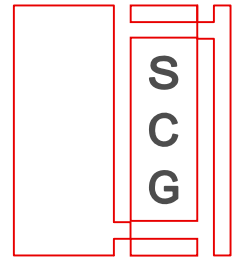


SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION



Praterstrasse 62-64
1020 Wien
Telefon (01) 505 07 07-0
Telefax (01) 505 07 07-180
Email: office@scg.gv.at

GZ: SCK-WA-10-044

Betrifft: Wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren betreffend Entschädigungsbedingungen gemäß § 78b Abs. 2 Z 1 und 2 EisbG

BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch den Senatspräsidenten des OLG Wien i.R. Hofrat Dr. Gerhard Hellwagner als Vorsitzenden sowie Univ. Prof. DI Dr. Erich Kopp und Ass. Prof. Dkfm. Mag. Dr. Brigitta Riebesmeier als weitere Mitglieder in der am 10.01.2011 in Anwesenheit der Schriftführerin Yvonne Rab durchgeführten nicht öffentlichen Sitzung aus Anlass des von Amts wegen gem. § 78b Abs. 2 Z 1 und 2 EisbG eingeleiteten wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens zu Recht erkannt:

SPRUCH:

Die Schienen-Control Kommission ordnet hinsichtlich der Entschädigungsbedingungen der *** Folgendes an:

1. Die Entschädigungsbedingungen für Besitzer von (Verbund)Jahreskarten gemäß § 22a (2) EisbG sind bis spätestens 14.02.2011 der SCG vorzulegen.
2. Der der SCG bekannt gegebene Pünktlichkeitsgrad wird für die Periode bis 30.04.2011 zur Kenntnis genommen.

Für die ab Mai 2011 neu geltenden Pünktlichkeitsgrade gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 sind bis 11.03.2011 gemäß folgender einheitlicher Parameter die entsprechenden neuen Werte vorzulegen und zwar:

- Die Pünktlichkeitsgrade sind für einzelne Strecken bzw. Streckenabschnitte vorzugeben
- Die Pünktlichkeitsgrade sind unter Bedachtnahme auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb zu ermitteln
- Die vorgegebenen Pünktlichkeitsgrade haben sich auch an den in den Verkehrsdienstverträgen festgelegten Pünktlichkeitsgraden zu orientieren. Abweichungen sind zu begründen.

Das Erreichen des gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 festgesetzten Pünktlichkeitsgrades ist anhand folgender Parameter zu beurteilen:

- Die Pünktlichkeitsgrade sind monatlich zu ermitteln
- Züge gelten bis zu einer Verspätung von maximal 3 Minuten als pünktlich
- Für ausgefallene Züge wird die Zeit bis zum nächstfolgenden planmäßigen Zug als Verspätung gemessen
- Das Abwarten eines Anschlusses (Sichtanschluss) zählt nicht als Verspätung

Als Begründung für die ab Mai 2011 neu geltenden Pünktlichkeitsgrade sind Pünktlichkeitsstatistiken für den Regelbetrieb für die einzelnen Strecken bzw. Streckenabschnitte jeweils für den Zeitraum Jänner 2010 bis Dezember 2010 vorzulegen, welche nach obigen Parametern zu erstellen sind.

Rechtsgrundlagen:

§§ 22a (1) und (2), 78b (2) Z 1 und 2 Eisenbahngesetz (EisbG) BGBl. Nr. 60/1957 idgF, Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr,

Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr BGBl. I 25/2010,

Bundesgesetz über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern mit der Eisenbahn (Eisenbahnbeförderungsgesetz - EBG) BGBl. Nr. 180/1988 idgF.

BEGRÜNDUNG:

Die *** (im Folgenden „****“) hat die Entschädigungsbedingungen am 13.09.2010 bzw. in adaptierter Form am 30.11.2010 im Sinne des § 22a (2) EisbG der Schienen-Control GmbH (im Folgenden „SCG“) vorgelegt.

Die *** führte im Wesentlichen Folgendes aus:

*„[...] II. Bei den im Verkehr nach Österreich anwendbaren Tarifen der Unternehmen des ***-Konzerns handelt es sich um folgende:*

*Im innerdeutschen Verkehr sowie im Verkehr von und bis zu den österreichischen Bahnhöfen Salzburg Hbf und Kufstein Hbf sowie den Bahnhöfen im Außerferntal finden die Beförderungsbedingungen der ****-Anwendung. Diese enthalten alle Regelungen für den Binnenverkehr der ****. Sie umfassen in Summe 173 Druckseiten.*

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des deutschen Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sind die Beförderungsbedingungen vor ihrer Einführung den zuständigen Behörden zur Genehmigung vorzulegen. Zuständige Tarifgenehmigungsbehörde ist für Tarife des Fernverkehrs das deutsche Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); für die Tarife des Nahverkehrs ist zuständige Tarifgenehmigungsbehörde das Verkehrsministerium des Bundeslandes am Sitz des Unternehmens; diese Befugnis kann auch an eine nachgeordnete Behörde delegiert werden.

