

## Vorwort der Geschäftsführung

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

mir ist es ein Anliegen immer wieder über den rechtlichen Anspruch bei Verspätungsentschädigungen, insbesondere für Jahreskartenbesitzer, zu informieren. Unsere jährliche Datenerhebung für die österreichische Eisenbahnstatistik zeigt im Personenverkehr auch für 2012 bei der Entwicklung der Entschädigungsfälle, dass es nur eine geringe Zahl an Verspätungsentschädigungen für Jahreskartenbesitzer gibt. Die mittlerweile fast vier Jahren geltenden Fahrgastrechte scheinen bei der Jahreskartenentschädigung noch zu wenig zu greifen. Ein Großteil der Bahnreisenden in Österreich ist im Nahverkehr unterwegs, Pendler benützen für ihre regelmäßig zurückgelegten Strecken häufig Jahreskarten. Laut den Angaben der Verkehrsverbände gibt es in Österreich mehr als 600.000 Jahreskartenbesitzer, von denen jedoch nur ein Teil entschädigungsberechtigt ist. Trotz der recht hohen Pünktlichkeit im Nahverkehr ist anzunehmen, dass zumindest zukünftig mehr Jahreskartenbesitzer Anspruch auf Verspätungsentschädigungen haben. Seit 1. Juli 2013 müssen durch das neue Fahrgastrechtegesetz nämlich alle Bahnunternehmen im Regionalverkehr einen Pünktlichkeitsgrad von 95 Prozent erreichen. Aus unserer Sicht funktioniert die Information der Fahrgäste betreffend Jahreskartenentschädigung durch die Unternehmen noch nicht ausreichend. Viele Jahreskartenbesitzer wissen nicht, dass sie selbst aktiv werden müssen um am Entschädigungsverfahren teilnehmen zu können. Die Fahrgäste müssen der personenbezogenen Datenübermittlung zwischen Verkehrsverbund und Bahnunternehmen ausdrücklich zustimmen, wenn sie ihre Jahreskarte neu anmelden oder verlängern. Außerdem müssen sie sich beispielsweise bei der ÖBB-Personenverkehr AG registrieren und ihre benützte Strecke bekanntgeben. Nur so erhalten Fahrgäste am Gültigkeitsende ihrer Jahreskarte eine entsprechende Verspätungsentschädigung. Betroffenen Fahrgästen empfehlen wir, sich baldmöglichst beim jeweiligen Bahnunternehmen oder Verkehrsverbund über die notwendige Vorgehensweise beim Entschädigungsverfahren zu erkundigen. Wir setzen uns dafür ein diese Situation zu verbessern und informieren die Fahrgäste auf verschiedenen Wegen über ihre Mitwirkungspflicht, um Entschädigungen zu erhalten – z. B. im Fahrgastbericht 2012, im aktuellen Fahrgastrechte-Folder, in Presseinformationen und über die Medien-Ombudsleute.

Am 26. September 2013 veröffentlichte der Europäische Gerichtshof sein Urteil zur Fahrpreisentuschädigung für Bahnreisende bei Verspätungen aufgrund höherer Gewalt. Die Rechtsansicht des Europäischen Gerichtshofs ist, dass Bahnreisenden bei Verspätungen über 60 Minuten ein Teil des Fahrpreises erstattet werden muss, auch wenn die Verspätung durch höhere Gewalt entstanden ist (z. B. schwierige Wetterverhältnisse, Streiks). Wir haben zur Durchsetzung der EU-Fahrgastrechte 2010 im Verfahren betreffend Bahn-Entschädigungsbedingungen die meisten Gründe für das Verweigern der Verspätungsentschädigung für Einzeltickets aufge-

hoben. Seit Jänner 2011 müssen österreichische Bahnunternehmen auch in Fällen von höherer Gewalt eine Entschädigung an Bahnreisende zahlen. Der Europäische Gerichtshof bestätigt mit seinem Urteil den rechtlichen Standpunkt der Regulierungsbehörde. Die Position der Fahrgäste wurde somit in der gesamten Europäischen Union gestärkt, Bahnreisende haben jetzt einen noch umfassenderen Entschädigungsanspruch.

