

GZ: SCK-14-0013

BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie Ass.-Prof. Dkfm. Mag. Dr. Brigitta Riebesmeier und Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Klaus Riessberger als weitere Mitglieder im gemäß § 78b EiszG von Amts wegen eingeleiteten aufsichtsbehördlichen Verfahren gegen die Ö*** betreffend Verspätungsentschädigungen für Zeitfahrkarten zu Recht erkannt:

SPRUCH:

- I. Beförderungsbedingungen mit der Bezeichnung „Handbuch für Reisen mit der Ö*** in Österreich“ der Ö***

- 1) Im „Handbuch für Reisen mit der Ö*** in Österreich“ der Ö*** werden folgende Bestimmungen ab 01. Juli 2015 für unwirksam erklärt:

„A.5.1.2.Verspätungsentschädigung bei Tages-, Wochen- und Monatskarten

*A.5.1.2.1.Wenn Sie eine Tages-, Wochen- und Monatskarte der Ö*** bzw. eines Verkehrsverbundes besitzen, haben Sie Anspruch auf folgende Verspätungsentschädigung: Pauschal 0,75 Euro je erlebter Verspätung, die zwischen Zustiegs- und Ausstiegsbahnhof der benützten Züge 30 Minuten oder mehr beträgt. Keinen Entschädigungsanspruch haben Sie auf Schüler- und Lehrlingsfreikarten und deren Aufzahlungskarten.*

A.5.1.2.2.Damit wir Sie entschädigen können, brauchen Sie eine Bestätigung der Verspätung nach Punkt A.5.1.5.“

A.5.1.5.1. Sie erhalten eine Verspätungsbestätigung:

- *[...]Für Tages-, Wochen- und Monatskarten der Ö*** oder eines Verkehrsverbundes bei allen Ö***-Personenkassen bis 60 Minuten nach Zugankunft. Danach erhalten Sie die Verspätungsbestätigung beim Ö***-Kundenservice 05-1717 oder unter www.***.at bis 2 Tage nach der Fahrt.*
 - *A.5.1.5.2. Die Nummer der Tages-, Wochen- und Monatskarte muss von unseren Mitarbeitern auf der Verspätungsbestätigung vermerkt werden.“*
- 2) Die Ö*** hat die im Punkt I. 1) für unwirksam erklärten Bestimmungen bis 01. Juli 2015 insbesondere aus den auf ihrer Internetseite abrufbaren Informationen und den Beförderungsbedingungen zu entfernen.
 - 3) Die Ö*** hat es ab 01. Juli 2015 zu unterlassen, sich gegenüber den Fahrgästen auf die im Punkt I. 1) für unwirksam erklärten Bestimmungen zu berufen.
 - 4) Die Ö*** hat ab Zustellung dieses Bescheides bis 01. Juli 2015 neue Regelungen für die Verspätungsentschädigung bei Zeitfahrkarten aufzustellen. Das neue Entschädigungsmodell hat insbesondere dem Art 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr bzw. § 5 Eisenbahn- Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (EisbBFG) zu entsprechen.

II. Die Ö*** hat der Schienen-Control Kommission folgende Daten bis 01. Juli 2015 zu übermitteln:

- a. die Anzahl der von der Ö*** im Jahr 2014 verkauften Zeitfahrkarten, aufgeschlüsselt nach Wochen- und Monatskarten und aufgeschlüsselt nach Ö***-Zeitfahrkarten und von der Ö*** verkaufte Verbundzeitfahrkarten,
- b. die Einnahmen aus den von der Ö*** im Jahr 2014 verkauften Zeitfahrkarten, aufgeschlüsselt nach Wochen- und Monatskarten und aufgeschlüsselt nach Ö***-Zeitfahrkarten und von der Ö*** verkaufte Verbundzeitfahrkarten,
- c. statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Häufigkeit von Verspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personenfernverkehr im Zeitraum Jänner 2014 bis Dezember 2014, ausgewertet nach Monaten und Angabe der gesamten Anzahl der Fernverkehrszüge und der Anzahl und des prozentuellen Anteils an Fernverkehrszügen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten Verspätung,
- d. statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Häufigkeit von Verspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personennahverkehr im Zeitraum Jänner 2014 bis Dezember 2014, ausgewertet nach Monaten und Angabe der gesamten Anzahl der Nahverkehrszüge und der Anzahl und des prozentuellen Anteils an Nahverkehrszügen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten Verspätung,
- e. statistische Angaben über die durchschnittliche Nutzung von Zeitfahrkarten, insbesondere von Wochen- und Monatskarten.

Rechtsgrundlagen:

§§ 22a, 22b, 74a Abs. 1, 78b Abs. 1 und 2 Eisenbahngesetz (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 idgF, Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315, Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte (Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz – EisbBFG), BGBl. I Nr. 40/2013.

BEGRÜNDUNG:

Zum Gang des Verfahrens:

Bereits mit **Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 06.12.2010** im Verfahren SCK-WA-10-035 wurde auf Seite 19 Folgendes festgestellt:

„Gemäß Ziffer 21.6. ÖPT wird Folgendes angeordnet:

Bei Wochen- und Monatskarten-Nutzung besteht im Verspätungsfall kein Anspruch auf Verspätungsentschädigung.“

Besitzer einer Wochen- und Monatskarte bekommen keinerlei Entschädigungen, obwohl es darunter Zeitkarten gibt, die für Fernverkehrsstrecken gelten. Auch dies wird einem weiteren aufsichtsbehördlichen Verfahren vorbehalten.“

Mit **E-Mail der Schienen-Control GmbH vom 18.01.2011** wurde die Ö*** darauf hingewiesen und um Stellungnahme u.a. zu folgendem Punkt ersucht:

„Gemäß Ziffer 21 ÖPT bekommen Besitzer einer Wochen- und Monatskarte keinerlei Entschädigungen, obwohl diese auch für Fernverkehrsstrecken gelten.

Die SCK hat nach Beratung mit der SCG Bedenken dagegen, ob diese Einschränkung vereinbar mit Art. 17 (1) der VO (EG) Nr. 1371/2007 ist. Gemäß Art. 17 der VO (EG) Nr. 1371/2007 müssen im Fernverkehr bei Verspätungen Entschädigungen bezahlt werden. Besitzer von (Verbund)Jahreskarten kommen durch § 2 des Bundesgesetzes zur VO (EG) Nr. 1371/2007 unter bestimmten Voraussetzungen und Nichterreichen des Pünktlichkeitsgrades zu einer Entschädigung. Besitzer von Einzelfahrkarten im Fernverkehr bekommen ab einer Verspätung von 60 Minuten eine Entschädigung. Besitzer einer Wochen- und Monatskarte, auch wenn sie Fernverkehrszüge verwenden, haben weder Anspruch auf eine Entschädigung für Einzelfahrkarten noch für Jahreskarten.“

Mit **E-Mail der Ö*** vom 31.01.2011** hatte diese dazu Stellung genommen und im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

„Zu Zif. 21 ÖPT: Auch diese Regelung wurde im BGBl Teil I. Nr. 25/2010 veröffentlicht und basiert auf der Tatsache – und dies war auch der Grund der entsprechenden gesetzlichen Verankerung - dass sowohl Wochen- als auch Monatskarten nicht auf Namen lauten und daher übertragbar sind und die entsprechende Zuordnung der Karte zu einer Person bzw. zu einem verspäteten Zug daher in keinem Fall vorgenommen werden kann. Dies auch deshalb, da im Regelfall die Verspätungsbescheinigung nicht sofort bei Erreichen des Zielortes mit dem

*verspäteten Zug (am Fahrausweis) erfolgt bzw. erfolgen kann, sondern bei Jahreskarten ein Durchschnittswert aller NV-Züge gemessen wird, bei sonstigen Fahrausweisen auf sonstige Art die Verspätungs- Feststellung und damit Zuordnung zu einer Person oder Karte erst nach entsprechender nachträglicher Überprüfung erfolgt. Dies kann aus den genannten Gründen aber bei Wochen- und Monatskarten nicht vorgenommen werden. In den Erläuterungen des Gesetzesentwurfs ist hierbei festgehalten, dass nur für Fahrgäste mit personenbezogenen Jahreskarten ein Entschädigungsanspruch für wiederholt erlittene Entschädigungen bzw. Zugausfälle im Verkehr auf den Eisenbahnen eruiert bzw. zugeordnet werden kann. Die Ö*** hat sich damit zu Recht an dem dieser gesetzlichen Umsetzung zugrunde liegendem Willen des Gesetzgebers orientiert und diese ihrer tariflichen Gestaltung zugrunde gelegt.“*

In der **Sitzung der Schienen-Control Kommission vom 10.01.2011** wurde beschlossen, ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren gemäß § 78b (2) EisbG zu den im Bescheid vom 06.12.2010 zu GZ: SCK-WA-10-035 angeführten Punkten einzuleiten und diese Punkte einer weiteren Überprüfung auf ihre Rechtmäßigkeit zu unterziehen.

Nach Beratung über die Korrespondenz in der **Sitzung am 22.02.2011 teilte die Schienen-Control Kommission mit Schreiben vom selben Tag** im Wesentlichen Folgendes mit:

„Gemäß Ziffer 21 ÖPT bekommen Besitzer einer Wochen- oder Monatskarte keinerlei Entschädigungen, obwohl diese auch für Fernverkehrsstrecken gelten.

Die Schienen-Control Kommission hat nach Beratung mit der Schienen-Control GmbH Bedenken dagegen, ob diese Einschränkung vereinbar mit Art. 17 (1) der VO (EG) Nr. 1371/2007 ist. 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 Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen. Gemäß § 1 (2) des Bundesgesetzes zur VO (EG) Nr. 1371/2007 ist (nur) die Beförderung im Vorort- und Regionalverkehr von der Anwendung des Art. 17 ausgenommen, nicht jedoch jene im Fernverkehr. Berechtigten Zeitfahrkarten zur Benutzung von Fernverkehrszügen, haben die Fahrgäste daher bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen Anspruch auf Entschädigung. Aufgrund der Regelung in Ziffer 21.6. ÖPT erhalten Fahrgäste mit Wochen- oder Monatskarten hingegen in keinem Fall eine Entschädigung, somit auch dann nicht, wenn die Wochen- oder Monatskarte zur Benutzung von Fernverkehrszügen berechtigt.“

Mit **Schreiben vom 11.03.2011 nahm die Ö***** dazu Stellung und führte im Wesentlichen Folgendes aus:

*„Zu Punkt 2d des Bescheides vom 22.02.2011 ist seitens der Ö*** ergänzend zu unserem bisherigen Vorbringen folgendes anzumerken:*

Wie in unserer bisherigen Stellungnahme bereits erwähnt, wurden Wochen- und Monatskarten bei den Entschädigungsbestimmungen nicht berücksichtigt, da diese im Gegensatz zu Verbund-Jahreskarten nicht einer bestimmten Person zugeordnet werden können. Da derartige Karten übertragbar sind, ist nicht feststellbar, ob der jeweilige Inhaber tatsächlich wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle erfahren hat. Eine betrügerische Inanspruchnahme von Entschädigungszahlungen kann nicht ausgeschlossen werden. Der Gesetzgeber hat deshalb aus unserer Sicht bewusst keinen Entschädigungsanspruch für die Inhaber derartiger

*Zeitkarten in § 2 des BGBl. Teil I. Nr. 25/2010 aufgenommen bzw. das Verspätungsentschädigungsverfahren auf namentlich bekannte Jahreskartenkunden begrenzt. Die Ö*** hat sich bei ihren tariflichen Entschädigungsbestimmungen an dem der gesetzlichen Umsetzung zugrunde liegendem Willen des Gesetzgebers orientiert.*

*Im Gegensatz zu vielen anderen Europäischen Bahnen unterscheidet die Ö*** tariflich nicht zwischen Zeitkarten mit Nutzungsmöglichkeit von Fernverkehrszügen und solchen mit Nutzungsmöglichkeit von Nahverkehrszügen sowie zwischen übertragbaren und nicht übertragbaren Zeitkarten. Dies deshalb, um dem Fahrgast - insbesondere in den Verkehrsverbundbereichen - die größtmögliche Flexibilität bei der Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs bzw. der Eisenbahn zu ermöglichen.*

Die Ausweitung der Verspätungsentschädigung auf Wochen- und Monatskarten bei Nutzung von Fernverkehrszügen hätte aus unserer Sicht folgende Problemstellungen, die einer Umsetzung entgegenstehen:

- Man müsste auch für derartige Zeitkarten eine personalisierte Zuordnung zu einem bestimmten Inhaber vorsehen. Dieser wäre - da es sich bei den Zeitkarten um Verbundkarten handelt - von den Verkehrsverbänden zu tragen. Im Falle einer Abänderung wäre die Ausgabe von übertragbaren Zeitkarten nicht mehr möglich, was zu einer qualitativen Verschlechterung für die Kunden führen würde.*
- Die Ausstellung von Wochen- und Monatskarten fällt in die Zuständigkeit der Verkehrsverbände. Eine Abänderung der diesbezüglichen Regelungen, insbesondere eine etwaige Zuordnung zu einer bestimmten Person wäre erst in den Tarifen der Verkehrsverbände tariflich vorzusehen und praktisch umzusetzen. Da eine gesetzliche Grundlage fehlt bzw. die VO (EG) Nr. 1371/2007 für Verkehrsverbände nicht Gültigkeit besitzt, müsste eine diesbezügliche Änderung zuvor mit allen österreichischen Verkehrsverbänden bzw. den in diesen vertretenen Verkehrsunternehmen abgestimmt werden.*
- Im Falle einer Entschädigung für Inhaber von Wochen- und Monatskarten bei Nutzung von Fernverkehrszügen käme es zu einer dem Gleichheitsgrundsatz widersprechenden Ungleichbehandlung von Kundengruppen der Ö***, die sachlich nicht gerechtfertigt werden kann. Da in Österreich keine tarifliche Unterscheidung bei der Nutzung von Fernverkehrs- und Nahverkehrszügen vorgesehen ist, könnte dies zu der Situation führen, dass Inhaber von Wochen- und Monatskarten, die zur selben Zeit auf derselben Strecke Nah- und Fernverkehrszüge der Ö*** (z.B. REX und IC) nutzen und denen eine Verspätung in einem ähnlichem Ausmaß widerfährt, unterschiedlich behandelt würden. Der Zeitkarteninhaber, der den Fernverkehrszug nutzt, würde diesfalls ein Entschädigungsanspruch zukommen, während eine Entschädigung für den Zeitkarten-Inhaber, der den Nahverkehrszug nutzt, ausgeschlossen wäre. Eine derartige Ungleichbehandlung wäre für die Kunden der Ö*** nicht nachvollziehbar.*
- Es gäbe keine Kontrollmöglichkeit, da derartige Zeitkarten nicht auf Namen ausgestellt und übertragbar sind und nicht feststellbar ist, ob der Reisende wirklich einen verspäteten Fernverkehrs-Zug nutzte. Um jedoch auf tatsächlich erlittene Entschädigungen abstellen zu können, müsste eine Verspätung von mindestens 60 Minuten unmittelbar im Zug durch den Zugbegleiter bei Erreichen des Zielortes bestätigt werden, was in der Praxis für die Kunden zu einen wesentlichen Zeitaufwand führen würde, der den Kunden nicht zumutbar wäre.“*

In **Gesprächen zwischen Vertretern der Ö*** und der Schienen-Control GmbH am 16.03.2011** wurde u.a. auch über Entschädigungen für Besitzer von Wochen- und Monatsfahrkarten diskutiert. Seitens der Ö*** wurde klargestellt, dass die Problematik bekannt sei und es bereits am Tarif gearbeitet werde. Allerdings sei dies schwierig umzusetzen. Die bisher angedachten Varianten der Ö*** gingen eher in Richtung des Entschädigungssystems der Jahreskarte. Man einigte sich darauf, dass die Ö*** an der Umsetzung arbeiten und darüber ehemöglichst Bericht erstatten wird. Zudem sollten bis dahin mögliche Übergangslösungen angedacht und umgesetzt werden.

In **Gesprächen zwischen Vertretern der Ö*** und der Schienen-Control GmbH am 31.08.2011** übergab die Ö*** eine Präsentation zur Verspätungsentschädigung im Rahmen der Fahrgastrechte an Fahrgäste mit Zeitkarten in Fernverkehrszügen. Die Ö*** schlug in dieser Präsentation eine Entschädigung pro Verspätungsfall über 60 Minuten in Fernverkehrszügen von 0,75 € vor, bei einem Mindestentschädigungsbetrag von 4 €.

Laut dieser Präsentation wird eine Verspätungsbescheinigung/Verspätungsbestätigung dem Fahrgast mit Zeitkarte (ausgenommen Jahreskarte) unmittelbar nach Fahrtende des verspäteten Zuges im Fahrtendbahnhof durch die Personenkasse (Fernverkehrszüge halten in mit Personenkassen ausgestatteten Bahnhöfen) ausgefolgt (gesonderte Bescheinigung), damit kann die Nutzung des verspäteten Zuges - unterstützt allenfalls durch die entsprechende Schaffnerzangen-Prägung - bestätigt werden.

Weiters wurde eine Folie mit fiktiven Tagesfahrtwerten der Zeitkarten aufgrund einer durchschnittlichen Nutzung der Zeitkarten beigelegt.

Mit **Schreiben vom 06.10.2011** führte die **Schienen-Control Kommission** im Wesentlichen Folgendes aus:

*„Die Schlichtungsstelle der Schienen-Control GmbH hat der Schienen-Control Kommission in ihrer Sitzung vom 19.09.2011 berichtet, dass die Ö*** hinsichtlich der Verspätungsentschädigungen für Zeitkarten, insbesondere Wochen- und Monatsfahrkarten, im Sinne des Art. 17 Abs. 1 der am 03. Dezember 2009 in Kraft getretenen VO (EG) Nr. 1371/2007 einen neuen Vorschlag der Schienen Control GmbH vorgelegt haben.*

Die Schienen-Control Kommission hat darüber beraten und ist zu Meinung gelangt, dass die vorgeschlagene Regelung nicht der genannten Bestimmung der Fahrgastrechte-Verordnung entspricht.

Die vorgeschlagene Entschädigung von 0,75 € pro Verspätung über 60 Minuten bei einem Mindestentschädigungswert von 4 € entspreche nur einer symbolischen und vermutlich mangels Entschädigungsfälle bloß theoretischen Entschädigung und könne keine angemessene Entschädigung im Sinne der Fahrgastrechte-Verordnung sein. Die Entschädigung kann sich jedenfalls nicht nur am fiktiven Tagesfahrtwert der Zeitkarte aufgrund einer nicht näher dargelegten durchschnittlichen Nutzung der Zeitkarten orientieren.

Es wird daher ersucht, diese Regelung im Lichte der Empfehlungen der Schienen Control Kommission neuerlich zu überbedenken und über das Veranlasste bis 28.10.2011 zu berichten.“

Mit **Schreiben vom 28.10.2011** ersuchte die Ö*** um eine mündliche Verhandlung bei der Schienen-Control Kommission.

Am **13.03.2012** führte die **Schienen-Control Kommission** eine **mündliche Verhandlung** durch.

Die Vertreter der Ö*** präsentierten und erläuterten ein neues Entschädigungsmodell, in welchem eine durchschnittliche Nutzung von 12 (Wochenkarten) bzw. 50 Fahrten (Monatskarte) angenommen wurde, weil die Karten auch übertragbar sind und eine Mehrfachnutzung an einem Tag erfolgen könnte. Die Ö***-Personenverkehr legte diesbezüglich eine Übersicht über die durchschnittliche Nutzung von Verbund-Zeitfahrkarten vor, genauere Nachweise für diese Annahmen enthielten diese nicht. Der Fahrgast kann eine Verspätung entweder gleich im Zug oder nach dem Aussteigen am Bahnhof festhalten lassen. Nach Verlassen des Bahnhofes kann der Fahrgast seine Verspätung nicht mehr bestätigen, weil seine Zugbenützung nicht nachvollziehbar ist.

Der Vorsitzende der Schienen-Control Kommission empfahl bei der Gestaltung der Regelung für Wochen- und Monatskarten auf das aktuelle Gesetzesvorhaben (Anm.: EisBFG) Bedacht zu nehmen, damit die Regelung über das Inkrafttreten des Gesetzes hinaus Bestand hat. Angeregt wurde, mit der binnen 3 Wochen angekündigten Urkundenvorlage eine Adaptierung des bisherigen Vorschlages zu verbinden.

Mit **E-Mail vom 10.04.2012** hatte die Ö*** einen Fristerstreckungsantrag betreffend Urkundenvorlage bis 27.04.2012 beantragt.

Mit **Schreiben vom 12.04.2012** teilte die **Schienen-Control Kommission** der Ö*** mit, dass sie in ihrer Sitzung am 12.04.2012 dem Fristerstreckungsantrag der Ö*** vom 10.04.2012 betreffend Vorlage von statistischen Angaben über die Häufigkeit von Verspätungen über 60 Minuten im Personenfernverkehr stattgegeben habe und die Frist mit 27.04.2012 enden würde und führte im Wesentlichen Folgendes aus:

*„Die Schienen-Control Kommission ersucht binnen derselben Frist ergänzend um statistische Angaben über die Häufigkeit von Verspätungen über 20 und über 30 Minuten im Personenfernverkehr. Begründet wurde dies damit, dass laut Angaben der Ö*** Zeitkarten bis 70 km Entfernung am weitaus stärksten nachgefragt und auch die meisten Ö***-Zeitkarten in den Entfernungskategorien 11-15 km, 16-20 km, 21-25 km, 26-30 km, 31-35 km, 36-40 km und 41-45 km verkauft werden. Eine 60-Minuten Grenze für Verspätungen analog der Verspätung für Einzelfahrkarten könnte daher unter Umständen der in der VO (EG) Nr. 1371/2007 geforderten angemessenen Entschädigung bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfälle für Wochen- und Monatskarten nicht entsprechen.“*

Der Vollständigkeit halber weist die Schienen-Control Kommission auf die in der mündlichen Verhandlung am 13.03.2012 getätigte Anregung hin, mit der Urkundenvorlage eine Adaptierung des bisherigen Vorschlages zu verbinden.“

Mit **Schreiben vom 21.05.2012** nahm die Ö*** im Wesentlichen wie Folgt Stellung:

„1. Statistische Angaben über die Häufigkeit von Verspätungen über 20, 30 und 60 Minuten im Personenfernverkehr:

Die Häufigkeit von Verspätungen über 60 und 120 Minuten im Personenfernverkehr im Jahr 2011 ist aus der der Schienen Control GmbH vom 26. April 2012 übergebenen Präsentation

ersichtlich (siehe Beilage ./1, Seite 4). Die Ö*** weist ergänzend zu dieser Präsentation darauf hin, dass jeder Zug, der zumindest an einem in Österreich gelegenen Haltepunkt die Verspätungsschwellenwerte von 60 bzw 120 Minuten erreichte, als "verspäteter FV-Zug" Eingang in die in Beilage ./1 enthaltene Verspätungsstatistik gefunden hat.

Da die Ö*** Verspätungen im Personenfernverkehr nur anhand der gemäß der EU-Fahrgastrechte-VO relevanten Verspätungsschwellenwerte von 60 und 120 Minuten (sowie für die auf www.***.at veröffentlichte Pünktlichkeitsstatistik anhand eines Verspätungsschwellenwerts von 5 Minuten; siehe dazu auch unten Pkt 2.4) erfasst, liegen ihr bedauerlicherweise keine Daten über die Häufigkeit von Verspätungen über 20 oder über 30 Minuten im Personenfernverkehr im Jahr 2011 vor.

2. Adaptierung des Vorschlags der Ö*** vom 13. März 2012:

Als Ausfluss der fruchtbaren Diskussionen anlässlich der mündlichen Verhandlung vor der Schienen-Control Kommission am 13. März 2012 adaptiert die Ö*** hiermit ihren Vorschlag für eine Fahrpreisentschädigung für Besitzer von Zeitkarten bei einer Beförderung im Fernverkehr dahingehend, dass Besitzer einer Ö***-Wochenkarte oder einer Verbund-Wochenkarte pro Verspätungsfall in Fernverkehrszügen eine Pauschalentschädigung in Höhe von EUR 0,90 erhalten sollen (siehe Beilage ./1, Seite 8ff). Da Entschädigungsbeträge ab Erreichen eines Mindestbetrages von EUR 4,- zur Auszahlung gelangen, muss nach dem adaptierten Vorschlag der Ö*** der Besitzer einer Ö***-Wochenkarte oder einer Verbund-Wochenkarte anstelle von bislang 6 Verspätungen nur mehr 5 Verspätungen innerhalb des Gültigkeitszeitraums der Zeitfahrkarte erleiden, damit es zu einer Auszahlung des Entschädigungsbetrages kommt. Dieser adaptierte Vorschlag ist aus folgenden Erwägungen sachgerecht und steht im Einklang mit der EU-Fahrgastrechte-VO:

2.1. Entschädigungsmodell für Zeitfahrkarten entspricht den in Artikel 17 Abs 1 Satz 2 EU-Fahrgastrechte-VO festgelegten Mindestvorgaben

Nach Artikel 17 Abs 1 Satz 2 EU-Fahrgastrechte-VO müssen Eisenbahnunternehmen für ausgegebene Fahrkarten bei Verspätungen von 60 Minuten bis 119 Minuten und bei Verspätungen ab 120 Minuten gewisse Mindestentschädigungen vorsehen.

Artikel 3 Z 13 EU-Fahrgastrechte-VO definiert als "Zeitfahrkarte" "eine für eine unbegrenzte Anzahl von Fahrten gültige Fahrkarte, die es dem berechtigten Inhaber erlaubt, auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Netz während eines festgelegten Zeitraums mit der Eisenbahn zu reisen."

In Artikel 17 Abs 1 Satz 2 EU-Fahrgastrechte-VO gibt der EU-Verordnungsgeber durch die Verwendung des Wortes "Fahrkarte", dh ohne eine Unterscheidung zwischen einer Einzelfahrkarte und einer Zeitfahrkarte zu treffen, somit auch jene Kriterien vor, die für die Ausgestaltung eines Entschädigungsmodells bei Zeitfahrkarten mindestens erfüllt sein müssen. Diese Kriterien sind insbesondere der maßgebliche Verspätungsschwellenwert, ab dessen Erreichen der Fahrgast einen Anspruch auf Fahrpreisentschädigung hat (siehe dazu auch Pkt. 2.3 unten), und die Berechnung der Entschädigung, die sich am Verhältnis zum Fahrpreis orientiert.

Das von der Ö*** vorgeschlagene Entschädigungsmodell orientiert sich an diesen Mindestvorgaben. Wie noch in den Punkten 2.2 und 2.3 erläutert wird, führt dieses Entschädigungsmodell auch zu einer "angemessene Entschädigung" iS des Artikels 17 Abs 1 Satz 3 EU-Fahrgastrechte-VO.