*So hat das Bundesland Hessen die Befugnis der Tarifgenehmigungsbehörde an das Regierungspräsidium in Darmstadt übertragen; dies ist deswegen von Belang, weil die *****

ihren Sitz in *** hat und deshalb das Regierungspräsidium Darmstadt eine Koordinationsfunktion für bundesweite Tarife der *** einnimmt.

Dementsprechend wurden auch die für die Fahrgastrechte relevanten Regelungen der Beförderungsbedingungen von 17 Behörden genehmigt, nämlich vom BMVBS für den Fernverkehr und von den 16 Länderverkehrsministerien für den Nahverkehr. Diese Regeln möchten wir Ihnen nachfolgend gern vorstellen.

III.

Herzstück der Beförderungsbedingungen der *** sind die „Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der *** (BB Personenverkehr) mit einem Gesamtumfang von Seiten. Diese werden für Nachtzüge ergänzt durch die Beförderungsbedingungen (BB NZ) für sowie die Autozüge (BB AZ).

Wir übersenden Ihnen gern die BB Personenverkehr als erste Anlage zu diesem Schreiben.

1. Grundlegende Regeln über Geltung und den Beförderungsvertrag finden sich in den Nummern 1 und 2.4 der BB PV. So ist in Nr. 1.1 geregelt, dass die BB PV auch für die Verkehre von und nach den oben erwähnten österreichischen Bahnhöfen gelten; dies ergibt sich aus der etwas verwickelten Formulierung „ab bzw. nach den Tarifpunkten gemäß Teil 3 des Entfernungszeigers (Streckenentfernungszeiger, Tfv 603)“, weil die genannten österreichischen Bahnhöfe als Tarifpunkte des Binnenverkehrs der *** in den Streckenentfernungszeiger einbezogen sind.

In Nr. 1.2 der BB Personenverkehr sind die für die Fahrpreisbildung erheblichen sogenannten Produktklassen festgelegt, nämlich ICE (als solcher firmiert auch der „Railjet“), IC/EC sowie die Produktklasse C für Nahverkehrszüge.

2. Von Belang für fahrgastrechtliche Ansprüche sind noch die Regelungen in Nr. 2.4 der BB Personenverkehr mit dem Grundsatz in Nr. 2.4.1 am Ende, dass eine Fahrkarte einem Beförderungsvertrag entspricht. Demgemäß beziehen sich Ansprüche nach der Verordnung (EG) 1371/2007 immer nur auf den jeweiligen durch die Fahrkarte verkörperten Beförderungsvertrag beziehen. Diese Regelung entspricht auch einer international vereinbarten Regelung.

Die eigentlichen Regelungen über die Fahrgastrechte finden sich in Nr. 9 der BB Personenverkehr. Sie gehen teilweise über die Mindestanforderungen der Verordnung (EG) 1371/2007 hinaus. So gewährt Nr. 9.1.1 über Artikel 16 der Verordnung hinaus den Anspruch auf Benutzung eines höherwertigen Zuges wie eines ICE, und das bereits bei einer Verspätung von nur 20 Minuten. Bei einer planmäßigen Ankunftszeit in der Nacht zwischen 0:00 und 5:00 Uhr hat ein Fahrgast das Recht, ein anderes Verkehrsmittel (wie etwa ein Taxi) zu nutzen, wenn seine Verspätung am Zielort mindestens 60 Minuten betragen würde; das gleiche Recht hat er, wenn er die letzte fahrplanmäßige Tagesverbindung nutzen wollte und wegen deren Ausfalls sein Fahrtziel nicht mehr vor 24:00 Uhr erreichen würde (Nr. 9.1.5 der BB Personenverkehr).

3. Hinsichtlich der Zeitkarten gelten die „Bedingungen für Zeitkarten“. Diese fügen wir als weitere Anlage zu diesem Schreiben bei. Sie bestimmen in Anwendung des durch Artikel 17 (2) der Verordnung (EG) 1371/2007 geschaffenen Spielraums, dass Inhaber einer Zeitkarte für Fernverkehrszüge (ICE, IC/EC) pro Verspätungsfall eine Entschädigung von pauschal 5,- € in der 2. und 7,50 € in der ersten Wagenklasse erhalten (Nr. 12.1 der Zeitkarten-Bedingungen). Inhaber von Zeitkarten für Nahverkehrszüge erhalten pro Verspätungsfall eine Entschädigung von pauschal 1,50 € für die 2. und 2,25 € für die 1.

Wagenklasse; angesichts der Bagatellgrenze von 4 € sind hier Ansprüche zu sammeln und gesammelt einzureichen, wenn die Bagatellgrenze überschritten ist (Nr. 12.2 und 12.3 der Zeitkarten-Bedingungen).

Bei den Zeitkarten ergeben sich nun aus unserer Sicht in der Tat möglicherweise gewisse Friktionen mit den Anforderungen des österreichischen Rechts, insbesondere mit dem in § 2 (1) Nr. 3 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (österreich. BGBl I vom 22.04.2010, S. 1 ff.) geregelten Erfordernis, für Inhaber von Jahreskarten eine Entschädigung nach einem durchschnittlichen Pünktlichkeitsgrad vorzusehen. Eine solche Berechnungsmethode ist im deutschen Gesetzesrecht und folglich auch in den in den darauf beruhenden oben angeführten Zeitkarten-Bedingungen nicht vorgesehen.

