

Vorwort der Geschäftsführung

Sehr geehrte Leserinnen und Leser!

Am 29. September 2015 hat unser 2. Symposium zum Thema „Wettbewerb und Regulierung im Schienenverkehrsmarkt“, mit dem Fokus auf dem Recast und den Änderungen für die Regulierung, im Dachsaaal der Urania Wien stattgefunden. Der Einladung sind zahlreiche Eisenbahnunternehmen, Verkehrsverbände und Entscheidungsträgerinnen und -träger gefolgt. Die rund 120 Teilnehmerinnen und Teilnehmer und das positive Feedback haben uns bestätigt, das Zusammentreffen aller Akteure auch im nächsten Jahr wieder zu ermöglichen. Das 3. Symposium der Schienen-Control findet am Dienstag, den 27. September 2016 statt.

Ich möchte an dieser Stelle nochmals die Gelegenheit wahrnehmen und mich bei allen bedanken die unser Symposium durch spannende und produktive Beiträge beflügelt haben. Die Präsentationen der Vortragenden und ausgewählte Fotos haben wir für Sie auf unserer Homepage unter: www.schienecontrol.gv.at zum Download bereitgestellt.

Ebenso freut es mich, Sie über das Erscheinen des Jahresberichtes 2014 zu informieren. Die Themenschwerpunkte des Jahresberichtes liegen unter anderem auf den Entwicklungen im Schienengüterverkehr und Schienenpersonenverkehr, den Neuerungen hinsichtlich der gesetzlichen Bestimmungen sowie den Schwerpunktaktivitäten der Schienen-Control Kommission und der internationalen Zusammenarbeit. Selbstverständlich steht Ihnen unser Jahresbericht auf unserer Homepage zum Download zur Verfügung: <http://www.schienecontrol.gv.at/de/publikationen-v2.html>

Darüber hinaus finden Sie in dieser Ausgabe Informationen über die Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes und des Bundesverwaltungsgerichtes hinsichtlich der Unwirksamkeitserklärung von Bestimmungen in Schienennetz-Nutzungsbedingungen, aktuelle Entwicklungen am Schienenverkehrsmarkt und relevante Neuerungen zu Passagier- und Fahrgastrechten.

Herzliche Grüße,

Maria-Theresia Röhler

Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH

Aktuelles aus der Regulierungsarbeit

In den vergangenen Monaten sind einige Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofs (VwGH) und des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) ergangen, die wesentliche Fragestellungen für die Regulierungsarbeit geklärt haben.

Unwirksamkeitserklärung von Bestimmungen in Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB)

Die Schienen-Control Kommission (SCK) hatte in einem amtswegigen Verfahren gemäß § 74 Eisenbahngesetz (EisbG) Bestimmungen in SNNB eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) für unwirksam erklärt, die Ansprüche von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei Mängeln der Leis-

tung des EIU ausschlossen (zB bei Störungen in der Betriebsabwicklung infolge von Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse – insbesondere Verspätungen oder Umleitungen – oder infolge von Streiks oder Betriebsversammlungen). Die SCK hatte ausgesprochen, dass die Bestimmungen diskriminierend und auch in sonstiger Weise rechtswidrig sind.

Gegen diesen Bescheid erhob das EIU Beschwerde an den VwGH. Der VwGH wies die Beschwerde im Wesentlichen aus den folgenden Gründen ab (Erkenntnis vom 30.06.2015 zu 2013/03/0150): Die für unwirksam erklärten Regelungen der SNNB weisen das Risiko der Störung der Betriebsabwicklung auch dann zur Gänze einem infrastrukturbenützenden EVU zu, wenn die Störung nicht auf das Verhalten dieses betroffenen EVU zurückgeht. Vielmehr liegen die erfassten Störungen – bezogen auf die Relation des EIU zum betroffenen EVU – in der Sphäre des EIU, wobei sie vom EVU weniger als vom EIU beherrschbar erscheinen. Eine solche Risikozuweisung steht offensichtlich nicht im Einklang mit § 67 Abs 7 EISBG. Sie bietet keine Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur seitens des EIU.