2.2. Entschädigungsmodell für Zeitfahrkarten setzt das Kriterium der "Wiederholtheit" bzw "Häufigkeit" von Zugverspätungen/Zugausfällen in Artikel 17 Abs 1 Satz 3 EU-Fahrgastrechte-VO um:

Das Kriterium der "Wiederholtheit" bzw "Häufigkeit" von Zugverspätungen/Zugausfällen bei Zeitfahrkarten gemäß Artikel 17 Abs 1 Satz 3 EU-Fahrgastrechte-VO wird durch das vorgeschlagene Entschädigungsmodell insofern umgesetzt, als der Besitzer einer Wochenkarte von 5 Verspätungen und der Besitzer einer Monatskarte von 6 Verspätungen betroffen sein muss, damit eine Entschädigungszahlung vorgenommen wird.

Der Mindestbetrag von EUR 4,-, unterhalb dessen keine Entschädigungszahlung vorgenommen wird, bewegt sich dabei innerhalb des von Artikel 17 Abs 3 EU-Fahrgastrechte-VO vorgegebenen Rahmens.

2.3 Entschädigungsmodell für Zeitfahrkarten geht von verordnungskonformen Verspätungsschwellenwerten aus, ab deren Erreichen der Fahrgast einen Anspruch auf Fahrpreientschädigung hat:

Im Schreiben vom 12. April 2012 äußerte die Schienen-Control Kommission Bedenken, dass "eine 60- Minuten Grenze für Verspätungen analog der Verspätung für Einzelfahrkarten (...) unter Umständen der in der VO (EG) Nr. 1371/2007 geforderten angemessenen Entschädigung bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfälle für Wochen- und Monatskarten nicht entsprechen [könnte]."

Die Ö*** kann diese Bedenken nicht nachvollziehen und möchte in diesem Zusammenhang insbesondere auf Artikel 17 Abs 4 EU-Fahrgastrechte-VO hinweisen:

Nach dieser Bestimmung hat der Fahrgast "keinen Anspruch auf Entschädigung, wenn er bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert wurde oder wenn bei seiner Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt."

Wie sich sowohl aus dem Wortlaut als auch aus der Systematik und Platzierung dieser Bestimmung innerhalb der EU-Fahrgastrechte-VO ergibt, gilt die Bestimmung ohne Einschränkung auch für Zeitfahrkarten (vgl dazu nochmals oben Pkt 2.1 sowie die in Artikel 3 Z 13 EU-Fahrgastrechte-VO enthaltene Definition des Begriff "Zeitfahrkarte").

Es ist daher festzuhalten, dass auch bei einer Beförderung eines Fahrgastes im Fernverkehr aufgrund einer Zeitfahrkarte für die Frage, ob ein Anspruch auf Fahrpreientschädigung nach der EU-Fahrgastrechte-VO besteht, ein Verspätungsschwellenwert von 60 Minuten maßgeblich ist. Da das von der Ö*** vorgeschlagene Entschädigungsmodell an diesen gemeinschaftsrechtlich vorgegebenen Schwellenwert anknüpft, kann auch dieses Element des Entschädigungsmodells als gemeinschaftsrechtskonform beurteilt werden.

Abschließend möchte die Ö*** hervorheben, dass die EU-Fahrgastrechte-VO und die damit verbundene Stärkung der Rechts auf Fahrpreientschädigung auf dem Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste zu größeren Anreizen zum Nutzen der Fahrgäste führen soll (vgl EU-Fahrgastrechte- VO, Erwägungsgrund 13). Der Anspruch auf Fahrpreientschädigung ist also kein Selbstzweck, sondern soll Eisenbahnverkehrsunternehmen wie der Ö*** einen Anreiz bieten, ihre Fahrgäste auf einem hohen Pünktlichkeitsniveau zu befördern. Dass dieser Anreiz von der Ö*** gerade im Personenfernverkehr ernst genommen wird, belegt die im Jahr

2011 gegenüber dem Vorjahr um 11,3 Prozentpunkte verbesserte Pünktlichkeitsstatistik des Personenfernverkehrs eindrucksvoll.“

Beilage ./1, Seite 4:

Verspätungen 2011 im [REDACTED]-Fernverkehr ab 60 und ab 120 Minuten

Monat	FV-Züge gesamt		FV-Züge ab 60 min Vsp		FV-Züge ab 120 min Vsp	
	Anzahl		Anzahl	%	Anzahl	%
Jänner 2011	8.002		64	0,80%	4	0,05%
Februar 2011	7.235		54	0,75%	10	0,14%
März 2011	7.942		77	0,97%	5	0,06%
April 2011	7.639		84	1,10%	19	0,25%
Mai 2011	7.996		111	1,39%	28	0,35%
Juni 2011	7.826		161	2,06%	25	0,32%
Juli 2011	7.918		120	1,52%	43	0,54%
August 2011	8.059		148	1,84%	37	0,46%
September 2011	7.760		93	1,20%	23	0,30%
Oktober 2011	7.884		51	0,65%	12	0,15%
November 2011	7.598		66	0,87%	15	0,20%
Dezember 2011	7.819		83	1,06%	18	0,23%
Σ 2011	93.678		1.112	1,19%	239	0,26%

Beilage ./1, Seite 10:

Ermittlung der Pauschalentschädigung pro Verspätung

- Ausgangspunkt: Die nach Entfernung gestaffelten Preise für [REDACTED]-Zeitfahrkarten
- Erfahrungen zeigen folgende **Durchschnittsnutzungen** für Zeitfahrkarten:
 - Wochenkarte => 12 Fahrten
 - Monatskarten => 50 Fahrten
- Schritt 1:
Wert einer Einzelfahrt = Preis einer [REDACTED]-Zeitfahrkarte geteilt durch die Anzahl der damit im Durchschnitt getätigten Fahrten
- Schritt 2:
Mindest-Entschädigung: 25% vom Wert einer Einzelfahrt
 - Bandbreite bei Wochenkarten zwischen € 0,20 und € 2,04 und
 - Bandbreite bei Monatskarten zwischen € 0,17 und € 1,69
- Die meisten [REDACTED]-Zeitkarten werden in den Entfernungskategorien 11-15 km, 16-20 km, 21-25 km, 26-30km, 31-35km, 36-40km und 41-45 km verkauft.
 - Bandbreite des Entschädigungswerts in diesen Kategorien liegt zwischen € 0,27 und € 0,67

Beilage ./1, Seite 11:

Angemessenheit der Pauschalentschädigung bei Streckenkarten

km	Wochenkarte			Monatskarte		
	Preis	Fahrten-Wert (bei Annahme von 12 Fahrten)	Errechnete Mindest-Fahrpreisschädigung	Preis	Fahrten-Wert (bei Annahme von 50 Fahrten)	Errechnete Mindest-Fahrpreisschädigung
1-5	€ 9,50	€ 0,79	€ 0,20	€ 33,00	€ 0,66	€ 0,17
6-10	€ 11,00	€ 0,92	€ 0,23	€ 39,00	€ 0,78	€ 0,20
11-15	€ 15,50	€ 1,29	€ 0,32	€ 54,00	€ 1,08	€ 0,27
16-20	€ 17,50	€ 1,46	€ 0,36	€ 61,00	€ 1,22	€ 0,31
21-25	€ 20,00	€ 1,67	€ 0,42	€ 70,00	€ 1,40	€ 0,35
26-30	€ 23,50	€ 1,96	€ 0,49	€ 82,00	€ 1,64	€ 0,41
31-35	€ 26,50	€ 2,21	€ 0,55	€ 93,00	€ 1,86	€ 0,47
36-40	€ 29,00	€ 2,42	€ 0,60	€ 102,00	€ 2,04	€ 0,51
41-45	€ 32,00	€ 2,67	€ 0,67	€ 112,00	€ 2,24	€ 0,56
46-50	€ 33,00	€ 2,75	€ 0,69	€ 116,00	€ 2,32	€ 0,58
51-60	€ 34,00	€ 2,83	€ 0,71	€ 119,00	€ 2,38	€ 0,60
61-70	€ 36,00	€ 3,00	€ 0,75	€ 126,00	€ 2,52	€ 0,63
71-80	€ 39,00	€ 3,25	€ 0,81	€ 137,00	€ 2,74	€ 0,69
81-90	€ 41,00	€ 3,42	€ 0,85	€ 144,00	€ 2,88	€ 0,72
91-100	€ 42,00	€ 3,50	€ 0,88	€ 147,00	€ 2,94	€ 0,74
101-110	€ 43,00	€ 3,58	€ 0,90	€ 148,00	€ 2,96	€ 0,74
111-120	€ 44,00	€ 3,67	€ 0,92	€ 152,00	€ 3,04	€ 0,76
121-130	€ 46,00	€ 3,83	€ 0,96	€ 159,00	€ 3,18	€ 0,80
131-140	€ 48,00	€ 4,00	€ 1,00	€ 166,00	€ 3,32	€ 0,83
141-150	€ 49,00	€ 4,08	€ 1,02	€ 169,00	€ 3,38	€ 0,85
151-160	€ 53,00	€ 4,42	€ 1,10	€ 183,00	€ 3,66	€ 0,92
161-170	€ 57,00	€ 4,75	€ 1,19	€ 197,00	€ 3,94	€ 0,99
171-180	€ 62,00	€ 5,17	€ 1,29	€ 214,00	€ 4,28	€ 1,07
181-190	€ 66,00	€ 5,50	€ 1,38	€ 228,00	€ 4,56	€ 1,14
191-200	€ 70,00	€ 5,83	€ 1,46	€ 242,00	€ 4,84	€ 1,21
201-210	€ 76,00	€ 6,33	€ 1,58	€ 262,00	€ 5,24	€ 1,31
211-220	€ 83,00	€ 6,92	€ 1,73	€ 286,00	€ 5,72	€ 1,43
221-230	€ 89,00	€ 7,42	€ 1,85	€ 307,00	€ 6,14	€ 1,54
231-240	€ 93,00	€ 7,75	€ 1,94	€ 321,00	€ 6,42	€ 1,61
241-250	€ 98,00	€ 8,17	€ 2,04	€ 338,00	€ 6,76	€ 1,69

=> € 0,90 liegt über der für Wochenkarten errechneten Mindest-Fahrpreisschädigung!

=> € 0,75 liegt über der für Monatskarten errechneten Mindest-Fahrpreisschädigung!

Mit Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 22.05.2012 wurde wie in der Sitzung am 22.05.2012 beschlossen, die I*** um Übermittlung von statistischen Daten in diesem Verfahren ersucht. Die Schienen-Control Kommission hatte im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

„Die Schienen-Control Kommission ersucht um

- statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Häufigkeit von Verspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personenfernverkehr im Zeitraum Jänner 2011 bis April 2012, ausgewertet nach Monaten und Angabe der gesamten Anzahl der Fernverkehrszüge und der Anzahl und des prozentuellen Anteils an Fernverkehrszügen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten Verspätung.
- statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Ankunftsverspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personenfernverkehr im Zeitraum Jänner 2011 bis April 2012 in den Bahnhöfen St. Pölten Hbf, Wr. Neustadt Hbf, Wels Hbf, Bruck/Mur und Wörgl Hbf.
- statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Ankunftsverspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personenfernverkehr im Zeitraum Jänner 2011 bis April 2012 in den Bahnhöfen St. Pölten Hbf, Wr. Neustadt Hbf, Wels Hbf, Bruck/Mur und Wörgl Hbf für Ankünfte zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr bzw. zwischen 16:30 Uhr und 18:30 Uhr.“

Mit **Schreiben vom 07.06.2012** kam die I*** dem Ersuchen um Datenübermittlung vom 22.05.2012 nach.

Mit **Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 01.08.2012** wurde wie in ihrer Sitzung am 26.06.2012 hinsichtlich des am 21.05.2012 von der Ö*** neuerlich übermittelten Vorschlages für die Verspätungsentschädigung von Wochen- und Monatsfahrkarten beraten, der Ö*** mitgeteilt, dass die neue vorgeschlagene und leicht adaptierte Regelung nicht dem Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 entspricht. Die Schienen-Control Kommission hatte im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

„60-Minuten Grenze

*Die Ö*** hält auch im neuen Entschädigungsvorschlag an der 60-Minuten Grenze für Verspätungen analog der Verspätung für Einzelfahrkarten fest. Die Schienen-Control Kommission hat bereits mehrfach, z.B. in der mündlichen Verhandlung am 13.03.2012 sowie im Schreiben vom 12.04.2012 darauf hingewiesen, dass dies unter Umständen der in der VO (EG) Nr. 1371/2007 geforderten angemessenen Entschädigung bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfälle für Wochen- und Monatskarten nicht entspreche. Dies untermauert die Schienen-Control Kommission folgendermaßen:*

*Laut Angaben der Ö*** werden Zeitkarten bis 70 km Entfernung am weitaus stärksten nachgefragt und auch verkauft (siehe Präsentation der Ö*** zur Fahrpreisentuschädigung für Besitzer von Zeitkarten). Die von der Schienen-Control Kommission geforderten statistischen Angaben über die Häufigkeit von Verspätungen über 20 und über 30 Minuten im Personenfernverkehr wurden seitens der Ö*** nicht vorgelegt. Diesbezüglich verweist die Schienen-Control Kommission auf die bei der I*** eingeholten Daten (Beilage 1).*

*Die Schienen-Control Kommission ersuchte die I*** um*

- 1. statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Häufigkeit von Verspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personenfernverkehr im Zeitraum Jänner 2011 bis April 2012, ausgewertet nach Monaten und Angabe der gesamten Anzahl der Fernverkehrszüge und der Anzahl und des prozentuellen Anteils an Fernverkehrszügen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten Verspätung.*

Eine Zusammenfassung der übermittelten Daten für die Monate im Zeitraum 01/2011 bis 04/2012 ergibt diesbezüglich Folgendes:

- 0,6%-2,0% aller Personenfernverkehrszüge der Ö*** sind mehr als 60 Minuten verspätet.*
 - 3,1%-9,0% aller Personenfernverkehrszüge der Ö*** sind mehr als 20 Minuten verspätet.*
- 2. statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Ankunftsverspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personenfernverkehr im Zeitraum Jänner 2011 bis April 2012 in den Bahnhöfen St. Pölten Hbf, Wr. Neustadt Hbf, Wels Hbf, Bruck/Mur und Wörgl Hbf.*

Eine Zusammenfassung der übermittelten Daten für die Monate im Zeitraum 01/2011 bis 04/2012 ergibt diesbezüglich Folgendes:

- im Bahnhof St. Pölten Hbf sind 0,1%-1,4%, in Wr. Neustadt Hbf sind 0,1%-1,3%, in Wels Hbf sind 0,2%-1,3%, in Bruck/Mur sind 0,2%-1,5% und in Wörgl Hbf sind 0,2%-2,1% aller Ankünfte im Personenfernverkehr ab 60 Minuten verspätet.
- im Bahnhof St. Pölten Hbf sind 1,5%-4,6%, in Wr. Neustadt Hbf sind 1,4%-3,8%, in Wels Hbf sind 1,7%-5,3%, in Bruck/Mur sind 1,5%-4,0% und in Wörgl Hbf sind 1,6%-7,2% aller Ankünfte im Personenfernverkehr ab 20 Minuten verspätet.

3. statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Ankunftsverspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personenfernverkehr im Zeitraum Jänner 2011 bis April 2012 in den Bahnhöfen St. Pölten Hbf, Wr. Neustadt Hbf, Wels Hbf, Bruck/Mur und Wörgl Hbf für Ankünfte zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr bzw. zwischen 16:30 Uhr und 18:30 Uhr.

Eine Zusammenfassung der übermittelten Daten für die Monate im Zeitraum 01/2011 bis 04/2012 ergibt diesbezüglich Folgendes:

- im Bahnhof St. Pölten Hbf sind 0,0%-2,3%, dabei in insgesamt sechs Monaten 0,0%, in Wr. Neustadt Hbf sind 0,1%-1,4%, dabei in insgesamt 13 Monaten 0,0%, in Wels Hbf sind 0,0%-3,8%, dabei in insgesamt zwei Monaten 0,0%, in Bruck/Mur sind 0,5%-6,5% und in Wörgl Hbf sind 0,0%-1,8%, dabei in insgesamt 13 Monaten 0,0%, aller Ankünfte im Personenfernverkehr zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr ab 60 Minuten verspätet.
- im Bahnhof St. Pölten Hbf sind 0,0%-3,9%, dabei in insgesamt einem Monat 0,0%, in Wr. Neustadt Hbf sind 0,0%-3,5%, dabei in insgesamt fünf Monaten 0,0%, in Wels Hbf sind 2,1%-9,2%, in Bruck/Mur sind 4,2%-16,2% und in Wörgl Hbf sind 0,0%-3,2%, dabei in insgesamt fünf Monaten 0,0%, aller Ankünfte im Personenfernverkehr zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr ab 20 Minuten verspätet.
- im Bahnhof St. Pölten Hbf sind 0,0%-1,2%, dabei in insgesamt vier Monaten 0,0%, in Wr. Neustadt Hbf sind 0,0%-1,2%, dabei in insgesamt fünf Monaten 0,0%, in Wels Hbf sind 0,0%-1,4%, dabei in insgesamt acht Monaten 0,0%, in Bruck/Mur sind 0,0%-1,7%, dabei in insgesamt 13 Monaten 0,0%, und in Wörgl Hbf sind 0,0%-2,6%, dabei in insgesamt sechs Monaten 0,0%, aller Ankünfte im Personenfernverkehr zwischen 16:30 Uhr und 18:30 Uhr ab 60 Minuten verspätet.
- im Bahnhof St. Pölten Hbf sind 0,0%-3,9%, dabei in insgesamt einem Monat 0,0%, in Wr. Neustadt Hbf sind 0,0%-6,0%, dabei in insgesamt einem Monat 0,0%, in Wels Hbf sind 0,5%-4,4%, in Bruck/Mur sind 0,0%-4,8%, dabei in insgesamt vier Monaten 0,0%, und in Wörgl Hbf sind 0,6%-9,0% aller Ankünfte im Personenfernverkehr zwischen 16:30 Uhr und 18:30 Uhr ab 20 Minuten verspätet.

Die obige monatliche Auswertung für den Zeitraum 01/2011 bis 04/2012 ergibt, dass nur 0,6%-2,0% aller Personenfernverkehrszüge der Ö*** mehr als 60 Minuten verspätet sind. In sieben der verglichenen 16 Monate lag der Wert unter 1,0%.

Diese Werte werden durch die detaillierteren Daten für ausgesuchte und für Besitzer von Zeitkarten besonders relevanten Bahnhöfe St. Pölten Hbf, Wr. Neustadt Hbf, Wels Hbf, Bruck/Mur und Wörgl Hbf zusätzlich bestätigt. Die Auswertung sämtlicher Ankünfte im Personenfernverkehr in diesen Bahnhöfen hat ergeben, dass 0,1% bis maximal 2,1% mehr als 60 Minuten verspätet sind. Die Auswertung aller 16 Monate in den fünf Bahnhöfen hat ergeben, dass 65 mal <1,0%, 13 mal 1,0%-1,9% und 2 mal 2,0%-2,9% aller Ankünfte mehr als 60 Minuten verspätet sind.

Die Auswertung der von Pendlern - einer stark Zeitkarten nutzenden Zielgruppe - für die Fahrt von und zur Arbeitsstätte besonders frequentierten Züge in den Morgen- und Abendstunden hat ergeben, dass 0,0% bis maximal 6,5% zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr mehr als 60 Minuten verspätet sind und 0,0% bis maximal 2,6% zwischen 16:30 Uhr und 18:30 Uhr ab 60 Minuten verspätet sind. Die Auswertung aller 16 Monate in den fünf Bahnhöfen hat ergeben, dass 107 mal <1,0%, 43 mal 1,0%-1,9%, 6 mal 2,0%-2,9%, 2 mal 3,0%-3,9%, 1 mal 4,0%-4,9% und 1 mal >5% aller Ankünfte mehr als 60 Minuten verspätet sind.

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

Diese Auswertung zeigt deutlich, dass nur eine sehr kleine Anzahl an Zügen die für das Ö***-Modell notwendige Verspätung aufweist. Aufgrund der obigen Daten ist ersichtlich, dass das Ö***-Entschädigungsmodell keine angemessene Entschädigung bei wiederholten Verspätungen gewährt. Sämtliche Verspätungen bis 59 Minuten sind dabei nicht entschädigungsrelevant, je nach Zeitkarte müssen zumindest 5 bzw. 6 Verspätungen über 60 Minuten für einen Entschädigungsanspruch anfallen und Verspätungen ab 120 Minuten werden nicht – wie bei Einzelkarten - erschwerend gewertet. Da es sich bei Zeitkarten - wie oben ausgeführt - zumeist um kurze Distanzen und daher auch geringe Verspätungen handelt, ist ein Verspätungsmodell, welches auf die 60 Minuten-Grenze für Verspätungen bei Einzelkarten aufbaut, untauglich, um für eine angemessene Entschädigung zu sorgen. Zudem erlaubt Art. 6 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1371/2007 den Eisenbahnunternehmen explizit, Vertragsbedingungen festlegen zu können, welche über die Mindestvorgaben der Verordnung hinausgehen.

Anzahl der Verbindungen

Weiters wurden beispielhaft einige häufig von Zeitkartenbesitzern benützte Strecken auf die Anzahl der Verbindungen überprüft. Herangezogen wurden die durchaus für Zeitkartenbesitzer repräsentativen und relevanten Strecken Bruck/Mur-Graz Hbf, Wels Hbf-Linz/Donau Hbf, Wörgl Hbf-Innsbruck Hbf, St. Pölten Hbf-Wien Westbahnhof und Wr. Neustadt Hbf-Wien

Meidling und jeweils auch retour in der besonders relevanten Zeit zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr und 16:30 Uhr und 18:30 Uhr (siehe Beilage 2).

Auf der Strecke Bruck/Mur-Graz Hbf und retour fahren im Schnitt 3-5 Züge pro Stunde, auf der Strecke Wels Hbf-Linz/Donau Hbf und retour fahren im Schnitt 5-8 Züge pro Stunde, auf der Strecke Wörgl Hbf-Innsbruck Hbf und retour fahren im Schnitt 2-4 Züge pro Stunde, auf der Strecke St. Pölten Hbf-Wien Westbahnhof und retour fahren im Schnitt 4-5 Züge pro Stunde und auf der Strecke Wr. Neustadt Hbf-Wien Meidling und retour fahren im Schnitt 7-8 Züge pro Stunde.

Wie auch seitens der Ö*** in ihrem Schreiben vom 21.05.2012 angeführt wird, hat ein Fahrgast gemäß Art. 17 Abs. 4 der VO (EG) Nr. 1371/2007 keinen Anspruch auf Entschädigung, wenn er bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert wurde oder wenn bei seiner Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt. Das würde angesichts der oben angeführten Daten über die Anzahl der Verbindungen auf ausgesuchten Strecken innerhalb einer Stunde bedeuten, dass es in nahezu allen Fällen denkunmöglich wäre, dass ein Fahrgast nach dem Modell der Ö*** eine Entschädigung bekommen würde, da fast immer mehrere zeitnah folgende Züge benützt werden müssten.

Entschädigungshöhe

Die vorgeschlagene Entschädigung von 0,75 € für Monatskarten und im adaptierten Vorschlag von 0,90 € für Wochenkarten pro Verspätung über 60 Minuten bei einem Mindestentschädigungswert von 4 € bedeutet, dass erst ab 5 Verspätungen bei Wochenkarten und ab 6 Verspätungen bei Monatskarten ein Anspruch auf Entschädigung besteht.

Folgende Berechnung für die Entschädigung einer Monatskarte mit 4, 5 oder 6 Außenzonen im Verkehrsverbund VOR:

Außenzonen	Preis Monatskarte	25% Entschädigung		50% Entschädigung	
		in EURO	Anzahl/Fahrten Einzelkarte	in EURO	Anzahl/Fahrten Monatskarte
4	€ 94,2	€ 23,6	1	€ 47,1	32
5	€ 107,9	€ 27,0	1	€ 54,0	36
6	€ 112,1	€ 28,0	1	€ 56,0	38

Quelle: VOR, Stand: 31.07.2012

So würde man bei einem Fahrpreis von 94,2€/107,9€/112,1€ für die Monatskarte 32/36/38 Verspätungen über 60 Minuten benötigen, um 25% des Fahrpreises bzw. 63/72/75 Verspätungen, um 50% des Fahrpreises entschädigt zu bekommen. Im Vergleich dazu benötigt man bei der Einzelkarte immer nur 1 Verspätung. Dies allein zeigt, dass sich die Entschädigung nicht nur - wie von der Ö*** vorgeschlagen - am fiktiven Tagesfahrtwert der Zeitkarte aufgrund einer angenommenen durchschnittlichen Nutzung der Wochenkarten von 12 Fahrten und der Monatskarten von 50 Fahrten orientieren kann, um dem geforderten Kriterium der Angemessenheit zu entsprechen.

Auch Art. 17 Abs. 1 schreibt dezidiert nur eine „Mindestentschädigung“ vor. Bereits aus dem Wortlaut folgt mithin, dass für Verspätungen kein abschließendes System vorgegeben wird, sondern es durchaus freistellt, den Schutzstandard zu erhöhen. Bei Miteinbeziehung insbesondere des Erwägungsgrundes Nr. 13 ist daher bei der Entschädigung für Zeitkarten jedenfalls zu bedenken, dass dieses im Ergebnis effektiv ist und zu größeren Anreizen zum Nutzen der Fahrgäste führt. Dies kann nur ein Entschädigungssystem erfüllen, welches bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen eine angemessene Entschädigung gewährt.