Aus unserer Sicht ist das Problem insoweit entschärft, als wir davon ausgehen, dass jedenfalls für den Nahverkehr ein großer Teil der Verkehre auch nach den grenzüberschreitenden Tarifen des VVT und des SVV abgewickelt wird, wobei wir unterstellen, dass diese Verbünde in ihre Tarife eine vergleichbare Regelung bereits aufgenommen haben oder noch aufnehmen werden.

Für Züge der *** auf dem Abschnitt Staatsgrenze Salzachbrücke – Salzburg Hbf besteht es allerdings, jedenfalls zumindest theoretisch. Hier stellt sich uns die Frage, ob es möglich ist, eine Ausnahmegenehmigung oder Befreiung von den Anforderungen des § 2 des o.g. Gesetzes zu erhalten, zumal die Züge bis Salzburg Hbf zwar nach Binnentarifen der *** verkehren, aber als internationale Verkehre neben der Verordnung (EG) 1371/2007 auch der CIV 1999 unterliegen. [...]“

Weiters wurden die Nr. 600 des Tarifverzeichnisses Personenverkehr (Tfv 600), Beförderungsbedingungen der *** (Gesamtausgabe) und die Bedingungen für den Erwerb und die Nutzung von Zeitkarten, beides mit Stand 13.09.2010, übermittelt.

Diese wurden gem. § 77 (2) EisebG der Schienen-Control Kommission (im Folgenden „SCK“) zur Kenntnis gebracht.

Die SCK hat darüber beraten und beschlossen, die SCG zu ersuchen, die Kritikpunkte daran auszuführen. Im Hinblick auf die Ergebnisse der Prüfung der Entschädigungsbedingungen durch die SCG wurde ein aufsichtsbehördliches Verfahren (GZ. SCK-WA-10-044) eingeleitet.

Im **Schreiben der SCK vom 28.10.2010** ersuchte die SCK nach Überprüfung der vorgelegten Entschädigungsbedingungen im Wesentlichen zu folgenden Punkten Stellung zu nehmen:

„1. Um den festzusetzenden Pünktlichkeitsgrad im Sinne des Bundesgesetzes zur VO 1371/2007 für die von der *** betriebene Außenfernbahn überprüfen zu können, ersuchen wir jedenfalls

- um Information, ob Punkt 21.6. ÖPT angewendet wird.
- um Bekanntgabe eines Pünktlichkeitswertes.
- um Begründung des Pünktlichkeitswertes.
- um Information, wie die Pünktlichkeit gemessen wird.

- um Übermittlung des prozentuellen Anteils ausgefallener Züge für 2009 und 2010, ausgewertet nach Monaten.
- um Information, ob bei der Ermittlung des Pünktlichkeitsgrades ausgefallene Züge als verspätet gewertet wurden. Wenn nicht, bitte um eine Begründung.
- um Information, ob die Ausschlussgründe des § 2 (3) des Bundesgesetzes zur VO 1371/2007 angewendet und in jedem Einzelfall vom Pünktlichkeitsgrad abgezogen werden.
- um Begründung, warum für den Pünktlichkeitsgrad für 2010 nicht zumindest der Pünktlichkeitsgrad von 2009 herangezogen wurde.
- um Begründung, warum sich der Pünktlichkeitsgrad nicht an den monatlichen Pünktlichkeitsgraden für das 1. Halbjahr 2010 orientiert.
- um Übermittlung einer Tabelle mit den Pünktlichkeitsgraden für 2009 und 2010, zumindest für Strecken bzw. Streckenabschnitte, wobei die Verspätungen ab 3 und ab 5 Minuten gewertet werden sollen.
- um Information über das Verfahren bei einem allfälligen Entschädigungsanspruch.

Sofern Punkt 21.6. ÖPT nicht angewendet wird, ersuchen wir:

- um Bekanntgabe der Entschädigungshöhe.
- um Bekanntgabe der Antrags- bzw. Auszahlungsmodalitäten bzw. fristen.

2. Punkt 21.6. Verspätungsentschädigung für Inhaber von Streckenkarten: „(Verkehrsverbund-)Jahreskarten-Kunden hingegen wird seitens der ÖBB Personenverkehr AG eine Pünktlichkeitsgarantie je Strecke bzw. Streckenabschnitt gegeben, die einheitlich mit 90 % Pünktlichkeit (= Pünktlichkeitsgrad von 90 %) für alle ÖBB-Züge des Nah- und Regionalverkehrs auf allen Strecken festgelegt ist.“

Hier verweisen wir auf § 2 (1) Z 3 des Bundesgesetzes zur VO 1371/2007, welches bestimmt, dass der Pünktlichkeitsgrad vom Eisenbahnverkehrsunternehmen für einzelne Strecken bzw. Streckenabschnitte, unter Bedachtnahme auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb vorzugeben ist. Wir ersuchen um Begründung, wenn die Pünktlichkeitsgarantie nicht für einzelne Strecken bzw. Streckenabschnitte differenziert wird.

