

Liebe Leserin, lieber Leser,

in unserer ersten Newsletter-Ausgabe 2022 geht es beispielsweise um das Verfahren betreffend Trassenkonflikte. Die Schienen-Control Kommission hat die Beschwerde eines Eisenbahnverkehrsunternehmens per Bescheid abgewiesen, weil das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Trassenkonflikt im Sinne des Eisenbahngesetzes und insbesondere der Diskriminierungsfreiheit entschieden hat.

Außerdem informieren wir Sie über vielfältige Themen aus der Marktbeobachtung: Die Leistungsdaten der ÖBB-Infrastruktur zeigen für 2021 eine solide Erholung des Güterverkehrs gegenüber dem Gesamtjahr 2020. Auch der Personenverkehr verzeichnete hohe Zuwächse. Hilfsmaßnahmen für den Eisenbahnmarkt in Form des Erlasses, der Ermäßigung oder der Stundung von Wegeentgelten werden aufgrund einer Änderung der VO (EU) 2020/1429 weiterhin möglich sein. Sie erhalten des Weiteren Informationen zur Pünktlichkeit 2021, über Entwicklungen bei nationalen und internationalen Marktteilnehmern sowie zu Personalveränderungen bei den einzelnen Unternehmen.

Beim Plenum der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) in Wien Ende vergangenen Jahres beschlossen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer u. a. eine Organisationsreform für das Netzwerk der Europäischen Eisenbahnregulierungsbehörden. Eine wichtige Neuerung im Rahmen der Reform ist, dass Abstimmungen künftig größtenteils mit einer Dreiviertelmehrheit (statt mit Konsensprinzip) getroffen werden können.

Die Mitarbeiter des Bahnbereichs der apf führten 2021 ein Audit bei Verkehrsunternehmen in Tirol und Vorarlberg durch, um zu kontrollieren, ob die Unternehmen ihre Verpflichtungen betreffend Fahrgastrechte umgesetzt haben. Nachbesserungen forderte die apf u. a. wegen fehlender Hinweise auf die Schlichtungsstelle (etwa bei Aushängen von Fahrgastrechten) und bei gesetzlichen Bestimmungen, die z. B. in den Tarifbestimmungen fehlten.

Wir senden Ihnen schöne Frühlingsgrüße!

Herzlichst, Ihre

Teams der Schienen-Control und der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte

Impressum:

Herausgeber und Redaktion: Schienen-Control GmbH, Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien, T: +43 1 5050707, office@schienencontrol.gv.at, www.schienencontrol.gv.at; www.apf.gv.at; www.passagier.at

Die Schienen-Control ist Mitglied von <https://www.irg-rail.eu/>



Aktuelles aus der Regulierungsarbeit

Bescheid der Schienen-Control Kommission zu Trassenkonflikt

Die Schienen-Control Kommission befasste sich in einem Verfahren mit Trassenkonflikten beim Fahrplan für das Jahr 2022. Die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellten Zugtrassen standen in Konflikt mit Zugtrassenbestellungen eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens. Die Zuweisungsstelle (Infrastrukturbetreiber) führte daher ein Koordinierungsverfahren durch und erarbeitete zwei Lösungsvarianten. Die erste Variante sah eine Lösung des Konflikts durch Abänderung der Zugtrassenbestellungen beider Eisenbahnverkehrsunternehmen vor. Die zweite Variante zeigte eine unveränderte Umsetzung der Trassenbestellungen eines der beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen (A) und eine Abänderung der Bestellungen (nur) des anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens (B). Die Zuweisungsstelle beschloss, die erste Variante umzusetzen, indem sie die Bestellungen beider Eisenbahnverkehrsunternehmen veränderte und die Trassen entsprechend anbot.

In der Folge bestellte das Eisenbahnverkehrsunternehmen B einzelne Zugtrassen ab, was Auswirkungen auf Anschlussverbindungen zu Zügen des Eisenbahnverkehrsunternehmens A hatte. Das Unternehmen A beschwerte sich daraufhin bei der Schienen-Control Kommission und beantragte die Zuweisung der Zugtrassen wie es sie bestellt hatte (somit entsprechend der zweiten Variante aus dem Koordinierungsverfahren). Dabei führte A u. a. an, dass seine Bestellungen dem Knoten-Kanten-Modell entsprechen, welches das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für symmetrisch vertaktete Personenverkehre in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) festgelegt hat.