Geltendmachung der Verspätungsentschädigung

*Laut Angaben der Ö*** wird die geforderte Verspätungsbestätigung durch den Zugbegleiter im Zug oder durch die Personenkasse am Fahrtendbahnhof ausgefolgt. Sämtliche Züge des Nah- und Regionalverkehrs der Ö*** fahren jedoch ohne Zugbegleiter, auch viele Bahnhöfe verfügen über keine Personenkassen mehr. Zudem kann es nicht dem von der Verspätung betroffenen Fahrgast angelastet werden, wenn er keinen Zugbegleiter finden kann oder die Personenkasse des Bahnhofes bereits geschlossen ist. Daher sollte die Ö*** ihr Modell so modifizieren, dass der von der Verspätung betroffene Fahrgast in jedem Fall und auf zumutbare Weise die Verspätung bestätigt bekommen kann.*

Zusammenfassung

*Unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen fallen beim Entschädigungsmodell der Ö*** vermutlich keine Entschädigungsfälle an und dies entspricht nicht der von der VO (EG) Nr. 1371/2007 geforderten angemessenen Entschädigung bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen.*

Vorschlag eines Verspätungsentschädigungsmodells der Schienen-Control Kommission

Die Schienen-Control Kommission schlägt unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen daher folgendes Entschädigungsmodell für Besitzer von Wochen- und Monatskarten bei Benützung von Fernverkehrszügen vor:

- *Wochenkarten 2,0 EURO pro Verspätungsfall über 20 Minuten,*
- *Monatskarten 1,5 EURO pro Verspätungsfall über 20 Minuten,*
- *Deckelung mit 25 % des Zeitkartenwerts und*
- *ein Mindestentschädigungsbetrag von 4 EURO.*

Diese Regelung erscheint der Schienen-Control Kommission geeignet, den Anforderungen der VO (EG) Nr. 1371/2007 zu entsprechen. Da es bei der Umsetzung entsprechender Regelungen für die Verspätungsentschädigung von Wochen- und Monatskarten noch keinerlei Erfahrungswerte gibt, schlägt die Schienen-Control Kommission weiters vor, dass nach dem Vorliegen der Daten über die Anzahl und die Höhe der ausbezahlten Entschädigungen für 2 Jahre, eine Evaluierung stattfinden soll. Dabei soll überprüft werden, ob die Regelungen für die Verspätungsentschädigung von Wochen- und Monatskarten auch in der Praxis zu angemessenen Entschädigungen bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen bzw. ob diese zu unangemessen hohen Entschädigungszahlungen führen.

*Aufgrund des Umstandes, dass bereits seit dem 03.12.2009 ein Anspruch auf Verspätungsentschädigung für Wochen- und Monatskarten besteht und die Ö*** seitdem kein verordnungskonformes Entschädigungsmodell vorgelegt oder umgesetzt hat, wird die Ö*** ersucht, das von der Schienen-Control Kommission vorgeschlagene Verspätungsentschädigungsmodell bis spätestens zum 31.08.2012 in den Tarifbestimmungen umzusetzen.“*

Mit **Schreiben der Ö*** vom 26.09.2012** nahm diese wie Folgt im Wesentlichen Stellung:

*Wir beziehen uns auf das Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 1. August 2012, in welchem der adaptierte Vorschlag der Ö*** vom 21. Mai 2012 für eine Fahrpreisentschädigung für Besitzer von Zeitkarten bei einer Beförderung im Fernverkehr erörtert wird und bestimmte Abweichungen bei den relevanten Parametern für das in Aussicht gestellte Entschädigungsmodell vorgeschlagen werden.*

*Zur besseren Übersichtlichkeit nehmen wir zu den einzelnen von der Schienen-Control Kommission erörterten Punkten in der im Schreiben vom 1. August 2012 gewählten Reihenfolge Stellung. Zugleich nimmt die Ö*** das Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 1. August 2012 zum Anlass, im Folgenden im Sinne der Zufriedenheit der von ihr beförderten Zeitkartenkunden wesentliche Verbesserungen des erörterten Zeitkarten-Entschädigungsmodells sowohl beim anzuwendenden Verspätungsschwellwert als auch im Bereich der Geltendmachung eines allfälligen Anspruchs auf Fahrpreisentschädigung vorzuschlagen und bei positiver Aufnahme durch die Schienen-Control Kommission mit 1. Jänner 2013 umzusetzen (siehe dazu Punkt 6 unten).[...]*

1. 60-Minuten Grenze:

*Die Schienen-Control Kommission ist der Auffassung, dass eine von der I*** am 7.6.2012 erstellte Auswertung von bestimmten Pünktlichkeitswerten, welche die Ö*** im Personenfernverkehr in den Monaten Jänner 2011 bis einschließlich April 2012 erreicht habe, "deutlich zeige, dass nur eine sehr kleine Anzahl an Zügen die für das Ö***-Modell notwendige Verspätung" aufweise. Daraus sei "ersichtlich, dass das Ö***-Entschädigungsmodell keine angemessene Entschädigung bei wiederholten Verspätungen" gewähre. Weiters führt die Schienen-Control Kommission aus, dass "ein Verspätungsmodell, welches auf die 60 Minuten-Grenze für Verspätungen bei Einzelkarten aufbaut, untauglich" sei, "um für eine angemessene Entschädigung zu sorgen", "da es sich bei Zeitkarten(...) zumeist um kurze Distanzen und daher auch geringe Verspätungen" handle. Zudem erlaube "Art 6 Abs 2 der VO (EG) Nr. 1371/2007 den Eisenbahnunternehmen explizit, Vertragsbedingungen festlegen zu können, welche über die Mindestvorgaben der Verordnung hinausgehen."*

*Wie bereits in ihrem Schreiben vom 21.5.2012 erläutert geht die Ö*** weiterhin von der Verordnungskonformität der bislang vorgesehenen 60-Minuten Grenze aus. Maßgebliches Argument für diese Rechtsauffassung ist insbesondere Artikel 17 Abs 4 der VO (EG) Nr. 1371/2007 (nachfolgend "EU-Fahrgastrechte-VO"), wonach der Fahrgast "keinen Anspruch auf Entschädigung [hat], wenn er bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert wurde oder wenn bei seiner Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt." Da diese Bestimmung ohne Einschränkung auch auf Zeitfahrkarten anzuwenden ist, und dies auch der an anderer Stelle geäußerten Auffassung der*

Schienen-Control Kommission entspricht (siehe Schreiben vom 1. August 2012, Seite 5, letzter Absatz), kann die Ö*** die Bedenken der Schienen-Control Kommission nicht teilen.

Wenn die Schienen-Control Kommission konstatiert, dass die von der I*** erstellte Auswertung von bestimmten Pünktlichkeitswerten der Ö*** im Personenfernverkehr "deutlich zeigt, dass nur eine sehr kleine Anzahl an Zügen die für das Ö***-Modell notwendige Verspätung" aufweise, und dass aus diesen Daten ersichtlich sei, „dass das Ö***-Entschädigungsmodell keine angemessene Entschädigung bei wiederholten Verspätungen" gewähre, unterliegt die Schienen-Control Kommission offensichtlich einem Missverständnis bei der mit dem Anspruch auf Fahrpreischädigung verfolgten Zielsetzung des Gemeinschaftsgesetzgebers: Die EU-Fahrgastrechte-VO soll nach Erwägungsgrund 1 "die Qualität und die Effektivität der Schienenpersonenverkehrsdienste (...) verbessern". Im Lichte dieser grundlegenden Zielsetzung ist auch Erwägungsgrund 13 der Verordnung zu verstehen, wonach das Recht auf Entschädigung "auf dem Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste zu größeren Anreizen zum Nutzen der Fahrgäste führen" soll. Mit anderen Worten soll daher die in Artikel 17 EU-Fahrgastrechte-VO einem Eisenbahnunternehmen auferlegte Verpflichtung, den Fahrgast für erlittene Verspätungen zu entschädigen, bei den Eisenbahnunternehmen zu Anreizen führen, auf die Pünktlichkeit ihrer Verkehrsdienste angemessen zu achten und entsprechende Anstrengungen zu unternehmen, um Ansprüche auf Fahrpreischädigung und daraus hervorgehende Zahlungsverpflichtungen gar nicht erst entstehen zu lassen. Der Anspruch auf Fahrpreischädigung ist also kein Selbstzweck, sondern soll Eisenbahnverkehrsunternehmen wie der Ö*** einen Anreiz bieten, ihre Fahrgäste auf einem hohen Pünktlichkeitsniveau zu befördern. Dass dieser Anreiz von der Ö*** gerade im Personenfernverkehr ernst genommen wird, belegt die im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr um 11,3 Prozentpunkte verbesserte Pünktlichkeitsstatistik des Personenfernverkehrs eindrucksvoll.

Weiters bleibt unklar, warum der bei Zeitkarten bis 70km Entfernung bestehende Nachfrageschwerpunkt nach Auffassung der Schienen-Control Kommission dazu führe, dass das von der Ö*** bislang vorgeschlagene Verspätungsmodell, welches für Besitzer von Zeitkarten bei einer Beförderung im Fernverkehr die Anwendung der 60-Minuten Grenze vorsieht, "untauglich sei, um für eine angemessene Entschädigung zu sorgen." Hier ist darauf hinzuweisen, dass auch Besitzer einer Einzelfahrkarte bei einer Beförderung im Fernverkehr gemäß Art 17 der EU-Fahrgastrechte-VO Anspruch auf eine Fahrpreischädigung erst bei einer Verspätung ab 60 Minuten haben. Dass für Zeitkartenbesitzer eine andere als die 60-Minuten Grenze gelten soll, ist der EU-Fahrgastrechte-VO nicht zu entnehmen. Aus diesem Grund sieht zB auch die Deutsche Bahn bei Zeitkarten einen Anspruch auf Fahrpreischädigung ebenfalls erst ab einer Verspätung von 60 Minuten vor.

Auch kann die Ö*** jene Schlussfolgerungen, die die Schienen-Control Kommission aus der von der I*** am 7.6.2012 erstellten Auswertung von bestimmten Pünktlichkeitswerten, welche die Ö*** im Fernverkehr in den Monaten Jänner 2011 bis einschließlich April 2012 erreicht habe, nicht nachvollziehen. Die Pünktlichkeitswerte - deren Prüfung der Richtigkeit sich die Ö*** nach erstmaligem Vorhalt durch die Schienen-Control Kommission im Schreiben vom 1. August 2012 im Übrigen vorbehält - ist für die Frage der Verordnungskonformität der bislang vorgeschlagenen 60-Minuten Grenze nicht relevant. Dass die Verordnungskonformität der bislang vorgeschlagenen 60-Minuten Grenze zu bejahen ist, ergibt eine entsprechende

Interpretation der maßgeblichen Bestimmungen der EU-Fahrgastrechte-VO, darunter insbesondere Art 17 Abs 4 und Artikel 3 Z 13.

*Die Schienen-Control Kommission weist in diesem Zusammenhang auch auf Art 6 Abs 2 EU-Fahrgastrechte-VO hin, wonach die Eisenbahnunternehmen Vertragsbedingungen anbieten können, die für den Fahrgast günstiger sind als die in der Verordnung festgelegten Bedingungen. Nach dem Wortlaut der von der Schienen-Control Kommission angeführten Verordnungsbestimmung handelt es sich um eine "Kann-Bestimmung", dh Eisenbahnunternehmen können günstigere Bedingungen anbieten, müssen dies aber nicht. Für die Beantwortung der Frage, ob das von der Ö*** vorgeschlagene Entschädigungsmodell den in der EU-Fahrgastrechte-VO festgelegten Mindestvorgaben entspricht, ist Art 6 Abs 2 EU-Fahrgastrechte-VO daher nicht von Bedeutung.*

2 . Anzahl der Verbindungen

*Wie sich aus Beilage 2 des Schreibens der Schienen-Control Kommission ergibt, stellte die Schienen-Control Kommission offenbar auch Überlegungen an, inwieweit die Frequenzdichte ausgewählter, von der Ö*** bedienter Verbindungen Einfluß auf das Entstehen eines Anspruchs auf Fahrpreientschädigung hat. Dabei fasst die Schienen-Control Kommission zusammen, dass "auf der Strecke Bruck/Mur-Graz Hbf und retour (...) im Schnitt 3-5 Züge pro Stunde", „auf der Strecke Wels Hbf-Linz/Donau Hbf und retour (...) im Schnitt 5-8 Züge pro Stunde", „auf der Strecke Wörgl Hbf-Innsbruck Hbf und retour (...) im Schnitt 2-4 Züge pro Stunde", „auf der Strecke St.Pölten Hbf-Wien Westbahnhof und retour (...) im Schnitt 4-5 Züge pro Stunde" und „auf der Strecke Wr.Neustadt Hbf-Wien Meidling und retour (...) im Schnitt 7-8 Züge pro Stunde" fahren würden.*

*Aufgrund der von der Schienen-Control Kommission angenommenen Frequenzdichte geht diese davon aus, dass angesichts der im Ö***-Entschädigungsmodell bislang vorgesehenen 60-Minuten Grenze "es in nahezu allen Fällen denkunmöglich wäre, dass ein Fahrgast (...) eine Entschädigung bekommen würde, da fast immer mehrere zeitnahe folgende Züge benützt werden müssten."*

*Die Schienen-Control Kommission erläutert nicht näher, aus welchen Gründen sie "in nahezu allen Fällen" von einem "denkunmöglichen" Erhalt einer Fahrpreientschädigung ausgeht. Soweit eine inhaltliche Auseinandersetzung mit dieser Annahme möglich ist, legt die Ö*** auf die Feststellung wert, dass der Erhalt einer Fahrpreientschädigung bei Anwendung der bislang vorgesehenen 60-Minuten Grenze sehr wohl denkunmöglich ist, und zwar unter anderem dann, wenn sich nicht nur der vom Fahrgast in Aussicht genommene Fernverkehrszug verspätet oder ausfällt, sondern auch die diesem Zug nachfolgenden Züge von einer Verspätung oder einem Ausfall betroffen sind, sodass der Fahrgast mehr als 60 Minuten verspätet an seinem Zielort ankommt.*

Soweit ersichtlich dürfte die Annahme der Schienen-Control Kommission zudem lediglich von jener Konstellation ausgehen, in der der Fahrgast von der Verspätung des von ihm in Aussicht genommenen Fernverkehrszugs zu einem Zeitpunkt Kenntnis erlangt, zu dem er sich noch nicht in diesem Zug befindet, sondern diesen erst erwartet und er daher in einen "anderen Verkehrsdienst" iS von Art 17 Abs 4 EU-Fahrgastrechte-VO überhaupt noch zusteigen kann. Die von einer entschädigungsrelevanten Verspätung üblicherweise betroffenen Fahrgäste sind allerdings erfahrungsgemäß insbesondere jene Fahrgäste, die sich bereits in einem verspäteten

Fernverkehrszug befinden und diesen nicht ohne weiteres - insbesondere bei außerplanmäßigen Verzögerungen auf offener Strecke - verlassen können. Mit anderen Worten kann bei diesen Fahrgästen eine eingetretene Verspätung durch einen "anderen Verkehrsdienst" nicht reduziert werden. Auch diesen Umstand dürfte die Schienen-Control Kommission bei ihrer Annahme, die bislang vorgesehene 60-Minuten Grenze würde den Erhalt einer Entschädigung verunmöglichen, nicht ausreichend berücksichtigt haben.

Im Übrigen ist fraglich, aus welchen rechtlichen Erwägungen der von der Schienen-Control Kommission in Verbindung mit der Frequenzdichte angenommene "denkumögliche" Erhalt einer Fahrpreischädigung überhaupt zu beanstanden ist: Wie die Schienen-Control Kommission selbst einräumt, hat der Fahrgast gemäß Artikel 17 Abs 4 EU-Fahrgastrechte-VO unter anderem dann keinen Anspruch auf Entschädigung, (...) wenn bei seiner Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt." Dass dem Fahrgast ein zwingender Anspruch auf Fahrpreischädigung erst ab einer Verspätung von 60 Minuten zusteht, entspricht daher dem erklärten Willen des Gemeinschaftsgesetzgebers. Mangels entsprechender Sonderbestimmungen in der EU-Fahrgastrechte-VO für die von der Schienen-Control Kommission als "besonders relevant" eingestuften Zeiträume von 06:00 Uhr bis 08:00 Uhr und von 16:30 Uhr bis 18:30 Uhr gilt die 60-Minuten Grenze daher auch für diese Zeiträume. Ein Entschädigungsmodell wie das von der Ö*** vorgeschlagene Modell, das diese Vorgabe korrekt umsetzt, kann bei richtiger Auslegung von Artikel 17 EU-Fahrgastrechte-VO daher als verordnungskonform eingestuft werden.

Davon unabhängig muss - würde man wie die Schienen-Control Kommission davon ausgehen, dass die von einem Eisenbahnunternehmen erreichte Frequenzdichte Einfluss auf die Verordnungskonformität der von diesem Eisenbahnunternehmen in seinen Entschädigungsbedingungen vorgesehenen 60-Minuten Grenze hat, wofür, wie bereits erörtert, Art 17 Abs 4 EU-Fahrgastrechte-VO keinerlei Anhaltspunkte liefert – die Richtigkeit der Schlußfolgerungen der Schienen-Control Kommission zur Frequenzdichte der näher untersuchten, von der Ö*** bedienten Verbindungen aus folgenden Gründen angezweifelt werden:

- Aufgrund des in Beilage 2 ersichtlichen, mit „12.7.2012“ angegebenen Abfragedatums stellt sich zunächst die Frage, für welche Verkehrstage die Überlegungen der Schienen-Control Kommission Gültigkeit beanspruchen. Da es sich beim 12.7.2012 um einen Donnerstag handelte, geht die der Ö*** davon aus, dass die Überlegungen lediglich den Werktagsverkehr analysieren und somit Verkehrstage mit dünneren Frequenzen (insbesondere Samstags-, Sonntags- und Feiertagsverkehr) außer Acht gelassen haben.
- Weiters fällt in Beilage 2 auf, dass offenbar für jeden angeführten Zug separat untersucht wurde, wieviele Züge innerhalb von 60 Minuten nach der für diesen Zug angegebenen Ankunftszeit am untersuchten Verbindungsendpunkt ankommen. Diese Vorgehensweise lässt jedoch den gesetzlichen Rahmen für einen allfälligen Anspruch auf Fahrpreischädigung bei einer Beförderung mit einer Zeitkarte außer Acht: Nach § 1 Abs 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (BGBl. I Nr 25/2010) ist unter anderem Art 17 der EU-Fahrgastrechte-VO von der Anwendung auf eine Beförderung im Vororte- und Regionalverkehr ausgenommen. Nach §

*1 Abs 3 leg cit ist der Vorort- und Regionalverkehr in den Entschädigungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Zuggattungsbezeichnung für Züge des Nah- und Regionalverkehrs auszuweisen. Die Ö*** weist in den geltenden Entschädigungsbedingungen jene Züge, die dem Vorort- und Regionalverkehr zuzurechnen sind, mit den Zuggattungsbezeichnungen "Regionalzug", "Regionalexpress" und "S-Bahn" aus (PT Ö***, Anlage 3, Ziff 21.5). Züge mit den Zuggattungsbezeichnungen "Regionalzug", "Regionalexpress" und „S-Bahn" bilden daher lediglich einen "anderen Verkehrsdienst" zu einem verspäteten Fernverkehrszug der Ö***. Dies bedeutet, dass nicht untersucht werden müsste, wieviele Züge der Ö*** insgesamt in den "besonders relevant" eingestuften Zeiträumen von 06:00 Uhr bis 08:00 Uhr und von 16:30 Uhr bis 18:30 Uhr in den untersuchten Verbindungen verkehren, sondern wieviele Ö***-Züge insgesamt (dh ohne Unterscheidung zwischen Fernverkehr und Vorort- und Regionalverkehr) einen "anderen Verkehrsdienst" zu den von der Ö*** betriebenen Fernverkehrszügen bilden, der es dem Fahrgast ermöglicht, innerhalb von 60 Minuten nach der fahrplanmäßigen Ankunft des jeweiligen Fernverkehrszuges am Zielort anzukommen.*

- Eine weitere Unschärfe bei der von der Schienen-Control Kommission durchgeführten Ermittlung der Frequenzdichte betrifft die untersuchten Verbindungen „Wels Hbf-Linz/Donau Hbf und retour" sowie „St.Pölten Hbf - Wien Westbahnhof und retour." Die von der Schienen-Control Kommission für diese Verbindungen angenommene Frequenzdichte inkludiert offenbar auch Züge der WESTbahn Management GmbH. Dies mag für Verbund-Zeitkarten korrekt sein, da diese den Fahrgast auch zur Benützung der Züge der WESTbahn Management GmbH berechtigen. Für Fahrgäste, die eine Ö***-Streckenkarte erworben haben, wären die Züge der WESTbahn Management GmbH bei der Ermittlung der Frequenzdichte jedoch auszuscheiden, da im Falle der Verspätung oder des Ausfalls eines Ö***-Fernverkehrszuges für die Fahrt mit den Zügen der WESTbahn Management GmbH eine separate Fahrkarte zu erwerben wäre und diese Züge aus der Sicht des Fahrgastes daher keinen "anderen Verkehrsdienst" iS von Art 17 Abs 4 EU-Fahrgastrechte-VO darstellen würden.*

3. Entschädigungshöhe

*Die Ausführungen der Schienen-Control Kommission zum Punkt "Entschädigungshöhe" sind unklar. Insbesondere bleibt unklar, ob - und wenn ja, aus welchen Gründen - die Ausführungen der Schienen-Control Kommission dahingehend zu verstehen sind, dass die von der Ö*** bislang vorgeschlagenen Entschädigungswerte von € 0,75 bei Monatskarten und € 0,90 bei Wochenkarten pro Verspätung ab (nicht "über", wie von der Schienen-Control Kommission angeführt) 60 Minuten die Vorgaben der EU-Fahrgastrechte-VO nicht korrekt umsetzen würden. Die Ö*** möchte in diesem Zusammenhang nochmals auf Art 17 Abs 1 Unterabsatz 3 EU-Fahrgastrechte-VO hinweisen, wonach "die Entschädigung für eine Verspätung (...) im Verhältnis zu dem Preis berechnet [wird], den der Fahrgast für den verspäteten Verkehrsdienst tatsächlich entrichtet hat." Dieser Bestimmung folgend und mit dem Ziel eine einheitliche, einfache und effiziente Berechnung in den Entschädigungsbedingungen zu implementieren, hat die Ö*** die Fahrtenwerte ermittelt, die der Fahrgast bei einer durchschnittlichen Nutzung seiner Zeitkarte pro Fahrt tatsächlich entrichtet. Das der Schienen-Control Kommission bereits erläuterte Ergebnis dieser Analyse ist, dass die bislang vorgeschlagenen Entschädigungswerte von € 0,75 bei Monatskarten und € 0,90 bei Wochenkarten jeweils über 25% der errechneten Fahrtenwerte sowohl bei Nutzung einer Ö***-Streckenkarte als auch bei Nutzung einer Verbund-Zeitkarte liegen (vgl Schreiben der Ö*** vom 21.5.2012, Beilage 1, S 9ff). Die Ö*** ist*

weiterhin der Auffassung, dass diese Werte jedenfalls eine "angemessene Entschädigung" iS von Art 17 Abs 1 Unterabsatz 2 EU-Fahrgastrechte-VO darstellen würden.

4. Geltendmachung der Verspätungsentschädigung

Die Schienen-Control Kommission behauptet, dass "sämtliche Züge des Nah- und Regionalverkehrs der Ö***- Personenverkehr AG ohne Zugbegleiter [fahren]". Diese Behauptung ist unrichtig. Richtig ist, dass beispielsweise im Jahr 2010 mehr als 919.000 Zugbegleiterstunden in Zügen des Nah- und Regionalverkehrs geleistet wurden. Dieser Betrag wurde durch einen Wirtschaftsprüfer bestätigt. Derzeit sind durchschnittlich zwei von drei Zügen, die die Ö*** im Nah- und Regionalverkehr führt, mit Zugbegleitern, welche dem Fahrgast für die Ausstellung einer entsprechenden Verspätungsbestätigung zur Verfügung stehen, besetzt. Weiters ist zu bemerken, dass auch jeder einzelne Fernverkehrszug mit Zugbegleitern besetzt ist und die Ö*** überdies in jedem von einem Fernverkehrszug bedienten Halt (dh sowohl jeder Ausgangspunkt als auch jeder Zielort innerhalb Österreichs, der von einem für das gegenständliche Entschädigungsmodell in Frage kommenden Fahrgast ausgewählt werden kann) eine Personenkasse betreibt. Unter Berücksichtigung dieses engmaschigen Servicenetzes der Ö*** kann der Fahrgast in jedem Fall bequem eine Verspätungsbestätigung erhalten und in dieser Weise bei einem nachfolgenden Antrag auf Fahrpreisentuschädigung bescheinigen, dass er bei Nutzung seiner Zeitkarte von einer Verspätung bzw von einem Zugausfall konkret betroffen war.

5. Vorschlag eines Verspätungsentschädigungsmodells der Schienen-Control Kommission

Die Ö*** nimmt die von der Schienen-Control Kommission alternativ vorgeschlagenen Parameter für ein Entschädigungsmodell bei Zeitkarten zur Kenntnis, möchte aber zugleich darauf hinweisen, dass diese Parameter auf Basis der Verspätungsstatistik der Ö***- Fernverkehrszüge für das Jahr 2011 zu jährlichen Mehrbelastungen in Höhe von ca EUR 2,83 Mio. führen würden (Kalkulationsgrundlagen siehe Anlage 1). In diesem Zusammenhang verweisen wir nochmals auf unsere Ausführungen unter Punkt 2, Seite 3, letzter Absatz: Verspätungen treffen in der überwiegenden Anzahl der Fälle Fahrgäste, die bereits in Zügen sitzen. Diese Personen haben keine Möglichkeit, auf offener Strecke den Zug zu verlassen und auf den nächstfolgenden Zug umzusteigen.

Die Ö*** wäre als Unternehmen, das den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit verpflichtet ist, gezwungen, diese massiven zusätzlichen Kosten wieder zu erwirtschaften. Sie müsste daher im Falle der Auferlegung solcher Verpflichtungen eine Neuevaluierung von aktuell bereits eingeplanten weiteren Investitionen in Qualitätsverbesserungen durchführen bzw. die Zusatzkosten würden sich gegebenenfalls in einer entsprechenden Preissteigerung an die Fahrgäste niederschlagen.

Aus rechtlicher Sicht ist weiters zu betonen, dass die in Bezug auf Entschädigungsbedingungen relevanten gesetzlichen Befugnisse der Schienen-Control Kommission in § 78b EISbG abschließend angeführt sind. Da dieser strittige Punkt Teil des beim Europäischen Gerichtshof anhängigen Vorabentscheidungsverfahrens C- 509/11 ist, weist die Ö*** darauf hin, dass es aufgrund der derzeit unklaren Rechtslage und der sich daraus möglicherweise ergebenden Haftungsfragen zweckmäßig erscheint, dass die Schienen-Control

Kommission ausschließlich ihre nach § 78b EISbG unstrittigen Befugnisse wahrnimmt. Eine allfällige behördliche Maßnahme, die sich direkt auf Art 30 Abs 1 EU-Fahrgastrechte-VO beruft, dürfte zudem nicht nur auf gemeinschafts- und verfassungsrechtliche Bedenken stoßen.

sondern auch in Widerspruch zu § 38a AVG stehen (vgl Hengstschläger/Leeb, AVG § 38a, Rz 12ff).