3. Bei der Ermittlung des Pünktlichkeitsgrades verweisen wir auf § 2 (1) Z 3 des Bundesgesetzes zur VO 1371/2007, demzufolge ist der Pünktlichkeitsgrad für den Regelbetrieb vorzugeben. Wir ersuchen um Begründung, wenn die Ermittlung des Pünktlichkeitsgrades nicht unter Bedachtnahme auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb vorgegeben wird.“

Die *** beantragte mit **Schreiben vom 03.11.2010** um Fristerstreckung bis 15.11.2010.

Mit **Schreiben der SCK vom 05.11.2010** unter Bezugnahme auf das Schreiben der SCK vom 28.10.2010 wurde die Frist zur Vorlage von Unterlagen betreffend die Festsetzung der Pünktlichkeitsgrade und allfälliger Stellungnahmen dazu bis 30.11.2010 erstreckt.

Die SCK führte im Schreiben vom 05.11.2010 im Wesentlichen wie folgt weiters aus:

„Sollte zur Begründung des festgesetzten Pünktlichkeitsgrades auf den im Verkehrsdienstvertrag vereinbarten Pünktlichkeitsgrad verwiesen werden, ersuchen wir um diesbezügliche Vorlage.

Ferner wird um Auskunft darüber ersucht, welche Gründe dafür maßgebend sind, dass Verspätungen erst ab einer bestimmten Minutenanzahl gewertet werden [...].

Die SCK ersucht um Verständnis, dass eine weitere Fristerstreckung im Hinblick darauf, dass gesetzliche Fristen bestehen, nicht möglich ist.“

Die *** nahm mit **Schreiben vom 30.11.2010** Stellung und führte im Wesentlichen Folgendes aus:

*„Die *** verkauft keine Jahreskarte nach ihrem eigenen Tarif, den BB Personenverkehr. Nach dem Tarif des Verkehrsverbunds Tirol (VVT) hat sie 5 Jahreskarten verkauft.*

Ziffer 1 des Schreibens der SCK:

1. Anwendung des Punkt 21. 6 des ÖPT

*Die *** wendet Punkt 21.6 des ÖPT derzeit noch nicht an. Sie wendet im Verkehr zwischen Deutschland und dem Außerferntal stattdessen die Beförderungsbedingungen für Personen (BB Personenverkehr) an, im reinen Binnenverkehr auf der Außerfernbahn gilt der VVT- Tarif. Die BB Personenverkehr werden wir ehestmöglich um einen Passus ergänzen, der dem Punkt 21.6 des ÖPT entspricht. Wir hatten bisher davon abgesehen, weil wir davon ausgegangen waren, dass der VVT selbst in seinen Tarif eine entsprechende Regelung aufnimmt. Denn wir haben ja nur Jahreskarten im Umlauf, die dem VVT unterliegen.*

2. Bekanntgabe des Pünktlichkeitswertes

Was den Pünktlichkeitswert angeht, so hatten wir im Oktober 2010 eine Anfahrtpünktlichkeit in Garmisch-Partenkirchen aus Richtung Außerfern von 89,3 %.

3. Begründung des Pünktlichkeitswertes

*Der Wert ergibt sich aus der Art seiner Ermittlung. Dies ist der Wert, den die *** als Durchschnittswert für den Oktober 2010 gemessen hat. Die Messung erfolgt derzeit ausschließlich durch die ***.*

4. Information, wie die Pünktlichkeit gemessen wird

Ein Zug wird als pünktlich gemessen, wenn seine Ankunft weniger als 6 Minuten später erfolgt als im Fahrplan ausgewiesen. Dabei wird die Vorbeifahrt am Einfahrsignal in Garmisch - Partenkirchen automatisch erfasst und dieser Zeitwert generiert.

5. Übermittlung des prozentualen Anteils ausgefallener Züge für 2009 und 2010, ausgewertet nach Monaten

Diese Übersicht wird im Moment erstellt und schnellstmöglich nachgeliefert.

6. *Werden ausgefallene Züge als verspätet gemeldet? Wenn nicht, bitte eine Begründung*
Ausgefallene Züge werden in der Tat nicht erfasst, da für diese keine Ist-Daten vorhanden sind.

7. *Werden Ausschlussgründe des § 2 (3) des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) 1371/2007 angewendet und in jedem Einzelfall vom Pünktlichkeitsgrad abgezogen?*

Seit Januar 2009 hat es im Außerfern keinen Fall gegeben, in dem diese Ausschlussgründe zum Tragen gekommen wären.

8. *Bitte um Begründung, warum Sie für den Pünktlichkeitsgrad 2010 nicht zumindest den Pünktlichkeitsgrad von 2009 herangezogen haben.*

Die Pünktlichkeit bei der Ankunft in Garmisch-Partenkirchen aus Richtung Außerfern betrug in 2009 durchschnittlich 84,4%, in 2010 bis einschließlich 31.10.2010 betrug er 87,29%.

Der von uns gewählte Grad der Pünktlichkeit (89,3%) liegt also deutlich über diesen Werten, was aus unserer Sicht kundenfreundlicher ist als eine Orientierung an den Werten für 2009.

