

Vorwort der Geschäftsführung

Liebe Leserin, lieber Leser,

die letzten Monate forderten durch die Corona-Pandemie von uns allen starke Änderungen in den Lebens- und Arbeitsweisen. Auch in den nächsten Monaten werden wir noch mit geänderten Rahmenbedingungen konfrontiert sein. Wir hoffen, dass wir gemeinsam möglichst gut und gesund durch diese außergewöhnliche Zeit kommen.

Um Sie trotzdem weiter zu informieren, stellen wir Ihnen unseren ersten Newsletter des heurigen Jahres auf unserer Website zur Verfügung. Wir berichten über die Entwicklungen im Eisenbahnmarkt, etwa über die Marktzahlen des vierten Quartals 2019, über kürzlich abgeschlossene Verkehrsdienstverträge und über Aktuelles von Unternehmen aus dem Verkehrsbereich.

In der Regulierung beschäftigten uns u. a. Beschwerden bezüglich der Nutzung von Abstellgleisen und betreffend Dispositionsentscheidungen. Außerdem prüfte die Schienen-Control Kommission in einem Wettbewerbsüberwachungsverfahren eine für überlastet erklärte Strecke.

Aus dem Schlichtungsbereich stellen wir Ihnen eine neue Maßnahme vor: Wir haben ein Audit durchgeführt, um zu testen inwieweit die Fahrgastrechte umgesetzt wurden.

Unser Symposium 2020 möchten wir Ihnen für Anfang/Mitte Oktober ankündigen. Hier müssen wir die weitere Entwicklung in der Corona-Pandemie abwarten, um zu entscheiden, ob wir die Veranstaltung in der gewohnten persönlichen Form oder diesmal virtuell abhalten. Wir melden uns dazu noch mit genaueren Informationen.

Nun wünschen wir Ihnen alles Gute – bleiben Sie vor allem gesund!

Schöne Grüße

Maria-Theresia Röhsler

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

Aktuelles aus der Regulierungsarbeit

Überlastete Strecke

Liegen einem Infrastrukturbetreiber sich (zeitlich, örtlich) überschneidende Trassenbestellungen für den Netzfahrplan vor, versucht er in einem Koordinierungsverfahren zwischen den Interessenten eine Lösung zu erzielen. Gelingt ihm das nicht und kann er somit die Bestellungen nicht angemessen bestätigen, hat der Infrastrukturbetreiber eine Strecke für überlastet zu erklären. Auf dem für überlastet erklärten Streckenabschnitt kann der Betreiber nach § 67a EisbG (Eisenbahngesetz) im Rahmen des Infrastruktur-Benützungsentgelts (IBE) einen Engpasszuschlag einheben, der die zeitlichen und örtlichen Kapazitätsengpässe für die Dauer der Überlastung widerspiegelt.

In einem Wettbewerbsüberwachungsverfahren prüfte die Schienen-Control Kommission den für überlastet erklärten Streckenabschnitt Wien Meidling–Mödling. Auf diesem Streckenabschnitt wurde in den Hauptverkehrszeiten ein Engpasszuschlag von rund 1,30 Euro je Zugkilometer eingehoben. Als Hauptverkehrszeiten legte der Infrastrukturbetreiber in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) an allen Wochentagen die Zeit zwischen 05:00 und 09:00 Uhr sowie zwischen 15:00 und 19:00 Uhr fest.

Die Prüfung der Schienen-Control Kommission ergab, dass der Streckenabschnitt von Wien Meidling bis zur Einmündung Hetzendorf generell und die restliche Strecke am Wochenende nicht überlastet ist. In Gesprächen mit der Schienen-Control Kommission erklärte sich der Infrastrukturbetreiber zu folgendem Vorgehen bereit: Er hebt den Engpasszuschlag nur noch von Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit zwischen Hetzendorf und Mödling ein. Des Weiteren adaptiert er die SNNB entsprechend. Das Wettbewerbsüberwachungsverfahren konnte daher eingestellt werden.