*6. NEUER VORSCHLAG der Ö***: Verbesserung des vorgeschlagenen Entschädigungsmodells und weiterer Verfahrensverlauf*

*Damit im Sinne der Fahrgäste ein Entschädigungsmodell für eine Fahrpreischädigung für Besitzer von Zeitkarten bei einer Beförderung im Fernverkehr, welches auch nach Auffassung der Schienen-Control Kommission im Einklang mit den Vorgaben des Art 17 EU-Fahrgastrechte-VO steht, so bald als möglich umgesetzt werden kann, möchte die Ö*** ihren Vorschlag - unpräjudiziell für den im bisherigen Verfahren vertretenen Rechtsstandpunkt in folgenden wesentlichen Punkten verbessern:*

- *Verspätungen ab 30min sind entschädigungsrelevant;*
- *€ 0,75 pro Verspätungsfall für alle Zeitkartenbesitzer (Anm.: ohne Unterscheidung zwischen Wochen- und Monatskartenbesitzern und ohne Unterscheidung zwischen Ö***-Zeitkarten und den Zeitkarten der Verkehrsverbünde);*
- *Bei der Prüfung von Fahrpreischädigungsanträgen von Zeitkartenbesitzern wird sich die Ö*** bis auf weiteres nicht auf den Ausschlussgrund des „anderen Verkehrsdienstes“ iS Art 17 Abs 4 EU-Fahrgastrechte-VO berufen, dh Ansprüche auf Fahrpreischädigung werden nicht deswegen abgelehnt, weil der den Anspruch erhebende Zeitkartenbesitzer es unterlassen hat, einen gegenüber dem verspäteten bzw. ausgefallenen Fernverkehrszug "anderen Verkehrsdienst" iS Art 17 Abs 4 EU-Fahrgastrechte-VO zu benützen.*

*Die positive Aufnahme des nun nochmals erheblich verbesserten Entschädigungsmodells, bei dem die Ö*** von zusätzlichen Kosten in Höhe von ca EUR 642.000,-/Jahr ausgeht (Kalkulationsgrundlagen siehe Anlage 2), durch die Schienen-Control Kommission würde es der Ö*** zugleich ermöglichen, die für 2013 vorgesehenen qualitätsverbessernden Maßnahmen im Fernverkehr (wie z.B. Umrüstung der railjet-Züge für Fahrradmitnahme, Einleitung der Ausstattung der IC-Züge mit W-LAN) wie geplant umzusetzen. Bei positiver Rückmeldung durch die Schienen-Control Kommission bis Mitte Oktober 2012 könnte das Entschädigungsmodell per 1. Jänner 2013 umgesetzt werden. Weiters würde die Ö*** es in diesem Fall begrüßen, gemeinsam mit der Schienen-Control Kommission nach Ablauf von 12 Monaten nach erfolgter Umsetzung eine Evaluierung des Entschädigungsmodells durchzuführen.*

*Sollte die Schienen-Control Kommission diese Auffassung teilen, so ersucht die Ö*** die Schienen-Control Kommission um entsprechende Bestätigung sowie - nach erfolgter Umsetzung des Zeitkarten-Entschädigungsmodells in den Entschädigungsbestimmungen der Ö*** – um endgültige Ausscheidung des entsprechenden Beschwerdepunkts aus dem Verfahren SCK-WA-11-001 und schriftliche Mitteilung dieser teilweisen Verfahrenseinstellung. Sollte die Schienen-Control Kommission weiter Bedenken gegen das verbesserte Entschädigungsmodell haben, ersucht die Ö*** um eine Konkretisierung dieser Bedenken und um die Einräumung einer Gelegenheit zur Stellungnahme.“*

Anlage 1: Anzunehmende Kosten für 2013 bei Umsetzung der von der SCK vorgeschlagenen Parameter
SCK-WA-11-001

	Summe 2013
FV-Züge der [redacted] ab 20min verspätet (Quelle: [redacted]-Auswertung Kalenderjahr 2011)	6.246
multipliziert mal den betroffenen Fahrgästen = 305 Personen pro FV-Zug, da die Zugnutzung mit Zeitkarten auch auf Teilstrecken des verspäteten/ausgefallenen Zuges erfolgen kann *)	1.905.030
multipliziert mal EUR 1,75 je Verspätungsfall (= arithmetisches Mittel der für WK [EUR 2,-] und MK [EUR 1,50] von der SCK vorgeschlagenen Entschädigungsbeträge)	€ 3.333.802,50
Realistische Abwertung der Kosten unter Berücksichtigung des Mindestauszahlungsbetrages iHv EUR 4,- und unter Berücksichtigung, dass nicht alle Anspruchsberechtigten Personen die Entschädigung geltend machen um 15% **)	€ 2.833.732,13

*) Anmerkung: Durchschnittliche Annahme von 305 Zeitkarteninhabern basiert auf einer qualitativen Schätzung und der Annahme, dass der FV-Zug in seinem Verlauf auf einzelnen Teilabschnitten von unterschiedliche Zeitkarteninhabern benutzt wird.

***) Anmerkung: In der Kalkulation wurde angenommen, dass keine Kosten für zusätzlich erforderliches Personal anfallen

Anlage 2: Anzunehmende Kosten für 2013 bei Umsetzung des verbesserten [redacted]-Zeitkartenentschädigungsmodells

	Jän.13	Feb.13	Mär.13	Apr.13	Mai.13	Jun.13	Jul.13	Aug.13	Sep.13	Okt.13	Nov.13	Dez.13	Summe 2013
FV-Züge der [redacted] ab 30min verspätet (Quelle: [redacted]-Auswertung Kalenderjahr 2011)	223	196	241	301	384	410	322	425	286	238	220	264	3.510
multipliziert mal den betroffenen Fahrgästen = 305 Personen pro FV-Zug, da die Zugnutzung mit Zeitkarten auch auf Teilstrecken des verspäteten/ausgefallenen Zuges erfolgen kann *)	68.015	59.780	73.505	91.805	117.120	125.050	98.210	129.625	87.230	72.590	67.100	80.520	1.070.550
multipliziert mal dem vorgeschlagenen Entschädigungsbetrag iHv EUR 0,75 je Verspätungsfall	51.011	44.835	55.129	68.854	87.840	93.788	73.658	97.219	65.423	54.443	50.325	60.390	€ 802.912,50
Realistische Abwertung der Kosten unter Berücksichtigung des Mindestauszahlungsbetrages iHv EUR 4,- und unter Berücksichtigung, dass nicht alle Anspruchsberechtigten eine Entschädigung geltend machen, um 20% **)													€ 642.330,00

*) Anmerkung: Durchschnittliche Annahme von 305 Zeitkarteninhabern basiert auf einer qualitativen Schätzung und der Annahme, dass der FV-Zug in seinem Verlauf auf einzelnen Teilabschnitten von unterschiedliche Zeitkarteninhabern benutzt wird

***) Anmerkung: In der Kalkulation wurde angenommen, dass keine Kosten für zusätzlich erforderliches Personal anfallen.

Mit Schreiben vom 08.11.2012 führte die Schienen-Control Kommission im Wesentlichen Folgendes aus:

„Die Schienen-Control Kommission hat in ihrer Sitzung am 09.10.2012 über den am 26.09.2012 von der Ö*** neuerlich übermittelten Vorschlag für die Verspätungsentschädigung von Wochen- und Monatsfahrkarten beraten und hat beschlossen, das Ö***-Entschädigungsmodell mit folgenden Eckpunkten:

- Verspätungen sind ab 30 Minuten entschädigungsrelevant;
- € 0,75 pro Verspätungsfall für alle Zeitkartenbesitzer;
- Der Ausschlussgrund „Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst“ des Art 17 Abs 4 EU-Fahrgastrechte-VO wird nicht angewandt;

als Kompromissvorschlag unter Beachtung bestimmter Punkte zu akzeptieren.

Die Schienen-Control Kommission ersucht um Umsetzung des Entschädigungsmodells per 01.01.2013, nach Ablauf eines Jahres soll eine gemeinsame Evaluierung über die konkreten Ergebnisse stattfinden. Dazu sind der Schienen-Control sämtliche für die Evaluierung notwendigen und relevanten statistischen Daten zu übermitteln, die vorhanden bzw. mit vertretbarem Aufwand zu ermitteln sind. Dazu zählen jedenfalls folgende Daten für Zugverspätungen im Jahr 2013, welche Zeitkarten (Wochen-, Monatskarten) betreffen:

- Entschädigungsfälle, davon positiv/negativ erledigt,
- Auswertungen der Gründe für die negative Erledigung,
- ausbezahlte Entschädigungssumme,
- Auswertungen über die (durchschnittliche) Höhe der Entschädigungen,
- Anzahl der verkauften Zeitkarten, aufgeschlüsselt nach Wochen- und Monatskarten,
- Einnahmen aus Zeitkarten, aufgeschlüsselt nach Wochen- und Monatskarten,
- statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Häufigkeit von Verspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personenfernverkehr im Zeitraum Jänner 2013 bis Dezember 2013, ausgewertet nach Monaten und Angabe der gesamten Anzahl der Fernverkehrszüge und der Anzahl und des prozentuellen Anteils an Fernverkehrszügen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten Verspätung,
- statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Ankunftsverspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personenfernverkehr im Zeitraum Jänner 2013 bis Dezember 2013 in den Bahnhöfen St. Pölten Hbf, Wr. Neustadt Hbf, Wels Hbf, Bruck/Mur und Wörgl Hbf,
- statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Ankunftsverspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personenfernverkehr im Zeitraum Jänner 2013 bis Dezember 2013 in den Bahnhöfen St. Pölten Hbf, Wr. Neustadt Hbf, Wels Hbf, Bruck/Mur und Wörgl Hbf für Ankünfte zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr bzw. zwischen 16:30 Uhr und 18:30 Uhr.

Mangels vorliegender Daten können die Angaben der Ö*** über die Kosten der Entschädigungen für Zeitkarten nicht überprüft werden. Werden jedoch die bisher

vorliegenden Daten über die ausbezahlten Entschädigungen hauptsächlich bei Einzel- und Jahreskarten (13.637 Entschädigungsfälle, 320.313€) herangezogen, dann können die prognostizierten Kosten seitens der Ö*** nicht nachvollzogen werden. Dies umso mehr, da ja beim vorgeschlagenen Entschädigungsmodell zumindest 6 Verspätungen über 30 Minuten für einen einzelnen Entschädigungsanspruch anfallen müssen.

Grundsätzlich wird jedoch festgestellt, dass die ausbezahlten Entschädigungen nur ein Kriterium zur Beurteilung, ob das Entschädigungsmodell ordnungskonform ist, sein kann. Gemäß Art. 17 Abs 1 der VO (EG) Nr. 1371/2007 können alle 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. Seit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr am 23.04.2010 ist dieser Anspruch gemäß § 1 Abs. 2 legcit auf Zeitkarten, die für Fernverkehrsstrecken gelten, eingeschränkt.

Entscheidend ist, dass bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfälle angemessene Entschädigungen zu bezahlen sind. Liegen keine wiederholten Verspätungen oder Zugausfälle vor, sind auch keine Entschädigungen zu bezahlen. Liegen jedoch massive wiederholte Verspätungen oder Zugausfälle vor, sind unabhängig von den Kosten angemessene Entschädigungen zu bezahlen.

Die Schienen-Control Kommission unterliegt keinem Missverständnis über die Zielsetzung des Gemeinschaftsgesetzgebers. Ein Entschädigungsmodell, welches bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen zu keinen oder nur geringen Entschädigungen führt, stellt keinen Anreiz für Eisenbahnunternehmen dar, ihre Dienste pünktlicher anzubieten.

Die Schienen-Control Kommission akzeptiert vorläufig den Kompromissvorschlag der Ö***, damit die Besitzer von Wochen- und Monatskarten den bereits seit 03.12.2009 zustehenden Anspruch auf Verspätungsentschädigungen durchsetzen können. Das Abrücken von der 60-Minuten Grenze und vom Ausschlussgrund „anderer Verkehrsdienst“ gemäß Art 17 Abs 4 der VO (EG) Nr. 1371/2007 wird begrüßt, dies bedeutet jedoch nicht, dass das vorliegende Modell für ausreichend empfunden wird. Die Schienen-Control Kommission ist weiterhin davon überzeugt, dass der mittels Schreiben vom 01.08.2012 übermittelte Vorschlag geeigneter ist, den Zielsetzungen der VO (EG) Nr. 1371/2007 zu entsprechen.

Bei der Umsetzung des Ö***-Entschädigungsmodells ist jedenfalls sicherzustellen, dass der von der Verspätung betroffene Fahrgast in jedem Fall und auf zumutbare Weise die Verspätung bestätigt bekommen kann.“

Mit **E-Mail der Schienen-Control GmbH vom 17.01.2013** wurde die Ö*** auf die fehlende Umsetzung des Ö***-Entschädigungsmodells, wie im SCK-Schreiben vom 08.11.2012 gefordert, aufmerksam gemacht.

Mit **Schreiben vom 13.02.2013** übermittelte die Ö*** neue Entschädigungsbedingungen und führte im Wesentlichen aus:

„Wir beziehen uns auf die E-Mail von Herrn Mag. Schadler vom 17. Januar 2013 und das Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 8. November 2012 im wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren SCK-WA-11-001 und erlauben uns, Ihnen hiermit die von der Schienen-Control Kommission akzeptierten Änderungen der Entschädigungsbedingungen gemäß § 22a Abs 2 EISBG vorzulegen. Die Änderungen der Entschädigungsbedingungen treten mit 1. März 2013 in Kraft und werden von uns rechtzeitig vor ihrem In-Kraft-Treten im PT Ö*** veröffentlicht. [...]

21.6.

Verspätungsentschädigung für Inhaber von Streckenkarten

*Inhabern von Wochenstreckenkarten und Monatsstreckenkarten der Ö*** bzw eines Verkehrsverbundes steht im Verspätungsfall ein Anspruch auf Verspätungsentschädigung zu, wenn Züge des Fernverkehrs (das sind Züge mit der Zuggattungsbezeichnung EC, Ö***-IC, IC, ICE, RJ oder D) benützt werden und die Karteninhaber dabei zwischen Zustiegs- und Ausstiegsbahnhof des bzw der benützten Fernverkehrszüge eine Zugverspätung von 30 Minuten oder mehr erleiden. Die Entschädigung beträgt je erlittener Verspätung pauschal € 0,75. Zum Zwecke des Nachweises der erlittenen Verspätung hat der Karteninhaber die Bestimmungen von Ziff. 21.8 zu beachten.[...]*

21.8.

Bestätigung der Verspätung

*[...] Für Wochenstreckenkarten und Monatsstreckenkarten der Ö*** bzw eines Verkehrsverbundes ist eine Verspätungsbestätigung ausschließlich beim Zugpersonal des verspäteten Zuges oder innerhalb von 60 Minuten nach dem Ausstieg bei der Personenkasse des Ausstiegsbahnhofs erhältlich.*

21.9.

Entschädigungszahlungen

Entschädigungszahlungen erfolgen nur aufgrund einer Einreichung des vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Antrages auf Entschädigung und Refundierung bei Zugverspätungen unter Verwendung des diesbezüglichen Formulars innerhalb eines Monats nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung. Ansprüche auf Fahrpreisentuschädigung verjähren nach Ablauf eines Jahres. Die Verjährung beginnt mit dem auf den Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises folgenden Tag.

Den Anträgen auf Verspätungsentschädigung gemäß Ziff. 21.4 und gemäß Ziff. 21.6 oder Kostenersatz gemäß Ziff. 21.7 sind der bzw die Fahrausweis(e), Belege über entstandene und ersatzfähige Kosten gemäß Ziff. 21.7 sowie allenfalls die entsprechenden Verspätungsbestätigungen als Originaldokumente oder in Kopie beizulegen. Jedenfalls ist dabei von Fahrgast und Eisenbahn sicherzustellen, dass den steuerrechtlichen Vorschriften Genüge getan wird.

Im Falle der Beilage von Kopien muss der Fahrgast die Übereinstimmung jeder Kopie mit dem entsprechenden Originaldokument durch die Eisenbahn überprüfen lassen. Zu dieser Überprüfung kann sich der Fahrgast an jede besetzte Personenkasse der Eisenbahn wenden. Stimmt die Kopie mit dem entsprechenden Originaldokument überein, so bringt die Eisenbahn einen entsprechenden Vermerk auf der Kopie und auf dem Originaldokument an.

Zum Antrag auf Verspätungsentschädigung beigelegte Originaldokumente werden auf Wunsch des Fahrgastes nach erfolgter Bearbeitung durch die Eisenbahn kostenfrei retourniert.

*Anträge und Beilagen sind - bei Fahrkarten der Ö*** bzw. von dieser ausgegebenen Verbundtickets - an das Ö***-Servicecenter Fahrgastrechte, Postfach 75, A-1020 Wien zu senden oder bei einem besetzten Bahnhof an der Personenkasse abzugeben.*

Die Eisenbahn ist nur für die Bearbeitung bzw. Entschädigung der von ihr, oder einem von ihr ermächtigten Reisebüro, ausgestellten Fahrkarten zuständig. Gegebenenfalls werden die Unterlagen an die zuständige Eisenbahn weitergeleitet und der Fahrgast davon in Kenntnis gesetzt.

*Bei Fahrkarten erfolgt die Prüfung und Feststellung der Rechtmäßigkeit des Anspruches auf Entschädigung zentral durch das Ö***-Servicecenter Fahrgastrechte. Die Zahlung der Entschädigung erfolgt entweder in Form von Gutscheinen oder, auf Wunsch des Fahrgastes, in Form eines Geldbetrages, der abzugsfrei auf das Konto des Antragstellers überwiesen wird. Bei Fahrkarten, die mit Kreditkarte bezahlt wurden, erfolgt die Entschädigung stets durch Rückbuchung auf die ursprünglich belastete Kreditkarte.*

*Bei Wochenstreckenkarten und Monatsstreckenkarten der Ö*** und von Wochenstreckenkarten und Monatsstreckenkarten eines Verkehrsverbundes erfolgt eine Prüfung und Feststellung der Rechtmäßigkeit des Anspruches auf Entschädigung ausschließlich direkt bei den Personenkassen der Eisenbahn. Die Zahlung der Entschädigung erfolgt grundsätzlich bar bei der Personenkasse der Eisenbahn; auf Wunsch des Antragstellers überweist das Ö***-Servicecenter Fahrgastrechte die Entschädigung auch abzugsfrei auf das vom Antragsteller angegebene Konto. Entschädigungsbeträge unter 4,- Euro gelangen nicht zur Auszahlung, weder in Form von Geld, noch in Form von Gutscheinen.“*

In Gesprächen zwischen Vertretern der Ö* und der Schienen-Control GmbH am 28.02.2013** wurde durch die Schienen-Control GmbH der eingeschränkte Erhalt von Verspätungsbestätigungen bzw. die eingeschränkte Möglichkeit des Einreichens des Antrags auf Entschädigung thematisiert. Seitens der Ö*** wurde auf der vorgeschlagenen Lösung mit dem Hinweis auf die sonstige Missbrauchsgefahr beharrt.

Mit **Schreiben der Schienen-Control GmbH vom 18.04.2013** an die Ö*** wurde im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

*„Wie der Ö*** mittels des gleichzeitig übermittelten Schreibens der Schienen-Control Kommission mitgeteilt wird, wurde das Verfahren SCK-WA-11-001 eingestellt.*

Für die Beurteilung, ob die getroffenen Regelungen im Sinne des Art. 17 (1) der VO (EG) Nr. 1371/2007 eine angemessene Entschädigung darstellen, benötigen die Regulierungsbehörden die entsprechenden Daten und Informationen.

Wie bereits mehrfach ausgeführt, ersuchen die Regulierungsbehörden um eine möglichst vollständige Übermittlung der angefragten Daten, welche auch im Rahmen des Fragebogens für die Eisenbahnstatistik der Republik Österreich durch die Schienen-Control GmbH erhoben werden.

Im Verfahren SCK-WA-11-001 waren insbesondere Daten bezüglich der Entschädigungen bei Zugverspätungen für Besitzer von Zeitkarten und ÖSTERREICHcards relevant.[...]

2. Verspätungsentschädigung für Wochen- und Monatskartenbesitzer

Bezüglich der Verspätungsentschädigung von Wochen- und Monatsfahrkarten ist vereinbart, dass eine gemeinsame Evaluierung nach Ablauf eines Jahres vorgenommen wird. Die Ziffer 21 der Anlage 3 des PT Ö*** (Anm.: Personentarif der Ö***), „Zugverspätung – Zugausfall; Entschädigung Fahrgastrechte“ mit den dabei vorgenommenen Änderungen in den Ziffern 21.6 bis 21.9 wurde schlussendlich am 01.03.2013 auf der Website der Ö*** veröffentlicht. Die Schienen-Control GmbH ersucht daher um Übermittlung der Daten bezüglich der Wochen- und Monatskartenbesitzer bis spätestens 30.04.2014.

Natürlich steht es der Ö*** frei, in beiden Verfahrenspunkten darüber hinaus gehende Daten zu übermitteln, die für die Beurteilung, ob die vereinbarten Entschädigungsregelungen bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfälle angemessene Entschädigungen gewähren, von Relevanz sein könnten.

Weiters ersucht die Schienen-Control GmbH die Ö*** bei jenen Daten, die tatsächlich noch nicht erhoben werden (können), um eine schnellstmögliche Adaptierung ihrer Datenerfassung, sodass die Daten, welche im Rahmen des Fragebogens für die Eisenbahnstatistik der Republik Österreich durch die Schienen-Control GmbH erhoben werden, zukünftig vollständig erfasst und übermittelt werden können.“

Mit **Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 18.04.2013** an die Ö*** wurde im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

„Die Schienen-Control Kommission hat in ihrer Sitzung am 05.03.2013 beschlossen, das Verfahren SCK-WA-11-001 nach der am 01.03.2013 umgesetzten Veröffentlichung der Ziffer 21 der Anlage 3 des PT Ö*** „Zugverspätung – Zugausfall; Entschädigung Fahrgastrechte“ und den dabei vorgenommenen Änderungen in den Ziffern 21.6 bis 21.9 einzustellen.

Die Schienen-Control Kommission verweist dabei auf ihr Schreiben vom 08.11.2012 und auf die gemeinsame Evaluierung nach Ablauf eines Jahres. Diesbezüglich ersucht die Schienen-Control Kommission um eine rechtzeitige und bestmögliche Erfassung der in diesem Schreiben geforderten und für die Evaluierung notwendigen Daten.

Die Schienen-Control Kommission geht weiters davon aus, dass der Schienen-Control GmbH sämtliche notwendigen Daten, im konkreten Verfahren sind dies insbesondere die Daten bezüglich der Entschädigungen bei Zugverspätungen für Besitzer von Zeitkarten und ÖSTERREICHcards, übermittelt werden. Dies ist jedenfalls Voraussetzung für die Beurteilung, ob die getroffenen Regelungen im Sinne des Art. 17 (1) der VO (EG) Nr. 1371/2007 eine angemessene Entschädigung gewähren.“

Mit **Schreiben der Ö*** vom 10.06.2013** betreffend der Datenübermittlung bzw. Entschädigungen bei Zugverspätungen für Besitzer von Zeitkarten und ÖSTERREICHcards wurden auch Daten bezüglich der Verspätungsstatistik von Fernverkehrszügen der Ö*** übermittelt:

Anzahl bzw. %-Anteil der FV-Züge die in ihrem Zuglauf eine Verspätung ab 30 und ab 60 Minuten erreicht haben

	Jän.12	Feb.12	Mär.12	Apr.12	Mai.12	Jun.12	Jul.12	Aug.12	Sep.12	Okt.12	Nov.12	Dez.12	Σ 2012
FV-Züge gesamt	7.856	7.304	7.748	7.512	7.764	7.621	8.133	7.913	7.538	7.699	7.401	7.474	91.963
FV-Züge ab 30 min Vsp	406	453	188	277	246	359	384	326	355	347	206	472	4.019
FV-Züge ab 60 min Vsp	166	159	65	82	51	139	116	106	92	104	46	140	1.266
%-Anteil Züge 30 min Vsp	5,2%	6,2%	2,4%	3,7%	3,2%	4,7%	4,7%	4,1%	4,7%	4,5%	2,8%	6,3%	4,4%
%-Anteil Züge 60 min Vsp	2,1%	2,2%	0,8%	1,1%	0,7%	1,8%	1,4%	1,3%	1,2%	1,4%	0,6%	1,9%	1,4%

Mit **E-Mail der Schienen-Control GmbH vom 07.07.2014** an die Ö*** wurde im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

„im Verfahren SCK-WA-11-001 wurde vereinbart, dass bezüglich der Verspätungsentschädigung von Wochen- und Monatsfahrkarten eine gemeinsame Evaluierung nach Ablauf eines Jahres vorgenommen wird.

Die Schienen-Control GmbH ersuchte daher im Schreiben vom 18.04.2013 um Übermittlung der Daten bezüglich der Wochen- und Monatskartenbesitzer bis spätestens 30.04.2014.

*Soweit mir bekannt, wurden bis dato keine Daten seitens der Ö*** übermittelt.*

Ich ersuche daher um Übermittlung der im Schreiben vom 18.04.2013 geforderten Daten bis spätestens Donnerstag, 31. Juli 2014.“

Mit **Schreiben vom 04.08.2014** übermittelte die Ö*** die Antwort auf die letzten Schreiben der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission und führte im Wesentlichen aus:

„Wir beziehen uns auf Ihre E-Mail vom 07. Juli 2014 und das Schreiben von Frau Mag. Röhler vom 18. April 2013 betreffend die Übermittlung von Daten zu Entschädigungen bei Zugverspätungen für Besitzerinnen von Zeitkarten. Zu den von der Schienen-Control Kommission ("SCK") im Schreiben vom 8. November 2012 angefragten Daten für die gemeinsame Evaluierung der behördlich akzeptierten Entschädigungsregelung bei Zeitkarten dürfen wir Ihnen Folgendes mitteilen:

1) Entschädigungsfälle, davon positiv/negativ erledigt

Wie wir Ihnen bereits bei Gesprächen zum Statistik-Fragebogen mitgeteilt haben, ist eine Unterscheidung zwischen "positiver" und "negativer" Erledigung nicht möglich. Es werden nur jene Fälle erfasst, in denen Kundinnen Entschädigungen erhalten. Im Zeitraum vom 1. März 2013 bis zum 28. Februar 2014 (nachfolgend: "Betrachtungszeitraum") gab es einen positiv erledigten und damit erfassten Antrag auf Verspätungsentschädigung.

2) Auswertungen der Gründe für die negative Erledigung

Da wir die Gründe für die negative Erledigung nicht erfassen, können wir zu diesem Punkt leider keine Angaben machen.

3) Ausbezahlte Entschädigungssumme

Die im Betrachtungszeitraum ausbezahlte Entschädigungssumme beträgt EUR 6,-.

4) Auswertungen über die (durchschnittliche) Höhe der Entschädigungen

Die durchschnittliche Höhe der Entschädigungen beträgt im Betrachtungszeitraum EUR 6,-.