9. *Bitte um Begründung, warum sich der Pünktlichkeitsgrad nicht an den monatlichen Pünktlichkeitsgraden für das 1. Halbjahr 2010 orientiert.*

Siehe die Antwort auf Frage 8.

10. *Bitte um Übermittlung einer Tabelle mit den Pünktlichkeitsgraden für 2009 und 2010, zumindest für Streckenabschnitte, wobei die Verspätungen ab 3 und ab 5 Minuten gewertet werden sollen.*

Die Übersicht ist in der folgenden Excel-Datei enthalten [...]

11. *Bitte um Information über das Verfahren bei einem allfälligen Entschädigungsanspruch*

Das Verfahren wird wie folgt abgewickelt:

a) *allgemeines Verfahren*

*Der Kunde reicht seinen Entschädigungsantrag beim ***, dem von *** beauftragten Dienstleister zur Regulierung aller Entschädigungsansprüche aus den Fahrgastrechten ein. Er erhält die ihm zustehende Entschädigung in der gewünschten Form, als Gutschein oder Überweisung auf sein Bankkonto*

b) *besonderes Verfahren für Jahreskarteninhaber nach § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr*

*Das Verfahren befindet sich noch in finaler Abstimmung. Die Regulierung des Anspruchs soll jedoch auch für diese Fälle durch das *** erfolgen.*

12. *Soweit Punkt 21.6 ÖPT nicht angewandt wird, ersuchen wir Sie um Bekanntgabe der Entschädigungshöhen sowie der Antrags- bzw. Auszahlungsmodalitäten bzw. –fristen.*

Siehe Antwort auf Frage 11. b)“

Eine Tabelle mit den Pünktlichkeitsgraden für 2009 und 2010 wurde angehängt.

Die SCK hat erwogen:

I. Zur Zuständigkeit der SCK:

Gemäß § 22a (2) EisbG haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Entschädigungsbedingungen bei der erstmaligen Veröffentlichung gleichzeitig der SCG vorzulegen. Änderungen der Entschädigungsbedingungen sind von den Eisenbahnunternehmen rechtzeitig vor der Veröffentlichung der SCG vorzulegen. Die Entschädigungsbedingungen wurden gem. § 77 (2) EisbG von der SCG der SCK zur Kenntnis gebracht.

Gemäß § 78b (2) EisbG hat die SCK von Amts wegen:

- Ziffer 1: *„die Entschädigungsbedingungen ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn die Anwendung der Modalitäten für die Fahrpreischädigung für die Fahrgäste unangemessen und unzumutbar ist, oder wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen entgegen § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr bei der Vorgabe des Pünktlichkeitsgrades nicht auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb Bedacht nimmt, den Pünktlichkeitsgrad nicht monatlich ermittelt oder die Entschädigungshöhe nicht mit mindestens 10% des rechnerisch auf einen Monat entfallenen Fahrpreises des konkret auf diese Strecke entfallenen Bahnanteiles einer Jahreskarte festsetzt;“*
- Ziffer 2: *„die Entschädigungsbedingungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn sie das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht nach den Kriterien des Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 festsetzt.“*

Gemäß Art. 288 (2) des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gelten Verordnungen in allen ihren Teilen als verbindlich und unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Sie müssen von den EU-Mitgliedstaaten nicht in nationales Recht umgesetzt werden. Modifikationen der vorgegebenen Regelungen durch die einzelnen Mitgliedstaaten sind grundsätzlich nicht möglich. Allerdings können auch die Verordnungen einzelne Artikel enthalten, die ausdrücklich Anpassungen an nationales Recht vorschreiben oder gestatten.

Die SCK ist die gem. Art. 30 der VO (EG) Nr. 1371/2007 vom BMVIT für Österreich benannte Stelle, welche für die Überprüfung der Entschädigungsbedingungen betreffend deren Übereinstimmung mit den europarechtlichen Vorschriften, insbesondere zur Durchsetzung der in der VO (EG) Nr. 1371/2007 genannten Ziele zuständig ist. Die SCK hat daher die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden.

Es ist daher die Zuständigkeit der SCK zur Erlassung der im Spruch genannten Aufträge gegeben.

II. Zu den anderen Erwägungsgründen

1) Zum Sachverhalt:

Die SCK legt gemäß § 60 AVG folgenden unbestrittenen Sachverhalt ihrer rechtlichen Beurteilung zu Grunde:

Die *** wendet derzeit Ziffer 21.6 Verspätungsentschädigung für Inhaber von Jahreskarten des Österreichischen Eisenbahn- Personen- und -Reisegepäcktarifs (ÖPT) nicht an, sondern die Bedingungen für den Erwerb und die Nutzung von Zeitkarten (Zeitkarten) der Beförderungsbedingungen für Personen der *** (BB Personenverkehr).

