

Liebe Leserin, lieber Leser,

wir senden Ihnen mit dieser Frühjahrsausgabe unseren ersten Newsletter im Jahr 2021.

In der aktuellen Ausgabe berichten wir Ihnen über zwei Verfahren, bei denen kürzlich Bescheide erlassen wurden. Die Schienen-Control Kommission genehmigte im Verfahren betreffend Weegeentgelte die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Kostendeckung beantragten Aufschläge für die Fahrplanperioden 2018 und 2019 in verminderter Höhe. Im Verfahren bezüglich der Stationsentgelte für die Jahre 2012 bis 2015 stellte die Schienen-Control Kommission fest, dass die Entgelte grundsätzlich nach den im Eisenbahngesetz festgeschriebenen Grundsätzen ermittelt wurden, allerdings können Kosten für Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen nicht berücksichtigt werden.

Aus der Marktbeobachtung geben wir Ihnen mit den Marktzahlen für 2020 einen Rückblick auf die Entwicklungen des vergangenen Jahres. Die Leistungsdaten der ÖBB-Infrastruktur weisen verglichen mit 2019 für das Gesamtjahr ein Minus von sechs bis sieben Prozent auf. Dieses Minus betrifft sowohl die Verkehrsleistung im Güterverkehr und die zurückgelegten Güterzugkilometer als auch die Zugkilometer im Personenverkehr. Für den niedrigen Gesamtjahreswert war insbesondere das zweite Quartal verantwortlich, im vierten Quartal haben sich die oben genannten Indikatoren hingegen wieder stabilisiert und befanden sich in etwa auf dem Niveau der Vorjahre.

Des Weiteren geht es um die neuerliche Notvergabe auf der Weststrecke und Entwicklungen bei nationalen sowie internationalen Marktteilnehmern.

Mit einem Ausblick Richtung Sommer möchten wir unser Symposium ankündigen und hoffen optimistisch auf eine persönliche Fachveranstaltung am 16. Juni. Andernfalls bereiten wir die aktuellen Themen der Wettbewerbsregulierung virtuell für Sie auf.

Herzlichst, Ihre

Maria-Theresia Röhslér

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

Aktuelles aus der Regulierungsarbeit

Weegeentgelte: Genehmigung von Aufschlägen für 2018 und 2019

Der Eisenbahninfrastrukturbetreiber hat für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur Weegeentgelte (Benützungsentgelte) zu verlangen, die sich grundsätzlich an der Höhe der Kosten orientieren, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Sofern die Weegeentgelte und die sonstigen Erlöse aus dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Aufschläge verrechnen. Diese sind von der Schienen-Control Kommission zu genehmigen.

Mit Bescheid vom 17. Dezember 2020 genehmigte die Schienen-Control Kommission die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen beantragten Aufschläge für die Fahrplanperioden 2018 und 2019, allerdings in vermindelter Höhe. Die Anträge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, die insbesondere darauf gerichtet waren, den beantragten Aufschlägen die Genehmigung zu versagen, wies die Schienen-Control Kommission ab. Sowohl das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch das Eisenbahnverkehrsunternehmen erhoben gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht. Die Regulierungsbehörde sieht von einer Beschwerdevorentscheidung ab.

Stationsentgelte

Mit Teilbescheid vom 12. Jänner wies die Schienen-Control Kommission Anträge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, u. a. auf Unwirksamklärung der Stationsentgelte, ab. Das Verfahren betrifft die Produktkataloge Netzzugang Stationen 2012 bis 2015 (Rechtslage unter Geltung der RL¹ 2001/14/EG und der RL 91/440/EWG).

Die Schienen-Control Kommission stellte klar: Bei der Nutzung von Personenbahnsteigen handelte es sich vor Inkrafttreten der EibG-Novelle BGBl I 137/2015², entgegen der Ansicht des beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmens, um einen Bestandteil der Serviceeinrichtung Personenbahnhof.³

Die seitens des Bahnhofsbetreibers dem Produkt Stationen zugeordneten Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen wiederum stellen keinen Bestandteil der Serviceeinrichtung Personenbahnhof dar. Sie stehen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr und sind nicht originär mit dem Verkehrsangebot der Eisenbahn verknüpft. Hierfür anfallende Kosten können nicht berücksichtigt werden. Da der Servicebetreiber mit den Stationsentgelten weit von einer Kostendeckung entfernt ist, bleiben die Kürzungen der Gesamtkosten auf die Stationsentgelte ohne Einfluss.

Die Festsetzung unterschiedlicher Kostendeckungsgrade, je nachdem in welche (Entgelt-)Kategorie die jeweilige Station eingestuft wird, begründet nach Ansicht der Schienen-Control Kommission keinen Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot (§ 58 Abs 1 EibG idF BGBl I 38/2004)⁴. Eine Diskriminierung wäre nur denkbar, wenn das Stationsentgeltmodell dazu führen würde, dass eine Ungleichbehandlung im selben Marktsegment bei gleicher Streckennutzung zu unterschiedlichen Gesamtentgelten bei gleicher Halteanzahl führen würde. Dies war hier nicht der Fall.

