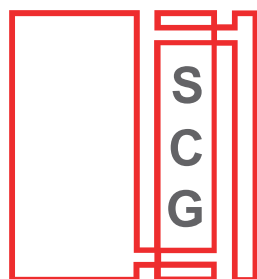


Eisenbahnregulierung



Tätigkeitsbericht Schienen-Control GmbH

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
BM Werner Faymann	3
HR Dr. Gerhard Hellwagner	4
SC Mag. Christian Weissenburger	6
GF Georg Fürnkranz	7
Zusammenfassung / Summary	8
Zusammenfassung	8
Summary	11
Die Rolle der Regulierungsbehörde	15
Zusammensetzung und Struktur der SCK	16
Das Team der Schienen-Control GmbH	18
Die Schienen-Control GmbH als Unternehmen	22
Fahrplankoordination	26
Die Bahnliberalisierung in der Europäischen Union	30
Die Eisenbahnpakete der EU	31
Rechtlicher Rahmen	36
Behördenstruktur in Österreich	36
Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen	38
Die 3 Register der SCHIG	39
Unfallstatistik	40
Marktentwicklung 2007	41
Wettbewerb im Personenverkehr	47
Gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen im Schienenverkehr	48
Liberalisierung im Güterverkehr	53
Infrastruktur	56
Das österreichische Eisenbahnnetz	57
Pünktlichkeit	60
Technische Überwachung	61
Traktionsenergie Bahnstrom	64

Themen der Regulierung	72
Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission	72
Infrastrukturentgelte in Österreich	77
Zugang zu Schienenfahrzeugen	80
Zugangsrechte auf Anschlussbahnen	83
Hindernisse für den Eisenbahnmarkt	85
Ergebnisse der SCG-Erhebung 2007	85
Kundenzufriedenheit	98
SCG – Schlichtungsverfahren	98
Jahresbilanz 2007	99
Exemplarische Entschädigungsfälle	102
Preisentwicklung für Endkunden	105
Internationale Zusammenarbeit	112
Grussworte Dir. Enrico Grillo Pasquarelli	113
RailCalc	114
Fachbeiträge der SCK-Mitglieder	117
Leistungsfähigkeit von Eisenbahnstrecken und Fahrstraßenknoten	117
Das Eisenbahnbuch – Anfang und Ende	119
Zahlen und Fakten	122
Eigentümerstruktur	122
Marktteilnehmer	127
Adressen der Regulatoren in Europa	135
Quellenangabe	139

Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr geehrte Leserinnen und Leser!

Ich freue mich, Ihnen den zweiten Tätigkeitsbericht der österreichischen Bahnregulierungsstelle Schienen-Control GmbH vorlegen zu können.

Die Bahn ist einer der wichtigsten Bereiche des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Öffentlichkeit nimmt große Bauvorhaben sehr stark wahr. Tatsächlich sind die enormen Anstrengungen zum Ausbau der Bahninfrastruktur auch nicht zu übersehen – sie reichen von der Modernisierung von Bahnhöfen, über Sanierung und Ausbau von Strecken bis zur Neuerrichtung von Bahnlinien, etwa der 130 Kilometer langen Koralmbahn.

Investitionen in die Infrastruktur sind freilich kein Selbstzweck, für mich stehen immer die Kundinnen und Kunden der Bahn im Zentrum unserer gemeinsamen Arbeit. Eine funktionierende Regulierung ist ja angesichts der Weiterentwicklung des Marktes essentiell. Mittlerweile sind rund zwei Dutzend Unternehmen auf dem österreichischen Eisenbahnmarkt tätig, ein Zehntel des Güterverkehrsaufkommens wird bereits von Privatbahnen abgewickelt.

Die Arbeit der Schlichtungsstelle ist dabei ein sehr wichtiges Element. Es freut mich daher besonders, dass die meisten der an sie herangetragenen Probleme zur Zufriedenheit aller beteiligten Kundinnen und Kunden und Eisenbahnunternehmen gelöst werden konnten. Das ist nicht zuletzt eine Bestätigung des „österreichischen Modells“, Konflikte können dabei zum Vorteil aller ohne langwierige Verfahren fair und auf kurzem Wege gelöst werden.

Auch in den kommenden Jahren steht der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ganz oben auf der Agenda meines Ressorts. Leistungsfähige und sichere Verkehrsnetze sind ein ganz entscheidender Standortfaktor für die Wirtschaft. Und gerade im Hinblick auf den Klimaschutz ist die Bahn der Verkehrsträger der Zukunft. Mit keinem anderen Verkehrsträger ist man so umweltfreundlich und sicher unterwegs. Um als Alternative zum Pkw-Verkehr zu bestehen, müssen hier die Angebote kontinuierlich verbessert werden.

In diesem Sinne hoffe ich auf weitere gute Zusammenarbeit und freue ich mich auf nächste gemeinsame Schritte.

Doris Bures

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

Sehr geehrte Damen und Herren!

Durch die Vorlage des vorhergegangenen Tätigkeitsberichts der SCG wurde die hervorragende Tätigkeit dieser Einrichtung nicht nur der interessierten Fachwelt, sondern auch einem breiteren Publikum weitestgehend bekannt. Als Vorsitzender der SCK konnte ich feststellen, dass die fachliche und drucktechnische Qualität bzw. leichtverständliche Lesbarkeit dieses Tätigkeitsberichts der SCG nicht nur die Mitglieder der gesetzgebenden Körperschaften und die Spitzen von Behörden und Ministerien, sondern auch interessierte Dritte und Freunde des Eisenbahnwesens sehr beeindruckt hat.

Die zurückhaltende Wettbewerbsaufsicht unterstützt von den sachkundigen Mitarbeitern der SCG hat sich besonders im abgelaufenen Jahr, als die Unternehmensgruppe ÖBB und ihre Führung sowie insgesamt das Eisenbahnwesen verstärkter öffentlicher Kritik ausgesetzt war, bewährt.

Als Vorsitzender der SCK möchte ich in diesem Zusammenhang ausdrücklich festhalten, dass es Aufgabe der SCK im Zusammenwirken mit

der SCG ist, einen chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenmarktes auf Haupt- und Nebenbahnen herzustellen. Bei Erfüllung dieser Aufgabe hat sich die SCG stets an den im § 54 EisbG genannten Zwecken und Zielen zur wirtschaftlichen und effizienten Nutzung der Schienenbahnen in Österreich orientiert und wird dies auch in Zukunft tun.

Um diese Wettbewerbsaufsicht wirksam wahrnehmen zu können, ist eine engmaschige Beobachtung des Schienenmarktes und aller damit in Zusammenhang stehender Belange von großer Bedeutung. Auch im vergangenen Jahr haben der GF der SCG und seine Mitarbeiter trotz Personalabganges die SCK bei Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben tatkräftigst unterstützt.

Die Prokuristin und Stellvertreterin des GF Mag. Gabriele Lutter wurde in den Vorstand der ÖBB Personenverkehrs AG berufen, sie hat sich insbesondere beim Aufbau der SCG großer



Verdienste erworben. Ing. Wolfgang Kreiderits hat sich sehr umsichtig für den Bereich Meldepflichten eingesetzt und wechselte Ende Jänner 2007 in die ÖBB Traktion GmbH. Die hervorragende juristisch fachliche Qualifikation von Mag. Franz Hammerschmid habe ich in der dreijährigen Zusammenarbeit mit ihm zu schätzen gelernt, er wechselte von der SCG vorerst zur SCHIG und wurde dann in das Büro des Bundesministers für BMVIT als Mitarbeiter berufen, wo er den Fachbereich Eisenbahn und Seilbahnen betreut. Ich möchte den genannten ehemaligen Mitarbeitern der SCG bei dieser Gelegenheit herzlichst für die gemeinsame gute Zusammenarbeit danken und ihnen viel Erfolg für ihre neue Tätigkeit wünschen.

In den künftigen Arbeitsjahren werden die Aufgaben der SCG und der SCK erheblich zunehmen. Die Mitglieder der SCK haben bereits beschlossen, den Geschäftsführer der SCG – auch

gegenüber dem Gesellschafter der SCG – in all seinen Bemühungen, die SCG personell ausreichend auszustatten, zu unterstützen. Bei allen Überlegungen hinsichtlich einer allfälligen Reform der Regulierung aus nationaler oder europarechtlicher Sicht sollte stets bedacht werden, dass die Mitglieder der SCK und der GF der SCG trotz gesteigerten Arbeitsaufwandes diese Aufgaben erfolgreich gelöst haben, und wertvolle Erkenntnisse gewonnen und Erfahrungen gemacht haben, die allen EVU's zu gute kommen.

Im Namen der Mitglieder DI Dr. Erich Kopp und Dkfm. Dr. Brigitta Riebesmeier und der Ersatzmitglieder Dr. Robert Streller, DI Dr. Klaus Rießberger und Dr. Sebastian Kummer der Schienen-Control Kommission danke ich dem Geschäftsführer der Schienen-Control GmbH und den anderen Mitarbeitern für die Unterstützung der verantwortungsvollen Tätigkeit der Schienen-Control Kommission.

HR Dr. Gerhard Hellwagner
Senatspräsident des OLG Wien i. R.



Liebe Leser!

Der österreichische Schienenverkehrsmarkt hat in den letzten Jahren durch den Markteintritt einer ganzen Zahl von Anbietern eine neue Ausrichtung und Dynamik erfahren. Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Entwicklung dieses Marktes war und ist eine faire Wettbewerbssituation. Zur Gewährleistung dessen sind in Österreich die Schienen-Control Kommission und die Schienen-Control GmbH eingerichtet worden. Sie sorgen für die erforderliche Wettbewerbsaufsicht und Streit-schlichtung.

In Österreich und ganz Europa wird derzeit in großem Ausmaß in die Eisenbahninfrastruktur investiert. Durch die Tätigkeit der Regulierungsbehörden wird sichergestellt, dass alle am Markt operierenden Eisenbahnunternehmen diese Infrastruktur optimal nutzen können. Dies ist Grundvoraussetzung, um das verkehrspolitische Ziel der Stärkung des umwelt-

freundlichen Verkehrsträgers Schiene bewirken zu können. Hiezu gibt es im Interesse der Bevölkerung und der Umwelt bei stetig wachsendem Verkehrsaufkommen keine Alternative.

Die Schienen-Control GmbH kommt mit einer sparsamen, schlanken Organisation erfolgreich ihren vom Gesetzgeber übertragenen Aufgaben nach. Ein qualifiziertes, motiviertes Team mit großem Fachwissen und Erfahrung macht die Schienen-Control GmbH zu einem Garanten für faire Wettbewerbsbedingungen am österreichischen Schienenverkehrsmarkt.

Der nunmehr vorliegende zweite Jahresbericht der Schienen-Control GmbH soll Ihnen einerseits einen Überblick über das Wirken der österreichischen Regulierungsbehörden und andererseits interessante Einblicke in das Geschehen auf Österreichs Schienenwegen geben.

SC Mag. Christian Weissenburger



Sehr geehrte Abgeordnete, geschätzte Leser!

Mit dem zweiten Jahresbericht der Schienen-Control GmbH liegt Ihnen – von manchen bereits dringend erwartet – neuerlich eine Übersicht über die Entwicklungen des Eisenbahnwesens in Österreich vor. Abermals haben wir uns bemüht, die wettbewerbsrelevanten Gegebenheiten des abgelaufenen Eisenbahnjahres in übersichtlicher Form darzustellen.

Besonders bedeutsam im Berichtsjahr war die Neubestellung der Schienen-Control Kommission mit Wirkung vom 1.1.2007, deren Zusammensetzung mit Ausnahme des pensionsbedingt ausgeschiedenen Dr. Hager, der durch Dr. Streller ersetzt wurde, gleich geblieben ist. Das 170. Eisenbahnjahr 2007 war für die österreichischen Bahnen ein durchaus erfolgreiches, wenngleich die Rekordzuwächse des Vorjahres nicht von allen Unternehmen wiederholt werden konnten. Daß der Zuwachs nach wie vor zu einem bei weitem überproportionalen Anteil auf das Konto der ‚Privat‘-bahnen geht, zeigt, daß der Markt – vor allem auch dank der Tätigkeit der Regulierungsbehörde SCK/SCG – funktioniert. Auch der Ende 2007 veröffentlichte Liberalisierungsindex stellt Österreich hier ein gutes Zeugnis aus.

Für die Schienen-Control GmbH ein Novum im Jahr 2007 war die Arbeit der Schlichtungs- bzw. Beschwerdestelle, die zu unserer Freude letztlich alle an sie herangetragenen Fälle im

Konsens, also zur allgemeinen Zufriedenheit lösen konnte. Für die Zukunft ist hier eine Intensivierung der Tätigkeiten, nicht zuletzt im Rahmen der Umsetzung der Fahrgastrechte-Verordnung der EU, vorgesehen.

Insgesamt zeigt sich die Richtigkeit des Konzepts unserer 1999 gegründeten Regulierungsbehörde (das inzwischen im übrigen in vielen Ländern bis hin zu Vietnam Nachahmer gefunden hat): Unabhängigkeit von Politik und Bahnen, sachlich kompetent, aber zurückhaltend, um effiziente Konsenslösungen gegenüber formellen Verfahren zu bevorzugen. Eine Behörde, die zumeist alleine durch ihre Existenz und stichprobenartige Kontrollen dafür sorgen kann, daß unfaire Methoden erst gar nicht versucht werden. Ein Beweis dafür ist, dass ausgerechnet dort, wo 2004 die Kompetenzen der SCG/SCK durch die Ausnahme der Schmalspurbahnen beschnitten wurden, äußerst problematische Vorgänge bekannt wurden.

Auf die Regulierungsbehörden kommen mit den neuen EU-Richtlinien weitere verantwortungsvolle Aufgaben zu, manches wurde oder wird gerade präzisiert.

Mir bleibt daher nur die Hoffnung, dass Sie die Lektüre unseres Berichts als interessant und bereichernd empfinden und den österreichischen Bahnen viele erfolgreiche weitere Jahre zu wünschen.

Georg Fürnkranz
Geschäftsführer SCG

Zusammenfassung

Entwicklung des Eisenbahnmarkts

2007, das 170. in Österreich, war ein gutes Eisenbahnjahr – in Österreich wie international. Mit einem Zuwachs von 3,3 Prozent (Bruttotonnenkilometer) im Güterverkehr bleibt Österreich zwar hinter dem Rekordergebnis von 7,1% im Vorjahr deutlich zurück, andererseits starten Österreichs Bahnen von einem europaweit vergleichsweise sehr hohen Modal Split aus, sodaß das Wachstumspotential begrenzt ist. Klar ist dennoch, daß derartige Wachstumsraten rasch sowohl infrastrukturell als auch fahrzeugseitig Kapazitätsgrenzen sichtbar machen, lange Zeit bezweifelte Ausbauprojekte zur Kapazitätssteigerung erhalten somit ihre Rechtfertigung.

Interessant aus der Sicht der Regulierungsbehörde ist stets vor allem, wie sich die Marktanteile jener Unternehmen entwickeln, die nicht aus der jeweiligen ehemaligen Staatsbahn hervorgegangen sind. Hier zeigt sich auch 2007 beachtliche Dynamik, denn innerhalb eines Jahres ist der Marktanteil im Güterverkehr von 7,7% auf 8,9% angestiegen, was zwar im Vergleich etwa zu Deutschland mit rund 17% gering ist, aber immerhin einer relativen Steigerung von 15% entspricht. Besonders interessant ist dabei, dass vom Zuwachs der gesamten Eisenbahn-Beförderungsleistung 2007 zu 28% auf das Konto dieser Privatbahnen geht. Das bedeutet, daß diese nach wie vor einen weit überproportionalen Anteil am Wachstum des Schienenverkehrs in Österreich haben.

Bemerkenswert ist, dass zwei der großen ‚Privaten‘ teilweise im Eigentum der ehemaligen Staatsbahnen in Italien und Deutschland stehen und mittlerweile annähernd die Hälfte des Brennertransits beherrschen. Die zweite boomende Achse durch Güterbahnen ist im Öl- und Getreidegeschäft die Donauachse von Passau über Linz, Wien in Richtung Ungarn. Aber auch die Tauernachse gewinnt im Ganzzuggeschäft für die Stahlproduktion an Be-

deutung. Gleichzeitig erfolgt aber nach wie vor ein großer Teil des Verkehrs der traditionellen Privatbahnen mit eigener Infrastruktur auf Basis der Kooperation mit der jeweiligen ÖBB-Tochterfirma, vor allem im Personenverkehr, wo der Wettbewerb bislang kaum ausgeprägt ist. Dennoch haben auch hier die Privatbahnen (hier allerdings auf eigener Infrastruktur) einen Marktanteil von rund 8%.

Rechtliche Neuerungen

2007 war ein ereignisreiches Eisenbahnjahr auch in rechtlicher Hinsicht. Mit der Eisenbahngesetznovelle 2006 wurde nicht nur das sogenannte 2. Eisenbahnpaket der EU umgesetzt, sondern eine Reihe nationaler Regelungen modernisiert.

2007 wurden viele dieser neuen Bestimmungen erstmals in größerem Ausmaß angewendet. Aus der Perspektive der SCK/SCG waren dies einerseits die zahlreichen neu hinzugekommenen Aufgaben wie Schlichtungsstelle, Beobachtung der Fahrplankoordination und Erstellung statistischer Analysen und eines Jahresberichts, vor allem aber auch die Administration des neuen freien Netzzuganges auf verzweigten Anschlußbahnen, was sich bis ins Folgejahr 2008 als aufwendiger Prozeß erweist.

Europäische Entwicklungen

2007 war für die europäische Eisenbahnpolitik ein spannendes Jahr. Mit der Beschlußfassung über das sogenannte 3. Eisenbahnpaket wurden neben den bereits zuvor geklärten Fragen der sogenannten PSO-Verordnung (also den Spielregeln für die Ausschreibung gemeinwirtschaftlicher Verkehre), Richtlinien zur Personenverkehrsliberalisierung, der Lokführerschein und die Verordnung über die Fahrgastrechte verabschiedet.

Insbesondere der letzte Punkt wird aus der Perspektive der SCG wesentliche Neuerungen

nach sich ziehen, da die Schlichtungsstelle der SCG als Vorgriff auf diese Bestimmung geschaffen wurde und somit die formelle Betrauung als Durchsetzungsbehörde für Fahrgastrechte ins Haus steht.

Gleichzeitig setzte die Europäische Kommission aber auch ihre Untersuchungen fort, ob und wie ernsthaft die schon lange in Kraft befindlichen Bestimmungen des sogenannten 1. Eisenbahnpakets umgesetzt wurden. Dieses sah neben der Verselbständigung von diskriminierungsrelevanten Infrastrukturbereichen auch die Entschuldung der Staatsbahnen anlässlich dieser vorgegebenen Reform sowie die Einrichtung von Regulierungsbehörden wie der Schienen-Control Kommission bzw. GmbH vor. Das Ergebnis zeigte trotz durchaus respektabler Erfolge der Liberalisierung wie etwa den längerwarteten Turnaround bei den Beförderungsleistungen in den stärker liberalisierten Ländern, in zahlreichen Ländern auch massive Defizite auf. Deshalb wurden mittels Fragebögen an die Mitgliedstaaten vertiefte Analysen des Standes der Reformen anhand eines einheitlichen Kriterienkataloges durchgeführt. Was in weiterer Folge 2008 zu einem Vertragsverletzungsverfahren u.a. gegen Österreich führte.

Arbeit der Regulierungsbehörde

2007 war schließlich ein ereignisreiches Jahr für die Regulierungsbehörde Schienen-Control Kommission (SCK).

Im Berichtsjahr wurden in 5 Sitzungen plus einer Klausur 82 Tagesordnungspunkte bzw. Themen und meldepflichtige Unterlagen abgehandelt. Darunter waren die Schiennetznutzungsbedingungen aller österreichischen Infrastrukturbetreiber, die eingehenden Prüfungen auf allfällige Diskriminierungspotentiale unterzogen wurden, wobei in einigen Fällen Änderungen veranlaßt werden mußten.

Zwei umfangreiche Verfahren betrafen die Bedingungen der Verknüpfung von Anschluß-

bahnen mit dem öffentlichen Netz. Strittig war dabei vor allem die Kostentragung für gemeinsam genützte Anlagen (z.B. Anschlußweiche). Letztlich fand sich unter Vermittlung der SCG eine Konsenslösung, die mittlerweile zum Vorbild für dutzende weitere Anschlußbahnverträge wurde.

Ebenfalls im Rahmen einer formellen Beschwerde wurde klargestellt, daß der Betreiber der öffentlichen Infrastruktur bei aufrechten Vertragsbeziehungen nicht die Erhaltung seines Gleisabschnitts von zusätzlichen Selbstverpflichtungen des Anschlußnehmers abhängig machen kann.



Alle diese Schritte erfolgten allerdings im bewährten Stil des ‚österreichischen Wegs der Bahnregulierung‘, das heißt, dass dem konsensorientierten Gespräch der Vorrang vor formalrechtlichen Schritten eingeräumt wurde. Die formellen Verfahren endeten letztlich in der Zurückziehung der Beschwerde, weil der Verfahrensgegner eine für alle Seiten tragbare Lösung angeboten hat. Unnötige Reibungsverluste zu Lasten des Systems Bahn konnten somit dank der Kooperationsbereitschaft aller Beteiligten vermieden werden. Die nötige Transparenz hinsichtlich des rechtlichen

170 Jahre Eisenbahnen

in Österreich zeigen die Notwendigkeit eines Ausbaues der Infrastruktur für den Güterverkehr. Die neue Strecke vom Donaukaibahnhof über den neuen Terminal Freudenu nach Klein Schwechat wird zum Teil zweigleisig und vollständig elektrifiziert.

Standpunktes der Regulierungsbehörde soll und wird dieser und künftige Berichte sowie entsprechende Veröffentlichungen auf der Homepage der SCG bringen.

Aufgrund eines Wahrnehmungsberichts des Rechnungshofes, der feststellte, daß die Art des Vollzugs des Bundesbahnstrukturgesetzes unter Umständen geeignet sei, die europarechtlichen Zielsetzungen des Bundesbahnstrukturgesetzes in Frage zu stellen, wurden auch seitens der Regulierungsbehörde SCK Untersuchungen hinsichtlich allfälliger Kompetenzüberschreitungen der ÖBB Holding AG (§4 BBG) angestellt, deren Ergebnis bis heute nicht abgeschlossen ist.

Aber auch z.B. die Tatsache, dass die frühere Staatsbahn gebrauchte und verwendbare Lokomotiven lieber der Verschrottung zuführt, als sie an andere Eisenbahnunternehmen mit Gewinn zu verkaufen, war und ist Thema von Beratungen der Regulierungsbehörde.

Neue Aufgaben für die Schienen-Control GmbH

2007 war ein Jahr vieler neuer Aufgaben für die Schienen-Control GmbH, den organisatorischen Arm der Eisenbahnregulierung in Österreich.

Mit der Eisenbahngesetznovelle erhielt sie nicht nur den Auftrag, künftig über ihre Tätigkeit und vor allem die Entwicklung des Eisenbahnmarktes im Lande einen, nämlich den hiermit zum zweiten Mal vorliegenden, Bericht zu erstellen, sondern auch eine Reihe anderer Aufgaben übertragen.

Seit dem Inkrafttreten der Novelle 2006, de facto also dem Berichtsjahr 2007 gibt es bei der Schienen-Control GmbH – wie bei den verwandten Regulierungsbehörden RTR und e-control schon seit Jahren – eine Schlichtungsstelle, die im Fall von Kundenbeschwerden, die vom jeweiligen Eisenbahnunternehmen nicht befriedigend gelöst wurden, angerufen werden kann

und die entsprechend den Richtlinien dann eine Lösung des Problems vermittelt bzw. dies zumindest versucht. Die ersten Erfahrungen sind trotz relativ geringer Inanspruchnahme gut – bislang fand sich für alle Problemfälle eine konsensuale Lösung, mitunter konnten großzügige Kulanzlösungen erreicht werden.

Seit 2006 ist das Fahrplankoordinierungsverfahren, in dem allfällige Konflikte zwischen Eisenbahnunternehmen um Zugtrassen beim Infrastrukturbetreiber behandelt werden, von der SCG zu beobachten. Im Berichtsjahr ergab sich im wesentlichen ein Konfliktfall, der allerdings in der Folge ohne Befassung der Regulierungsbehörde zwischen den betroffenen Eisenbahnunternehmen gütlich bereinigt wurde.

Die Aufgabe der Marktbeobachtung schließlich wurde klarer gefasst und vor allem mit Kompetenzen zur Einhebung statistischer Daten ergänzt. Das ermöglichte es wieder auf gesicherter Basis allgemeine Daten der Eisenbahnunternehmen zu sammeln. Die Auswertung und Veröffentlichung der gewonnenen Erkenntnisse konnten erstmals aufgrund von selbst erhobenen Vergleichszahlen von 2006 erfolgen, somit werden Entwicklungen erkennbar, wenngleich die Aussagekraft aufgrund lediglich zweier Jahre natürlich beschränkt ist. Dennoch wird kontinuierlich an der Verbesserung der Eisenbahnstatistik der SCG gearbeitet, der nächste Bericht sollte schon mit wesentlich aussagekräftigeren Zeitreihen aufwarten können. Dies wird allerdings auch dringend erforderlich sein, da im Zuge der Personenverkehrsliberalisierung (gemäß 3. Eisenbahnpaket) den Regulierungsbehörden eine Schlüsselstellung bei der Beurteilung der Marktverhältnisse und der daraus resultierenden Zugangsmöglichkeiten für ausländische Personenverkehrsunternehmen zukommt.

Ein wesentliches Ergebnis dieser Tätigkeit ist auch die im Bericht nachzulesende Untersuchung, welche eine Beurteilung der größten Probleme bei der Akquisition von neuen Ver-

kehren für die Eisenbahnunternehmen zum Inhalt hat. Als auch im zweiten Jahr unangefochtene Spitzenreiter haben sich interessanterweise Behörden, vor allem in unseren östlichen Nachbarländern, erwiesen. Hier vertiefende Untersuchungen anzustellen und soweit im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit mit anderen Regulierungsstellen möglich, Abhilfe zu schaffen, wird eine der Herausforderungen der Zukunft sein.

Internationale Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden

Im Berichtsjahr entstand ein Konflikt zwischen RailNetEurope, einer Vereinigung der europäischen Infrastrukturbetreiber in Sachen Trassenmanagement, und den Regulierungsbehörden betreffend Informationen über den Einsatz der IT-Tools „Pathfinder“ und „Europtirails“. Das Problem besteht darin, daß die Infrastrukturbetreiber einen wesentlichen Teil Ihrer Aufgaben im Trassenzuweisungsprozeß an eine Organisation auslagern, die auf dem Standpunkt steht, den Regulierungsbehörden nicht im selben Ausmaß wie die Infrastrukturbetreiber auskunftspflichtig zu sein, sodaß de facto eine Flucht aus dem Regulierungsregime droht. Das Problem führte zu einer Anzahl von Treffen in Wien (vielfach unter Vermittlung der

SCG), eine Lösung ist allerdings auch jetzt (2008) noch nicht in Sicht.

Die SCG als Unternehmen

Die SCG erhielt Mitte des Jahres 2007 einen neuen Aufsichtsrat. Anstelle von Dr. Walch (Vorsitzender), Dr. Biach und Dr. Schrentewein sind nunmehr Mag. Weissenburger (Vorsitzender), Dr. Grubmann und Mag. Leodolter sowie unverändert Mag. Bauer Kapitalvertreter im Aufsichtsrat. Gegen Ende des Jahres wurde ein Betriebsrat gegründet, seither sind darüber hinaus Mag. Schadler und Ing. Indra AR-Mitglieder. Last not least ist es der SCG als Unternehmen trotz allem zusätzlichem Arbeitsanfall 2007 sogar gelungen, entsprechend den Empfehlungen des Rechnungshofes, den Aufwand gegenüber dem Vorjahr (nach 2006 –6,4%) neuerlich um weitere 1,3% zu senken.

Ausblick

Alles in allem blickt die österreichische Regulierungsbehörde SCK/SCG auf ein spannendes, erfolgreiches Eisenbahnjahr 2007 zurück und freut sich mit den folgenden, detaillierten Informationen einen Einblick in ihre Tätigkeit und das Bahngeschehen im allgemeinen bieten zu können.

Summary

This is the second report by the regulatory body SCK/SCG on its activities and on the development of railways in Austria during 2007.

Development of the railway market

2007 was the 170th year of railways in Austria, and it was a good one both in Austria and in

Europe. Rail freight traffic grew by 3.3% (gross tonne km) which is less than the growth in 2006 (7.1%), but it has to be considered that modal split for rail traffic in Austria is high compared with other European countries so that further growth is somewhat limited. On the other hand such growth sooner or later meets limits of both infrastructure capacity and

rolling stock, so that infrastructure measures to increase capacity which had previously been in doubt are now being justified.

From the view of the regulatory body it is most interesting to monitor the development of market shares of those operators which do not have their roots in the former state railways. In 2007 there has been a remarkable development, as their market share in rail freight traffic rose from 7.7% to 8.9%. Although this is still less than in Germany (17% market share), a rise by 15% is remarkable. Most interesting is the fact that of the total 2007 growth of railway transport by tonne-km 28% has been contributed by private operators. That means that the latter continue to contribute a superproportional share of the growth of rail freight traffic in Austria.

From the geographical point of view it is also interesting to note that two of the big private operators are partly owned by former state railways from Germany and Italy. Meanwhile they acquired almost half of the market share in Brenner transit traffic. The second axis with much growth for private operators is the Danube axis, where they haul grain and petrol products between Germany and Hungary. Recently the Tauern route gained importance with private operators carrying steel products in bulk trains. On the other hand most of the traffic of classic private railways with their own infrastructure is still being handled in co-operation with one of the ÖBB operating companies. This is above all the case in passenger transport which sees so far nearly no competition at all. Nevertheless private operators (with their own infrastructure, however) achieved a market share of 8% in passenger transport.

Legal innovations

From the legal point of view 2007 has been an eventful year. The 2006 revision of the Railway Act considered the so-called second railway

package of the European Union and also modernised several national regulations. In 2007 many of these new regulations have been applied to a large extent. From the perspective of the SCK/SCG these brought numerous new tasks such as the arbitration board, monitoring of timetable co-ordination and the generation of statistics analyses as well as a new annual report. To this adds the administration of open access to industrial sidings with several branches. The latter is a complex task which lasts well into 2008.

European developments

2007 has been another interesting year in European railway policy. The so-called third railway package has been adopted. It includes issues of the Public Service Obligation (PSO) regulation (rules for tendering) as well as regulations on the liberalisation of passenger transport, the European licence for train drivers and rail passengers' rights.

SCG believes that especially the latter issue will trigger new developments. Therefore the SCG founded an arbitration board in anticipation of the new regulations. The board will act as enforcement authority of the passengers' rights. At the same time the European Commission continued its investigations on the actual implementation of the first railway package which has been in force for a while. The package included the separation of infrastructure management, charging and capacity allocation from transport operations, deep reduction of state railways as well as the introduction of regulatory bodies like the SCK and the SCG. There are positive results of liberalisation such as a turnaround in the development of transport movements in countries which are more liberal, whilst other countries still have huge deficits in liberalisation. Therefore questionnaires have been used to analyse the state of reforms in each country by applying common criteria.



Work of the regulatory body

Last not least 2007 was eventful for the regulatory body Schienen-Control Kommission (SCK). In the year reported five meetings plus one workshop have been held dealing with 82 topics and notifiable documents. These include the network statements of all Austrian infrastructure operators, which had to be checked for potentials discrimination towards. In some cases changes to the network statements had to be ordered.

Two big procedures dealt with conditions of linking industrial sidings with the public rail network. The issue was the cost assignment for parts of the infrastructure in common use such as points. In the end a commonly agreed solution has been found with the assistance of SCG, which has meanwhile become the model for dozens of sidings agreements.

Within a formal complaint it has been clarified that the operator of public infrastructure cannot ask for additional obligations from the sidings owner, if a valid contract is in force.

All these steps followed the style of the so-called "Austrian way of railway regulation", which means that consensual talks have priority over formal legal steps. The formal legal actions have finally been withdrawn, since the opponents offered a viable solution of the problem. The willingness to cooperate amongst the stakeholders could thus avoid friction losses debited to the

railway system. This and future reports as well as other publications on the SCG web page will provide the transparency required in respect of the legal point of view of the regulatory body. Following a perception report of the Court of Auditors stating that the way of executing the Federal Railways structural law could put in question the European policy objectives of the law, the regulatory body SCK started investigations on a possible excess of authority by the ÖBB Holding AG. These investigations have not yet been concluded.

The fact that the former state railway prefers scrapping of used and serviceable locomotives instead of selling them with profit to other operators is also a topic of consultations by theregulatory body.

New tasks for the Schienen-Control GmbH

In 2007 many new tasks have been assigned to Schienen-Control GmbH, the executive branch of railway regulation in Austria. Amongst other new tasks the revision of the Railway Act requires SCG to produce a report on its activities and on the development of the railway market in Austria. This is the second report to be published.

The revision of the Railway Act came into force during 2006 with practical effects from 2007.

Entlang der Donau- achse schreitet die Liberalisierung voran: Neben der WLB dominiert unter den privaten EVUs in Deutschland und Ungarn die LTE im Ganzzugsverkehr.

SCG like other regulatory bodies (RTR and e-control) introduced an arbitration board, which can be called in the case of customer complaints which have not been solved by the respective railway enterprise. The arbitration board tries to find or mediate a solution of the problem according to the regulations. First results are good despite relatively small demand – so far a common solution has been found for all cases, in some cases fair trading solutions could be achieved.

In the future the path finding process will be monitored closely by SCG as it involves the risk of possible conflicts between train operators and the infrastructure provider. In 2007 there was just one conflict which could be solved mutually between the railway companies without involving the regulatory body.

The task of market monitoring has been defined more precisely and was complemented by competences to collect statistical data, which can now be acquired from all railway enterprises on a legal basis. Results of data collection started to be published in the 2006 report and in 2007 it is now possible to compare data although the comparison is limited to just two years. SCG continues to improve the railway statistics and the 2008 report will include more substantial time series. This is also being required by the liberalisation of passenger transport according to the third railway package, since regulatory bodies will play a key role in the assessment of the market and its access by foreign railway operators.

A substantial result of this activity is the investigation on the biggest problems with the acquisition of new traffic for railway enterprises, which can be found in detail in this report. Interestingly most problems arose from public authorities in neighbouring countries east of Austria. In the future SCG will deal with these problems in depth by co-operating with other respective regulatory bodies in order to find viable solutions.

International co-operation of regulatory bodies

In 2007 a conflict arose between RailNet-Europe, an association of European infrastructure operators dealing with path allocation, and European regulatory bodies. The conflict focussed on the use of IT-tools „Pathfinder“ und „Europtirails“. The core of the problem is that infrastructure operators outsource an important part of their tasks to allocate paths to an organisation which claims that it is not obliged to give information to regulatory bodies to the same extent as infrastructure operators do. This is in fact a threat of an escape from the regulatory regime. The problem has been discussed in several meetings in Vienna which were lead by SCG. However, during 2008 no solution could be found yet.

SCG as an enterprise

During 2007 SCG got a new supervisory board. Dr. Walch (chairman), Dr. Biach and Dr. Schrentewein have been replaced by Mr. Weissenburger (chairman), Dr. Grubmann and Ms. Leodolter, whilst Mr. Bauer continues to be member of the board. By the end of 2007 a work council has been founded and as a result Mr. Schadler and Mr. Indra also became members of the supervisory board.

Finally SCG as an enterprise managed to comply with the recommendations of the Court of Auditors by reducing its costs by another 1,3% (after a reduction of 6,4% in 2006) despite being assigned with additional tasks.

Outlook

Taking all together the Austrian regulatory body SCK/SCG had an eventful and interesting year 2007 and is proud to present an insight on its activities and on the railway market in general in this report.

Die Rolle der Regulierungsbehörde

Die SCK/SCG ist der österreichische Schienenregulator, also die laut der Richtlinie 2001/14 Art. 30 in allen Mitgliedsstaaten der EU einzu-richtende Regulierungsbehörde, die Aufgaben der Streitschlichtung und Wettbewerbsaufsicht im Schienenverkehrsmarkt zu erledigen hat. Was bedeutet das konkret?

Europaweit wurden mit den mittlerweile 3 Eisenbahnpaketen Rahmenbedingungen geschaffen, die einen fairen Wettbewerb auf dem Schienennetz sicherstellen sollen.

Um nun sicherzustellen, daß die diskriminierungsfreie Zugangsmöglichkeit aller Bahnunternehmen zum Schienennetz nicht nur theoretisch, sondern auch in der Praxis möglich ist, sieht Art. 20 der RL 2001/14 die Schaffung einer Regulierungsbehörde in jedem Mitgliedsland mit genau definierten Aufgaben vor, in Österreich wurde diese in Gestalt der Schienen-Control Kommission und der Schienen-Control GmbH bereits im Jahre 1999 eingerichtet und ist seither Motor und Schiedsrichter im liberalisierten Schienenverkehrsmarkt Österreichs.

Was muss eine Regulierungsbehörde können

Die Anforderungen an diese Regulierungsbehörden hat die Europäische Kommission in ihrem 2006 veröffentlichten Bericht über die Umsetzung des 1. Eisenbahnpakets im Annex 7 wie folgt präzisiert:

Es ist mit großem Nachdruck darauf hinzuweisen, dass die Notwendigkeit glaubwürdiger und unabhängiger Eisenbahn-Regulierungsstellen von größter Bedeutung für das gute Funktionieren der Eisenbahnmärkte ist. Die Kommission wird auch weiterhin die Tätigkeit der Regulierungsstellen überwachen und die Qualität ihrer Arbeit überprüfen. (...)

– *Regulierungsstellen müssen in der Lage sein, den Wettbewerb im Markt zu überwachen und in unabhängiger und effizienter Weise Entscheidungen treffen zu können, um uner-*

wünschte Entwicklungen in den Eisenbahnmärkten zu korrigieren. Sie müssen in der Lage sein, Entscheidungen selbst zu treffen, und nicht darauf beschränkt sein, solche Entscheidungen nur anderen staatlichen Institutionen vorschlagen zu dürfen, welche dann die Entscheidung treffen. (...)

– *Die für die Regulierung des Wettbewerbs auf den Eisenbahnmärkten notwendige Unabhängigkeit schließt ein, dass die Regulierungsstellen einen eigenen Haushalt haben müssen, über den sie selbst entscheiden können, (...)*

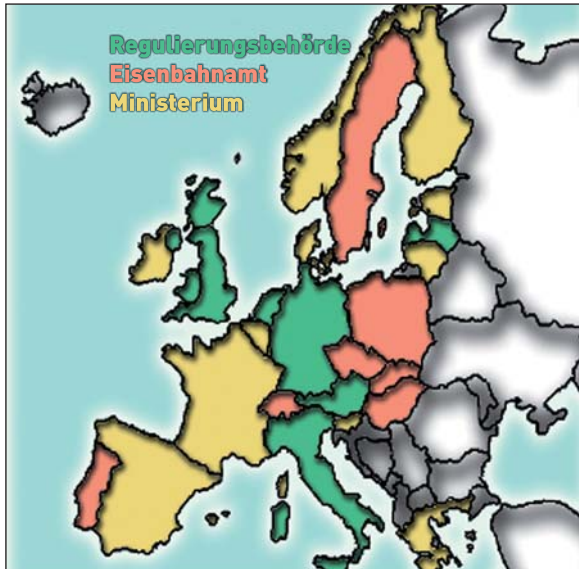
– *Die Regulierungsstellen müssen die Befugnis haben, jeden beteiligten Marktteilnehmer um alle notwendigen Informationen zu ersuchen, die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich sind, und diese Ersuchen auch durchsetzen zu können (Richtlinie 2001/14/EG, Artikel 30 IV).*

– *Die Regulierungsstellen müssen für die Marktteilnehmer ausreichend zugänglich sein. Sie sollten regelmäßig Berichte über ihre Entscheidungen veröffentlichen, um im Markt Transparenz über die Kriterien für ihre Entscheidungen herzustellen.*

Somit wurden die Aufgaben der Regulierungsbehörden viel weitreichender als in manchen Ländern bisher praktiziert, definiert.

Im Detail bedeutet das, daß die Regulierungsbehörde einerseits aufgrund von Beschwerden eines Eisenbahnunternehmens über Diskriminierungen durch z.B. Netzbetreiber oder Mitbewerber entscheiden und z.B. Konflikte um bestimmte Zugtrassen bei der Fahrplanerstellung oder die Modalitäten des Betriebs auf einer Anschlußbahn lösen bzw. festlegen muß. Andererseits kommen ihr auch Überwachungstätigkeiten zu, da nicht jeder Verstoß gegen die Spielregeln auch zwangsläufig zu einer Beschwerde führen muß. Aufgrund der von allen Eisenbahnunternehmen vorzulegenden Unterlagen werden allfällige Diskriminierungen erkannt und gegebenenfalls von Amts wegen untersagt.

Die meisten Länder, die bei der Marktöffnung gut vorangekommen sind, verfügen über eigene Regulierungsbehörden oder zumindest Regulierungsstellen in Eisenbahnamtern.



Schließlich hat die Regulierungsbehörde auch die explizite Aufgabe, die Marktentwicklung zu beobachten und zu analysieren und zu diesem Zweck statistische und sonstige Erhebungen durchzuführen.

Die Lage in Österreich

Der Schienen-Control Kommission als unabhängiger, aus Richtern und Eisenbahnexperten rekrutierten Kollegialbehörde kommt dabei die Aufgabe der Entscheidung zu, die Schienen-

Control GmbH sorgt für den nötigen organisatorischen Hintergrund aber auch die detaillierte fachliche Expertise.

Wie schon 1999 mit der Einrichtung der SCK/SCG im allgemeinen ist Österreich auch 2006 der europäischen Gesetzgebung einen Schritt vorausgegangen und hat mit der Einrichtung einer Schlichtungsstelle wie sie auch bei anderen österreichischen Regulierungsbehörden (RTR, e-control) existiert, einen Vorgriff auf die Einführung von Strukturen zur Durchsetzung der Passagierrechte getätigt. Im Zuge der Umsetzung des 3. Eisenbahnpakets wird diese Aufgabe von der unverbindlichen Schlichtung zum verpflichtenden ‚Enforcement‘ zu entwickeln sein. Aber auch im Bereich des Marktzutritts ausländischer Personenverkehrsunternehmen kommen neue Aufgaben auf die SCK/SCG zu.

Ganz allgemein hat sich in der Praxis gezeigt, daß zahlreiche problematische Umstände aufgrund der Kleinheit des österreichischen Marktes nicht zu formellen Beschwerden führten, weil die betroffenen Unternehmen den Aufwand scheuten. Aus diesem Grund macht die SCK von ihrer Möglichkeit, amtswegig potentiell wettbewerbsbehindernde Umstände zu untersuchen und gegebenenfalls abzustellen, in verstärktem Ausmaß Gebrauch.

Zusammensetzung und Struktur der SCK

Die Schienen-Control Kommission ist gemäß Art. 133 B-VG die oberste Verwaltungsbehörde der Regulierung des Bahnverkehrs in Österreich. Sie setzt sich aus jeweils drei Mitgliedern und drei Ersatzmitgliedern zusammen. Der Vorsitzende, ein Richter, wird vom Justizminister, die übrigen Mitglieder, Experten des Eisenbahnwesens, werden von der Bundesregierung auf Vorschlag des Verkehrsministers be-

stellt. Nach der Bestellung sind die Mitglieder in ihren Entscheidungen völlig unabhängig und weisungsfrei.

Mit Ende 2006 lief eine fünfjährige Funktionsperiode der Schienen-Control Kommission aus, die Neubestellung erfolgte gegen Jahresende 2006. Daraus ergab sich ab dem 1.1.2007 bis einschließlich 31.12.2011 nachstehende Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission.

Zusammensetzung der Kommission im Jahre 2007



Vorsitzender:
Senatspräsident
des OLG i.R. HR
Dr. Gerhard Hellwagner



Mitglied:
Ass.Prof. Dkfm. Mag.
Dr. Brigitta Riebesmeier



Mitglied:
em. o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing.
Dr. techn. Erich Kopp



**Stellvertretender
Vorsitzender:**
Dr. Robert Streller



Ersatzmitglied:
Univ.-Prof.
Dr. Sebastian Kummer



Ersatzmitglied:
o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing.
Dr. techn. Klaus Rießberger

Funktionsweise

Die Schienen-Control Kommission folgt bei ihrem Verfahren einer Geschäftsordnung, die sie sich gemäß Eisenbahngesetz selbst gibt und die im Internet unter www.scg.gv.at nachzulesen ist. Im Übrigen ist das AVG¹ anzuwenden. In der Praxis treffen sich zumeist alle Mitglieder und Ersatzmitglieder bei den Sitzungen, um einen optimalen Informationsstand und damit Kontinuität sicherzustellen, falls einmal eines der Mitglieder tatsächlich verhindert sein sollte.

