

Vorwort der Geschäftsführung

Sehr geehrte Leserinnen und Leser!

Mit dem ersten Newsletters des Jahres möchte ich die Gelegenheit wahrnehmen, Ihnen das dritte Symposium der Schienen-Control zum Thema „Wettbewerb und Regulierung im Schienenverkehrs- markt“ anzukündigen. Die ganztägige Veranstaltung findet am Dienstag, den 27. September 2016, im Dachsaal der Urania Wien statt. In bewährter Weise wird auch in diesem Jahr ein wettbewerbsrecht- liches Thema in einer Kombination aus Vorträgen und einer Podiumsdiskussion erörtert und disku- tiert. Die Einladung und das Programm erhalten Sie nach Fertigstellung per E-Mail. Ihre Anmeldung nehmen wir gerne schon jetzt unter symposium2016@schienencontrol.gv.at entgegen.

Ich möchte Sie an dieser Stelle auch einladen den Blog der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) unter www.apf.gv.at/blog zu besuchen. Der apf-BLOG bietet wertvolle und nützliche Informatio- nen für alle die sich für Passagier- und Fahrgastrechte im Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr interes- sieren.

Darüber hinaus wollen wir Sie über aktuelle Entwicklungen aus dem Regulierungs- und Schlichtungsbe- reich informieren sowie die Veröffentlichung der Fahrgastrechtestatistik 2014 bekanntgeben. Diese steht Ihnen auf unserer Homepage zum Download zur Verfügung: <http://www.schienencontrol.gv.at/de/publikationen-jahresberichte-rechtfolder.html>

Ich wünsche Ihnen eine angenehme Frühlingszeit!

Herzliche Grüße,

Maria-Theresia Röhsler

Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH und Leiterin der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte

Aktuelles aus der Regulierungsarbeit

Unwirksamklärung von Bestimmungen in Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) betreffend Promotion-Tätigkeiten

Die Schienen-Control Kommission hatte in einem amtswegigen Verfahren gemäß § 74 Eisenbahnge- setz (EisbG) Bestimmungen betreffend Promotion-Tätigkeiten in SNNB eines Eisenbahninfrastruktur- unternehmens (EIU) für unwirksam erklärt. Bei den Bestimmungen handelte es sich einerseits um Entgelte für die Nutzung von Bahngrund für Promotion (etwa Euro 120,- pro Promotorin/Promotor und Tag), deren Ermittlung das Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus Sicht der Schienen-Control Kommission nicht dargelegt hatte. Darüber hinaus waren die Entgelte teilweise nicht innerhalb der für die Veröffentlichung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen im EisbG vorgesehenen Frist auf- genommen worden.

Andererseits erklärte die Schienen-Control Kommission Bestellfristen für den Einsatz von Promotion- Personal für unwirksam, da diese einen kurzfristigen Einsatz von Servicepersonal, wie er insbesonde-

re zur Erfüllung der Hilfeleistungspflichten des Eisenbahnverkehrsunternehmens gegenüber seinen Fahrgästen gemäß der Fahrgastrechteverordnung (VO (EG) Nr 1371/2007) erforderlich ist, nicht ermöglicht hätten. Weiters erklärte die Schienen-Control Kommission Bestimmungen für unwirksam, wonach die Bestellung von Flächen für Promotion-Tätigkeiten nicht an die Zuweisungsstelle selbst, sondern ausschließlich an ein von dieser verschiedenes Unternehmen zu richten war. Dieses Unternehmen sollte die Bestellung bearbeiten und den Vertrag im Namen und auf Rechnung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, welches zugleich Zuweisungsstelle war, abschließen.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhob Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Der Verwaltungsgerichtshof wies die Beschwerde ab (VwGH 16.12.2015, 2013/03/0034 u. a.). Hinsichtlich der Unwirksamklärung des Entgelts bestätigte er die Ansicht der Schienen-Control Kommission, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht dargelegt hatte, wie es die Entgelte anhand des Grundsatzes des angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ermittelt hatte. Was den Zeitpunkt der Aufnahme der Entgelte in die SNNB betraf, sprach der Verwaltungsgerichtshof aus, dass das beschwerdeführende Eisenbahninfrastrukturunternehmen infolge der vorangegangenen Unwirksamklärung von Verträgen, deren Bestimmungen nicht in den SNNB enthalten waren (vgl VwGH 30.06.2015, 2012/03/0087 u. a.), gehalten war, Regelungen in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen, um diese auf dem neuesten Stand zu halten.