Des Weiteren besuchten uns Anfang September 2013 vier Vertreter der serbischen Regulierungsbehörde „Directorate for Railways“. Die mehrtägige Veranstaltung wurde von der EU im Rahmen des TAIEX-Programms (Technical Assistance and Information Exchange Instrument) gefördert. Wir tauschten Informationen und Know-how mit der serbischen Regulierungsbehörde aus. Serbien hat derzeit Kandidatenstatus und bereitet die Umsetzung der europäischen Rechtsnormen für die Liberalisierung des Eisenbahnmarktes vor.

Ich wünsche Ihnen alles Gute für das Jahr 2014,

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

---

## Aktuelles aus der Regulierungsarbeit

### Durchführungsrechtsakt

Grundsätzlich haben die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet alle erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung von EU-Rechtsvorschriften zu ergreifen. In einer Vielzahl von Fällen besteht jedoch ein Bedürfnis danach, die EU-Rechtsvorschriften innerhalb der Europäischen Union einheitlich umzusetzen. In einem solchen Fall kann der Unionsgesetzgeber Durchführungsbefugnisse auf die EU-Kommission – in Ausnahmefällen auf den Rat – übertragen (siehe Art. 291 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union, AEUV). Die EU-Kommission wird dann zum Exekutivorgan der Union, das die durch den Unionsgesetzgeber erlassenen EU-Rechtsvorschriften durchführt.

Die Übertragung von Durchführungsbefugnissen erfolgt im durchzuführenden „Basisrechtsakt“ (Richtlinie, Verordnung oder Beschluss), in dem festgelegt wird, ob und in welchem Ausmaß Durchführungsbefugnisse an die EU-Kommission übertragen werden.

Bevor die EU-Kommission einen EU-Rechtsakt umsetzen kann, muss sie grundsätzlich zunächst einen Ausschuss zu den von ihr vorgeschlagenen Durchführungsmaßnahmen befragen. Die Ausschüsse bestehen aus Vertretern aller Mitgliedstaaten; den Vorsitz des Ausschusses hat ein Vertreter der EU-Kommission inne. Der Ausschuss nimmt neben seiner kontrollierenden Funktion auch eine unterstützende Funktion bei der Durchführung der Rechtsakte ein, zumal die Vertreter der Mitgliedstaaten aus Fachexperten der jeweiligen Regierungen bestehen. Eine Einbindung des EU-Parlaments in das Verfahren nach Art. 291 AEUV ist allerdings nicht vorge-

sehen. Der Ausschuss gibt im Rahmen des Verfahrens eine Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Maßnahmen ab. Je nachdem welches Verfahren zum Erlass von Durchführungsrechtsakten im „Basisrechtsakt“ festgelegt wurde, ist diese Stellungnahme für die EU-Kommission bindend.

Der sogenannte Recast zum 1. Eisenbahnpaket (Richtlinie 2012/34/EU des Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums) sieht den Erlass von Durchführungsrechtsakten im oben genannten Sinne durch die EU-Kommission vor. Aus der Richtlinie ergibt sich darüber hinaus die Verpflichtung der Kommission vor Erlass einer Durchführungsmaßnahme Empfehlungen von den Regulierungsbehörden einzuholen.

Wie bereits in unserem Newsletter 2/2013 berichtet, werden die Durchführungsrechtsakte seit längerer Zeit vorbereitet; entsprechende Beschlüsse wurden jedoch bislang noch nicht erlassen.

Der Recast sieht vor, dass die EU-Kommission u. a. Durchführungsmaßnahmen betreffend die Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (Art. 10 Abs. 4 Richtlinie 2012/34/EU) erlassen muss. Gemäß der Richtlinie haben Eisenbahnunternehmen grundsätzlich das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten, um grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste erbringen zu können. Eisenbahnunternehmen soll es freistehen, Fahrgäste an beliebigen Bahnhöfen auf einer grenzüberschreitenden Strecke aufzunehmen und an einem anderen Bahnhof abzusetzen. Bedingung für das Zugangsrecht ist, dass der Hauptzweck des Verkehrsdienstes in der „Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten“ liegt. Gemäß Entwurf der EU-Kommission für das 4. Eisenbahnpaket haben Eisenbahnunternehmen für alle Arten von Schienenpersonenverkehrsdiensten das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen, um grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste erbringen zu können, ohne dass auf den Hauptzweck des internationalen Personenverkehrs abgestellt werden muss. Nationale und internationale Personenverkehre werden im Entwurf der EU-Kommission zum 4. Eisenbahnpaket gleichgestellt. Die Richtlinie bzw. der Entwurf der EU-Kommission für das 4. Eisenbahnpaket sieht ferner Möglichkeiten der Einschränkung des Zugangsrechtes vor, deren Modalitäten ebenfalls mittels Durchführungsrechtsakt festzulegen sind (Art. 11 Abs. 4 Richtlinie 2012/34/EU).