5) Anzahl der verkauften Zeitkarten, aufgeschlüsselt nach Wochen- und Monatskarten
 Nach unserem Verständnis beziehen sich die in dieser Frage angeforderten Daten sowohl auf Verbundzeitkarten als auch auf Zeitkarten, welche wir nach unseren Tarifbestimmungen (wie zB dem Handbuch für Reisen mit den Ö***) ausgeben.

Zu den Verkaufsdaten bei Verbundzeitkarten müssen wir leider feststellen, dass wir dazu keine belastbaren Zahlen haben, zumal Verbundzeitkarten, die unter anderem zur Nutzung von Zügen der Ö*** berechtigen, nicht nur von unserem Unternehmen, sondern auch von vielen anderen Verbundunternehmen verkauft wurden und werden. Für den Betrachtungszeitraum liegt uns dazu keine Gesamtaufstellung vor und können wir eine solche daher auch bedauerlicherweise nicht übermitteln.

Was die Verkaufszahlen von Zeitkarten nach Ö***-Tarifbestimmungen betrifft, ersuchen wir um

Verständnis, dass wir diese Daten leider nicht übermitteln können, da diese Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Ö*** darstellen.

6) Einnahmen aus Zeitkarten, aufgeschlüsselt nach Wochen- und Monatskarten

Zu den in diesem Punkt angefragten Daten ersuchen wir um Verständnis, dass wir diese Daten leider nicht übermitteln können, da diese Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Ö*** darstellen.

7) Statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Häufigkeit von Verspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personenfernverkehr im Zeitraum Jänner 2013 bis Dezember 2013, ausgewertet nach Monaten und Angabe der gesamten Anzahl der Fernverkehrszüge und der Anzahl und des prozentuellen Anteils an Fernverkehrszügen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten Verspätung

Anzahl bzw. %-Anteil der FV-Züge die in ihrem Zuglauf eine Verspätung von 20/30/60 Minuten erreicht haben

	Jän.13	Feb.13	Mär.13	Apr.13	Mai.13	Jun.13	Jul.13	Aug.13	Sep.13	Okt.13	Nov.13	Dez.13	Σ 2013
FV-Züge gesamt	7.409	6.504	7.214	7.109	7.440	7.337	7.900	7.753	6.964	7.336	7.048	7.551	87.565
FV-Züge ab 20 min Vsp	742	538	569	486	573	1.343	733	835	510	529	527	443	7.828
FV-Züge ab 30 min Vsp	393	289	326	281	351	879	450	489	322	313	323	276	4.692
FV-Züge ab 60 min Vsp	116	81	106	85	97	339	146	153	109	98	99	88	1.517
%-Anteil Züge 20 min Vsp	10,0%	8,3%	7,9%	6,8%	7,7%	18,3%	9,3%	10,8%	7,3%	7,2%	7,5%	5,9%	8,9%
%-Anteil Züge 30 min Vsp	5,3%	4,4%	4,5%	4,0%	4,7%	12,0%	5,7%	6,3%	4,6%	4,3%	4,6%	3,7%	5,4%
%-Anteil Züge 60 min Vsp	1,6%	1,2%	1,5%	1,2%	1,3%	4,6%	1,8%	2,0%	1,6%	1,3%	1,4%	1,2%	1,7%

8) Statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Ankunftsverspätung ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personenfernverkehr im Zeitraum Jänner 2013 bis Dezember 2013 in den Bahnhöfen St. Pölten Hbf, Wr. Neustadt Hbf, Wels Hbf, Bruck/Mur und Wörgl Hbf

Zu den in diesem Punkt angefragten Daten dürfen wir Ihnen mitteilen, dass wir eine derartige Statistik für die betreffenden Bahnhöfe nicht führen und Ihnen daher entsprechende Daten leider nicht übermitteln können.

9) Statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Ankunftsverspätung ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personenfernverkehr im Zeitraum Jänner 2013 bis Dezember 2013 in den Bahnhöfen St. Pölten Hbf, Wr. Neustadt Hbf, Wels Hbf, Bruck/Mur und Wörgl Hbf für Ankünfte zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr bzw. zwischen 16:30 Uhr und 18:30 Uhr

Zu den in diesem Punkt angefragten Daten dürfen wir Ihnen mitteilen, dass wir eine derartige Statistik für die betreffenden Bahnhöfe und Zeiträume nicht führen und Ihnen daher entsprechende Daten leider nicht übermitteln können.“

Mit **Schreiben vom 24.02.2015** führte die **Schienen-Control Kommission** im Wesentlichen Folgendes aus:

*„Im aufsichtsbehördlichen Verfahren SCK-WA-11-001 wurde im November 2012 bzw. im März 2013 mit der Ö*** vereinbart, dass bezüglich der Verspätungsentschädigung von Wochen- und Monatsfahrkarten eine gemeinsame Evaluierung nach Ablauf eines Jahres vorgenommen wird. Die Schienen-Control Kommission akzeptierte damals aufgrund der Vereinbarung vorläufig den Kompromissvorschlag der Ö***, damit die Besitzer von Wochen- und Monatskarten den bereits seit 03.12.2009 zustehenden Anspruch auf Verspätungsentschädigungen durchsetzen können. Die Schienen-Control Kommission teilte jedoch bereits damals der Ö*** mit, dass sie dem Kompromissvorschlag skeptisch gegenüber stehe.*

*Die Ö*** bezahlt pauschal 0,75 Euro je erlebter Verspätung, die zwischen Zustiegs- und Ausstiegsbahnhof der benützten Züge 30 Minuten oder mehr beträgt. Damit entschädigt wird, ist zudem eine Bestätigung der Verspätung nötig. Entschädigungsbeträge unter 4 Euro werden nicht ausbezahlt.*

*Die Schienen-Control GmbH ersuchte die Ö*** bei jenen Daten, die tatsächlich noch nicht erhoben werden (können), um eine schnellstmögliche Adaptierung ihrer Datenerfassung.*

Die Schienen-Control GmbH ersuchte daher im Schreiben vom 18.04.2013 um Übermittlung der vereinbarten Daten bezüglich der Wochen- und Monatsfahrkarten bis spätestens 30.04.2014. Die Schienen-Control GmbH urgierte per E-Mail vom 7.07.2014 die Übermittlung der im Schreiben vom 18.04.2013 geforderten Daten bis spätestens 31.07.2014, welche die Schienen-Control GmbH schlussendlich am 4.08.2014 erhielt.

Die Schienen-Control GmbH ersuchte aufgrund ihrer Bedenken, dass das derzeitige Entschädigungsmodell nicht der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bzw. dem EisbBFG entspricht, am 19.08.2014 um die Neuvorlage eines adaptierten Modells bis spätestens 8.09.2014, welches trotz telefonischer Urgenz nicht vorgelegt wurde.

*Die Schienen-Control Kommission hat in ihrer Sitzung am 18.11.2014 bezüglich der Verspätungsentschädigung für Zeitfahrkarten durch die Ö*** beschlossen, ein aufsichtsbehördliches Verfahren einzuleiten (Anm.: GZ: SCK-14-0013).*

Entscheidend ist, dass bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen angemessene Entschädigungen zu zahlen sind. Liegen keine wiederholten Verspätungen oder Zugausfälle vor, sind auch keine Entschädigungen zu zahlen. Liegen jedoch massive wiederholte Verspätungen oder Zugausfälle vor, sind unabhängig von den Kosten angemessene Entschädigungen zu zahlen.

*Mit Schreiben vom 26.09.2012 teilte die Ö*** mit, dass sie beim schlussendlich vereinbarten Kompromissvorschlag mit zusätzlichen Kosten in der Höhe von 642.330 Euro pro Jahr rechne und legte dies mit einer Kalkulationsgrundlage dar.*

*Mangels vorliegender Daten konnten seitens der Schienen-Control Kommission zum damaligen Verfahrensstand die Angaben der Ö*** über die Kosten der Entschädigungen für Zeitkarten*

nicht überprüft werden. Aber bereits damals wurden seitens der Schienen-Control Kommission die finanziellen Auswirkungen angesichts der damals bekannten ausbezahlten Entschädigungen bei Einzel- und Jahreskarten bezweifelt. Dies umso mehr, da ja bei diesem Entschädigungsmodell zumindest 6 Verspätungen über 30 Minuten für einen einzelnen Entschädigungsanspruch anfallen müssen.

Leider hat die Ö*** einige der Fragen der Schienen-Control GmbH (z. B. Gesamtzahl an Entschädigungsfälle (positiv und negativ erledigt), Auswertungen der Gründe für die negative Erledigung, Anzahl der verkauften Zeitkarten (aufgeschlüsselt nach Wochen- und Monatskarten, Einnahmen aus Zeitkarten) nicht beantwortet, u.a. mit dem Argument, dass es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse handle. Allerdings wurde seitens der Ö*** angegeben, dass im Zeitraum März 2013 bis Februar 2014 insgesamt nur € 6 ausbezahlt wurden. Die damals von der Ö*** übermittelte Prognose ging von zumindest 642.330 Euro pro Jahr aus.

In Verbindung mit der Tatsache, dass im entsprechenden Zeitraum durchaus Zugausfälle und Zugverspätungen vorgefallen sind (z. B. waren 2013 laut Angaben der Ö*** von den Fernverkehrszügen 1,7% über 60 Minuten, 5,4% über 30 Minuten und 8,9% über 20 Minuten verspätet), zeigen diese Zahlen jedenfalls, dass das derzeitige Ö***-Modell - wie von uns bereits damals kritisch angemerkt - kein taugliches Modell für eine angemessene Entschädigung gemäß den gesetzlichen Bestimmungen darstellt. Selbst bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen gewährt es offensichtlich keine angemessenen Entschädigungen.

Die ausbezahlten Entschädigungen sind ein Kriterium zur Beurteilung, ob das Entschädigungsmodell verordnungs- und gesetzeskonform ist. Ein Entschädigungsmodell, welches bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen zu keinen oder nur äußerst geringen Entschädigungen trotz einer großen Zahl an Besitzern von Zeitkarten führt, stellt keinen Anreiz für Eisenbahnunternehmen dar, ihre Dienste pünktlicher anzubieten und entspricht weder der Zielsetzung des Gemeinschaftsgesetzgebers noch des nationalen Gesetzgebers.

Das derzeitige Ö***-Entschädigungsmodell für Zeitkarten könnte daher einen Verstoß gegen die oben zitierten Bestimmungen darstellen.

Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse:

Zu den Ausführungen der Ö*** und der Weigerung der Übermittlung von Daten wegen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse nehmen wir wie folgt Stellung:

Diesbezüglich verweisen wir auf das Erkenntnis des VfGH vom 29.09.2012, B 54/12 u.a., zur Datenerhebung durch die E-Control, dessen Grundsätze für alle der Aufsicht einer Regulierungsbehörde unterliegenden Unternehmen Geltung haben.

Bei den geforderten Daten über die Anzahl der verkauften Zeitkarten bzw. über die Einnahmen aus den verkauften Zeitkarten handelt es sich um Wirtschaftsdaten der Ö***, die vermutlich dem Schutzbereich des § 1 Abs. 1 DSG 2000 unterliegen. Sie unterliegen damit grundsätzlich durch das Grundrecht auf Datenschutz einem verfassungsrechtlichen Schutz vor Ermittlung und Offenlegung, der nur nach Maßgabe des § 1 Abs. 2 DSG 2000 eingeschränkt werden darf. Auch im Fall zulässiger Beschränkungen darf der Eingriff in das Grundrecht jeweils nur in der

gelindesten, zum Ziel führenden Art vorgenommen werden. Die angeordnete Datenerhebung ist nur zulässig, wenn das Gesetz zur Erhebung dieser Daten ermächtigt.

Im zugrundeliegenden aufsichtsbehördlichen Verfahren hat die Schienen-Control GmbH dargelegt, dass die entsprechenden Daten benötigt werden, um die gesetzlich geforderte Angemessenheit des Entschädigungsmodells der Ö*** überprüfen zu können. Diese Daten sind für die Überprüfung der Entschädigungsregelungen notwendig, damit die Schienen-Control GmbH und die Schienen-Control Kommission als benannte nationale Stellen zur Durchsetzung der Fahrgastrechte gemäß Art. 30 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr bzw. den der Schienen-Control Kommission durch das Eisenbahngesetz, etwa § 78b EISbG bezüglich der Unwirksamkeitserklärung von Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen, eingeräumten Kompetenzen nachkommen können.

Ist die Behörde zur Durchführung eines aufsichtsbehördlichen Verfahrens zuständig, vollzieht sie eisenbahnrechtliche Vorschriften und ist die Ö*** verpflichtet, ihr diesbezüglich alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

§ 74a Abs. 1 EISbG sieht diesbezüglich vor, dass die Zuweisungsstellen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission auf Verlangen die Auskünfte zu erteilen haben, die für den ihnen übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen erforderlich sind, sowie diesen und den von ihnen Beauftragten zur Überprüfung der Einhaltung der ihnen zum Vollzug übertragenen eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen auf Verlangen die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher zu gewähren haben.

Die allgemeine Auskunftspflicht ergänzt die besonderen Tatbestände von Vorlage- und Mitteilungspflichten an die Schienen-Control GmbH. Diese Auskunftspflicht ist keine generelle, sondern auf jene Auskünfte eingegrenzt, die für den Vollzug der den Regulierungsbehörden Schienen-Control GmbH und Schienen-Control Kommission ausdrücklich übertragenen Aufgaben erforderlich sind (vgl. Anm. 1 zu § 74a EISbG, in Catharin/Gürtlich Eisenbahngesetz² (2011)).

Es obliegt der Regulierungsbehörde zu beurteilen, welche Auskunft sie in welchem Umfang zur Erfüllung ihrer Aufgaben jeweils benötigt. Dass die Regulierungsbehörde ihr Auskunftsbegehren jeweils in der Richtung begründet, für welche Aufgabe sie welche Auskunft benötigt, wird nicht ausdrücklich verlangt (vgl. Anm. 2 zu § 74a EISbG, in Catharin/Gürtlich Eisenbahngesetz² (2011)).

Wir ersuchen daher um Übermittlung

1. eines adaptierten Modells für die Verspätungsentschädigung von Wochen- und Monatsfahrkarten,
2. der Anzahl der von der Ö*** im Jahr 2014 verkauften Zeitkarten, aufgeschlüsselt nach Wochen- und Monatskarten bzw. Ö***-Zeitkarten und von der Ö*** verkauften Verbundzeitkarten,
3. der Einnahmen aus den von der Ö*** im Jahr 2014 verkauften Zeitkarten, aufgeschlüsselt nach Wochen- und Monatskarten bzw. Ö***-Zeitkarten und von der Ö*** verkauften Verbundzeitkarten,
4. statistischer Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Häufigkeit von Verspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im

Personenfernverkehr im Zeitraum Jänner 2014 bis Dezember 2014, ausgewertet nach Monaten und Angabe der gesamten Anzahl der Fernverkehrszüge und der Anzahl und des prozentuellen Anteils an Fernverkehrszügen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten Verspätung,

5. *statistischer Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Häufigkeit von Verspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personennahverkehr im Zeitraum Jänner 2014 bis Dezember 2014, ausgewertet nach Monaten und Angabe der gesamten Anzahl der Nahverkehrszüge und der Anzahl und des prozentuellen Anteils an Nahverkehrszügen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten Verspätung,*

bis spätestens Freitag, 20. März 2015.

Mit **E-Mail der Schienen-Control GmbH vom 27.03.2015** an die Ö*** wurde die ausstehende Antwort auf das Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 24.02.2015 urgiert und mitgeteilt, dass die Schienen-Control Kommission in ihrer Sitzung am 27.03.2015 im gegenständlichen Verfahren beschlossen hat, die Frist zur Stellungnahme bis 3.04.2015 letztmalig zu verlängern.

Mit **Schreiben vom 27.03.2015** (eingelangt am 02.04.2015) übermittelte die Ö*** die Antwort auf das Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 24.02.2015 und führte im Wesentlichen Folgendes aus:

*„Wir beziehen uns auf Ihr namens der SCK verfasstes Schreiben vom 24.02.2105 (Anm: richtigerweise 24.02.2015) betreffend das Verfahren SCK-14-0013 zum Thema Verspätungsentschädigung für Zeitfahrkarten. Sie verweisen darin einleitend auf das (mittlerweile rechtskräftig eingestellte) Verfahren der SCK zu SCK-WA-11.001. In diesem Verfahren hatte die Ö*** der SCK ein neues Entschädigungsmodell für Zeitkartenbesitzer mit folgenden Eckdaten vorgeschlagen:*

- *Verspätungen ab 30 Minuten sind entschädigungsrelevant;*
- *€ 0,75 pro Verspätungsfall für alle Zeitkartenbesitzer (Anm.: ohne Unterscheidung zwischen Wochen- und Monatskartenbesitzern und ohne Unterscheidung zwischen Ö***-Zeitkarten und den Zeitkarten der Verkehrsverbünde und ohne Unterscheidung ob die Verspätung im Fernverkehr oder im Nah- und Regionalverkehr aufgetreten ist);*
- *Bei der Prüfung von Fahrpreisentschädigungsanträgen von Zeitkartenbesitzern beruft sich die Ö*** bis auf weiteres nicht auf den Ausschlussgrund des „anderen Verkehrsdienstes“ iS Art 17 Abs 4 EU-Fahrgastrechte-VO.*
- *Der Fahrgast weist die erlittene Verspätung mit einer Verspätungsbestätigung nach: Diese ist bei den Personenkassen, beim Ö***-Kundenservice und im Internet über die Ö***-Fahrplanauskunft Scotty erhältlich.*
- *Die Auszahlung einer Entschädigung erfolgt ab Erreichen eines Mindestbetrages von € 4,-, dh der Fahrgast muss im Gültigkeitszeitraum seiner Zeitfahrkarte mindestens 6 Verspätungen erlitten haben, um eine Entschädigung zu erhalten (6 x € 0,75 = € 4,50).*

Nach unserer Ansicht steht dieses freiwillig angebotene Modell im Einklang mit den einschlägigen gesetzlichen Grundlagen:

Nach Artikel 3 Z 13 der VO (EG) Nr. 1371/2007 („Fahrgastrechte VO) ist eine „Zeitfahrkarte“ „eine für eine unbegrenzte Anzahl von Fahrten gültige Fahrkarte, die es dem berechtigten Inhaber erlaubt, auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Netz während eines festgelegten Zeitraums mit der Eisenbahn zu reisen.“. Nach Artikel 17 Abs 1 der VO (EG) Nr. 1371/2007 müssen Eisenbahnunternehmen für ausgegebene Fahrkarten für Verspätungen von 60 Minuten bis 119 Minuten und für Verspätungen ab 120 Minuten gewisse Mindestentschädigungen vorsehen.

Artikel 17 Abs 1 zweiter und dritter Unterabsatz der VO (EG) Nr. 1371/2007 lauten:

"Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, können angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen. In den Entschädigungsbedingungen werden die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung festgelegt. Die Entschädigung für eine Verspätung wird im Verhältnis zu dem Preis berechnet, den der Fahrgast für den verspäteten Verkehrsdienst tatsächlich entrichtet hat."

Der nationale Gesetzgeber hat durch § 1 Abs 2 BGBl I 25/2010 ua Artikel 17 der VO (EG) Nr 1371/2007 von der Anwendung auf eine Beförderung im Vorort- und Regionalverkehr ausgenommen.

Bei der Ermittlung der derzeit freiwillig gewährten Pauschalentschädigung orientiert sich die Ö*** am durchschnittlichen Wert einer Einzelfahrt mit der Zeitkarte (arg: „Preis, den der Fahrgast für den verspäteten Verkehrsdienst tatsächlich entrichtet hat“) und an dem gemäß Art 17 Abs 1 lit a der VO (EG) 1371/2007 für die Angemessenheit maßgeblichen Mindestentschädigungswert bei Fahrkarten von 25 % des Fahrkartenpreises.

Wie wir bereits im Verfahren SCK-WA-11-001 dargelegt haben, ist für die Ö*** auch bei Zeitkarten der durchschnittliche Wert einer Einzelfahrt maßgeblich für die Berechnung der dem Fahrgast pro Verspätung zustehenden Pauschalentschädigung. Die derzeitige Pauschalentschädigung von € 0,75 je Verspätungsfall liegt in allen wesentlichen Pendlerrelationen sowohl bei Haustarif-Tickets als auch bei Verbund-Tickets oberhalb von 25 % des jeweiligen Einzelfahrtwerts. Dieser Betrag ist daher in jedem Fall "angemessen" im Sinne der relevanten Gesetzesbestimmungen (Art 17 der EU-Fahrgastrechte VO bzw § 5 EISBFBG).

Die Ö*** ist nach Art 17 Abs. 3 Fahrgastrechte VO berechtigt, unterhalb von € 4,- keine Entschädigungen auszus zahlen. Daraus kann allerdings keine Verpflichtung der Ö*** abgeleitet werden, den Betrag für die Pauschalentschädigung so hoch anzusetzen, dass der Grenzwert von € 4,- möglichst bald (zB bereits nach 2 oder 3 Verspätungen) erreicht bzw überschritten wird. Dies gilt insbesondere dann nicht, wenn durch eine solche Vorgehensweise der Betrag für die Pauschalentschädigung bereits annähernd den Wert der Einzelfahrt erreichen würde. Dies würde im Ergebnis bedeuten, dass der Fahrgast im Falle einer Verspätung die Beförderung de facto gratis in Anspruch nimmt. Dies wird aber weder von der EU-Fahrgastrechte-VO noch von § 5 EISBFBG gefordert.

Dass die aktuelle Pauschalentschädigung von der SCK offenbar als (zu?) niedrig betrachtet wird, ist auf das im europaweiten Vergleich niedrige Preisniveau für Zeitkarten im österreichischen Schienenpersonenverkehr zurückzuführen. Auch können bei der Ö*** Fernverkehrszüge mit Zeitkarten zuschlagsfrei genutzt werden, das gilt wie oben erwähnt auch

für Besitzer von Verbund-Zeitkarten. Ohne Erhöhung des Preisniveaus für Zeitkarten bzw ohne Adaptierung des offenen Nutzungssystems ist eine Erhöhung der Pauschalentschädigung wirtschaftlich nicht darstellbar bzw nicht zu rechtfertigen und wie ausgeführt auch rechtlich nicht geboten.

Die Ö*** muss nach der geltenden Rechtslage Fahrgaste auch für Verspätungen, die auf "höhere Gewalt" zurückzuführen sind, entschädigen. Auch vor diesem Hintergrund kann aus unserer Sicht bei den für eine Entschädigung maßgeblichen Verspätungsminuten nicht weiter nachgebessert werden, da dies zu einer nicht kalkulierbaren Ausuferung der Haftung führen würde.

Die geltende Entschädigungsregelung wurde von der SCK im Schreiben vom 8.11.2012 akzeptiert. Mit Schreiben vom 16.4.2013 hat die SCK PV darüber informiert, dass das Verfahren SCK-WA-11-001 eingestellt wurde. Einer nochmaligen Prüfung der gegenständlichen Entschädigungsregelung durch die SCK steht daher der „Grundsatz der entschiedenen Sache“ (ne bis in idem) entgegen, da sich seit der Verfahrenseinstellung weder die tatsächlichen Verhältnisse noch die rechtlichen Grundlagen geändert haben (vgl Hengstschläger/Leeb, AVG (2. Ausgabe 2014) § 68 Rz 20).

Vor diesem Hintergrund dürfen wir Ihnen zu Ihrem Ersuchen um die Übermittlung eines adaptierten Modells für die Verspätungsentschädigung bzw von damit in Zusammenhang stehenden Daten jeweils Folgendes mitteilen:

1) Adaptiertes Modell für die Verspätungsentschädigung von Wochen- und Monatsfahrkarten
Derzeit wird seitens der Ö*** nicht an der Überarbeitung des derzeit freiwillig angewendeten Entschädigungsmodells für die Besitzer von Wochen- und Monatsfahrkarten gearbeitet.
Wir können Ihnen daher ein solches nicht übermitteln.

2) Anzahl der von der Ö*** im Jahr 2014 verkauften Zeitkarten, aufgeschlüsselt nach Wochen- und Monatskarten bzw. Ö***-Zeitkarten und von der Ö*** verkauften Verbundzeitkarten.
Im Schreiben vom 24.02.2015 wird unter Verweis auf das Erkenntnis des VfGH vom 29.09.2012, B 54/12 zur E-Control GmbH sowie unter ergänzender Berufung auf § 74a Abs 1 EibG ausgeführt, dass zur Überprüfung der Angemessenheit des Entschädigungsmodells Daten entsprechend den Anforderungen der Regulierungsbehörde übermittelt werden müssen.
Die Vorbehalte der SCK fußen nach unserem Verständnis dem Grunde nach auf einem konstatierten Missverhältnis zwischen Verspätungsfällen und ausgezahlten Entschädigungen. Aus diesem konstatierten Missverhältnis leitet die SCK die Unangemessenheit des derzeit Anwendung findenden Entschädigungsmodells ab. Wie oben bereits abgehandelt, unterlässt die SCK es allerdings, aus den einschlägigen Bestimmungen abzuleiten, inwiefern aus diesem konstatierten Missverhältnis eine Gesetzeswidrigkeit des derzeitigen Entschädigungsmodells resultieren soll.

Dass das Erkenntnis des VfGH vom 29.09.2012, B 54/12 dem Grunde nach auch für das Verhältnis SCK - Ö*** Gültigkeit hat, ist so. Wir weisen allerdings darauf hin, dass in den diesem VfGH-Erkenntnis zugrundeliegenden Ausgangsverfahren die Beantwortung und Übermittlung eines ausgefüllten Erhebungsformulars im Rahmen einer gemäß § 21 Abs. 2 E-ControlG eingeleiteten Marktuntersuchung in Bezug auf die Erlös- und Kostenstruktur nach Produkt- bzw. Kundengruppen im Stromvertrieb Verfahrensgegenstand war. Die gesetzliche Ermächtigung zu dieser Datenerhebung (§§ 4, 21 und 34 E-ControlG) im Zusammenhang mit

den der E-Control als Regulierungsbehörde übertragenen Aufgaben der Überwachung und Aufsicht über den Elektrizitätsmarkt zur Durchführung einer Marktuntersuchung waren nach Ansicht des VfGH hinreichend gesetzlich determiniert.