Das Knoten-Kanten-Modell legt fest, in welchen Verkehrsstationen ein Taktknoten zu welcher Minute stattfindet. Zur Bedienung der Taktknoten ist die Einhaltung bestimmter Kantenfahrzeiten auf den Streckenabschnitten, welche die Verkehrsstationen verbinden, erforderlich. Symmetrisch vertaktete Verkehre werden in festen Zeitintervallen erbracht und ermöglichen den Fahrgästen das Umsteigen in andere Züge, und zwar auch in solche, die in die Gegenrichtung fahren.

Die Schienen-Control Kommission wies die Beschwerde mit Bescheid ab: Die von der Zuweisungsstelle gewählte Lösung entspricht den Grundsätzen des Eisenbahngesetzes über die Zuweisung von Zugtrassen und insbesondere dem Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit. Die Abbestellung von Zugtrassen durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen B änderte daran nichts. Die vom beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen gewünschte zweite Lösungsvariante hätte eine Priorisierung seiner Trassenbestellungen bedeutet. Eine strikte Priorisierung von Trassenbestellungen, z. B. bei symmetrisch vertakteten Personenverkehren, ist jedoch grundsätzlich nicht zulässig (Ausnahmefall: eine für überlastet erklärte Eisenbahninfrastruktur). Gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission wurde keine Beschwerde erhoben.

Marktbeobachtung

Marktzahlen des vierten Quartals 2021

Die Leistungsdaten der ÖBB-Infrastruktur zeigen am Ende des vierten Quartals 2021 eine solide Erholung des Güterverkehrs gegenüber dem Gesamtjahr 2020. Die Verkehrsleistung (Bruttotonnenkilometer) ist um acht Prozent angestiegen, damit liegt sie teils deutlich über den Werten von vor COVID-19. Die zurückgelegten Güterzugkilometer sind um knapp sechs Prozent höher, wobei auch über vier Prozent mehr Güterzüge unterwegs waren und dadurch die Netzauslastung wieder nach oben gegangen ist. Ähnlich hohe Zuwächse verzeichnete der Personenverkehr, die Zugkilometer sind im Jahresvergleich zwischen 2020 und 2021 um etwa sieben Prozent angewachsen und befanden sich somit leicht über dem Niveau von 2019. Analog dazu sind die Zugzahlen im selben Ausmaß gestiegen. Eine Gegenüberstellung der Quartale zeigt, dass sich die Zahlen bei jedem Indikator vom ersten bis zum letzten Quartal kontinuierlich erhöht haben.

Zwar konnte die Rail Cargo Austria ihre Verkehrsleistung gegenüber 2020 in Summe wieder um zwei Prozent steigern, allerdings ging ihr Marktanteil um weitere vier Prozentpunkte nach unten und beträgt derzeit nur noch 62,7 Prozent. Hauptgrund dafür ist der Verlust von Verkehren an die stärksten Mitbewerber (Lokomotion, TX Logistik und ecco-rail). Die Marktanteile der Rail Cargo Austria werden sich künftig vermutlich noch weiter verringern, weil der Einzelwagenverkehr (EWW) im Transit zwischen Deutschland und Slowenien seit dem Fahrplanwechsel 2022 in Kooperation zwischen DB Cargo und SZ Cargo durchgeführt wird. Auch der Wagenladungsverkehr zwischen Deutschland und Italien (sowohl via Brenner als auch via Tauern) wird zunehmend durch die Lokomotion erbracht.

Haupttreiber des Wachstums im Gesamtgüterverkehr ist der Kombinierte Ladungsverkehr (KLV) mit Zuwächsen von über 13 Prozent. Allgemein hat sich der Anteil des sogenannten klassischen Ganzzugverkehrs sowie des KLV zulasten des EWW auf 38 bzw. 32 Prozent erhöht, sodass diese Verkehre gemeinsam mittlerweile einen Anteil von knapp 70 Prozent haben.