Vor kurzem entschied das BVwG in einem ähnlich gelagerten Fall und wies die vom EIU erhobene Beschwerde ebenfalls ab (Erkenntnis vom 18.09.2015 zu W110 2008038-1/16E). Nachdem die SCK die erwähnten Bestimmungen über den Ausschluss von Ansprüchen des EVU für unwirksam erklärt hatte, nahm das EIU neue Bestimmungen in seine SNNB auf, die zwar im Wortlaut anders waren, jedoch im Ergebnis ebenso wie die Vorgängerbestimmungen Ansprüche von EVU bei Mängeln der Leistung des EIU ausschlossen. Die SCK erklärte auch diese Bestimmungen für unwirksam, da sie diskriminierend und in sonstiger Weise rechtswidrig waren.

Gegen diesen Bescheid erhob das EIU Beschwerde an das BVwG. Das BVwG wies die Beschwerde ab und sprach aus, dass sich die Bestimmungen nicht maßgeblich von den Vorgängerbestimmungen unterscheiden, da auch sie dieselbe Risikozuordnung vorsehen, nämlich eine Zuordnung von Risiken zum EVU, die dieses nicht beeinflussen kann. Da das BVwG der Rechtsprechung des VwGH zu den Vorgängerbestimmungen gefolgt war, sprach es aus, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig ist.

Auswirkung der Unwirksamklärung von SNNB auf Verträge

Nachdem die SCK die erste Version der Bestimmungen der SNNB über den Ausschluss von Ansprüchen des EVU bei Störungen für unwirksam erklärt hatte, vertrat ein EVU die Ansicht, dass die Unwirksamklärung nicht auf seinen damaligen, mit dem EIU abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrag gewirkt habe. Es beantragte daher, die Bestimmungen in seinem Infrastrukturnutzungsvertrag gesondert für unwirksam zu erklären. Die SCK wies diesen Antrag zurück und sprach aus, dass die Bestimmungen nicht mehr Bestandteil des Infrastrukturnutzungsvertrages des EVU sind. Denn die SCK hatte die Bestimmungen in den entsprechenden Anlagen der SNNB, die zugleich Anlagen der mit den Zugangsberechtigten abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsverträge sind, bereits für unwirksam erklärt. Einer nochmaligen Unwirksamklärung der Regelungen in einzelnen Verträgen, wie sie das EVU forderte, stand daher das Wiederholungsverbot (§ 68 Abs. 1 AVG) entgegen.

Die vom EVU gegen diesen Bescheid erhobene Beschwerde wies das BVwG ab (Erkenntnis vom 18.09.2015 zu W110 2012204-1/15E). Das BVwG geht davon aus, dass mit der Unwirksamklärung der Klauseln in den SNNB die inhaltlich identen Vertragsklauseln in konkreten Vertragsverhältnissen ebenfalls unwirksam sind. Die gegenteilige Auslegung, wonach in SNNB unwirksam erklärte Bestim-

mungen nochmals für ein konkretes Vertragsverhältnis unwirksam erklärt werden müssen, wäre sowohl mit der Effektivität der von der SCK auszuübenden Kontrolle als auch mit der Bedeutung der SNNB, die gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden sind, unvereinbar. Das BVwG sprach aus, dass die Revision zulässig ist, da zwar die verwaltungsgerichtliche Judikatur die Rechtsansicht des BVwG mehr als nahe legt, zur Frage der Reichweite der Unwirksamklärung durch die SCK jedoch eine spezifische Rechtsprechung des VwGH bislang fehlt.

Promotion in Personenbahnhöfen

Die SCK hatte in mehreren Bescheiden Verträge für unwirksam erklärt, die die Zurverfügungstellung von Flächen in Personenbahnhöfen an EVU für Promotionaktivitäten regelten. Grund für die Unwirksamklärung war, dass die in den Verträgen vorgesehenen Bedingungen nicht in den SNNB enthalten waren. Einen Vertrag erklärte die SCK darüber hinaus deshalb für unwirksam, da das betroffene EVU den (schriftlichen) Vertrag abschließen musste, um Personenbahnhöfe wie gewünscht nutzen zu dürfen, während das EIU zeitgleich einem anderen EVU eine entsprechende Nutzung gestattete, ohne den Abschluss eines (schriftlichen) Vertrages zu verlangen.

