr verhältnismäßig hohe Gebühren – 4,5 Euro je Kilo-

meter –, im Personenverkehr sind sie eher unterdurchschnittlich – 2,3 Euro je Kilometer. Das Gebührenniveau im Güterverkehr könnte unter anderem damit zusammenhängen, dass Österreich auf den stark befahrenen Transitstrecken am Brenner und entlang der Donau eine teurere Schienenmaut einhebt. Andererseits spricht dies auch für grundsätzlich gut ausgelastete Güterzüge. In Estland ergibt sich beispielsweise eine sehr hohe Schienenmaut, da der Güterverkehr auf den Breitspurstrecken ein schweres Zuggewicht aufweist (13,1 Euro je Kilometer). Frankreich wiederum verfügt über viele Hochgeschwindigkeitsstrecken für den Personenverkehr, deren Benützung teurer verrechnet wird. Bei höherem Gewicht und bei größerer Geschwindigkeit der Züge, müssen die Strecken hochwertiger ausgestattet sein und deren Wartung ist aufwendiger.

Marktanteile der Güterverkehrsunternehmen, 2011 (Anteil Nettotonnenkilometer).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2011



\* Umrechnung aus Bruttotonnenkilometern, da keine Zahlen für Nettotonnenkilometer verfügbar (Faktor = 2).

Im Schienengüterverkehr ist vor allem der Marktanteil der Mitbewerber interessant, wobei als Vergleich die Verkehrsleistung in Form von Nettotonnenkilometern dient. Die Liberalisierung ist im Güterverkehr weiter fortgeschritten als im Personenverkehr. Formal ist der Güterverkehr in allen Ländern liberalisiert, tatsächlich gibt es aber noch nicht in allen Ländern Mitbewerber. Das ist zum Teil auf schlechte Rahmenbedingungen, zum Teil aber auch auf die aktuelle wirtschaftliche Situation des Güterverkehrs zurückzuführen. In Kroatien, Finnland, Griechenland und Mazedonien gab es 2011 noch keinen privaten Güterverkehr. Österreich liegt beim Marktanteil der Mitbewerber im hinteren Feld, was daran liegt, dass in Österreich der Einzelwagenverkehr (Flächenbedienung)<sup>2</sup>, im Gegensatz zu vielen anderen Ländern, eine große Rolle spielt. Dieses Segment wird fast ausschließlich vom Marktführer betrieben, weil dafür ein Logistiksystem notwendig ist, das unter anderem nur mit einer gewissen Mindest-

<sup>2</sup> Transport einzelner Güterwaggons auf der Schiene, bei dem Waggons mit verschiedenen Versendern und Empfängern in einem Zug zusammengefasst werden.

menge funktioniert. Der Einzelwagenverkehr ist aber auch ein Grund für den hohen Anteil der Bahn am Modal Split in Österreich (rund 33 Prozent im Vergleich zu rund 16 Prozent im EU-Schnitt). Betrachtet man in Österreich nur den Ganzzugverkehr, betrug 2011 der Anteil der Mitbewerber daran rund 21 Prozent. Die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb sind laut Liberalisierungsindex 2011 in Österreich gut (Gruppe 1: Fortgeschrittene Marktöffnung). In anderen Ländern konnten die Mitbewerber aufgrund der starken Bedeutung des Ganzzugverkehrs (Punkt-Punkt-Verkehr)<sup>3</sup> erhebliche Marktanteile erzielen. In Estland und Großbritannien ist der Anteil am höchsten und liegt bei über 50 Prozent. Höhere Marktanteile haben die Mitbewerber etwa auch in Norwegen, in den Niederlanden und in Frankreich.

Den gesamten Marktbericht (Annual Market Monitoring Report, nur in Englisch verfügbar) finden Sie unter <http://www.irg-rail.eu/public-documents/2013/>

Güterverkehrskorridore:

Die Regulierungsbehörden setzten die Zusammenarbeit bei den Güterverkehrskorridoren fort. Dabei geht es einerseits um die Vorgangsweise bei Beschwerden über grenzüberschreitende Trassenkonflikte. Andererseits soll auch die Teilnahme der Regulierungsbehörden an den Sitzungen der jeweiligen Exekutivräte institutionalisiert werden.

4. Eisenbahnpaket:

Zum 4. Eisenbahnpaket beraten die Regulatoren im Rahmen von IRG-Rail über die für Infrastrukturbetreiber vorgesehenen Unabhängigkeitskriterien sowie die Rolle der Regulierungsbehörden bei der Überwachung der Einhaltung dieser Kriterien. Auch die vorgesehene Ausschreibungspflicht für gemeinwirtschaftliche Leistungen und die neuen Aufgaben der Europäischen Eisenbahngentur im Bereich der Erteilung von Genehmigungen stehen im Zentrum der Diskussionen.

---

## Marktbeobachtung

Die Verkehrsentwicklung des Jahres 2012 wurde von zwei Aspekten maßgeblich beeinflusst. Einerseits hat der Markteintritt der WESTbahn Management GmbH im Personenfernverkehr zu einer deutlichen Ausweitung des Verkehrsangebots und damit der Zugzahlen geführt. Andererseits setzte die Rail Cargo Austria AG ihr Restrukturierungsprogramm fort. Der Schienengüterverkehr im ÖBB-Netz war 2012 rückläufig und betrug nur mehr rund 43 Mrd. Gesamtbruttotonnenkilometer. Bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen erhöhten

---

<sup>3</sup> Transport von Güterzügen, die vom Verlade- zum Entladepunkt als Einheit ohne Zwischenhalte verkehren; eignet sich insbesondere, um Ladegut in großen Mengen zu transportieren.

sich das Aufkommen (Nettotonnen) und der Marktanteil am Güterverkehr, letzterer ergab nach ersten Schätzungen im Jahr 2012 rund 16 Prozent.

Mitte März 2013 erhielt das neue Eisenbahnverkehrsunternehmen MEV Independent Railway Services GmbH die Sicherheitsbescheinigungen Teil A und B. Das Unternehmen kann damit in Österreich im Personen- und Güterverkehr tätig werden. MEV war schon bisher als Personaldienstleister im Eisenbahnsektor tätig.

---

## **Impressum:**

### **Herausgeber und Redaktion**

Schienen-Control GmbH, GF Mag. Maria-Theresia Röhlsler, LL.M., MBA

Praterstraße 62–64, 1020 Wien

T: +43 1 5050707

office@schienencontrol.gv.at, [www.schienencontrol.gv.at](http://www.schienencontrol.gv.at)

### Hinweis:

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