Verlängerung der Hilfsmaßnahmen für den Eisenbahnmarkt

Aufgrund der VO (EU) 2020/1429 haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, die Wegeentgelte in Anbetracht der COVID-19-Pandemie zu erlassen, zu ermäßigen oder zu stunden. Die Mitgliedstaaten müssen den Infrastrukturbetreibern den Einnahmenentgang ersetzen. Der Bezugszeitraum der Verordnung endete am 31. Dezember 2021. Mit der VO (EU) 2022/312 vom 24. Februar 2022 zur Änderung der VO (EU) 2020/1429 läuft der Bezugszeitraum nun bis 30. Juni 2022. Danach hat die Europäische Kommission die Möglichkeit, den Bezugszeitraum um jeweils sechs Monate zu verlängern, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2023.

Pünktlichkeit

2021 betrug die Pünktlichkeit aller ÖBB-Züge (werktags im Schnitt rund 4.970 Züge) ohne Zugausfälle 96,7 Prozent. Der Regionalverkehr erreichte eine Pünktlichkeit von 97,1 Prozent (rund 4.660 Züge), der Fernverkehr war zu 87,8 Prozent pünktlich (rund 280 Züge) und die Pünktlichkeit der Nachtzüge lag bei 76,6 Prozent (26 Züge). Der Güterverkehr der Rail Cargo Austria schloss mit 81,5 Prozent ab, wobei der Ganzzugverkehr auf 62,6 Prozent und der EWW auf 86,2 Prozent kam (Pünktlichkeitsschwellenwert 30 Minuten).

Marktteilnehmer international/national

Ein neues Eisenbahnverkehrsunternehmen in Österreich ist das Dresdner Unternehmen „Rund ums Gleis“, das vorwiegend in der Baustellenlogistik tätig sein wird und seit Mitte Jänner einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag für das Netz der ÖBB-Infrastruktur besitzt.

RegioJet Austria hat im Jänner eine Verkehrsgenehmigung erhalten und besitzt seit 15. März ebenfalls einen Infrastruktur-Nutzungsvertrag. Damit will das Unternehmen ab Anfang Juni zwei in Wien Hbf. endende Züge bis zum Flughafen Wien verlängern sowie zwei neue Zugpaare Brunn–Wien Hbf.–Flughafen Wien anbieten. Zusätzlich hat das Klimaschutzministerium der STRABAG BahnLogistik und der HSL Logistik Austria Anfang Februar jeweils erstmals eine Verkehrsgenehmigung erteilt. Die HSL wird die Automotivverkehre der Mutterfirma übernehmen, die STRABAG möchte in der Baustellenlogistik eigene Verkehre erbringen.

Außerdem hat die ERA (Eisenbahnagentur der Europäischen Union) der MEV Independent Railway Services Anfang Jänner eine fünf Jahre gültige neue einheitliche Sicherheitsbescheinigung für den Güterverkehr und den Personenverkehr in Österreich ausgestellt. Sicherheitsbescheinigungen für den Güterverkehr erhielten zudem die deutschen Unternehmen Helrom, Holzlogistik und Güterbahn und BSAS EVG, die slowenische Ten Rail und die österreichische FRACHTbahn sowie die Lokomotion Austria.

Der CAT (City Airport Train) wird aufgrund des steigenden Passagieraufkommens am Flughafen Wien per Ende März wieder seinen Betrieb aufnehmen.

Seit Anfang 2022 ist das ungarische Eisenbahnverkehrsunternehmen Floyd unter dem Namen EUROGATE Rail Hungary unterwegs.

Die Rail Cargo Group hat mit der RoLa (Rollende Landstraße) im Vorjahr über 160.000 Lkw auf der Brennerstrecke befördert, das bedeutet den höchsten Wert seit 2011. Auf allen RoLa-Verbindungen (Wörgl–Brenner; Wörgl–Trento und Wels–Maribor) zusammen wurden 2021 insgesamt 29 Prozent mehr Lkw transportiert als 2020. Insgesamt nutzten im abgelaufenen Jahr mehr als 187.000 Lkw die ÖBB-RoLa. Auch auf der TransFER-Verbindung Rotterdam–Wolfurt meldete die Rail Cargo Group für 2021 mit insgesamt 18.500 20-Fuß-Containern Rekordmengen, eine Steigerung von 170 Prozent seit 2016.