Das EIU erhob gegen die Bescheide jeweils Beschwerde an den VwGH. Der VwGH wies die Beschwerden ab (Erkenntnis vom 30.06.2015 zu 2012/03/0087 ua). Er sprach aus, dass es sich bei Promotiontätigkeiten, die ein EVU in Personenbahnhöfen durchführt, um eine Mitbenützung eines Personenbahnhofs im Sinne von § 58 Abs 2 Z 2 EISbG handelt. Die Vorgangsweise des EIU, von einem EVU vor Erbringung von Leistungen durch das EIU den Abschluss eines schriftlichen Vertrages zu verlangen, während die Leistungen an das andere (mit dem EIU im Konzern verbundene) EVU bereits vor Abschluss eines schriftlichen Vertrages erbracht wurden, ist eine sachlich nicht gerechtfertigte Diskriminierung. Hiervon abgesehen waren alle für unwirksam erklärten Verträge diskriminierend im Sinne des § 74 EISbG, da das EIU mit diesen Verträgen Bedingungen für die Mitbenützung von Personenbahnhöfen durchsetzen konnte, die nicht in den SNNB enthalten waren.

Marktbeobachtung

Vorläufige Zahlen der ÖBB Infrastruktur für das erste Halbjahr 2015 lassen einen leichten Rückgang im Schienengüterverkehr erkennen. Dieser betraf vor allem die RCA, welche einen Rückgang der Bruttotonnenkilometer um 3,4 Prozent verzeichnete. Die Mitbewerber erreichten einen Zuwachs um 3,7 Prozent, insgesamt ergab sich somit ein Rückgang um 1,9 Prozent. Im Personenverkehr stieg die Zahl der Zugkilometer um 0,6 Prozent, nachfrageseitig gibt es noch keine Angaben über das Ergebnis des ersten Halbjahrs.

Im August erhielt die Trenitalia S.p.A. die Sicherheitsbescheinigung Teil B in Österreich für Güter- und Personenverkehr. Damit kann der nächste Incumbent aus dem benachbarten Ausland in Österreich tätig werden. Bisher war Trenitalia im Güterzugverkehr in Österreich bereits über ihre 100%-Tochter TX Logistik aktiv.

Im Oktober erhielt die Transalpin Eisenbahn AG die Sicherheitsbescheinigung Teil B in Österreich für Güterverkehr. Das Unternehmen mit Sitz in der Schweiz steht im Eigentum der Captrain Deutschland GmbH, die wiederum ein Tochterunternehmen der französischen Staatsbahn SNCF ist. Captrain hat

Verkehre von und nach Österreich mit hier ansässigen Partner-EVU abgewickelt, nunmehr ist ein eigener Marktauftritt in Österreich zu erwarten.

Aktuelles aus der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte



Fahrgäste und Passagiere haben ein Recht auf Information, Antwort und Entschädigung. Läuft im Personenverkehr einmal etwas schief und antwortet das Verkehrsunternehmen nicht zufriedenstellend oder überhaupt nicht, können sich Fahrgäste und Passagiere an die apf wenden. Die Agentur sorgt dann einfach, kostenlos und provisionsfrei für rasche

Lösungen und Entschädigungen. 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

EuGH-Urteil C-257/14 „van der Lans“ stärkt Flugpassagierrechte

- Auch unerwartete technische Probleme sind keine außergewöhnlichen Umstände



Im kürzlich entschiedenen Fall ging es darum, dass die der Niederländerin „van der Lans“ 2009 mit der niederländischen Fluggesellschaft KLM von Quito nach Amsterdam fliegen wollte. Mit einer Verspätung von rund 29 Stunden landete die Maschine am Folgetag in Amsterdam. Der Grund waren technische Probleme am Flugzeug (Ausfall eines Triebwerks), es mussten erst Ersatzteile aus Amsterdam eingeflogen und eingebaut werden, bevor der Flug durchgeführt werden konnte. KLM verweigerte der Beschwerdeführerin die geforderte Ausgleichszahlung in Höhe von 600 Euro und berief sich dazu auf „außergewöhnliche Umstände“, deren Vorliegen laut Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 („Fluggastrechte-Verordnung“) die Verpflichtung des Unternehmens, den Passagieren eine Ausgleichszahlung zu leisten, aufhebt.

