

Vorwort der Geschäftsführung

Sehr geehrte Leserinnen und Leser!

Mit dem Frühjahrsnewsletters 2017 möchte ich die Gelegenheit wahrnehmen Ihnen das diesjährige Symposium der Schienen-Control „Wettbewerb und Regulierung im Schienenverkehr“, am Donnerstag, den 5. Oktober 2017 anzukündigen. Die ganztägige Veranstaltung wird in bereits gewohnter Art und Weise im Dachsaal der Urania Wien stattfinden. Die Einladung sowie eine detaillierte Programmübersicht erhalten Sie nach Fertigstellung per E-Mail.

Darüber hinaus wollen wir Sie über aktuelle Regulierungsthemen und die Entwicklungen am Schienenverkehrsmarkt 2016 informieren sowie das Erscheinen des fünften internationalen Marktberichtes der IRG-Rail (Independent Regulators Group-Rail) bekanntgeben. Den vollständigen Annual Market Monitoring Report haben wir zum Download für Sie auf unserer Homepage bereitgestellt unter <http://www.schienencontrol.gv.at/de/presse1.html>.

Ich wünsche Ihnen eine interessante und angenehme Zeit!

Herzliche Grüße,

Maria-Theresia Röhsler

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

Aktuelles aus der Regulierungsarbeit

Europäische Kommission: Durchführungsverordnung zu Rahmenverträgen

Die Europäische Kommission hat am 7. April 2016 eine Durchführungsverordnung (DVO) 2016/545 hinsichtlich der Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität erlassen, die auf die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments gestützt ist. Die DVO legt Verfahren und Kriterien fest, die beim Abschluss von Rahmenverträgen beachtet werden müssen. In Rahmenverträgen werden Zeitrahmen vorgegeben, aber keine Zugtrassen zugewiesen. Im Rahmenvertrag kann etwa eine Ankertrasse festgelegt werden, von der um +/- 10 Minuten abgewichen werden kann.

Gemäß der DVO hat der Infrastrukturbetreiber eine Rahmenkapazitätserklärung in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) aufzunehmen, die insbesondere die bereits zugewiesene Rahmenkapazität und die noch verfügbare Kapazität für den Abschluss von Rahmenverträgen enthält.

Vor dem Abschluss eines Rahmenvertrags berücksichtigt der Infrastrukturbetreiber eine Reihe von Kriterien, wie etwa die optimale Nutzung der verfügbaren Fahrwegkapazität, kommerzielle Erfordernisse des Antragstellers und die Bedürfnisse der Fahrgäste, des Güterverkehrssektors und der Investoren. Über Anträge auf Abschluss von Rahmenverträgen entscheidet der Infrastrukturbetreiber ohne Verzögerung. Lehnt er einen Antrag ab, begründet er seine Entscheidung schriftlich. Im Konfliktfall, etwa weil neu beantragte mit bestehenden Rahmenverträgen nicht vereinbar sind, führt der Infrastrukturbetreiber ein Koordinierungsverfahren durch.

Die Infrastrukturbetreiber sind zur Zusammenarbeit verpflichtet, um bei netzübergreifenden Verkehrsdiensten Rahmenverträge und Zugtrassen aufeinander abzustimmen. Die Infrastrukturbetreiber benennen einen von ihnen, der die Anträge auf Abschluss oder Änderung von Rahmenverträgen koordiniert. Bietet ein Infrastrukturbetreiber keine Rahmenverträge an und sind innerhalb seines Netzes keine Rahmenverträge in Kraft, ist er nur zur Zusammenarbeit mit den anderen Infrastrukturbetreibern verpflichtet. Die sonstigen Regelungen der DVO gelten für ihn nicht.

Überprüfung der Bahnstrom-Netzentgelte 2017 durch den Regulator

Das Jahr 2016 brachte erste Erfahrungen mit dem liberalisierten Bahnstrommarkt in Österreich. Im Zuge der Liberalisierung des Bahnstrommarktes erfolgte eine Rollentrennung zwischen Energielieferant und Netzbetreiber. Vier Unternehmen nutzten bereits die Möglichkeit ihren Energieversorger frei zu wählen und den Bahnstrom von einem Drittanbieter zu beziehen.

Aufgabe des Energielieferanten ist neben der eigentlichen Bereitstellung des Stroms auch die Erstellung der Bedarfsprognose für seine Kunden und die operative Abwicklung der Stromlieferung an den Netzbetreiber. Wie auch im öffentlichen 50-Hz-Netz bleibt die Bereitstellung und der Betrieb des Bahnstromnetzes Aufgabe des Netzbetreibers. Dieser sorgt dafür, dass der eingespeiste Strom aller Energielieferanten von 50 Hz auf 16,7 Hz umgeformt und über das Bahnstromnetz zum Triebfahrzeug des Zuges geleitet wird. Netzkosten, sogenannte Durchleitungskosten, die dem Erhalt und der Betreibung des Bahnstromnetzes dienen, werden den Kunden in Rechnung gestellt. Hierbei handelt es sich um fixe Kosten, deren Entstehung nicht direkt in Bezug zur umgeformten Strommenge steht. Darüber hinaus werden variable Kosten über den sogenannten Umformungstarif verrechnet. Wie bereits bisher werden sowohl die Durchleitungs- als auch Umformungstarife für das Jahr 2017 durch die Schienen-Control geprüft.

Agentur für Passagier und Fahrgastrechte



Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (kurz: apf) verhilft Passagieren und Fahrgästen kostenlos und provisionsfrei zu ihrem Recht. Im Streitfall mit einem Bahn-, Bus-, Schiffs- oder Flugunternehmen sorgt die apf für verbindliche Lösungen und Entschädigungen. Egal ob es sich um Verspätungen, Ausfälle oder Annullierungen, fehlende Informationen handelt oder sonst etwas schief läuft.

Alle Informationen zu Fahrgast- und Passagierrechten sowie die Beschwerdeformulare von Bahn, Bus, Schiff und Flugzeug finden Sie auf der Website der apf unter www.passagier.at oder direkt unter www.apf.gv.at.



Verfahren wegen Höhe des Pünktlichkeitsgrades

In diesem von der Schienen-Control Kommission im Juni 2016 eingeleiteten Verfahren ging es um die Höhe des Pünktlichkeitsgrades eines Personenverkehrsunternehmens.

Grundsätzlich sind die Leistungen der Beförderung vor Fahrtantritt vom Fahrgast zur Gänze zu bezahlen. Das Bahnunternehmen wiederum hat seine Leistung daraufhin im Sinne des veröffentlichten Fahrplans vertragskonform zu erbringen. Durch den vom Bahnunternehmen festgelegten Pünktlichkeitsgrad von 90 Prozent (tatsächlich wurden im Jahr 2015 von dem Unternehmen 97 Prozent erreicht) wurde eine Verspätungsentschädigung für Jahreskartenbesitzerinnen bzw. –besitzer nur für massive Verspätungen bzw. Zugausfälle gewährt. Gemäß Art. 17 der Verordnung Nr. 1371/2007 und gemäß § 4 EisbBFG ist keine Pauschalentschädigung für nicht vertragskonforme Leistungen, sondern eine auf Grundlage des Fahrkartenpreises berechnete Entschädigung – ab 60 Minuten Verspätung 25 Prozent und ab 120 Minuten 50 Prozent des Fahrpreises (Verordnung) bzw. 10 Prozent des Preises einer Jahreskarte anteilig pro Monat (EisbBFG) – vorzusehen.

Die Schienen-Control Kommission stellte fest, dass der Pünktlichkeitsgrad mit 90 Prozent zu gering angesetzt ist, da er im Widerspruch zu § 4 Abs. 1 Ziffer 2 EisbBFG bzw. Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und den Zielsetzungen des Gesetzgebers (insbesondere der Erwägungsgründe 1, 2, 3 und 13) steht und erklärte diesen mittels Bescheid für unwirksam. Ein Pünktlichkeitsgrad von 90 Prozent ist für den Fahrgast unangemessen und unzumutbar, da auch bei wiederholten Zugverspätungen und –ausfällen keine angemessene Entschädigung ausgezahlt werden müsse. Das Bahnunternehmen legte einen neuen Pünktlichkeitsgrad in Höhe von 90,01 Prozent vor und brachte zugleich Bescheidbeschwerde beim Bundesverwaltungsgericht ein. Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht läuft.

Internationale Zusammenarbeit

Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

Im April 2017 erschien der fünfte Marktbericht der Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail), der sich mit den Entwicklungen im Schienenverkehr 2015 in 24 Ländern befasst. Die Schwerpunkte des aktuellen Berichtes liegen auf der Wettbewerbsentwicklung, der Nutzung der Schiene im europäischen Vergleich und auf dem Nutzen für Passagiere. Zudem sind zum ersten Mal eine detaillierte Analyse der Wettbewerbssituation in den einzelnen Ländern und die internationalen Tätigkeiten der Marktteilnehmer dargestellt.

Die österreichische Schienen-Control bildet mit 28 weiteren unabhängigen Eisenbahnregulierungsbehörden die „Independent Regulators Group-Rail“ (IRG-Rail) mit dem Ziel, Homogenität in der europäischen Bahnregulierung herzustellen.

¹ Mitglieder sind neben Österreich: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Kosovo, Kroatien, Lettland, Luxemburg, Mazedonien, Niederlande, Norwegen, Polen, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien und Ungarn. Neu hinzugekommen sind: Portugal, Irland, Serbien und Rumänien, allerdings scheinen diese Länder nicht im 5. Marktbericht auf.

Den vollständigen Marktbericht der IRG-Rail sowie die Presseunterlagen können Sie auf der Homepage der Schienen-Control abrufen unter: <http://www.schienencontrol.gv.at/de/presse1.html>

Impressum:

Herausgeber und Redaktion

Schienen-Control GmbH, GF Mag. Maria-Theresia Röhlsler, LL.M., MBA
Linke Wienzeile 4/1/6
1060 Wien

T: +43 1 5050707

office@schienencontrol.gv.at

www.schienencontrol.gv.at

www.apf.gv.at oder www.passagier.at

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