Die Arbeit der SCK in der Praxis

Auf die Tagesordnung werden primär formelle Beschwerden gesetzt. Darüber hinaus müssen aber alle jene Unterlagen, die die SCG von den Bahnen im Rahmen der so genannten Meldepflichten erhält, behandelt werden. Das sind insbesondere Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Infrastrukturnutzungsverträge, Infrastrukturverknüpfungsverträge und vieles mehr. Im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht gemäß §74 Eisenbahngesetz werden diese Unterlagen

¹ Allgemeines
Verwaltungs-
verfahrensgesetz

Die Mitglieder der SCK und ein Teil der SCG-Mitarbeiter
anlässlich einer SCK-Sitzung (v.l.n.r.):
Dr. Roland Streller,
Mag. Norman Schadler, Eveline Stagl, GF Georg Fürnkranz,
Dr. Brigitta Riebesmeier, Dr. Erich Kopp, Dr. Gerhard Hellwagner,
Mag. Herbert Dachs,
Dr. Christian Fölzer,
Ing. Michael Indra



dann seitens der Kommission mit Unterstützung der Mitarbeiter der SCG von Amts wegen auf Diskriminierungspotentiale oder sonstige aus wettbewerbsrechtlicher Sicht unzulässige Komponenten geprüft und gegebenenfalls beinsprucht.

Schließlich werden wettbewerbsrelevante oder diskriminierende Sachverhalte, die sich aus der Marktbeobachtung durch die SCG oder aus informellen Kontakten der SCG mit Marktteilnehmern ergeben, vom Geschäftsführer der SCG in seinem Bericht vorgebracht und ebenfalls einer Entscheidung durch die SCK, ob sich ein Anlass für wettbe-

werbsbehördliches Eingreifen ergibt, zugeführt.

In der Praxis erfolgen wettbewerbsbehördliche Schritte durch die SCK zumeist in Form einfacher Schreiben an das betroffene Unternehmen, so dass sich im (üblichen) Fall einer umgehenden positiven Reaktion keine Notwendigkeit ergibt, mittels Bescheid gegen den beanstandeten Sachverhalt vorzugehen. Im Berichtsjahr konnten alle aufgetretenen Probleme auf diesem Weg bereinigt werden. In einigen Fällen erfolgte die Einigung allerdings erst buchstäblich in der letzten Stunde, bevor die SCK eine formelle Entscheidung getroffen hätte.

Das Team der Schienen-Control GmbH

Die Hauptaufgabe der SCHIENEN-CONTROL GmbH als öffentlicher Rechtsträger ist die Sicherstellung eines funktionierenden, belebten und liberalisierten Schienenverkehrsmarktes. Als Mediator sorgen wir für einen Interessensausgleich zwischen den Teilnehmern am Verkehrsmarkt und fördern dadurch einen fairen Wettbewerb. Auf Grundlage unserer Marktbe-

obachtung und durch unsere Kontakte zu anderen Regulatoren und Institutionen wirken wir mit unserem Fachwissen bei eisenbahn-spezifischen Fragestellungen, sowie deren Umsetzung aktiv mit. Wir überwachen die laufenden Entwicklungen auf dem Schienenverkehrsmarkt und bewirken mehr Transparenz für alle Marktteilnehmer.

Als Geschäftsstelle für die Schienen-Control Kommission tragen wir wesentlich dazu bei, dass es zu raschen und fairen Entscheidungen bei formellen Konflikten kommt. Wir sind Servicestelle und kompetenter Ansprechpartner für Bahnunternehmen, Institutionen und der öffentlichen Hand. Ein kleines aber effizientes Team von qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bildet die Basis für den Erfolg unserer Tätigkeiten. Die SCG ist in die sechs Fachbereiche Beschwerde/Schlichtungsstelle (seit 2007), Betriebswirtschaft/ Controlling, Netz, Recht, Verkehrsökonomie sowie IT strukturiert.

Mitarbeiterwechsel und Betriebsratsgründung

Ende des Jahres 2007 begann ein größerer Mitarbeiterwechsel. Im November 2007 ver-

ließen die langjährige Prokuristin und Mitarbeiterin der ersten Stunde, Mag.^a Gabriele Lutter und mit ihr Ingrid Obleser, die SCG in Richtung ÖBB Personenverkehr. Das Sekretariat erfuhr mit Dagmar Blossel als geringfügig Beschäftigte noch im Jahr 2007 und mit Eveline Stagl ab Jänner 2008 eine Verstärkung. Ab November 2007 kam Mag.^a Brigitte Mikula-Schwarzmann für einige Monate aus der Karenz zurück, ihre nunmehrige Karenzvertretung seit Juli 2008 ist Katharina Titz. Im August 2008 stieß noch Dipl. Ing. Tobias Vanicek und im November 2008 Herr Roland Beier zum SCG-Team.

Ebenfalls im November 2007 hat sich erstmals ein Betriebsrat konstituiert. Als Betriebsratsvorsitzender (BRV) wurde Mag. Norman Schadler, als sein Stellvertreter Ing. Michael Indra gewählt. Aufgrund der Bestimmungen des ArbVG vertreten beide Betriebsräte die Interessen der Belegschaft auch im Aufsichtsrat.



Das Team der SCG
(v.l.n.r.)

Ing. Michael Indra,
Michaela Graef,
Mag. Herbert Dachs,
Mag^a. Gabriele Lutter
(bis Nov. 2007),
GF Georg Fürnkranz,
Mag. Norman
Schadler, Ingrid
Obleser (bis Nov.
2007), Dr. Christian
Fölzer



GF Georg Fürnkranz
 Aufgabengebiet: Geschäftsführung, Personalwesen, Finanzwesen, Vertretung auf europäischer Ebene, Mitwirkung bei Gesetzgebung, Öffentlichkeitsarbeit, Administrative Unterstützung des SCK-Vorsitzenden



Mag.ª Gabriele Lutter
 Fachbereich Netz / Prokuristin (bis Nov. 2007)
 Aufgabengebiet: Netzzugang, Trassenmanagement, Überwachung der Meldepflichten, Überprüfung der vorgelegten Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Allgemeinen Geschäftsbedingungen, →



DI Tobias Vanicek
 (ab Aug. 2008)
 Fachbereich Netz

→ Wettbewerbsaufsicht durch Einsicht in die Fahrpläne, Infrastrukturnutzungsverträge und Verträge über Anschluss und Mitbenützung



Dr. Christian Fölzer
 Fachbereich Verkehrsökonomie
 Aufgabengebiet: Volkswirtschaftliche und finanzwissenschaftliche Fragen, Marktbeobachtung, Rechnungswesen, Controlling und Finanzen, Betriebs- →



Roland Beier
 (ab November 2008)
 Marktbeobachtung und Öffentlichkeitsarbeit

→ wirtschaftliche Fragestellungen, Vorbereitung Aufsichtsrat



Ing. Michael Indra
 Fachbereich IT
 Betriebsratsvorsitzender-Stellvertreter
 Aufgabengebiet: Informationssysteme, Technik, Datenbanken, Kommunikation, Internetauftritt



Mag. Norman Schadler
 Fachbereich
 Schlichtungsstelle
 Betriebsratsvorsitzender
 Aufgabengebiet: Behandlung
 von Fahrgastbeschwerden,
 Schlichtungsverfahren,
 Kontakt zu anderen europäi-
 schen Schlichtungsstellen,
 Erstellung Jahres- und
 Kundenzufriedenheitsbericht,
 Anschlussbahnen, Vertretung
 für den Fachbereich Recht



Mag. Herbert Dachs
 Fachbereich Recht
 Aufgabengebiet: Erlassen
 von aufsichtsrechtlichen
 Bescheiden, Juristische
 Betreuung der SCK,
 Überwachung der
 Meldepflichten, Externe
 und interne Anfragen,
 Mitwirkung an der nationalen
 u. europäischen Gesetz-
 zewerdung



**Mag.ª Brigitte Mikula-
 Schwarzmann**
 (ab Nov. 2007, dzt. Karenz)
 Fachbereich Betriebs-
 wirtschaft/ Controlling
 Aufgabengebiet:
 Volkswirtschaftliche und
 finanzwissenschaftliche
 Fragen, Nationale und interna-
 tionale Marktbeobachtung,
 Rechnungswesen, Controlling
 u. Finanzen, Benützung-
 entgelt u. angemessener
 Kostenersatz, Betriebswirt-
 schaftliche Fragestellungen



Katharina Titz
 (ab Juli 2008)
 Fachbereich Betriebs-
 wirtschaft/ Controlling



Ingrid Obleser
 (bis Nov. 2007)
 Sekretariat



Eveline Stagl
 (ab Jänner 2008)
 Sekretariat



Michaela Graef
Sekretariat



Dagmar Bloesel
(ab Nov. 2007)
Sekretariat

Knotenpunkte wie hier in Salzburg mit zwei einfahrenden Zügen stellen neben Strecken Engpässe da, die für den Regulator interessant sind.



Die Schienen-Control GmbH als Unternehmen

Die Aufgaben der SCG

Als organisatorischer Teil der österreichischen Eisenbahnregulierungsbehörde wurde am 26. August 1999 unter dem Namen Schienen-Control Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mit beschränkter Haftung, kurz Schienen-Control GmbH (SCG), in das Firmenbuch eingetragen. Ihre Anteile sind zu 100% dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung der Anteilsrechte obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (§ 76 EISBG).

Die SCG ist trotz ihrer Organisationsform als Kapitalgesellschaft nicht auf Gewinn ausgerichtet, sondern fungiert als eine mit Hoheitsrechten beliehene Gesellschaft.

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt zum Ende des Jahres 2007 € 750.000,00 und ist vollständig einbezahlt. Es wird zur Gänze von der Republik Österreich gehalten. Im Jahr 2007 erfolgte einerseits die Anpassung aufgrund des vom Rechnungshof monierten Umstandes, daß die gesetzliche Höhe des Stammkapitals zuvor nicht erreicht war. Zum anderen empfahl der Rechnungshof eine Wertsicherung des Stammkapitals aus dessen Zinserträgen, sodaß zu diesem Zweck eine Kapitalerhöhung des Stammkapitals von zuvor € 720.000,00 im Ausmaß von € 30.000,00 aus ebendiesen Zinserträgen, die zuvor in einer zu diesem Zweck gebildete Rücklage verbucht waren, erfolgte.

Aufsichtsrat

Wie bei Gesellschaften im Bundeseigentum üblich, besitzt die SCG einen Aufsichtsrat, bestellt vom BMVIT und bestehend aus mindestens vier Mitgliedern, wobei dem Aufsichtsrat ein Vertreter des Bundesministeriums für Finanzen anzugehören hat. Die Kapitalvertreter im Berichtsjahr waren:

Bis zum Sommer 2007:

- Vorsitzender Dr. Werner Walch, Rechtsanwalt
- Stv. Vorsitzender Dr. Alexander Biach, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- Mag. Bernhard Bauer, Bundesministerium für Finanzen
- Dr. Markus Schrentewein

Ab Sommer 2007:

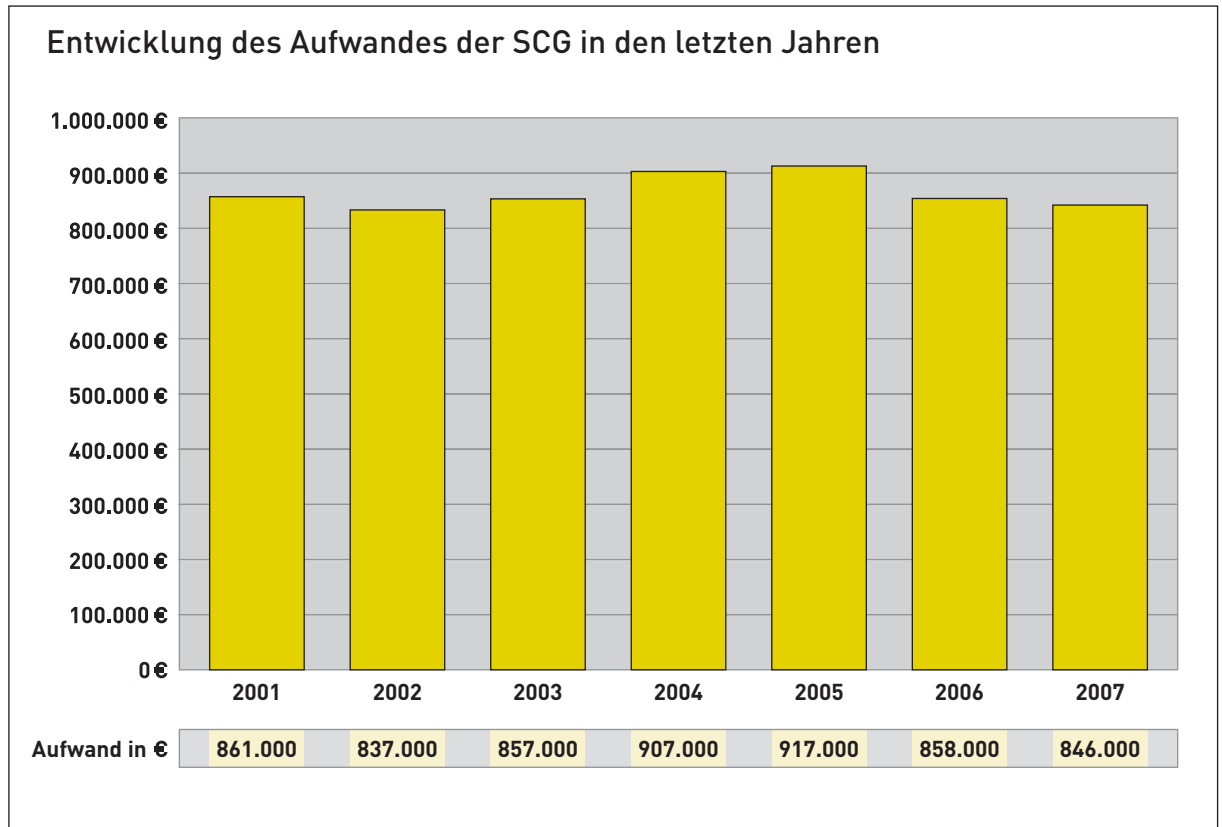
- Vorsitzender Sektionschef Mag. Christian Weissenburger, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- Stv. Vorsitzender Dr. Michael Grubmann, Wirtschaftskammer Österreich
- Mag.^a Sylvia Leodolter, Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
- Mag. Bernard Bauer, Bundesministerium für Finanzen

Ab Nov. 2007 sind durch die Gründung eines Betriebsrats auch folgende Arbeitnehmervertreter Mitglieder des Aufsichtsrates:

- Mag. Norman Schadler
- Ing. Michael Indra

Finanzierung

Der für die Erfüllung der Pflichten notwendige Personal- und Sachaufwand ist gemäß SchiCGmbH-Kostenbeitragsverordnung (BGBl. II Nr. 442/2004) aus Kostenbeiträgen von Eisenbahnverkehrsunternehmen zu decken. Die Summe der Aufwendungen liegt derzeit aufgrund bewußt sparsamer Betriebsführung nur etwa bei der Hälfte der in der Kostenbeitragsverordnung angegebenen Obergrenze von 5 Promille der Summe der auf vernetzten Haupt- und Nebenbahnen des jeweiligen Kalenderjahrs entrichteten Benützungsentgelte.



Entwicklung des Aufwands der SCG in den letzten Jahren

Der Aufwand der SCG betrug zwischen € 837.331,01 und € 916.545,80. In den letzten Jahren konnte den Empfehlungen des Rechnungshofes Folge geleistet werden und der Aufwand auch 2007 neuerlich deutlich gesenkt werden. Möglich wurde dies vor allem durch anhaltend geringere Personalkosten infolge natürlicher Abgänge. Es ist allerdings absehbar, daß infolge der 2006 neu hinzugekommenen Aufgaben wie Schlichtungsstelle, Anschlußbahn-Netzöffnung sowie Beobachtung der Fahrplankoordination aber auch steigender Inanspruchnahme der SCK durch Beschwerdeverfahren der Personalbedarf wieder ansteigen wird. Entsprechende Nachbesetzungen sind zwischenzeitlich (2008) auch schon erfolgt. Der Jahresabschluß 2007 wurde von der Firma Contax erstellt und von der Firma

Hübner&Hübner Wirtschaftsprüfung GmbH geprüft. Die Prüfung hat keinen Anlaß zu Beanstandungen gegeben, es wurde daher der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk erteilt. Somit hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 6. Mai 2008 den Jahresabschluß zur Kenntnis genommen und der Generalversammlung empfohlen, die Zustimmung zu erteilen.

Kurzvorstellung der derzeitigen Mitglieder des Aufsichtsrates der SCG

Sektionschef Mag. Christian Weissenburger, geboren am 6.7.1959, Studium der Rechtswissenschaften, DDSG/Rechtsabteilung, Bundeskanzleramt, Bundeskanzleramt/Büroleiter des Staatssekretärs für den öffentlichen Dienst, Bundesministerium für Inneres/Büroleiter des Bundesministers, Bundesministerium für Wis-

Zusammensetzung des Aufsichtsrates im Jahre 2007



Vorsitzender:
Sektionschef Mag. Christian
Weissenburger



**Stellvertretender
Vorsitzender:**
Dr. Michael Grubmann



Mitglied:
Mag.^a Sylvia Leodolter



Mitglied:
Mag. Bernhard Bauer



Mitglied:
Mag. Norman Schadler



Mitglied:
Ing. Michael Indra

senschaft und Verkehr/Büroleiter des Bundesministers, Leiter der Abteilung Telekommunikationspolitik im Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, 1999-2003 Leiter der Sektion II/Infrastruktur im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, seit 2003 Leiter der Sektion I/Koordination im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Dr. Michael Grubmann, geboren am 23.11.1962, Studium der Rechtswissenschaften, Referent im Fachverband der Eisen- und Metallwarenindustrie, ab Jänner 2004 Stell-

vertreter der Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik, seit 2007 Leitung der Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik der Wirtschaftskammer Österreich. Autor zahlreicher Publikationen zum Verkehrsrecht.

Mag.^a Sylvia Leodolter, geboren am 14. 11. 1961, Studium der Volkswirtschaftslehre, Universitätslektorin für theoretische Wirtschaftspolitik am Institut für Volkswirtschaftslehre und Volkswirtschaftspolitik der Universität Graz (1988 bis 1996), Mitarbeiterin im Volkswirtschaftlichen Referat des Österreichischen Gewerkschaftsbundes, 1989 – 1991

Geschäftsführerin des Vereins GIP – Gemeinschaftsinitiativen und Programme der EU (Büro zur Abwicklung und zum Monitoring der beschäftigungspolitischen Gemeinschaftsinitiativen der EU), seit 1998 Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der Arbeiterkammer Wien.

Mag. Bernhard Bauer, geboren am 3.10.1968, Studium der Handelswissenschaft, seit 1993 im Bundesministerium für Finanzen für die Bankenaufsicht, wirtschaftspolitische Analyse, Schieneninfrastruktur und Public Private Partnership zuständig.

Mag. Norman Schadler, geboren am 14.12.1974, Studium der Rechtswissenschaften, Landes- und Klubsekretär der Tiroler Freiheitlichen, 2005-2007 Kabinettsleiter-Stellvertreter der Bundesministerin für Justiz, zuständig für Strafrecht, Ministerrat, National- und Bundesrat und ressortfremder Materien, seit Februar 2007 Leiter der SCG-Schlichtungsstelle.

Ing. Michael Indra, geboren am 4.4.1958, HTL-Nachrichtentechnik, bis 2000 Gruppenleiter im Forschungszentrum Seibersdorf, danach IT-Verantwortlicher der SCG.

Fahrplankoordination

Im Jahr 2007 waren erstmals die Bestimmungen über den Beobachterstatus der SCG im Fahrplanerstellungsverfahren anzuwenden (§§ 65(6) und 65b (1) EISbG). Was bedeutet das in der Praxis?

Bei der Eisenbahn ist systembedingt die Erstellung eines Fahrplans von wesentlich größerer

Fahrplankoordination ist auch die Verknüpfung von Bahn mit Bus, wenn doch nur die Informationen vorhanden wären.

Bedeutung als bei fast allen anderen Verkehrsträgern (Ausnahme Rohrleitungen). Im Gegensatz zu Schiff, Flugzeug und Straße ist Kapazität nicht nur im Bereich des Be- und Entladens, sondern auf der gesamten Transportlänge nicht beliebig bzw. nicht so ohne weiteres frei verfügbar.

Daher zielt das im Zuge der Liberalisierung geschaffene Regelwerk des 1. Eisenbahnpakets der EU (und seine Umsetzung in nationales Recht) in hohem Maße auf die diskriminierungsfreie Erstellung eines Jahresfahrplans für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) ab und weist den Regulierungsbehörden in diesem Zusammenhang wichtige Aufgaben zu.

Ablauf der Fahrplanerstellung

Der Ablauf ist dabei in groben Zügen wie folgt: Zunächst sind von den Infrastrukturbetreibern die so genannten ‚Schienennetz-Nutzungsbedingungen‘, in denen von der Streckenkonfiguration bis hin zum Preis für die Benützung alle wesentlichen Informationen enthalten sein müssen, zu erstellen und zu veröffentlichen.



Dann läuft die Antragsfrist für Zugtrassen (=Fahrplan für einen Zug). Anschließend versucht die Trassenzuweisungsstelle des Infrastrukturbetreibers einen Fahrplan unter bestmöglicher Berücksichtigung der Anträge zu erstellen. Das Ergebnis wird einer Anhörung der Antragsteller (= EVUs) unterzogen (ab diesem Stadium ist die SCG Beobachterin des Verfahrens), die sich mit den in der Praxis unvermeidlichen Abweichungen einverstanden erklären können, oder eben nicht. In letzterem Fall hat ein Koordinierungsverfahren, in dem die konkurrierenden Antragsteller und die Trassenzuweisungsstelle einen Kompromiss suchen, stattzufinden. Fruchtet auch das nichts, bleibt die Möglichkeit einer Beschwerde an die Schienen-Control Kommission, die dann in der Sache zu entscheiden hat.

Neu hierbei ist, dass die SCG bereits in den Koordinierungsprozess strittiger Zugtrassenzuweisungen einbezogen wird und somit im Fall einer formellen Beschwerde rascher die entsprechenden Maßnahmen ergreifen kann, zumal in solchen Beschwerdeverfahren eine relativ kurze Bearbeitungsfrist von 2 Monaten gilt. Da der Fahrplanerstellungsprozess eine kontinuierliche und äußerst umfangreiche Arbeit ist, dessen permanente Beobachtung durch die SCG weder sinnvoll noch möglich wäre, wurde mit den Trassenzuweisungsstellen und EVUs vereinbart, dass diese die SCG im Falle sich abzeichnender Trassenkonflikte unverzüglich informieren, so dass gezielt diese Fälle ohne unnötigen Aufwand bearbeitet werden können. In der Praxis wurden 2007 3 Fälle von Konflikten bekannt, letztlich führte aber keiner zu einer formellen Beschwerde:

- Zwei Eisenbahnunternehmen bestellten für denselben gemeinwirtschaftlichen Verkehr, der in Kooperation der beiden Unternehmen geführt wurde, im Rahmen eines Leistungsvertrags mit dem betreffenden Bundesland konkurrierende Zugtrassen. Der Trassenkonflikt wäre technisch kaum zu lösen gewesen,

blieb allerdings in der Praxis ohne Folgen, da sich die Eisenbahnunternehmen letztlich nach Klärung von Fragen, die nicht die Zugtrasse im engeren Sinne betrafen, einigten, die betreffenden Züge weiterhin in Kooperation zu betreiben.

- Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellte selbst konkurrierende Züge. Die Aufgabe der Koordinierung wurde daher EVU-intern gelöst.
- Ein Eisenbahnunternehmen bestellte auf einer Infrastruktur, die seit längerer Zeit nicht mehr befahren wurde und nicht reparierte Schäden aufwies, für die aber kein Einstellungsverfahren durchgeführt worden war und daher grundsätzlich Betriebspflicht herrschte, Zugtrassen für einen regelmäßigen Güterverkehr. Der Infrastrukturbetreiber weigerte sich unter Hinweis auf die Nichtbefahrbarkeit der Strecke, eine Zugtrasse zu vergeben. Daraufhin wurde seitens des EVUs die SCG informiert, die der Sache umgehend nachging. Da das Problem nicht völlig neu war, sondern schon früher im Rahmen einer Klausur der SCK diskutiert worden war (siehe auch das entsprechende Kapitel im Bericht 2006), wären die Voraussetzungen für ein rasches Verfahren gegeben gewesen. Allerdings folgte anstelle einer formellen Beschwerde die Zurückziehung des Trassenantrags durch das EVU, da sich die Regionalpolitik inzwischen entschieden hatte, auf der Trasse der Bahn einen Radweg errichten zu wollen. Inzwischen (2008) wurde die Strecke formell eingestellt.

Schlussfolgerungen

Zusammenfassend lässt sich als erste Erfahrung feststellen, dass das starre Regime der Netzfahrplanerstellung in der Praxis nur eingeschränkt Bedeutung hat: Im Personenverkehr herrscht de facto kaum Konkurrenz, so dass zwar häufig Probleme auftreten, aber in

Die Fahrplan-koordination ist vor allem auf eingleisigen Strecken zwischen Güterverkehr und Nachverkehr wichtig.



der Praxis von den Unternehmen intern bzw. im Konsens mit dem Partner-EVU schon vorab gelöst werden. Sollten sie aber ernsthaft ausgetragen werden, dürften Lösungen aufgrund von Taktfahrplänen und Anchlussfordernissen nur schwer zu finden sein. Andererseits liegen den meisten Personenverkehrsleistungen Leistungsverträge mit Gebietskörperschaften zugrunde, wobei davon auszugehen ist, dass diese nicht zwei Unternehmen mit demselben Verkehr beauftragen, sondern die Konflikte nur im Fall einer Ausschreibung der Leistung (die in Österreich aber bislang der extreme Ausnahmefall ist) zum Tragen kommen. In diesem Fall stellt sich für die Trassenzuweisungsstelle das Problem, dass sie formal gezwungen ist, Verkehre zu koordinieren (d.h. alle konkurrierenden Anträge zu ermöglichen), wobei von Anfang an klar ist, dass nur ein Antragsteller fahren wird – sie weiß nur nicht, welcher. Bei

strenger Befolgung der Trassenzuweisungsregeln im Koordinierungsverfahren führt das mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einem suboptimalen Fahrplan und zu schlechter Ausnutzung der Streckenkapazität, weil ja die Trassen des unterlegenen Bieters ungenutzt bleiben, aber berücksichtigt werden müssen.

Authorized applicants

Abhilfe zum Nutzen aller Beteiligten könnte hier das in der EU-Richtlinie 2001/14 Art. 16 vorgesehene Konzept der ‚authorized applicants‘, das allerdings in Österreich bislang nicht in das Eisenbahngesetz Eingang gefunden hat, schaffen. Grundgedanke ist dabei, dass der Auftraggeber des Transports anstelle des Eisenbahnunternehmens, das ihn durchführt, die Zugtrasse bestellt, und später entscheidet,

welches EVU den fraglichen Zug – in bestmöglicher Fahrplanlage – dann fährt.

Im Güterverkehr ist dieses Problem mittlerweile des öfteren aufgetreten, spielt aber hier in der Regel eine etwas geringere Rolle, da die zeitliche Flexibilität im Vergleich zu den Anschlussanforderungen des Personenverkehrs im Minutenbereich größer ist.

Ad hoc-Verkehre

Im Güterverkehr generell verliert der Jahresnetzfahrplan zunehmend an Bedeutung, weil die Bestellfristen für Zugtrassen (in Österreich ein $\frac{3}{4}$ Jahr vor Inkrafttreten des Jahresfahrplans, international teilweise noch länger) mit Ausnahme von langfristigen Systemverkehren schlicht an der Realität des Güterverkehrsgeschäfts vorbeigehen. Immer mehr Güterzüge werden daher aufgrund von mehr oder weniger kurzfristigen ‚Ad hoc‘ Bestellungen geführt und der tatsächlich gefahrene Netzfahrplan verändert sich im Laufe des Jahres kontinuierlich. Dies ist aus der Sicht der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn sinnvoll und notwendig, stellt aller-

dings die Regulierungsbehörde, die darüber zu wachen hat, dass Zugtrassen diskriminierungsfrei vergeben werden, mit dem bestehenden Instrumentarium, das primär auf den Jahresnetzfahrplan abzielt, vor erhebliche methodische Probleme: Wie soll angesichts sich mitunter täglich ändernder Fahrpläne festgestellt werden, ob tatsächlich alle EVUs gleich gut behandelt werden?

Auch die tatsächliche Betriebsabwicklung (z.B. wie oft muss ein Zug bremsen und beschleunigen, (was erhebliche Energie- und Materialkosten verursacht) bergen beträchtliche Diskriminierungspotentiale, die gerade bei ad hoc Verkehren schwierig zu beurteilen sind.

Die SCG geht dabei bislang grundsätzlich von der Annahme aus, solche Diskriminierungen nicht oder zumindest nicht planmäßig erfolgen, da bislang von allen EVUs diesbezüglich relative Zufriedenheit vermittelt wurde. Die SCG arbeitet allerdings gemeinsam mit Kollegen im Ausland an einem Konzept, wie diesen Entwicklungen in geeigneter Form Rechnung getragen werden kann, ohne die Flexibilität der Bahn als Verkehrsträger zu gefährden.

Die Bahnliberalisierung in der Europäischen Union

Verkehrspolitische Ausgangssituation

Seit ab der Mitte des 19. Jahrhunderts in Europa Eisenbahnnetze entstanden sind, unterliegt das System Eisenbahn einem ständigen Veränderungsprozess. Zunächst als äußerst lukratives privates Investitionsvorhaben entstanden, kamen bald militärstrategische Interessen hinzu, die schließlich den Staat als Bahnbauer und Betreiber in immer höherem Ausmaß auftreten ließen. Solchen Verstaatlichungsschritten folgten aber auch große Privatisierungen, z.B. im Gefolge von staatlichen Finanzkrisen.



Private dominieren
zusehends den
Brenner Korridor
Deutschland –
Inntal – Italien.

Auch die Schaffung von Infrastruktur für benachteiligte Regionen wurde schließlich durch ‚Lokalbahngesetze‘ gefördert.

In der Zeit nach dem ersten Weltkrieg gerieten die Bahnen in Österreich wie in den meisten anderen europäischen Ländern angesichts der zunehmenden Straßenkonkurrenz unter wirtschaftlichen Druck und wurden in der Folge größtenteils den staatlichen Bundesbahnen eingegliedert, die ihrerseits im Zuge der Weltwirtschaftskrise und diverser Skandale in eine gewaltige Krise stürzten. Dem Konzentrations-

prozess hin zu ‚Staatsbahnen‘ folgte nach einer kurzen krisenbedingten Zunahme des Transportvolumens in den Kriegs- und Wiederaufbaujahren in nahezu allen europäischen Ländern ein kontinuierlicher Verlust von Marktanteilen. Dieser ging sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr zugunsten anderer Verkehrsträger, vor allem der auch durch massiven Infrastrukturausbau geförderten Straße.

Gleichzeitig brachte die Organisation als Staatsbahn mit beamtenähnlichen Strukturen eine geringe Flexibilität der Bahnen im Vergleich zum Wettbewerb auf der Straße und in der Luft mit sich. Die ehemals profitablen Transportunternehmen wurden zunehmend zu krisengeschüttelten Subventionsempfängern und die Reform der jeweiligen Staatsbahn zu einer wichtigen Herausforderung in den meisten Ländern.

Die Bahnpolitik der Europäischen Union

Aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen steht in den meisten mitteleuropäischen Ländern zwar das Ziel, den Anteil der Schiene am Verkehrsgeschehen zu heben, außer Streit, erreicht werden konnte es lange Zeit allerdings in keinem Mitgliedsland der EU. Daran konnten auch die in den letzten Jahrzehnten nach einer langen Pause getätigten Großinvestitionen in Neubaustrecken in Summe wenig ändern. Um diesem Problem entgegenzuwirken, wurde in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts eine gemeinsame Eisenbahnpolitik der Union definiert. Diese ist vom Grundgedanken getragen, auf dem vorhandenen (staatlichen) Netz eine Effizienzsteigerung durch private bzw. internationale Konkurrenz bei der Erbringung der Verkehrsleistungen zu erzielen.

Dies bedingt eine weitgehende Umstrukturierung der Staatsbahnen durch eine Trennung in den Infrastrukturteil und in die Verkehrsunter-

nehmen, ähnlich wie im Flugverkehr die Airlines getrennt vom Flughafenbetreiber organisiert sind. Diese Bahninfrastruktur muß dann allen Verkehrsunternehmen zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden. Diese Form der Liberalisierung geht zwar viel weniger weit als etwa jene im Telekomsektor, dennoch verzögert sich die Umsetzung in der Praxis in vielen Ländern.

Zur Durchsetzung dieser überall politisch heftig umstrittenen Maßnahmen in möglichst einheitlicher Form, aber auch zur Schaffung einheitlicher technischer und organisatorischer Standards, die einen problemlosen Übergang von Lokomotiven und Waggons von einem Bahnnetz in ein anderes sicherstellen sollen, wurden mittlerweile von der EU drei Richtlinienpakete beschlossen, wobei das dritte,



Die Trennung der Staatsbahn in Infrastruktur und EVU zeigt dieses Bild aus Lilienfeld: Auf ÖBB-Infrastruktur kreuzt ein Triebwagen der ÖBB-PV AG einen Güterzug der RCA, gezogen von einer Lok der ÖBB-Traktion GmbH.

2007 verabschiedete die Personenverkehrsliberalisierung mit Fahrgastrechten, einheitlichen ‚Lokführerscheinen‘ und Spielregeln für die Ausschreibung gemeinwirtschaftlicher Leistungen beinhaltet.

Die Eisenbahnpakete der EU

Gemeinschaftsrechtliche Vorschriften für den Eisenbahnbereich gibt es zwar schon wesentlich länger, die Bahnliberalisierung im eigentlichen Sinne wurde aber durch die vielzitierte Richtlinie 91/440 eingeleitet, später wurden größere Reformschritte in so genannten Eisenbahnpaketen zusammengefasst.

1. Eisenbahnpaket (2001/12/13/14)

Beinhaltet vor allem:

- Organisatorische und rechnerischer Trennung von Eisenbahnbetrieb (‚Absatz‘) und Eisenbahninfrastruktur
- Unabhängigkeit wettbewerbsrelevanter Funktionen wie Zugtrassenvergabe
- Die Entschuldung der Bahnen
- Die Schaffung einer unabhängigen Regulierungsstelle in jedem Land

- Grundsätze der Zuweisung von Fahrwegskapazitäten
- Kriterien für die Berechnung von Infrastrukturbenützungsentgelten (Grenzkostenprinzip)
- Schrittweise internationale Güterverkehrsliberalisierung, bis 2003 teilweise, 2008 (mit dem 2. Paket auf 2007 vorverlegt) gänzlich

2. Eisenbahnpaket (2004/49/50/51)

Beinhaltet vor allem:

- Einheitliche Sicherheitsstrukturen für Eisenbahnunternehmen
- Interoperabilitätsbestimmungen, die den grenzüberschreitenden Fahrzeug Einsatz erleichtern sollen
- Die Einrichtung der europäischen Eisenbahngentur

- Die Vorverlegung der Güterverkehrsöffnung auf 2007

3. Eisenbahnpaket (2007/59/58 und VO 2007/1371)

Beinhaltet vor allem:

- Personenverkehrsliberalisierung
- Passagierrechte
- Lokführerschein
- PSO-Verordnung mit Spielregeln für die Ausschreibungspflicht im Nahverkehr



Die Vorverlegung der Güterverkehrsöffnung auf 2007 erfordert auch neue Infrastrukturen.

Das 1. Eisenbahnpaket und seine Umsetzung

Das erste Eisenbahnpaket umfasst drei Richtlinien 2001/12,13,14, die eng miteinander verbunden sind und deren Umsetzung durch die EU15 bis 15. März 2003 sowie durch acht neue Mitglieder der EU bis 1. Mai 2004 zu erfolgen hatte.

Wesentlichste Inhalte sind die Strukturreform im Sinne einer Trennung von Infrastruktur und operativem Zugbetrieb, die Entschuldung der Staatsbahnen, sowie die Modalitäten für Dritte,

diese Infrastruktur diskriminierungsfrei zu benutzen. Um dies sicherzustellen wurde die Einrichtung von Regulierungsbehörden vorgeschrieben.

Evaluierung der Reform

Die Reformschritte des 1. Eisenbahnpakets wurden seitens der EU-Kommission im Jahr 2006 untersucht und einer Bewertung unterzogen.

- Es wurde die Notwendigkeit einer Trennung von Verkehrsleistungen und dem Betrieb der Infrastruktur neuerlich betont. Kritik übte die EU-Kommission auch an der von der ÖBB gewählten Holdingkonstruktion und der damit verbundenen Bestellung der Manager der Holding in den Aufsichtsrat der Schwesterunternehmen.
- Bei der Trennung von Kapazitätszuweisung, Erteilung von Genehmigungen und Überwachung der Einhaltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sind ebenfalls noch Anstrengungen seitens der Mitgliedsstaaten zu machen. Kritik übte die Kommission weiters an der Praxis der nach wie vor integrierten Eisenbahnen und der Tatsache, dass Infrastrukturmanager und damit die Trassenzuweisung in der Hand der staatlichen Eisenbahnen sind.
- Jedes EU-Land hat dafür Sorge zu tragen, dass den Regulierungsstellen die dafür notwendigen Human-, Finanz- und Verwaltungsressourcen zur Verfügung stehen. Die EU ist jedoch über den Ausbaugrad der Regulatoren besorgt. Die budgetäre Situation der Regulierungsstellen ist meist prekär und kann daher die Aufnahme von zusätzlichem qualifiziertem Personal nicht gewährleisten. Die mitunter anzutreffende Praxis der Anbindung des Regulators an das Verkehrsministerium unterminiert die Unabhängigkeit der Regulierungsbehörden, da die Ministerien auch Eigentümer der Staatsbahnen sind.

- Die Kommission fordert weiters die Aufstellung von Grundsätzen für die Einhebung von Entgelten für die Nutzung von Infrastruktur, die auch für den Regulator nachvollziehbar sein müssen. Auf Grund der Tatsache, dass viele Staaten (Österreich beschreitet hier den gegenteiligen Weg) immer weniger bereit sind, Gelder in den Ausbau der Infrastruktur zu leiten, kommt es zur Verwendung der Infrastrukturbenutzungsentgelte zur Finanzierung von Bauvorhaben. Die große Höhe der Benutzungsentgelte hat speziell in den neuen EU-Ländern negative Auswirkungen auf den intermodalen Wettbewerb. Während der Straßenverkehr die Benutzung der Infrastruktur nicht oder nur in einem geringen Ausmaß zu bezahlen hat, werden dem Bahn(güter)verkehr annähernd Vollkosten bzw. sogar noch die Subventionierung des defizitären Personenverkehrssektors aufgebürdet.
- Den Infrastrukturbetreibern empfiehlt die Kommission eine Verbesserung von Inhalt und Publizität der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die eindeutig und vollständig zu sein haben, die Festlegung von Wegeentgelten in Abhängigkeit von den durch den Verkehr tatsächlich entstandenen Kosten sowie eine Zusammenarbeit auf europäischer Ebene betreffs der Zuweisung grenzüberschreitender Zugtrassen und harmonisierter Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur.
- Vertragliche Festlegung der finanziellen Beziehungen zwischen nationalen und regionalen Verkehrsbehörden und den Eisenbahnverkehrsunternehmen, um ordnungsgemäße gemeinwirtschaftliche Leistungen zu erbringen.
- Die Transparenz bei der Erteilung von Genehmigungen ist in den einzelnen Staaten unterschiedlich ausgeprägt.
- Verbot der Querfinanzierung von Güter- und Personenverkehr zur Stützung der Wettbewerbsfähigkeit.

- Schaffung von transparenten Zugängen zu Schulungseinrichtungen und Erstellung von Sicherheitsbescheinigungen.

Resümee

Es zeigt sich aufgrund der Untersuchung, dass genau in jenen Staaten der Schienengütertransport zugenommen hat, die ihren Markt für den Güterverkehr frühzeitig geöffnet haben. Zwischen 1995 und 2004 konnte Großbritannien seinen Schienengüterverkehr um 70 % vergrößern, die Niederlande um 67 %, Österreich um 36 %, Deutschland um 24 % und Schweden um 8 %. Umgekehrt zeigt sich die verzögerte Reform in Frankreich mit einem Rückgang von 6 % und mit konstanten Zahlen in Italien und Spanien.

Konsequenzen

Die Europäische Kommission hat aufgrund der Ergebnisse vertiefende Untersuchungen in den einzelnen Mitgliedsländern anhand eines Kriterienkataloges, der sich in den Anhängen des zitierten Berichtes findet, durchgeführt. Darin finden sich insbesondere strenge Regeln für die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber in integrierten oder Holdingkonstruktionen:

Anlage 5

Die Dienststellen der Kommission werden auf der Grundlage der jeweiligen Notifizierungen durch die Mitgliedsstaaten eine einzelfallbezogene Analyse der Art und Weise vornehmen, wie die „wesentlichen Funktionen“ wahrgenommen werden. Um die Unabhängigkeit der Wahrnehmung dieser Funktionen, die Abwesenheit von Interessenkonflikten und die Übereinstimmung mit der EU-Gesetzgebung zu gewährleisten, wird die Kommission unter anderem folgende Kriterien anlegen:

- *Die Einhaltung der Erfordernisse für die Unabhängigkeit sollte von einer unabhängigen Behörde oder Stelle überprüft werden. Diese Rolle könnte zum Beispiel von der Eisenbahn-Regulierungsbehörde wahrgenommen werden.*

Anmerkung:
 ‚Wesentliche Funktionen‘ bedeutet in erster Linie Trassen-zuweisungsstelle und ‚Antragsteller‘ ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen.

- Wettbewerber sollten die Möglichkeit haben, sich über Verletzungen der Unabhängigkeitserfordernisse zu beschweren.
- Das Vorhandensein von statutmässigen oder vertraglichen Bestimmungen, die die Unabhängigkeit sicherstellen im Verhältnis zwischen der kontrollierenden (Holding) Gesellschaft und der mit den „wesentlichen Funktionen“ betrauten Stelle, zwischen der mit den „wesentlichen Funktionen“ betrauten Stelle und anderen der Holding unterstehenden Eisenbahnunternehmen, oder anderen von der Holding kontrollierten Einrichtungen, einschliesslich insbesondere der Eignerversammlung der mit den „wesentlichen Funktionen“ betrauten Stelle.
 - Die Mitglieder des Vorstands der Holdinggesellschaft und/oder anderer der Holding unterstehenden Gesellschaften dürfen keinen Sitz im Vorstand der mit den „wesentlichen Funktionen“ betrauten Stelle haben.
 - Es muss sichergestellt sein, dass die Mitglieder des Vorstands der mit den „wesentlichen Funktionen“ betrauten Stelle sowie deren leitendes und mit der Ausübung der „wesentlichen Funktionen“ betrautes Personal nach dem Verlassen der Position in der mit den „wesentlichen Funktionen“ betrauten Stelle für eine angemessene Zahl von Jahren keine leitenden Positionen in der Holdinggesellschaft oder einer ihr unterstehenden Gesellschaft annehmen dürfen.
 - Der Vorstand der mit den „wesentlichen Funktionen“ betrauten Stelle muss nach klaren Bedingungen und rechtlich verbindlichen Regeln ernannt werden, die die volle Unabhängigkeit ihrer Entscheidungsfindung sicherstellen. Er darf nur unter der Kontrolle einer unabhängigen Behörde wie der Eisenbahn-Regulierungsbehörde ernannt und entlassen werden dürfen.
 - Die mit den „wesentlichen Funktionen“ betraute Stelle muss ihr eigenes Personal und ihren Dienstsitz in separaten Gebäuden oder mit gesichertem Zugang haben. Der Zugang zu ihren Informationssystemen muss gesichert sein, um die Unabhängigkeit der Wahrnehmung

der „wesentlichen Funktionen“ sicherzustellen. Interne Regelungen oder Mitarbeiterverträge sollten auf eindeutige Weise Kontakte mit der Holdinggesellschaft und anderen unter ihrer Kontrolle stehenden Gesellschaften auf die offiziellen Mitteilungen beschränken, die mit der Wahrnehmung der „wesentlichen Funktionen“ verbunden sind.

In diesem Zusammenhang wurden 2007 die angekündigten Erhebungen durchgeführt und wurden für 2008 gegebenenfalls weitere Schritte gegen die einzelnen Mitgliedsstaaten angekündigt und inzwischen auch ergriffen.