Diese Begründung ließ der EuGH jedoch nicht gelten. Denn bereits in seinem Urteil C-549/07 „Wallentin-Hermann“, das von einer österreichischen Beschwerdeführerin ausgegangen war, hatte der Gerichtshof technische Probleme als nicht außergewöhnlich eingestuft. Dies folgt der grundsätzlichen Rechtsprechungslinie des EuGH, Ausnahmen zu konsumentenschutzrechtlichen Vorschriften im Zweifel enger auszulegen, um das Schutzniveau für Konsumenten möglichst hoch zu halten.

In beiden Urteilen wird festgestellt, dass Flugzeuge hochkomplexe Maschinen sind, bei denen naturgemäß jederzeit technische Probleme auftreten können. Davon ausgehend wird argumentiert, dass diese Probleme daher im Flugbetrieb durchaus zu erwarten sind und damit gewöhnliche Umstände darstellen. Per Definition können technische Probleme also keinesfalls als außergewöhnliche Umstände gelten. Konkret bedeutet das, Fluglinien müssen mit technischen Problemen, die auch zwischen den vorgeschriebenen Wartungen immer wieder auftreten, umgehen können. Die Entscheidung, ob dies etwa durch Vorhaltung von Ersatzteilen und technischem Personal an wichtigen Flughäfen, durch entsprechende Pufferzeiten zwischen den geplanten Flügen, oder auf anderem Wege erbracht wird, obliegt jedem Luftfahrtunternehmen selbst.

Im aktuellen Urteil wurde die Argumentation aus Wallentin-Hermann insofern erweitert, als dass nun auch unerwartet auftretende Probleme eindeutig nicht mehr als außergewöhnlich betrachtet werden dürfen. Dies folgt daraus, dass komplexe Maschinen – wie Flugzeuge – auch bei korrekter Wartung gelegentlich unerwartet versagen können, da kein Teil eine unbegrenzte Lebensdauer hat und da auch der reguläre Flugbetrieb die Maschine bereits an ihre Belastungsgrenzen bringen kann.

Zulässige Ausnahmen sind aber weiterhin versteckte Fabrikationsfehler, die an einer ganzen Reihe von Flugzeugen auftreten, sowie Sabotageakte und Terroranschläge auf die Maschine, da diese außerhalb der Einflussosphäre des Luftfahrtunternehmens liegen.

Den Passagieren stehen daher bei einer Flugannullierung oder einer Ankunftsverspätung von mehr als drei Stunden, auch wenn diese auf technische Probleme zurückzuführen ist, je nach planmäßiger Flugstrecke Ausgleichszahlungen zwischen 250 und 600 Euro zu.

Verfahren wegen Verspätungsentschädigung für Zeitkarten



Sowohl Art 17 Abs. 1 der EU-Fahrgastrechteverordnung als auch § 5 EisbBFG normieren, dass Fahrgäste, die eine Wochen- oder Monatskarte (in weiterer Folge: Zeitkarte) besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, eine angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen können bzw. diese zu gewähren ist.

In einem aufsichtsbehördlichen Verfahren vor der Schienen-Control Kommission, im März 2013, wurde ein Anspruch auf 0,75 Euro pro Zugverspätung, für Zeitkartenbesitzerinnen und –besitzer vereinbart, wenn die Verspätung zwischen Zustiegs- und Ausstiegsbahnhof 30 Minuten oder mehr beträgt.

Aufgrund der nicht zufriedenstellenden Evaluierung dieser Regelung, leitete die Schienen-Control Kommission im November 2014 erneut ein aufsichtsbehördliches Verfahren ein, in welchem das Entschädigungsmodell mittels Bescheid für unwirksam erklärt, ein neues Modell erarbeitet und eine erneute Evaluierung, nach Ablauf von zwei Jahren vereinbart, wurde. Mit September 2015 wurde ab einer Zugverspätung von 20 Minuten, der Entschädigungsbetrag auf 1,5 Euro erhöht. Entschädigungsbeträge unter vier Euro (diese sind ab drei Zugverspätungen gegeben) müssen weiterhin nicht ausbezahlt werden. Es ist es daher wichtig, dass sich Fahrgäste eine Bestätigung über die Verspätung des Zuges ausstellen lassen.

Impressum:

Herausgeber und Redaktion

Schienen-Control GmbH

Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien

T: +43 1 5050 707

office@schienencontrol.gv.at

www.schienencontrol.gv.at und www.apf.gv.at