Zu hinterfragen ist, ob diese Voraussetzungen auch im gegenständlichen Fall gegeben sind:

Dem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Grundrecht auf Datenschutz gemäß § 1 Abs 1 DSGVO 2000 zufolge hat jedermann Anspruch auf Geheimhaltung der ihn betreffenden personenbezogenen Daten. Auch Wirtschaftsdaten sind dabei personenbezogene Daten iSd § 1 Abs 1 DSGVO 2000 (VfSlg. 12.228/1989, 12.880/1991, 16.369/2001). Der Anspruch auf Geheimhaltung schutzwürdiger personenbezogener Daten ist dabei nicht nur auf die Nicht-Weitergabe erhobener Daten gerichtet, sondern verbietet auch, dass der Betroffene unzulässigerweise zur Offenlegung verpflichtet wird (siehe insbes. VfSlg. 16.369/2001). Beschränkungen dieses Grundrechts sind dem Gesetzesvorbehalt des § 1 Abs 2 DSGVO 2000 zufolge (abgesehen vom lebenswichtigen Interesse des Betroffenen an der Verwendung personenbezogener Daten oder seiner Zustimmung dazu) nur zur Wahrung überwiegender berechtigter Interessen eines anderen, und zwar bei Eingriffen einer staatlichen Behörde nur aufgrund von Gesetzen zulässig, die aus den in Art 8 Abs 2 EMRK genannten Gründen notwendig sind. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass es sich bei § 21 Abs 1 EControlG um eine Verfassungsbestimmung handelt.

Es ist daher nicht auszuschließen, dass die von der SCK angeführten Bestimmung des § 74a EisbG wegen mangelnder datenschutzrechtlicher Zweckbindung und wegen des pauschalen Charakters der normierten Pflichten zur Auskunftserteilung und der mangelnden Vorsorge für Verhältnismäßigkeit sowie mangels Zweckbindung an eine konkrete Regulierungs- bzw. Aufsichtsaufgabe der SCK dem Determinierungsgebot des § 1 Abs 2 DSGVO 2000 widerspricht. Darüberhinaus ist nicht auszuschließen, dass das von der SCK ohne nähere rechtliche Subsumption unter Art 17 der EU-Fahrgastrechte VO bzw § 5 EisbBFG konstatierte Missverhältnis zwischen Verspätungsfällen und ausgezahlten Entschädigungen der sich aus § 1 Abs 1 DSGVO 2000 ergebenden Begründungspflicht nicht entspricht.

Unter Verweis auf das soeben ausgeführte sowie auf die obigen Ausführungen zur Angemessenheit des derzeit von der Ö*** angewendeten Entschädigungsmodells für Besitzer von Wochen- und Monatskarten ersuchen wir daher um Verständnis, dass wir die angeforderten Daten leider nicht übermitteln können, da diese nach unserer Ansicht Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Ö*** darstellen.

3) Einnahmen aus den von der Ö*** im Jahr 2014 verkauften Zeitkarten, aufgeschlüsselt nach Wochen- und Monatskarten bzw. Ö***-Zeitkarten und von der Ö*** verkauften Verbundzeitkarten

Siehe unsere Ausführungen zu Punkt 2).

4) Statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Häufigkeit von Verspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personenfernverkehr im Zeitraum Jänner 2014 bis Dezember 2014, ausgewertet nach Monaten und Angabe der gesamten Anzahl der Fernverkehrszüge und der Anzahl und des prozentuellen Anteils an Fernverkehrszügen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten Verspätung.

Siehe unsere Ausführungen zu Punkt 2).

5) *Statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Häufigkeit von Verspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personennahverkehr im Zeitraum Jänner 2014 bis Dezember 2014, ausgewertet nach Monaten und Angabe der gesamten Anzahl der Nahverkehrszüge und der Anzahl und des prozentuellen Anteils an Nahverkehrszügen ab 20, ab 30 und 60 Minuten Verspätung. Siehe unsere Ausführungen zu Punkt 2).*“

Die Schienen-Control Kommission hat in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht erwogen:

Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

Gemäß § 78b Abs. 1 EisbG hat die Schienen-Control Kommission von Amts wegen Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen, für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn sie gegen bundesrechtliche, unmittelbar anzuwendende unionsrechtliche oder völkerrechtliche Rechtsvorschriften verstoßen.

Gemäß § 78b Abs. 2 EisbG hat die Schienen-Control Kommission bei der Unwirksamkeitserklärung gleichzeitig auszusprechen, ab welchem Zeitpunkt welche Bestimmungen neu zu regeln sind. Zugleich mit der gänzlichen oder teilweisen Unwirksamkeitserklärung hat die Schienen-Control Kommission dem Eisenbahnunternehmen oder der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft zu untersagen, die für unwirksam erklärten Bestimmungen zu verwenden und sich auf sie zu berufen. Weiters kann die Schienen-Control Kommission die Modalitäten zur Herstellung des rechtmäßigen Zustandes auftragen.

Die Schienen-Control Kommission wurde neben der Schienen-Control GmbH vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für Österreich als eine der nationalen Stellen zur Durchsetzung der Fahrgastrechte gemäß Art. 30 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 benannt. In dieser Funktion ist die Schienen-Control Kommission für die Beförderungsbedingungen betreffend deren Übereinstimmung mit den europarechtlichen Vorschriften, insbesondere zur Durchsetzung der in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 genannten Ziele, zuständig. Die Schienen-Control Kommission hat daher die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden.

Nach Art 4 Abs. 3 EUV ist es Aufgabe aller Stellen der Mitgliedstaaten, einschließlich der Gerichte, im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die geeigneten Maßnahmen zur Erfüllung der Verpflichtungen zu ergreifen, die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ergeben. Um deren volle Wirksamkeit zu gewährleisten und den Schutz der Rechte sicherzustellen, die sie dem Einzelnen einräumt, sind diese Stellen verpflichtet, das nationale Recht so weit wie möglich im Licht des Wortlauts und des Zwecks der Verordnung auszulegen und anzuwenden, um das mit ihr angestrebte Ergebnis zu erreichen (vgl. EuGH 26.09.2013, Rs C-509/11 ÖBB-Personenverkehr AG (Rz 64)).

In Anbetracht der in den Erwägungsgründen 1 bis 3 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 genannten Ziele sind die einschlägigen Vorschriften des österreichischen Rechts, einschließlich derjenigen, die die bei einem Verstoß gegen die Verordnung anwendbaren Sanktionen regeln, dahin auszulegen und anzuwenden, dass sie mit dem Erfordernis eines hohen Schutzniveaus für die Fahrgäste im Eisenbahnverkehr im Einklang stehen, so dass die ihnen eingeräumten Rechte gewährleistet sind (vgl. EuGH 26.09.2013, Rs C-509/11 ÖBB-Personenverkehr AG (Rz 65)).

Bei den bescheidgegenständlichen Bestimmungen der Beförderungsbedingungen handelt es sich um Verspätungsentschädigungsregelungen für Zeitfahrkarten gemäß Art 17 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bzw. § 5 EisbBFG. Als solche unterliegen sie der Aufsicht der Schienen-Control Kommission gemäß § 78b Abs. 1 und 2 EisbG.

Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission ist damit gegeben.

Entgegen der Ansicht der Ö*** (Schriftsatz vom 27.03.2015, S 3) zu SCK-14-0013, steht dem Verfahren nicht der Rechtsgrundsatz der entschiedenen Sache entgegen. Die Anwendung des § 68 Abs. 1 AVG (aus dem sich die Bescheidwirkung der Unwiederholbarkeit ergibt) setzt das Vorliegen eines – bereits in formelle Rechtskraft erwachsenen – Bescheides voraus (vgl etwa VwGH 21.05.2012, ZI 2009/10/0178). Die Schienen-Control Kommission hat im Verfahren betreffend Entschädigungsbedingungen (SCK-WA-11-001) jedoch keinen Bescheid erlassen, sondern das Verfahren mit Schreiben vom 18.04.2013 formlos eingestellt, und zwar in Hinblick auf die Umsetzung des erzielten Kompromisses in den damals gültigen Beförderungsbedingungen. Zugleich wurde eine gemeinsame Evaluierung nach Ablauf eines Jahres vereinbart. Diesbezüglich ersuchte die Schienen-Control Kommission um eine rechtzeitige und bestmögliche Erfassung der bereits mit Schreiben vom 08.11.2012 geforderten und für die Evaluierung notwendigen Daten. Bereits damals wurde klar gemacht, dass die Datenübermittlung Voraussetzung für die abschließende Beurteilung, ob die getroffenen Regelungen im Sinne des Art. 17 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 (bzw. seit Inkrafttretens des EisbBFG mit 1.07.2013 auch im Sinne des § 5 EisbBFG) eine angemessene Entschädigung gewähren, ist. Die Ö*** übermittelte trotz Vereinbarung im damaligen SCK-Verfahren mit der GZ SCK-WA-11-001 bzw. darauf bezogene mehrfache schriftliche und mündliche Ersuchen nicht die im Rahmen ihrer Mitwirkungspflicht bei der Ermittlung des maßgebenden Sachverhaltes notwendigen Daten der Schienen-Control Kommission.

Zudem haben sich die für die Beurteilung des Sachverhaltes maßgeblichen tatsächlichen Umstände und auch die Rechtslage geändert. Von Identität der Sache kann hingegen nur gesprochen werden, wenn einerseits weder in der Rechtslage noch in den für die Beurteilung des Parteibegehrens maßgeblichen tatsächlichen Umständen eine Änderung eingetreten ist und andererseits sich das neue Parteibegehren im wesentlichen mit dem früheren deckt. (vgl. VwSlg 6712 A/1965, 7411 A/1968, 7762 A/1970, 8035 A/1971, 10.285 A/1980). Mit 1.07.2013 ist das EisbBFG in Kraft getreten, welches in § 5 EisbBFG eine Bestimmung über Zeitfahrkarten normiert. Diese Bestimmung ist neben Art 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 eine der beiden für dieses Verfahren zentralen Rechtsnormen. Gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des EisbBFG ist das Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl. I Nr. 25/2010 am 30. Juni 2013 außer Kraft getreten. Zudem waren der Schienen-Control Kommission zum Zeitpunkt der

Verfahrenseinstellung entscheidende Daten aufgrund der mangelnden Datenübermittlung der Ö*** nicht bekannt.

Das Prozesshindernis der entschiedenen Sache liegt nicht vor.

Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:

Erwägungsgrund Nr. 1 Verordnung (EG) Nr. 1371/2007:

„Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es wichtig, die Nutzerrechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zu schützen und die Qualität und Effektivität der Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern, um dazu beizutragen, den Verkehrsanteil der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu erhöhen.“

Erwägungsgrund Nr. 2 Verordnung (EG) Nr. 1371/2007:

„In der Mitteilung der Kommission „Verbraucherpolitische Strategie 2002-2006“ (vgl. ABl. C 137 vom 8.6.2002, S. 2.) ist das Ziel festgelegt, gemäß Artikel 153 Absatz 2 des Vertrags ein hohes Verbraucherschutzniveau im Bereich des Verkehrs zu erreichen.“

Erwägungsgrund Nr. 3 Verordnung (EG) Nr. 1371/2007:

„Da der Fahrgast die schwächere Partei eines Beförderungsvertrags ist, sollten seine Rechte in dieser Hinsicht geschützt werden.“

Erwägungsgrund Nr. 13 Verordnung (EG) Nr. 1371/2007:

„Die Stärkung der Rechte auf Entschädigung und Hilfeleistung bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen oder Zugausfällen sollte auf dem Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste zu größeren Anreizen zum Nutzen der Fahrgäste führen.“

Art 3 Z 13 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 lautet wie folgt:

„„Zeitfahrkarte“ eine für eine unbegrenzte Anzahl von Fahrten gültige Fahrkarte, die es dem berechtigten Inhaber erlaubt, auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Netz während eines festgelegten Zeitraums mit der Eisenbahn zu reisen.“

Art 17 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 lautet wie folgt:

„Fahrgast bei Verspätungen vom Eisenbahnunternehmen eine Fahrpreisentschädigung verlangen, wenn er zwischen dem auf der Fahrkarte angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung erleidet, für die keine Fahrpreiserstattung nach Artikel 16 erfolgt ist. Die Mindestentschädigung bei Verspätungen beträgt

a) 25 % des Preises der Fahrkarte bei einer Verspätung von 60 bis 119 Minuten;

b) 50 % des Preises der Fahrkarte ab einer Verspätung von 120 Minuten.

Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, können angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen. In den Entschädigungsbedingungen werden die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung festgelegt.

Die Entschädigung für eine Verspätung wird im Verhältnis zu dem Preis berechnet, den der Fahrgast für den verspäteten Verkehrsdienst tatsächlich entrichtet hat.

Wurde der Beförderungsvertrag für eine Hin- und Rückfahrt abgeschlossen, so wird die Entschädigung für eine entweder auf der Hin- oder auf der Rückfahrt aufgetretene Verspätung auf der Grundlage des halben entrichteten Fahrpreises berechnet. In gleicher Weise wird der Preis für einen verspäteten Verkehrsdienst, der im Rahmen eines sonstigen Beförderungsvertrags mit mehreren aufeinanderfolgenden Teilstrecken angeboten wird, anteilig zum vollen Preis berechnet.

Verspätungen, für die das Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, dass sie außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft eingetreten sind, werden bei der Berechnung der Verspätungsdauer nicht berücksichtigt. [...]"

§ 4 Abs. 1 EisbBFG lautet wie folgt:

„Fahrgäste, die über eine Jahreskarte verfügen, und denen während deren Geltungsdauer wiederholt Zugverspätungen oder Zugausfälle widerfahren, haben Anspruch auf eine Entschädigung. Für eine Jahreskarte kann nur einmal eine Entschädigung beansprucht werden, wobei bei übertragbaren Jahreskarten die Angaben der Person maßgeblich sind, welche die Jahreskarte erwarb.

Nachstehende Modalitäten sind dabei einzuhalten:

- 1. Die Jahreskarte muss zu Beförderungen auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen berechtigen und die Inanspruchnahme der konkret benützten Strecke muss von der Person, welche die Jahreskarte erwarb, bestätigt werden.*
- 2. Die vom Eisenbahnunternehmen vorgegebenen Modalitäten für die Fahrpreisentuschädigung und die Höhe des Pünktlichkeitsgrades dürfen für die Fahrgäste nicht unangemessen und unzumutbar sein.*
- 3. Bei Nichterreichen eines vom Eisenbahnunternehmen im Vorhinein bekanntzugebenden Pünktlichkeitsgrades erhalten Fahrgäste mit Jahreskarten einmal im Jahr zum Ende der Geltungsdauer unaufgefordert den sich aus Z 5 ergebenden Gesamtbetrag der Entschädigung. Die Entschädigung kann in Form von Gutscheinen erfolgen, auf Wunsch des Fahrgasts muss sie allerdings in Form eines Geldbetrages erfolgen. Die näheren Bestimmungen sind in den Beförderungsbedingungen festzulegen. Die Höhe des Pünktlichkeitsgrades hat für die Züge im Vorort- und Regionalverkehr mindestens 95% zu entsprechen.*
- 4. Ob der Pünktlichkeitsgrad erreicht wird oder nicht, ist im Vorort- und Regionalverkehr jeweils pro Monat zu ermitteln.*
- 5. Die Höhe der bei Nichterreichen des Pünktlichkeitsgrades zu gewährenden Entschädigung ist vom Eisenbahnunternehmen ebenfalls im Vorhinein bekanntzugeben. Die Entschädigung ist anteilig für jeden Monat, in dem der Pünktlichkeitsgrad nicht erreicht wurde, festzusetzen. Die Beträge haben mindestens 10% des rechnerisch auf diesen Monat entfallenden Fahrpreises des konkret auf diese Strecke entfallenden Bahnanteiles einer Jahreskarte zu betragen und sind jedenfalls auf 50 Cent Beträge auf- oder abzurunden, wobei Beträge von 1 bis 25 Cent sowie von 51 bis 75 Cent abgerundet und alle anderen Beträge aufgerundet werden.“*

§ 5 EisbBFG lautet wie folgt:

„Fahrgäste, die eine andere Zeitfahrkarte besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Fahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, ist in den Entschädigungsbedingungen der Eisenbahnunternehmen eine angemessene Entschädigung zu gewähren.“

In der Erläuterung zu § 5 (Fahrpreiseschädigungen andere Zeitfahrkarten) der Regierungsvorlage über das Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte erlassen und das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird, wird weiters Folgendes ausgeführt:

„Nachdem diese Entschädigung für Fahrgäste mit Jahreskarten im § 4 dieses Gesetzes im Einzelnen geregelt ist, wird im § 5 eine auf die Beförderung mit anderen Zeitfahrkarten abgestellte Grundsatzbestimmung aufgenommen, dass auch diesen Fahrgästen bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen eine angemessene Entschädigung zu gewähren ist. Deren Modalitäten im Einzelnen sind in den Entschädigungsbedingungen der Eisenbahnunternehmen zu regeln.“

Zu den im Spruch genannten Maßnahmen:

Zum Spruchpunkt I. 1):

Im Spruchpunkt I. 1) erklärt die Schienen-Control Kommission die Beförderungsbedingungen mit der Bezeichnung „Handbuch für Reisen mit der Ö*** in Österreich“ teilweise ab 01. Juli 2015 für unwirksam. Wie noch zu zeigen sein wird, gewähren die für unwirksam erklärten Bestimmungen keine angemessene Entschädigung gemäß den bundesrechtlichen und unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen Rechtsvorschriften. Selbst bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen gewähren sie offensichtlich keine angemessenen Entschädigungen.

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ist 24 Monate nach ihrer Veröffentlichung, also am 3. Dezember 2009, in Kraft getreten und gilt seitdem unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Besitzer von Einzelfahrkarten bekommen gemäß Art 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ab einer Verspätung von 60 Minuten eine Entschädigung. Wenn der Zug 60 Minuten und mehr Verspätung am Zielbahnhof hat, muss es eine Entschädigung von mindestens 25 Prozent des Fahrpreises für die einfache Fahrt geben. Ab 120 Minuten Verspätung müssen mindestens 50 Prozent zurückgezahlt werden. Bei Fahrkarten für die Hin- und Rückfahrt hat die Entschädigung auf der Grundlage des halben gezahlten Preises berechnet zu werden. Die Ö*** hat die Entschädigung für Verspätungen für Einzelfahrkarten aktuell in Ziffer A.5.1.1. des „Handbuch für Reisen mit der Ö*** in Österreich“, der wichtigsten Tarifbestimmung bzw. Beförderungsbedingung für Fahrten innerhalb von Österreich mit der Ö*** umgesetzt. So wie die meisten anderen Bahnunternehmen ist auch die Ö*** nicht über die vorgeschriebene Mindestentschädigung hinausgegangen.

Österreich hat die teils notwendige gesetzliche Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 in innerstaatliches Recht zuerst mit dem Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 (Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl. I Nr. 25/2010), welches am 23.04.2010 in Kraft getreten ist, und in weiterer Folge durch das Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz, BGBl. I Nr. 40/2013), welches am 1.07.2013 in Kraft getreten ist, vollzogen. Aufgrunddessen, dass Österreich zuerst durch § 1 Abs. 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 (mit 30.06.2013 außer Kraft getreten) bzw. seit 1.7.2013 durch § 2 Abs. 2 EisBFG die

Beförderung im Vorort- und Regionalverkehr von der Anwendung des Art. 17 ausgenommen hat, gilt Art 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 in Österreich seit dem 23.04.2010 nur im Fernverkehr.

Das 2. Hauptstück des 1. Teils des EisbBFG regelt gemäß § 3 EisbBFG die Rechte und Pflichten der Fahrgäste mit Zeitfahrkarten (Jahreskarten und andere Zeitfahrkarten) auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen mit Ausnahme von Beförderungen im Stadtverkehr. Diese Bestimmungen gelten sowohl für den Fernverkehr wie auch für den Vorort- und Regionalverkehr. Art 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 regelt hauptsächlich die Entschädigung für Verspätungen für Einzelfahrkarten und nur nebenbei sieht er auch eine Grundsatzbestimmung für die Fahrpreischädigung von Zeitfahrkarten vor. Der österreichische Gesetzgeber wollte offensichtlich die Entschädigung für Einzelfahrkarten im Vorort- und Regionalverkehr ausschließen, allerdings nicht jene für Zeitfahrkarten im Vorort- und Regionalverkehr. Deswegen wurde einerseits die Fahrpreischädigung für Jahreskarten in § 4 EisbBFG, andererseits eine Grundsatzbestimmung für andere Zeitfahrkarten in § 5 EisbBFG, eingeführt. Beide Bestimmungen gelten sowohl für den Vorort- und Regionalverkehr wie auch für den Fernverkehr. Dies macht auch sachlich Sinn, da in Österreich Zeitfahrkarten in Zügen aller Zuggattungen gelten und hier eine Unterscheidung von Zeitfahrkartenbesitzern, je nach dem in welchem Zug sie gerade zufällig sitzen, sachlich nicht zu rechtfertigen wäre.

Österreich hat für Besitzer von Jahreskarten eine eigene Fahrpreischädigung für Verspätungen eingeführt. Die entsprechende Regelung findet sich in § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bzw. seit 1.7.2013 im § 4 EisbBFG. Unter bestimmten Voraussetzungen hat der Jahreskartenbesitzer bei Nichterreichen des Pünktlichkeitsgrades Anspruch auf eine Entschädigung. Durch das EisbBFG wurde die Fahrpreischädigung für Jahreskartenbesitzer in einigen zentralen Punkten geändert. Die Bahnunternehmen müssen gem. § 4 Abs. 1 Z 3 EisbBFG eine Pünktlichkeitsgarantie festlegen, die sie in jedem Monat erreichen müssen. Schaffen sie das nicht, sind sie zur Zahlung einer Entschädigung gem. § 4 Abs. 1 Z 5 EisbBFG von mindestens 10% des rechnerisch auf diesen Monat entfallenden Fahrpreises des konkret auf diese Strecke entfallenden Bahnanteiles einer Jahreskarte an die Reisenden verpflichtet. Der Pünktlichkeitsgrad konnte bis Juni 2013 von den Bahnunternehmen selbst festgelegt werden, seit Juli 2013 ist er durch das EisbBFG gesetzlich normiert und beträgt mindestens 95% für Züge im Vorort- und Regionalverkehr. Diese Regelung gilt nicht für Bahnunternehmen, die nur im Fernverkehr tätig sind. In diesen Fällen wird der von den Bahnunternehmen selbst festgelegte Pünktlichkeitsgrad weiterhin von der Schienen-Control Kommission auf seine Angemessenheit und Zumutbarkeit überprüft.

Die beiden Entschädigungsmodelle für Einzelfahrkarten gemäß Art 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und für Jahreskarten gemäß § 4 EisbBFG unterliegen vollkommen anderen Grundlagen.

Beim Entschädigungsmodell für Einzelfahrkarten gemäß Art 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 zählt nur die einzelne Fahrt, bei welcher der Fahrgast auch nachweisbar von einer konkreten Verspätung betroffen ist. Allerdings sind erst Verspätungen ab 60 Minuten entschädigungsrelevant, bei Verspätungen bis 59 Minuten gibt es keine Entschädigung. Weiters gibt es bei größeren Verspätungen ab 120 Minuten eine zweite Entschädigungsstufe, welche mindestens 50 Prozent vom Fahrkartenwert ausmacht.

Das Entschädigungsmodell für Jahreskarten gemäß § 4 EisbBFG hingegen fußt nicht auf einer konkret erlittenen einzelnen Verspätung, sondern auf einer Art abstrakten Betroffenheit des Fahrgasts von wiederholten Verspätungen und Zugausfällen. Sachlicher Hintergrund dafür dürfte sein, dass es zumindest derzeit bei den derzeitigen Zeitfahrkartensystemen nicht möglich ist, die einzelnen Fahrten eines Besitzers einer Zeitfahrkarte zu erfassen und konkreten Zugfahrten zuzuordnen. Die Bahnunternehmen wissen nicht, wie oft und mit welchen Zügen der Besitzer einer Jahreskarte fährt. Anhand der konkret benützten Strecke des Besitzers einer Jahreskarte gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EisbBFG wird eruiert, welche Strecken bzw. welche Streckenabschnitte für die Ermittlung des erreichten Pünktlichkeitsgrades maßgeblich sind. In diesen Pünktlichkeitsauswertungen werden alle im betrachteten Streckenabschnitt verkehrenden Züge (des Vorort- und Regionalverkehrs gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EisbBFG, des Fernverkehrs gemäß § 4 Abs. 1 Z 2 EisbBFG) erfasst. Nicht der konkret verspätete einzelne Zug ist für die Entschädigung entscheidend, sondern ob mehr als 5% aller auf dieser Strecke verkehrende Züge (des Vorort- und Regionalverkehrs) verspätet oder ausgefallen sind.

Wann ein Zug als verspätet gilt, ist im EisbBFG nicht geregelt. Allerdings findet sich in den Erläuterungen zum Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte erlassen und das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird, zu Artikel 2 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957) zu Z 4 (§ 78b) Folgendes:

„ [...] Was die Ausgestaltung der Entschädigungsbedingungen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen anlangt wird weiter davon ausgegangen, dass es zulässig ist, einen Grenzwert von einigen Minuten wie etwa drei Minuten oder fünf Minuten für die Maßgeblichkeit von Verspätungen nach der Entschädigungsregelung festzulegen.“

Je nach Bahnunternehmen wird unterschiedlich geregelt, wann ein Zug als verspätet gilt. Aufgrund dessen, dass die Ö*** mittlerweile die strecken- bzw. abschnittsbezogenen Pünktlichkeitsauswertungen der I*** für die Entschädigung heranzieht, werden beim Entschädigungsmodell für Jahreskarten der Ö*** Züge ab 5 Minuten und 30 Sekunden als verspätet gewertet. Im Gegensatz zur Einzelfahrkartenentschädigung zählt nicht der konkret genutzte Zug und die konkret erlittene Verspätung, sondern alle auf der konkret benützten Strecke des Besitzers einer Jahreskarte verkehrende Züge des Vorort- und Regionalverkehrs und alle auf dieser Strecke verspäteten Züge des Vorort- und Regionalverkehrs, unabhängig ob der einzelne Besitzer einer Jahreskarte davon betroffen ist. Statt mindestens 25% bzw. 50% Entschädigung ist bei Jahreskarten eine Mindestentschädigung von 10% zu gewähren, eine zweite höhere Entschädigung ist wiederum nicht vorgesehen.

Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

Bereits seit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 am 03.12.2009 haben auch Besitzer von anderen Zeitfahrkarten, insbesondere von Wochen- und Monatskarten, Anspruch auf Verspätungsentschädigungen gemäß Art 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. In den damals gültigen Beförderungsbedingungen der Ö*** wurde in Ziffer 21.6. des ÖPT (Österreichischer Eisenbahn-Personen- und Reisegepäcktarif der Ö***) jedoch jegliche Entschädigung (für Verspätungen) ausgeschlossen. Die Schienen-Control Kommission hat bereits im Bescheid vom 06.12.2010 im Verfahren SCK-WA-10-035, S 19 auf die mögliche Rechtswidrigkeit hingewiesen. Durch die damals seit 23.04.2010 gültige Bestimmung des § 1 Abs. 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 war (nur) die Beförderung im Vorort- und Regionalverkehr von der Anwendung des Art. 17 in Österreich ausgenommen, jedoch weiterhin nicht jene im Fernverkehr. Berechtigten Zeitfahrkarten zur Benutzung von Fernverkehrszügen, haben die Fahrgäste daher bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen Anspruch auf Entschädigung. Aufgrund der Regelung in Ziffer 21.6. ÖPT erhielten Fahrgäste mit Zeitfahrkarten, insbesondere Wochen- oder Monatskarten hingegen in keinem Fall eine Entschädigung, somit auch dann nicht, wenn die Wochen- oder Monatskarte zur Benutzung von Fernverkehrszügen berechtigt, was bei Zeitfahrkarten der Ö*** der Fall ist.