Beschwerde wegen Disposition

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde an die Schienen-Control Kommission: Das Unternehmen war der Ansicht, von der Zuweisungsstelle in acht Fällen bei der Disposition diskriminiert worden zu sein. Im Rahmen der Disposition wird u. a. darüber entschieden, welcher Zug einem anderen vorfahren darf und welcher warten muss. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen brachte vor, die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) enthaltenen Dispositionsregeln seien zu seinen Ungunsten falsch angewendet worden.

Im Verfahren vor der Schienen-Control Kommission zeigte sich, dass die Zuweisungsstelle lediglich in zwei der acht vorgebrachten Fälle Bestimmungen der SNNB über die Disposition nicht richtig angewendet hatte. Im Verhältnis zur Zahl der vom Eisenbahnverkehrsunternehmen insgesamt geführten Züge betrafen die fehlerhaften Dispositionsentscheidungen damit nur einen sehr geringen Teil (0,09 Promille der Züge). Darin konnte die Regulierungsbehörde keine systematische Diskriminierung des beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmens erkennen.

Abstellkapazitäten für Lokomotiven

Eisenbahnverkehrsunternehmen benötigen Abstellgleise zum „Parken“ von Lokomotiven (Triebfahrzeugen) zwischen zwei Zugfahrten. Grundsätzlich ist es möglich, Loks auf Betriebsgleisen abzustellen, das schränkt jedoch die Betriebskapazität für den Infrastrukturbetreiber ein. In großen Bahnhöfen sind

daher Abstellgleise für Fahrzeuge, die nicht in Betrieb sind, vorhanden. Diese Abstellgleise sind allen Eisenbahnverkehrsunternehmen in diskriminierungsfreier Weise anzubieten.

In einem Fall beschwerte sich ein Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Schienen-Control Kommission, da seine Anfrage hinsichtlich der Nutzung von Abstellgleisen abgelehnt worden war. Die Schienen-Control Kommission erörterte den Sachverhalt mit den Beteiligten. Schließlich ersuchte sie den Betreiber der Abstellgleise, bei künftigen Ansuchen von Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei und kundenorientiert vorzugehen. Wenn die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen gewünschte Abstellanlage voll ist, sollen freie Abstellgleise im Umkreis geprüft werden.

Marktbeobachtung

Marktzahlen des vierten Quartals 2019

Die Leistungsdaten der ÖBB-Infrastruktur zeigen am Ende des vierten Quartals 2019 für den Güterverkehr ein bescheidenes Wachstum der Verkehrsleistung (Bruttotonnenkilometer) von rund 0,3 Prozent gegenüber dem Jahr 2018. Einen etwas stärkeren Aufwärtstrend weisen die zurückgelegten Güterzugkilometer auf, sie sind insgesamt um 1,3 Prozent gewachsen (Personenverkehr: plus 1,6 Prozent). Die Verkehrsleistung der Rail Cargo Austria verringerte sich gegenüber 2018 in Summe um 2,6 Prozent. Vom dritten auf das vierte Quartal 2019 gab es sogar einen Rückgang von 3,2 Prozent. Momentan beträgt der Marktanteil der Rail Cargo Austria knapp 69,4 Prozent. Der Anteil des „klassischen“ Ganzzugverkehrs am Gesamtgüterverkehr liegt weiterhin unverändert bei 37 Prozent, zusammen mit dem Kombinierten Ladungsverkehr ergibt sich ein Anteil von knapp 67 Prozent.

Gemeinwirtschaftliche Leistungen

Die SCHIG (Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft) informierte Ende Jänner über den Abschluss von drei Verkehrsdienstverträgen per Direktvergabe (Gesamtvolumen rund zwei Milliarden Euro). In Salzburg werden seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 künftig rund 3,8 Millionen Zugkilometer pro Jahr erbracht, in Tirol 7,1 Millionen Zugkilometer pro Jahr (Auftragswert: 700 Millionen bzw. 1,2 Milliarden Euro). Diese beiden Verträge wurden für einen Zeitraum von zehn Jahren an die ÖBB-Personenverkehr AG vergeben. In Vorarlberg hat die Montafonerbahn rückwirkend zum 1. Juni 2019 einen Vertrag über neun Jahre und sieben Monate erhalten. Der Umfang liegt seit Beginn des Fahrplanjahres 2020 bei 285.000 Zugkilometern pro Jahr (Auftragswert: 53 Millionen Euro).