Die vollständigen Beförderungsbedingungen der *** (Nr. 600 des Tarifverzeichnisses Personenverkehr (Tfv 600) Beförderungsbedingungen der ***) sind auf der Website www.bahn.de veröffentlicht und enthalten ua. die folgenden entscheidungsrelevanten Bestimmungen über die Bedingungen für den Erwerb und die Nutzung von Zeitkarten:

*„13.1 Für Inhaber einer Zeitkarte für die Produktklassen IC/EC oder ICE oder einer IC/EC Aufpreiskarte nach Nr. 12 gelten die Nummern 9.2 und 9.3 BB Personenverkehr mit der Maßgabe, dass diese bei Ausfall, Verspätung oder Anschlussversäumnis ab 60 Minuten innerhalb der Geltungsdauer der Fahrkarte je Einzelfall eine Entschädigung in Höhe von 5 € für die 2. Wagenklasse und 7,50 € für die 1. Wagenklasse erhalten, insgesamt max. 25 % des gezahlten Fahrkartenpreises. Das ausgefüllte Fahrgastrechte-Formular ist mit der Fahrkartenkopie an das *** zu senden.*

*13.2 Für Inhaber einer Zeitkarte für die Produktklasse C gelten die Nummern 9.2 und 9.3 BB Personenverkehr mit der Maßgabe, dass diese bei wiederholten Zugausfällen, Verspätungen oder Anschlussversäumnissen ab 60 Minuten innerhalb der Geltungsdauer der Fahrkarte je Einzelfall eine Entschädigung in Höhe von 1,50 € für die 2. Wagenklasse und 2,25 € für die 1. Wagenklasse erhalten, insgesamt max. 25 % des gezahlten Fahrkartenpreises. Eine Entschädigungszahlung erfolgt jeweils auf Antrag, wenn der Entschädigungsanspruch den Betrag von 4 € (Bagatellgrenze) überschreitet. Das ausgefüllte Fahrgastrechte-Formular ist mit der Fahrkartenkopie an das *** zu senden.*

13.3 Eine Kumulation der Entschädigungsbeträge für Einzelfälle nach den Nrn. 13.1 und 13.2 erfolgt nur, wenn die Entschädigungsforderungen gesammelt eingereicht werden, bei Wochen und Monatskarten gesammelt für den Geltungszeitraum nach Ablauf der Geltungsdauer der Fahrkarte. Bei Fahrkarten ohne Preis ist vom Reisenden ein Beleg über den gezahlten Preis beizufügen.“

Die *** betreibt die so genannte Außerfernbahn zwischen Vils und Ehrwald Grenze. Im reinen Binnenverkehr auf der Außerfernbahn wird der VVT- Tarif angewendet. In Österreich werden derzeit keine Einzelfahrkarten oder Jahreskarten nach dem eigenen ***-Tarif, sondern nur Jahreskarten nach dem Tarif des Verkehrsverbundes Tirol (VVT) verkauft.

Im Rahmen der Marktbeobachtung hat die SCG Folgendes festgestellt und der SCK berichtet:

Ein Teil der EVUs hat bei der Ermittlung des Pünktlichkeitsgrades folgende Parameter angewendet:

- Züge gelten bis zu einer Verspätung von maximal 3 Minuten als pünktlich
- Für ausgefallene Züge wird die Zeit bis zum nächstfolgenden planmäßigen Zug als Verspätung gemessen

- Das Abwarten eines Anschlusses (Sichtanschluss) zählt nicht als Verspätung.

Bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gelten Züge bis zu einer Verspätung von maximal 3 Minuten als pünktlich.

Die *** hat Entschädigungsbedingungen mit **Email vom 13.09.2010** bzw. eine adaptierte Fassung mit **Email vom 30.11.2010** im Sinne des § 22a (2) EiszG der SCG vorgelegt.

2) Zur rechtlichen Beurteilung:

Das EiszG bzw. das Bundesgesetz zur VO (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr reichen als Bundesgesetze gemäß dem Territorialitätsprinzip nach Art 3 B-VG bis zur Staatsgrenze, sofern nicht bilaterale Abkommen abweichende Bestimmungen enthalten.

§ 2 des Bundesgesetzes zur VO (EG) Nr. 1371/2007 bezüglich der Fahrpreischädigung gilt mangels abweichender Abkommen für alle Besitzer von (Verbund)Jahreskarten in Österreich. Daraus folgt, dass auch die *** auf der Außerfernbahn die entsprechenden Bestimmungen dieses Bundesgesetzes anzuwenden hat.

Zu den im Spruch genannten Maßnahmen:

Am 23. Oktober 2007 wurde die VO (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr erlassen. Die Verordnung trat 24 Monate nach ihrer Veröffentlichung, mithin am 3. Dezember 2009 in Kraft. Der Anwendungsbereich der Verordnung erfasst dem Grunde nach alle Eisenbahnfahrten und -dienstleistungen, die von einem nach der Richtlinie 95/18/EG genehmigten Eisenbahnunternehmen erbracht werden. Im Anhang I ist ein Auszug aus den einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV), (Anhang A zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, geändert durch das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr) wiedergegeben.

Gemäß § 22a (1) EiszG haben die Tarife für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen auch Entschädigungsbedingungen jeweils zur Anwendung der Regelungen über die Fahrpreischädigung gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl. I Nr. 25/2010 und gemäß Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007 S 14, zu enthalten.