Das 2. Eisenbahnpaket in Österreich

Das Richtlinienpaket wurde in Österreich in mehreren Etappen umgesetzt:

Die Güterverkehrsliberalisierung und die Sicherheitsrichtlinie sowie die Interoperabilitätsbestimmungen im Zuge der Eisenbahngesetznovellen 2004 und 2006.

Mit der verkehrsträgerübergreifenden Sicherheitsbehörde VERSA wurde schließlich die geforderte Unfalluntersuchungsstelle geschaffen. Sicherheitsbehörde im Eisenbahnbereich ist ansonsten das Verkehrsministerium selbst. Dieses stellt daher insbesondere auch die zuvor von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vergebenen Sicherheitsbescheinigungen aus. Die sich aus der Interoperabilität ergebenden Fahrzeugregister führt hingegen künftig die SCHIG (Schieneninfrastruktur Dienstleistungs GmbH).

Die Gründung der europäischen Eisenbahnagentur in Valenciennes (Frankreich) erfolgte ohne besonderes Zutun Österreichs.

Das 3. Eisenbahnpaket und seine Neuerungen

Das 3. Eisenbahnpaket wurde im Europäischen Parlament am 25. September 2007 verabschiedet. Es sieht unter anderem die Marktöffnung

für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste zum 1. Januar 2010 vor, ferner eine deutliche Stärkung der Fahrgastrechte sowie Mindestanforderungen für die Qualifikation und damit die Zertifizierung von Lokführern. Die neue Fahrgastrechtsverordnung wird Ende 2009 in Kraft treten. Die Verordnung regelt u.a. Entschädigungen bei großen Verspätungen, die Haftung der Unternehmen für die Fahrgäste und deren Gepäck, den Transport von behinderten Personen sowie die von den Eisenbahnunternehmen bereitzustellenden Informationen.

Entgegen früheren Entwürfen, die nur eine Regelung für den grenzüberschreitenden Verkehr vorsahen, wird die Verordnung auch im Binnenverkehr der Mitgliedstaaten gelten. Allerdings kann es hier befristete Ausnahmen geben.

Eisenbahnunternehmen müssen die Fahrgäste außerdem über ihre Rechte informieren. Zu den Informationen, die von den Unternehmen erbracht werden müssen, gehören u.a. Fahrpläne und Bedingungen der Fahrt mit der kürzesten Fahrtzeit sowie zum günstigsten Fahrpreis, Zugänglichkeit, Zugangsbedingungen und Verfügbarkeit von Einrichtungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Zug, Zugänglichkeit und Zugangsbedingungen für Fahrgäste, die Fahrräder mitführen, Aktivitäten, die voraussichtlich zu Störungen oder Verspätungen von Verkehrsdiensten führen, Verfahren zur Anzeige des Gepäckverlusts sowie Informationen zu Beschwerdeverfahren.

Das Beschwerdesystem wurde mit Inkrafttreten der Eisenbahngesetznovelle 2006 als Vorgriff auf das 3. Eisenbahnpaket bei der Schienen-Control GmbH (SCG) angesiedelt. Gem. § 78a EiseBVG hat die SCG die Aufgabe einer Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnunternehmen (im Güter- und Personenverkehr) übernommen. Neben ihrer behördlichen Aufgabe im Rahmen der Regulierung des



Statt auf Konkurrenz setzen die ehemaligen Staatsbahnen weiterhin auf Kooperation.

Schienenverkehrsmarktes ist die SCG seither auch für die Behandlung von Fahrgastbeschwerden zuständig. Die neue Fahrgastrechtsverordnung, die weitere Aufgaben für die SCG in diesem Bereich mit sich bringen wird, tritt Ende 2009 in Kraft.

Weiters legt die Richtlinie Mindestanforderungen fest, die für die Qualifikation und damit die Zertifizierung der Lokführer gelten. Die gegenseitige Anerkennung und die Harmonisierung der Fachkenntnisse sind unerlässlich für die Schaffung eines europäischen Eisenbahnraums. Die von einem Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnisse werden von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt. Das Mindestalter für einen Lokführer beträgt 20 Jahre. Mitgliedstaaten können jedoch Bewerbern, die das 18. Lebensjahr vollendet haben, eine Fahrerlaubnis erteilen, die nur im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der sie erteilt hat, gültig ist. Voraussetzungen für den Erwerb eines Lokführerscheins sind darüber hinaus eine mindestens neunjährige Schulausbildung sowie Sprachkenntnisse, die für die Infrastrukturen geprüft werden, für die die Bescheinigung beantragt wird.

Rechtlicher Rahmen

Der rechtliche Rahmen sichert den Zugang privater EVUs. Diese kommen hauptsächlich nur auf den Hauptstrecken zum Einsatz – hier bei Pöham Richtung Ennstal fahrend.



In Österreich ist der Großteil der für die Liberalisierung und Regulierung relevanten gesetzlichen Bestimmungen des Eisenbahnwesens im Eisenbahngesetz 1957 verankert. Die Bezeichnung 1957 mag auf den ersten Blick

eine veraltete Regelung suggerieren, es sind jedoch völlig neue Teile hinzugekommen und daher ist von den alten nicht viel unverändert geblieben.

Hauptgrund dafür sind die Richtlinienpakete der EU, die beginnend mit den Spielregeln für Trennungsrechnung und Netzzugang samt Regulierung, später Interoperabilität und schließlich Sicherheitsmanagement äußerst umfangreiche Neuregelungen brachten und bringen werden.

Speziell mit der Novelle 2006 blieb kaum mehr ein Stein auf dem anderen, weil einerseits viele Punkte infolge der Umsetzung des 2. Eisenbahnpaketes neu geregelt, andererseits andere redaktionell neu gestaltet wurden. Seither sind zahlreiche Aufgaben auf verschiedene Gesellschaften und Behörden verteilt, das folgende Kapitel soll hier einen groben Überblick schaffen.

Behördenstruktur in Österreich



Die Behördenstruktur soll einen attraktiven Verkehr ermöglichen: Der ICE gilt schlichtweg als Symbol des heutigen und künftigen Fernverkehrs.

Die Bestrebungen der Europäischen Union den Eisenbahnverkehrsmarkt zu liberalisieren, haben auch einen großen Einfluss auf alle mit der Eisenbahn beschäftigten Firmen, Behörden und Organisationen. So

wie das Wettbewerbsgeschehen am Eisenbahnmarkt haben sich viele tradierte Funktionen und Zuständigkeiten geändert und neu geordnet.

Neue Ordnung (vereinfachte Übersicht)

Die Eisenbahnlandschaft bilden neben den Eisenbahn Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen und verschiedenen Dienstleistern folgende Behörden:

- Verkehrsministerium BMVIT –Eisenbahnbehörde/VAI. Teilweise verländert bzw. auf Bezirksebene verlagert
- SCK
- SCG
- SCHIG
- VERSA

Behördliche Aufgaben des BMVIT:

- Konzessionserteilung
- Zulassung von Fahrzeugen
- Genehmigung von Vorschriften
- Bestellung von Betriebsleitern
- Sicherheitsbehörde
- Verkehrsarbeitsinspektorat

Zuständigkeiten der SCK:

- Beschwerden gegen Eisenbahnunternehmen und Zuweisungsstellen wegen Diskriminierung
- Wettbewerbsaufsicht bezüglich Zugang und sonstige Leistungen sowie bei Verknüpfungen von Bahnen

Zuständigkeiten der SCG:

- Statistik, Marktbeobachtung, Berichte
- Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission (§77)
- Schlichtungsstelle (§78a)

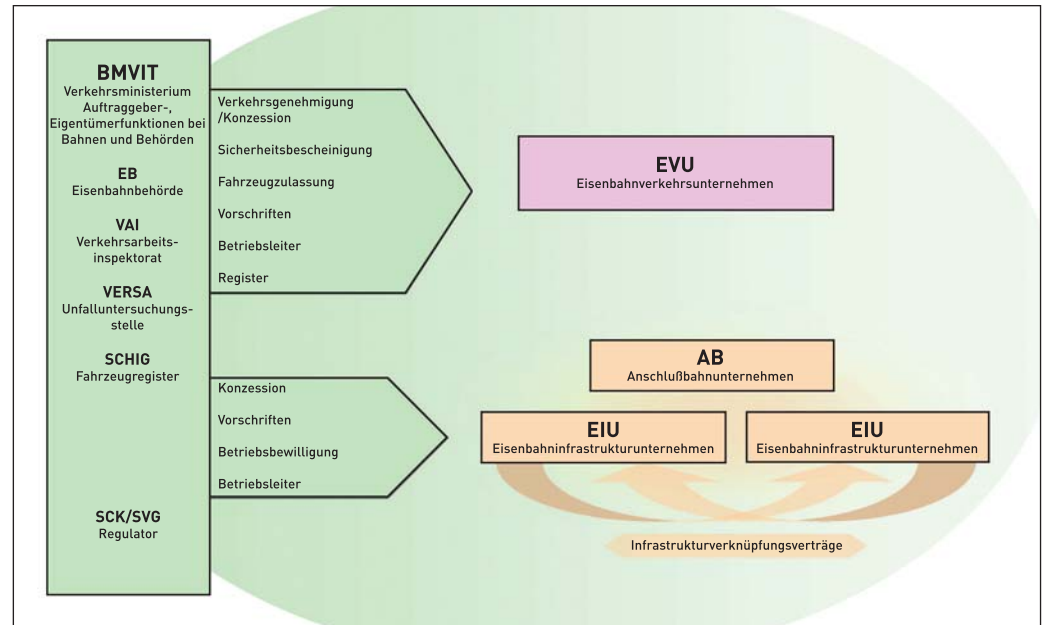
Zuständigkeit der SCHIG

- Führung der Fahrzeugregister

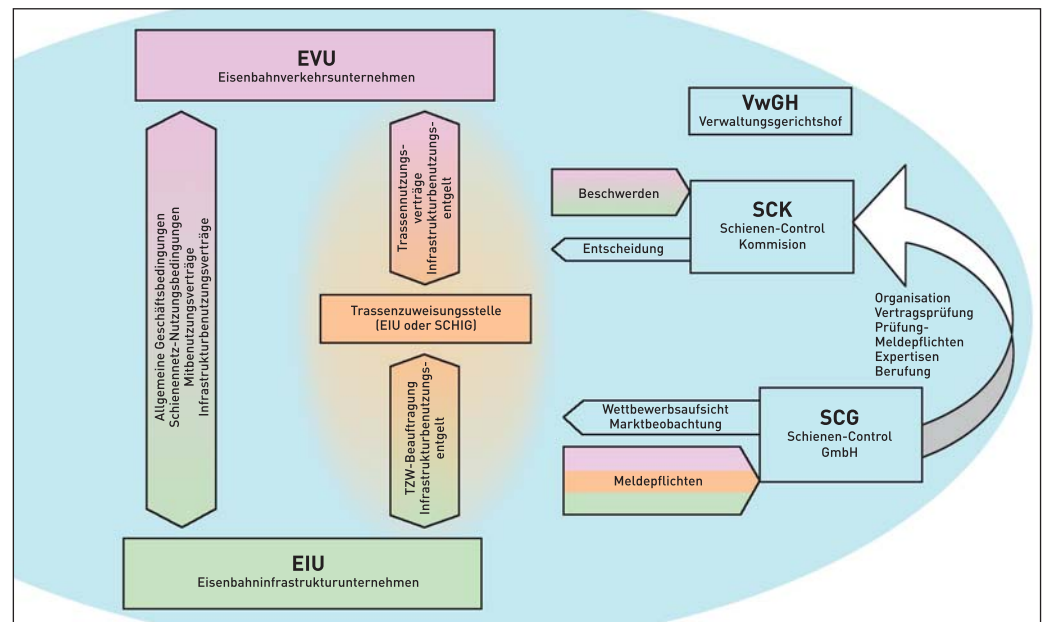
Zuständigkeit der VERSA

- Unfalluntersuchungsstelle

Aufgaben der Behörden im österreichischen Eisenbahnsystem



Beziehungen zwischen EVU und EIU sowie Rolle des Regulators



Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen

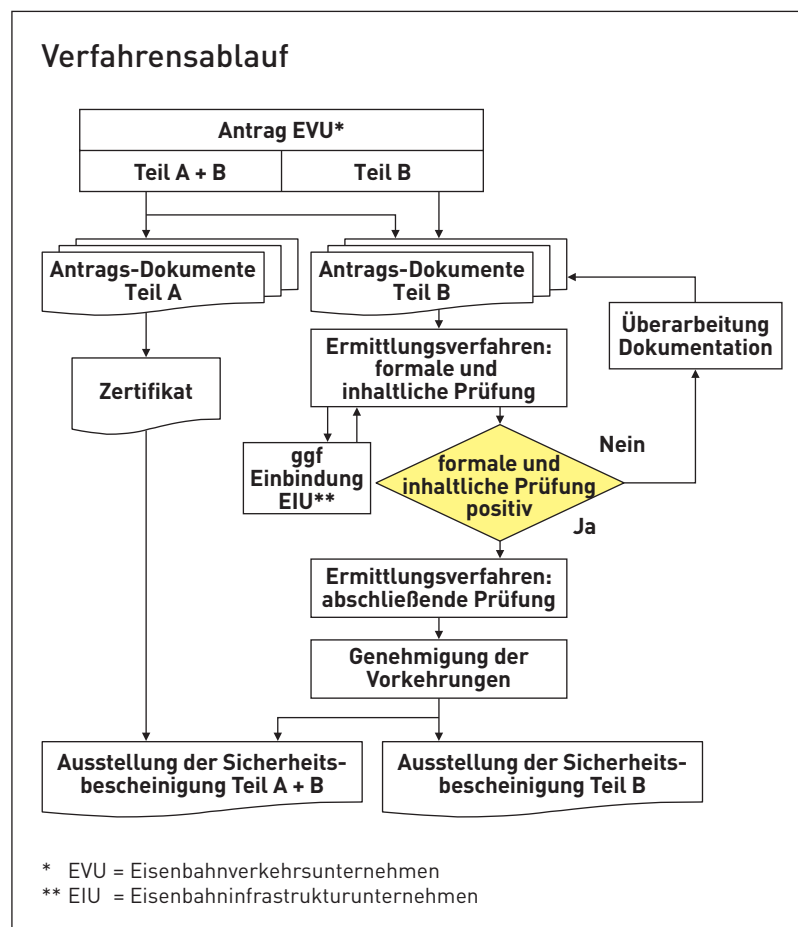
Für den Zugang zu einer Schieneninfrastruktur von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen und die Art der zu erbringenden Eisenbahnverkehrsleistung in Österreich gelten insb. nachstehende Erfordernisse gemäß EisbG:

- Zugangsberechtigung gemäß § 56 ff Eisenbahngesetz 1957, BGBl. 60 / 1957 idGF (EisbG).
- Genehmigung als Eisenbahnunternehmen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne der EU-Richtlinie 95/18/EG. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ist dies die Verkehrsgenehmigung (§ 15 ff EisbG) bzw. Verkehrskonzession (§ 16 ff EisbG).
- Sicherheitsbescheinigung gemäß § 37b EisbG

– Zuweisung von Zugtrassen über Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens durch die Zuweisungsstelle (siehe § 70a ff EisbG)

Mit der Eisenbahngesetznovelle 2006 ging die Aufgabe der Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung vom Infrastrukturunternehmen auf die Sicherheitsbehörde (Verkehrsministerium BMVIT) über. Die Aufgaben der SCG im Zusammenhang mit den Sicherheitsbescheinigungen fallen damit weg.

Das BMVIT bietet dazu die Möglichkeit, das Antragsformular auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung samt allen Anhängen von der Homepage des BMVIT herunterzuladen: <http://www.bmvit.gv.at/service/formulare/verkehr/index.html>



Ermittlungsverfahren

Nach Eingang der Antragsunterlagen erfolgt die Bearbeitung nach dem in Abbildung 1 dargestellten Ablaufdiagramm (vereinfachte Darstellung).

Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung

Nach positivem Abschluss des Ermittlungsverfahrens erfolgt die bescheidmäßige Genehmigung der Vorkehrungen und im Anschluss daran die Ausstellung der Urkunde „Sicherheitsbescheinigung“.

Diese kann gemäß § 37b EisbG eine Gültigkeitsdauer von *höchstens 5 Jahren* umfassen.

Die 3 Register der SCHIG



Einstellungsregister

Mit der letzten Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 wurde die SCHIG mbH mit der Errichtung und Führung des nationalen Einstellungsregisters (National Vehicle Register – NVR) betraut. Dieses hat alle in Österreich in Betrieb genommenen, interoperablen Schienenfahrzeuge zu enthalten. Voraussetzung dafür ist die Entscheidung der EU-Kommission bezüglich der erforderlichen gemeinsamen Spezifikationen. Mit der Ausarbeitung dieser gemeinsamen Spezifikationen wurde die Europäische Eisenbahngentur (ERA) betraut. Mit einer Entscheidung der EU-Kommission ist demnächst zu rechnen. Da aufgrund der europäischen Interoperabilitätsrichtlinien das NVR von einer von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängigen Stelle – ohne eigenes Marktinteresse – zu führen ist, wurde diese Funktion per Eisenbahngesetz an die SCHIG mbH übertragen. Das NVR ist Teil eines europäischen Registers, das einen Gesamtüberblick über den europäischen Fahrzeugbestand sicherstellen soll.

Infrastruktur- und Schienenfahrzeugregister

Die Führung des Infrastruktur- und des Schienenfahrzeugregisters durch die SCHIG mbH bewirkt eine Sammelfunktion für alle in Öster-

reich geführten Register. Die von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und sonstigen Unternehmen, die Schienenfahrzeuge jeglicher Art für den Verkehr zur Verfügung stellen, übermittelten Registerdaten sowie deren jährliche Aktualisierungen werden von der SCHIG mbH gesammelt und an die Europäische Eisenbahngentur übermittelt.

Neues Fahrzeugregister ermöglicht weiterhin eine grenzüberschreitende Identifizierung der Fahrzeuge.

Fahrzeugcodevergabe

Die SCHIG mbH ist mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übereingekommen, ab dem 1. Juli 2007 für die Inbetriebnahme interoperabler Schienenfahrzeuge von Eisenbahnverkehrsunternehmen und sonstigen Unternehmen, die solche Schienenfahrzeuge für den Verkehr zur Verfügung stellen, einen alphanumerischen Code gemäß



der Anlage P der Entscheidung der Kommission vom 11. August 2006 über die technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (2006/920/EG) zuzuweisen. Betroffene Fahrzeughalter können sich via E-mail unter register@schig.com oder telefonisch unter 01/812 73 43-1000 an die SCHIG mbH wenden.

Die Fahrzeugcodevergabe erlaubt den Einsatz ungarischer Zweisystemloks in Österreich: Doppelstockwagen stellen den klassischen Nahverkehr der Ostregion derzeit da.

Unfallstatistik

Im 2. Eisenbahnpaket ist unter anderem die Einrichtung einer unabhängigen Stelle zur Untersuchung von Bahnunfällen vorgesehen. In Österreich wurde zur Untersuchung von Unfällen und Störungen im Verkehrsbereich die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes in der



Eisenbahnkreuzungen wie hier in Linz
Urfahr stellen einen
Unfallsschwerpunkt
dar. Unfallursache
Nr.1 ist das
Ignorieren der
Straßenverkehrs-
ordnung (etwa
Stopptafel oder
Rotlicht) durch die
Autofahrer.

Bundesanstalt für Verkehr (VERSA) gegründet. Die Anstalt deckt alle Verkehrsbereiche ab und zwar für Luftfahrt, Schiene, Straße, Seilbahnen und Schifffahrt.

Mit dem Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123 vom 31.10.2005, in Kraft getreten am 1.1.2006, wurde in Österreich erstmals eine multimodale, unabhängige Untersuchungsanstalt für Unfälle eingerichtet. Am Beginn des Jahres 2006 hat die Unfalluntersuchungsanstalt des Bundes (UUB) in der Bundesanstalt für Verkehr ihre Arbeit aufgenommen.

Die Arbeit der Anstalt besteht aus der Untersuchung von Vorfällen und der Erarbeitung von Sicherheitsempfehlungen sowie der Dokumentation. Jede Untersuchung beginnt mit der Meldung eines Vorfalls. Es wird jedoch nicht bei jeder Meldung eine Untersuchung eingeleitet.

Dies ist abhängig von der Klarheit der Unfallursache. Ist die Ursache klar, ist „nur“ eine Sachverhaltsdarstellung notwendig. Ist die Unfallursache unklar wird eine Untersuchung eingeleitet, die nicht öffentlich ist. Jeder Beteiligte hat ein Recht auf Stellungnahme. Die Untersuchung wird mit einem Bericht abgeschlossen, der veröffentlicht wird. Als ein wichtiges Ergebnis der Untersuchung sind Empfehlungen zur Verbesserung der Sicherheit zu erarbeiten. VERSA meldet für das Jahr 2007 1.526 Unfälle und Störungen auf dem österreichischen Eisenbahnnetz. Davon sind 118 als schwere Unfälle zu bezeichnen. Unter dem Titel „schwere Unfälle“ fallen alle jene Ereignisse bei denen mindestens eine Person schwer verletzt oder getötet worden ist oder bei denen erheblicher Sachschaden an Infrastruktur oder Umwelt verursacht worden ist. Bei allen Ereignissen zeigt sich, dass Kollisionen und Brände die Hauptursache sind. In Summe sind 344 Kollisionen und 265 Brände zu verzeichnen. 57 Personen wurden 2007 auf dem Schienennetz in Österreich getötet, 70 Personen wurden schwer verletzt und weitere 125 leicht verletzt. Aufgeteilt nach Personengruppen ist festzuhalten, dass 3 Reisende, 4 Mitarbeiter, 17 Fremde und 33 Benutzer von Eisenbahnkreuzungen ums Leben gekommen sind. Darüber hinaus waren 111 Suizide zu beklagen. Dies ergibt eine Summe von 168 getöteten Personen.

Der Fachbereich Schiene der VERSA meldet für 2007 39 Untersuchungen vor Ort. Bei einem Unfall sind 3 Mitarbeiter des Eisenbahnunternehmens getötet worden (12.10.2007 in Götzensdorf). In weiteren 40 Fällen wurden weiterführende Untersuchungen unter Zugrundelegung des vorgelegten Unfallberichts der Eisenbahnunternehmen durchgeführt. Darunter sind 2 Unfälle mit jeweils einem Todesopfer. Quelle und mehr Informationen unter <http://versa.bmvit.gv.at>

Marktentwicklung 2007

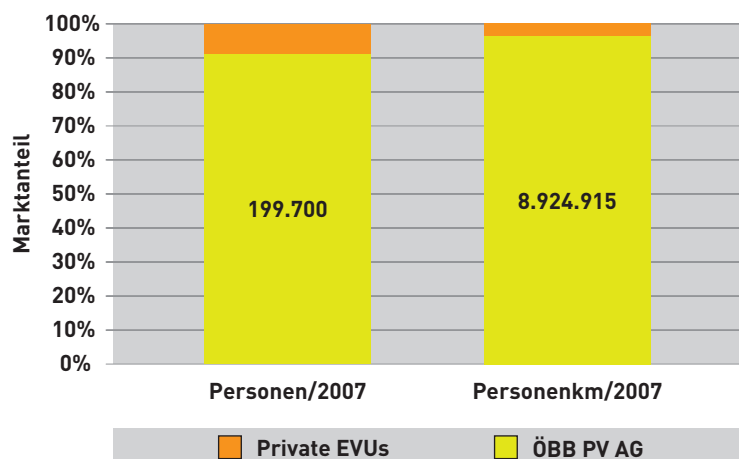
2007 war für Österreichs Bahnen bei Betrachtung der Beförderungsmengen ein weiteres gutes Jahr. Dies gilt insbesondere für die aus der Sicht des Wettbewerbs besonders interessanten Güterbahnen, die auf dem Netz der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG ihre Verkehre abwickeln und abermals einen bemerkenswerten Zuwachs ihrer Beförderungsleistung verzeichnen konnten: 3,3 Prozent mehr Bruttotonnenkilometer wurden 2007 im Vergleich zu 2006 befördert. Das ist zwar nur annähernd die Hälfte der Steigerung des Rekordjahres 2006, aber dennoch ein respektable Erfolg.

Im Personenverkehr ist weiterhin kaum Wettbewerb spürbar, mit der Angebotsdichte im Nahverkehr stiegen auch die Fahrgastzahlen auf 222 Mio. Fahrgäste 2007 an. 1% der Fahrgäste nutzten die erste Klasse. Alle EVUs zusammen leisteten 11 Mrd. Personenkm. Im Fernverkehr waren insbesondere die Ausweitung des ICE-Verkehrs auf der Westbahnachse, die morgendlichen IC-Verbindungen Linz – Wien und die Verdichtung zwischen Wien und Brunn mit drei Zugpaaren zu verzeichnen. Im Nahverkehr wurden nach 1991 abermals der Takt in der Obersteiermark eingeführt, die Pendlerstrecke von Wien nach Laa an der Thaya ab Mistelbach elektrifiziert, der tägliche Stundentakt Wien – Neusiedl am See und eine Ausweitung der Euregioverbindungen Richtung Slowakei und Ungarn umgesetzt.

Die traditionellen Privatbahnen beherrschen bereits einen durchaus beachtlichen Anteil des gesamten Personenverkehrs auf ihrem eigenen Netz: Alleine die ‚vernetzten‘ Privatbahnen (also ohne Schmalspur-, Zahnrad- und Straßenbahnen, geschweige denn U-Bahnen) wickeln je nach zugrunde gelegter Größe zwischen 4% und 9 % des Personenverkehrs ab:

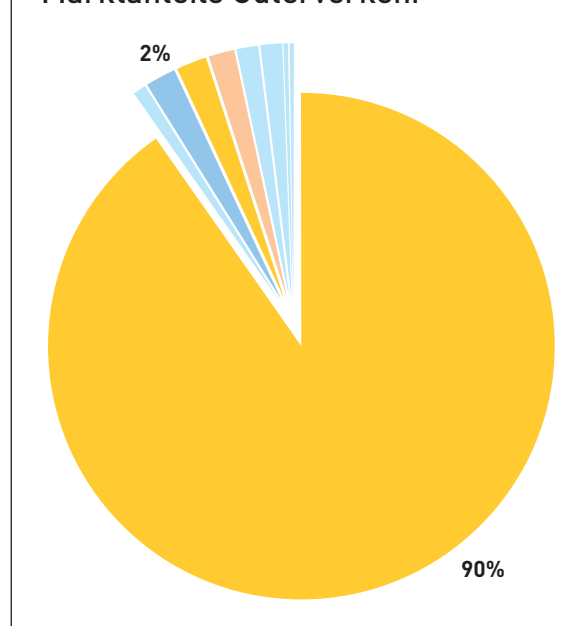
Der dargestellte Unterschied lässt sich an WLB oder SLB beispielhaft gut erläutern: Beide EVUs transportieren im Nahbereich einer großen Stadt viele Personen im dichten Takt bei relativ geringen Entfernungen.

Marktanteile Personenverkehr auf allen Netzen



Die durchschnittliche Reiseweite je Fahrgast betrug 2007 49km. Der Anteil von PV-Unternehmen auf dem ÖBB-Netz außerhalb des ÖBB-Konzerns hat sich im Berichtsjahr so gut wie nicht verändert. Die in Österreich in den letzten Jahren in konstantem Ausmaß tätige Nachbarstaatsbahn DB-AG und insbesondere

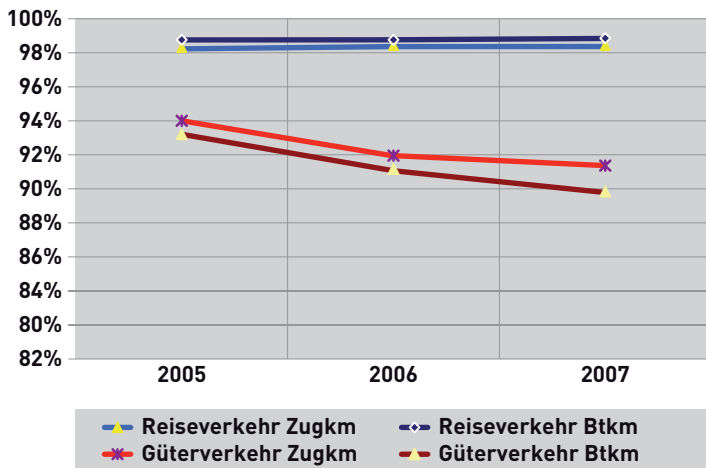
Marktanteile Güterverkehr



Marktanteile Güterverkehr

Zu beachten ist, daß dem ÖBB-Konzern neben der RCA auch ÖBB-TR und TS anteilig zuzuordnen sind, die hier getrennt aufscheinen.

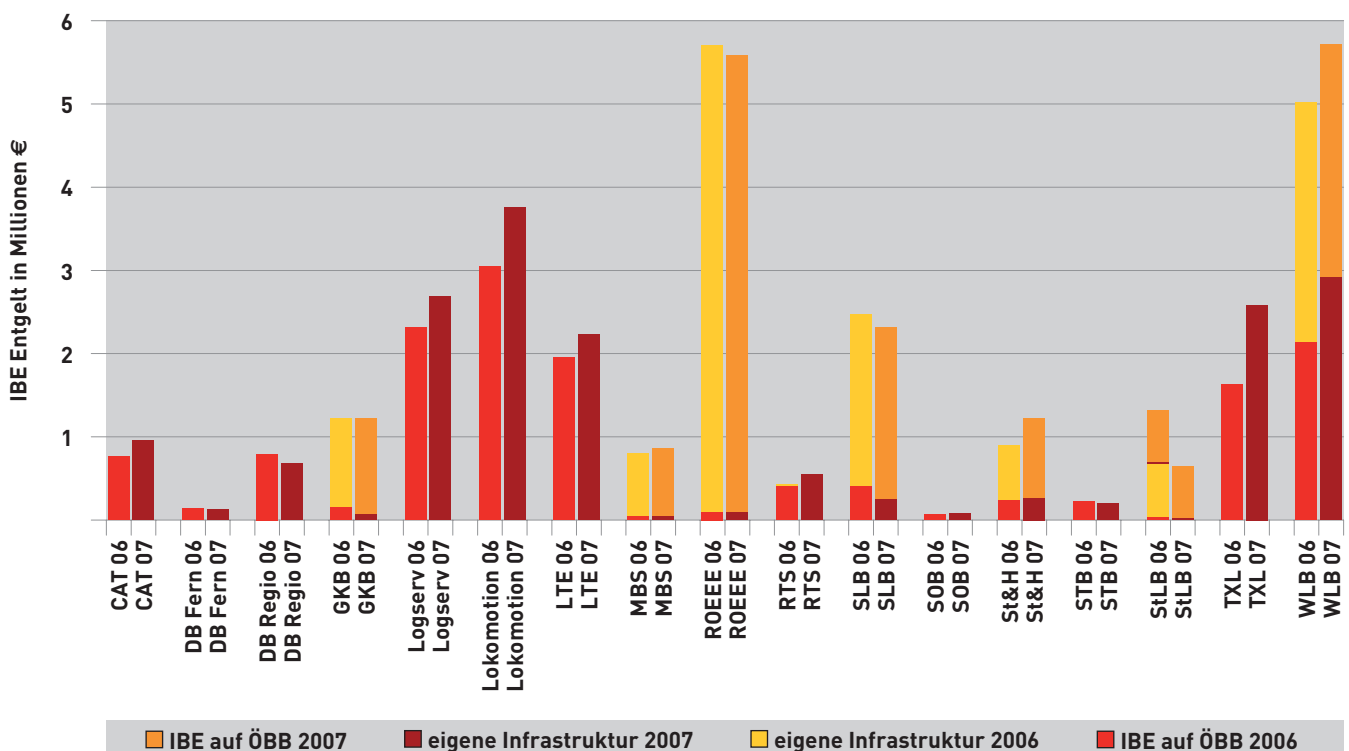
Marktanteile der ÖBB Konzern-EVUs im ÖBB Netz



Deutschland erbracht werden und somit die Ergebnisse verfälschen würden, aber eine exakte Abgrenzung praktisch nicht machbar ist. Eine Sonderstellung hat auch der Korridorverkehr der ÖBB nach Deutschkreutz.

In der Analyse steht der Verkehr auf dem Netz der ÖBB im Zentrum der Betrachtungen, da der Netzzugang auf anderen Infrastrukturen gar nicht oder nur in äußerst geringem Ausmaß in Anspruch genommen wurde. Damit konzentriert sich der aus der Perspektive einer Regulierungsstelle interessante Wettbewerb auf das ÖBB Netz. Eine Ausnahme ist z.B. das von der Steiermärkischen Landesbahn betriebene Terminal Werndorf (Cargo Center Graz).

Infrastrukturnutzung der EVUs ohne ÖBB Konzern-EVUs auf allen Infrastrukturen



Infrastrukturnutzung (IBE-Zahlung) der Güterbahnen (Inflation nicht berücksichtigt).

ihre Tochter DB-Regio wird ebenso wie die SOB bei dieser Betrachtung in der Regel nicht berücksichtigt, da ihre Leistungen primär in

Dasselbe gilt für die Verkehre der klassischen Privatbahnen, die in den jeweiligen Verknüpfungsbahnhöfen die ÖBB-Infrastruktur im für

ihre Zwecke erforderlichen Ausmaß benützen. Durchgehende Personen- oder Güterzüge gehen im jeweiligen Grenzbahnhof in die Verantwortung des Partner-EVUs über, so dass hier kein Netzzugang im Sinne des Wettbewerbs ausgeübt wird. Als Beispiele können Ebenfurth (Raaberbahn), Neusiedl am See (NSB), Gleisdorf (StLB), Bludenz (MBS) oder Graz Verschiebebahnhof (GKB) genannt werden.

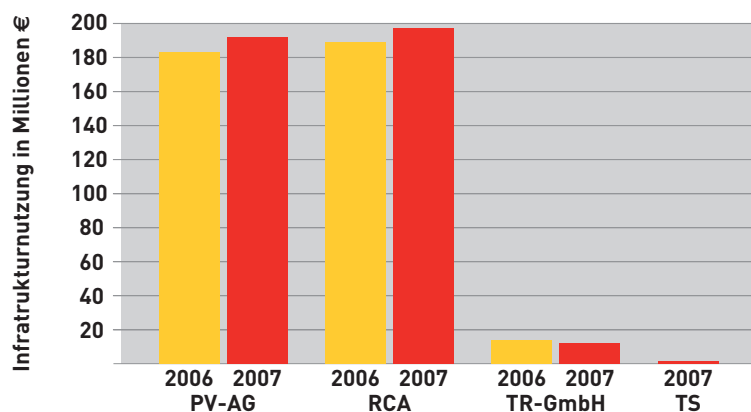
Die Marktverhältnisse der Güterbahnen zeigen deutliche Veränderungen. Deutliche Steigerungen sind bei jenen Bahnen, die vor allem auf fremdem (ÖBB) Netz (z.B. Logserv, Lokomotion, LTE, TXL und WLB) unterwegs sind, festzustellen. Die WLB ist ein Sonderfall, da der diesbezüglich relevante abgespaltene Cargo-Bereich 2007 noch gemeinsam mit der traditionellen Lokalbahn auf dem eigenen Netz aufscheint. Die Raaberbahn nutzt hingegen noch fast ausschließlich ihr eigenes Netz (incl. NSB). Einziges österreichisches Personenverkehrsunternehmen mit nennenswerter Nutzung des ÖBB-Netzes ist der CAT, der zum Flughafen Wien fährt.

Bei weitem übertroffen werden die Anteile der Privatbahnen durch die ÖBB Konzern-EVUs, wobei aber die Steigerungsraten deutlich moderater sind.

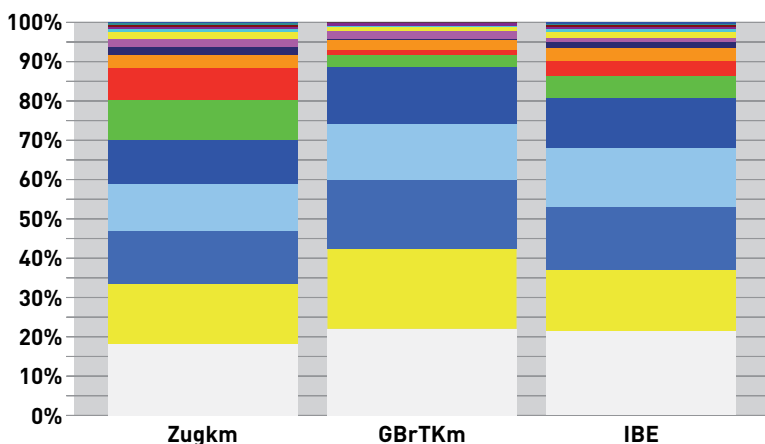
Die folgende Darstellung zeigt die im Personen- und Güterverkehr agierenden EVUs. Die PV-Unternehmen (DB, CAT-Züge zum Flughafen Wien) verzeichnen hohe Laufleistungen bei geringen Zugsgewichten und finden sich daher im Bereich der ganz schmalen Balken. Im Gegensatz dazu verzeichnen die Güterverkehrsbahnen naturgemäß spezifisch höhere Transportmengen als Laufleistungen. Eine Betrachtung des IBE zeigt einen Durchschnittswert von 2,81€/km. Spitzenwerte der MBS zeigen beispielhaft die „hohen“ Infrastrukturkosten, die durch die kurzen Streckenlängen im Vergleich zum ÖBB-Netz bedingt sind.

Interessant ist dabei, daß je nach zugrundegelegtem Parameter die Anteile der einzelnen Un-

Entwicklung der Infrastrukturnutzung
ÖBB Konzern-EVU 2006/2007



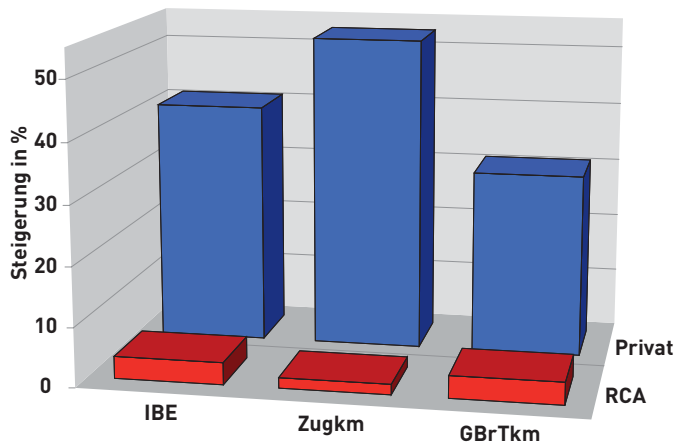
Vergleich der Kennzahlen (ohne ÖBB Konzern-EVU)



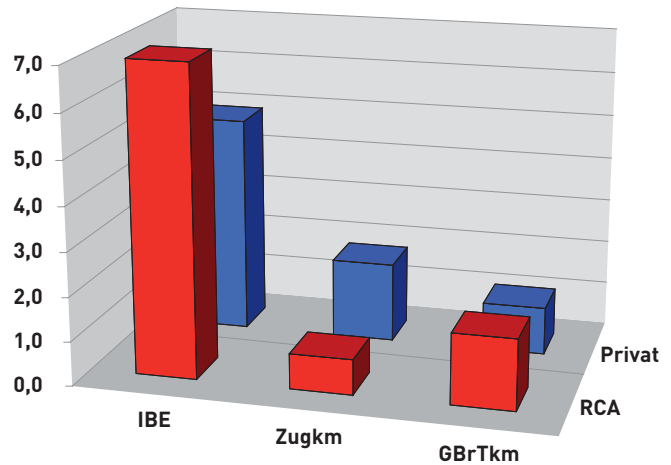
ternehmen höchst unterschiedlich ausfallen. Dies ist im Vergleich Personen- zu Güterverkehr relativ klar, weil Personenzüge relativ leicht sind und somit höhere Kilometerleistungen bei geringen Bruttotonnenkilometern anfallen. Im Güterverkehr zeigt sich hier sehr deutlich der Unterschied, der sich aus dem Transportsubstrat ergibt, das typischerweise vom jeweiligen Unternehmen transportiert wird. So gibt es etwa unter den Privatbahnen

Die Grafik zeigt die Transportentfernung, die Transportmenge, und das Benützungsentgelt einzelner EVUs. Güterbahnen haben beispielhaft hohe Tonnagen (GBrTKm) bei geringen Entfernungen, EVUs mit Personenverkehr hohe Km-Leistungen mit geringen Tonnagen.

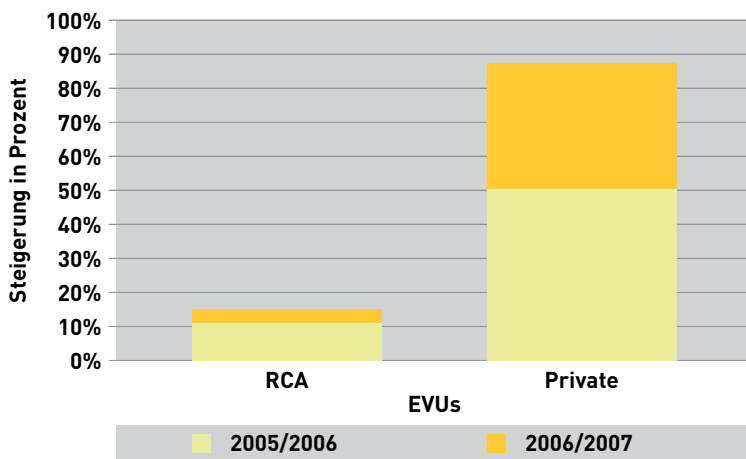
Steigerungen der Güterbahnen im ÖBB Netz 2006/2007 relativ



Steigerungen der Güterbahnen auf ÖBB-Netz 2006/2007 absolut



Veränderung der IBE-Zahlungen



solche, die sich auf Baustellenverkehre spezialisiert haben, andere hingegen führen vorzugsweise internationale Ganzzüge, was sich naturgemäß in entsprechend unterschiedlichen Anteilen niederschlägt. Beim Infrastrukturbenützungsentgelt fällt darüber hinaus auch die vorzugsweise befahrene Streckenkategorie

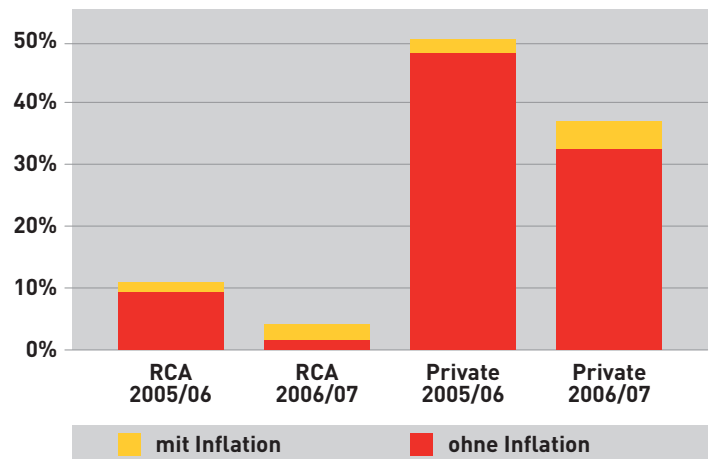
(insbesondere Brenner) stark ins Gewicht. Die Gegenüberstellungen können aus diesen Gründen weder vollständige Aussagen über die Bedeutung geschweige denn den wirtschaftlichen Erfolg einzelner Unternehmen abbilden, deshalb werden diese auch in der Regel in diesem Bericht nicht im einzelnen erwähnt. Sie erklären aber die stark schwankenden Angaben verschiedener Statistiken, weil klarerweise je nach Interessenslage der jeweils günstigste Parameter für die Publikation herangezogen wird. Die meisten Angaben in diesem Bericht stützen sich auf Infrastrukturnutzung und Bruttotonnenkilometer, weil hier die zuverlässigsten und am längsten zurückreichenden Zahlenreihen vorliegen.

Aus der Perspektive des Wettbewerbs ist natürlich besonders interessant, wie sich die Marktanteile entwickeln. Nach wie vor besitzt ja in Österreich wie in den meisten anderen EU-Ländern die ehemalige Staatsbahn RCA (Incumbent) einen im Vergleich zu allen Mitbewerbern gewaltigen Vorsprung. Alle anderen zusammen wickeln nur knapp ein Zehntel des Volumens der RCA ab.

Es bedarf daher einer Betrachtung der relativen Verschiebungen, um Aussagen über die Dynamik des Marktes zu erhalten. Und hier ist festzustellen, dass die privaten EVUs überdurchschnittlich gewonnen haben. Geografisch vor allem entlang der Donauachse Passau (D) – Wien – Hegyeshalom (HU) und der Tauerachse. Der hohe Anteil entlang der Brennerachse Kufstein (D) – Brenner (I) im Nord-Süd-Transit konnte nochmals verbessert werden. Die Zuwachsraten im fast durchwegs zwei-stelligen Bereich der privaten EVU zeigen, daß die privaten Güterbahnen von der 2007 hervorragenden Konjunktorentwicklung profitieren konnten.