Die Bearbeitung der Bestellungen und der Vertragsabschluss durch das von der Zuweisungsstelle verschiedene Unternehmen widersprach insofern dem EisbG, als dadurch Aufgaben einer Zuweisungsstelle an ein anderes Unternehmen übertragen wurden, was jedoch nur mit vorheriger Verständigung der Schienen-Control GmbH zulässig gewesen wäre.

Bezüglich der Bestellfristen sprach der Verwaltungsgerichtshof aus, dass diese nicht als in jedem Fall angemessen angesehen werden können, da sie nicht auf Fälle Bedacht nehmen, in denen die Hilfeleistungspflicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens gemäß Art. 18 der VO 1371/2007 einen kurzfristigen Einsatz von Servicepersonal durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen erfordern.

Agentur für Passagier und Fahrgastrechte



Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (kurz: apf) verhilft Passagieren und Fahrgästen kostenlos und provisionsfrei zu ihrem Recht. Im Streitfall mit einem Bahn-, Bus-, Schiffs- oder Flugunternehmen sorgt die apf für verbindliche Lösungen und Entschädigungen. Egal ob es sich um Verspätungen, Ausfälle oder Annullierungen, fehlende Informationen handelt oder sonst etwas schief läuft.

Alle Informationen zu Fahrgast- und Passagierrechten sowie die Beschwerdeformulare von Bahn, Bus, Schiff und Flugzeug finden Sie auf der Website der apf unter www.passagier.at oder direkt unter www.apf.gv.at

Verfahren wegen Verspätungsentschädigung für PKW-Ticket



In gegenständlicher Sache geht es um Tarifbestimmungen, denen zufolge nur personenbezogene Fahrkarten für die Berechnung der Verspätungsentschädigung herangezogen werden. Nicht entschädigt werden etwa Fahrzeuge (PKW), Gepäck oder Fahrräder.

Die Schienen-Control Kommission stellte fest, dass Fahrgästen unabhängig von allfälligen Schadenersatzansprüchen¹ eine Entschädigung für Verspätungen zusteht. Auch wurde dargelegt, dass Fahrgäste für sämtliche Teilleistungen eines Beförderungsvertrages, Anspruch auf Verspätungsentschädigung haben. Dies betrifft jedenfalls Fahrzeuge (PKW), aufgegebenes Gepäck und Fahrräder. Die Einschränkung der Verspätungsentschädigung auf personenbezogene Beförderungspreise in den Tarifbestimmungen des Personenverkehrsunternehmens verstießen insbesondere gegen Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Die Einschränkung auf den personenbezogenen Preisanteil wurde mittels Bescheid für unwirksam erklärt und musste dementsprechend aus den Beförderungsbedingungen entfernt werden.

Während des Verfahrens vor der Schienen-Control Kommission wandte sich ein Beschwerdeführer an die apf, da er die fehlende Entschädigung für die PKW-Fahrkarte nicht nachvollziehen konnte. Im Rahmen eines Schlichtungsverfahrens gem. § 78a Abs. 2 EisbG schlug die apf eine Verspätungsentschädigung von 25 Prozent für die PKW-Fahrkarte, gem. Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, vor. Da das Personenverkehrsunternehmen die Verspätungsentschädigung für die PKW-Fahrkarten ablehnte wurde dem Beschwerdeführer schlussendlich mittels Bescheid der Schienen-Control Kommission die Verspätungsentschädigung zugesprochen.