Die Schienen-Control Kommission stellte klar, dass die im Eisenbahngesetz geregelte Entbündelungsvorgabe des § 58 Abs 5 EibG idF BGBl I 95/2009 betreffend Serviceleistungen im Stationsentgeltmodell des Bahnhofsbetreibers berücksichtigt wurde. Die Bündelung der Nutzung der Personenbahnsteige mit der Nutzung der sonstigen Leistungen des Personenbahnhofs (Security, Sitzgelegenheit, Rolltreppen, Wetterschutz, Wegeleitsystem etc.) wurde als gesetzeskonform befunden. Die gemeinsam angebotenen Leistungen sind aus durchschnittlicher Nachfragersicht notwendig: Es entspricht den

¹ RL = Richtlinie.

² Mit der EibG-Novelle BGBl I 137/2015 wurde die RL 2012/34/EU in nationales Recht umgesetzt. EibG = Eisenbahngesetz, BGBl = Bundesgesetzblatt.

³ Und nicht um einen Bestandteil des Mindestzugangspakets.

⁴ Abs = Absatz, idF = in der Fassung.

Gewohnheiten und Gebräuchen der Fahrgäste, das Leistungsangebot der Verkehrsstationen in Anspruch zu nehmen. Zugangsberechtigte Verkehrsunternehmen und deren Fahrgäste benötigen bzw. nutzen nicht nur einen Bahnsteig zum Einsteigen in die Züge und zum Aussteigen aus den Zügen, sondern auch die weiteren am Personenbahnhof angebotenen Leistungen.

Die Schienen-Control Kommission stellte insgesamt fest, dass die bescheidgegenständlichen Stationsentgelte inklusive des die verkehrliche Bedeutung einer Station reflektierenden sogenannten Bahnsteigkantenfaktors nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ermittelt wurden. Das antragstellende Eisenbahnverkehrsunternehmen hat Bescheidbeschwerde gegen die Entscheidung der Schienen-Control Kommission eingelegt. Auch hier hat die Regulierungsbehörde von einer Beschwerdevorentscheidung abgesehen.

Marktbeobachtung

Marktzahlen 2020

Die Leistungsdaten der ÖBB-Infrastruktur weisen am Ende des vierten Quartals 2020 gegenüber 2019 für das Gesamtjahr ein Minus von sechs Prozent der Verkehrsleistung (Bruttotonnenkilometer) des Güterverkehrs auf. Mit minus sieben Prozent sind die zurückgelegten Güterzugkilometer sogar noch etwas stärker geschrumpft. Ähnliche Rückgänge verzeichnete der Personenverkehr, die Zugkilometer sind hier im Jahresvergleich um etwa sechs Prozent zurückgegangen und befanden sich nur knapp über dem Niveau von 2017. Eine Analyse nach Quartalen zeigt allerdings, dass alle oben genannten Parameter im vierten Quartal wieder gewachsen sind und im Jahresvergleich im letzten Quartal am stärksten abschnitten. Insbesondere das zweite Quartal war für den niedrigen Gesamtjahreswert verantwortlich. Auch liegen die Werte des Güterverkehrs für das vierte Quartal 2020 beispielsweise über jenen des Vergleichszeitraums 2019.

Die Verkehrsleistung der Rail Cargo Austria verringerte sich gegenüber 2019 in Summe um 10,2 Prozent, wenngleich sie sich im vierten Quartal ebenfalls wieder etwas erholt hat. Momentan beträgt der Marktanteil der Rail Cargo Austria knapp 66,3 Prozent und somit drei Prozentpunkte weniger als noch vergangenes Jahr. Der Anteil des „klassischen“ Ganzzugverkehrs am Gesamtgüterverkehr liegt weiterhin unverändert bei 37 Prozent, zusammen mit dem Kombinierten Ladungsverkehr ergibt sich ein Anteil von knapp 68 Prozent. Der Einzelwagenverkehr hat zugunsten des Kombinierten Verkehrs etwa einen Prozentpunkt eingebüßt.

Neuerliche Notvergabe auf der Weststrecke

Mit 7. Februar endete vorerst die Notvergabe des Bundes auf der Weststrecke. Nach Verhandlungen mit unterschiedlichen Positionen betreffend eine nochmalige Verlängerung der Notvergabe fiel am 14. Februar eine positive Entscheidung. Die Notvergabe wurde (rückwirkend) von 08. Februar bis 7. April verlängert, die ÖBB-Personenverkehr erhält in dem Zusammenhang 24,4 und die WESTbahn 4,9 Millionen Euro. Bestellt wurden die Züge im bisherigen Taktfahrplan und die gegenseitige Anerkennung der Tickets bleibt aufrecht.

Marktteilnehmer international/national

Die deutsche Flixtrain GmbH wurde von der ÖBB-Infrastruktur als neues Nicht-Eisenbahnverkehrsunternehmen (NVU, Bezeichnung gemäß Schienennetz-Nutzungsbedingungen) am österreichischen Netz gemeldet und ist somit ab nun bei der Trassenbestellung einem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gleichgesetzt.

Das schweizerische Eisenbahnverkehrsunternehmen Widmer Rail Services AG (ehemaliges Schwesterunternehmen der Walser Eisenbahn) ist schon auf der ÖBB-Infrastruktur in Liechtenstein gefahren, nun hat es auch einen Nutzungsvertrag für ganz Österreich. Im vierten Quartal 2020 führte das Unternehmen allerdings noch keine Zugfahrten durch. Schwerpunkt des Unternehmens sind grenzüberschreitende Transporte im Transit.

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

IRG-Rail Chair 2021

<https://www.irk-rail.eu/>