Des Weiteren wird die EU-Kommission dazu verpflichtet, Maßnahmen mit den Einzelheiten für die Verwendung eines gemeinsamen Genehmigungsmusters für Eisenbahnverkehrsleistungen zu erlassen (Art. 17 Abs. 5 Richtlinie 2012/34/EU).

Außerdem sieht der Recast den Erlass von Maßnahmen zur Festlegung der Modalitäten für die Berechnung der Kosten vor, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen (Art. 31 Abs. 3

Richtlinie 2012/34/EU). Bezüglich der Festlegung der Modalitäten für die Kostenberechnung ist aller Voraussicht nach frühestens mit einem Beschluss im Mai 2014 zu rechnen.

Es bleibt abzuwarten, ob die geplanten Durchführungsrechtsakte zu einer einheitliche(re)n Anwendung der Richtlinie 2012/34/EU beitragen können und dadurch das Ziel der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes vorangetrieben werden kann.

---

## Schlichtungsstelle – wir vermitteln zwischen Fahrgästen und Bahnen

### Fahrgastrechte-Statistik 2012

Im Rahmen des jährlichen Fragebogens für die österreichische Eisenbahnstatistik erhebt die Schienen-Control bahnspezifische Daten. Einige wichtige Ergebnisse für das Jahr 2012 sind im Folgenden auszugsweise dargestellt.

#### Beförderte Personen:

Der Personenverkehrsmarkt in Österreich ist im Jahr 2012 kräftig gewachsen, und zwar um rund 7,3 Prozent auf rund 262 Millionen Reisende (vernetzte und nicht vernetzte Eisenbahnverkehrsunternehmen). Die ÖBB-Personenverkehr AG verzeichnete mit 224,1 Millionen um sieben Prozent mehr Reisende, die Privaten meldeten mit 36,3 Millionen sogar einen Zuwachs von nahezu zehn Prozent.

Die ÖBB-Personenverkehr AG beförderte mehr als fünf Sechstel aller Reisenden im Nahverkehr. Bei der WESTbahn Management GmbH betrug der Anteil der Fahrgäste im Nahverkehr 2012 rund 43,2 Prozent. Knapp eine Person von 100 Personen benützte bei der ÖBB-Personenverkehr AG die 1. Klasse, bei der WESTbahn waren es rund 3,7 Prozent.

#### Beschwerden:

Bei der ÖBB-Personenverkehr AG stieg die Zahl der Beschwerden in den letzten fünf Jahren um 25,9 Prozent auf 63.580 im Jahr 2012 an. Bei den weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen meldeten fünf von neun Personenverkehrsbahnen für 2012 zurückgehende und vier steigende Beschwerdezahlen. Beispielsweise verzeichnete die WESTbahn 1.236 sowie der City Airport Train (CAT) 470 Beschwerden.

Die meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen und die ÖBB-Infrastruktur AG konnten 2012 laut eigenen Angaben die vorgeschriebene Bearbeitungsdauer für Beschwerden von grundsätzlich einem Monat einhalten. Die ÖBB-Personenverkehr AG lieferte dazu keine Daten an die Schienen-Control.

2012 entschädigte die ÖBB-Personenverkehr AG bei den Beschwerden 207.726 Euro, meist in Form von Gutscheinen. Dies entspricht einem Rückgang um rund 41,1 Prozent gegenüber dem Jahr 2011. Der CAT zahlte 10.951 Euro (um rund 27,8 Prozent weniger als 2011) an Entschädigungen und die WESTbahn 6.498 Euro (2012 war das erste volle Betriebsjahr). Zwei weitere Personenverkehrsbahnen leisteten Entschädigungszahlungen, bei den Steiermärkischen Landesbahnen und der Raaberbahn blieben diese im zweistelligen Bereich.

#### Zugverspätungen:

Der Anstieg der Entschädigungsanträge bei Zugverspätungen setzte sich bei der ÖBB-Personenverkehr AG 2012 fort (um 53,6 Prozent), es gab insgesamt 20.949 Anträge. Die meisten Fälle dürften sich auf Verspätungsentschädigungen für Einzeltickets beziehen. Für 2012 übermittelte das Unternehmen der Schienen-Control keine eigenen Daten zu den Jahreskarten-Entschädigungsfällen. Der CAT gab 122 Einzelticket-Entschädigungen bekannt (diese tätigte er auf freiwilliger Basis) sowie einen Jahreskarten-Entschädigungsfall. Die WESTbahn meldete für das Vorjahr 2.394 Entschädigungsfälle, die alle Einzeltickets betrafen. Die anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zahlten im Jahr 2012 keine Entschädigung für Jahreskartenbesitzer.

Für Verspätungsentschädigungen beglich die ÖBB-Personenverkehr AG 2012 insgesamt 358.020 Euro in bar, dies entspricht einer Zunahme der Entschädigungszahlungen um 11,8 Prozent im Vergleich zum Jahr 2011. Bei den übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen entrichteten nur der CAT 6.762 Euro und die WESTbahn 14.292 Euro für Entschädigungen bei Zugverspätungen.

#### Strafgebühren:

Die ÖBB-Personenverkehr AG stellte trotz mehrfacher Aufforderung wiederum keine Daten zu Strafgebühren für sogenannte Schwarzfahrer zur Verfügung. Von den weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen verrechneten nur die Wiener Lokalbahnen mit 55.213 Euro Strafgebühren in größerem Ausmaß.

---

## Internationale Zusammenarbeit

Anfang Juli 2013 fand ein Treffen des Netzwerks der Europäischen Eisenbahnregulierungsbehörden mit der EU-Kommission statt. Ein Thema waren die geplanten Durchführungsrechtsakte im Zusammenhang mit dem Recast zum 1. Eisenbahnpaket. Die Kommission gab einen Überblick über den Zeitplan und die in einigen Fällen vorgesehene Anhörung der Regulierungsbehörden. Zum 4. Eisenbahnpaket informierte die EU-Kommission über den aktuellen Stand. Die Maßnahmen zur Interoperabilität wurden am 10. Juni 2013 zwischen Rat und Kommission erörtert, die anderen Themen (Unbundling und Liberalisierung Personenverkehr) noch nicht. Parallel dazu behandelte auch das EU-Parlament alle drei Themen, die Stellung-

nahmen der Berichterstatter liegen vor. Das Europäische Parlament will das 4. Eisenbahnpaket im Jänner 2014 in erster Lesung behandeln.

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

Die Arbeitsgruppe „Neue Gesetzesvorschläge“ befasste sich im Juni 2013 mit dem 4. Eisenbahnpaket, wobei vor allem die aktuelle Behandlung im EU-Parlament im Vordergrund stand. Es wurden mehrere Positionspapiere erstellt, welche die Standpunkte der IRG-Rail zu den Themen Finanzströme, Ausschreibung und Rolle der Regulierungsbehörden sowie Ticketsystem darlegen. In der Arbeitsgruppe „Benützungsentgelte“ wurde ein Positionspapier zu den direkten Kosten verfasst. Zu dieser Frage bereitet die EU-Kommission einen Durchführungsrechtsakt im Rahmen des Recast zum 1. Eisenbahnpaket vor.

---

## **Marktbeobachtung**

Im Güterverkehr setzte sich der Trend des Jahres 2012 im ersten Halbjahr 2013 fort. Ein Vergleich der beiden Perioden zeigt, dass die Bruttotonnenkilometer im ÖBB-Netz um vier Prozent abnahmen. Bei der Rail Cargo Austria AG fiel der Rückgang stärker aus, hingegen konnten die Mitbewerber Zuwächse verzeichnen. Deren Marktanteil erhöhte sich dadurch von rund 15 Prozent auf etwa 19 Prozent.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen Cargo Service GmbH hat im Frühjahr 2013 die Sicherheitsbescheinigungen erhalten und ist seit 1. Juni 2013 anstelle der Muttergesellschaft Logistik Service GmbH im ÖBB-Netz tätig. Das holländische Eisenbahnverkehrsunternehmen ERS Railways B.V. erhielt im April 2013 die Sicherheitsbescheinigung Teil B für Österreich und 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.