Die Rail Cargo Austria bietet (in Kooperation mit der Schweizer Swissterminal-Gruppe) einen neuen TransFER-Ganzzugrundlauf (verkehrt dreimal pro Woche) zwischen den Terminals Wolfurt und Frenkendorf (Schweiz) an, der in weiterer Folge die Mittelmeerhäfen Genua und La Spezia mit den Nordseehäfen Antwerpen und Rotterdam verbinden soll.

Derzeit dürfen ukrainische Staatsbürgerinnen und Staatsbürger auf der Flucht vor dem Krieg laut Vereinbarung zwischen Klimaschutzministerium und ÖBB-Personenverkehr deren Züge kostenlos nutzen. Selbiges gilt für alle Verkehrsmittel des VOR (Verkehrsverbund Ost-Region), für die WESTbahn und für die Fernzüge der Deutschen Bahn sowie anderer europäischer Incumbents bzw. Privatbahnen. Zusätzlich bieten RegioJet und einige weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen im Verbund Sondertransporte in Form von gemischten Zügen (Güter- plus Personenverkehr) von der und in die Krisenregion an. Diese Landbrücke besteht seit Anfang März bis auf Weiteres.

Personalia

WESTbahn-CEO und Railholding-Vorstand Erich Forster ist nach knapp zehn Jahren mit Ende Februar in Pension gegangen. Mit Anfang März haben Thomas Posch (bisher CCO) und Florian Kazalek (bisher CFO WESTbahn und GF FRACHTbahn) Geschäftsführung und Vorstand übernommen.

Sabine Stock ist seit Anfang März dritte Geschäftsführerin der ÖBB-Personenverkehr und folgt somit Michaela Huber nach. Stock ist u. a. für die Bereiche Nah- und Regionalverkehr sowie Fernverkehr und New Rail Business verantwortlich. Emilia Andreeva-Moschen ist seit 1. Februar neben Sandra Gott-Karlbauer Geschäftsführerin der ÖBB-Technische Services.

Vera Hofbauer ist neue Leiterin der Verkehrssektion im Klimaschutzministerium und folgt Judith Engel nach, die in den Vorstand der ÖBB-Infrastruktur wechselte.

Die ecco-Rail hat mit Patrizia Staringer seit kurzem eine neue zweite Geschäftsführerin.

Internationale Zusammenarbeit

IRG-Rail-Plenum tagte in Wien: Organisationsreform beschlossen

Ende 2021 tagte das Plenum der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) in Wien, erstmals seit Beginn der COVID-19-Pandemie als Präsenzveranstaltung. Den Vorsitz führte Maria-Theresia Röhler, Geschäftsführerin der Schienen-Control, die 2021 den IRG-Rail-Vorsitz innehatte. Das zweitägige Plenum wurde im Kuppelsaal der Technischen Universität am Karlsplatz als hybride Veranstaltung organisiert. So waren neben den rund 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmern vor Ort weitere 30 online anwesend. Insgesamt waren 17 Delegationen persönlich und weitere 13 Delegationen online vertreten. Nur die Eisenbahnregulierungsbehörde Estlands konnte nicht beim Plenum dabei sein.

In der Plenarsitzung beschlossen die Vertreterinnen und Vertreter der Mitglieder eine Organisationsreform für das Netzwerk der Europäischen Eisenbahnregulierungsbehörden. Diese Reform hatte der Chef des belgischen Regulators (damals Vorsitzender) Anfang 2020 initiiert, die Mitglieder haben sie knapp zwei Jahre intensiv verhandelt. Zur Umsetzung der Reform wurden die beiden statutarischen Dokumente „Memorandum of Understanding 2011“ und „Working Arrangements“ novelliert. Die wichtigste Neuerung: Künftig ist größtenteils kein Konsensprinzip mehr für Abstimmungen nötig. Als Ausnahme gelten die Aufnahme neuer Mitglieder, die Änderung des „Memorandum of Understanding“ und die Abstimmungsregeln in den „Working Arrangements“. Andere Entscheidungen können die IRG-Rail-Mitglieder künftig mit einer qualifizierten Mehrheit von drei Vierteln der Mitglieder (bei derzeit 31 also mit 24 Stimmen) treffen. Die Änderungen traten mit Jahreswechsel in Kraft.