In der Sitzung der Schienen-Control Kommission vom 10.01.2011 wurde beschlossen, ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren gemäß § 78b (2) EisbG mit der GZ: SCK-WA-11-001 gegen die Ö*** einzuleiten. Nach anfänglicher Weigerung ein Entschädigungsmodell für Zeitfahrkarten vorzulegen, hatte die Ö*** schlussendlich erstmalig am 31.08.2011 ein Entschädigungsmodell vorgelegt, bei welchem eine Entschädigung pro Verspätungsfall über 60 Minuten in Fernverkehrszügen von 0,75 €, bei einem Mindestentschädigungsbetrag von 4 €, gewährt wird. Die dafür notwendige Verspätungsbestätigung wurde dem Fahrgast mit Zeitfahrkarte nur unmittelbar nach Fahrtende des verspäteten Zuges im Fahrtendbahnhof bei einer geöffneten Personenkasse ausgefolgt. Die Schienen-Control Kommission hatte dieses Entschädigungsmodell abgelehnt, da das vorgeschlagene Modell nur einer symbolischen und vermutlich mangels Entschädigungsfälle bloß theoretischen Entschädigung entspricht und keine angemessene Entschädigung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 gewährt.

So hielt die Ö*** in den ersten Entschädigungsmodellen an der 60-Minuten Grenze für Verspätungen analog der Verspätung für Einzelfahrkarten fest. Die Schienen-Control Kommission hatte mehrfach darauf hingewiesen, dass dies unter Umständen der in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 geforderten angemessenen Entschädigung bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfälle für Wochen- und Monatskarten nicht entspricht. Laut Angaben der Ö*** werden Zeitfahrkarten bis 70 km Entfernung am weitaus stärksten nachgefragt und auch verkauft. Die von der Schienen-Control Kommission geforderten statistischen Angaben über die Häufigkeit von Verspätungen über 20 und über 30 Minuten im Personenfernverkehr wurden seitens der Ö*** nicht vorgelegt. Diesbezüglich verweist die Schienen-Control Kommission auf die bei der I*** eingeholten Daten.

Die Schienen-Control Kommission ersuchte mit Schreiben vom 22.05.2012 die I*** um statistische Angaben nach den für die Pünktlichkeitsstatistik angewandten Methoden über die Häufigkeit von Verspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personenfernverkehr. Die

monatliche Auswertung für den Zeitraum 01/2011 bis 04/2012 ergibt, dass nur 0,6%-2,0% aller Personenfernverkehrszüge der Ö*** mehr als 60 Minuten verspätet sind. In sieben der verglichenen 16 Monate lag der Wert unter 1,0%.

Diese Werte werden durch die detaillierteren Daten für ausgesuchte und für Besitzer von Zeitfahrkarten besonders relevanten Bahnhöfe St. Pölten Hbf, Wr. Neustadt Hbf, Wels Hbf, Bruck/Mur und Wörgl Hbf zusätzlich bestätigt. Die Auswertung sämtlicher Ankünfte im Personenfernverkehr in diesen Bahnhöfen hat ergeben, dass 0,1% bis maximal 2,1% mehr als 60 Minuten verspätet sind. Die Auswertung aller 16 Monate in den fünf Bahnhöfen hat ergeben, dass 65 mal <1,0%, 13 mal 1,0%-1,9% und 2 mal 2,0%-2,9% aller Ankünfte mehr als 60 Minuten verspätet sind.

Die Auswertung der von Pendlern - einer stark Zeitfahrkarten nutzenden Zielgruppe - für die Fahrt von und zur Arbeitsstätte besonders frequentierten Züge in den Morgen- und Abendstunden hat ergeben, dass 0,0% bis maximal 6,5% zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr mehr als 60 Minuten verspätet sind und 0,0% bis maximal 2,6% zwischen 16:30 Uhr und 18:30 Uhr ab 60 Minuten verspätet sind. Die Auswertung aller 16 Monate in den fünf Bahnhöfen hat ergeben, dass 107 mal <1,0%, 43 mal 1,0%-1,9%, 6 mal 2,0%-2,9%, 2 mal 3,0%-3,9%, 1 mal 4,0%-4,9% und 1 mal >5% aller Ankünfte mehr als 60 Minuten verspätet sind.

Die Auswertung der Verspätungen durch die I*** zeigt deutlich, dass nur eine sehr kleine Anzahl an Zügen die für das Ö***-Modell notwendige Verspätung aufweist. Sämtliche Verspätungen bis 59 Minuten und 59 Sekunden sind dabei nicht entschädigungsrelevant, je nach Zeitfahrkarte müssen zumindest 5 bzw. 6 Verspätungen über 60 Minuten für einen Entschädigungsanspruch anfallen und Verspätungen ab 120 Minuten werden nicht – wie bei Einzelkarten - erschwerend gewertet. Da es sich bei Zeitfahrkarten - wie oben ausgeführt - zumeist um kurze Distanzen und daher auch geringe Verspätungen handelt, ist ein Verspätungsmodell, welches auf die 60 Minuten-Grenze für Verspätungen bei Einzelkarten aufbaut, untauglich, um für eine angemessene Entschädigung zu sorgen.

Weiters wurden beispielhaft einige häufig von Zeitfahrkartenbesitzern benützte Strecken auf die Anzahl der Verbindungen überprüft. Herangezogen wurden die durchaus für Zeitfahrkartenbesitzer repräsentativen und relevanten Strecken Bruck/Mur-Graz Hbf, Wels Hbf-Linz/Donau Hbf, Wörgl Hbf-Innsbruck Hbf, St. Pölten Hbf-Wien Westbahnhof und Wr. Neustadt Hbf-Wien Meidling und jeweils auch retour in der besonders relevanten Zeit zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr und 16:30 Uhr und 18:30 Uhr.

Auf der Strecke Bruck/Mur-Graz Hbf und retour fahren im Schnitt 3-5 Züge pro Stunde, auf der Strecke Wels Hbf-Linz/Donau Hbf und retour fahren im Schnitt 5-8 Züge pro Stunde, auf der Strecke Wörgl Hbf-Innsbruck Hbf und retour fahren im Schnitt 2-4 Züge pro Stunde, auf der Strecke St. Pölten Hbf-Wien Westbahnhof und retour fahren im Schnitt 4-5 Züge pro Stunde und auf der Strecke Wr. Neustadt Hbf-Wien Meidling und retour fahren im Schnitt 7-8 Züge pro Stunde.

Wie auch seitens der Ö*** in ihrem Schreiben vom 21.05.2012 angeführt wird, hat ein Fahrgast gemäß Art. 17 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 keinen Anspruch auf Entschädigung, wenn er bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert

wurde oder wenn bei seiner Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt. Das würde angesichts der oben angeführten Daten über die Anzahl der Verbindungen auf ausgesuchten Strecken innerhalb einer Stunde bedeuten, dass es in nahezu allen Fällen denkunmöglich wäre, dass ein Fahrgast nach dem Modell der Ö*** eine Entschädigung bekommen würde, da fast immer mehrere zeitnah folgende Züge benützt werden müssten. Aufgrund der obigen Daten ist ersichtlich, dass das Ö***-Entschädigungsmodell keine angemessene Entschädigung bei wiederholten Verspätungen gewährt.

Infolgedessen wurde seitens der Ö*** wiederholt ein leicht adaptiertes Entschädigungsmodell vorgelegt, allerdings bleibt die grundsätzliche Problematik, dass alle diese Entschädigungsmodelle keine angemessene Entschädigung für Zugverspätungen und Zugausfälle gewähren, bestehen. Die Schienen-Control Kommission führte in mehreren Schreiben und in der mündlichen Verhandlung aus, dass es grundsätzliche Zweifel an einem Entschädigungsmodell, welches sich an der Einzelkartenentschädigung gemäß Art 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 orientiert, aus. Auch wenn die Ö*** kurzzeitig ebenfalls ein Entschädigungsmodell, welches sich am Jahreskartenmodell gemäß § 2 Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 (bzw. seit 1.7.2013 gemäß § 4 EisbBFG) orientiert, angedacht hat, blieb sie schlussendlich beim Einzelkartenentschädigungsmodell. Deswegen unterbreitete die Schienen-Control Kommission mit Schreiben vom 01.08.2012 als Kompromiss ein dementsprechendes Entschädigungsmodell für Besitzer von Wochen- und Monatskarten bei Benützung von Fernverkehrszügen mit folgenden Eckpunkten:

- Wochenkarten 2,0 EURO pro Verspätungsfall über 20 Minuten;
- Monatskarten 1,5 EURO pro Verspätungsfall über 20 Minuten;
- Deckelung mit 25 % des Zeitfahrkartenwerts und
- ein Mindestentschädigungsbetrag von 4 EURO.

Zudem wurde seitens der Schienen-Control Kommission wiederholt auf die schwierige Geltendmachung der Ansprüche hingewiesen, da zuerst nur eine Verspätungsbestätigung unmittelbar nach Fahrtende des verspäteten Zuges im Fahrtendbahnhof bei einer (geöffneten) Personenkasse möglich war, später auch beim Zugbegleiter des jeweiligen Zuges. Allerdings sind Züge des Nah- und Regionalverkehrs der Ö*** seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 im sogenannten Selbstbedienungs-Verkehr (vgl. http://www.***.at/de/Reiseplanung/Wege_zum_Ticket/SB-Verkehr/index.jsp) unterwegs, was bedeutet, dass dort keine Zugbegleiter mehr mitfahren, sondern nur mehr Kontrollpersonal, welches Fahrkartenkontrollen durchführt. Gerade bei unbesetzten Zügen des Nah- und Regionalverkehrs bzw. bei Bahnhöfen ohne Personenkasse bzw. auch bei Bahnhöfen mit geschlossenen Personenkassen ist folglich der Erhalt der Verspätungsbestätigung nahezu unmöglich. Allerdings erhält der Fahrgast nur beim Vorliegen der notwendigen Anzahl von Verspätungsbestätigungen eine Entschädigung bei der Ö***.

Im aufsichtsbehördlichen Verfahren SCK-WA-11-001 wurde schlussendlich nach Vorlage mehrerer adaptierter Entschädigungsmodelle, zahlreichen Schriftsätzen und einer mündlichen Verhandlung im November 2012 bzw. im März 2013 ein Kompromiss mit folgenden Eckpunkten gefunden:

- Verspätungen sind ab 30 Minuten entschädigungsrelevant;
- € 0,75 pro Verspätungsfall für alle Zeitfahrkartenbesitzer;
- Der Ausschlussgrund „Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst“ des Art 17 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 wird nicht angewandt;

Die Schienen-Control Kommission akzeptierte in ihrer Sitzung am 9.10.2012 aufgrund der Vereinbarung über eine Evaluierung nach 1 Jahr vorläufig den Kompromissvorschlag der Ö***, damit die Besitzer von Wochen- und Monatskarten den bereits seit 03.12.2009 zustehenden Anspruch auf Verspätungsentschädigungen endlich erhalten. Die Schienen-Control Kommission teilte jedoch bereits damals der Ö*** mit, dass sie dem Kompromissvorschlag skeptisch gegenüber steht, diesen allerdings mangels übermittelter Daten vorläufig akzeptiere. Mit der Ö*** wurde vereinbart, dass bezüglich der Verspätungsentschädigung von Wochen- und Monatskarten eine gemeinsame Evaluierung nach Ablauf eines Jahres vorgenommen wird.

Mangels vorliegender Daten konnten seitens der Schienen-Control Kommission zum damaligen Verfahrensstand die Angaben der Ö*** über die Kosten der Entschädigungen für Zeitfahrkarten nicht überprüft werden. Aber bereits damals wurden seitens der Schienen-Control Kommission die finanziellen Auswirkungen angesichts der damals bekannten ausbezahlten Entschädigungen bei Einzel- und Jahreskarten bezweifelt. Dies umso mehr, da ja bei diesem Entschädigungsmodell zumindest 6 Verspätungen über 30 Minuten für einen einzelnen Entschädigungsanspruch anfallen müssen.

1. Verspätungen und Zugausfälle:

Umfang an Verspätungen und Zugausfälle:

Entscheidend für die Notwendigkeit von angemessenen Entschädigungen ist, dass wiederholte Verspätungen oder Zugausfälle des Bahnunternehmens vorliegen. Liegen keine wiederholten Verspätungen oder Zugausfälle vor, sind auch keine Entschädigungen zu zahlen. Andernfalls sind unabhängig von den Kosten angemessene Entschädigungen zu zahlen.

Laut den im Verfahren übermittelten Statistiken der Ö*** waren im Jahr 2011 insgesamt 1.112 oder 1,19% der Züge der Ö*** allein im Fernverkehr mehr als 60 Minuten und 239 oder 0,26% mehr als 120 Minuten in ihrem Zuglauf verspätet (vgl. Schreiben der Ö*** vom 21.05.2012). Ausgefallene Züge bzw. verspätete Züge im Vorort- und Regionalverkehr sind darin nicht enthalten.

Laut den im Verfahren übermittelten Statistiken der Ö*** waren im Jahr 2012 insgesamt 4.019 oder 4,4% der Züge der Ö*** allein im Fernverkehr mehr als 30 Minuten und 1.266 oder 1,4% mehr als 60 Minuten in ihrem Zuglauf verspätet (vgl. Schreiben der Ö*** vom 10.06.2013). Ausgefallene Züge bzw. verspätete Züge im Vorort- und Regionalverkehr sind darin nicht enthalten.

Laut den im Verfahren übermittelten Statistiken der Ö*** waren im Jahr 2013 insgesamt 7.828 oder 8,9% der Züge der Ö*** allein im Fernverkehr mehr als 20 Minuten und 4.692 oder

5,4% mehr als 30 Minuten oder 1.517 oder 1,7% mehr als 60 Minuten in ihrem Zuglauf verspätet (vgl. Schreiben der Ö*** vom 04.08.2014). Ausgefallene Züge bzw. verspätete Züge im Vorort- und Regionalverkehr sind darin nicht enthalten.

Die entsprechenden Daten für das Jahr 2014 wurden seitens der Ö*** trotz Aufforderung nicht vorgelegt (vgl. Schreiben der Ö*** vom 27.03.2015).

Laut den im Verfahren übermittelten Statistiken der I*** (vgl. Schreiben der I*** vom 07.06.2012 bzw. die diesbezügliche umfangreichere Zusammenfassung im Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 01.08.2012) waren zusammengefasst im Zeitraum 01/2011 bis 04/2012:

- 0,6%-2,0% aller Personenfernverkehrszüge der Ö*** mehr als 60 Minuten verspätet.
- in den für Besitzer von Zeitfahrkarten besonders relevanten Bahnhöfen St. Pölten Hbf, Wr. Neustadt Hbf, Wels Hbf, Bruck/Mur und Wörgl Hbf waren 0,1% bis maximal 2,1% aller Personenfernverkehrszüge der Ö*** mehr als 60 Minuten verspätet sind.
- In den von Pendlern - einer stark Zeitfahrkarten nutzenden Zielgruppe - für die Fahrt von und zur Arbeitsstätte besonders frequentierten Zügen in den Morgen- und Abendstunden waren 0,0% bis maximal 6,5% zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr aller Personenfernverkehrszüge der Ö*** mehr als 60 Minuten verspätet und 0,0% bis maximal 2,6% zwischen 16:30 Uhr und 18:30 Uhr aller Personenfernverkehrszüge der Ö*** mehr als 60 Minuten verspätet.

Laut Daten der I*** über die Betriebsführung haben 2013 Züge im Fernverkehr auf der Infrastruktur der I*** durchschnittlich 9 Verspätungsminuten und im Jahr 2014 durchschnittlich 8,2 Verspätungsminuten. In diesen Werten sind auch die im Vergleich wesentlich pünktlicheren Züge der WESTbahn Management GmbH enthalten. Zugausfälle sind in diesen Werten noch nicht berücksichtigt. (vgl. Monatsbericht Betriebsführung, Schienen-Control GmbH, Jänner bis Dezember 2014 der I***). Die Züge der Ö*** im Fernverkehr haben im Jahr 2014 zwischen 7 und maximal 19,2 Verspätungsminuten pro Zug im Monatsmittel bzw. durchschnittliche Verspätungsminuten pro planmäßigen Halt zwischen 2 und 9,8 Minuten im Monatsmittel. Zugausfälle sind in diesen Werten noch nicht berücksichtigt. (vgl. Management-Summary Betriebsführung für 2014 der I***).

Die Schienen-Control GmbH hat weiters den gesetzlichen Auftrag zur Marktbeobachtung (§ 77 Abs. 1 EISbG) sowie zur Beobachtung von Kundenzufriedenheit und Beschwerdefällen (§ 78a Abs. 4 EISbG). Um diesem Auftrag nachzukommen führt die Schienen-Control GmbH jährlich eine Erhebung in Gestalt eines Fragebogens für die Eisenbahnstatistik der Republik Österreich durch. Laut den übermittelten Daten der I*** waren im Jahr 2013 zwischen 9,7% und 27,2% und im Jahr 2014 zwischen 9% und 16,5% aller Ö***-Personenverkehrszüge im Personenfernverkehr unpünktlich. Im Jahr 2013 waren zwischen 5,6% und 12,2% und im Jahr 2014 zwischen 2% und 3,7% aller Ö***-Personenverkehrszüge im Personennahverkehr unpünktlich. Der railjet der Ö*** war auf der Westbahnstrecke zwischen Salzburg und Wien im Jahr 2013 zwischen 9,1% und 40,2% bzw. im Jahr 2014 zwischen 9,2% und 20,5% unpünktlich. Verspätungen werden ab 5 Minuten 29 Sekunden gemessen, Züge mit

Verspätungen unter 5 Minuten 29 Sekunden gelten als pünktlich. Zugausfälle sind in diesen Werten noch nicht berücksichtigt (vgl. Management-Summary Betriebsführung für 2014 der I***).

Obige Daten werden grafisch in folgender Abbildung aus dem Fahrgastbericht 2014 der Schienen-Control, S 50 dargestellt:

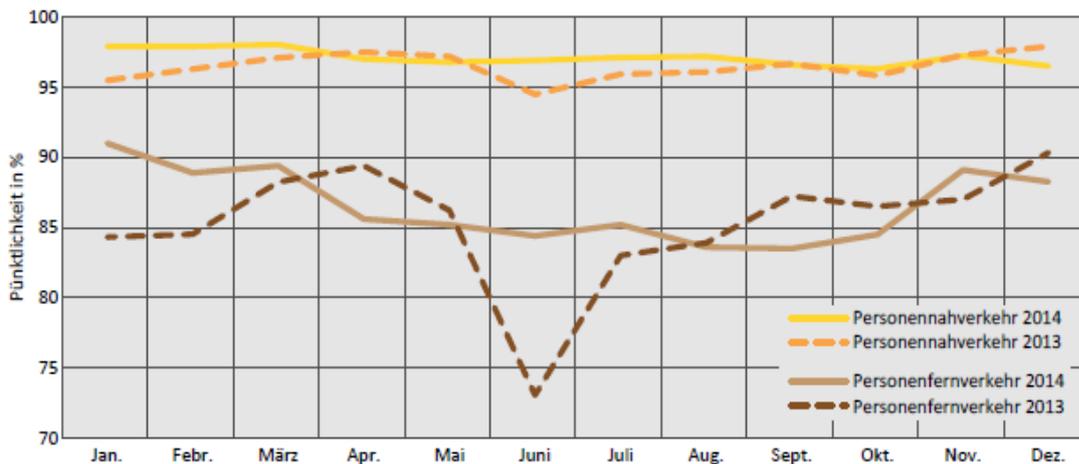


Abb. 1: Pünktlichkeit der [redacted] Personenverkehrszüge im Personennahverkehr und Personenfernverkehr 2013 und 2014 (Messung der Verspätungen ab 5 Minuten 29 Sekunden). Quelle: [redacted]

Laut den auf der Website der Ö*** veröffentlichten Daten konnte die Ö*** im Jahr 2014 neun Mal in einem Bundesland die gesetzlich vorgeschriebene Pünktlichkeit im Vorort- und Regionalverkehr in einem Monat nicht erreichen. Zugausfälle sind in diesen Werten noch nicht berücksichtigt. (vgl.

http://www.***.at/de/Services/Puenktlichkeitsstatistik/Archiv_2014/index.jsp).

Wird der Pünktlichkeitsgrad mittels der Strecken für 2014 ausgewertet, waren laut den übermittelten Daten der I*** 53 von 102 Strecken der Ö*** nicht zwischen Juni und Dezember 2014 pünktlich, die unpünktlichste Strecke Spielfeld-Straß - Bad Radkersburg erreicht im Oktober 2014 einen Pünktlichkeitsgrad von 69%. Ungeplante Zugausfälle ohne Schienenersatzverkehr sind in diesen Werten berücksichtigt.

Laut Schreiben der Ö*** vom 23.08.2013, S 1 im SCK-Verfahren mit der GZ: SCK-WA-12-029 teilte die Ö*** mit, dass im Jahr 2012 durchschnittlich 0,62% aller Nahverkehrszüge je Monat von einem Zugausfall betroffen waren. Für andere Jahre liegen keine Daten vor.

Die hier angeführten Daten, welche von der Ö*** und der I*** stammen, bilden kein vollständiges Bild aller Verspätungen und Zugausfälle im Ö***-Netz. Dieser Ausschnitt an Daten belegt für die Schienen-Control Kommission jedoch ausreichend, dass die Züge der Ö*** von wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen betroffen sind. Dies wird auch durch die bisher ausbezahlten Entschädigungen für Einzelfahrkarten und Jahreskarten untermauert.

Wie unter Punkt „2. Angemessenheit der Entschädigung“ ausgeführt, wurden im selben Vergleichszeitraum von 2010 bis 2014 insgesamt ca. 2,2 Millionen Euro an Entschädigungen

für Verspätungen für Einzelfahrkarten und Jahreskarten ausbezahlt. Zu diesen Zahlen ist noch anzumerken, dass wie bei im Ö***-Entschädigungsmodell für Wochen- und Monatskarten auch bei Einzelfahrkarten erst auf Antrag des Fahrgasts die Entschädigung ausbezahlt wird. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass die tatsächlichen Ansprüche auf Verspätungsentschädigungen für Einzelfahrkarten vermutlich ungleich höher sind, aber von Fahrgästen nicht geltend gemacht oder auch vom Bahnunternehmen verweigert werden.

Zudem gibt es bis zum heutigen Tage zahlreiche Probleme (fehlende Möglichkeit zur Anmeldung für die Teilnahme am Entschädigungsverfahren, fehlende Datenweitergabe zwischen Verkehrsverbänden und der Ö***, keine Berücksichtigung von ausgefallenen Zügen, usw.) bei den Entschädigungen für Jahreskarten, wodurch wahrscheinlich auch hier nur ein Teil der Anspruchsberechtigten tatsächlich eine Entschädigung erhalten hat. Auch die Zahl der laut Ö*** potentiell von Verspätungen betroffenen Zeitfahrkartenbesitzer, nämlich 305 Personen pro Fernverkehrszug (vgl. Schreiben der Ö*** vom 26.09.2012, Anlagen 1 und 2), zeigt, dass die im Vergleich dazu ausbezahlten 6 Euro bei einem einzigen Entschädigungsfall an Entschädigungen für andere Zeitfahrkarten keine angemessene Entschädigung darstellt.

30 Minuten als Mindestverspätungswert:

Laut Angaben der Ö*** werden Zeitfahrkarten bis 70 km Entfernung am weitaus stärksten nachgefragt und auch verkauft (vgl. Schreiben der Ö*** vom 21.05.2012). Dies erscheint auch nachvollziehbar, da Wochen- und Monatskarten stark für Fahrten für geringe Entfernungen (z. B. von Pendlern für ihre Fahrten von und zur Arbeit) gekauft werden. Wie bereits ausgeführt hielt die Ö*** in den ersten Entschädigungsmodellen an der 60-Minuten Grenze für Verspätungen fest. Nachdem die Schienen-Control Kommission mehrfach darauf hingewiesen hat, dass dies wahrscheinlich dazu führt, dass Verspätungsentschädigungen nahezu denkmöglich sind, einigte man sich im Kompromissmodell auf eine 30-Minuten Grenze für Verspätungen. Allerdings zeigen sämtliche Daten über Verspätungen bzw. die geringe Summe an ausbezahlte Entschädigungen, dass auch dieser Mindestverspätungswert für ein gesetzeskonformes Entschädigungsmodell für Zeitfahrkarten ungeeignet ist. Dies aus dem Grund, da bei den vornehmlich kurzen Distanzen, welche Zeitfahrkartenbesitzer fahren, große Verspätungen über 30 oder gar über 60 Minuten eher die Ausnahme darstellen. In der Regel treten auf diesen Strecken geringfügige Verspätungen auf, diese fallen jedoch häufig an. Die Züge der Ö*** im Fernverkehr haben im Jahr 2014 zwischen 7 und maximal 19,2 Verspätungsminuten pro Zug im Monatsmittel bzw. durchschnittliche Verspätungsminuten pro planmäßigen Halt zwischen 2 und 9,8 Minuten im Monatsmittel. (vgl. ua. Schreiben der Ö*** vom 10.06.2013, Schreiben der I*** vom 07.06.2012 bzw. die diesbezügliche umfangreichere Zusammenfassung im Schreiben der Schienen-Control Kommission vom 01.08.2012, Schreiben der Ö*** vom 04.08.2014, Monatsbericht Betriebsführung, Schienen-Control GmbH, Jänner bis Dezember 2014 der I***, Management-Summary Betriebsführung für 2014 der I***). Im Vergleich dazu bezahlt etwa das finnische Bahnunternehmen VR-Yhtymä Oy für vergleichbare Zeitfahrkarten mit einer Geltungsdauer von 14-30 Tagen analog dem österreichischen Jahreskartenmodell bei Verspätungen ab 10 Minuten (vgl. https://www.vr.fi/cs/vr/en/hae_hyvitysta_ja_korvausta_en).

Zusammengefasst kann zweifelsfrei festgestellt werden, dass den Fahrgästen, die eine Zeitfahrkarte besitzen und denen die in Art 17 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bzw. § 5 EisBFG für eine Entschädigung geforderten wiederholten Verspätungen oder Zugausfälle

während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte widerfahren, keine angemessene Entschädigung gewährt wird.