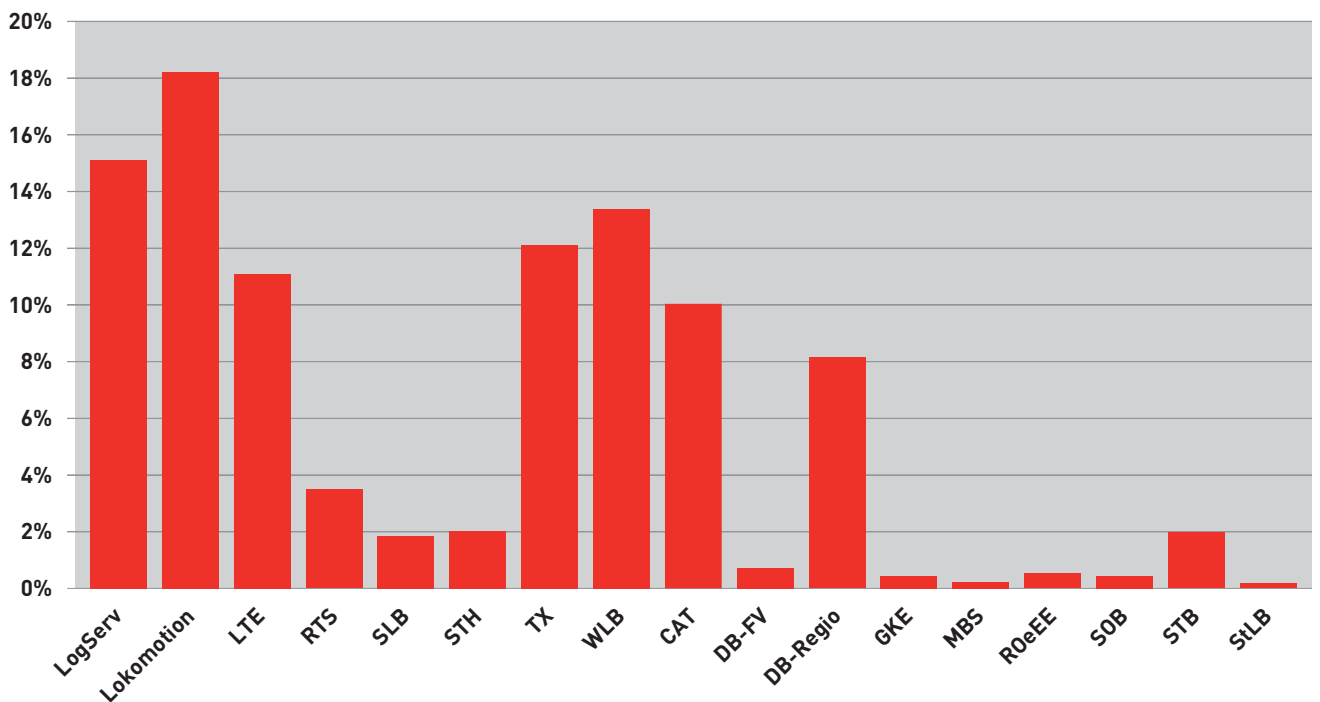
Es zeigt sich, daß im letzten Jahr die Beförderungleistung der Privatbahnen relativ geringer gestiegen ist, als ihre Kilometerleistung, ganz im Gegensatz zu RCA. Das ist ein deutliches Zeichen dafür, daß sich auch Private um

Relative Steigerung der IBE-Zahlungen



weniger lukrative Geschäfte als Ganzzüge, nämlich Einzelwagen- bzw. Wagengruppen-

Markanteile ohne ÖBB Konzern auf ÖBB-Infrastruktur (Basis = Zugkm)



verkehr bemühen. Andererseits zeigt sich aber auch, daß im Zuge des zunehmenden Gelegenheits- (und Baustellen-) verkehrs in steigendem Ausmaß Leerfahrten oder tonnagemäßig gering ausgelastete Fahrten erforderlich werden. Umgekehrt dürfte auch der Incumbent bei seinen Bemühungen erfolgreich gewesen sein, die bedingt durch die stärkere Flächenbedienung ungünstigere Relation Kilometerleistung (Zugkilometer) zu Beförderungsleistung (Bruttotonnenkilometer) zu verbessern und verlorengegangene Aufträge durch besonders günstige Angebote zurückzugewinnen.

Während also die RCA in den beiden letzten Jahren 15% Steigerung der Infrastrukturnutzung hatte, verbuchten die privaten Güterbahnen 87%, wobei pro Jahr etwa 2,5% auf das Konto der Tarifierhöhung gehen und kein Verkehrswachstum widerspiegeln.

Inflationsbereinigt zeigt sich im Vergleich 2006/2007, daß der Incumbent RCA nur 1,6% zusätzliches IBE geliefert hat, während die privaten EVUs 32,5% mehr zu zahlen hatten. Absolut betrachtet macht der Anteil der Privaten an der Infrastrukturnutzung am gesamten Güterverkehrsmarkt 7% aus.

Wichtige Privatbahnen wie etwa die Raaberbahn/GYSEV, die sehr hohe Tonnagen im Güterverkehr auf einer relativ kurzen Strecke transportiert, spielen daher bei dieser Betrachtung ebenso wie etwa die GKB, die primär Personennahverkehr am eigenen Netz betreibt, eine untergeordnete Rolle. Anders hingegen WLB und SLB, die neben ihrem Personenverkehrs-Stammnetz in beträchtlichem Ausmaß als Güterbahn im Wettbewerb im In- und Ausland aktiv sind. Auch hier bleibt aber in der

Folge die Verkehrsleistung auf eigenem Netz außer Betracht.

Die durchschnittlich schwersten Züge im ÖBB-Netz führen Logserv, WLB und LTE mit rund 1150t. In diesen Zahlen spiegeln sich deutlich die Ganzzugtransporte der genannten Bahnen wieder. Unter anderem führt die flächenhafte Erschließung durch die RCA zu einem mit 17% vergleichsweise geringerem Wachstum an Gesamtbruttotonnen je Zug beim Incumbent, wobei sich aber wie oben erwähnt, dieser Unterschied in der letzten Zeit deutlich verringert hat. Bei der Inanspruchnahme der ÖBB Infrastruktur dominiert die ÖBB PV AG, gefolgt von RCA und ÖBB Traktion. Durch die vielfältigen Kooperationen mit der RCA einerseits und der ÖBB PV andererseits, haben andere private EVUs wie insbesondere Raaberbahn/GYSEV oder Stern&Hafferl nominell deutlich weniger Leistungen im ÖBB-Netz, als diese tatsächlich operativ abwickeln. Das heißt zum Beispiel, daß in steigendem Ausmaß ‚private‘ EVUs wie etwa St&H im Raum Wels als Subunternehmen der RCA auftreten. Diese Leistungen wurden jedoch bislang quantitativ von der SCG nicht erfaßt, sodaß exakte Angaben über die tatsächliche Leistungserbringung nicht möglich sind. Insgesamt ist festzuhalten, daß sich im Jahre 2007 die Gesamtbeförderungsleistung der österreichischen Güterbahnen sehr positiv entwickelt hat, wobei nach wie vor ein mengenmäßig weit überwiegender Teil der Steigerung auf das Konto des Incumbents, anteilig hingegen ein deutlich größerer Teil auf das Konto der Privatbahnen geht. Der Marktanteil der Privatbahnen ist daher weiter gestiegen, aber immer noch knapp unterhalb der 10% Grenze.

Wettbewerb im Personenverkehr

Seit Beginn der Liberalisierung in Österreich ist es österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen grundsätzlich auch möglich, für Personenverkehrsleistungen Netzzugang zu beanspruchen. Österreich geht damit – wie z.B. auch Deutschland – seit jeher über den von der EU vorgegebenen und im Zuge des 3. Eisenbahnpakets wild umstrittenen Rahmen hinaus. In der Praxis hat dies hierzulande allerdings kaum Bedeutung erlangt, da im Gegensatz zu Deutschland Personenverkehrsleistungen im Schienenbereich kaum ausgeschrieben wurden und ohne ‚gemeinwirtschaftliche‘ Bestellung der öffentlichen Hand Personen(nah)verkehr in der Regel nicht wirtschaftlich zu führen ist. Der im Jahr 2006 unternommene Versuch, das unter anderem vom Rechnungshof kritisierte Nahverkehrsfinanzierungssystem zu reformieren, war letztlich von keinem Erfolg gekrönt.

Erfolgreiche Beispiele

Bekanntestes Beispiel ist der seit 2003 zwischen Wien Mitte und dem Flughafen Schwechat verkehrende ‚City Airport Train‘ an dem die ÖBB-PV AG nur eine Minderheitsbeteiligung von 49% hält, während die Mehrheit der Flughafen AG gehört. Die ÖBB-PV AG führt auf derselben Strecke wie zuvor auch den S-Bahn-Verkehr durch, bietet aber auch Schnellbusverbindungen von verschiedenen Standorten in Wien in Konkurrenz an. Der Anteil der Fluggäste, die den Flughafen per Bahn (S-Bahn und CAT) erreichen, stieg seither massiv an. Eher vergleichbar mit der Personenverkehrsliberalisierung in Deutschland ist die Übernahme des Personenverkehrs auf der Außerfernbahn durch die DB-Regio vor einigen Jahren. Da die ÖBB (alt) eine Einstellung des Personenverkehrs anstrebte und das Land Tirol eine Fortführung wünschte, wurde letztlich die DB-Regio, die auch die angrenzenden

Streckenabschnitte in Deutschland betreibt, mit der Weiterführung des Betriebs beauftragt und führt seither sämtliche Personenzüge auf dieser Strecke.



Kooperationen überwiegen

Die übrigen Eisenbahnunternehmen üben Netzzugang auf dem Netz der ÖBB-Betrieb AG in der Regel nur im jeweiligen Anschlussbahnhof bzw. Grenzbahnhof aus (z.B. Salzburg, Kufstein durch DB Regio und DB Fernverkehr, Graz Hbf durch GKB, Wels durch Stern & Hafferl usw.). Ein überdurchschnittlicher Zuwachs ergab sich hier aufgrund der Einbindung der Linzer Lokalbahn in den neu gestalteten Hauptbahnhof in Linz, an der Wettbewerbssituation hat sich dadurch allerdings nichts geändert.

Wenn dennoch häufig in ganz anderen Abschnitten Fahrzeuge anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen als der ÖBB-PV AG bzw. TR GmbH verkehren, so ist dies auf Kooperationsvereinbarungen mit den jeweiligen Unternehmen zurückzuführen, die Züge verkehren aber

Neue behindertengerechte Fahrzeuge der Reihen 4024/4124 wurden auch 2007 für den Nahverkehr in Betrieb genommen.

auf dem Netz der ÖBB-Betrieb AG unter Verantwortung der ÖBB-PV AG. Dies findet umgekehrt aber auch statt, z.B. fahren Züge der ÖBB-PV AG auf dem Netz der Raaberbahn unter deren Verantwortung und auf deren Rechnung. Auffälligstes Beispiel für diese Praxis ist der Schnellzugverkehr auf der Westbahn, der im Berichtsjahr zu einem beträchtlichen Teil mit Fahrzeugen der DB-Fernverkehr betrieben wurde, wiewohl die Züge unter der Verantwortung und mit Personal der ÖBB-Gesellschaften verkehrten. Im Gegenzug ist Fahrzeugmaterial der ÖBB-PV AG auch in Deutschland häufig anzutreffen. Durch die Schaffung eines ICE-4011/411 Fahrzeugpools und den Kauf dreier Garnituren durch die ÖBB-PV AG in den Jahren 2006/2007 wurde diese Form der Kooperation verfestigt, was zweifellos auch für die Zukunft im in den nächsten Jahren europaweit zu liberalisierenden grenzüberschreitenden Personenverkehrsmarkt (3. Eisenbahnpaket) eine Vorgabe darstellt.

Ein interessanter Fall im unmittelbar benachbarten Ausland (Freilassing-Berchtesgaden) hat hingegen Rückwirkungen auf Österreich:

Hier ist eine echte Konkurrenzsituation zwischen der österreichischen Privatbahn SLB (gemeinsam mit deutschen Partnern) und der ÖBB-PV AG entstanden, bei der die Ausschreibung zugunsten der Privatbahnen entschieden wurde. Da die fraglichen Verkehre teilweise grenzüberschreitend in das Salzburger S-Bahn-System integriert sind, wird die praktische Abwicklung ein interessantes Fallbeispiel für die Auswirkung von echter Konkurrenz österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personennahverkehr darstellen. Das Jahr 2007 war diesbezüglich von erheblichen Konflikten bei der Zulassung dafür vorgesehener Fahrzeuge geprägt, da die österreichischen Behörden gegenüber dem im Ausland bereits genehmigten Fahrzeugtyp abweichende Auflagen erteilten.

Zusammenfassend ist festzuhalten, daß bis auf einzelne Sonderfälle der Personenverkehr in Österreich trotz weitreichender rechtlicher Möglichkeiten in traditioneller Form abgewickelt wird, das heißt, daß netzgrenzenüberschreitende Verkehre jeweils auf Kooperations- statt auf Konkurrenzbasis abgewickelt werden.

Gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen im Schienenverkehr

Das System der gemeinwirtschaftlichen Leistungen

In den letzten Jahrzehnten trat an die Stelle ursprünglich üblicher Verlustabdeckungen schrittweise ein System einer leistungsbezogenen Mittelzufuhr zu den Verkehrsunternehmen. Im Rahmen dieser sogenannten ‚gemeinwirtschaftlichen Leistungen‘, werden zwischen dem Bund und den Unternehmen bestimmte Verkehrsleistungen, Tarife usw. gegen Bezah-

lung einer entsprechenden Abgeltung vereinbart. Da die Summe der Zahlungen sehr hoch ist, hat sie wesentlichen Anteil an der Entwicklung des Eisenbahnmarktes vor allem im Personenverkehr.

Eine ebensogroße, wenn nicht größere Bedeutung für die Konkurrenzsituation haben Leistungsbestellungen durch andere Gebietskörperschaften (vor allem Länder) die zumeist regionale und streckenbezogene Leistungen

zum Inhalt haben und vom Umfang her etwa der Hälfte der gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen des Bundes entsprechen. Eine detaillierte Darstellung würde aufgrund der starken Differenzierung hier den Rahmen sprengen.

Die ÖBB-Verkehrsunternehmen PV AG und RCA und in geringem Ausmaß die Privatbahnen erbringen solche Leistungen, die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Gewinnchance bieten, jedoch aus verkehrs-, regional-, sozial- und umweltpolitischen Gründen wünschenswert sind. Dabei geht es in erster Linie um die Aufrechterhaltung bestimmter Verkehrsverbindungen und verschiedener Sozialtarife (Pendler, Schüler, Behinderte usw.) andererseits.

Auf Basis mehrjähriger Rahmenverträge bestellt der Verkehrsminister im öffentlichen Interesse gelegene bzw. aus der Sicht der Verkehrspolitik gebotene gemeinwirtschaftliche Leistungen, um eine ausreichende Verkehrsbedienung im Schienenverkehr sicherzustellen. Basis dieser Abgeltungen sind bei den ÖBB § 3 BBG 92 bzw. §§ 48 und 49 BBStG 03. Der Verkehrsminister und der Finanzminister schließen einen mehrjährigen Bestellvertrag ab. Der Bestellrahmen für die Jahre 1995 bis 1998 betrug 35 Mrd. ATS (das entspricht 2,54 Mrd. Euro). Der Rahmen für die Periode 1999 bis 2003 betrug 45 Mrd. ATS (3,07 Mrd. Euro). Im Jahr 2007 waren 592 Millionen Euro für Gemeinwirtschaftliche Leistungen reserviert. Seitens der Länder werden im Rahmen von Verkehrsdienstverträgen zusätzliche Mittel für den Nahverkehr je Bundesland zur Verfügung gestellt, wobei zwischen 4 und 17 Mio. € je Bundesland zur Auszahlung kommen.

Die inhaltlichen Regelungen

Diese Gelder teilen sich in fünf Gruppen auf: Ökobonus, Verlagerungs- und Qualitätsbonus (Nahverkehr), Kombiniertes Verkehr, Gefährli-



che Güter und sonstige gemeinwirtschaftliche Leistungen.

Ökobonus

Der Ökobonus regelt die Gewährung von Sozialtarifen im Personenverkehr, d.h. die Rabattierung der Tarife für Zeitkarten (Wochen-, Monats- & Jahreskarten), Schüler- und Lehrlingsfreikarten, Jugendgruppenbeförderungen und die verschiedenen Umwelttickets bzw. Halbpreispaße (Lehrlinge, Hochschüler, Schüler, Familien, Senioren, Behinderte usw.) auf ein sozial verträgliches bundeseinheitliches Niveau. Die Zahlungen des Bundes an die ÖBB für den Ökobonus stagnieren seit Jahren (2007 347 Millionen Euro). Diese Zahlungen sind somit unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme. Zusätzliche Zeitkarten spiegeln sich nicht in einem höheren Ökobonus wieder.

Verlagerungs- und Qualitätsbonus

Der Verlagerungs- und Qualitätsbonus ist der Beitrag des Bundes zur Sicherung eines Grundangebotes im Schienenpersonenverkehr. Im Jahr 2007 wurden gegenüber 2006 mit 116 Millionen Euro um 6 Mio. € mehr bezahlt.

Das 3. Eisenbahnpaket sieht die grenzüberschreitende Marktöffnung für den Fernverkehr vor. Zu den gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen gehören auch die Korridorverbindungen über Sopron.

Kombinierter Verkehr

Das BMVIT regelt Förderungen des Kombinierten Verkehrs in Form eines Fixbetrages und einer Bonus-Malus-Zulage. Im Jahr 2007 erhielt die ÖBB aus Leistungen im Kombinierten Verkehr mit 43 Millionen Euro um 3 Millionen Euro mehr als im Jahr zuvor. Förderungen entfallen vor allem auf die Rollende Landstraße (Rola) wie z.B. ab Wörgl, Wels und Fürnitz.

¹ RIV
(Regolamento Internazionale Veicoli) =
Übereinkommen
über die gegenseitige
Benutzung
von Güterwagen
im internationalen
Verkehr

Gefährliche Güter

Die Bestimmungen über gefährliche Güter regeln die Bestellungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen beim Transport gefährlicher Güter, deren Transport auf der Schiene als wünschenswert angesehen und durch Tarifermäßigungen gefördert wird. Im Jahr 2007 betrug die Summe der Förderungen für gefährliche Güter (incl. Bonus für neue Akquisitionen) 64 Millionen Euro.

Sonstige gemeinwirtschaftliche Leistungen

Der Bereich der Sonstigen gemeinwirtschaftlichen Leistungen regelt die Bestellung verschiedener kleiner, aber verkehrspolitisch bedeutender Leistungen. Darunter fallen etwa die Errichtung und Erweiterung von Anschlussbahnen, die Rückvergütung des Straßenverkehrsbeitrages im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten

Verkehr, die Aufrechterhaltung des Betriebes auf Schmalspurbahnen, die Gewährung von Sonderrabatten für bestimmte Verbindungen der Rollenden Landstraße oder die Rückerstattung von RIV-Mieten¹ im Verkehr mit Spezialwaggons in die Oststaaten. Letztere wurde 2006 das letzte Mal ausbezahlt. Damit ergibt sich für diesen Bereich 2007 eine Gesamtsumme von 22 Millionen Euro (2006 28,6 Mio. €).

Aufstellung über die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen

Nachstehend folgt eine tabellarische Aufstellung, die einen Überblick über die einzelnen Positionen der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen an die ÖBB in Mio. Euro für die Geschäftsjahre 1993 – 2007 gibt. Abbildung 1 gibt einen Überblick über die sich verschiebenden Relationen zwischen den einzelnen Positionen der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen, zeigt aber auch die Stagnation aller Zahlungen in den letzten Jahren.

Die Förderung des Nahverkehrs nahm konstant zu, während sie beim Kombinierten Verkehr seit 1993 deutlich zurückging. Im Jahr 1993 machte die Förderung des Kombinierten Verkehrs noch 145,9 Millionen Euro aus, während im Jahr 2007 nur noch 43 Millionen Euro in diesen Bereich flossen. Die Bereiche Ökobonus,

Tabelle 1:
Zahlungen für
Gemeinwirtschaftliche Leistungen
an die ÖBB in
Mio. Euro
(Quelle: BMVIT).

	Ökobonus	Nahverkehr	Kombinierter Verkehr	Gefährliche Güter	Sonstiges	Summe
1993	258	0	148	0	5	409
1994	301	82	107	65	29	585
1995	328	84	85	65	24	586
1996	346	87	81	62	22	598
1997	342	91	83	64	19	598
1998	345	104	84	57	31	621
1999	349	104	84	51	33	622
2000	349	111	77	63	28	627
2001	349	111	70	65	25	620
2002	349	113	52	58	27	599
2003	347	110	46	65	29	597
2004	347	110	34	65	24	580
2005	348	124	31	59	26	588
2006	348	110	40	65	29	592
2007	348	116	43	64	22	592

Gefährliche Güter und Sonstige gemeinwirtschaftliche Leistungen blieben über den betrachteten Zeitraum relativ konstant.

Wie in den §§ 6 und 10 des Bundesbahnstrukturgesetzes normiert, werden von der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht. Die dafür dem Bund verrechneten Erlöse stiegen im Geschäftsjahr 2007 um rund 3% auf 570 Millionen Euro. Die Zahlungen an den Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr resultieren aus den mit dem Bund gemäß § 48 BBG für 2007 geschlossenen gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen, die die Gewährung von Sozialtarifen im Personenverkehr sowie die Leistungsbestellung im Schienenpersonennah-

und Regionalverkehr definieren. Sie betragen für das Geschäftsjahr 2007 rund 463 Millionen Euro. Dies entspricht 25% der Umsatzerlöse. Die Zahlungen an den Teilkonzern Rail Cargo Austria resultieren aus der Beförderung von Gefahrgütern und Abfallstoffen sowie aus Leistungen, die im Rahmen des kombinierten Verkehrs erbracht wurden und betragen für das Geschäftsjahr 2007 rund 107 Millionen Euro (5% der Umsatzerlöse).

Zum Vergleich betragen die Zahlungen an die ÖBB-Personenverkehr im Geschäftsjahr 2005 rund 474,3 Millionen Euro (27% der Umsatzerlöse) und an die Rail Cargo Austria 82 Millionen Euro (4% der Umsatzerlöse). Dabei ist festzuhalten, daß sich die gemeinwirtschaftlichen

Abb. 1: Verhältnis der Positionen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen (nur ÖBB Konzern-EVUs).

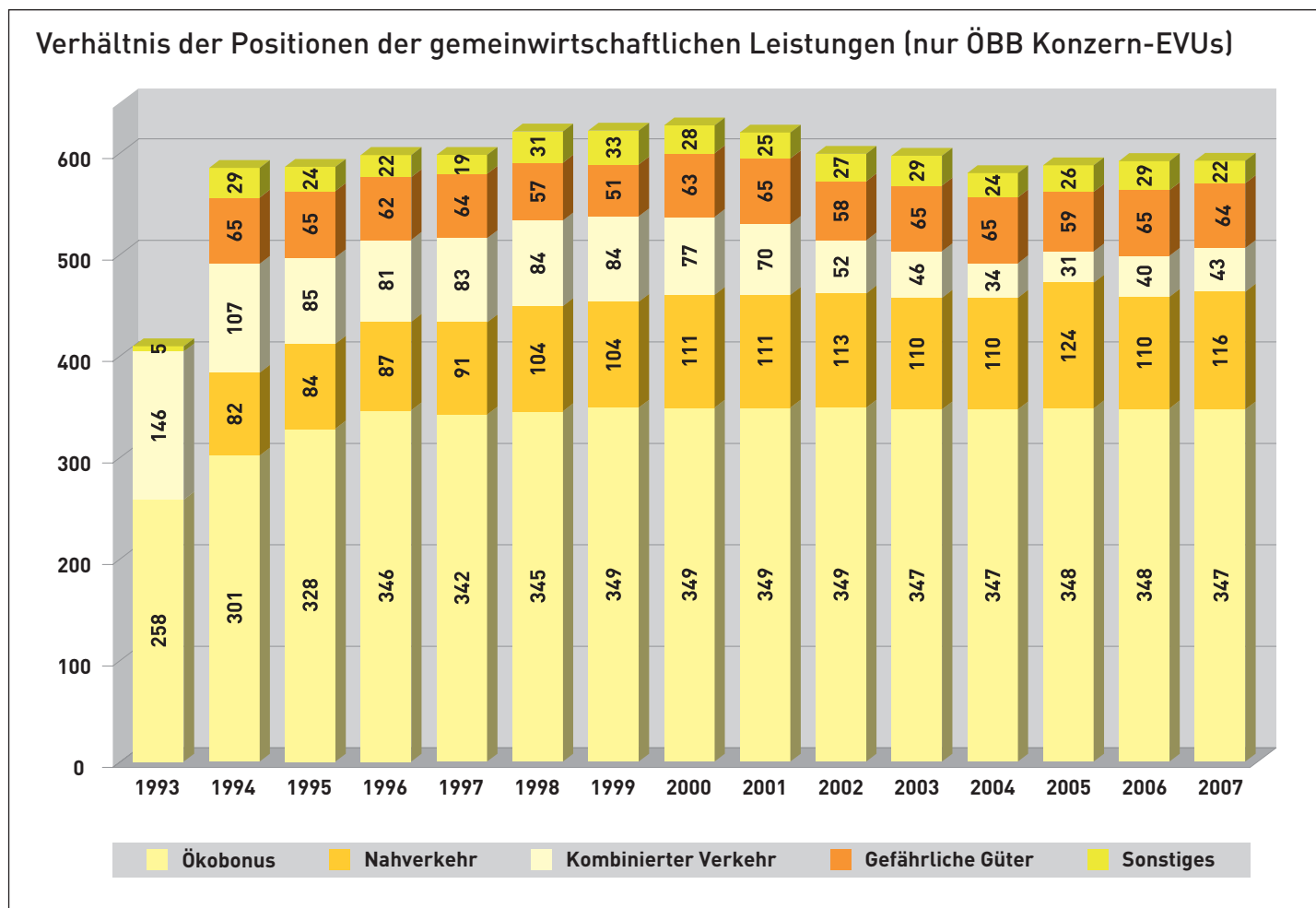


Tabelle 2:
Vergleich der
Gemeinwirtschaftlichen Leistungen
in Mio. Euro.

	Privatbahnen (Güter- Personenverkehr)	ÖBB- Personen- verkehr	Rail- Cargo Austria
2005	30,0	471,8	89,7
2006	36,0	458,0	105,1
2007	37,4	463,0	107

Gemeinwirtschaftliche Leistungen 2007

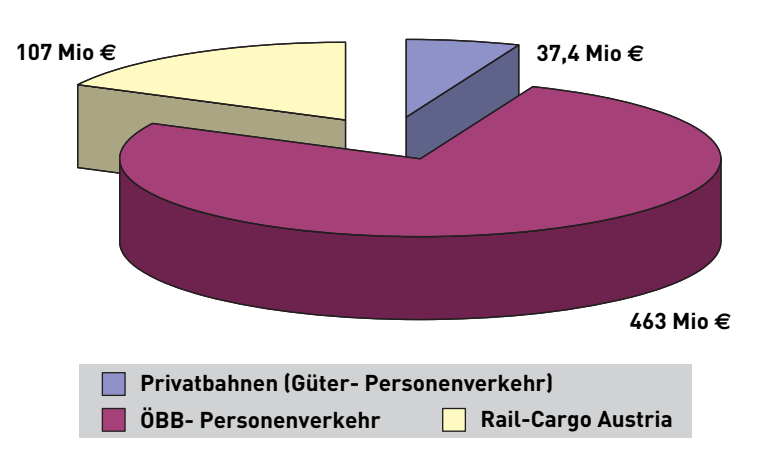


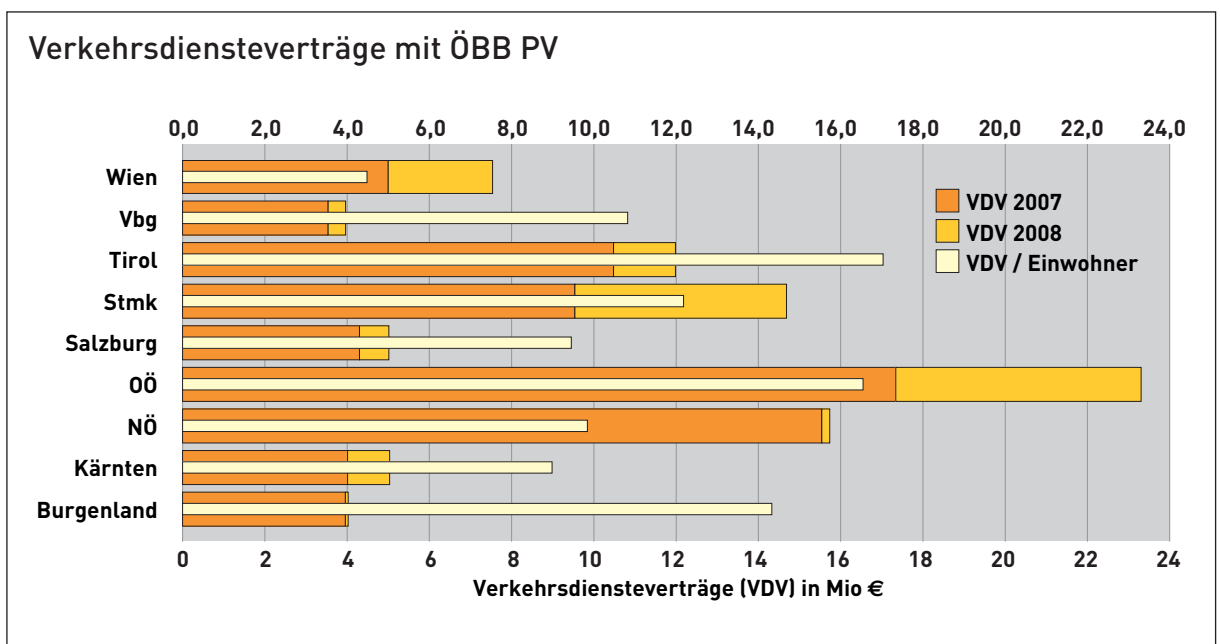
Abb. 2 gibt die
Tabelle 2 graphisch
wieder, wobei die
meisten Leistungen
dem Personen-
verkehr der ÖBB
zugute kommen.

Zahlungen auf Bahntransporte beziehen, beide EVUs aber auch Straßentransporte durchführen und daraus beträchtliche Umsätze erzielen. Die Privatbahnen erhielten im Geschäftsjahr

2007 rund 37,4 Millionen Euro. Dies entspricht einer Steigerung von 3,8% gegenüber 2006. Die Tabelle 2 zeigt eine Gegenüberstellung der erhaltenen Gemeinwirtschaftlichen Leistungen in Mio. Euro, aufgeteilt nach Leistungsempfänger für die Jahre 2005 bis 2007.

Neben den Bundesleistungen gibt es noch Länderbeiträge für den Nahverkehr an die ÖBB Personenverkehr. 2008 wurden deutliche Mehrzahlungen in Oberösterreich und der Steiermark getätigt. OÖ zahlt mit 23 Mio.€ die höchsten Beträge, Vorarlberg und das Burgenland die geringsten Beträge. Interessant ist auch der Zusammenhang zwischen der Zahl der Einwohner und den Zahlungen für einen attraktiven Nahverkehr. Die schmalen Balken der Grafik der Abb. 3 zeigen den Zuschuss je Einwohner an die ÖBB für einen attraktiven Nahverkehr. Die ÖBB spielen in Wien – wie deutlich zu sehen ist – angesichts des dichten U-Bahn- und Straßenbahnnetzes nur eine geringe Bedeutung. Überdurchschnittlich hoch sind die Zahlungen in Oberösterreich und Tirol. In Tirol kommen noch die Abgeltungen für die Außerfernbahn an die DB Regio hinzu.

Abb. 3:
Entwicklung der
Verkehrsdienst-
verträge der ÖBB PV
mit den Ländern.



Liberalisierung im Güterverkehr

Im Gegensatz zum Personenverkehr hat sich in Österreich relativ rasch nach der Einführung gesetzlicher Spielregeln für den Netzzugang eine Anzahl von teils traditionellen, teils neugegründeten Bahnunternehmen mit der Abwicklung von Güterverkehren beschäftigt. Mittlerweile ist deren Marktanteil je nach zugrunde gelegtem Parameter bei knapp 10 Prozent österreichweit angelangt, was einem europäischen Mittelwert entspricht. Der Rest von 90% wird nach wie vor von der ÖBB-Konzernfirma RCA abgewickelt.

Der Mittelwert gilt allerdings auch für die regionale Verteilung des Verkehrsgeschehens innerhalb Österreichs, wobei der Brennertransit den Löwenanteil mit knapp der Hälfte der Transitzüge beiträgt. Bemerkenswert ist hier vor allem, daß die Güterbahn-Sparten der ehemaligen Staatsbahnen RCA, Railion und Trenitalia ihre Züge in altgewohnter Weise in Ko-

operation führen. Das heißt, daß ein durchgehender Zug z.B. von München nach Verona in Kufstein von Railion an die RCA und am Brenner von der RCA an die Trenitalia übergeben wird. Gleichzeitig wickeln aber die unter dem maßgeblichen Einfluß der RCA-Partnerbahnen stehenden EVUs TX-Logistik und Lokomotion in Konkurrenz zur RCA steigende Marktanteile auf dieser Strecke ab. Eine direkte Konkurrenz zwischen den ehemaligen Staatsbahnen - wie etwa zwischen SBB und Railion auf dem deutschen und Schweizer Netz - findet hingegen wie auch zwischen den allermeisten ehemaligen europäischen Staatsbahnen nicht statt. Daher gehen beispielsweise auch Railion-Loks vor Westbahngüterzügen ebenso wie ÖBB-Loks in Deutschland in die obige Statistik nicht ein, da die Züge am Grenzbahnhof in die Verantwortung des jeweils anderen Unternehmens wechseln.



Die Letzte Meile stellt meist den umkämpftesten Abschnitt dar.

Konzentration statt Wettbewerb bei Staatsbahnen

Ein wesentlicher Aspekt des Wettbewerbsverhaltens der ehemaligen Staatsbahnen sind auch die Konzentrationstendenzen. Während DB-Railion in den letzten Jahren bereits mehrere Güterbahnen im benachbarten Ausland übernommen hat, ist ein derartiges Projekt von der RCA in der Slowakei um den Jahreswechsel 2005/2006 an einer politischen Entscheidung in der Slowakei gescheitert. Das Jahr 2007 stand im Zeichen der Privatisierung der ungarischen MAV-Cargo, bei der ebenfalls die RCA die Übernahme versuchte und Ende 2008 mit der Genehmigung durch die Brüsseler Wettbewerbsbehörde auch erreichte.

Demgegenüber steht die Entwicklung kleiner Bahnunternehmen durch die Neugründung oder Geschäftsausweitung bisheriger lokaler Privatbahnen. In Österreich betreiben derzeit 10 Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns Güterverkehr auf dem ÖBB-Netz, weitere besitzen zwar Sicherheitsbescheinigungen, es sind aber keine Verkehrsleistungen (im Güterverkehr) bekannt.

Unterschiedliche Schwerpunkte bei den Privaten

Die Aufgaben reichen von umfangreichen Rohstoff- und Produkttransporten des Voest-Alpine-Konzerns in ganz Österreich und einigen Nachbarländern durch die 100%-Tochter LogServ, über einen Logistikzug der Autoindustrie in Kooperation mit der RCA durch die Steiermarkbahn bis hin zur Wiener Lokalbahn (WLB), die ihre Grenzen von der traditionellen ‚Badnerbahn‘, einer Lokalbahn im Umkreis Wiens, bis an die Nordsee erweitert hat. Hier erfolgte auch die Neugründung eines Eisenbahnunternehmens, indem die Güterverkehrssparte aus der traditionellen WLB in die neue WLB-Cargo ausgliedert wurde.

Die 2005 neugegründete Firma RTS, die neben den Baustellenverkehren des Mutterkonzerns Swietelsky z.B. auch den ersten Netzzugang auf der Infrastruktur einer traditionellen österreichischen Privatbahn, der Montafonerbahn (MBS), abgewickelt hat, kämpfte im Berichtsjahr 2007 mit fehlenden Übergangsbestimmungen hinsichtlich der Sicherheitsbescheinigung, sodaß der erwähnte Verkehr auf der MBS im Jahr 2007 in Kooperation, im Jahr 2008 einige Wochen sogar mit LKWs abgewickelt werden mußte. Ansonsten war aber auch hier das Jahr 2007 von massiven Geschäftsausweitungen geprägt.

Die Graz-Köflacher Bahn hingegen beschränkte sich auf dem ÖBB-Netz im Berichtsjahr auf wenige regionale Verkehre, z.B. St.Paul – Lavamünd. Die ebenfalls beabsichtigte Wiederaufnahme des Güterverkehrs auf der Strecke Mürzzuschlag-Neuberg wurde aufgrund konkurrierender lokalpolitischer Wünsche im Berichtsjahr aufgegeben.

Dafür zählt die 50%-Tochter LTE zu den Pionieren auf dem privaten Güterverkehrsmarkt und hat in ihrer Anfangszeit wiederholt Probleme bei der Regulierungsbehörde – erfolgreich - anhängig gemacht. Bemerkenswert ist übrigens, dass die LTE Mitglied einer internationalen Allianz neugegründeter Privatbahnen (European Bulls) ist, aber wie auch andere private EVUs zumeist trotz der rechtlichen Möglichkeiten einer ‚Europakonzession‘ (seit der Eisenbahngesetznovelle ‚Verkehrsgenehmigung‘) eher selten davon Gebrauch macht und in den Nachbarländern ähnlich wie die Staatsbahnen Partner mit dem Weitertransport ihrer Züge beschäftigt.

Ein ähnliches Beispiel bietet auch die Salzburger Lokalbahn, die neben ihrem traditionellen Nahverkehrsnetz in Salzburg sowie der neu übernommenen Touristen-Zahnradbahn auf den Schafberg unter anderem als Teil des überwiegend deutschen ‚Ecco-Cargo‘ Netzwerks auch eine neue Form des lange Zeit von Eisen-



Als grenzüberschreitende Bahn setzte die Raaber Bahn zwischen Ebenfurth und Sopron immer schon auf Kooperation mit den Staatsbahnen MAV und ÖBB.

bahnexperten totgesagten Wagenladungsverkehrs betreibt.

Charakteristisch für die meisten erwähnten Privatbahnen ist auch, dass sie einen hohen Anteil an Gelegenheitsverkehren (z.B. Baustellen, Fahrzeugüberstellungen,...) abwickeln, so dass die Aufzählung bestimmter Schwerpunkte zwangsläufig nur einen groben Überblick über das Geschehen geben kann. Diese Entwicklung weg von auf Monate planbaren Verkehren stellt auch die die Regulierungsbehörde vor zunehmende Herausforderungen, da die gesetzlichen Vorkehrungen in hohem Maße auf die faire Erstellung eines Jahresfahrplans ausgerichtet sind, der jedoch de facto nur im Personenverkehr diese Bedeutung hat. Andererseits ist es aus der Sicht der intermodalen Konkurrenzfähigkeit von unschätzbbarer Bedeutung, den Eisenbahnverkehrsunternehmen größtmögliche Flexibilität bei der Verkehrsabwicklung einzuräumen.

Bemerkenswert ist die Tatsache, daß im Berichtsjahr die Bahntransporte im Inland mit rund 8% wesentlich stärker angestiegen sind

als im grenzüberschreitenden Verkehr (Q: Statistik Austria). Dies mag zum Teil an den stark gestiegenen Holztransporten in Folge von Sturmkatastrophen liegen, bedarf aber zweifelsfrei einer weiteren Analyse bzw. Beobachtung.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass der Schienengüterverkehr im abgelaufenen Jahr sowohl bei den Privatbahnen als auch bei der ehemaligen Staatsbahn RCA deutlich zugenommen hat. Die zunehmende Konkurrenz führt also nicht, wie mitunter befürchtet, zur ‚Kannibalisierung‘ des Eisenbahnsektors, sondern wie bereits 2006 zu einem deutlichen Wachstum des Transportvolumens (Bruttotonnenkilometer) von 3,3 % gegenüber dem Vorjahr. Dabei haben die Privatbahnen zusammen mit 28% ein knappes Drittel des gesamten Zugewinns zu verzeichnen. Allerdings bedeutet der Zuwachs bei der ehemaligen Staatsbahn RCA einen von rund 5%, für die Privatbahnen hingegen von 40% des jeweils im Vorjahr (2006) abgewickelten Transportvolumens.

Infrastruktur



Das bedeutet aber keinesfalls ‚Kuschelkurs‘ – in diesem Kapitel finden sich ebenso wie bei den Entscheidungen der Schienen Control Kommission zahlreiche Belege für die kritische Auseinandersetzung mit Gegebenheiten und Entscheidungen der Infrastrukturbetreiber.

Von besonderer Bedeutung ist auch die zunehmende internationale Vernetzung: Seitens der Infrastrukturunternehmen wurde z.B. mit ‚RailNetEurope‘ eine in Wien angesiedelte Organisation gegründet, die die internationale Zusammenarbeit auf dem Infrastruktursektor organisieren soll. Auch hier ist aber der größtmöglichen Transparenz aller wettbewerbsrelevanten Vorgänge größte Aufmerksamkeit zu widmen, was im Berichtsjahr zu einigen bis heute nicht bereinigten Konflikten führte.

Zunehmend beklagen Güterverkehrskunden mangelnde Infrastruktur und zusätzliche Aufwendungen durch Umleitungen, zumeist hervorgerufen durch Baumaßnahmen.

Entscheidend aus der Sicht der Regulierungsbehörde ist, dass die Eisenbahninfrastruktur diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung steht. Hier ist die Unabhängigkeit von den Interessen der Eisenbahnverkehrsunternehmen von größter Bedeutung, speziell dann, wenn sie wie im Fall des größten Infrastrukturbetreibers Österreichs in einer Holding zusammengefasst sind. Doch das ist nicht alles. Von der Frage welche Infrastruktur neu gebaut, welche aufgelassen wird über die Betriebsqualität bis hin zu den Preisen, die dafür zu entrichten sind – alles bestimmt ganz entscheidend über den Erfolg oder Misserfolg aller Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die österreichische Regulierungsbehörde pflegt – im Gegensatz zu manchen anderen Kollegen im Ausland – ein bewusst konstruktives Verhältnis zu den Infrastrukturbetreibern des Landes. Der natürliche Zielkonflikt in Sachfragen zwischen Regulierungsbehörde und reguliertem Unternehmen kann – zumindest bisher in Österreich – auch in einer lösungsorientierten Form ausgetragen werden, wenn alle Beteiligten daran interessiert sind.

Mangelnde Infrastruktur verhindert den Wettbewerb und einen attraktiven Verkehr (Bauruine Bahnhof Stadt Rottenmann).



Das österreichische Eisenbahnnetz

Das österreichische Eisenbahnnetz veränderte sich in den letzten Jahren beachtlich. Neubaustrecken in seit annähernd einem Jahrhundert nicht gekanntem Ausmaß kamen hinzu, Einstellungen hingegen fanden (formell) so gut wie nicht statt, praktisch allerdings durchaus. Insbesondere der Ausbau der viergleisigen Westbahn entlang der Donauachse ließ das Bahnnetz wachsen. Im Gegenzug wurden Nebenbahnen nicht mehr betrieben.

Das österreichische Schienennetz (Infrastruktur) mit einer Länge von ca. 6000 km wird von mehreren Unternehmen betrieben. Hier die Entwicklung der Streckenlänge der ÖBB, des größten österreichischen Netztes, in den letzten Jahren:

	Streckennetz in km	
	Betriebslänge	davon elektrifiziert
2002	5.616	3.512
2003	5.656	3.526
2004	5.675	3.545
2005	5.690	3.560
2006	5.702	3.523
2007	5.702	3.519

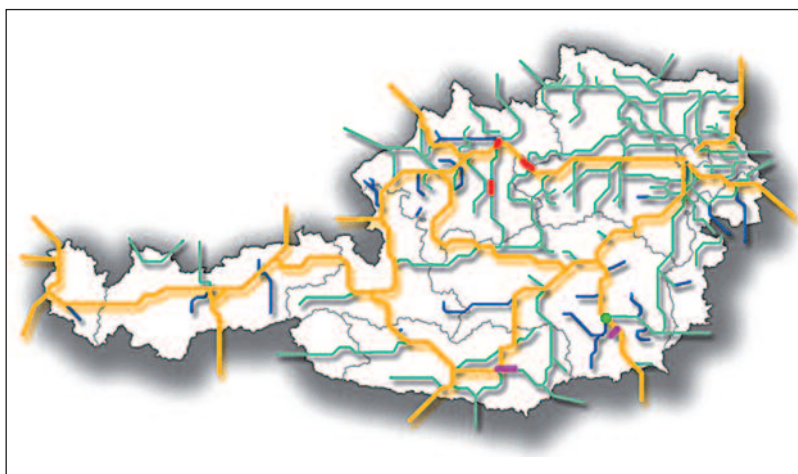
Neubau – Ausbau

Im Jahr 2007 wurden in Summe 37,9 km Gleislänge fertig gestellt; wobei zwischen Ausbau und Neubaustrecken unterschieden wird. Bei den Ausbaustrecken sind die Umfahrung Enns mit 10,8 km, die Teilinbetriebnahme Asten – Linz/Kleinmünchen mit 6 km und die Umfahrung Schlierbach mit 4,5 km anzuführen.

Umfahrung Enns	10,8 km
Asten-Linz	6,0 km
Schlierbach	4,5 km
Klagenfurt-Grafenstein	13,0 km
Werndorf	3,6 km
Summe	37,9 km

Die Neubaustrecken wurden im Rahmen der Koralmbahn zwischen Graz – Klagenfurt, mit

der Strecke Klagenfurt – Grafenstein (13 km) und im Bereich Bahnhof Werndorf (3,6 km) errichtet. In Abb. 1 sind die Ausbaustrecken rot und die Neubaustrecken pink geographisch eingetragen. Neben den Verbesserungen im Streckennetz wurde im Rahmen der Vorbereitungen für die Koralmbahn der 4500 m² umfassende Verkehrsknoten Don Bosco in Graz (grüner Punkt) mit Anbindung zu den lokalen Bussen, Straßenbahnen und neuen Gleisanlagen übergeben.



- Neubau der zweigleisigen Umfahrung Enns im Rahmen des viergleisigen Westbahnausbau
- Eröffnung des Nahverkehrsknotens Don Bosco in Graz
- Eingleisige Betriebsaufnahme der Koralmbahn im Abschnitt Klagenfurt – Grafenstein

Abb. 1: Neu- und Ausbaustrecken

Grenzbahnhöfe

Im österreichischen Netz gibt es 1454 Bahnhöfe aller Infrastrukturunternehmen. Die meisten hat die ÖBB mit 1392 Haltestellen und Bahnhöfe. Das österreichische Eisenbahnnetz grenzt mit den im Folgenden angeführten Grenzbahnhöfen an die angrenzenden europäischen Eisenbahnnetze:

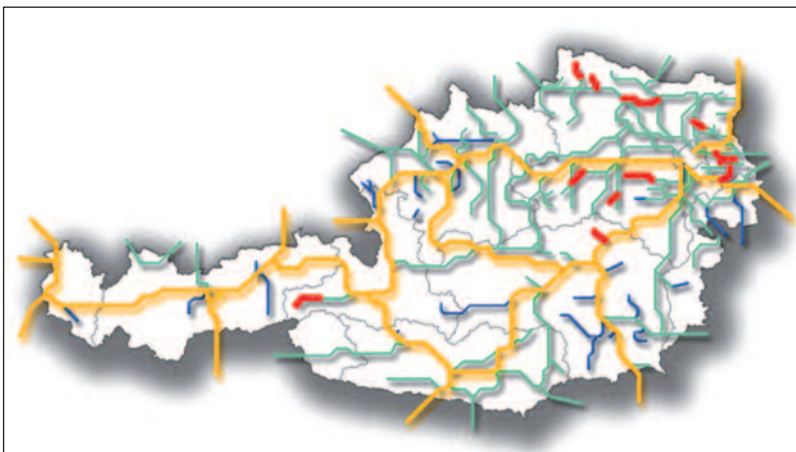
Deutschland:	Lindau, Kufstein, Pfronten Steinach, Ehrwald Zugspitz- bahn, Scharnitz – Mittenwald, Salzburg Hbf., Simbach/Inn, Passau
Italien:	Tarvisio Boscoverde, San Candido/Innichen, Brennero/Brenner
Liechtenstein:	Tisis – Schaanwald
Schweiz:	St. Margrethen
Slowenien:	Spielfeld Straß, Bleiburg, Jesenice
Slowakei:	Marchegg, Bratislava Petržalka
Tschechien:	Summerau, Gmünd NÖ, Retz, Břeclav
Ungarn:	Hegyeshalom, Sopron, Szentgotthárd, Pamhagen

Einstellungen

Nicht Genutzt – Stillgelegt

Den im vorigen Abschnitt dargestellten neuen oder ausgebauten Strecken stehen auch Streckenabschnitte gegenüber, die wegen geringer Nutzung oder Unwirtschaftlichkeit nicht mehr benützt werden. Die von der Stilllegung betroffenen Strecken sind generell nicht im hochrangigen Netz zu finden, sondern können als Regionalbahnen bezeichnet werden. Von der Stilllegung sind ca. 185 km Infrastruktur

Abb. 2: Nicht nutzbare Strecken



betroffen. Manche Teile der Infrastruktur werden seit Jahren nicht mehr genutzt (z.B. Göpfritz – Raabs) und dadurch ist auch der bauliche Zustand so, dass kein Fahrbetrieb mehr möglich ist. Die Einstellung mittels Bescheid ist allerdings noch nicht erfolgt. In Abb. 2 sind die betroffenen Abschnitte rot dargestellt.

Eingestellt wurden im Jahr 2007 die Strecken Poysdorf – Dobermannsdorf (19 km) bzw. Wietersdorf – Hüttenberg (9km).

Laufende Einstellungsverfahren zu den Strecken Mürzzuschlag – Neuberg Ort und Ernstbrunn – Mistelbach Lokalbahn wurden erst 2008 zu Ende geführt.

Auf allen betroffenen Strecken endete der planmäßige Betrieb schon vor vielen Jahren.

Stilllegungen

Auf mehreren Strecken der ÖBB (in Summe 142 km) findet seit einiger Zeit kein Betrieb und auch (fast) keine Erhaltungsmaßnahmen mehr statt, ohne daß dort Einstellungsverfahren gemäß Eisenbahngesetz durchgeführt worden wären. Sie unterliegen daher der Betriebspflicht und dem Netzzugang, sind aber praktisch nicht mehr befahrbar. In einem Fall führte dies tatsächlich zu einer Trassenbestellung, das fragliche EVU zog diese allerdings zurück, nachdem Bund und Land sich politisch für die Errichtung eines Radweges anstelle der Bahn entschieden.

Betroffen davon waren 2007 folgende (vernetzte) Streckenabschnitte:

Streckenabschnitt der ÖBB-Strecken	Länge
Breitstetten – Orth an der Donau	6 km
Bad Pirawarth – Gaweinsthal Brünnerstraße	4 km
Rohrau – Petronell-Carnuntum	5 km
Göpfritz – Raabs	19 km
Weißbach-Neuhaus – Hainfeld	25 km
Mürzzuschlag – Neuberg Ort	12 km
Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Engelhartstetten	22 km
Freiland – Türnitz	9 km
Waidhofen/Th. – Waldkirchen	20 km
Zellerndorf – Sigmundsherberg	20 km

Damit ging auch beispielhaft die Netzwirkung zwischen der FJ-Bahn und der Nordwestbahn einerseits und der S7 und der Ostbahn andererseits verloren.

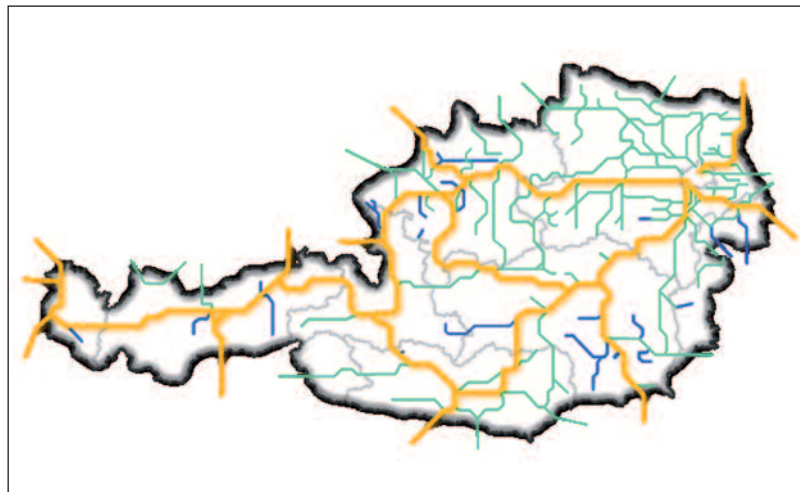
Privatbahnen

Bei den Privatbahnen ergaben sich im Berichtsjahr 2007 größere Veränderungen der Netzstruktur. Diese umfasst wie bisher:

Unternehmen	Typ	TZW ¹	km
Achensee-bahn	Schmalspur-Zahnrad	nv ²	7
CCG	Integriert, Betrieb StLB	SCHIG	1
GKB	Integriert	SCHIG	98
Höhenbahn Reifbeck	Schmalspur	nv	3
IVB	Schmalspur-Straßenbahn	nv	18
LH	Eigentum ÖBB, Betrieb St&H	–	26
LILO	Infrastruktur, Betrieb St&H	LILO	59
LVE	Infrastruktur, Betrieb St&H	LVE	16
MBS	Integriert	SCHIG	13
NÖSBB	Schmalspur-Zahnrad	nv	10
NSB	Infrastruktur, Betrieb ROeEE	ÖBB	48
ROeEE	Integriert (öster.-ungarisch)	ÖBB	31
SKGB/SLB	Schmalspur-Zahnrad	nv	6
SLB	Integriert	SCHIG	35
SRB	EIU, Betrieb bislang nur als AB	–	8+18
St&H	EVU, Schmalspurbahnen	nv	29
StLB	Integriert	SCHIG	47
StlB incl. MStE	Schmalspur	nv	89
WLB	Integriert	SCHIG	31
Zillertalbahn	Schmalspur	nv	32

¹ Trassenzuweisungsstelle, ² nicht vernetzt, daher keine Trassenzuweisungsstelle erforderlich

Das ergibt in Summe 472 km normalspurige Strecken sowie 194 km Schmalspur- und Zahnradbahnen. Die SRB ist gemäß im Berichtsjahr 2007 erteilter Konzession im 8 km langen Teil-



stück Oberwart – Großpetersdorf öffentliche Eisenbahn, die Betriebsaufnahme als Infrastrukturunternehmen (als Betriebsführer ist die GKB vorgesehen) wird allerdings voraussichtlich erst 2009 erfolgen. Derzeit wird nach wie vor auf der gesamten Strecke nur Anschlußbahnbetrieb abgewickelt.

Österreichisches Streckennetz
In der Grafik ist die österreichische Schieneninfrastruktur in
— Haupt-,
— Neben- und
— Privatbahnen
 farbkodiert dargestellt.



Selten, aber regelmäßig befahren werden die Regionalstrecken. Im obigen Bild führt ein RCA-Zug auf ÖBB-Infrastruktur Zuckerrüben von Mistelbach nach Hohenau und weiter Richtung Siebenbrunn-L.

Pünktlichkeit

Unter dem sperrigen Begriff ‚Performance Regime‘ wird seit geraumer Zeit europaweit ein Versuch unternommen, die Pünktlichkeit der Betriebsabwicklung zu verbessern. Dazu werden in die Infrastrukturtarife pünktlichkeitsabhängige Komponenten eingebaut, die für den jeweiligen Verursacher einer Verspätung eine Pönalezahlung bedeuten.

Größtes Problem dabei ist, die Verursacherfrage ohne großen bürokratischen Aufwand fair und nachvollziehbar zu klären. Ausländische Beispiele zeigen, dass Infrastrukturbetreiber die Beweisführung so aufwendig gestaltet haben, dass kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen letztlich praktisch gezwungen sind, auch für nicht selbst verschuldete Verspätungen zu zahlen, weil der Aufwand der Dokumentation und Verfahrensabwicklung noch größer ist als die Pönale.

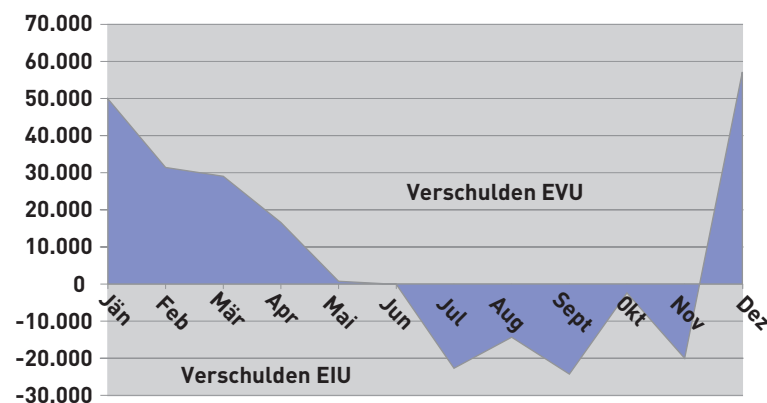
In Österreich besteht ein solches System bislang nur für Personenzüge im Fernverkehr, Nahverkehr und – viel komplizierter – Güterverkehr müssen und werden aber folgen. Konkret wird pro Verspätungsminute jedes mehr als 5 Minuten verspäteten Zuges entweder vom Infrastrukturbetreiber (EIU) oder vom Ver-

kehrsunternehmen (EVU) 3,075 € bezahlt. Obwohl de facto also nur ein EVU betroffen ist, erlaubt die Abrechnung für das Berichtsjahr 2007 interessante Beobachtungen vor allem im Vergleich mit dem Vorjahr, in dem solche Betrachtungen zum ersten Mal angestellt wurden. Externe Einflüsse wie z.B. Unwetterfolgen aber auch verspätete Grenzübergaben durch die Nachbarbahnen usw. finden keine Berücksichtigung, machen aber stets den Löwenanteil der Verspätungsursachen aus. Wie im Vorjahr 2006 beginnt das Jahr mit einer massiven Verspätungsspitze, die überwiegend vom Verkehrsunternehmen verursacht worden ist. Tendenziell verläuft die Kurve zwar ähnlich wie im Vorjahr, im ersten Quartal war aber der Pünktlichkeitsgrad deutlich besser als 2006. Umgekehrt blieb aber der 2006 feststellbare Rückgang der Verspätungen gegen Jahresende 2007 aus. Im zweiten Halbjahr zeigt sich ein stärkerer Überhang der von der Infrastruktur verursachten Verspätungen.

Betrachtet man die Höhe der insgesamt erfaßten Verspätungen, so ist diese im Bereich der verrechneten (also dem Infrastrukturbetreiber oder EVU angelasteten) um 8,3%, im Bereich der nicht verrechneten sogar um 15% gesunken. Gesamt gesehen ist der Jahressaldo mit ziemlich genau 100.000 € an zusätzlichen Einnahmen für die Infrastruktur fast exakt gleichgeblieben (strenggenommen trotz einer Tarifierhöhung um 2,5%, um 1% gesunken). Sie sind mit lediglich 4,7 Prozent der insgesamt verrechneten Pönalen allerdings auffällig gering.

Was dieser sehr ausgeglichene Saldo bedeutet, wird noch näher zu untersuchen sein. Daß das System so hervorragend funktioniert, daß sich die beteiligten Unternehmen gleich erfolgreich bemühen, Verspätungen zu vermeiden, ist ebenso möglich wie schlichte Wirkungslosigkeit. Etwa weil mehr als die Hälfte der Ver-

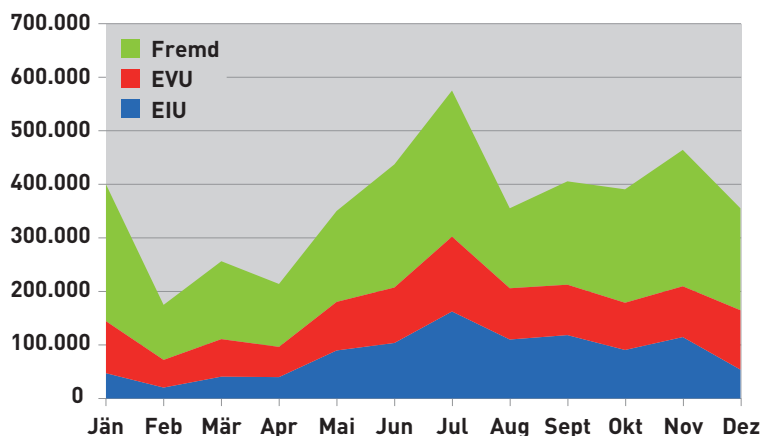
Saldo der Pönalen für Verspätungen aus der Sicht des EIU (in €)



spätungsursachen keinen Eingang finden oder der Betrag von 3€ pro Verspätungsminute nicht sonderlich abschreckend ist. Klar ist auch, daß der technische Zustand von Fahrzeugen (z.B. Ausfall) bzw. Infrastruktur (z.B. Langsamfahrstelle) aber auch die Einplanung von Fahrzeitreserven die Gesamtentwicklung maßgeblich beeinflussen.

Eine genauere Evaluierung ist vor allem auch im Hinblick auf die von der EU-Kommission nachdrücklich eingeforderte Einführung im Regional- und Güterverkehr nötig, zumal in diesem ungleich komplexeren Bereich auch im Ausland keine direkt anwendbaren Vorbilder existieren.

Pönalen für Verspätungen nach Verursachern (in €)



Technische Überwachung

Die „Technische Überwachung“ der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG ist im allgemeinen Sprachgebrauch als „Netzpolizei“ bekannt. Aufgabe ist es, unternehmensübergreifend die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften zu überwachen und durchzusetzen. Ihre Aufgabe ist ebenso

notwendig wie potentiell diskriminierend und natürlich jedenfalls – wie jede Verkehrskontrolle – Auslöser für Emotionen. Sie unterliegt daher seit Beginn ihrer Tätigkeit der Beobachtung durch die Regulierungsbehörde, in der Folge ein Einblick in ihre Aktivitäten.

Auszug aus den Allgemeine Geschäftsbedingungen der Infrastruktur Betrieb AG, Stand 02-11-2007

Anlage 1 zum Infrastrukturnutzungsvertrag

14. Prüfungs- und Weisungsrechte

14.1 Die Betrieb AG ist berechtigt, jederzeit und an jedem Ort zu überprüfen, ob das EVU die vertraglichen Eisenbahnverkehrsleistungen unter Einhaltung der Betriebsvorschriften, insbesondere im Hinblick auf die Unversehrtheit der Schieneninfrastruktur, erbringt. Die Betrieb AG hat das Recht, sich jederzeit von der Art der Dienstaussübung und der Dienstfähigkeit der mit der Durchführung des Verkehrs betrauten Mitarbeiter des EVU zu überzeugen. Die Betrieb AG kann weiters prüfen, ob das EVU seine vertraglichen Rechte und Pflichten bezüglich der Nutzung der Schieneninfrastruktur einhält.

14.2 Zum Zwecke der Ausübung der vorstehenden Rechte hat das mit der Durchführung dieser Kontrollen betraute Personal der Betrieb AG das Recht, dem Personal des EVU betriebliche Anweisungen zu erteilen, und das Recht auf Zugang zu den Fahrzeugen, Anlagen und Ein-

Diese Bestimmung ist Grundlage für die Tätigkeit der „Netzpolizei“

richtungen des EVU sowie zur Einsicht in die Beförderungspapiere, soweit der Zugang oder die Einsichtnahme zur Überprüfung notwendig ist. Die Betrieb AG ist bei Unfällen oder bei vermutetem Verstoß gegen die Betriebsvorschriften unter anderem dazu berechtigt, Aufzeichnungen der Registriereinrichtungen der Triebfahrzeuge (z.B. Geschwindigkeitsstreifen) abzunehmen und/oder zu kopieren. Erfolgen diese Aufzeichnungen ADV-unterstützt, sind der Betrieb AG, sofern dies nicht bereits im Zuge der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung erfolgt ist, die für eine Datenauswertung erforderlichen Programme zur Verfügung zu stellen.

Ziele

Das Ziel des österreichischen Netzbetreibers war und ist, das hohe Sicherheitsniveau im österreichischen Schienennetz und den damit verbundenen technischen Standard auch bei erweitertem Netzzugang zu erhalten. Alle das österreichische Schienennetz nutzende Unternehmen sind eigenständige Unternehmen und entziehen sich dadurch einer konzerninternen Kontrolle durch den Netzbetreiber. Daher war die Schaffung einer Stelle, mit den am Anfang des Artikels zitierten Rechten zur Überwachung, nahe liegend.

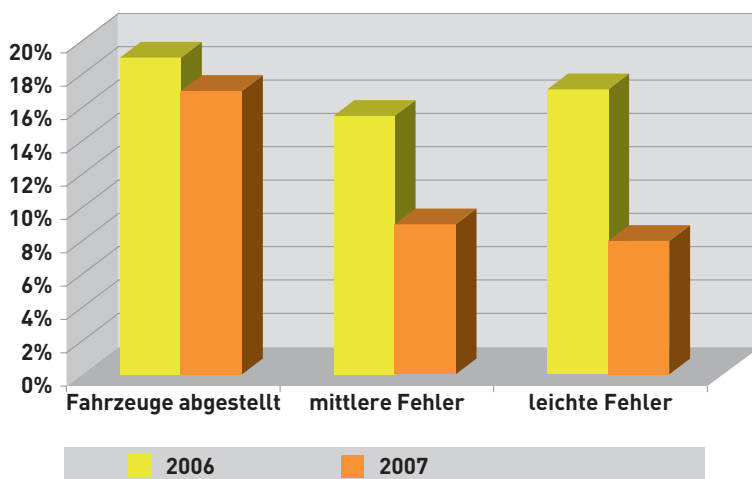
Die neu geschaffene Abteilung mit dem Namen Technische Überwachung bekam folgende Aufgaben übertragen.

- Kontrolle EVU: Wagen, Triebfahrzeuge, Nebenfahrzeuge und Personal
- Notfalluntersuchung: Beweissicherung, Messung und Sachverständigenaufgaben
- Spezialaufgaben: Meßfahrten, Aufdecken von Serienmängeln, Geschwindigkeitsmessungen

Durchführung

Die Kontrollen werden von 27 Mitarbeitern in acht Stützpunkten und zwar in Bludenz, Graz, Innsbruck, Linz, Salzburg, St. Pölten, Villach und der Zentrale in Wien durchgeführt. Durch die grenznahe Lage der Stützpunkte sind auch Kontrollen in Grenzbahnhöfen möglich. Die Mitarbeiter der Technischen Überwachung müssen technische und handwerkliche Vorkenntnisse mitbringen. Zusätzlich werden die Mitarbeiter in einem mehrmonatigen Schulungsprogramm auf die speziellen Anforderungen bei der Technischen Überwachung in Theorie und Praxis vorbereitet. Neben der Basisausbildung ist für alle Mitarbeiter der Technischen Überwachung die technische und betriebliche Weiterbildung ein fester Bestandteil ihrer Tätigkeit. Die laufende Ausbildung erfolgt dabei in speziell für den Aufgabenbereich der Technischen Überwachung angepassten Seminaren. Im Eisenbahnbetrieb oder besser in der Hierarchie der Verantwortung, ist der Leiter der Technischen Überwachung Stellvertretender Betriebsleiter und die Teamleiter der einzelnen Stützpunkte sind Betriebsleiterbeauftragte.

Entwicklung festgestellter Fehler bei Kontrollen



Umsetzung und Ergebnisse

Die Anzahl der für alle Unternehmen unangekündigten Kontrollen erfolgen entsprechend ihrem Verkehrsaufkommen in statistisch gleicher Häufigkeit. Im Jahr 2007 wurden in Summe 4562 Kontrollen durchgeführt. Davon entfielen 4025 also 88% der durchgeführten Kontrollen auf den ÖBB Konzern und 537 das sind 12 % auf die anderen EVU's am österreichischen Netz. Die Kontrollen der Technischen Überwachung werden anhand einer, in den letzten Jahren entwickelten und standardisierten Checkliste, durchgeführt. Entsprechend der Checkliste werden die Fahrzeuge zum Beispiel auf Mängel bei den Radsätzen, Rahmen, Federung oder Bremsen untersucht. Wie die Fahrzeuge und Wagen wird auch die Ladung, zum Beispiel auf Mängel bei der Sicherung, Verteilung (Statik) und Gewicht kontrolliert. Für den sicheren Eisenbahnbetrieb ist nicht nur der technische Zustand des Zuges wichtig, sondern auch die betriebliche Ausstattung und der Ausbildungsstand des Personals. Um auch hier den Standard zu sichern, werden zum Beispiel die Gültigkeit der Langsamfahrstellen, Buchfahrpläne, Ladelisten aber auch Typenkenntnis und Zugführerberechtigung kontrolliert.

Bei den 4562 im Jahr 2007 durchgeführten Kontrollen war das Ziel nicht Fehler zu finden, sondern Prävention. Obwohl die Kontrollen entsprechend den geltenden ÖBB- und internationalen Normen (z.B. UIC) durchgeführt wurden, gab es bei 1561 der Kontrollen Beanstandungen. Von den 1561 Beanstandungen waren 17% so schwer, dass einzelne Wagen oder der ganze Zug abgestellt werden musste. Im Jahr 2006 lag der Anteil von schweren Mängeln bei 19%. Bei 9% der Beanstandungen im Jahr 2007 wurden mittlere Fehler gefunden und der Zug konnte nach der Fehlerbehebung die Fahrt fortsetzen oder die Beanstandung wurde im nächsten Bahnhof behoben. Der Anteil mittlerer Fehler lag im Jahr 2006 bei

15,5 %. Bei den im Jahr 2007 gefundenen 8% leichten Beanstandungen konnte der Zug die Fahrt ohne große Verzögerung fortsetzen. Auch bei den leichten Fehlern war der Anteil mit 17,1 % im Jahr 2006 deutlich höher. In allen Fällen werden zumindest das für den Zug verantwortliche EVU und der Fahrdienstleiter vom jeweiligen Vorfall informiert.

Die numerische Entwicklung der Beanstandungen legt die Vermutung nahe, dass die Technische Überwachung den Hauptauftrag der Prävention erfüllen kann. Interessant wird die numerische Entwicklung der nächsten Jahre werden. Wie bei jeder Kontrolle wird ein Sättigungseffekt eintreten, infolgedessen nur mehr Materialermüdung oder Systemschwächen die Ursachen für Beanstandungen sein werden.

Die Kontrollen werden mit dem Bewusstsein durchgeführt, dass Anhaltungen den Zuglauf und den damit verbundenen Fahrplan empfindlich stören können. Um die Kontrollen mit möglichst geringer Verzögerung für die Zugfahrt durchzuführen, sind die betriebsbedingten Zughalte aus Sicht der Zeitökonomie ideale Gelegenheiten zur Kontrolle. Von der Beanstandung abhängig wird versucht, die Weiterfahrt ohne größere Verzögerung im Zuglauf zu ermöglichen. Sei es durch rasch eingeleitete Sofortmaßnahmen wie zum Beispiel dem Zurechtrichten von verrutschtem Ladegut oder bei fehlenden Unterlagen am Führerstand, die Ergänzung am nächsten Bahnhof. Für das Jahr 2007 liegen leider keine statistischen Zahlen für Verspätungen durch Kontrollen der Technischen Überwachung vor. Daher ein kleiner Vorgriff auf das erste Quartal im Jahr 2008. Durch Ausreihen, Verwiegung, Ladung richten und Wagenliste richtig stellen erfuhren 2,22 % der kontrollierten Züge eine Verspätung, 97,78 % der von der Technischen Überwachung kontrollierten Züge wurden durch die Kontrollen im Zuglauf nicht beeinflusst. Wer lässt sich schon gerne anhalten, kontrol-

lieren, auf Fehler aufmerksam machen und vorschreiben wie er sich zu verhalten hat. Die unmittelbare Tätigkeit der Technischen Überwachung ist immer mit Emotionen verbunden und erfordert daher eine möglichst objektive Abwicklung der Kontrollen. Dabei muss

sichergestellt sein, dass nicht einmal der Verdacht von Parteilichkeit oder Einseitigkeit entsteht. Daher sind Verfahren und Tätigkeit der Technischen Überwachung laufend auf Verhältnismäßigkeit und Objektivität zu kontrollieren.

Traktionsenergie Bahnstrom

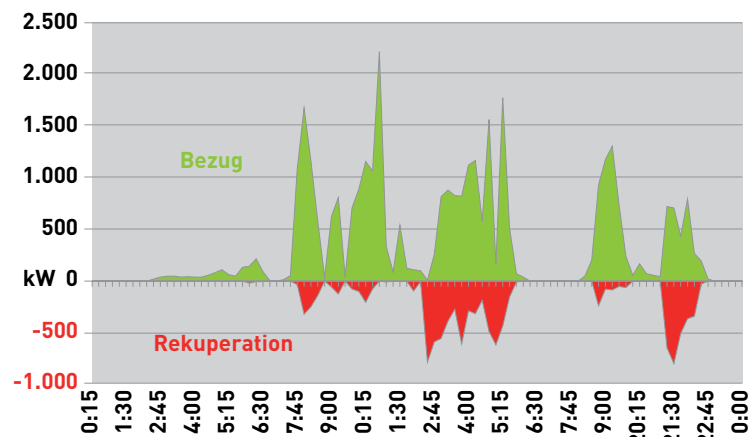
Energieversorgung ist im Verkehrswesen eine der wichtigsten Voraussetzungen. Im Bahnbereich gilt dies in besonderem Ausmaß für den Strom, weil einerseits die Zufuhr ausschließlich über Einrichtungen der Infrastruktur (Fahrleitung, Unterwerke, Umformer, ...) erfolgen kann, andererseits die Charakteristik des Bahnstromverbrauchs durch Lokomotiven kaum mit anderen Industriestromverbrauchern vergleichbar ist. In einem Nachbarland haben Auseinandersetzungen über die Bahnstromversorgung zu langwierigen Gerichtsverfahren und dramatischen Konsequenzen für ein wichtiges Eisenbahnunternehmen geführt. In Österreich beobachtet seit Jahren die SCK/SCG mit gro-

ßer Aufmerksamkeit die Strukturen der Bahnstromversorgung. In der Folge eine ausführliche Darstellung verschiedener Aspekte.

Bahnstrom

Was unterscheidet Bahnstrom vom Haushaltsstrom oder Industriestrom? Der Unterschied zeigt sich primär in der Vorhersagbarkeit beim Verbrauch. Im Haushalt sind die täglichen Verbrauchsspitzen am Morgen und am Abend oder an heißen Sommertagen recht gut vorhersag- und kalkulierbar. Die Vorhersage für den Strombedarf von Industriebetrieben ist schon etwas schwieriger, aber durch Erfahrungswerte in einem gewissen Rahmen gut abzuschätzen. Außerdem haben viele Industriebetriebe technische Vorkehrungen getroffen, teure Lastspitzen zu vermeiden. Die Abb.1 zeigt eine Zugfahrt mit einer modernen Lokomotive. Neben den großen Lastwechseln mit Verbrauchsspitzen von mehr als 2200 kW, in der Grafik grün dargestellt, werden auch bis zu 600 kW Bremsenergie an das Bahnstromnetz zurückgeliefert. Wie in der Grafik durch die Überlagerung von Verbrauch grün) und Rücklieferung (rot) gut zu sehen ist, können Lastwechsel in sehr kurzen Abständen erfolgen. Im Normalfall verkehren Züge in regelmäßigen Abständen und daher ist es interessant, den Energieverbrauch für mehrere Fahrten auf gleicher Strecke zu vergleichen. Die Abb. 2

Abb. 1: Stromverbrauch einer Zugfahrt



zeigt den Energieverbrauch und damit entstehende Energiekosten für 266 „identische“ Zugfahrten in Wh/GBrTkm. Wie erwartet ist der Energieverbrauch für keine der einzelnen Zugfahrten identisch. Durch die verwendete Einheit Wh/GBrTkm sind unterschiedliche Zuggewichte grundsätzlich berücksichtigt. Bei einem Mittelwert von ca. 18,4Wh/GBrTkm unterscheidet sich das Minimum mit ca. 10,5 Wh/GBrTkm und das Maximum mit ca. 42 Wh/GBrTkm durch den Faktor vier. In Summe sind jeden Tag ca. 3000 Züge am österreichischen Netz unterwegs. Die blaue Kurve in Abb. 3 zeigt den Gesamtstromverbrauch aller Züge am österreichischen Netz in der Zeit von 00:15 Uhr bis 23:15 Uhr. Durch die große Anzahl der gleichzeitig am österreichischen Netz fahrenden Züge, werden die extremen Lastspitzen der einzelnen Zugfahrten durch Überlagerung ausgeglichen. Das Ergebnis, der Energieverbrauch aller Zugfahrten, ist die blaue Kurve. Der Energieverbrauch pendelt zwischen dem Minimum von 206 MW und dem Maximum von 314 MW. Der Verlauf der Kurve zeigt die Eigenheiten des Bahnstroms sehr deutlich. Der Strombedarf ändert sich laufend, kaum vorhersagbar und sehr schnell. Eine charakteristische Eigenschaft ist, dass bei einem Maximum von 314 MW das Minimum mit 206 MW um ein Drittel niedriger ist. Zusätzlich erfolgen die kontinuierlichen Lastwechsel um den Tagesmittelwert von 265 MW häufig und schnell. Die Abrechnung am internationalen Strommarkt erfolgt in 15 Minuten Intervallen und entspricht damit nicht den häufigen kurzen Lastwechseln beim Bahnstrom. Die rote Kurve in Abb. 3 zeigt den Strompreis am Spotmarkt für denselben Zeitraum. Der Strompreis folgt gemäß dem Gesetz von Angebot und Nachfrage den Produktions- und Lebenszyklen der Industrie und der Bevölkerung. Bei wenig Nachfrage in der Nacht macht er im Mittel ein Drittel vom Tagespreis aus. Züge fahren bei Tag und bei Nacht und so ist der Bedarf, bis auf

ein kleines Maximum am Morgen, immer vorhanden. Die Züge können auch nicht stehen bleiben, wenn der Strompreis gerade ein Maximum erreichen sollte.

Energiepreise

In den letzten Jahren haben sich die Energiepreise durch starke Dynamik, mit einem kontinuierlichen Trend nach oben, ausgezeichnet.

Abb. 2: Strommarkt

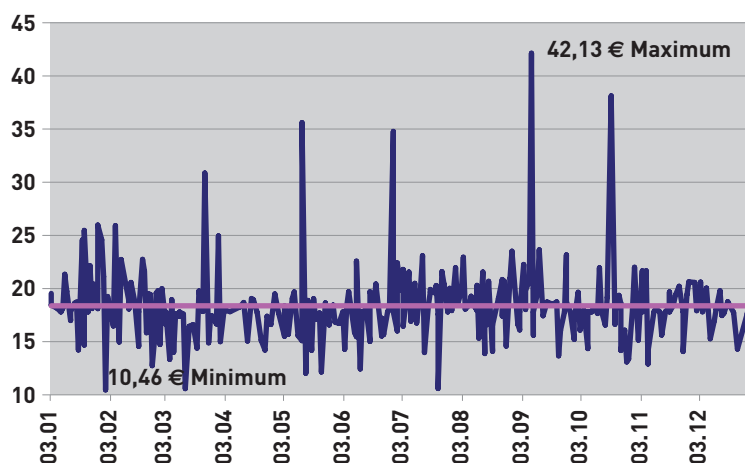


Abb. 3: Bahnstrombedarf / Strompreis

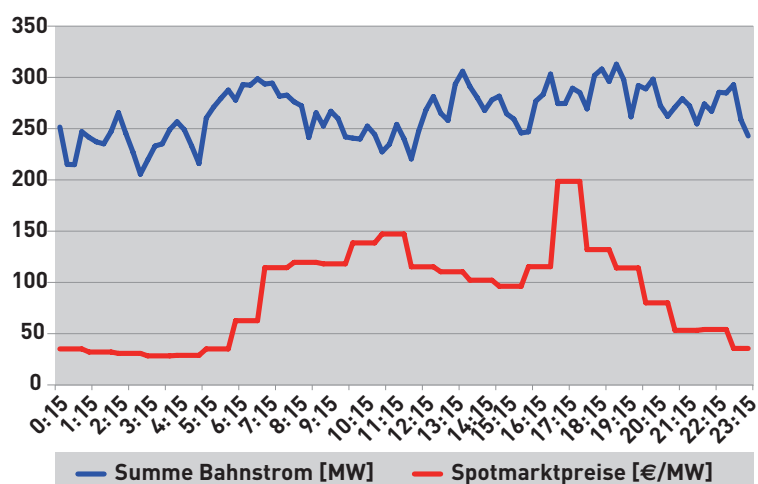


Abb. 4: Preisentwicklung

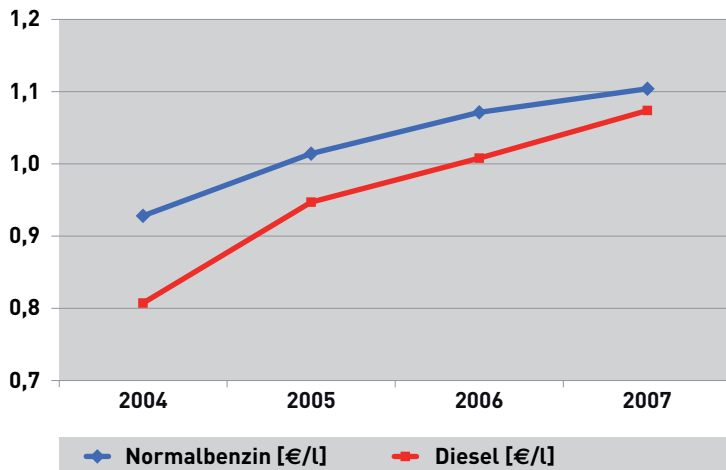
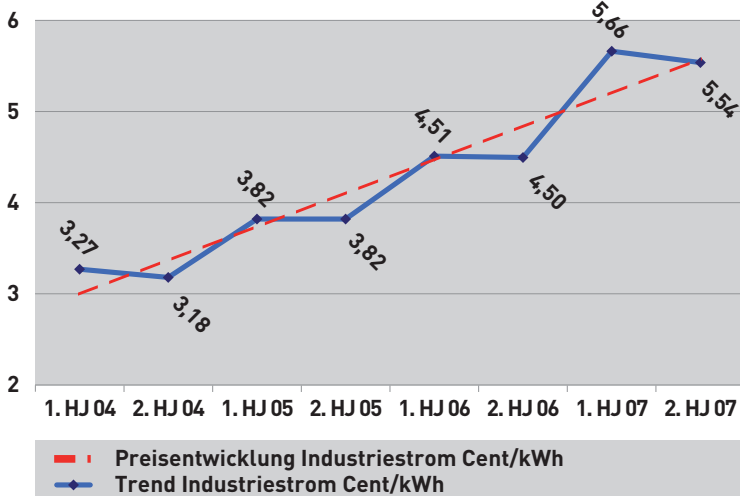


Abb. 5: Preisentwicklung Industriestrom



Die Abb. 4 zeigt die Entwicklung für Normalbenzin und Dieselmotoren. Bezogen auf das Jahr 2003 haben sich die Preise bei Normalbenzin um 18,95% und bei Diesel um 33% erhöht. Zu beachten ist bei diesem und den folgenden Vergleichen, dass die Preise nicht inflationsbereinigt sind. Abb. 5 zeigt die Entwicklung des Industriestrompreises in Cent/kWh. Die Entwicklung der Strompreise in Abb. 5 zeigt noch eine dramatischere Ent-

wicklung als die der Dieselpreise. Mit der Basis 3,27 Cent/kWh im ersten Halbjahr 2004 und einem Preis von 5,54 Cent/kWh im letzten Quartal 2007 beträgt die Steigerung 69,27%. Dabei liegt das Maximum mit 73,07% im ersten Quartal 2007.

Entwicklung Bahnstrom

Im Jahr 2007 wurden am österreichischen Schienennetz 1,8305 GWh elektrische Energie umgesetzt. Von den 1,8305 GWh wurden 6,1% für z.B. Weichenheizung und Zugvorheizung verwendet, 89,5 % von den ÖBB Konzerntöchtern RCA und ÖBB PV AG als Traktionsenergie und 4,4 % von den anderen Eisenbahnunternehmen für den Eisenbahnbetrieb am österreichischen Netz verbraucht.

Im Vergleich mit der Preisentwicklung bei Industriestrom, Diesel und Normalbenzin war die Preisentwicklung beim Bahnstrom in den Jahren 2004 bis 2007 ähnlich. In Tabelle 3 ist die Entwicklung für Bahnstrom in €/MWh aufgelistet. Im Bahnstrommarkt wird Strom zu unterschiedlichen Preisen angeboten. Der Preis für den Strombezug ist an die Tageszeit gebunden und wird in drei Tarifgruppen unterteilt. Die Tarifgruppe HT – Hochtarif wird bei Strombezug von Montag bis Freitag, wenn Werktag, in der Zeit zwischen 08:00 und 20:00 Uhr verrechnet. Die Tarifgruppe MT – Mitteltarif wird bei Strombezug Montag bis Freitag, wenn Werktag, von 20:00 bis 24:00 Uhr und 24:00 bis 06:00 Uhr verrechnet. Zusätzlich wird am Samstag von 06:00 bis 24:00 Uhr und Sonntag von 09:00 bis 24:00 Uhr der Mitteltarif verrechnet. Die Tarifgruppe NT – Niedertarif wird bei Strombezug am Montag und Samstag, wenn Werktag, zwischen 00:00 und 06:00 Uhr verrechnet. Weiters kommt der Niedrigtarif am Sonntag zwischen 00:00 und 09:00 Uhr zur Anwendung. Die in Tabelle 3 angeführten Preise gelten ab Oberleitung und inkludieren alle Steuern und mit dem Strombe-

Pauschal	HT ¹	MT ²	NT ³
2004 1 Jahr	99,44	78,77	59,19
2005 1 Jahr	123,91	94,71	73,15
2006 1 Jahr	128,97	101,16	83,67
2007 1 Jahr	161,76	117,69	90,99
2007 3 Jahre	143,28	107,55	88,50

Tabelle 1: Preisentwicklung Bahnstrom

¹ HT=Hochtarif ² MT=Mitteltarif ³ NT=Niedertarif

zug verbundenen Abgaben. Daher sind die Preise nicht unmittelbar vergleichbar, die unterschiedliche Dynamik in der Preisentwicklung und der Trend sind jedoch deutlich erkennbar.

Wie in der Tabelle 1 zu sehen ist, kann durch Optimierung der Fahrzeiten einiges an Energiekosten eingespart werden. Im Gegensatz zur Traktionsenergie Diesel ist durch geschickte Anpassung der Fahrzeit an die unterschiedlichen Tarifgruppen eine Kosteneinsparung möglich. Bei Diesel kann der Preis nur durch die Bezugsmenge, die damit verbundenen Rabatte und in Form von Rahmenverträgen gesteuert werden.

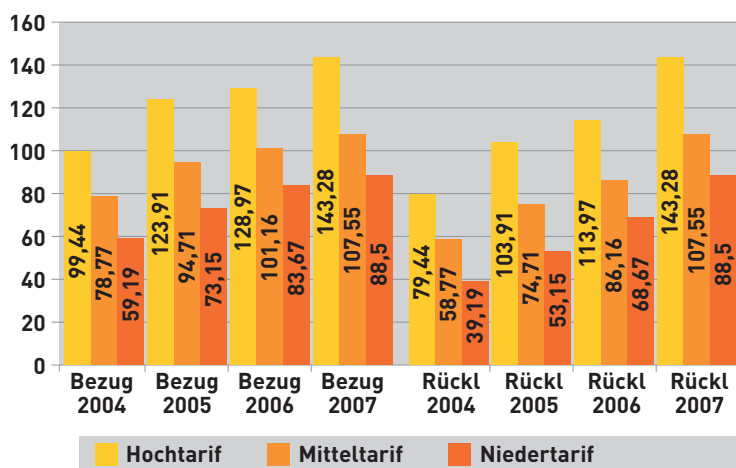
Die Dynamik in der Entwicklung der Preise für den Bahnstrom ist der Entwicklung der Industriestrompreise sehr ähnlich. Dabei ist, ausgehend vom Basispreis aus dem Jahr 2004, die Entwicklung und Verteilung der Steigerungsraten interessant. Für das Eisenbahnunternehmen am günstigsten hat sich der Mitteltarif mit einer Steigerung von 36,54 % entwickelt. Der Hochtarif belegt mit 44,09% den Platz zwei, der Niedrigtarif ist mit 49,5% der Spitzenreiter bei der Entwicklung der Bahnstrompreise.

Verbrauchsmessung

Bei flüssigen oder festen Treibstoffen kann die abgegebene Menge in Kilogramm oder Liter genau gemessen und verrechnet werden. Bei der Traktionsenergie Strom existieren zwei Möglichkeiten der Mengenermittlung.

Die traditionelle Abrechnung erfolgt anhand pauschalierter Preise. Dabei wird angenom-

Abb. 6: Preisentwicklung Bahnstrom



men, dass ein Zug mit 100t z.B. 0,155 € an elektrischer Energie je gefahrenen Kilometer verbraucht. Somit können durch eine einfache Rechnung unter Berücksichtigung der gefahrenen Kilometer und dem Gesamtgewicht die Energiekosten berechnet werden.

Pauschalpreis / Stromzähler

Beim Abrechnungsmodell €/Zug km ist die Entwicklung der Pauschalpreise nicht proportional zur Entwicklung der Bahnstrompreise. Der Pauschalpreis €/Zug km ist das Ergebnis von EDV-gestützten Modellrechnungen oder Meßfahrten zum Energieverbrauch und Strompreis. Das gefundene Modell zur Berechnung des Energieverbrauchs sollte natürlich möglichst realitätsnah sein. Für den Energieverbrauch einer Zugfahrt sind das Streckenprofil, das Zuggewicht, die Geschwindigkeit und die Anzahl der Beschleunigungs- und Bremszyklen bestimmend. Das Streckenprofil kann als unveränderliche Größe angenommen werden, die Geschwindigkeit wird durch die Strecke bestimmt und kann für die Strecke und Zugfahrt als konstant (Beharrungsfahrt) angenommen werden. Das Zuggewicht ist bei der Berechnung des Energiever-

Abb. 7: Bergfahrt Zähler Betriebsleistung

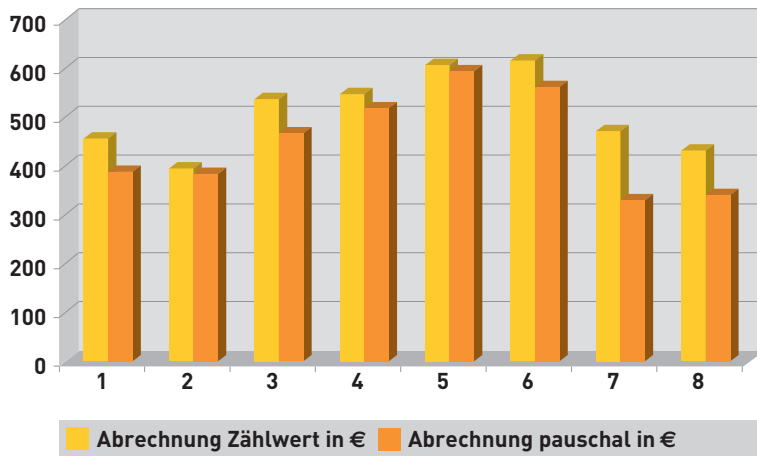
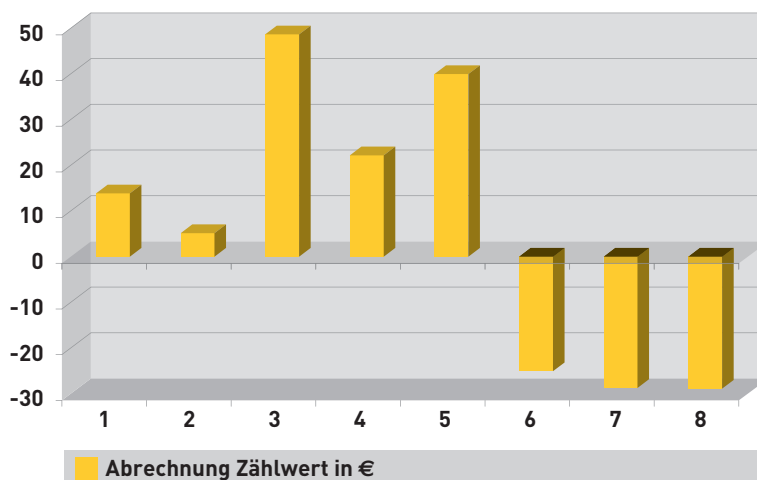


Abb. 8: Talfahrt



brauchs der Zugfahrt ein Multiplikator. Wirklich unbekannt und bei der Modellrechnung nicht zu bestimmen ist die Anzahl der Beschleunigungszyklen. Gerade bei der Beschleunigung ist der Energieverbrauch bei jeder Zugfahrt am größten. Die Zughalte und damit verbundenen Beschleunigungsphasen werden durch den Fahrplan, die Streckenauslastung und die Prioritätenregelung bestimmt.

Die beiden folgenden Grafiken zeigen den Energiebedarf am Brenner. In der ersten Grafik Abb. 7 ist ein Vergleich der mit Zähler oder Pauschalpreis ermittelten Energiekosten für acht Bergfahrten zu sehen. Bis auf die beiden letzten Fahrten sind die Unterschiede zwischen gemessenem und durch Messung ermitteltem Verbrauch klein. Allerdings liegt der Zählwert durchwegs über dem Pauschalpreis. In der zweiten Grafik Abb. 8 mit dem Titel Talfahrt sind die Energiekosten für acht Talfahrten zu sehen. Die bei den acht Talfahrten offensichtlichen Unterschiede in den Energiekosten kommen durch stark unterschiedliche Geschwindigkeitsprofile zustande.

Für das österreichische Schienennetz werden Pauschalpreise für die Ebene und sechs Bergstrecken berechnet, wobei bei den Bergstrecken für die Berg- und Talfahrt unterschiedliche Preise zur Anwendung kommen. Sollte ein Triebfahrzeug mit Rückspeisefähigkeit verwendet werden, wird die Rückspeisefähigkeit im Pauschalpreis berücksichtigt.

Die zweite zur Wahl stehende Möglichkeit ist die Energiemessung unmittelbar im Triebfahrzeug. Wie bei der Tankstelle, bei der jeder abgegebene Liter gemessen wird, befindet sich im Triebfahrzeug ein Stromzähler, der die über den Stromabnehmer bezogene Energiemenge misst. So kann unabhängig von Wetter, Streckenbeschaffenheit Beladung, Geschwindigkeit, etc. der tatsächliche Energiebedarf für die Zugfahrt ermittelt werden. Bei der Berechnung der Wirtschaftlichkeit der direkten Messung sind die nicht unerheblichen Kosten für den Einbau der Zähler in das Triebfahrzeug zu berücksichtigen. Die Kosten für das Ablesen der Zähler müssen ebenfalls berücksichtigt werden. Unabhängig von der Diskussion, ob das Unternehmen vom Pauschalpreis profitieren kann oder nicht, verwenden fast alle Privatbahnen Lokomotiven mit Stromzählern. Offensichtlich ist die Kenntnis über den tat-

sächlichen Verbrauch für die Unternehmen ausschlaggebend. Zusätzlich kann jedes Unternehmen aus den für jede Zugfahrt gewonnenen Verbrauchsdaten Erkenntnisse gewinnen, um den Zuglauf zu optimieren. Zusätzlich können unter Berücksichtigung der betrieblichen Notwendigkeiten auch individuelle Anreize geschaffen werden, die Zugfahrten zumindest in Bezug auf den Energieverbrauch zu optimieren.

Stromlieferverträge

Bis zum Jahr 2006 wurden die Bahnstromlieferverträge auf ein Jahr abgeschlossen, wurden aber ohne Kündigung automatisch um ein Jahr verlängert. Mit den im Jahr 2006 abgeschlossenen Stromlieferverträgen war es erstmals möglich, neben dem bisherigen einjährigen Stromlieferungsverträgen längerfristige Stromlieferverträge mit neuen Konditionen abzuschließen. Neben der Umstrukturierung im ÖBB-Konzern und der besseren Risikoabdeckung für den langfristigen Stromeinkauf war die Entwicklung am Strommarkt für diesen Schritt ausschlaggebend. Neben der weiterhin bestehenden Möglichkeit Bahnstromlieferverträge für ein Jahr abzuschließen, bieten die längerfristigen Verträge den Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, das Geschehen am Strommarkt indirekt besser zu nutzen.

Wie viele andere Güter wird auch Strom an speziellen Börsen gehandelt und unterliegt dabei saisonalen und verbrauchsspezifischen Schwankungen. Durch genaue Kenntnis des Bedarfs und vorzeitigem Einkauf lassen sich nun kurzfristige Schwankungen teilweise kompensieren.

Bei den neuen langfristigen Stromlieferungsverträgen wird vom Eisenbahnunternehmen der Strombedarf für das erste Jahr zu 100 %, für das erste Folgejahr mit zumindest 60 % und für das zweite Folgejahr mit zumindest 30 % festgelegt und gleichzeitig bestellt. Somit pro-

fitieren alle von den besseren Preisen bei frühem Einkauf mit genaueren Mengenangaben. Ziel ist es ja, den Bedarf im Voraus möglichst genau zu bestimmen und zu kaufen, um möglichst wenig zum Tagespreis einkaufen zu müssen.

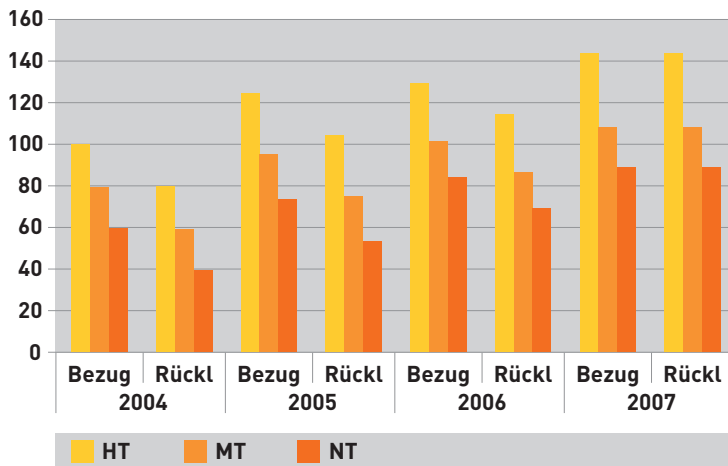
Durch die neuen Vertragsmodalitäten und bessere Risikoabdeckung sind die Eisenbahnunternehmen gezwungen, den eigenen Strombezug genauer abzuschätzen. Sollte sich der Strombezug nicht entsprechend der Prognose entwickeln, werden beim Überschreiten oder Unterschreiten der prognostizierten Strommenge von mehr als fünf Prozent Zuschläge verrechnet. In der Tabelle 3 sind die Pauschalpreise für das Jahr 2007 zu sehen. Ein Eisenbahnunternehmen das auch für das Jahr 2007 einen Stromlieferungsvertrag für ein Jahr abgeschlossen hat, bezahlt 161,76 €/Zug km. Mit einem Langfristvertrag betragen die Energiekosten 143,28 €/Zug km. Die fünf Prozent Toleranzschwelle für Abweichungen im Strombezug erscheint bei einer ersten Betrachtung durchaus akzeptabel. Bei näherer Betrachtung wird aber offensichtlich, dass Bahnen mit geringen Bestellmengen sehr genau kalkulieren müssen. Das folgende Rechenbeispiel in Tabelle 2 soll zeigen, dass 5 % nicht sehr viel Spielraum bedeutet.

Strecke in km	Tarif in €/km	Anzahl der Züge	Energiepreis bei 100t Zug	
500	0,1593	120	9558,00	Bei ca. zwei Zügen pro Woche zum NT
500	0,1593	113	9000,45	Die Anzahl der Zugfahrten verringert sich um 7 Zugfahrten
		120	10051,00	Durch die geringere Zugzahl ändert sich der Stromverbrauch um mehr als 5 %

Tabelle 2

Das Rechenbeispiel könnte auch mit wechselnden Zuggewichten durchgespielt werden, da ja die verbrauchte Strommenge vom Zuggewicht abhängt.

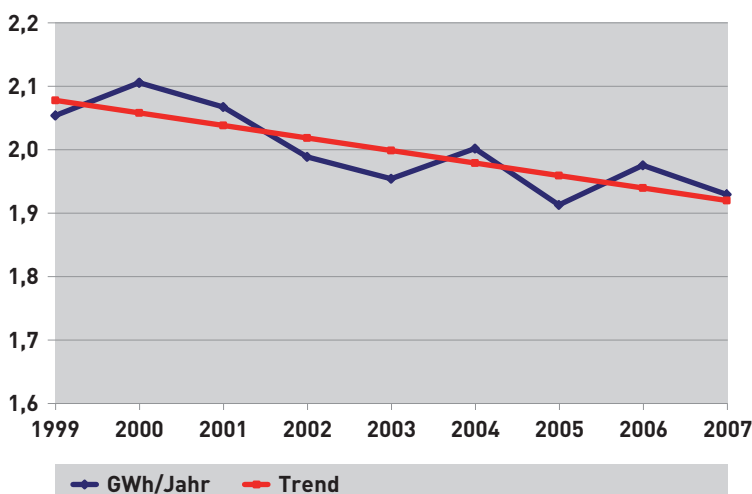
Abb. 9: Bahnstrom €/MWh



Rekuperation

Im Gegensatz zu festen oder flüssigen und gasförmigen Energieträgern für die Traktionsenergie, besteht bei der Verwendung von Strom als Traktionsenergie die Möglichkeit der Rückspeisung. Moderne E-Lokomotiven sind bei entsprechender Ausrüstung nicht nur in der Lage, in unterschiedlichen Stromnetzen zu funktionieren, sondern können auch einen Teil

Abb. 10: Bahnstrom Bedarfsentwicklung GWh



		HT	MT	NT
2004	Bezug	99,44	78,77	59,19
	Rückl.	79,44	58,77	39,19
2005	Bezug	123,91	94,71	73,15
	Rückl.	103,91	74,71	53,15
2006	Bezug	128,97	101,16	83,67
	Rückl.	113,97	86,16	68,67
2007	Bezug	143,28	107,55	88,50
	Rückl.	143,28	107,55	88,50

Tabelle 3

der Bremsenergie in das Netz zurückspeisen. Die Möglichkeit, einen Teil der Bremsenergie wieder in das Netz einzuspeisen, ist ein nicht zu unterschätzender Kostenvorteil. Die rückgespeiste Energiemenge ist zwar aus fahrdynamischen Gründen auf 10% beschränkt, macht sich aber in der Abrechnung allerdings doch bemerkbar. Wie der Bezug von Traktionsstrom ist auch das Entgelt für die Rückspeisung dem dreistufigen Preismodell unterworfen. In Tabelle 3 sind die Entgelte für die Rückspeisung aufgelistet und in Abb. 9 graphisch dargestellt. Offensichtlich ist die für die Eisenbahnunternehmen günstige Entwicklung der Vergütung für die Rückspeisung von Strom. Bekam das Eisenbahnunternehmen im Jahr 1994 79,44 €/MWh, wurden 1994 für den Bezug 99,44 €/MWh bezahlt. Das sind 20 € Unterschied für die Lieferung und den Bezug von Traktionsstrom. Der Unterschied von 20 €/MWh gilt für alle Tarifmodelle. Innerhalb der letzten drei Jahre haben sich der Preis für den Bezug und die Rückspeisung angeglichen. In Zahlen ausgedrückt, beim Bezug werden 143,28 €/MWh verrechnet und bei der Rückspeisung werden 143,28 €/MWh erlöst. Das ist ein deutlicher Anreiz, Lokomotiven mit Ausrüstung zur Rückspeisung zu beschaffen oder zu betreiben. Unabhängig vom Entgelt für die Rückspeisung, ist schon die Möglichkeit der Rückspeisung aus Sicht der Umweltbelastung eine interessante Option. Bei flüssigen, festen oder gasförmigen Treibstoffen existiert keine Möglichkeit der Rückgewinnung von Treibstoff.



Moderne E-Loks der Privatbahnen besitzen zur Abrechnung des Stromverbrauchs meist eigene Zähler, während jener der ÖBB-Loks pauschal abgerechnet wird.

Bedarfsentwicklung

In den letzten Jahren haben die meisten Unternehmen den Lokomotivbestand kontinuierlich auf moderne Lokomotiven umgestellt. Die Umstellung erfolgte entweder durch Kauf oder Leasen. Im Vergleich mit den bisherigen Modellen sind die neuen Modelle schneller, haben eine größere Zugkraft, ein besseres Leistungsgewicht und eine größere Leistungsaufnahme. Beginnend mit der Baureihe 1042 und einer Leistung von 3200 KW über die Baureihe 1043 mit 3600 bis 4000 KW, der Reihe 1044 mit 5200 KW und der heute zum Einsatz kommenden Baureihe 1016 mit einer Leistungsaufnahme von 6400 KW, hat sich die Leistungsaufnahme der Lokomotiven verdoppelt. Aber auch im Personenverkehr ist ein kontinuierlicher Mehrverbrauch festzustellen. Neben der Verkürzung der Fahrzeiten erfordern diverse Komforteinrichtungen

wie z.B. Klimaanlage einen gesteigerten Energiebedarf. In Abb. 10 ist die Entwicklung für Bahnstrom in GWh/Jahr graphisch dargestellt. Obwohl die oben angeführten Punkte eine Steigerung im Stromverbrauch erwarten lassen, ist der Bedarf an Bahnstrom im Jahr 1999 mit 2,055 GWh/Jahr um ca. 6% auf 1,93 GWh/Jahr im Jahr 2007 gesunken. Die Reduktion des Energiebedarfs ist auf den Einsatz moderner Lokomotiven mit Rekuperationsmöglichkeit und konzernweite Programme zum bewussten Energieeinsatz zurückzuführen. Der Trend für den Bahnstrombedarf ist, wie die rote Linie in Abb. 10 zeigt, sinkend. Die entgegengesetzte Entwicklung (z.B. von 2005 auf 2006) lässt sich durch eine Steigerung im Transportvolumen von 69.489 Mio. Bruttotonnenkilometer auf 73,441 Mio. Bruttotonnenkilometer erklären.

Themen der Regulierung

Die Schienen-Control Kommission bewältigt in bedarfsorientiert angesetzten, im Schnitt aber alle zwei Monate stattfindenden Sitzungen ein beachtliches Volumen an Akten, die – mit Unterstützung und Vorbereitung durch die Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH – auf Diskriminierungspotentiale geprüft werden.

Aufgrund des in Österreich herrschenden konstruktiven Klimas zwischen Eisenbahnunternehmen untereinander ebenso wie gegenüber der Regulierungsbehörde war es in der Vergangenheit möglich, die meisten Entscheidungen ohne formelle Aufhebungsverfahren und Bescheide durchzusetzen.

Dies hat den unschätzbaren Vorteil einer rascheren und kostengünstigeren Umsetzung, birgt aber theoretisch die Gefahr der Intransparenz, wenn die strittigen Themen nicht in entsprechender Form publiziert werden, wie dies im Fall formeller Bescheide seit jeher der Fall ist.

Aus diesem Grund werden in diesem Kapitel eine Auswahl von Themen anonymisiert dargestellt, die Gegenstand von amtswegigen oder von informellen Beschwerden und damit Thema der Beratungen und Handlungen der Regulierungsbehörde waren.

Im Berichtsjahr hat sich darüber hinaus deutlicher als zuvor herausgestellt, daß verschiedene Probleme aufgrund der Gegebenheiten des relativ engen Markts im einem kleinen Land nicht zu formellen Beschwerden führen, aber dennoch zur Vermeidung von Wettbewerbshindernissen einer Behandlung durch die Regulierungsbehörde zu unterziehen sind. Die SCK hat daher von Ihren Kompetenzen gemäß §74 Eisenbahngesetz (Wettbewerbsaufsicht) verstärkt Gebrauch gemacht.

Einige Themen werden darüber hinaus detaillierter dargestellt, weil sie grundsätzliche Probleme aufwerfen beziehungsweise aufgrund medialer Berichte einer breiteren Öffentlichkeit ohnedies bekannt sind.

Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

Im Kalenderjahr 2007 wurden fünf Sitzungen und eine Klausur der Schienen-Control Kommission abgehalten. Die Themen der einzelnen SCK-Sitzungen waren im vergangenen Jahr sehr breit gefächert.

Im Rahmen der Kommissionssitzungen hat die Schienen-Control GmbH laufend über ihre routinemäßige Prüfung der meldepflichtigen Unterlagen von Eisenbahnunternehmen berichtet. Im Falle von Verdachtsmomenten wurden die betreffenden Unterlagen der Schienen-Control Kommission zur Beurteilung im Rahmen der amtswegigen Wettbewerbsaufsicht vorgelegt:

	SNNB	INV	IVV	Bahnstrom	Sonstiges
SCK 13.3.	3				4
SCK 20.6.	2				4
Klausur 10.9.					7
SCK 11.9.	1			14	8
SCK 9.11.	1		3	1	8
SCK 17.12		6	13		7

Aufgrund formell oder informell eingegangener Beschwerden bzw. Erkenntnissen der Marktbeobachtung durch die SCG beschäftigte sich die Schienen-Control Kommission im Rahmen ihrer Aufgaben gemäß §74 EisbG mit einer größeren Anzahl von Themen, z.B.:

Verknüpfungsverträge mit Anschlußbahnen

Zwei annähernd gleichlautende Beschwerden von Anschlußbahn-Unternehmen zu den „Kostenbeitragsregelung zur Instandhaltung und Erneuerung von Anschlussstellen 2007“ beschäftigten zu Beginn des Jahres die Schienen-Control Kommission. Beschwerdegrund war die einseitige Änderung der Verträge hinsichtlich der Bedingungen für die Gewährung der Verknüpfung mit dem öffentlichen Bahnnetz (§53ff EisebG) für Anschlußbahnbetreiber durch einen Infrastrukturbetreiber.

Strittig war dabei vor allem die Kostentragsregelung zur Instandhaltung und Erneuerung von Anschlußbahnen. Hintergrund der Vertragsänderung war die Tatsache, daß die meisten derartigen Verträge vor Inkrafttreten des 1. Eisenbahnpakets bzw. seiner nationalen Umsetzung (Trennung von Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen) abgeschlossen worden waren und daher die Aufgabenverteilung im Zuge der Rechtsnachfolge zu klären war. Grob gesprochen erfolgte eine Kompensation der Infrastrukturkosten durch Erlöse aus dem Transportgeschäft, die ein einzelnes Unternehmen infolge der Trennung nicht mehr ohne weiteres leisten konnte. Die derartigen Verknüpfungen zugrundeliegenden §53ff EisebG sehen ‚angemessenen Kostenersatz und Branchenübliches Entgelt‘ vor. Die Schienen-Control Kommission vertrat die Meinung, daß diese Frage letztlich im Wege der Einzelfallbetrachtung (Geschichte, Förderungen, technische Gegebenheiten usw.) geprüft werden müsse, anhand derer sich nur bedingt allgemein ableitbare Grundsätze ergeben könnten. Vor allem bestehe eine Verpflichtung zur Herstellung der Verknüpfung, sodaß eine einseitige Aufkündigung oder Änderung der Konditionen nicht ohne weiteres zulässig wäre.

Beide Beschwerden wurden allerdings wenige Stunden vor einer formellen Entscheidung kurzfristig von den Beschwerdeführern zu-



rückgezogen, da eine Konsenslösung mit dem Infrastrukturbetreiber gefunden werden konnte. Analoge Verträge wurden mittlerweile von zahlreichen anderen Anschlußbahnunternehmen abgeschlossen.

Die SCG nahm den Fall aber zum Anlaß, das Thema ‚angemessener Kostenersatz und branchenübliches Entgelt‘ über das Verfahren hinaus zu untersuchen (siehe einschlägiges Kapitel).

Die SCK- Mitglieder
Dr. Riebesmeier,
Dr. Kummer und
Dr. Kopp

Streckenbezogener IBE-Abschlag

Ein Netzbetreiber sieht in seinen Schienenetz-nutzungsbedingungen Infrastruktur-Benützungsentgelt (IBE)-Abschläge für bestimmte Bergstrecken vor. Dies wird u.a. mit der Konkurrenzsituation zu anderen Netzbetreibern begründet. Da allgemein bekannt ist, daß gerade Bergstrecken höheren Erhaltungsaufwand bedingen und somit unter dem Gesichtspunkt einer Kostenorientierung (gemäß EU-Richtlinie bzw. Eisenbahngesetz) das IBE eher höher als niedriger sein müßte, ist eine solche IBE-Gestaltung grundsätzlich fragwürdig.

Aufgrund eigener Wahrnehmung sowie eines Hinweises des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie auf eine dort eingegangene Beschwerde eines anderen

Eisenbahnunternehmens hin, wurde der Sachverhalt von der SCK inhaltlich ausführlich erörtert. Dabei wurde festgehalten, daß grundsätzlich gemäß § 69(3) EisbG bzw. der zugrunde liegenden EU-Richtlinie zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung des Verkehrs auf schwach frequentierten Strecken zulässig wären. Da das beschwerdeführende Eisenbahnunternehmen im Zuge des Verfahrens erklärte, eigentlich keine Beschwerde beabsichtigt zu haben, wurde entschieden, vorerst nicht wettbewerbsaufsichtsbehördlich tätig zu werden, solange diese befristeten Abschlüsse allen EVUs in gleichem Ausmaß zugute kämen. Aufgrund neuer Wahrnehmungen sowie der Tatsache, daß die Dauer der Ermäßigung nicht definiert ist, unterliegt der Sachverhalt allerdings einer verstärkten Beobachtung durch die SCG.

Strukturfragen der Eisenbahnen

Im Mai des Jahres 2006 veröffentlichte die Europäische Kommission einen Bericht über die Umsetzung des 1. Eisenbahnpakets (RL 2001/12,13,14), in dem unter anderem Fragen der Organisation der Eisenbahnen hinsichtlich der Unabhängigkeit der ‚wesentlichen Funktionen‘, also insbesondere der wettbewerbsrelevanten Aufgaben eines Infrastrukturbetreibers behandelt und Kriterien hierfür – insbesondere für den Fall von Holding-Konstruktionen – gestellt wurden. Es wurde die Notwendigkeit einer Trennung von Verkehrsleistungen und dem Betrieb einer Infrastruktur neuerlich betont. Kritik übte die EU-Kommission unter anderem an der Praxis der Bestellung von Führungsorganen der Holding und von Tochterunternehmen in Personalunion. Weiters wurde in dem oben zitierten Bericht postuliert, daß unabhängige Institutionen wie insbesondere die nationalen Regulierungsbehörden (wie die SCK) gemäß Art. 30 2001/14 diese Unabhängigkeit überwachen sollten.

Die SCK befaßte sich mit den Fragen der Umsetzung der gemäß der RL 91/440 idgF gebotenen Strukturen und kam zu dem Schluß, daß die Situation nicht zuletzt im Lichte eines äußerst kritischen Rechnungshofberichts, kritischer innerstaatlicher Diskussionen und Medienberichte aufmerksam zu beobachten sei und beauftragte die SCG mit der Beschaffung weiterer Informationen zum Thema. Wesentlich sei aber jedenfalls die Frage, ob durch allfällige Verstöße gegen die erwähnten Grundsätze Mitbewerbern nachvollziehbar Wettbewerbsnachteile entstünden.

Nach Ansicht der Schienen-Control Kommission gehe es vor allem um die Klärung der Frage, ob bzw. inwieweit der gesetzliche Auftrag der ÖBB Holding AG gem. § 4 Abs. 2 Bundesbahnstrukturgesetz überschritten wurde. In Ziffer 3 der zitierten Gesetzesstelle wird als Aufgabe der ÖBB Holding AG „die Wahrnehmung der Anteilsrechte an den umstrukturierten Gesellschaften und sonstigen Gesellschaften mit der Zielsetzung einer einheitlichen strategischen Ausrichtung“ normiert.

Im Berichtsjahr wurden in der Angelegenheit verschiedene Erhebungen z.B. in Gestalt von Auskunftsverlangen gegenüber der ÖBB Holding AG gesetzt. Die Angelegenheit wurde allerdings nicht abgeschlossen, sondern führte zwischenzeitlich (2008) zu einem formellen Verfahren, in dem alle relevanten Punkte noch zu erörtern sein werden.

Verdacht von Diskriminierungen bei Schulungsveranstaltungen

Die Schienen-Control Kommission hat sich im Kalenderjahr 2007 aufgrund von mehreren Hinweisen mit der Frage einer möglichen Diskriminierung bei der Vergabe bzw. Bezahlung von Ausbildungen befaßt. Aufgrund mangelnder Transparenz hinsichtlich der Termine, Kapazitäten und Preise bestand der Verdacht der Diskriminierung anderer Marktteilnehmer. Von

der SCG wurden im Auftrag der Schienen-Control Kommission weitere Nachforschungen hinsichtlich des Sachverhalts aber auch der Vergabepraxis der Kurseinheiten betrieben, die aber im Berichtsjahr noch zu keinem Ergebnis bzw. Abschluß führten.

Zugangsrecht auf Abstellgleisen

Auf Bergstrecken werden oftmals Vorspann- oder Schiebeloks benötigt, die jeweils am Fuß der Steigung angekuppelt werden. In einem Fall ermöglicht ein Netzbetreiber allerdings die Beigabe solcher Loks nur in einem relativ weit entfernten Bahnhof, während vorhandene Gleise, die näher zum Steigungsbeginn liegen, hierfür nicht genutzt werden dürfen. Mehrere EVUs äußerten wiederholt den Wunsch, diese Gleise nutzen zu können, wurden aber unter Hinweis auf mangelnde Kapazität für eine diskriminierungsfreie Befriedigung aller derartigen Anträge abgewiesen.

Gemäß Eisenbahngesetz und zugrunde liegender Richtlinie fallen Abstellgleise ebenso wie Umladeeinrichtungen, Tankstellen usw. nicht unter das Zugangsrecht gemäß § 56 EisbG sondern gelten gemäß § 58 EisbG als sonstige Leistungen. So bedauerlich die Nichtnutzung vorhandener Anlagen, die einer Effizienzsteigerung dienen könnten, sein mag, so sehr sah die SCK aufgrund der unstrittigen Gleichbehandlung der Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Frage keinen Anlaß zu wettbewerbsbehördlichen Maßnahmen. Die Frage wurde bereits zum wiederholten Mal behandelt und entgegen der Hoffnung des Beschwerdeführers ist durch die EisbG -Novelle 2006 in der Angelegenheit keine Änderung eingetreten.

Regelmäßige Verspätung an der Verknüpfungsstelle

In Kooperation mit beiden betroffenen Zuweisungsstellen wurde die Beschwerde eines EVUs

betreffend Verspätungen an einer Verknüpfungsstelle (Einfahrt in den Bahnhof) behandelt. Die Problematik lag darin, daß der fragliche Bahnsteig nur durch Querung stark frequentierter Betriebsgleise erreicht werden kann und somit häufig Verspätungen auftraten, die für die Passagiere das Versäumen von Anschlüssen nach sich zog.

Schließlich wurde aufgrund der Intervention der SCG zwischen den betroffenen Zuweisungsstellen die Praxis der Prioritätensetzung im fraglichen Bereich angepaßt.

Ende der Verpachtung einer Eisenbahn

Ein im Jahr 2006 nur vorläufig gelöster, höchst verworrener Fall, fand 2007 seinen vorläufigen Abschluß: Ein Infrastrukturbesitzer hat in einem jahrzehntealten Übereinkommen den gesamten Betrieb an ein anderes Eisenbahnunternehmen übertragen, das dort sowohl Infrastruktur als auch Verkehr betreibt. Dieser Vertrag lief mit Ende 2006 aus und sollte aus Sicht des Besitzers nicht verlängert sondern die Strecke stillgelegt werden. Das Eisenbahnunternehmen hingegen wollte im Auftrag einer Gebietskörperschaft weiterfahren. Da niemand einen Antrag auf Einstellung gestellt hatte, war die Frage, wen nun zu welchen Konditionen die Betriebspflicht der Infrastruktur trifft, offen. Letztlich löste sich ohne behördliches Eingreifen das Problem bis auf weiteres durch eine Verlängerung des Status Quo um ein Jahr.

Im Jahr 2007 fand sich insofern eine Lösung, als unter Einbeziehung des Landes als Besteller der Verkehrsdienstleistung auf der fraglichen Bahn eine Fortsetzung des Status Quo bis zur Umsetzung der das Problem auslösenden Baumaßnahmen vereinbart wurde. Dann soll nach derzeitigem Stand ein Inselbetrieb der fraglichen Bahn mit Umsteigemöglichkeit an der bisherigen Anschlußstelle eingerichtet werden.

Achslastreduzierung bei der Zufahrt zu einer Anschlußbahn

Ein Infrastrukturbetreiber forderte von einem Anschlußberechtigten gemäß § 53ff EisebG für die Instandsetzung seiner eigenen, für die Zufahrt zur Anschlußbahn notwendigerweise zu befahrenden Infrastruktur, eine Garantie für die Beförderung einer bestimmten Anzahl von Waggons bzw. bei Nichteinhaltung eine Pönale. Ansonsten bliebe eine wesentliche Achslastreduzierung, die die wirtschaftliche Benützbarkeit der Anschlußbahn (nach Angabe dessen Betreibers) in Frage stellen würde, aufgrund der vom Infrastrukturbetreiber zu vertretenden Erhaltungsmängel aufrecht.

Auf Betreiben der SCG konnte im laufenden Verfahren zwischen dem Anschlußbahnunternehmen und dem Infrastrukturbetreiber eine zufriedenstellende Lösung gefunden werden. Der Infrastrukturbetreiber führte schließlich die Sanierung der Gleisanlage ohne die besagte Vertragsbestimmung und ohne zusätzliche finanzielle Belastungen für den Anschlußbahnbetreiber durch.

Verweigerung einer Trassenzuweisung

Einem EVU wurde die Zuweisung von Fahrplantrassen auf einer Strecke mit der Begründung verweigert, diese sei nicht mehr befahrbar. Da die fragliche Strecke aber nicht eingestellt war, bestand aber grundsätzlich Betriebspflicht. Die Verweigerung war umso bemerkenswerter, da die SCK vom Infrastrukturbetreiber die Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die einen Ausschluß von Trassenzuweisungen auf der fraglichen und anderen Strecken beinhaltet hatten, verlangt und durchgesetzt hatten (vergleiche Jahresbericht 2006). De facto wurde allerdings vor Einleitung eines formellen Verfahrens der fragliche Trassenantrag im Hinblick auf eine regionalpolitische Entscheidung zur Errichtung eines Radweges auf der Bahntrasse

zurückgezogen, sodaß kein Anlaß für weitere Schritte der SCK bestand.

Anrainerbeschwerde: Verdacht der fehlerhaften SNNB

Mitte des Jahres wurde die SCG mit einer Anrainerbeschwerde bezüglich einer Strecke eines Eisenbahnunternehmens konfrontiert. Von Seiten des Anrainers wurde ins Treffen geführt, daß zwischen den Angaben der im Internet veröffentlichten Schienennetznutzungsbedingungen und den tatsächlich genehmigten Parametern eine Diskrepanz bestünde. Nach ausführlicher Prüfung der Sach- und Rechtslage in Zusammenarbeit mit den für die Genehmigung zuständigen Behörden sowie der Korrektur tatsächlich fehlerhafter Angaben im Internet durch das Eisenbahnunternehmen, sah die SCK keinen Anlaß zu wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Maßnahmen.

Internationale Zusammenarbeit

Die internationale Zusammenarbeit der Regulierungsstellen wird in der Regel von der SCG wahrgenommen. Die Ergebnisse werden in Gestalt von Berichten des Geschäftsführers der SCG den Mitgliedern der SCK zur Kenntnis gebracht, woraufhin gegebenenfalls entsprechende Schritte veranlaßt werden.

Ein solcher Fall war 2007 der immer noch andauernde Konflikt zwischen RailNetEurope, einer Vereinigung der europäischen Infrastrukturbetreiber in Sachen Trassenmanagement, und den Regulierungsbehörden, betreffend Informationen über den Einsatz der IT-Tools „Pathfinder“ und „Europtirails“. Die Rolle von RailNetEurope ist vor allem deshalb wesentlich, weil die grenzüberschreitende Fahrplangestaltung zu ihren Aufgaben zählt und hier größtmögliche Transparenz zur Vermeidung allfälliger Diskriminierungen unerlässlich ist. Das Problem besteht darin, daß die Infra-

strukturbetreiber einen Teil Ihrer Koordinierungsaufgaben im Trassenzuweisungsprozess an eine Organisation auslagern, die auf dem Standpunkt steht, den Regulierungsbehörden nicht im selben Ausmaß wie die Infrastrukturbetreiber auskunftspflichtig zu sein, sodaß de facto eine Flucht aus dem Regulierungsregime droht. Für die SCK ergäbe sich aus der Tatsache, daß RailNetEurope als Verein nach österreichischem Recht konstituiert ist, allenfalls die Notwendigkeit im Wege der internationalen Amtshilfe gegen RailNetEurope vorzugehen. Allerdings ist die Problematik „Pathfinder“ noch immer Gegenstand von laufenden Diskussionen zwischen der Europäischen Kommission, den beteiligten Regulierungsbehörden und RailNetEurope.

Ebenfalls in gewisser Weise in den Bereich ‚internationale Zusammenarbeit‘ fällt der Versuch, einem Hilfsersuchen eines österreichischen EVUs, das trotz aufrechter Verkehrsgenehmigung (vulgo ‚Europakonzession‘) in Slowenien keine Sicherheitsbescheinigung erwirken konnte, nachzukommen. Der Versuch, slo-

wenische Kollegen zu kontaktieren, scheiterte, auch die Europäische Kommission DG TREN konnte keinen Kontakt herstellen, sodaß sich die Zusammenarbeit der Regulierungsstellen in der Praxis als unmöglich erwies. Zwischenzeitlich (2008) wurde das Problem allerdings offenbar gelöst, sodaß weitere Aktivitäten der SCK/SCG nach Aussage des beschwerdeführenden EVUs nicht mehr erforderlich waren.

Zugangsrecht auf Anschlußbahnen

Gemäß § 75a EisbG sind verzweigte Anschlußbahnen seit 2006 der Netzöffnung unterworfen, wenn sie keine Ausnahme durch die SCK erwirken. Da weder Ausnahmeanträge noch Schienennetznutzungsbedingungen bei der SCG einlangten, wurde beschlossen, die fraglichen Unternehmen auf die neue Rechtslage aktiv aufmerksam zu machen und zu entsprechendem Handeln aufzufordern. Zwischenzeitlich (2008) laufen aufgrund dieser Aufforderung dutzende Verfahren, weitere werden wohl hinzukommen.

Infrastrukturentgelte in Österreich

Für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur ist ähnlich der Autobahnmaut ein Entgelt, das sogenannte Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) zu entrichten. Die Höhe dieses IBE wird vom Betreiber der Infrastruktur festgelegt, wobei die Höhe des Infrastrukturentgelts (IBE) gem. Art. 7 (3) RL 2001/14 zwischen den Grenzkosten und den Vollkosten zu liegen kommen muß. Das Entgelt für die Nutzung der Schieneninfrastruktur und zusätzlicher Leistungen wie Vershub, Schulungseinrichtungen oder Abstellanlagen wird grundsätzlich von der Trassenzuweisungsstelle, also im Fall der ÖBB Betrieb AG durch diese selbst, bei den meisten anderen

Bahnen durch die SCHIG geprüft und genehmigt. Im Fall der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG erfolgt darüber hinaus eine Genehmigung durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß Bundesbahngesetz.

Im IBE müssen insbesondere folgende Punkte enthalten sein:

- Nutzung von Weichen und Abzweigungen
- Zugsteuerung inkl. Signalisierung, Regelung, Abfertigung
- Bereitstellung der betriebsnotwendigen Kommunikations- und Informationseinrichtungen

Das Infrastrukturentgelt der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG

Die Berechnung des IBE ist grundsätzlich kilometerabhängig, wobei verschiedene technische Parameter mit unterschiedlicher Gewichtung in die Berechnung eingehen, darüber hinaus werden bestimmte Strecken (Semmering, Wechsel) und die Ausrüstung von Triebfahrzeugen mit dem neuen Sicherungssystem ETCS mit einem Abschlag begünstigt:

$$\text{IBE} = \text{E1} + \text{E2} + \text{E3} + \text{E4} + \text{E5} - \text{ETCS-Abschlag}$$

Mit Ausnahme des Kriteriums E3 wird jedes der oben erwähnten Kriterien mit den Zugkilometern multipliziert. Das Kriterium E3 (Bruttotonnensatz) wird mit dem Gewicht des Zuges und den Zugkilometern multipliziert.

Das Kriterium E1 richtet sich nach der befahrenen Strecke. Die teuerste Strecke ist die Brennerstrecke.

Als E2 wird ein Engpasszuschlag auf der West- und Südbahn im Nahbereich von Wien während der Hauptverkehrszeit eingehoben. Das Kriterium E4 richtet sich nach der vom verwendeten Triebfahrzeug verursachten Abnutzung der Gleise.

E5 differenziert nach Marktsegment. So wird beispielsweise für Ganzzüge im Güterverkehr ein deutlich höherer Preis verrechnet als für Reisezüge oder den Fahrverschub.

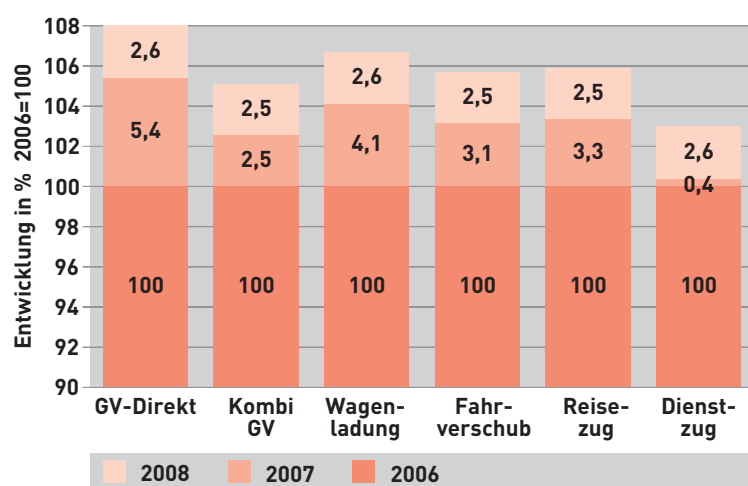
Im ersten Rechenbeispiel (vgl. Tabelle 1) wurden die IBEs für verschiedene Zugarten errechnet, um den Unterschied in den Ergebnissen zu verdeutlichen. Die Westbahn wurde auf einem Abschnitt ohne Engpasszuschlag angenommen. Die Unterschiede ergeben sich einzig aus dem Parameter Marktsegment. Dadurch liegt im Jahr 2008 die Bandbreite des Entgeltes zwischen € 137,38 für den Fahrverschub und € 191,70 für den Direkt-Güterverkehr, immerhin ein Unterschied von 40%.

Weiters wurden die Werte für verschiedene Jahre berechnet (vgl. Abbildung 1). Setzt man das Jahr 2006 mit dem Wert 100 fest, wird die Teuerung ersichtlich. Im direkten Güterverkehr verteuerte sich 2007 das IBE um 5,4%, 2008 kamen weitere 2,6% hinzu. Den geringsten Preisschub gab es bei den Dienstzügen. Nach 0,36% im Jahr 2007 verteuerte sich das Infrastrukturbenutzungsentgelt um weitere 2,64% im Jahr 2008.

Der Verbraucherpreisindex lag im Jahr 2006 bei 1,4% und im Jahr 2007 bei 2,3%¹. Somit ergibt sich für das Jahr 2007 real ein Preisschub. Durch die höhere Inflation 2007 und den moderaten nominellen Preisanstieg auf 2008 wurde dies de facto aber wieder kompensiert (Anm.: 2008 wird deswegen in

IBE Entwicklung auf ÖBB Infrastruktur
Zug fährt 50km, 1000t, Westbahn mit einer 1016

Abb. 1: IBE Entwicklung auf ÖBB Infrastruktur



¹ Q: Wifo

	GV-Direkt	Kombi GV	Wagenladung	Fahrverschub	Reisezüge	Dienstzüge
2006	177,50 €	160,50 €	160,50 €	130,00 €	155,50 €	161,00 €
2007	187,08 €	164,58 €	167,08 €	134,08 €	160,68 €	161,58 €
2008	191,70 €	168,64 €	171,20 €	137,38 €	164,64 €	165,83 €

Tabelle 1: Musterzug 1.000t auf 50km

	FALL 1	FALL 2	FALL 3	FALL 4	FALL 5
	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung
Infrastruktur	Sonstige int. Achse	Sonstige int. Achse	Sonstige int. Achse	Sonstiges Kernnetz	Sonstige int. Achse
Gefahrenre km	50 km	50 km	50 km	50 km	50 km
Wo wird gefahren?	1,649	1,649	1,649	1,239	1,649
Engpasszuschlag	0 km	12 km	0 km	0 km	0 km
Gewicht des Zuges (Tfz)	1.000 t	1.000 t	1.000 t	1.000 t	1.000 t
Tfz- Kategorie (C)	0	0	0	0	0,01
Abschlag Semmering	0,00	0,00	41,825 km	0,00	0,00
Abschlag Wechsel	0,00	0,00	0,00	21,473 km	0,00
IBE (€)	134,95 €	147,55 €	68,45 €	95,34 €	135,45 €

Tabelle 2: Fallbeispiele

IBE (€)	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung
2007	131,72	144,02	66,50	92,99	132,23
2008	134,95	147,55	68,45	95,34	135,45

Tabelle 3: Verteuerung 2007 – 2008

	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung	GV-Wagenladung
2007=100	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
2008	102,45	102,45	102,93	102,53	102,44

Tabelle 4: Steigerung 2007 – 2008

der Betrachtung teilweise berücksichtigt, weil die Tarife ab Fahrplanwechsel – und damit ab Mitte Dezember des Berichtsjahres 2007 – gelten).