Gemäß § 2 (1) EBG hat die Eisenbahn die zum EBG notwendigen näheren Bestimmungen als Beförderungsbedingungen festzusetzen.

Nach der Rsp des VwGH sind die Auslegungsregeln der §§ 6 und 7 ABGB nicht nur auf die „bürgerlichen“, sondern auch auf alle sonstigen Gesetze anzuwenden, die diese Anwendung nicht ausdrücklich oder schlüssig ausschließen. Die Auslegungsregeln der §§

6, 7 ABGB gelten daher auch für öffentlichrechtliche Normen, ebenso wie für EU-Richtlinien (Dittrich/Tades, ABGB³⁶ (2003) § 6 E 1/2/2a und die dort zitierte Rsp des VwGH).

Die Gerichte und Behörden haben sich bei der Auslegung einer nationalen Vorschrift, wodurch eine europäische Richtlinie umgesetzt wird, soweit wie möglich am Wortlaut und Zweck der Richtlinie zu orientieren und Rechtsbegriffe, die in der Richtlinie und im innerstaatlichen Recht übereinstimmen, entsprechend den gemeinschaftlichen Begriffen auszulegen. Das zur Umsetzung einer Richtlinie erlassene Recht ist in deren Licht und Zielsetzung auszulegen (aaO E 54c/54d und die dort genannte Rsp des VwGH und OGH).

Diese Grundsätze gelten auch für die oben genannte Verordnung, zumal diese Auslegungsregeln für diese nicht ausgeschlossen sind. Für die Auslegung einer Bestimmung der Verordnung hat ebenso wie für die Richtlinien zu gelten, dass diese Verordnung in deren Lichte und Zielsetzung auszulegen ist (vgl. etwa Erk. VwGH vom 22.02.2010, GZ 2007/03/0154 zum Markenschutzrecht).

Zu Punkt 1 des Spruches

Im Gegensatz zum Bundesgesetz zur VO (EG) Nr. 1371/2007, welches Entschädigungen für (Verbund)Jahreskartenbesitzer für jedes Monat vorsieht, in welchem ein vom Eisenbahnunternehmen vorgelegter Pünktlichkeitsgrad unterschritten wird, sehen die BB Personenverkehr für Inhaber von Zeitkarten Entschädigungen pro Verspätungsfall, abgestuft nach Fernverkehrs- und Nahverkehrszügen bzw. 1. und 2. Wagenklasse vor.

Die *** hat im Schreiben vom 29.11.2010 erklärt, Ziffer 21.6 des ÖPT noch nicht anzuwenden, sondern stattdessen die Bestimmungen für Inhaber von Zeitkarten der Beförderungsbedingungen für Personen (BB Personenverkehr) anzuwenden, aber ehestmöglich um einen Passus zu ergänzen, der der Ziffer 21.6 des ÖPT entspricht. Da dies zum Zeitpunkt der Erlassung dieses Spruches noch nicht geschehen ist, war spruchgemäß anzuordnen, dass Entschädigungsbedingungen für Besitzer von (Verbund)Jahreskarten bis spätestens 14.02.2011 der SCG vorzulegen sind.

Zu Punkt 2 des Spruches

Die SCK hat zwar den bekannt gegebenen Pünktlichkeitsgrad zur Kenntnis genommen, stellt aber aus gegebenem Anlass Folgendes fest:

Gemäß Art. 17 (1) der VO (EG) Nr. 1371/2007 können Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, angemessene Entschädigungen gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen.

Österreich hat den Stadtverkehr soweit als möglich und den Vorort- und Regionalverkehr von allen wesentlichen Bestimmungen ausgenommen.

Gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur VO (EG) Nr. 1371/2007 wurde jedoch für Fahrgäste, die über eine namentlich auf ihre Person ausgestellte und nur sie zur Benützung

berechtigte (Verbund)Jahreskarte verfügen, eine Entschädigung bei Nichterreichung eines vorab bekannt gegebenen Pünktlichkeitsgrades und damit die Bestimmung über Fahrgäste mit Zeitfahrkarten gemäß Art. 17 (1) der VO (EG) Nr. 1371/2007 in innerstaatliches Recht umgesetzt.

Dieses Gesetz ist daher gemäß §§ 6,7 ABGB auszulegen. Nach ständiger Rechtsprechung ist ein Gesetz grundsätzlich aus sich selbst auszulegen. Dabei ist grundsätzlich zu fragen, welche Bedeutung einem Ausdruck nach dem allgemeinen Sprachgebrauch oder nach dem Sprachgebrauch des Gesetzgebers zukommt. Die Gesetzesauslegung hat dabei mit der Erforschung des Wortsinnes der Norm zu beginnen (vgl. Dittrich/Tades aaO § 6/E 7/8a/10 ua.).

Gemäß § 2 (1) Ziffer 3 des Bundesgesetzes zur VO (EG) Nr. 1371/2007 ist der Pünktlichkeitsgrad vom Eisenbahnverkehrsunternehmen für einzelne Strecken bzw. Streckenabschnitte unter Bedachtnahme auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb vorzugeben.

