

Vorwort der Geschäftsführung

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

die Erfahrungen unserer mehrjährigen Tätigkeit in der Schlichtungsstelle zeigten die dringende Notwendigkeit, die Fahrgastrechte weiterzuentwickeln. Deshalb tritt der Regulator aktiv für eine gesetzliche Stärkung ein. Verkehrsministerin Doris Bures initiierte ein neues Fahrgastrechtesgesetz, bei dessen Gesetzwerdung wir unsere Verbesserungsvorschläge einbringen konnten. Wir freuen uns, dass der Entwurf des Verkehrsministeriums kürzlich in Begutachtung gehen konnte.

Aus der internationalen Zusammenarbeit kann ich über die am 17. und 18. Oktober 2012 in Luxemburg stattgefundene dritte Plenarsitzung der IRG-Rail berichten. Unter den Mitgliedern aus 21 Ländern gibt es mit Griechenland, Polen, Spanien und der Slowakei vier neue Teilnehmer. In der Sitzung wurden die bisherigen Ergebnisse des ambitionierten Arbeitsprogramms für 2012 diskutiert und mehrere Positionspapiere angenommen. Es ging dabei um einen ersten Beitrag zum bevorstehenden 4. Eisenbahnpaket der EU, um Richtlinien für die Zusammenarbeit der Regulatoren hinsichtlich der Güterverkehrskorridore gemäß Verordnung (EU) 913/2010, um eine Übersicht über die Methodik der Trassengebühren in zwölf Mitgliedstaaten der IRG-Rail, um die Beurteilung der Zulässigkeit neuer internationaler Personenverkehre und um die Struktur des 2013 zu veröffentlichenden Marktberichts der IRG-Rail. In der Folge wurde der Vorsitz bei IRG-Rail für das Jahr 2013 vergeben. Anna Walker von der britischen Regulierungsbehörde übernimmt die Rolle der Vorsitzenden, Jaques Prost von der luxemburgischen Regulierungsbehörde wurde zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

Ende September präsentierte die EU-Kommission erste Vorstellungen zum 4. Eisenbahnpaket, das drei Themenkreise umfasst: die Interoperabilität von Lokomotiven und Waggonen, die künftige Rolle der Infrastrukturmanager und die Öffnung der nationalen Personenverkehrsmärkte. Lesen Sie mehr beim Punkt „Internationale Zusammenarbeit“.

Herzliche Grüße!

Maria-Theresia Röhler, Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH

Aktuelles aus der Regulierungsarbeit

Güterverkehrskorridore

Im November 2013 werden gemäß der Verordnung (EU) 913/2010 die ersten Güterverkehrskorridore eingerichtet. Damit ergeben sich für die nationalen Regulierungsbehörden neue Aufgaben. Diese umfassen im Wesentlichen die Überwachung der Vorkonstruktion von Zugtrassen und die Kontrolle des Korridor-One-Stop-Shops. Im Gegensatz zur bisherigen Regelung, bei der Zugtrassen durch Anmeldung der Zugangsberechtigten konstruiert werden, werden auf den Güterverkehrskorridoren bereits vorweg sogenannte vorkonstruierte Zugtrassen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr erstellt und angeboten. Grundlage dafür bildet die für jeden Korridor zu erstellende Marktstudie. Im Fall der Vorkonstruktion besteht bereits bei der Trassenplanung ein Diskriminierungspotenzial, indem einzelne Zugangsberechtigte durch technische Parameter oder zeitliche Lage bevorzugt bzw. benachteiligt werden können. Daher müssen die Regulierungsbehörden die Trassenkonstruktionsphase überwachen.

Der One-Stop-Shop entscheidet über Anträge auf vorkonstruierte Korridortrassen. Im Fall einer Abweisung wird der Antrag an die nationalen Trassenzuweisungsstellen weitergeleitet, um dem Antragsteller Alternativen anzubieten. Der Antragsteller kann gegen die Abweisung des Antrags durch den One-Stop-Shop Beschwerde einlegen. Zur Frage, welche Regulierungsbehörde im Beschwerdefall zuständig ist, gibt es in der Verordnung jedoch keine Angaben. Sie sagt vielmehr, dass die Kontrolle des One-Stop-Shops „den Regulierungsstellen“ unterliegt. Die Verordnung schreibt auch eine Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden und einen Informationsaustausch bei Konflikten vor. Die Regulierungsbehörden haben sich im Jahr 2012 intensiv mit den Fragen der Zusammenarbeit und der Zuständigkeit befasst. Im Rahmen der IRG-Rail wurde ein Positionspapier erarbeitet, welches vor allem zur Frage der Zuständigkeit Stellung nimmt. Darin wird dem Territorialitätsprinzip Vorrang eingeräumt. Führt dieses Prinzip nicht zu einer eindeutigen Klärung der Zuständigkeit, bringt die Anwendung weiterer Kriterien letztlich eine Entscheidung zu dieser Frage.

Weitere Informationen finden Sie auf www.irg-rail.eu unter Public Documents, 2012.

Schlichtungsstelle – wir vermitteln zwischen Fahrgästen und Bahnen

Neues Fahrgastrechtegesetz in Begutachtung

Als staatliche Schlichtungsstelle setzt sich die Schienen-Control seit Anfang 2007 für die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ein. Das neue Fahrgastrechtegesetz, das derzeit

in Begutachtung ist, sollte aus Sicht der Schienen-Control im Sinne der Fahrgäste rasch Inkrafttreten.

Beispiele für geplante Verbesserungen:

- Die geringen Entschädigungszahlungen und zahlreiche Einschränkungen der Anspruchsberechtigten wurden seitens der Schienen-Control mehrfach kritisiert. Mit Inkrafttreten des neuen Gesetzes wären betreffend Verspätungsentschädigungen eine größere Zahl der Jahreskartenbesitzer und künftig auch Wochen- und Monatskartenbesitzer anspruchsberechtigt.
- Die Schienen-Control regte aufgrund schwerer Administrierbarkeit eine Novellierung der Bestimmungen über die Pünktlichkeitsgrade an. Der von den Bahnen zu erreichende Pünktlichkeitsgrad würde nun gesetzlich einheitlich mit 95 Prozent festgelegt, bisher bestimmten ihn die Unternehmen selbst. Des Weiteren stünden den Fahrgästen dann Informationen zur erlangten Pünktlichkeit verpflichtend auf den Bahn-Websites zur Verfügung.
- Bei der Schlichtungsstelle werden viele Beschwerden eingebracht, wenn nichtbenützte Tickets vom Bahnunternehmen nicht refundiert werden. Mit dem Gesetz würden Fahrgäste das Recht erhalten bei Nichtbenützung, Einzeltickets vor dem ersten Geltungstag und Gruppentickets sowie Zeitkarten, z. B. Monatskarten, innerhalb der Geltungsdauer zurückzugeben. Je nach Verschulden könnte eine angemessene Gebühr eingehoben werden. Die Auszahlung müsste innerhalb von zwei Monaten nach Antragseinreichung erfolgen, diese Frist soll der bisherigen teilweise langen Bearbeitungsdauer entgegenwirken.
- Derzeit müssen Bahnunternehmen bei Straffällen keine Mahnung versenden. Durch das Gesetz würde ihnen auferlegt, zumindest einmal zu mahnen und zeitgerechte, begründete Einsprüche inhaltlich zu beantworten bevor eine Forderung an ein Inkassounternehmen übergeben wird. Damit sollen für den Fahrgast besser als bisher unnötige Unannehmlichkeiten und Kosten vermieden werden.
- Möglichst breitangelegte und rechtzeitige Informationen, vor allem bei vorab bekannten Störungen oder Verspätungen, helfen Fahrgästen ihre beruflichen Termine oder Urlaube bestmöglich zu planen, Alternativen zu überlegen und Zusatzkosten zu vermeiden. Die Schienen-Control begrüßt die geplante massive Ausweitung der Informationspflichten für die Bahnunternehmen durch das Gesetz, wenn die Daten der Reisen etwa bei personenbezogenen Buchungen über das Internet vorliegen.