Im Rechenbeispiel 2 (vgl. Tabelle 2) wurden die Entgelte für den Wagenladungsverkehr auf verschiedenen Strecken errechnet. In vier Fällen wird auf sonstigen internationalen Achsen gefahren, beispielsweise auf der Südbahn (vgl. Wert E1 = 1,649). In einem Fall wird das IBE für das sonstige Kernnetz beschrieben (vgl. Wert E1 = 1,239). Fall 1 beschreibt einen Wagenladungsverkehr auf der Südbahn mit einem Triebfahrzeug der Kategorie B (weder Abschlag noch Zuschlag). Das errechnete IBE beträgt

€ 134,95. Im Fall 2 wird ein Engpasszuschlag für 12 km zwischen Wien-Meidling und Mödling eingehoben. Somit erhöht sich das IBE auf € 147,55. Fall 3 berechnet das Entgelt für den Abschnitt über den Semmering. Dadurch verringert sich das IBE auf € 68,45. Im 4. Fall wird die Wechselstrecke befahren. Das IBE verringert sich in zweifacher Hinsicht. Einerseits durch den billigeren Tarif auf dem sonstigen Kernnetz und andererseits durch den Abschlag am Wechsel. In Summe sind € 95,34 zu bezahlen. Fall 5 beschreibt sie Situation nach dem Vorspann eines Triebfahrzeuges der Kategorie C. Dadurch erhöht sich das IBE leicht auf € 135,45 gegenüber dem Fall 1.

	GV allgm.	GV-Direkt	Kombi GV	Wagenladung	Fahrvershub	Reisezüge	Dienstzüge
ÖBB sonst. Kernnetz		134,95 €	111,88 €	114,45 €	80,63 €	107,89 €	108,81 €
GKB		90,50 €		57,50 €	57,50 €	84,00 €	96,00 €
SLB	51,00 €					36,00 €	
Stlb (Gleisdorf-Weiz)	200,00 €					200,00 €	
WLB	523,00 €					523,00 €	
MBS	1.775,00 €					1.650,00 €	
GYSEV	305,00 €					340,00 €	
NSB	305,00 €					340,00 €	

Tabelle 5: IBE für Musterzug 1.000t

Tabelle 3 zeigt die Verteuerung der Auswertung auf verschiedenen Strecken vom Jahr 2007 auf 2008.

In Tabelle 4 wird ein Index gebildet und das Jahr 2007 mit dem Wert 100 belegt. Legt man den Teuerungen den Verbraucherpreisindex zu Grunde, wird ersichtlich, dass die Preise nur leicht angehoben worden sind.

Um die unterschiedlichen Preise auf diversen Infrastrukturen in Österreich besser überblicken zu können, wurde in Tabelle 5 ein Musterzug mit 1.000 t berechnet:

Die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG und die GKB haben die jeweilige Struktur ihres IBE am weitesten ausdifferenziert. Die anderen Bahnen unterscheiden ausschließlich in Güterverkehr und Reisezüge. Der teuerste Anbieter am Markt ist die Montafonerbahn AG (MBS). Im mittleren Preissegment bieten die Wiener Lokalbahn AG sowie die Raaber Bahn AG (GYSEV) und die Neusiedler Bahn AG (NSB) an. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass die betriebene Netzlänge zwischen 12 (MBS) und 5500 km (ÖBB) schwankt, was die Vergleichbarkeit zwangsläufig relativiert.

Zugang zu Schienenfahrzeugen

4.981 Triebfahrzeuge in Österreich tätiger EVUs waren 2007 in Österreich insgesamt zugelassen. 192 Dieseltriebwagen (ohne DB Regio) führen Reisezüge vorwiegend in nicht elektrifizierten Abschnitten. Demgegenüber waren 2007 317 Einsystemelektrotriebwagen im Stand.

Die Summe an Lokomotiven kommt 2007 auf 1.429 Fahrzeuge in Österreich (ohne DB Regio). Nachfolgende Tabelle zeigt zusammenfassend die Ergebnisse.

7.863 Personenwagen in Österreich tätiger EVUs sind für das österreichische Netz zugelassen. Zieht man die Wagen der DB Regio ab, vermindert sich der Bestand auf 2.577 Wagen. 230.233 Sitzplätze stehen zur Verfügung, davon 7.768 Sitzplätze oder 3% in der ersten Klasse. Nur noch 116 Gepäckwagen sind in Österreich in Verwendung.

Interessant ist die Verteilung der „grenzüberschreitend“ zugelassenen Fahrzeuge. Abgesehen von Liechtenstein, das von den ÖBB zur Gänze mitbedient wird, sind knapp die Hälfte der Fahrzeuge in Deutschland zugelassen. Zunehmend an Bedeutung gewonnen hat die Zu-

lassung in Ungarn, womit der gesamte Donaukorridor ohne Umspannen mit einem Fahrzeug geführt werden kann. Interessant ist aber auch, dass nur eine auffällig geringe Anzahl der Fahrzeuge in der Schweiz zugelassen sind. Dies wird sich in den nächsten Jahren durch den Einsatz von railjet-Garnituren deutlich ändern. Die geringe Anzahl der Fahrzeuge, die auch in Italien zugelassen sind, widerspiegelt die Transitrolle der Österreicher, aber auch den derzeit noch fast durchwegs erforderlichen Lokwechsel am Brenner bzw. in Tarvis. Auch Richtung Italien dürfte die Entwicklung künftig sehr dynamisch verlaufen.

In Österreich zugelassene Triebfahrzeuge österreichischer EVUs	1966 Loks
davon auch zugelassen in: Deutschland	845 Loks
Schweiz	1 Lok
Italien	38 Loks
Slowenien	154 Loks
Ungarn	418 Loks
Slowakei	211 Loks
Tschechien	292 Loks
Rumänien	5 Loks
Liechtenstein	1966 Loks

Sämtliche Fahrzeuge sind mit einer Sicherheitsfahrerschaltung (SIFA, bremst den Zug bei Ausfall des Lokführers) ausgerüstet. Ebenso besitzen nahezu alle in Österreich zugelassenen Fahrzeuge eine INDUSI (Induktive Zusicherung) bzw. die neuere PZB 90 (jeweils zu etwa der Hälfte), die sicherstellen, dass ein Zug auch bei Fehlbedienung durch den Lokführer bei Halt zeigenden Signalen stehen bleibt. Mit dem neuen Kommunikationssystem GSM-R sind erst 35% der Fahrzeuge ausgestattet. Eine Ortung und Sicherung der Fahrzeuge über GPS ist bei 19% oder 392 Fahrzeugen möglich, wobei dieses System derzeit nur auf Nebenstrecken angewandt wird und daher eine Vollausstattung nicht sinnvoll wäre.

Bauart der Lok	Anzahl
Diesellokomotiven	516
Elektr. Einsystem Wechselstromlokomotiven	481
Elektr. Mehrsystemlokomotiven (Wechsel- & Gleichstrom)	66
Elektr. Mehrfrequenzlokomotiven (Wechselstrom 16,7, 50 Hz)	366
Bestand an Lokomotiven	1429
Dieseltriebwagen	192
Elektr. Einsystem Triebwagen	323
Elektr. Mehrsystemtriebwagen (Wechsel- & Gleichstrom)	2
Elektr. Mehrfrequenztriebwagen (Wechselstrom 16,7, 50 Hz)	20
Bestand an Triebwagen	537

Anmerkung: Bei dieser Betrachtung blieben Fahrzeuge der DB (Regio) außer Betracht, weil diese zwar über sehr viele (auch in Österreich einsetzbare) Fahrzeuge verfügen, die aber nur in sehr geringem Ausmaß (Grenzbahnhöfe und Außerfernstrecke, außerdem verschiedene Züge in Kooperation mit ÖBB-PV-AG) tatsächlich in Österreich eingesetzt werden. Eine Berücksichtigung würde daher die tatsächlichen Verhältnisse deutlich verzerren. Ein ähnliches Abgrenzungsproblem besteht bei anderen international tätigen Unternehmen, diese fallen jedoch größenordnungsmäßig nicht so sehr ins Gewicht.



Verkauf von Fahrzeugen

Neueintretende Eisenbahnverkehrsunternehmen stehen regelmäßig vor großen Problemen bei der Fahrzeugbeschaffung, da die Zulassung neuer wie gebrauchter Fahrzeuge sehr lange Zeiträume in Anspruch nehmen kann. Im Bereich der gebrauchten Fahrzeuge ist darüber hinaus zu beobachten, daß die ÖBB-Traktion GmbH als nahezu einziger in Betracht kommender Verkäufer in Österreich ihre Fahrzeuge ausschließlich an ausländische Eisenbahnunternehmen mit der Auflage eines Wiederverkaufsverbotes nach Österreich abgibt oder diese umgehend verschrottet. Dies bedeutet ungeachtet der Frage der Vernichtung von beachtlichen Werten vor allem ein Wettbewerbs-hemmnis für kleine und neueintretende Eisenbahnunternehmen. Der SCG liegen daher zahlreiche diesbezügliche Beschwerden anderer EVUs vor.

Der Grund für den Nichtverkauf ist offenbar der Vorteil für die ÖBB-EVUs, dass die Mitbewerber sich keine kostengünstigen, in Österreich zugelassenen Fahrzeuge verschaffen können. Dieser Zustand soll erhalten bleiben und

Nur wenige ÖBB-Loks kommen nach dem Verkauf wieder in Österreich zum Einsatz.

wird höher als der Verkaufswert eingeschätzt. Auslöser der Problematik ist der hohe Bestand an Neubauloks, so dass ältere, noch brauchbare Loks (Lokomotiven wurden seinerzeit für eine Nutzungsdauer von mindestens 40 Jahren konzipiert) in großer Anzahl überzählig wurden und entweder verschrottet oder ins Ausland verkauft werden.

Betroffen sind z.B. die Baureihen:

1042/1142	Baujahre 1963-1977, ursprünglich 257 Stück, davon 8 in Schweden, 1 in Deutschland,
1043	Baujahr 1970, 10 Stück, 9 in Schweden,
1822	Baujahr 1993, 5 Stück, 2 davon in Polen,
1012	Baujahr 1997, 3 Stück, alle in Schweden,
2143	Baujahre 1965-1977, ursprünglich 77 Stück, mehrere Loks in Rumänien und Deutschland, 3 auf Umwegen bei RTS,
2048	Umbaujahr 1990, 5 Maschinen direkt oder auf Umwegen an die SLB und eine an die STLB, Rest im Ausland

Warum sind ‚schrottreife‘ Loks attraktiv?

Neubauloks müssen in extrem straffen Umläufen fahren, um die Investition zu verdienen. Die Miete einer typischen Neubaulok kostet ca. 30.000-40.000 € im Monat (zuzüglich Personal, Energie,...). Das ist in einem Monat schon deutlich mehr als der Schrottwert einer alten Lok. Die erhöhten Erhaltungskosten und die Störungsanfälligkeit schlagen nur bei hohen Laufleistungen wirklich durch.

Andererseits ergibt sich auch für kleine EVUs der Bedarf an Triebfahrzeugen zur Feinverteilung einzelner Wagengruppen von den Verschubknoten. Das ist mit einer Neubaulok kaum rentabel möglich, weil diese nur wenige Kilometer am Tag fahren müßte. Die ÖBB/RCA wiederum verlangen für derartige Transporte, wenn sie den Hauptlauf nicht ebenfalls durchführen, prohibitive Preise. Das Resultat ist, dass kleine EVUs praktisch nur Ganzzugverkehre abwickeln können, was umgekehrt als ‚Rosenpicken‘ kritisiert wird.

Eine Vielzahl alter Loks wurde verschrottet statt verkauft.

Lösungsansätze

Entsprechende Beschwerden wurden bei der SCG bislang nur informell eingebracht. Schlichtungsbemühungen blieben bislang ebenso ohne Ergebnis wie entsprechende Bemühungen des Fachverbands der Schienenbahnen und diverse Medienberichte.

Mit der Eisenbahngesetznovelle 2006 wurde allerdings die Sachlage theoretisch deutlich entschärft, weil seither die Zulassung ausländischer Gebrauchtfahrzeuge, die leicht verfügbar sind, wesentlich vereinfacht wurde. Für eine abschließende Beurteilung ist allerdings der Anwendungszeitraum der neuen Regelung noch zu kurz.



Zugangsrechte auf Anschlussbahnen

Vorgeschichte

Der Betrieb bzw. die Verteilung der Kosten von Anschlussbahnen waren und sind ein wichtiges Thema der Regulierung. Bis 2006 galten Anschlussbahnen allgemein als nicht öffentliche Infrastruktur, die vom freien Netzzugang ausgenommen waren. Schwierigkeiten und Anlass für Beschwerden gab es insbesondere, wenn der Hauptanschiesser einen exklusiven Betriebsführungsvertrag mit einem EVU hatte und andererseits ein Nebenanschiesser ein anderes EVU mit seinen Transporten beauftragen wollte.

Auf Grund der entsprechenden Beschwerden bei der SCK und der damit einhergehenden letzten Novellierung des Eisenbahngesetzes (BGBl. I Nr. 125/2006) wurde das Zugangsrecht für Eisenbahnverkehrsunternehmen nun auch auf Terminals, Häfen und verästelte Anschlussbahnen ausgeweitet, soweit es für diesen Zugang notwendig ist. Damit wurde das Eisenbahngesetz in diesem Punkt der EU-Richtlinie 2001/14 angepasst.

Neue Pflichten für Betreiber von Eisenbahnunternehmen

Grundsätzlich treffen damit nun die Betreiber der Anschlussbahnen, genauer gesagt nach § 75a EisbG die Betreiber der Infrastruktur, sämtliche Bestimmungen des Regulierungsregimes. Die wichtigsten neuen Pflichten sind:

- Erstellung von transparenten Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) gem. § 59 EisbG, in denen Sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie diesen Zugang einräumen
- Eine vom Eisenbahnunternehmen unabhängige Zuweisungsstelle gem. § 62 EisbG
- Die Erstellung eines Netzfahrplanes gem. § 65 EisbG;

- Die Festsetzung eines bestimmte Kriterien erfüllendes Infrastrukturbenutzungsentgeltes nach § 68 EisbG
- Übermittlung der Unterlagen an die SCG nach §§ 73a, 74a EisbG

Um den administrativen Aufwand in jenen Fällen, insbesondere dann, wenn kein anderes Eisenbahnunternehmen einen derartigen Zugang auf der Anschlussbahn begehrt hat, zu vermeiden, sieht das Gesetz die Möglichkeit des Ansuchens um Erleichterungen vor. Voraussetzung ist, dass damit der Regulierungszweck nicht gefährdet wird. Die SCK hat auch entschieden, dass Mitbenützer, welche selbst keine Infrastruktur besitzen, nicht von § 75a betroffen sind.

Aktueller Stand der Dinge

Da im Jahr 2006 kein Anschlussbahnunternehmen einen Antrag auf Erleichterung eingebracht, andererseits aber ebenso keines die Verpflichtungen des Regulierungsregimes erfüllt hat, führte die SCG eine diesbezügliche Informationskampagne durch. Auch mit dem VABU, dem Verband der Anschlussbahnunternehmen, wurde eng zusammen gearbeitet, 2 Vertreter der SCG nahmen auch an der letzten Hauptversammlung des Verbandes teil, um so direkt die Anschlussbahnbetreiber zu informieren und allfällige Fragen zu beantworten.

Es wurden rund 100 der SCG bekannte Anschlussbahnbetreiber angeschrieben und über die sie eventuell betreffenden Neuerungen informiert. Knapp die Hälfte ist der Aufforderung, die genaue Lage der jeweiligen Anschlussbahn, insbesondere über das Vorhandensein zumindest eines Nebenanschiessers und des Betreibers, bekannt zu geben, bisher auch nachgekommen. Der überwiegende Teil erklärte sich als nicht vom § 75a EisbG betrof-

Anschlussbahnen
können beachtliche
Mengen befördern,
wie hier in
Limberg-Maissau.



fen. Von den übrigen wurden jedoch bis dato auch ca. 20 Anträge auf Erleichterung gestellt.

Zukünftiges Procedere

Die SCK hat nun beschlossen, den Nebenan-schliessern und den Zugangsberechtigten gem. § 45 (3) AVG Parteiengehör zu gewähren. Diese wurden ersucht, zu den Erleichterungsersu-

chen Stellung zu nehmen. Auch mit der Zustimmung zum Erleichterungsersuchen erlischt deren Zugangsrecht gem. § 75a EisbG nicht. Im zu erlassenen Bescheid wird festgestellt werden, dass das von den Auflagen des § 75a EisbG befreite Anschlussunternehmen den Zugang jederzeit kurzfristig zu gewähren hat, wenn ein solcher begehrt wird. Im Konfliktfall wird die SCK darüber zu entscheiden haben.

Hindernisse für den Eisenbahnmarkt

Obwohl seit mittlerweile über eineinhalb Jahrzehnten europaweit an dem Ziel einer Renaissance der Bahn gearbeitet wird und dazu einheitliche Strukturvorgaben, technische und organisatorische Standards und vieles mehr europaweit eingeführt wurden und werden, ist nach wie vor eine Dominanz der Straße zu beobachten. In einigen Ländern, die die Bahnreformen und Liberalisierung besonders konsequent betrieben haben – Österreich zählt erfreulicherweise dazu, die SCK/SCG war z.B. eine der ersten eigenständigen Regulierungsbehörden in Europa – ist zwar ein deutlicher Zuwachs vor allem im Güterverkehr erkennbar, dennoch ist von einer Realisierung des Slogans ‚Von der Straße auf die Schiene‘ kaum die Rede. Es gilt allgemein als großer Erfolg, wenn die Bahn etwa gleich schnell wächst wie die konkurrierenden Verkehrsträger.

Doch warum funktioniert die Renaissance der Bahn so schleppend? Die simple Idee hinter der Netzöffnung, Transporteure mögen schlicht anstelle der LKWs Loks und Waggons kaufen und damit fahren, ist natürlich zu einfach formuliert. Die Hindernisse sind vielfältig: technisch, organisatorisch, finanziell – alles ist bei der Bahn viel komplizierter. Und so gibt es in Österreich grob 1000 mal mehr Straßengüterverkehrsunternehmen als Güterbahnen! Aufgabe der Regulierungsbehörde ist es unter anderem, den Markteintritt neuer Unterneh-



men auf der Schiene zu fördern. Um herauszufinden, wo die größten vielleicht noch nicht in Beschwerdeform an die SCK/SCG herangetragenen Probleme liegen, wurde heuer zum zweiten Mal eine Umfrage durchgeführt. Sie führte zu hochinteressanten Ergebnissen, welche Punkte bei der Akquisition neuer Verkehre für die Schiene die größten Probleme bereiten. Sie sind interessante Analyse und Auftrag an alle Beteiligten zugleich, sich der aufgezeigten Probleme anzunehmen!

Ergebnisse der SCG-Erhebung 2007

Ziel aller Liberalisierungsschritte und Bahnreformen ist die Hebung des Marktanteils der Bahnen insgesamt und die Akquisition neuer Transporte. Aus der Erfahrung der Regulierungsbehörde ergeben sich zwar gewisse Problemschwerpunkte, dennoch ist die Liberalisierung für alle Beteiligten höchst interessant,

insbesondere für die nationale wie europäische Verkehrspolitik, welche das größte Hindernis auf diesem Weg darstellt.

Die SCG hat daher, wie im Jahr 2007, gestützt auf die Bestimmungen des §26 EisbG eine umfassende Umfrage bei den Eisenbahnunternehmen durchgeführt. Durch die Entwicklung

Netzzugang	Trassenvergabe	Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahn)	Engpass bei Trassen	Grenzübertritt	Betriebliche Auflagen	Verschub
Unternehmensfaktoren	Mangel an (Risiko)kapital	Konkurrenz durch andere Eisenbahn-unternehmen	Konkurrenz durch andere Verkehrsträger	Unternehmensgründung (EIU, EVU)	Fahrplanqualität	
Verfügbarkeit, Kosten der Betriebsmittel	Triebfahrzeuge	Waggons	Dienstleistungen	Energie		
Netzzustand	Netzzustand (Ausbau)	Netzzustand (Erhaltung)	Sicherungstechnik	Betriebsqualität (Störungen ...)		
Personal	Verfügbarkeit	Schulungseinrichtungen	Soziale Normen	Behördliche Auflagen	Sprache	
Behörden	Zulassung Fahrzeug	Technische Vorschriften	Betriebliche Normen	Genehmigungen (Konzessionswesen, SIBE)		
Verpflichtende Einführung neuer Technologien	Kommunikation (z.B. GSMR....)	Sicherungstechnik (ETCS)	Umsetzung TSI	landesspezifische Ausnahmen bei den TSI		
Organisatorische Neuerungen	Lokführerschein	Sicherheitsbescheinigung Neu	Unterschiede in der Umsetzung in den EU-Ländern	Fahrzeugregister Neu		

Tabelle 1: Die Fragen aus dem Fragebogen

im Eisenbahnwesen musste der Fragebogen erweitert werden:

In den neuen Rubriken (Tab.1) wird der Einfluss neuer Technologien und organisatorischer Neuerungen abgefragt.

Wie im Vorjahr erfolgte die Bewertung der Einflussfaktoren nach dem österreichischen Schulnotensystem. Durch Vergleich mit den Umfragen für das Jahr 2006 und 2007 lässt sich ein Stimmungsbild für die einzelnen Themen- und speziellen Fragen ermitteln.

Netzzugang

Bei der ersten Themengruppe „Netzzugang“ wurden 55% der Einflussfaktoren wie im Vorjahr benotet. Bei 26% haben die Unternehmen eine Verschlechterung und bei 19% eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahr gesehen. Betrachtet man das Ergebnis für einzelne Themen, ist zu sehen, dass die befragte Bahn alle Einflussfaktoren der Gruppe, entweder mehrheitlich besser, oder mehrheitlich schlech-

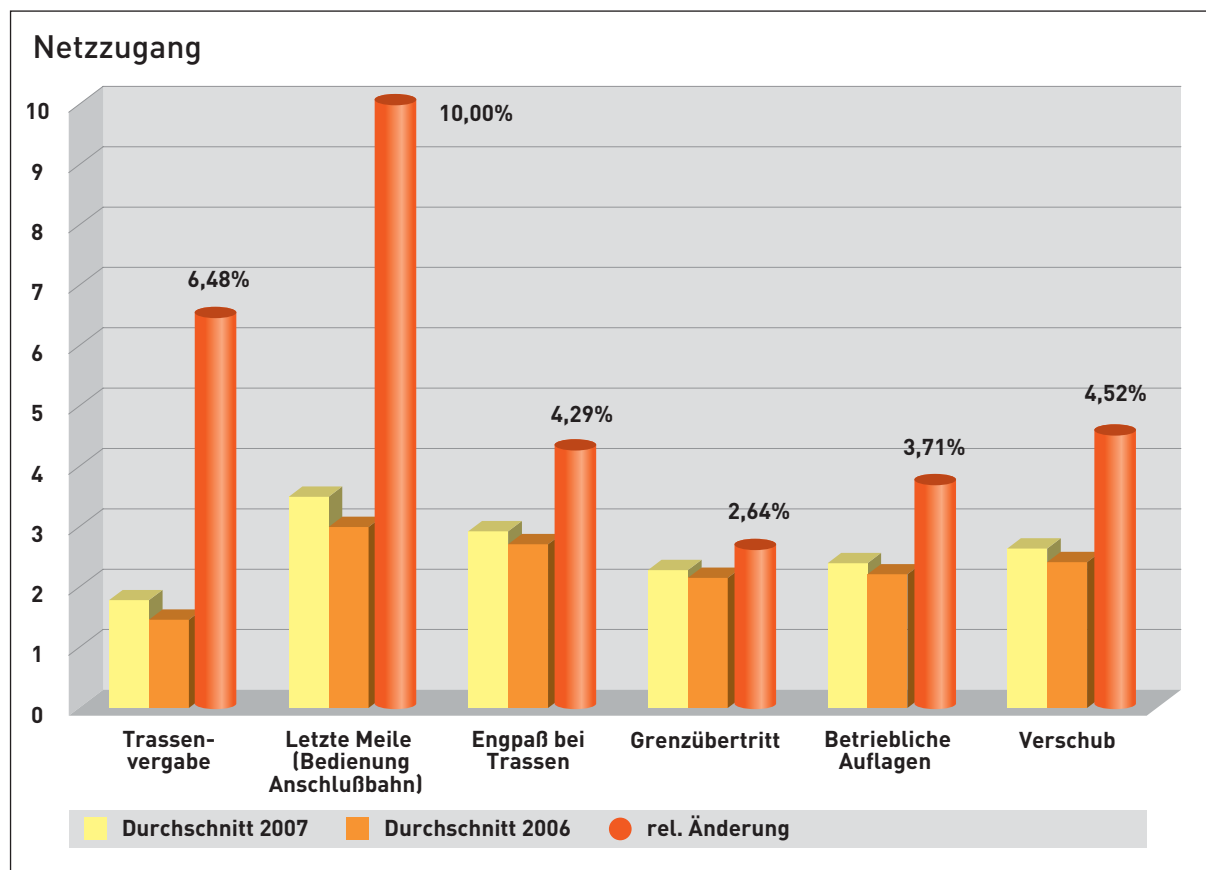
ter benotet hat. Die größte Veränderung im Notenschnitt ist für den Einflussfaktor Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahn) zu verzeichnen. Der Notenschnitt sank um 10% auf einen Wert von 3,5. Als Ursachen für diese Entwicklung sind wahrscheinlich die größere Verkehrsdichte am Schienennetz und die teilweise schwierigen Zugangsbedingungen zu sehen. Der Notenschnitt für die Einflussfaktoren Engpass bei Trassen und Verschub ist ebenfalls um mehr als 4% gesunken. Diese Entwicklung kann nicht unabhängig vom Einflussfaktor Letzte Meile gesehen werden, denn beide sind mit der Bedienung von Anschlussbahnen und dem Geschehen auf der Letzten Meile eng verbunden. Für den Einflussfaktor Trassenvergabe hat sich der Notendurchschnitt um 6,5% verschlechtert. Dabei ist aber zu beachten, dass der Notendurchschnitt für die Trassenvergabe bei 1,8 liegt und damit der beste Notendurchschnitt aller Einflussfaktoren ist. Der Notendurchschnitt für die restlichen Themen der Gruppe hat sich ebenfalls, aber

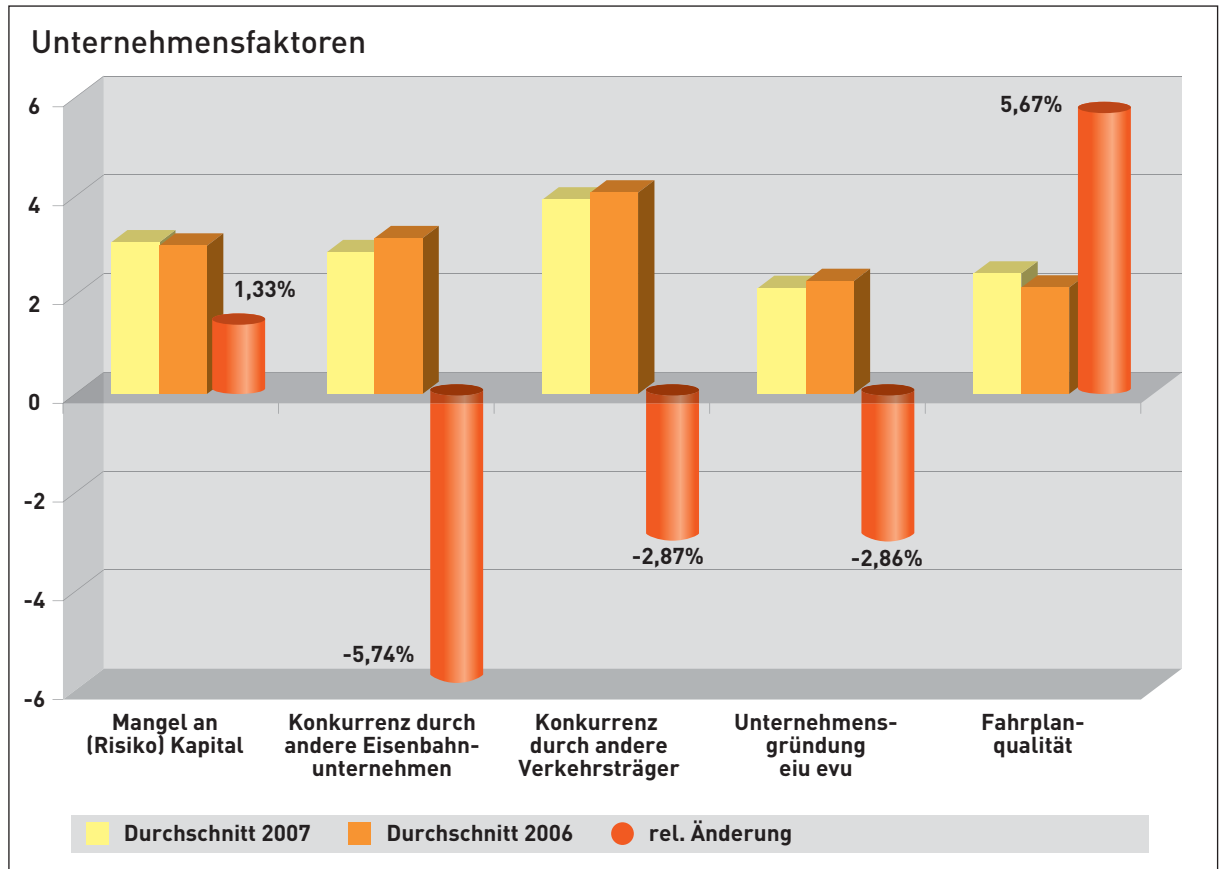
nur leicht verschlechtert, die Veränderungen liegen aber unter 4%.

Unternehmensfaktoren

Bei der Themengruppe Unternehmensfaktoren wurden ebenfalls 55% der Einflussfaktoren wie im Vorjahr benotet. Bei 24% der Fragen haben die Unternehmen eine Verbesserung und bei 21% der Fragen eine Verschlechterung beobachtet. Im Unterschied zur Themengruppe Netzzugang ist jedoch zu bemerken, dass die Benotung der Themengruppe Unternehmensfaktoren differenzierter erfolgte. Auch sind in der Benotung deutliche Sprünge von bis zu drei Punkten gegenüber dem Vorjahr festzustellen. Bei der Betrachtung der einzelnen Faktoren der Gruppe Unternehmensfaktoren sehen die meisten der befragten Bahnen eine leichte Ent-

spannung gegenüber dem Vorjahr. Beim Thema Fahrplanqualität hat sich der Notenschnitt um ca. 5,5% verschlechtert, liegt aber mit einem Notendurchschnitt von 2,44 immer noch über dem Durchschnitt. Die Entwicklung der Note für die Fahrplanqualität muss mit der Entwicklung der Noten für die Trassenvergabe und Engpaß bei Trassen gesehen werden. Die drei Einflussfaktoren sind durch die Beziehung, mehr vergebene Trassen sinkende Fahrplanqualität, weniger vergebene Trassen bessere Fahrplanqualität, eng miteinander verknüpft. Das verbindende und steuernde Element dieser Gleichung ist die Trassenvergabe. Mit einer Änderung von ca. 5,7% hat sich der Notendurchschnitt des Einflussfaktors Konkurrenz durch andere Eisenbahnen auf ca. 2,9 verbessert. Dafür sind vermehrte Kooperationen, ein konstantes Wachstum der Eisenbahnunterneh-



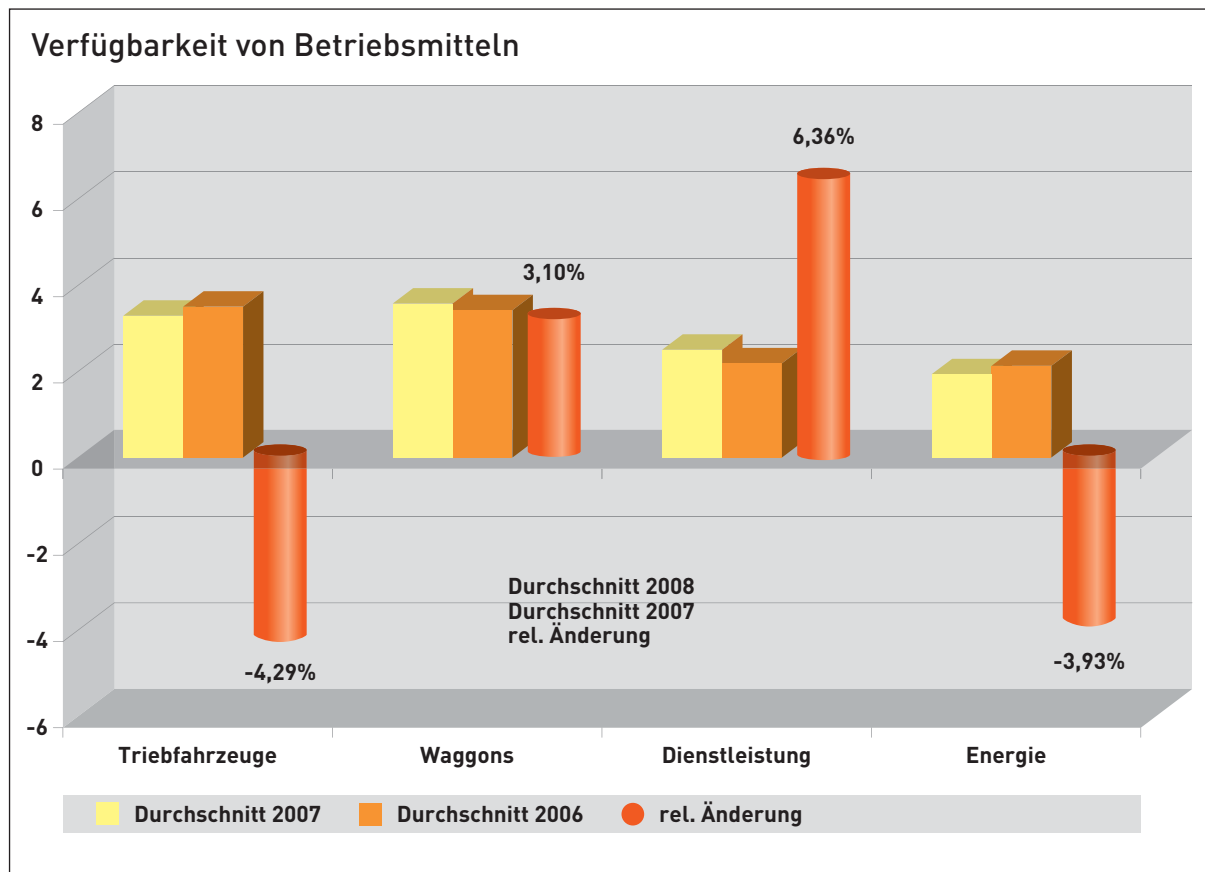


men und die damit verbundene Abgrenzung der Märkte als Ursachen denkbar. Bei den restlichen Antworten zu den Fragen der Themengruppe Unternehmensfaktoren hat sich die Durchschnittsnote um weniger als 3% geändert. Besonders erwähnenswert erscheint noch die Entwicklung des Einflussfaktors Konkurrenz durch andere Verkehrsträger. Entgegen aller Prognosen verringerte sich das Bedrohungspotential um mehr als 2,8%, wird aber mit einem Notendurchschnitt von über 3.9 weiterhin als groß gesehen. Diese Entwicklung ist nur mit Wachstum und steigendem Bedarf im Güter- und Personenverkehr zu erklären.

Verfügbarkeit von Betriebsmitteln

Bei der Themengruppe Verfügbarkeit, Kosten der Betriebsmittel sehen 46% der Unterneh-

men keinen Unterschied zum Vorjahr. Die Unternehmen bewerteten 27% der Einflussfaktoren dieser Themengruppe mit einer schlechteren und 25% mit einer besseren Note. Dabei ist aber zu beachten, dass 50% der besseren Noten dieser Themengruppe dem Einflussfaktor Energie zuzuordnen ist. Beim Unternehmensfaktor Energie haben nur 18% der befragten Bahnen keinen Unterschied zum Vorjahr festgestellt. Bei 27% der Bahnen sind die Noten schlechter ausgefallen, aber für 54% der befragten Unternehmen hat sich die Situation am Energiesektor gut entwickelt und deswegen besser als im Vorjahr benotet. Offensichtlich profitieren viele der Marktteilnehmer von der mit Jahreswechsel 2006/2007 erfolgten Umstellung zur Beschaffung von elektrischer Traktionsenergie. Ansonsten sind keine großen Änderungen in dieser Themengruppe erkennbar. Im Gegen-

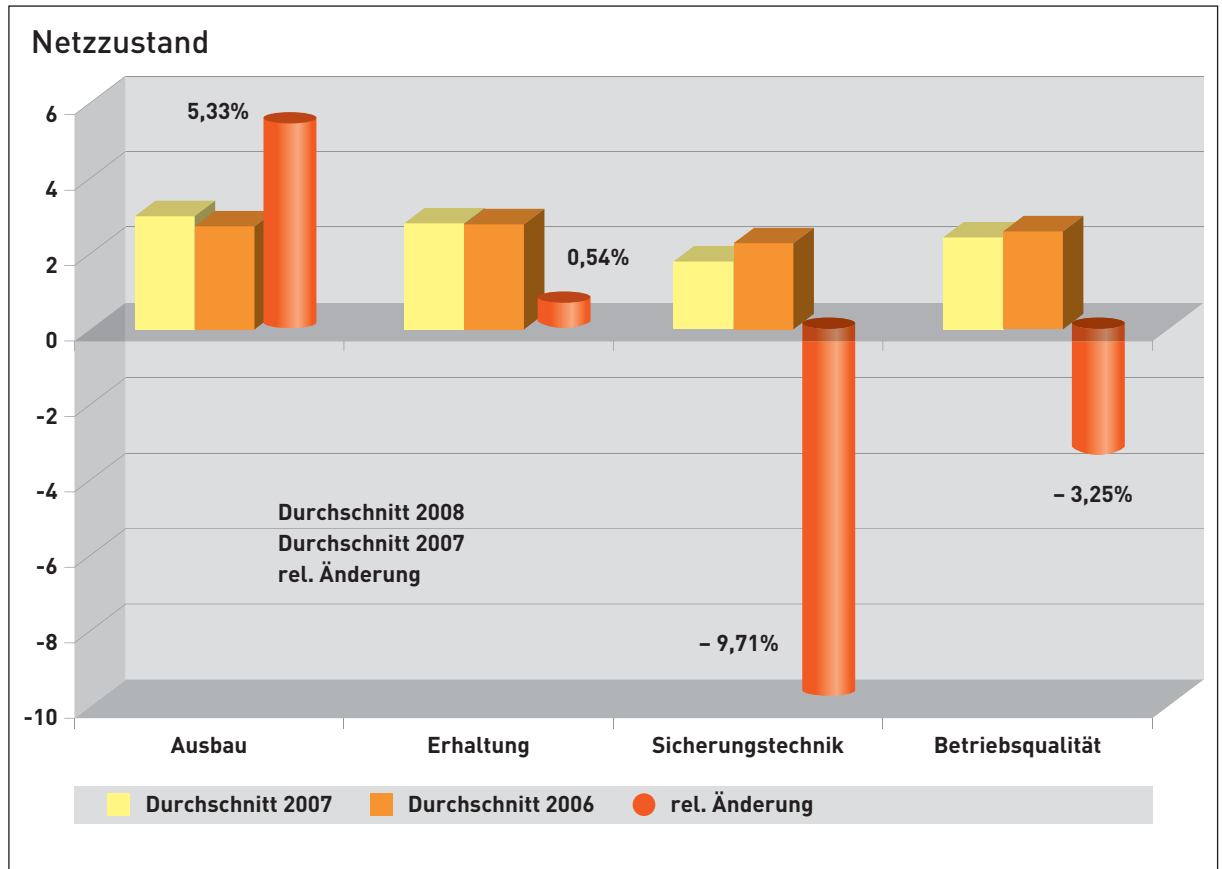


satz zur Verfügbarkeit von Waggons hat sich die Situation bei der Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen leicht entspannt. Zu erkennen an einem um über 4% besseren, aber immer noch hohen Notenschnitt von ca. 3,9. Dazu hat sicher das Auslaufen oder nahe Ende einiger größerer Beschaffungsprogramme diverser Bahnen beigetragen. Eine weitere Ursache für diese Entwicklung ist die bessere Bestückung diverser Lokpools mit Maschinen multinationaler Zulassung. Nicht zu vergessen ist die steigende Kooperation der kleinen EVUs untereinander, die falsches Konkurrenzdenken und damit einhergehende brachliegende Ressourcen verhindert. Die Verfügbarkeit von Waggons wurde von den Marktteilnehmern bei einem Notendurchschnitt von 3,5 um ca. 3% schlechter als im Vorjahr benotet. In diesem Zusammenhang ist jedoch interessant, dass in fast allen ein-

schlägigen Medien von Erweiterungen der Wagenparks mit Spezialwagen zu lesen ist. So entsteht der Eindruck, dass sich die EVUs spezialisieren und damit die universell nutzbaren Kapazitäten knapper werden. Ähnlich ist die Situation am Dienstleistungssektor, wo keine der Bahnen gegenüber der Befragung im Jahr 2007 eine bessere Note vergeben hat. Der Notendurchschnitt des Einflussfaktors Dienstleistung ist um mehr als 6% gestiegen. Ein Zusammenhang mit der immer schlankeren personellen Ausstattung der Bahnen ist sicher nicht auszuschließen, aber bei einer Durchschnittsnote von 2,5 nicht die alleinige Ursache.