IRG-Rail nahm außerdem sechs Berichte und das Arbeitsprogramm 2022 an und veröffentlichte die Unterlagen auf der Website www.irg-rail.eu:

- Marktsegmentierung und Aufschläge (*Overview of the application of market segments and mark-ups in consideration of Directive 2012/34/EU*)
- Entgelte für Güterterminals (*Update of the Overview of Charges and Charging principles for Freight Terminals*)

- Integrierte Fahrkartenmodelle und Durchgangstickets (*Overview and challenges – integrated ticketing and through-ticketing measures in the EU*)
- Temporäre Kapazitätsbeschränkungen (*Overview of the implementation of current rules relating to Temporary Capacity Restrictions [TCRs] under Delegated Decision [EU] 2017/2075*)
- Eisenbahninfrastruktur in Häfen (*Regulatory practice for classification of tracks in the main maritime and inland port[s] in different European countries*)
- Ausnahmen für Serviceeinrichtungsbetreiber (*Update of the report on experience gained from exemptions granted under Article 2 Paragraph 2 of Implementing Regulation [EU] 2017/2177*)

Das IRG-Rail-Plenum war die letzte größere Veranstaltung im Rahmen des IRG-Rail-Vorsitzes der Schienen-Control. Am 1. Jänner übernahm der kroatische Regulator HAKOM den Vorsitz.

Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte

Audit Bahn-Fahrgastrechte

Im Jahr 2021 führten die Mitarbeiter des Bahnbereichs der apf ein Audit bei den Unternehmen Verkehrsverbund Tirol, Verkehrsverbund Vorarlberg und Montafonerbahn durch. Sie überprüften vor Ort stichprobenartig, ob die Unternehmen ihre Verpflichtungen betreffend Fahrgastrechte in Zügen und an Haltestellen sowie Bahnhöfen umgesetzt haben. Die Bahn-Experten besprachen die Ergebnisse ihres Audits anschließend mit Vertreterinnen und Vertretern der Unternehmen am jeweiligen Unternehmensstandort. Dabei thematisierten sie mögliche Verstöße gegen die Fahrgastrechte und zeigten verschiedene Problembereiche auf. Außerdem empfahlen die Auditoren den Unternehmen konkrete Verbesserungsmaßnahmen und forderten sie zu einer baldigen Umsetzung auf.

Die apf nutzte die Gelegenheit, während der Zugfahrten (Wien–Tirol/Vorarlberg und retour) die Fahrgastrechte in den Zügen der WESTbahn und ÖBB-Personenverkehr zu kontrollieren. In Tirol und Vorarlberg machten die Mitarbeiter auch einen Lokalausweis bei ÖBB-Haltestellen und -Bahnhöfen.

Die Nachbearbeitung des Audits erfolgte auf digitalem Weg, indem die apf-Mitarbeiter prüften, ob die Unternehmen entsprechende Verbesserungen umsetzten. Teilweise forderten sie Nachbesserungen. Beim Audit war für die apf insbesondere wichtig (ähnlich wie in den Vorjahren): Sind die Tarif- und Beförderungsbedingungen rechtmäßig? Werden die Informationspflichten eingehalten?

Beispiele für mangelhafte Aspekte und deren Bearbeitung aus dem Audit:

- Die apf urgierte bei den Unternehmen, fehlende Hinweise auf die Schlichtungsstelle (etwa bei Aushängen von Fahrgastrechten) nachzubessern.
- Sie forderte die Unternehmen auf, gesetzliche Bestimmungen, die z. B. in den Tarifbestimmungen fehlten, aufzunehmen.
- Nach der Prüfung, inwieweit Aushänge über die Fahrgastrechte bzw. wichtigsten Tarifbestimmungen in den Zügen und Bahnhöfen vorhanden sind, erhielten die betroffenen Unternehmen bei Mängeln Anmerkungen und Änderungsvorschläge der apf.