Marktteilnehmer national/international

Die Salzburg AG plant offenbar einerseits einen kompletten Rückzug aus dem Güterverkehr und andererseits per Ende 2020 eine Ausgliederung des Verkehrsbereiches (Lokalbahn, Pinzgaubahn, Stadtbuss) in eine eigenständige Stadt-Land-Gesellschaft.

Übereinstimmenden Medienberichten zufolge will sich Ungarn wieder an der Rail Cargo Hungaria beteiligen. Die ungarische Regierung und die österreichische Rail Cargo Group konnten sich auf einen Teilrückkauf der Rail Cargo Hungaria einigen.

Bekannt wurden zudem Fusionspläne zwischen den Schnellzugbetreibern Eurostar und Thalys, an beiden Unternehmen hält das französische Bahnunternehmen SNCF die Mehrheit der Anteile. Eine Fusion wird für 2021 erwartet. Im Februar wurde ebenfalls öffentlich, dass das französische Unternehmen Alstom, Hersteller des Hochgeschwindigkeitszuges TGV, dem kanadischen Konzern Bombardier die Zugsparte abkaufen möchte.

Marktzugang

Neue Sicherheitsbescheinigungen

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) hat die Sicherheitsbescheinigungen Teil A und B für die Raaberbahn, die Porr Austriarail, die Rhomberg Bahntechnik, die Steiermarkbahn Transport und Logistik, die RTB Cargo Austria sowie die MMV Austria erneuert. Zusätzlich wurde die Sicherheitsbescheinigung Teil B für die ungarische Floyd aktualisiert. Außerdem erhielten das Unternehmen HSL Netherlands B.V. im Dezember und die deutsche Raildox GmbH im Jänner erstmals eine Sicherheitsbescheinigung Teil B. Bei diesen beiden in Österreich neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr sind allerdings noch die Infrastrukturnutzungsverträge (gemäß Information der ÖBB-Infrastruktur) ausständig. Die LTE Logistik- und Transport-GmbH legte hingegen die Sicherheitsbescheinigung mit Ablauf im Dezember zurück. Künftig werden sämtliche Transportleitungen ausschließlich von der Tochtergesellschaft LTE Austria erbracht. Ebenso musste das deutsche Unternehmen Retrack die Sicherheitsbescheinigung Teil B zurückgeben, da sie im Jahr 2019 nachweislich keinen Eisenbahnbetrieb in Österreich geführt hat.

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 Online-Schlichtungsanträge für Bahn, Bus, Schiff und Flugzeug finden Sie auf der Website der apf: www.passagier.at oder www.apf.gv.at.

Fahrgastrechte-Audit der apf in der Steiermark

Neue Maßnahme für die Fahrgastrechte: Im Herbst 2019 führten Mitarbeiter der apf im Bahnbereich erstmals ein Audit bezüglich der Umsetzung der Fahrgastrechte, beginnend in der Steiermark, durch. Sie prüften inwieweit an Bahnhöfen und in den Zügen Fahrgastrechte-Informationen verfügbar sind und besuchten die Bahnunternehmen Graz-Köflacher Bahn und Steiermarkbahn sowie den Steirischen Verkehrsverbund, die Verbund Linie. In Gesprächen mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Unternehmen diskutierten die Bahnexperten der apf, was die Durchsicht der Bahn-Websites und der Tarifbestimmungen sowie der Lokalausweise ergeben hatten. Schwerpunkte des letztjährigen Audits in der

Steiermark waren vorrangig Widersprüche in den Tarifen sowie Verbesserungsmöglichkeiten bei den vorhandenen Informationen an Bahnhöfen und in Zügen. Die Unternehmen sagten eine rasche Umsetzung der empfohlenen Änderungen zu – die apf wird dies nachprüfen.

Künftig plant die apf jedes Jahr ein örtlich wechselndes Bahn-Audit, um zu untersuchen, ob und in welchem Ausmaß Bahnunternehmen die fahrgastrechtlichen Anforderungen in der Praxis erfüllen. Voraussichtlich wird das nächste Audit in Oberösterreich stattfinden.

Impressum:

Herausgeber und Redaktion

Schienen-Control GmbH, 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

Besuchen Sie den Blog der apf: www.apf.gv.at/blog