Wendet man die oben angeführten Auslegungsregeln auf die zitierte Bestimmung an, dann kann der Regelbetrieb nach seinem Wortsinn wie folgt definiert werden:

Der Regelbetrieb wird erfüllt, wenn alle technischen Einrichtungen der Eisenbahninfrastruktur und der Schienenfahrzeuge funktionieren und die Schienenfahrzeuge der Regel nach bewegt werden. Muss vom Regelbetrieb abgewichen werden, spricht man von einer Betriebsstörung.

Unter Pünktlichkeit im Eisenbahnbetrieb ist wie allgemein im Verkehrswesen, die Übereinstimmung von geplanten bzw. im Voraus veröffentlichten Abfahrts- und Ankunftszeiten (Fahrplan) mit den tatsächlich erreichten Ankunfts- und Abfahrtszeiten zu verstehen, dabei sind aber nur geringfügige Verspätungen zu vernachlässigen.

Wie alle anderen Behörden ist die SCK weiters verpflichtet, die genannte Bestimmung verfassungs- und gesetzeskonform auszulegen und zu vollziehen (vgl. etwa Erk. VwGH vom 25.05.2010, GZ 2007/15/0309 zum Einkommensteuergesetz).

Daraus folgt für die SCK die Verpflichtung, im Sinne des Gleichheitsgrundsatzes gemäß Art. 7 B-VG für alle EVUs (Personenverkehr) nach Möglichkeit den bekannt gegebenen Pünktlichkeitsgrad nach einheitlichen Parametern zu beurteilen.

Abweichungen von den von der SCK zur wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Beurteilung bekannt gegebenen Pünktlichkeitsgraden für erforderlich gehaltenen Parametern können nur dann hingenommen werden, wenn dafür sachlich gerechtfertigte Gründe angegeben werden.

Die SCG hat nun der SCK festgestelltermaßen berichtet, dass ein Teil der EVUs bei der Ermittlung des Pünktlichkeitsgrades folgende Parameter beachtete:

- Züge gelten bis zu einer Verspätung von maximal 3 Minuten am Endbahnhof als pünktlich
- Für ausgefallene Züge wird die Zeit bis zum nächstfolgenden planmäßigen Zug als Verspätung gemessen
- Das Abwarten eines Anschlusses (Sichtanschluss) zählt nicht als Verspätung.

Um eine einheitliche Beurteilung des Pünktlichkeitsgrades durch die Regulierungsbehörden in Zukunft zu ermöglichen, hat die SCK über Empfehlung der SCG beschlossen, die bekannt gegebenen Pünktlichkeitsgrade vorerst zur Kenntnis zu nehmen, aber bei der Vorlage der neu geltenden Pünktlichkeitsgrade ab Mai 2011 sind von den EVUs folgende Parameter zu beachten, wobei diese Werte nach § 2 legcit ab Mai 2011 zu gelten haben:

- Die Pünktlichkeitsgrade sind für einzelne Strecken bzw. Streckenabschnitte vorzugeben
- Die Pünktlichkeitsgrade sind unter Bedachtnahme auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb zu ermitteln
- Die vorgegebenen Pünktlichkeitsgrade haben sich auch an den in den Verkehrsdienstverträgen festgelegten Pünktlichkeitsgraden zu orientieren. Abweichungen sind zu begründen.

Das Erreichen des gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 festgesetzten Pünktlichkeitsgrades ist anhand folgender Parameter zu beurteilen:

- Die Pünktlichkeitsgrade sind monatlich zu ermitteln
- Züge gelten bis zu einer Verspätung von maximal 3 Minuten als pünktlich
- Für ausgefallene Züge wird die Zeit bis zum nächstfolgenden planmäßigen Zug als Verspätung gemessen
- Das Abwarten eines Anschlusses (Sichtanschluss) zählt nicht als Verspätung

Als Begründung für die ab Mai 2011 neu geltenden Pünktlichkeitsgrade sind Pünktlichkeitsstatistiken für den Regelbetrieb für die einzelnen Strecken bzw. Streckenabschnitte jeweils für den Zeitraum Jänner 2010 bis Dezember 2010 vorzulegen, welche nach obigen Parametern zu erstellen sind.

Eine weitere Begründung zu diesem Punkt und eine Auseinandersetzung mit den von der *** dazu bisher vorgetragenen Argumenten entfallen vorerst gemäß § 58 (2) AVG.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Entscheidung ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Hinweis: Die Bescheide der SCK unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im Verwaltungswege. Die Anrufung des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH) ist gem. § 84 EiszG zulässig. Die Beschwerde an den VwGH ist binnen sechs Wochen nach Zustellung dieses Bescheides zu erheben. Sie bedarf der Unterschrift eines Rechtsanwaltes und ist mit Euro 220,- zu vergebühren.

Ferner kann binnen sechs Wochen nach Zustellung des Bescheides Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof (VfGH) erhoben werden. Sie bedarf der Unterschrift eines Rechtsanwaltes und ist mit Euro 220,- zu vergebühren.

Wien, am 10.01.2011

Der Vorsitzende:

Hofrat Dr. Gerhard Hellwagner eh

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:
Mag. Norman Schadler

Dieser Bescheid ergeht mit Einschreiben und Rückschein an:
