

Vorwort der Geschäftsführung

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

mit dieser Newsletter-Ausgabe klingt das heurige Arbeitsjahr aus:
Zeit für einen Rückblick, Zeit für einen Ausblick,
Zeit um Herausforderungen gemeinsam zu bestehen.

Wir können auf ein arbeitsintensives und ereignisreiches Jahr zurückblicken. Mit 1. Jänner wurde die Schienen-Control Kommission für die Funktionsperiode bis Ende 2016 neu bestellt. Diese Kommission entschied heuer beispielsweise in Fällen zu den Themen Letzte Meile und Promotiontätigkeit in Bahnhöfen. Der Europäische Gerichtshof befasst sich derzeit mit einem Verfahren der Schienen-Control Kommission, in dem die Frage geklärt wird, ob bei höherer Gewalt trotzdem eine Verspätungsentschädigung zu zahlen ist.

Mittlerweile kennen mehr Fahrgäste unsere Schlichtungsstelle, was sich 2012 auch in der um rund die Hälfte gestiegenen Anzahl an Schlichtungsverfahren zeigen wird. Bei den Entschädigungsbedingungen konnten wir wiederum Verbesserungen erzielen. Fahrgäste können mit dem Entschädigungsantrag nun Tickets nach Überprüfung durch das Bahnunternehmen auch in Kopie vorlegen und ab 2013 sind Inhaber von Wochen- und Monatskarten im Verspätungsfall ebenfalls anspruchsberechtigt.

Im zweiten Quartal veröffentlichten wir unsere beiden Jahresberichte für 2011, sie enthalten vielfältige Themen rund um die Regulierungs- und Schlichtungsarbeit.

Ebenso auf internationaler Ebene hat sich viel getan, der Recast (Neufassung des 1. Eisenbahnpaketes) wurde beschlossen und kann in Kraft treten, die EU-Kommission präsentierte erste Vorstellungen zum 4. Eisenbahnpaket und Vertreter der Schienen-Control wirkten bei mehr als 15 Arbeitsgruppentreffen der IRG-Rail mit.

2013 werden wir unsere Aufgaben in der Wettbewerbsregulierung und als Schlichtungsstelle weiterführen und uns engagiert für aktuelle Fragen und Schlichtungsthemen einsetzen.

Mitte des Jahres soll das neue Fahrgastrechtegesetz in Kraft treten und verbesserte Maßnahmen für Bahnkundinnen und Bahnkunden sowie eine Ausweitung der Kompetenz der Schlichtungsstelle bringen. Wir können dann für einen größeren Kreis an Fahrgästen Schlichtungsverfahren durchführen und Lösungsvorschläge bei Verspätungsfällen gegenüber dem Bahnunternehmen als verbindlich erklären. Außerdem können wir die Beförderungsbedingungen der Bahnen sowie Verbünde gesamt auf ihre Gesetzmäßigkeit überprüfen, und es stehen, falls notwendig, effektive Durchsetzungsmöglichkeiten zur Verfügung.

Das Thema Infrastruktur-Benutzungsentgelt setzen wir im Jahr 2013 als Schwerpunkt fort. Des Weiteren wird der in EU-Gremien beschlossene Recast, der uns neue Zuständigkeiten bringt, in nationales Gesetz umgesetzt werden. Wir möchten im kommenden Jahr dazu Aspekte aus unserem Fachbereich einbringen.



Wir wünschen Ihnen angenehme Feiertage und ein erfolgreiches Jahr 2013, in dem wir die nächsten Herausforderungen im Bahn-Wettbewerb und bei den Fahrgastrechten wieder mit Ihnen und für Sie meistern möchten.

Maria-Theresia Röhler, Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH

Aktuelles aus der Regulierungsarbeit

Erfolgreiche Schlichtung im Attergau

Die von der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H. betriebene Attergaubahn verbindet im Anschluss an die Westbahnstrecke den Bahnhof Vöcklamarkt mit dem Bahnhof Attersee. Durch den dichten Fernverkehr zwischen Wien und Salzburg muss sich der Regionalverkehr entsprechend anpassen. Der im Sommer erschienene Entwurf für den Fahrplan 2013 sah deutlich schlechtere Umsteigeverbindungen zwischen dem Regionalverkehr der Westbahnstrecke und der Attergaubahn vor. Wartezeiten auf Anschlussverbindungen von bis zu 20 Minuten wären die Folge gewesen. Außerdem hätte zur Herstellung wichtiger Anschlüsse ein zweiter Triebwagen auf der Attergaubahn eingesetzt werden müssen, womit sich deutlich höhere Kosten für Stern & Hafferl ergeben hätten.

Stern & Hafferl wandte sich mit der Bitte um Schlichtung an die Schienen-Control. In zwei Gesprächen zwischen den Beteiligten Stern & Hafferl, ÖBB-Infrastruktur AG und ÖBB-Personenverkehr AG unter der Leitung der Schienen-Control konnten Änderungen des Fahrplans vereinbart werden. Der Fahrplan des Regionalverkehrs auf der Westbahnstrecke wird so umgestellt, dass sich in Vöcklamarkt bessere Anschlüsse zur Attergaubahn ergeben. An Werktagen konnten zu jeder zweiten Stunde wieder bessere Anschlussverbindungen erreicht werden, am Wochenende sogar für alle Züge.

Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zum Verfahren Echtzeitdaten liegt vor

Die WESTbahn Management GmbH hat eine Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erhoben, da ihr von der ÖBB-Infrastruktur AG die Zurverfügungstellung von Echtzeitdaten anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen verweigert wurde. Die WESTbahn Management GmbH hatte die Echtzeitdaten verlangt, um ihre Fahrgäste über Verspätungen von Anschlusszügen informieren zu können.

Die Schienen-Control Kommission hat dem Europäischen Gerichtshof Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt (Rs C-136/11). Einerseits wollte sie wissen, ob die Information über die

wichtigsten Anschlussverbindungen, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Fahrgästen gemäß der Fahrgastrechteverordnung (VO (EG) Nr. 1371/2007) erteilen muss, neben den fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten auch die Bekanntgabe von Verspätungen oder Ausfällen der Anschlusszüge, insbesondere von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, umfassen muss. Andererseits fragte sie den Europäischen Gerichtshof, ob der Infrastrukturbetreiber aufgrund der Netzzugangsrichtlinie (RL 2001/14/EG) verpflichtet ist, den Eisenbahnverkehrsunternehmen in diskriminierungsfreier Weise Echtzeitdaten von Zügen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen, sofern es sich bei diesen Zügen um die wichtigsten Anschlussverbindungen handelt.

Mit Urteil vom 22. November 2012 bejahte der Europäische Gerichtshof beide Vorlagefragen.

Schlichtungsstelle – wir vermitteln zwischen Fahrgästen und Bahnen

Entschädigung von Jahreskartenbesitzern

Für Besitzer von Jahreskarten basiert die Entschädigung bei Verspätungen im Vorort- und Regionalverkehr auf sogenannten Pünktlichkeitswerten. Die Eisenbahnunternehmen im Personenverkehr müssen bekanntgeben, welche Pünktlichkeit sie sich auf ihren Strecken als Ziel setzen. Bei Nichterreichen dieses Pünktlichkeitsgrades in mindestens einem Geltungsmonat der Jahreskarte hat der Jahreskarteninhaber Anspruch auf eine Verspätungsentschädigung.

Die Pünktlichkeitsgrade sind der Schienen-Control GmbH von den Bahnen vorzulegen. In den wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren betreffend Entschädigungsbedingungen gemäß § 78b Abs. 2 Z 1 und 2 Eisenbahngesetz wurden die Pünktlichkeitsgrade zuletzt im Herbst 2012 auf ihre Gesetzmäßigkeit überprüft. Dabei konnten bei neun Bahnunternehmen sofort und bei weiteren zwei Bahnunternehmen nach einer Adaptierung neue Pünktlichkeitsgrade den gesetzlichen Vorgaben entsprechend zur Kenntnis genommen werden. Seit Anfang Oktober 2012 gelten folgende Werte:

| Entschädigungsbedingungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen | Pünktlichkeitsgrad |
|--|--------------------|
| CAT (City Airport Train) | 97 % |
| Steiermärkische Landesbahnen | 96 % |
| Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH | 95 % |
| Salzburger Lokalbahn | 95 % |
| Montafonerbahn AG | 94 % |
| WESTbahn Management GmbH | 93,5 % |

| | |
|--|------------------|
| Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H. | 89 %/91 % |
| GySEV (Raaberbahn) | 90 % |
| Wiener Lokalbahnen | 90 % |
| Deutsche Bahn AG | 90 % |
| ÖBB-Personenverkehr AG | 88 %/90 % |

Gemäß dem Bescheid der Schienen-Control werten die Bahnunternehmen Züge bis maximal 3,29 Minuten Verspätung als pünktlich, manche Eisenbahnen bis 3 Minuten.

Die Schienen-Control regte eine Novellierung der Bestimmungen über die Pünktlichkeitsgrade an, da eine Beurteilung aufgrund der unterschiedlichen Bemessungen schwierig ist. Zudem zeigte die geringe Anzahl an Entschädigungszahlungen, dass die bisherige Regelung zu wenig weitreichend ist. Wenn das neue Fahrgastrechtegesetz wie geplant mit Juli 2013 in Kraft tritt, wird der Pünktlichkeitsgrad künftig gesetzlich einheitlich mit 95 Prozent festgeschrieben. Derzeit legen die Unternehmen den Wert selbst fest. Mit dem neuen Gesetz sollen den Fahrgästen dann Informationen zur erlangten Pünktlichkeit verpflichtend auf den Bahn-Websites zur Verfügung stehen.

Internationale Zusammenarbeit

Arbeitsgruppen der IRG-Rail (Independent Regulators' Group-Rail)

Arbeitsgruppe Charges am 5. November 2012 in Bonn:

Mehrere Mitglieder der IRG-Rail-Gruppe Charges trafen sich, um über das Thema Engpass- und Kapazitätsentgelte zu diskutieren sowie ein Positionspapier zu verfassen. Es wurden besonders die Probleme Überlastung (Congestion), rare Fahrplantrassen (Scarcity) und Minderung der Betriebsqualität durch hohe Auslastung (Resilience) besprochen und definiert. In einem weiteren Schritt soll eine „Best Practice“-Methode zur Bestimmung und Überprüfung von Entgelten für diese Fälle erarbeitet werden.

Arbeitsgruppe Market Monitoring am 4. Dezember 2012 in Wien:

Die Teilnehmer diskutierten eingehend den im November mit Beiträgen mehrerer Mitglieder entworfenen Monitoring-Bericht betreffend Vereinheitlichung der Grafiken und die zugehörigen Texte. Der Bericht soll im Dezember überarbeitet und im Jänner 2013 dem Plenum der IRG-Rail zur elektronischen Abstimmung vorgelegt werden. Anschließend wird der Bericht veröffentlicht.