Internationale Zusammenarbeit

4. Eisenbahnpaket

Erste Vorstellungen der EU-Kommission zu drei Themenbereichen.

Interoperabilität von Lokomotiven und Waggonen:

Die EU-Kommission strebt eine europäische Zulassung an, jedes Fahrzeug erhält einen Fahrzeugpass. Nationale Eigenheiten sollen dann in Verantwortung des Eisenbahnverkehrsunternehmens berücksichtigt werden. Insgesamt soll das Zulassungsverfahren schneller und billiger werden. Geplant ist, dass die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) eine wesentliche Rolle in der Zulassung übernehmen und mit den nationalen Sicherheitsbehörden bei der Fahrzeugzulassung sowie der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen zusammenarbeiten wird. Sie soll bei Differenzen die Letztentscheidung treffen. Derzeit wird eine Liste aller nationalen Sonderregeln bei der Fahrzeugzulassung erarbeitet – 11.000 Positionen –, diese sollen auf etwa 3.000 reduziert werden. Dazu soll eine eigene Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) für das konventionelle Netz erlassen werden (bisher gibt es nur eine TSI für den Hochgeschwindigkeitsverkehr).

Rolle der Infrastrukturmanager:

Die EU-Kommission ließ das Thema Holdingstruktur offen. Das Netzmanagement soll jedenfalls unabhängig sein und folgende „essential functions“ umfassen: Trassenzuweisung, Festlegung der Höhe der Trassengebühren, Erhalt und Erneuerung der Infrastruktur. Integrierte Unternehmen müssen eine strikte finanzielle Trennung zwischen Infrastruktur und Betrieb haben. Lösungen dafür werden noch gesucht.

Öffnung der nationalen Personenverkehrsmärkte:

Die Öffnung des nationalen Personenverkehrs soll unter Bedachtnahme auf das wirtschaftliche Gleichgewicht gemeinwirtschaftlicher Verkehre erfolgen. Für letztere ist eine verpflichtende Ausschreibung vorgesehen, wobei auch bestehende Direktvergaben schrittweise ausgeschrieben werden müssen. Größe und Anzahl der auszuschreibenden Pakete sollen auf das jeweilige Land zugeschnitten sein, um auch Neueinsteigern eine Chance im Bieterverfahren zu geben (mehrere Pakete pro Land).

Arbeitsgruppen der IRG-Rail (Independent Regulators' Group-Rail)

Im Zeitraum Juli bis September nahmen Vertreter der Schienen-Control an sieben Arbeitsgruppentreffen zu den Themen Recast, Economic Equilibrium, Market Monitoring, 4. Eisenbahnpaket, Charges und Güterverkehrskorridore teil, bei denen Positionspapiere erarbeitet wurden.

Marktbeobachtung

Die Zahlen der ÖBB-Infrastruktur AG für das erste Halbjahr 2012 zeigen, verglichen mit 2011, eine unterschiedliche Entwicklung. Insgesamt sank die Zahl der Bruttotonnenkilometer gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres um zwei Prozent. Im Güterverkehr gab es einen Rückgang um sechs Prozent. Rückgänge verzeichnete insbesondere die Rail Cargo Austria AG, wogegen die neuen Marktteilnehmer leichte Zuwächse aufwiesen. Der Personenverkehr erzielte einen Zuwachs der Bruttotonnenkilometer um zehn Prozent, rund die Hälfte dieses Zuwachses ist auf den Markteintritt der WESTbahn Management GmbH zurückzuführen.

Ende September erhielt die ecco-rail GmbH mit Sitz in Wien die Sicherheitsbescheinigungen Teil A und B. Das neue Eisenbahnverkehrsunternehmen kann damit in Österreich im Güterverkehr tätig werden.

Impressum:

Herausgeber und Redaktion

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

Praterstraße 62–64, 1020 Wien

T: +43 1 5050707

office@schienencontrol.gv.at, 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.