2. Angemessenheit der Entschädigung:

Entscheidend für die Gesetzeskonformität des Entschädigungsmodells ist auch, dass bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen angemessene Entschädigungen durch das Bahnunternehmen gewährt werden. Liegen keine wiederholten Verspätungen oder Zugausfälle vor, müssen auch keine Entschädigungen gewährt werden. Liegen jedoch wiederholte Verspätungen oder Zugausfälle vor, sind unabhängig von den Kosten angemessene Entschädigungen zu zahlen.

Eine genaue Bestimmung, was der Gesetzgeber unter einer angemessenen Entschädigung für Zeitfahrkarten (ausgenommen Jahreskarten) versteht, findet sich weder in Art 17 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 noch in § 5 EisbBFG und auch nicht in den Materialien zu § 5 EisbBFG.

Bei Einzelfahrkarten erachtet der Gesetzgeber eine Mindestentschädigung von mindestens 25 Prozent des Fahrpreises für die einfache Fahrt bei Verspätungen ab 60 Minuten und mindestens 50 Prozent bei Verspätungen ab 120 Minuten jedenfalls als angemessen.

Bei Jahreskarten erachtet der Gesetzgeber eine Mindestentschädigung von 10% des Bahnanteils der Jahreskarte, pro Monat in welchem der Pünktlichkeitsgrad nicht erreicht wird, jedenfalls als angemessen.

Je nach gewähltem Entschädigungsmodell für Zeitfahrkarten wie Wochen- und Monatskarten ist eine Mindestentschädigung von 25% bzw. 50% (Entschädigungsmodell gemäß Art 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007) oder eine Mindestentschädigung von 10% (Entschädigungsmodell gemäß § 4 Abs. 1 Ziffer 5 EisbBFG, vgl. Reiter, wbl 2014, 71.) des Preises der Fahrkarte wohl jedenfalls im Sinne des Gesetzgebers eine angemessene Entschädigung.

Ausbezahlte Entschädigungssumme:

Im Zeitraum 2010 bis 2014 meldete die Ö*** im Jahr 2010 13.304, im Jahr 2011 13.637, im Jahr 2012 20.949, im Jahr 2013 34.993 und nach vorläufigen Zahlen im Jahr 2014 21.482 Entschädigungsfälle bei Zugverspätungen für Einzelfahrkarten und Jahreskarten (vgl. Fahrgastrechte-Statistik 2013 der Schienen-Control GmbH, S 8 bzw. Fragebogen der Schienen-Control GmbH für die Eisenbahnstatistik der Republik Österreich).

Im Zeitraum 2010 bis 2014 wurden seitens der Ö*** im Jahr 2010 276.822 Euro, im Jahr 2011 320.313 Euro, im Jahr 2012 358.020 Euro, im Jahr 2013 625.236 Euro und im Jahr 2014 nach vorläufigen Zahlen 590.604 Euro für Entschädigungen bei Zugverspätungen ausbezahlt. Der überwiegende Teil wurde für Einzelfahrkarten, der geringere Teil für Jahreskarten ausbezahlt (vgl. Fahrgastrechte-Statistik 2013 der Schienen-Control GmbH, S 9 bzw. Fragebogen der Schienen-Control GmbH für die Eisenbahnstatistik der Republik Österreich).

Mit Schreiben vom 26.09.2012 teilte die Ö*** mit, dass sie beim mit Schreiben vom 01.08.2012 von der Schienen-Control Kommission vorgeschlagenen Entschädigungsmodell

(Wochenkarten 2,0 EURO pro Verspätungsfall über 20 Minuten; Monatskarten 1,5 EURO pro Verspätungsfall über 20 Minuten; Deckelung mit 25 % des Zeitfahrkartenwerts und ein Mindestentschädigungsbetrag von 4 EURO) mit jährlichen Kosten von ca. 2,83 Millionen Euro rechne. Beim schlussendlich vereinbarten Kompromissvorschlag (€ 0,75 pro Verspätungsfall für alle Zeitfahrkartenbesitzer; Verspätungen sind ab 30 Minuten entschädigungsrelevant; der Ausschlussgrund „Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst“ des Art 17 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 wird nicht angewandt) rechnete die Ö*** mit zusätzlichen Kosten in der Höhe von 642.330 Euro pro Jahr. Im Vergleich dazu zahlt etwa die Deutsche Bahn eine Entschädigung von 1,5 Euro bis 2,25 Euro für Zeitfahrkarten des Nahverkehrs bzw. Sonderangeboten und 5 Euro bis 7,5 Euro für Zeitfahrkarten des Fernverkehrs (vgl. http://www.bahn.com/i/view/CHE/de/services/passenger_rights/fahrgastrechte_fernverkehr.shtml).

Bereits seit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 am 03.12.2009 haben auch Besitzer von anderen Zeitfahrkarten, insbesondere von Wochen- und Monatskarten, Anspruch auf Verspätungsentschädigungen gemäß Art 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Laut den mittels Fragebogen für die Eisenbahnstatistik der Republik Österreich durch die Schienen-Control GmbH erhobenen Daten hat die Ö*** für sämtliche Berichtsjahre bis 2014 keine Entschädigung für Verspätungen für Besitzer von sonstigen Zeitfahrkarten, insbesondere von Wochen- und Monatskarten, bezahlt. Allerdings wurde mit Schreiben der Ö*** vom 04.08.2014 mitgeteilt, dass im Zeitraum März 2013 bis Februar 2014 insgesamt 6 Euro in einem Entschädigungsfall an Entschädigungen für Wochen- und Monatskarten ausbezahlt wurden.

Die ausbezahlten Entschädigungen sind ein Kriterium zur Beurteilung, ob das Entschädigungsmodell verordnungs- und gesetzeskonform ist. Ein Entschädigungsmodell, welches bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen zu keinen oder nur äußerst geringen Entschädigungen trotz einer vermutlich großen Zahl an Besitzern von Zeitfahrkarten führt, stellt keinen Anreiz für Eisenbahnunternehmen dar, ihre Dienste pünktlicher anzubieten und entspricht weder der Zielsetzung des Gemeinschaftsgesetzgebers noch des nationalen Gesetzgebers (vgl. Erwägungsgründe Nr. 1, 2, 3 oder 13 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007). Die Anzahl der verkauften Zeitfahrkarten wurde von der Ö*** mit Berufung auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse nicht bekannt gegeben.

Notwendige Anzahl an Verspätungen oder Zugausfälle:

Die Entschädigung von 0,75 Euro für Wochen- und Monatskarten pro Verspätung über 30 Minuten bei einem Mindestentschädigungswert von 4 € bedeutet zusätzlich, dass erst ab 6 Verspätungen ein Anspruch auf Entschädigung besteht. Dies stellt eine zusätzliche Hürde für die Erlangung einer Entschädigung da. Der Gesetzgeber normiert nicht näher, was er unter wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen versteht. Der Begriff „wiederholt“ ist im Wege der „grammatikalischen“ Auslegung wohl im Sinne von mehrfach, fortgesetzt, gehäuft, häufig, usw. zu verstehen. Grundsätzlich kann beim Begriff „wiederholt“ bereits beim zweiten Mal von etwas „wiederholtem“ gesprochen werden, drei Mal sind rein begrifflich sicherlich jedenfalls als wiederholt zu bezeichnen.

Eine Wochenkarte hat eine relativ kurze Geltungsdauer von maximal 7 Tagen und die durchschnittliche Nutzung befindet sich vermutlich im einstelligen bis maximal im unteren

zweistelligen Bereich. Laut Ö*** liegt die durchschnittliche Nutzung der Wochenkarten bei - bis dato nicht näher statisch dargelegten - 12 Fahrten pro Geltungsdauer einer Wochenkarte (vgl. Schreiben der Ö*** vom 12.04.2012). Drei Verspätungen oder Zugausfälle werden hier wohl bereits als wiederholt zu klassifizieren sein (vgl. Reiter, wbl 2014, 71.). Eine Monatskarte hat – je nach Monat - eine Geltungsdauer von maximal 31 Tagen und die durchschnittliche Nutzung befindet sich vermutlich im unteren bis mittleren zweistelligen Bereich. Laut Ö*** liegt die durchschnittliche Nutzung der Monatskarten bei - bis dato nicht näher statisch dargelegten - 50 Fahrten pro Geltungsdauer einer Monatskarte (vgl. Schreiben der Ö*** vom 12.04.2012). Im Sinne der Intention von EisbBFG und der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 könnten auch hier bereits drei Verspätungen oder Zugausfälle als wiederholt zu klassifizieren sein, möglicherweise würden aufgrund der längeren Geltungsdauer der Fahrkarte auch geringfügig mehr Verspätungen noch zulässig sein. Bei der Wochenkarte stellen 6 Verspätungen oder Zugausfälle für die Schienen-Control Kommission jedenfalls keine zulässige Auslegung des Begriffs „wiederholt“ dar.

Entschädigungsvergleich mit Einzelfahrkarten:

Folgende Berechnung für die Entschädigung einer Monatskarte mit 4, 5 oder 6 Außenzonen im Verkehrsverbund Ostregion (VOR):

Außenzonen	Preis Monatskarte	25% Entschädigung	Anzahl/Fahrten		50% Entschädigung	Anzahl/Fahrten	
		in EURO	Einzelkarte	Monatskarte	in EURO	Einzelkarte	Monatskarte
4	€ 101,8	€ 25,5	1	34	€ 50,9	1	69
5	€ 118,2	€ 29,6	1	40	€ 59,1	1	79
6	€ 122,5	€ 30,6	1	41	€ 61,3	1	82

Quelle: VOR, Preisstand: 11.05.2015

So würde man bei einem Fahrpreis von 101,8 €, 118,2 € oder 122,5 € für die Monatskarte 34, 40 oder 41 Verspätungen über 30 Minuten in einem Monat benötigen, um 25% des Fahrpreises bzw. 69, 79 oder 82 Verspätungen in einem Monat, um 50% des Fahrpreises entschädigt zu bekommen. Im Vergleich dazu benötigt man bei der Einzelkarte immer nur 1 Verspätung über 60 Minuten bzw. 1 Verspätung über 120 Minuten. Auch unter der Berücksichtigung des unterschiedlichen Verspätungsausmaßes zeigt dieser Vergleich, dass sich die Entschädigung nicht nur - wie von der Ö*** vorgeschlagen - am fiktiven Tagesfahrtwert der Zeitfahrkarte aufgrund einer angenommenen durchschnittlichen Nutzung der Monatskarten von 50 Fahrten orientieren kann, um dem geforderten Kriterium der Angemessenheit zu entsprechen. Ein Entschädigungsmodell, bei welchem mehr Verspätungen bzw. Zugausfälle notwendig sind als die angenommene durchschnittliche Nutzung der Fahrkarte durch den Nutzer, ist für die Schienen-Control Kommission unangemessen.

Auch Art. 17 Abs. 1 schreibt dezidiert nur eine „Mindestentschädigung“ vor. Bereits aus dem Wortlaut folgt mithin, dass für Verspätungen kein abschließendes System vorgegeben wird, sondern es durchaus freistellt, den Schutzstandard zu erhöhen. Bei Miteinbeziehung insbesondere des Erwägungsgrundes Nr. 13 ist daher bei der Entschädigung für Zeitfahrkarten jedenfalls zu bedenken, dass dies im Ergebnis effektiv ist und zu größeren Anreizen zum

Nutzen der Fahrgäste führt. Dies kann nur ein Entschädigungssystem erfüllen, welches bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen eine angemessene Entschädigung gewährt.

Datenübermittlung:

Aufgrunddessen, dass der Gesetzgeber keine genauen Bestimmungen über eine angemessene Entschädigung für Zeitfahrkarten normiert hat und auch entsprechende diesbezügliche Erfahrungswerte fehlen, hat die Schienen-Control Kommission über Jahre mehrfach versucht, mittels der Erhebung exakter Daten die notwendige sachliche Grundlage für die Beurteilung der Gesetzmäßigkeit des Ö***-Entschädigungsmodells zu schaffen.

Die Ö*** hat die meisten - im Laufe der über Jahre gehenden Verfahren - gestellten Fragen der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission, welche als Basis für die Überprüfung der Angemessenheit der Entschädigung dienen sollten, nicht beantwortet. Einerseits wurde seitens der Ö*** mitgeteilt, dass es diese Daten nicht erheben könne. Auch die Ersuchen der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission an die Ö*** um eine schnellstmögliche Adaptierung der Datenerfassung, sodass die Daten, welche etwa im Rahmen des Fragebogens für die Eisenbahnstatistik der Republik Österreich durch die Schienen-Control GmbH erhoben werden, zukünftig vollständig erfasst und übermittelt werden können, wurde nicht Folge geleistet (vgl. Schreiben der Schienen-Control vom 08.11.2012 bzw. vom 18.04.2013).

Andererseits hat sich die Ö*** auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse berufen. Auch der Aufforderung, dass es der Ö*** frei stehe, andere als von der Schienen-Control Kommission verlangte Daten vorzulegen - die für die Beurteilung, ob die vereinbarten Entschädigungsregelungen bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen angemessene Entschädigungen gewähren, hilfreich sein können - wurde nicht Folge geleistet.

Die Anzahl der verkauften Wochen- und Monatskarten und die daraus erzielten Erlöse konnten nicht festgestellt werden. Abgesehen von der Auskunftspflicht gemäß § 74a Abs. 1 EISbG traf die Ö*** im gegenständlichen, von Amts wegen geführten wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren eine Mitwirkungspflicht. Die Officialmaxime entbindet die Parteien nicht davon, durch ein substantiiertes Vorbringen zur Ermittlung des Sachverhaltes beizutragen, wenn es einer solchen Mitwirkung bedarf. Dort, wo es der Behörde nicht möglich ist, den entscheidungswesentlichen Sachverhalt ohne Mitwirkung der Partei festzustellen, ist von einer Mitwirkungspflicht der Partei auszugehen, was insbesondere bei jenen betriebsbezogenen und personenbezogenen Umständen der Fall sein wird, deren Kenntnis sich die Behörde nicht von Amts wegen verschaffen kann (siehe etwa VwGH 27.11.2014, Zl. 2013/03/0092).

Die Schienen-Control Kommission bedurfte im gegenständlichen wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren der Mitwirkung der Ö***, um das bescheidgegenständliche Entschädigungsmodell der Ö*** überprüfen zu können. Die relevanten Daten konnte sich die Schienen-Control Kommission nicht von Amts wegen verschaffen. Hätte das Entschädigungsmodell der Ö*** wie gesetzlich gefordert bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen angemessene Entschädigungen durch das Bahnunternehmen gewährt, so hätte für die Ö*** kein Anlass bestanden, der Schienen-Control Kommission die diesbezüglichen Auskünfte nicht zu erteilen, wäre diese

Auskunftserteilung doch in ihrem Interesse gelegen. Angesichts dessen konnte die Schienen-Control Kommission die Angemessenheit des Ö***-Entschädigungsmodells nur auf Basis der vorliegenden Daten überprüfen.

In Verbindung mit der Tatsache, dass im entsprechenden Zeitraum durchaus wiederholte Zugausfälle und Zugverspätungen vorgefallen sind - wie bereits unter Punkt „1. Verspätungen und Zugausfälle“ ausgeführt - zeigt der Umstand, dass seit Dezember 2009 bis Ende 2014 in einem einzigen Entschädigungsfall insgesamt 6 Euro ausbezahlt worden ist jedenfalls, dass das derzeitige Ö***-Entschädigungsmodell für Zeitfahrkarten aus mehreren Gründen kein taugliches Modell für eine angemessene Entschädigung gemäß den gesetzlichen Bestimmungen darstellt (vgl. Erwägungsgründe Nr. 1, 2, 3 oder 13 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007) und daher die entsprechenden Bestimmungen in den Tarifbestimmungen für unwirksam zu erklären waren.

Zum Spruchpunkt I. 2):

Im Spruchpunkt I. 2) wird der Ö*** die Herstellung des rechtskonformen, dieser Unwirksamklärung entsprechenden Zustandes bis 01. Juli 2015 aufgetragen. Damit wird ihr zugleich die Verwendung der für unwirksam erklärten Bestimmungen insbesondere auf der Website www.***.at und in den Beförderungsbedingungen der Ö*** untersagt, und ein rechtmäßiges Verhalten, nämlich die Verwendung von Beförderungsbedingungen, welche die für unwirksam erklärten Bestimmungen nicht mehr enthalten, auferlegt.

Zum Spruchpunkt I. 3):

Im Spruchpunkt I. 3) wird der Ö*** ein auch auf andere Weise die Fahrgäste in ihren Rechten verletzendes Verhalten untersagt, nämlich, sich gegenüber den Fahrgästen auf die im Spruchpunkt I. 1) für unwirksam erklärten Bestimmungen ab 01. Juli 2015 zu berufen.

Zum Spruchpunkt I. 4):

Im Spruchpunkt I. 4) wird der Ö*** aufgetragen, dass sie ab Zustellung des Bescheides bis 01. Juli 2015 neue Regelungen für die Verspätungsentschädigung bei Zeitfahrkarten, insbesondere Wochen- und Monatskarten, aufzustellen hat.

Dieses Entschädigungsmodell hat insbesondere Art 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr bzw. § 5 Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (EisbBFG) zu entsprechen.

Zum Spruchpunkt II. a.-e.):

Im Spruchpunkt II. a.-e.) wird der Ö*** aufgetragen, die bereits mehrfach eingeforderten bzw. notwendigen Daten bis 01. Juli 2015 zu übermitteln, welche notwendig sind, um das neue vorgeschlagene Entschädigungsmodell für Zeitfahrkarten auf seine Rechtmäßigkeit zu überprüfen.

Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse:

Zur Weigerung der Ö*** zur Übermittlung der mehrfach über Jahre angeforderten Daten, welche zudem im Verfahren SCK-WA-11-001 seitens der Ö*** für die vereinbarte Evaluierung zugesagt worden sind, wegen Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen verweist die Schienen-Control Kommission weiterhin auf das Erkenntnis des VfGH vom 29.09.2012, B 54/12 u.a., zur Datenerhebung durch die E-Control, dessen Grundsätze für alle der Aufsicht einer Regulierungsbehörde unterliegenden Unternehmen Geltung haben.

Bei den geforderten Daten, insbesondere über die Anzahl der verkauften Zeitfahrkarten bzw. über die Einnahmen aus den verkauften Zeitfahrkarten, handelt es sich um Wirtschaftsdaten der Ö***, die vermutlich dem Schutzbereich des § 1 Abs. 1 DSG 2000 unterliegen. Sie unterliegen damit grundsätzlich durch das Grundrecht auf Datenschutz einem verfassungsrechtlichen Schutz vor Ermittlung und Offenlegung, der nur nach Maßgabe des § 1 Abs. 2 DSG 2000 eingeschränkt werden darf. Auch im Fall zulässiger Beschränkungen darf der Eingriff in das Grundrecht jeweils nur in der gelindesten, zum Ziel führenden Art vorgenommen werden. Die angeordnete Datenerhebung ist nur zulässig, wenn das Gesetz zur Erhebung dieser Daten ermächtigt.

Im zugrundeliegenden aufsichtsbehördlichen Verfahren hat die Schienen-Control GmbH und die Schienen-Control Kommission im Gegensatz zu den Ausführungen der Ö*** (vgl. Schreiben der Ö*** vom 27.03.2015, S 3) ausreichend dargelegt, dass die entsprechenden Daten benötigt werden, um die gesetzlich geforderte Angemessenheit des Entschädigungsmodells der Ö*** überprüfen zu können.

Die Anzahl und die Einnahmen aus den von der Ö*** in einem Jahr verkauften Zeitfahrkarten - aufgeschlüsselt nach Wochen- und Monatskarten bzw. Ö***-Zeitfahrkarten und von der Ö*** verkauften Verbundzeitfahrkarten – sind für die Beurteilung der Angemessenheit des Ö***-Entschädigungsmodells maßgeblich. Naturgemäß stellt die Höhe der Verkaufszahl und der daraus erzielten Einnahmen in Relation zu den tatsächlichen Entschädigungsfällen und Entschädigungszahlungen ein Kriterium für die Angemessenheit dar. Der von der Ö*** angegebene einzige Entschädigungsfall mit der Entschädigungssumme von 6 Euro ist im Sinne der Angemessenheit unterschiedlich zu werten, ob etwa 100, 10.000, 100.000 oder etwa 1 Million Zeitfahrkarten verkauft werden. Dasselbe gilt für die daraus erzielten Erlöse im Verhältnis zu den ausbezahlten Entschädigungen.

Die statistischen Angaben über die Häufigkeit von Verspätungen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten im Personennah- und fernverkehr im Zeitraum eines Jahres, ausgewertet nach Monaten und die Angabe der gesamten Anzahl der Nah- bzw. fernverkehrszüge und der Anzahl und des prozentuellen Anteils an Nahverkehrszügen ab 20, ab 30 und ab 60 Minuten Verspätung, stellen ein weiteres Kriterium für die Beurteilung der Angemessenheit des Ö***-Entschädigungsmodells dar. Nur bei Vorliegen von wiederholten Verspätungen besteht ein Anspruch auf angemessene Entschädigungen. Je mehr und je größere Verspätungen und Zugausfälle erfasst sind, desto mehr Entschädigungsfälle und Entschädigungszahlungen sollten vermutlich anfallen, um von einem angemessenen Entschädigungsmodell zu sprechen. Dies gilt naturgemäß auch im umgekehrten Sinn. Zudem kann erst aus diesen Daten abgeleitet werden, ob das gewählte Verspätungsausmaß (z. B. 20, 30 oder 60 Minuten) im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen überhaupt geeignet ist.

Da die Ö*** ihr Entschädigungsmodell maßgeblich auf einen fiktiven Tagesfahrtwert der Zeitfahrkarte aufgrund einer nicht näher dargelegten durchschnittlichen Nutzung der Zeitfahrkarten aufbaut und dies im Laufe des Verfahrens trotz Aufforderung nicht näher dargelegt hat, sind auch diese Daten für die Überprüfung der Angemessenheit relevant. Dies auch angesichts des Einwandes von der Ö***, dass gemäß Art 17 dritter Absatz der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 die Entschädigung für eine Verspätung im Verhältnis zu dem Preis berechnet wird, den der Fahrgast für den verspäteten Verkehrsdienst tatsächlich entrichtet hat. Ohne statistische Angaben über die behauptete durchschnittliche Nutzung der Zeitfahrkarten, können die Angaben der Ö*** nicht seriös verifiziert werden.

Die angeforderten Daten sind für die Überprüfung der Entschädigungsregelungen notwendig, damit die Schienen-Control GmbH und die Schienen-Control Kommission als benannte nationale Stellen zur Durchsetzung der Fahrgastrechte gemäß Art. 30 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr bzw. den der Schienen-Control Kommission durch das Eisenbahngesetz, etwa § 78b EisbG bezüglich der Unwirksamkeitserklärung von Beförderungsbedingungen, einschließlich der Entschädigungsbedingungen, eingeräumten Kompetenzen nachkommen können.

Ist die Behörde zur Durchführung eines aufsichtsbehördlichen Verfahrens zuständig, vollzieht sie eisenbahnrechtliche Vorschriften und ist die Ö*** verpflichtet, ihr diesbezüglich alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

§ 74a Abs. 1 EisbG sieht diesbezüglich vor, dass die Zuweisungsstellen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission auf Verlangen die Auskünfte zu erteilen haben, die für den ihnen übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen erforderlich sind, sowie diesen und den von ihnen Beauftragten zur Überprüfung der Einhaltung der ihnen zum Vollzug übertragenen eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen auf Verlangen die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher zu gewähren haben.

Es obliegt der Regulierungsbehörde zu beurteilen, welche Auskunft sie in welchem Umfang zur Erfüllung ihrer Aufgaben jeweils benötigt. Dass die Regulierungsbehörde ihr Auskunftsbegehren jeweils in der Richtung begründet, für welche Aufgabe sie welche Auskunft benötigt, wird nicht ausdrücklich verlangt (vgl. Anm. 2 zu § 74a EisbG, in Catharin/Gürtlich Eisenbahngesetz² (2011)). Die im Verfahren geforderten Daten stellen die gelindeste und zum Ziel führende Art dar, um den gesetzlich übertragenen Aufgaben nachzukommen. Im Gegensatz zu den Ausführungen der Ö*** (vgl. Schreiben der Ö*** vom 27.03.2015, S 4) ist es auch laut VfGH aus verfassungsrechtlicher Sicht nicht zu beanstanden, wenn der Gesetzgeber der Regulierungsbehörde einen gewissen Beurteilungsspielraum einräumt, welche Auskünfte die Regulierungsbehörde zur Wahrnehmung ihrer Überwachungs- und Aufsichtsbefugnisse für erforderlich hält (vgl. VfGH vom 29.09.2012, B 54/12 u.a., S 2).

Die allgemeine Auskunftspflicht ergänzt die besonderen Tatbestände von Vorlage- und Mitteilungspflichten an die Schienen-Control GmbH. Diese Auskunftspflicht ist keine generelle, sondern auf jene Auskünfte eingegrenzt, die für den Vollzug der den Regulierungsbehörden

Schienen-Control GmbH und Schienen-Control Kommission ausdrücklich übertragenen Aufgaben erforderlich sind (vgl. Anm. 1 zu § 74a EisbG, in Catharin/Gürtlich Eisenbahngesetz² (2011)).

Die Umsetzung der Aufträge in den oben aufgezählten Spruchpunkten I. 1-4) und II. a.-e.) ist der Ö***- Personenverkehr AG jederzeit möglich. Es ist daher iSd § 59 Abs. 2 AVG angemessen, die Ö*** zu verpflichten, ab der Zustellung des Bescheides binnen einer Umsetzungsfrist von über 1 Monat bis zum 1. Juli 2015 entsprechend diesen Aufträgen vorzugehen.

Es gewähren die im Spruchpunkt I. 1) für unwirksam erklärten Bestimmungen im „Handbuch für Reisen mit der Ö*** in Österreich“ keine angemessene Entschädigung für Zeitfahrkarten bei wiederholten Verspätungen und Zugausfälle gemäß den bundesrechtlichen bzw. unmittelbar anzuwendenden unionsrechtlichen Rechtsvorschriften. Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann gemäß Art 130 Abs. 1 Z 1 B-VG iVm Art 131 Abs. 2 B-VG sowie § 84 Abs. 2 EisbG das Rechtsmittel der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden. Die Beschwerde ist binnen vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides bei der Schienen-Control Kommission einzubringen. Die Beschwerde hat die Bezeichnung des angefochtenen Bescheides und der belangten Behörde, die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben zu enthalten, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist. Die Eingabengebühr beträgt gemäß der BVwG-Eingabengebührverordnung € 30,-.

Schienen-Control Kommission
Wien, am 30.04.2015

Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller eh

F.d.R.d.A.
Mag. Norman Schadler

Ergeht an:

Ö***