Working Group on Railfreight Corridors in Brüssel

Teilnehmer von Ministerien, Bahnunternehmen und Regulatoren konnten sich bei der Veranstaltung am 14. November 2012 über den aktuellen Stand der Umsetzung der Güterverkehrskorridore informieren. Österreich wird von drei Korridoren berührt. Bereits Ende 2013 geht der Güterverkehrskorridor 7 in Betrieb, der von Prag über Wien nach Budapest und Athen bzw. Konstanza führt. Der zugehörige One-Stop-Shop, der über Anträge auf vorkonstruierte Korridortrassen (Angebotstrassen) entscheidet, wird in Budapest stationiert sein. 2015 werden zwei weitere Österreich betreffende Korridore eingerichtet sein. Der Güterverkehrskorridor 3 erstreckt sich von Stockholm über Hamburg und München nach Innsbruck und weiter über den Brenner bis Palermo. Der One-Stop-Shop wird seinen Sitz in Dänemark haben. Des Weiteren verläuft der Güterverkehrskorridor 5 von Gdynia über Ostrava nach Wien und dann über Villach und Tarvis bis Ravenna bzw. mit einem zweiten Ast von Bruck/Mur und Graz nach Koper bzw. Triest. Der One-Stop-Shop für diesen Korridor ist noch nicht vergeben. Im Güterverkehrskorridor 3 soll bereits Anfang 2013 ein Probebetrieb zur Vergabe der vorkonstruierten Zugtrassen beginnen. Die dafür als Grundlage dienende Marktstudie wurde schon fertiggestellt.

Regulatory Bodies Working Group in Brüssel

Bei diesem Meeting am 28. und 29. November diskutierten die Teilnehmer einleitend über die Geschäftsordnung des Netzwerks der Eisenbahnregulierungsbehörden, das mit dem Inkrafttreten des Recast einzurichten ist. Die Mehrheit ist für eine Beschlussfassung mit qualifizierter Mehrheit (66,6 Prozent), wobei zunächst jedoch Einstimmigkeit anzustreben ist. Die Treffen werden voraussichtlich dreimal pro Jahr stattfinden, außerdem können zusätzliche Arbeitsgruppen zu einzelnen Themen eingerichtet werden. Der Vorschlag der EU-Kommission zur Geschäftsordnung wird noch überarbeitet und soll bei der nächsten Sitzung beschlossen werden.

Sodann informierte die EU-Kommission über die wichtigsten Inhalte des 4. Eisenbahnpaketes. Es geht um mehrere Schwerpunkte: Liberalisierung des nationalen Personenverkehrs, Unabhängigkeit des Infrastrukturmanagers, Ausschreibung von PSO-Verkehren und die Rolle der ERA (Europäische Eisenbahnagentur) als europäische Sicherheitsbehörde. Die Kommission beabsichtigt eine Veröffentlichung ihres Vorschlags am 19. Dezember 2012. Hinsichtlich der Implementing Acts gab die Kommission eine Übersicht über die Themen, bei einigen wird das Netzwerk der Regulierungsbehörden seine Erfahrungen einzubringen haben.

Marktbeobachtung

Das im Charterverkehr tätig gewesene Eisenbahnverkehrsunternehmen Majestic Imperator Train de Luxe Waggon Charter GesmbH wurde im Zuge eines Insolvenzverfahrens am 2. November 2012 aufgelöst.

Im Schienengüterverkehr setzte sich der im ersten Halbjahr beobachtete Rückgang auch im 3. Quartal fort. Basierend auf den Bruttotonnenkilometern ergab sich gegenüber dem Vergleichszeitraum im Vorjahr im ÖBB-Netz eine Verringerung um 4,4 Prozent. Die Rail Cargo Austria AG verlor dabei 6,8 Prozent, die neuen Marktteilnehmer verzeichneten hingegen einen Zuwachs um 11,2 Prozent. Damit erhöhte sich deren Marktanteil im ÖBB-Netz von 13,5 Prozent auf 15,7 Prozent.

Impressum:

Herausgeber und Redaktion

Schienen-Control GmbH, GF Mag. Maria-Theresia Röhler, LL.M., MBA

Praterstraße 62–64, 1020 Wien

T: +43 1 5050707

office@schienencontrol.gv.at, www.schienencontrol.gv.at

Hinweis:

Aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung und besseren Lesbarkeit wird im Newsletter (außer im Vorwort) bei personenbezogenen Bezeichnungen nur die männliche Form verwendet. Darin ist das weibliche Geschlecht einbezogen.