Marktbeobachtung

Die vorläufige Auswertung der Zahlen der ÖBB Infrastruktur AG zeigt im Güterverkehr für das Jahr 2015 eine leicht rückläufige Tendenz bei den Bruttotonnenkilometern. Insgesamt ergab sich ein Rückgang von 0,9 Prozent gegenüber 2014. Wie schon in den vergangenen Jahren ist der Rückgang vor allem beim Marktführer erfolgt, wogegen die Mitbewerber im Jahr 2015 eine Steigerung von 3,8 Prozent erzielten. Dadurch hat sich deren Marktanteil im ÖBB-Netz gegenüber 2014 um einen weiteren Prozentpunkt erhöht. Im Personenverkehr nahmen die Zugkilometer im ÖBB-Netz im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Prozent zu und liegen nun bei 97,5 Millionen.

Anschlussbahnen in Zahlen

2015 war die Anzahl von bedienten Anschlussbahnen, wie im Jahr davor leicht rückläufig. Im Netz der ÖBB-Infrastruktur wurden im Jahr 2015 Wagen zu 630 (2014: 642) Anschlussbahnen beigestellt, das sind 12 weniger als im Jahr zuvor.

¹ nach Art. 32 bzw. Art. 44 Anhang I Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und aufgrund nationaler Rechtsvorschriften

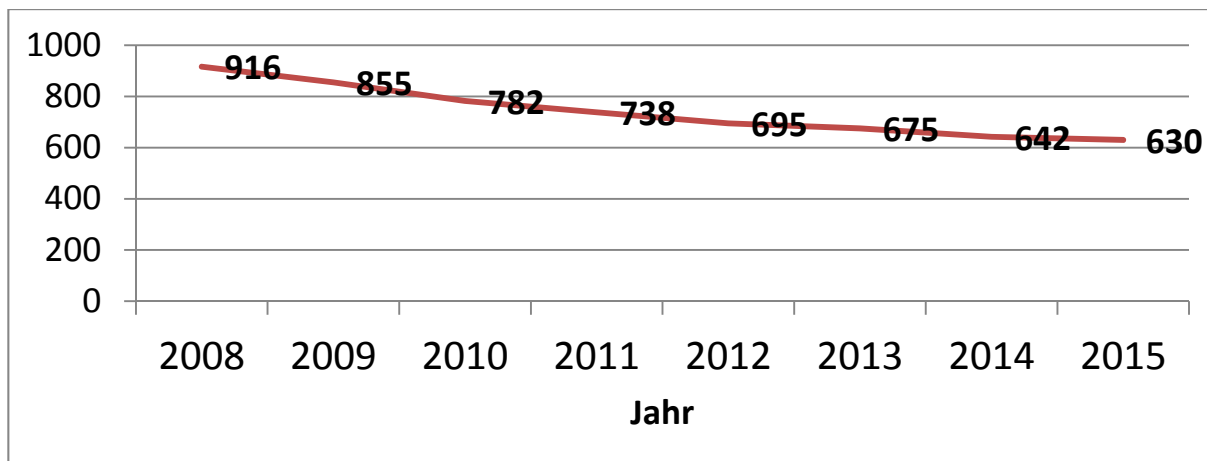


Abb. 1: Bediente Anschlussbahnen im Netz der ÖBB-Infrastruktur von 2008–2015.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur

25 Anschlussbahnen sorgten 2015 für 50 Prozent des gesamten Aufkommens. In neun Anschlussbahnen wurden jeweils mehr als 25.000 Wagen beigestellt, drei dieser Bahnen liegen in Oberösterreich. Aufkommensstärkste Anschlussbahn ist jene der VOEST in Linz, gefolgt von der Anschlussbahn Enns-Hafen mit 45.213 beigestellten Wagen (plus 5,4 Prozent) und jener zur OMV im Bahnhof Wien Lobau-Hafen mit 37.915 beigestellten Wagen.

Impressum:

Herausgeber und Redaktion

Schienen-Control GmbH, GF Mag. Maria-Theresia Röhler, LL.M., MBA
 Linke Wienzeile 4/1/6
 1060 Wien

T: +43 1 5050707

office@schienencontrol.gv.at

www.schienencontrol.gv.at

www.apf.gv.at oder www.passagier.at