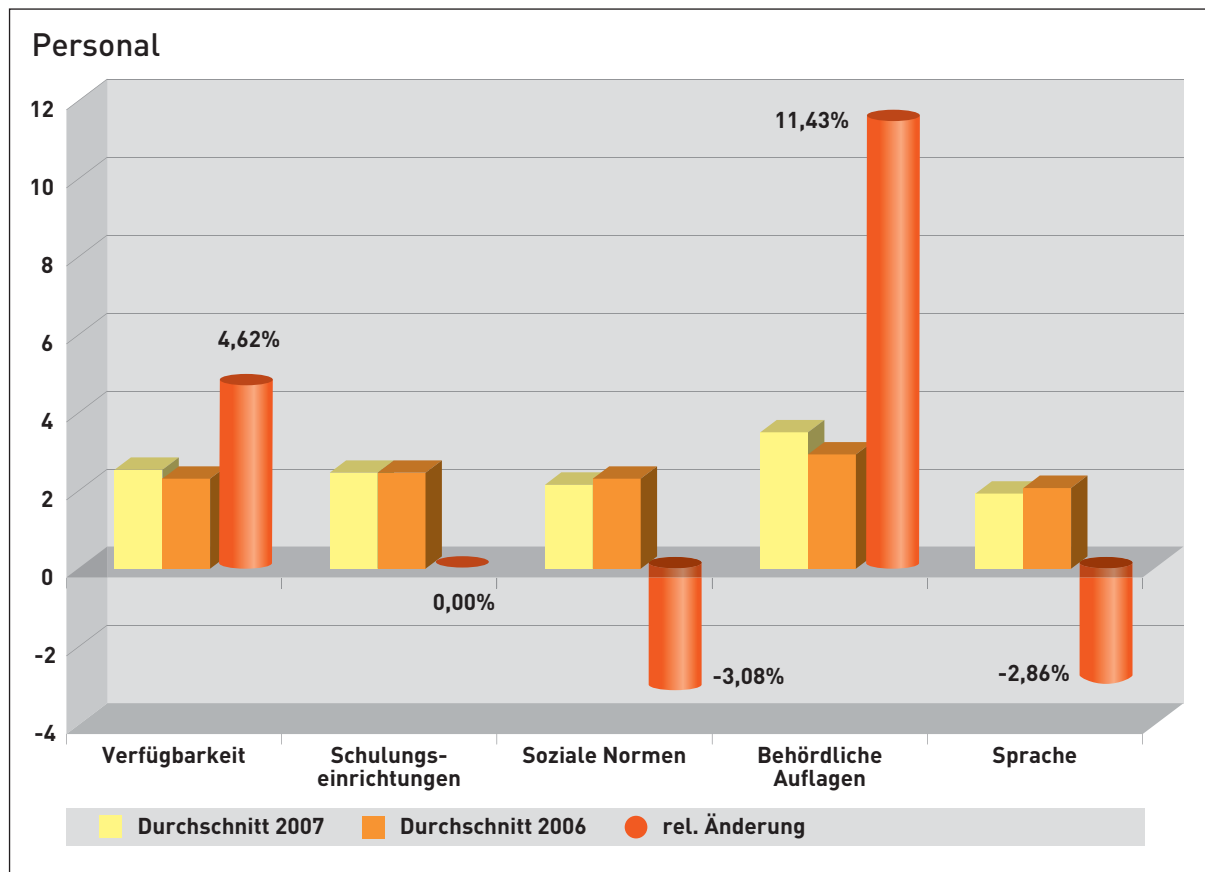
Netzzustand

Einige immer spannende Fragen sind in der Themengruppe Netzzustand zusammenge-



fasst. Von den befragten Bahnen sehen 50% der Unternehmen keine Veränderung zum Vorjahr. Für 19% der Unternehmen hat sich die Situation verschlechtert. 30% der befragten Unternehmen haben diese Themengruppe besser benotet. Beim Thema Netzausbau sehen 50% der Unternehmen keine Änderung der Situation. 36% der Unternehmen haben gegenüber dem Vorjahr eine schlechtere Note vergeben und nur 14% der Unternehmen haben dem Netzausbau gegenüber dem Vorjahr eine bessere Note verliehen. Mehr als die Hälfte der Unternehmen die den Netzausbau schlechter benotet haben, vergaben eine um zwei Punkte schlechtere Note. Damit hat sich der Notenschnitt um über 5% verschlechtert und liegt damit bei 3,0. Bei keinem anderen Einflussfaktor in dieser Umfrage war die vergebene Note der Verkehrsart so eindeutig zuzuordnen. Fast

alle der befragten Unternehmen die schnelle Züge fahren, haben eine schlechtere Note als 2 vergeben. Den Einflussfaktor Erhaltung benoten 70% der Unternehmen wie im Jahr 2006. Je 15% der Unternehmen benoten den Einflussfaktor Erhaltung um einen Punkt besser oder schlechter. Der Notenschnitt ändert sich auch nur um c.a. 0,5% auf 2,8. Beim Thema Sicherungstechnik haben 50% der befragten Unternehmen wie im Jahr 2007 benotet. Die restlichen 50% der Unternehmen haben eine bessere Note vergeben. Wobei davon wieder 50% der Unternehmen eine um zwei Punkte bessere Note vergeben haben. Damit hat sich der Notendurchschnitt für den Einflussfaktor Sicherungstechnik mit über 9,5% auf 1,8 verbessert. Entgegen den Erwartungen ist bei jährlich steigender Kilometerleistung und beförderter Tonnage, der Einflussfaktor Betriebs-

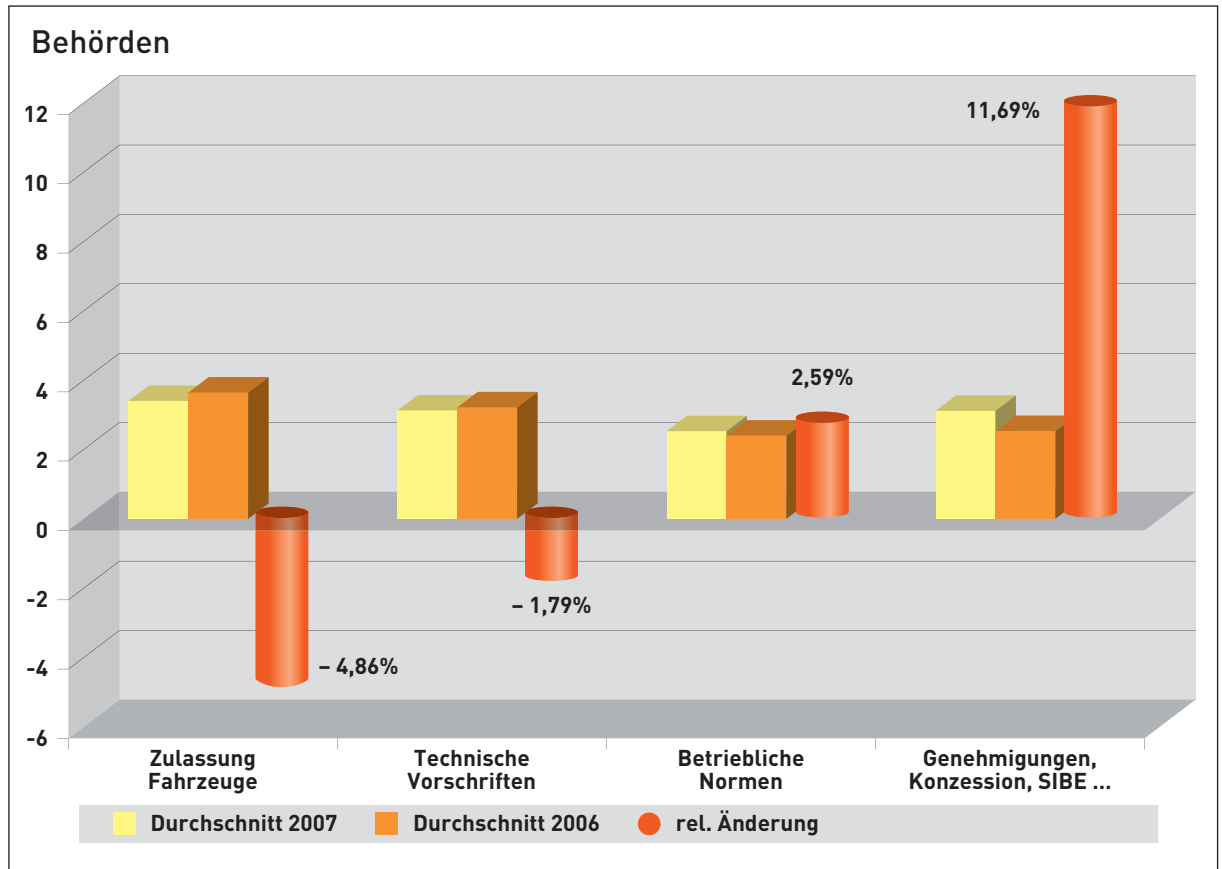


qualität von 43% der befragten Unternehmen besser benotet worden als im Jahr 2006. Für weitere 36% der befragten Unternehmen ist die Betriebsqualität mit dem Vorjahr vergleichbar. Von 21% der befragten Unternehmen wurde die Betriebsqualität schlechter benotet.

Personal

Bei der Themengruppe Personal haben 48% der befragten Bahnen die Benotung gegenüber dem Jahr 2007 nicht verändert. Die Unternehmen, die besser oder schlechter benoteten, halten sich mit je 26% die Waage. Absolut betrachtet hat sich die Durchschnittsnote dieser Themengruppe jedoch um mehr als 4% verschlechtert und liegt für die Befragung 2008 bei 2,5. Der Einflussfaktor Verfügbarkeit von Personal liegt trotz Verschlechterung um mehr

als 4% noch immer bei einem guten Notendurchschnitt von 2,5. Die Schulungseinrichtungen, eigentlich eine knappe Ressource in Österreich, erreichen dennoch einen Notendurchschnitt unter 2,5. Die Benotung ist jedoch nicht einheitlich, da 36% die gleiche, 36% eine bessere und die restlichen 28% (mehrheitlich zwei Punkte) schlechter benoten. Die Bahnen dürften individuell sehr unterschiedliche Erfahrungen gemacht haben. Die folgenden Jahre werden zeigen, ob ein Trend festzustellen ist. Den zweiten Platz in der Negativentwicklung der Durchschnittsnote wird vom Einflussfaktor Behördliche Auflagen belegt. Von den befragten Bahnen haben 41% wie im Jahr 2006, 17% besser als im Jahr 2006 und 42% schlechtere Noten vergeben. Der Notendurchschnitt änderte sich um mehr als 11% von 2,9 auf 3,5. Bei den beiden restlichen



Einflussfaktoren Soziale Normen und Sprache verbessert sich die Durchschnittsnote um ca. 3%.

Behörden

Bei der Fragengruppe, die die Tätigkeit der Behörden betrifft, haben 68% der Unternehmen die Noten wie im Vorjahr vergeben. Von 12% der Unternehmen wurden bessere und von 20% schlechtere Noten vergeben. Beim Einflussfaktor Fahrzeugzulassung haben 23% der Unternehmen eine bessere Note als im Vorjahr vergeben. Keine Änderung in der Note gab es bei 69% der Unternehmen. Die restlichen Unternehmen haben schlechter benotet. Der Notenschnitt für den oft als problematisch beschriebenen Einflussfaktor Zulassung verbesserte sich um fast 5% auf einen Notendurch-

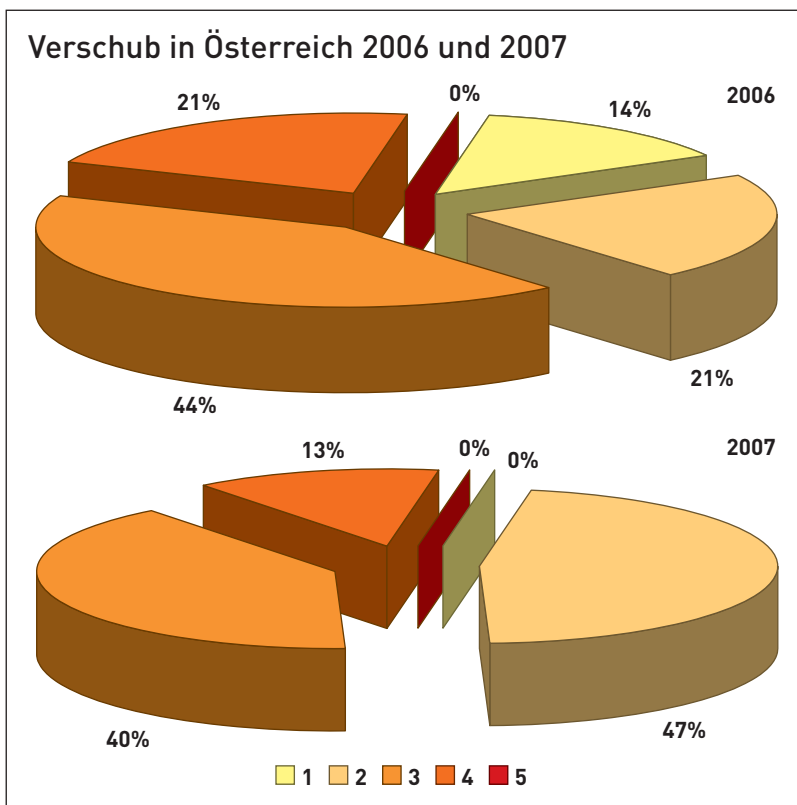
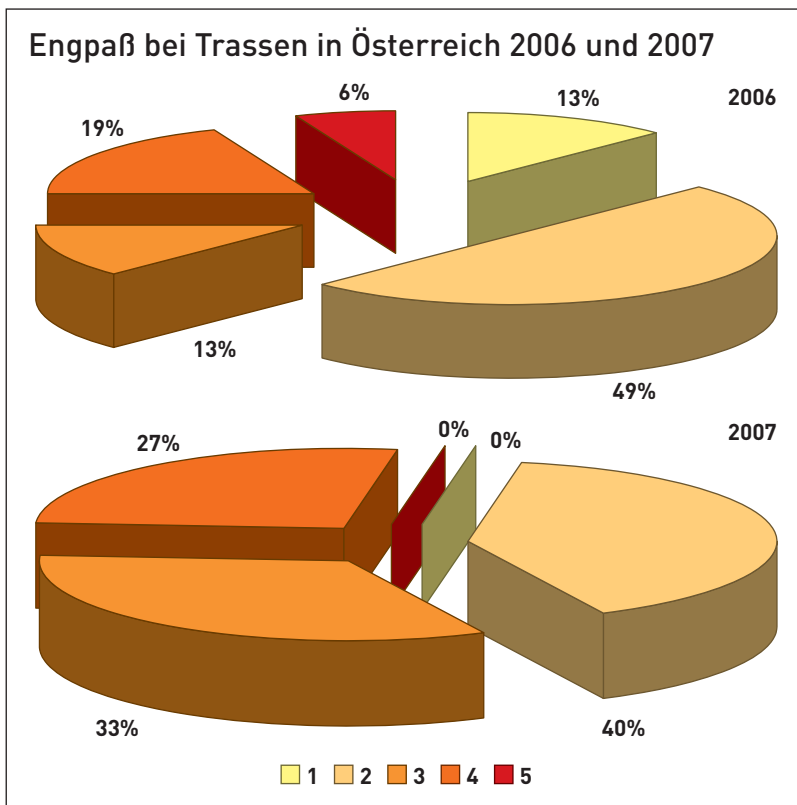
schnitt von 3,4. Beim Einflussfaktor Technische Vorschriften sehen 79% der Unternehmen keine Änderung zum Vorjahr und vergeben identische Noten. Die restlichen Unternehmen haben fast zu gleichen Teilen Verbesserungen oder Verschlechterungen festgestellt. Mit fast 1,8% hat sich die Durchschnittsnote bei der Befragung 2008 auf 3,1 leicht verbessert. In Anbetracht der umfangreichen Änderungen durch die TSI ist das Ergebnis der Umfrage für die beiden Einflussfaktoren Zulassung Fahrzeuge und Technische Vorschriften überaus erfreulich. Beim Einflussfaktor Betriebliche Normen ist der Notenschnitt gegenüber dem Vorjahr um c.a. 2,6% auf 2,5 gestiegen. Dabei haben 73% der Unternehmen wie im Vorjahr benotet. Weitere 20% der befragten Unternehmen haben um einen Punkt schlechter benotet. Die Durchschnittsnote liegt aber immer noch

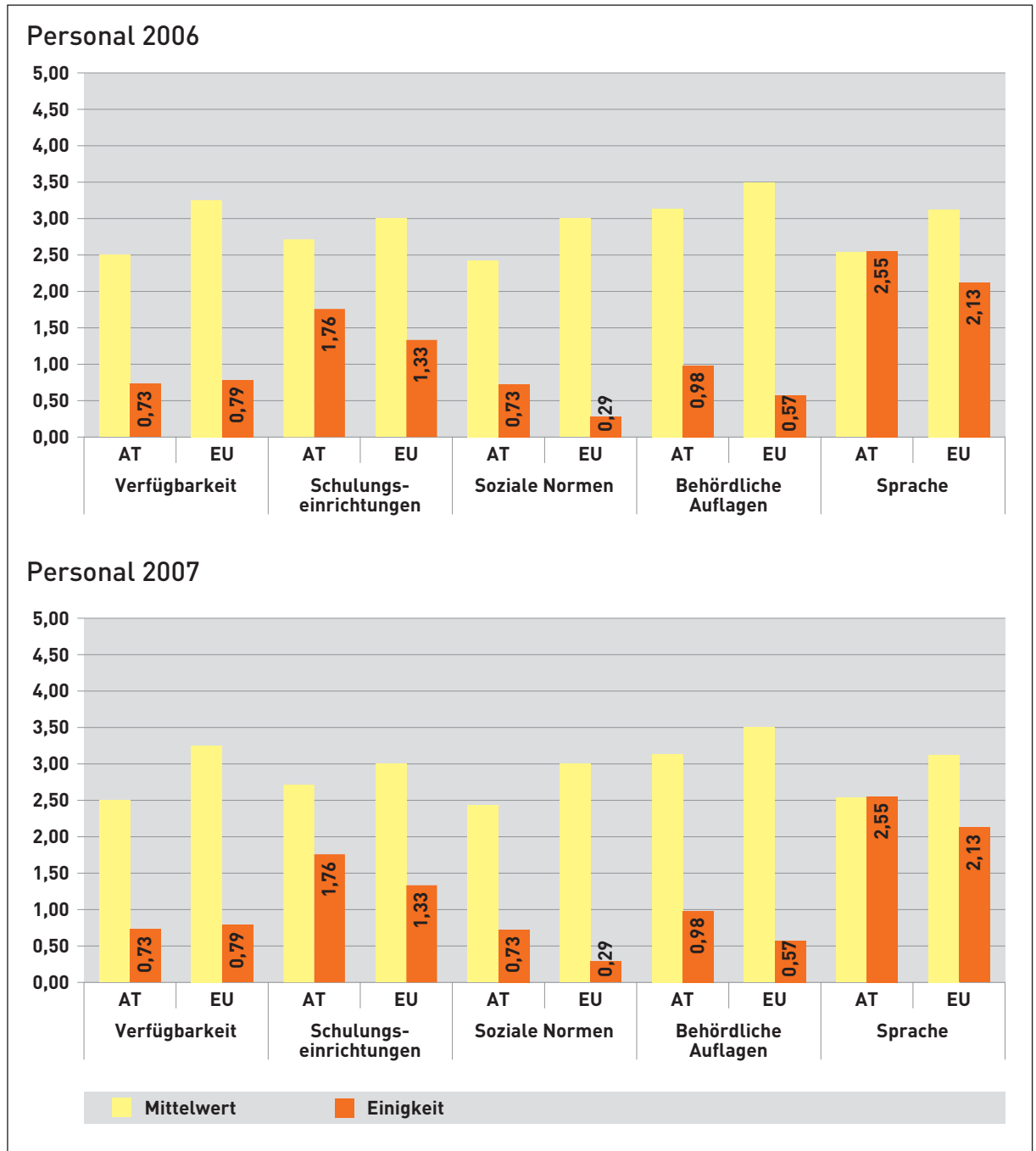
bei 2,5 und ist damit der positive Spitzenreiter der Themengruppe. Der Einflussfaktor Genehmigungen (Konzessionen, SIBE) zeigt ein gänzlich anderes Bild. 40% der Unternehmen haben eine schlechtere Note als im Vorjahr vergeben. Davon haben wieder 50% der Unternehmen eine um 2 Punkte schlechtere Note vergeben. Bei 53% der Unternehmen wurde wie im Jahr 2007 benotet. Der Notenschnitt verschlechterte sich dadurch um über 11% von 2,5 auf 3,1 und ist damit der negative Spitzenreiter in der Entwicklung der Notendynamik. Die Ursache diese Entwicklung ist wahrscheinlich die Dauer der Verfahren. Als Beispiel können die Probleme bei der Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen infolge fehlender Übergangsbestimmungen genannt werden.

Notenvergabe

Der Vergleich zeigt, dass fast alle Themengruppen von zumindest 50% der befragten Unternehmen identisch benotet wurden. Der Notenschnitt der einzelnen Themen ist dem des Vorjahrs sehr ähnlich, wobei die Unterschiede in der Durchschnittsnote zumeist unter 5% liegen. Auch wenn dies erst die zweite Umfrage ist und daher keine langen Zeitreihen möglich sind, lassen sich einige Ergebnisse aus der täglichen Arbeit des Regulators durchaus erklären. Auch Überraschungen sind nicht ausgeblieben. Wie ja schon der vorherige Abschnitt gezeigt hat, haben sich die Durchschnittsnote der einzelnen Einflussfaktoren bis auf wenige Ausnahmen bei der Befragung 2007 in Relation zur Befragung 2008 um weniger als 5% geändert. Das gilt jedoch nicht automatisch für die Verteilung der Noten. Hier kann bei gleicher Durchschnittsnote die Häufigkeit der Einzelnoten variieren. In den folgenden Grafiken wird anhand einiger Beispiele die Entwicklung der Einflussfaktoren beschrieben.

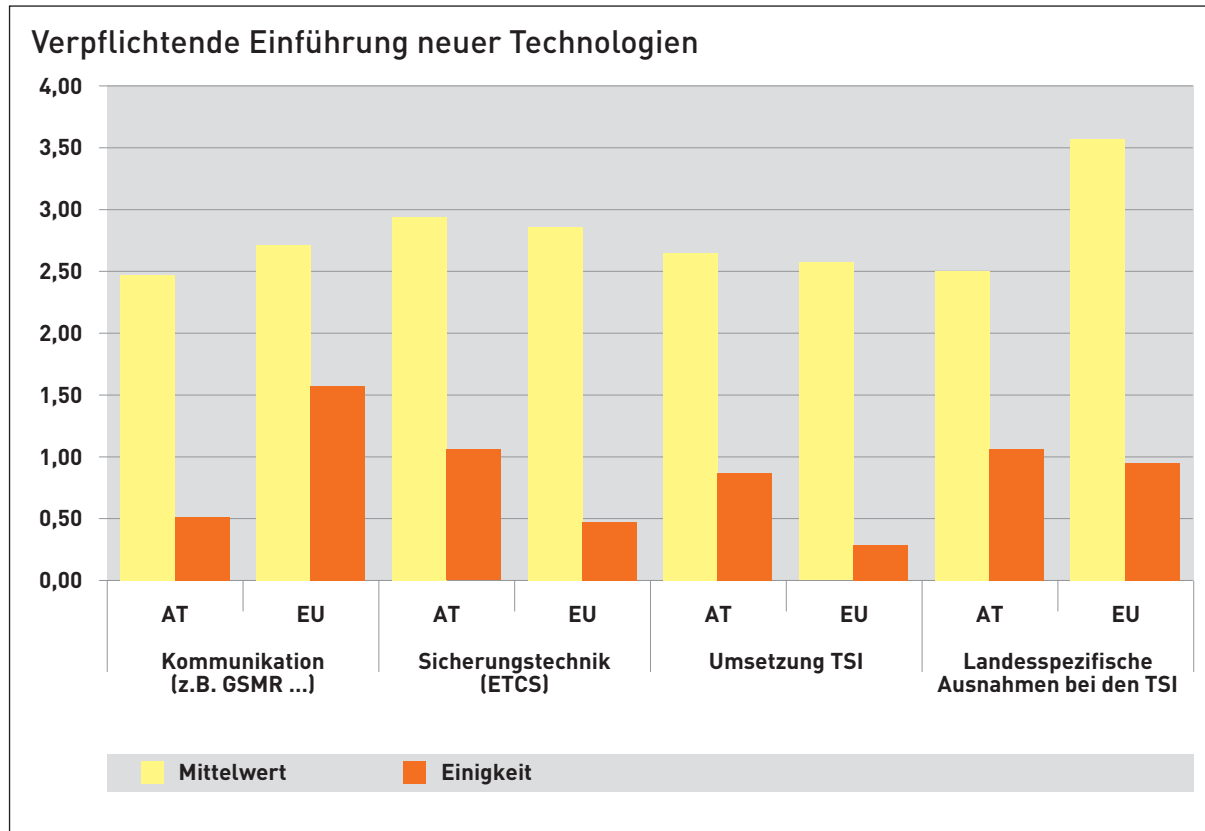
Für die Themengruppe Netzzugang sei exemplarisch die Notenverteilung für den Einfluss-





faktor Engpass bei Trassen angeführt. In den beiden folgenden Tortengraphiken ist die Verteilung der Noten für das Jahr 2006 und das Jahr 2007 zu sehen. Der Notendurchschnitt hat sich um ca. 6% geändert. Die Unterschiede bei den Einzelnoten sind jedoch sehr deutlich zu

erkennen. Haben im Jahr 2006 noch 13% der Bahnen mit Sehr Gut benotet, wird diese Note 2007 nicht mehr vergeben. Die schlechteste mögliche Note fünf wurde 2006 von 6% der Bahnen vergeben und kommt im Jahr 2007 ebenfalls nicht vor. Dafür hat der Anteil der



Bahnen, die mit befriedigend benotet haben, mit 20% den größten Zuwachs. Dem Trend folgend hat sich auch der Anteil von Gut mit 2006 49% um 9% auf einen Anteil von 40% verringert. Die Notenstromanalyse zeigt einen deutlichen Trend. Die ganz unzufriedenen Bahnen sind verschwunden, aber auch die Bahnen, die sehr zufrieden waren, haben 2007 offensichtlich andere Erfahrungen gemacht und danach benotet.

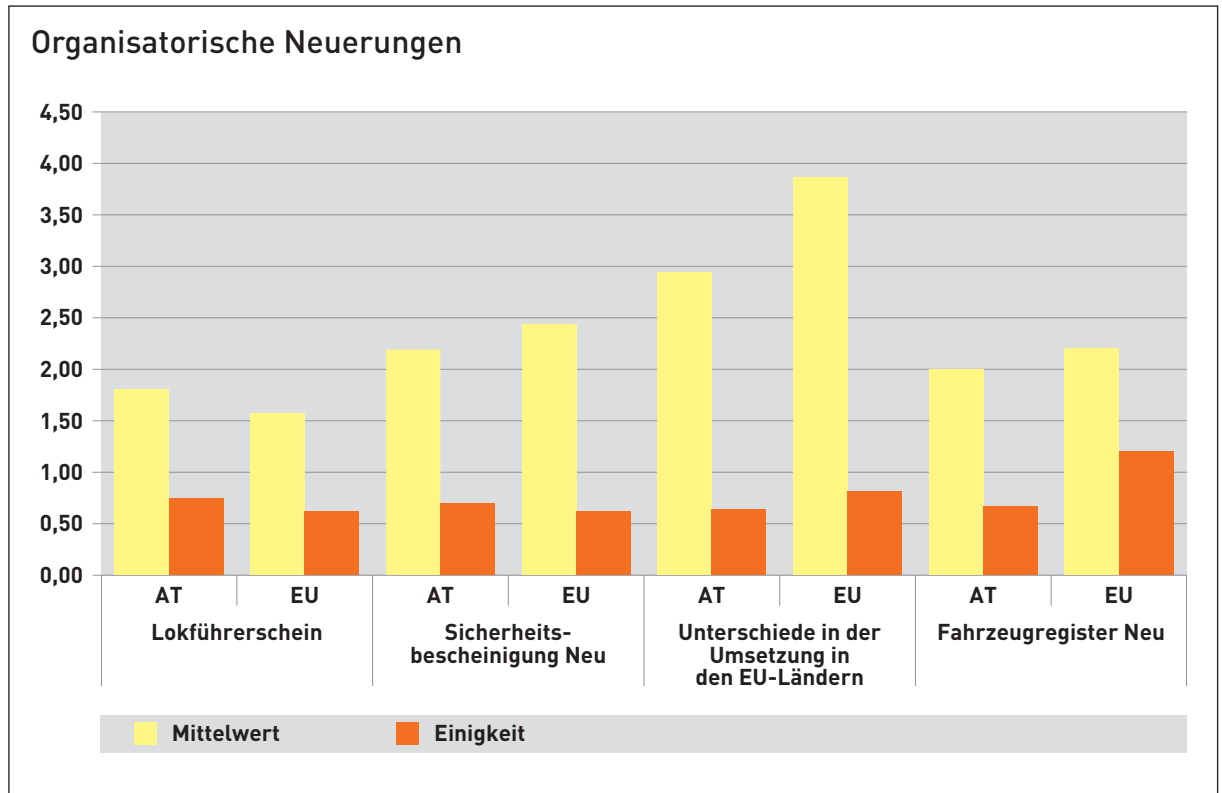
Ein weiteres, für den Eisenbahnverkehr wichtiges Thema der Umfrage war die Frage zum Verschub.

Auch beim Verschub ist die Änderung der Durchschnittsnote unter 5%. Der 14%ige Anteil der sehr zufriedenen Unternehmen aus dem Jahr 2006 ist gänzlich verschwunden. Die Note Gut hat ihren Anteil von 21% auf 47% vergrößert. Wie bei der Themengruppe Netzzugang ist die Note im unteren Notenbereich bes-

ser geworden. Keines der befragten Unternehmen war mit dem Verschub am österreichischen Netz gänzlich unzufrieden und deswegen die Note Fünf vergeben.

Anhand der nebenstehenden zwei Beispiele kann ein weiterer Trend beobachtet werden. Die Benotung der Eisenbahnunternehmen wird einheitlicher.

Die Ergebnisse zur Themengruppe Personal sind ein gutes Beispiel für diese Entwicklung. Die Einigkeit ist an den, in der Befragung 2007 kleineren, orangenen Säulen zu erkennen. Dieser Trend gilt nicht für alle Themen, ist aber typisch für die Befragung 2008. Eine erstaunliche Entwicklung zeigt das Ergebnis für die Behördlichen Auflagen im Vergleich Österreich und Europa. Die Durchschnittsnote für dieses Thema hat sich für Europa um mehr als 10% verbessert, die für Österreich um mehr als 11% verschlechtert. Das Ergebnis spiegelt offen-



sichtlich eine allgemeine Erfahrung wieder, denn die Unternehmen benoten, erkennbar an den kleinen Säulen für die Einigkeit, sehr ähnlich.

Neue Themengruppen

Bei der Befragung 2008 wurde der Fragebogen um zwei weitere Themengruppen erweitert. Im Folgenden die Ergebnisse für die neuen Themengruppen.

Kommunikation

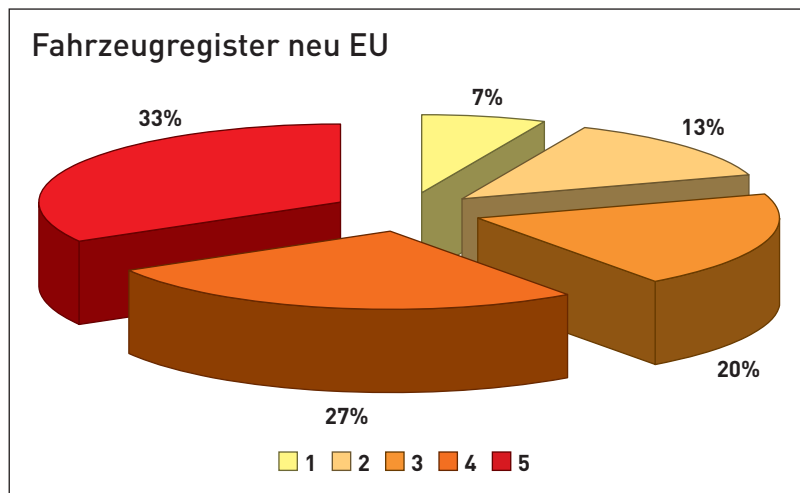
Beim Thema Kommunikation liegen die Mittelwerte erstaunlich niedrig. Für Österreich ist der Notendurchschnitt unter 2,5 und für Europa bei 2,7. Mit der Hintergrundinformation, dass in Österreich im Gegensatz zum restlichen Europa noch keine Strecken mit GSMR existieren, ist bei ähnlichem Notendurchschnitt der

Unterschied in der Einigkeit zwischen der österreichischen und der europäischen Note erklärbar. Im Gegensatz zum Thema Behördliche Auflagen mit einem Notendurchschnitt von 3,5 oder Genehmigungen/Konzessionen mit einem Notendurchschnitt von 3, ist der Notendurchschnitt mit ca. 2,5 sehr erfreulich. Mit einem Notendurchschnitt von über 3,5 ist der Einflussfaktor landesspezifische Ausnahmen bei den TSI einsamer Spitzenreiter der Themengruppe. Offensichtlich entsteht durch die landesspezifischen Ausnahmen bei den TSI, neben schon existierenden nationalen Besonderheiten, ein kompliziertes Regelwerk. Ursprünglich waren die TSI zur Vereinheitlichung diverser nationaler Normen und Auflagen gedacht.

Organisatorische Neuerungen

In der Themengruppe Organisatorische Neuerungen sind Themen zusammengefasst, die in

naher Zukunft als europaweite Standards etabliert werden sollen. Der Lokführerschein wird bei einem Notenschnitt für Österreich von 1,8 und Europaweit von 1,6 als positive Entwicklung gesehen. Dafür spricht die gute Note und die einheitliche Benotung der befragten Unternehmen. Die kleinen Balken für die Einigkeit zeigen eine große Übereinstimmung der Unternehmen bei der Benotung für diese Themengruppe. Lediglich beim Einflussfaktor Fahrzeugregister Neu waren die Noten unterschiedlich verteilt. Auch beim Einflussfaktor Sicherheitsbescheinigung Neu sehen die Bahnen bei einer Durchschnittsnote von 2,2 für Österreich und von 2,43 für Europa, keine besonderen Behinderungen. Wie schon bei der Themengruppe Neue Technologien werden auch bei dieser Themengruppe die nationalen Ausnahmen von den Bahnen als problematisch angesehen. Mit einem Notenschnitt von 2,9 für Österreich und 3,8 für Europa ist das Thema



Unterschiede in der Umsetzung negativer Spitzenreiter dieser Themengruppe. Bei wachsendem Anteil europaweiter und damit grenzüberschreitender Verkehre sind nationale Ausnahmeregelungen für alle Bahnen mit Mehrkosten verbunden.

Kundenzufriedenheit

Im Bereich der Kundenorientierung bzw. –zufriedenheit hat sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten sicherlich einiges zum Besseren gewandelt. Allein wenn das Service und die Freundlichkeit ehemaliger Staatsbetriebe mit heute verglichen werden, kann zweifelsfrei gesagt werden, dass dies nicht mehr mit früheren Zuständen verglichen werden kann. Sicherlich ist in Österreich auch im Bereich Kundenorientierung noch einiges zu tun, insgesamt kann sich mittlerweile das Niveau aber durchaus auch international sehen lassen.

In diesem Kapitel finden Sie einerseits die erste Jahresbilanz der neu geschaffenen Schlichtungsstelle bzw. ein Vergleich der Preisentwicklung im Verkehr mit dem Schwerpunkt Öffentlicher Verkehr. Ein besonderes Augen-

merk wird auf die Preisentwicklung bei den ÖBB-Tarifen der letzten 35 Jahre mit teils doch überraschenden Ergebnissen gelegt.

Ein Meilenstein für die Fortentwicklung der Fahrgastrechte ist die so genannte EU-Fahrgastrechtverordnung, die im Dezember 2009 in Kraft tritt. Damit wird endlich die derzeit ziemlich „rechtlose“ Stellung des Fahrgasts gegenüber den Beförderungsunternehmen gestärkt. Mehr dazu im Beitrag zum 3. Eisenbahnpaket bzw. im Kundenzufriedenheitsbericht.

Dies sind nur exemplarische Beiträge aus dem gesamten Kundenzufriedenheitsbericht der SCG-Schlichtungsstelle. Diesen können Sie auf der Homepage der SCG einsehen bzw. downloaden.

SCG – Schlichtungsverfahren

Gesetzliche Grundlage

Mit Inkrafttreten der Eisenbahngesetznovelle 2006¹ am 27.07.2006 hat die Schienen Control GmbH (SCG) die Aufgabe einer Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnunternehmen (im Güter- und Personenverkehr) gem. § 78a EISB übernommen, welche für die SCG ein völlig neues Aufgabenfeld zusätzlich zu ihrer bisherigen Tätigkeit darstellt.

Im Bereich der Schlichtung ist die SCG neben ihrer behördlichen Aufgabe im Rahmen der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes nun auch für die exemplarische Behandlung von Fahrgastbeschwerden zuständig. Diese Aufgabe des Konsumentenschutzes für die sog. Endkunden kann als außergerichtliche Einrichtung mit dem Ziel der Schlichtung gesehen werden, die etwa im Rahmen der Berichtserstellung auch Empfehlungen abgeben kann. Dies ist auch als Vorgriff auf im Rahmen des

3. Eisenbahnpakets beschlossenen Fahrgastrechte² auf europäischer Ebene, zu sehen.

Die in Österreich nach dem Vorbild der Schlichtungsstellen von RTR und e-control gewählte Lösung, die Schlichtung beim unabhängigen Schienenregulator anzusiedeln, hat gegenüber anderen Modellen wie etwa in Deutschland den Vorteil, dass die Finanzierung sicher gestellt ist. Das durchaus erfolgreich arbeitende deutsche Pendant, die Schlichtungsstelle Mobilität, kämpft alle Jahre mit der finanziellen Absicherung des Projektes.

Was ist Schlichtung

Schlichtung ist ein modernes Konfliktlösungsverfahren, eine Form der außergerichtlichen Streitbeilegung. Ein unparteiischer Dritter (Schlichter) erarbeitet einen individuellen Schlichtungsvorschlag und vermittelt so in

¹ BGBl. Nr. 60/1957
zuletzt geändert
durch BGBl. I
Nr. 125/2006

² VO (EG) 1371/2007

einem vorhandenen Streitfall. Die Vorteile gegenüber der gerichtlichen Schlichtung sind sicher die wesentlich niedrigeren Kosten, der Bedarf an geringer Formalisierung und konsensorientierter Lösungen und die bessere Eignung für Kleinststreitwerte.

Voraussetzung

Die Schlichtungsstelle ersetzt keinesfalls das Beschwerdemanagement des jeweiligen Eisenbahnunternehmens. Vielmehr können vom jeweiligen Unternehmen nach angemessener Frist nicht zur Zufriedenheit des Kunden gelöste Problemfälle in einem weiteren Schritt zur Schlichtung zwischen dem Kunden und dem Eisenbahnunternehmen der SCG vorgetragen werden. Die Eingrenzung auf ‚Kunden von Eisenbahnunternehmen‘ bedeutet, dass der Beschwerde eine konkrete Geschäftsbeziehung (Fahrkarte bzw. Frachtbrief o.ä.) zugrunde liegen muss. Beschwerden über Bauarbeiten, Lärmbelastungen usw. sind ebenso wie Beschwerden über Busse und Straßenbahnen (auch wenn sie zum jeweiligen Unternehmen

gehören) nicht von der Tätigkeit der Schlichtungsstelle umfasst.

Die SCG wird sich dann, wenn die Beschwerde von einer Gebietskörperschaft oder Interessensvertretung kommt jedenfalls, im Fall von Einzelkunden bei häufig auftretenden exemplarischen Problemen nach Maßgabe der Kapazitäten gemeinsam mit dem Kunden und dem Eisenbahnunternehmen um eine einvernehmliche Lösung (Schlichtungsvorschlag) bemühen.

Verfahren

Die genauen Verfahrensabläufe („Richtlinie“) sind auf unserer Homepage www.scg.gv.at abrufbar. Beschwerden, die bei uns direkt einlangen, leiten wir umgehend an das jeweilige Unternehmen weiter und erhalten dann jeweils eine Rückmeldung über die Art der Erledigung. Auch wenn kein Schlichtungsverfahren durchgeführt wird bzw. keine unmittelbare Zuständigkeit der SCG vorliegt, werden die Fälle jedenfalls in einem Bericht über die Entwicklung der Kundenzufriedenheit berücksichtigt.

Jahresbilanz 2007

Herkunft der Beschwerden

Grundsätzlich muss angemerkt werden, dass es der Schlichtungsstelle in den ersten 10 Monaten nach Aufnahme ihrer Tätigkeit (Die Schlichtungsstelle nahm ihre Arbeit mit 01.03.2007 auf) natürlich an Bekanntheit mangelte, da bisher noch so gut wie keine Öffentlichkeitsarbeit betrieben wurde. Trotzdem kamen bereits knapp 40% der Beschwerden aus anderen Quellen als jener des BMVIT, neben Privatpersonen war dies insbesondere die Arbeiterkammer. Die restlichen 60% der

Beschwerden im Jahr 2007 kamen daher über das BMVIT. Naturgemäß betreffen sie fast ausschließlich den Branchenführer, die ÖBB, und hierbei in erster Linie die ÖBB Personenverkehr AG, deutlich weniger auch die ÖBB Holding AG oder die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG. Die kleineren Bahnen sind so gut wie überhaupt nicht betroffen, da hier aufgrund des wesentlich persönlicheren Kontakts mit Beschwerden anders umgegangen wird. Hier wird bei jeder Beschwerde unverzüglich mit dem beim Vorfall diensthabenden Mitarbeiter über die Be-

Beschwerden März bis Dezember 2007

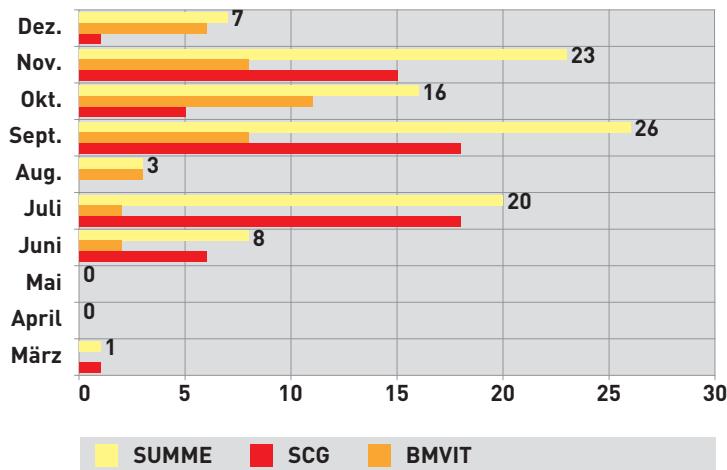


Abb. 1: Anzahl der Beschwerden in den einzelnen Monaten
schwerde gesprochen und zumeist, sofern vertretbar, unkompliziert eine Lösung gesucht. Dies ist natürlich bei einem so großen Unternehmen wie der ÖBB nicht oder nur selten möglich.

Die wichtigsten Beschwerdegruppen

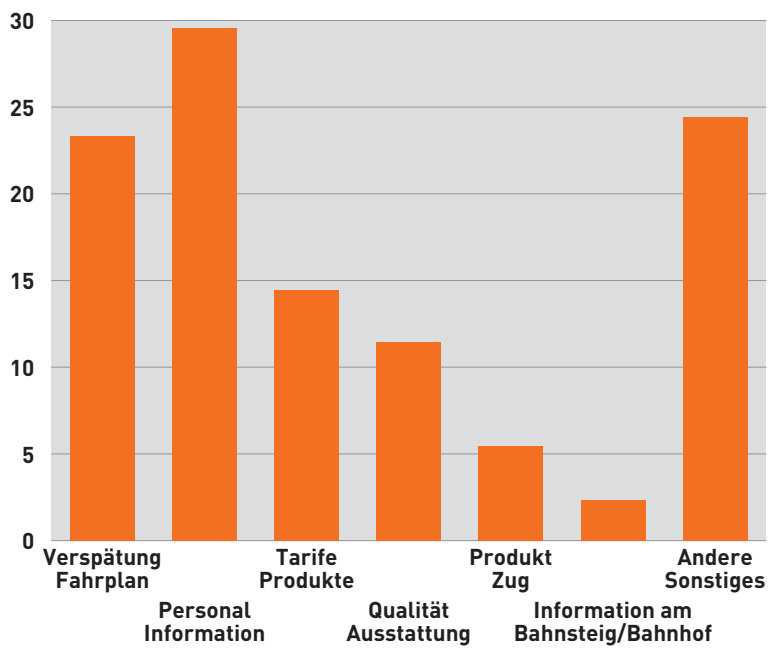


Abb. 2

In der ersten Abbildung wurde zwecks Übersichtlichkeit nicht nach Beschwerdegründen unterschieden, sondern nur danach, ob die Beschwerden über das BMVIT oder aus anderen Quellen an die SCG Schlichtungsstelle übermittelt wurden. Insgesamt waren es seit Beginn der Tätigkeit der Schlichtungsstelle im März bis zum Jahresende 104 Beschwerden, die jedoch öfters gleich mehrere Beschwerdegründe aufwiesen, sodass die Anzahl der Beschwerdegründe doch wesentlich über dieser Zahl liegt. Neben dem Monat Juli waren die Herbstmonate September bis November eindeutig die Spitzenmonate. Wobei aber angemerkt werden muss, dass dabei natürlich die Zeit bis die Beschwerde bei der SCG einlangt, berücksichtigt werden muss. Da bei der SCG bewusst keine weitere Beschwerdestelle, sondern eine Schlichtungsstelle angesiedelt wurde, vergeht bis zum Einlagen bei der SCG doch ein gewisser Zeitraum. Immerhin muss sich ja der Beschwerdeführer zuerst an das jeweilige Eisenbahnunternehmen wenden. Wenn die Beschwerde noch über eine weitere Organisation oder über das BMVIT läuft, dauert der Weg bis zur SCG naturgemäß noch etwas länger. Dies schränkt die Aussagekraft der Verteilung über die einzelnen Monate ein.

Beschwerdegründe

In der zweiten Abbildung werden dafür die Beschwerden nach Beschwerdegruppen eingeteilt. Die Gründe für Beschwerden sind naturgemäß sehr weit gestreut, sehr oft gibt es mehrere Beschwerdegründe unter einmal. Zahlenmäßig herausstechen die beiden Beschwerdegruppen Personal/Information bzw. Verspätung/Fahrplan.

Zu den Spitzenreitern der Beschwerden zählen Klagen über unfreundliches Personal und die mangelnde Information etwa über Verspätungen oder sonstige Probleme im Zugverkehr. Natürlich ist es für ein Unternehmen wie die ÖBB

schwer, dass bei so vielen Mitarbeitern und zwangsläufigen Kundenkontakten keine Beschwerden entstehen. Es muss der ÖBB auch zugestanden werden, dass in den letzten Jahren massiv in die Schulung ihrer Mitarbeiter in punkto kundenfreundliches Verhalten investiert wurde. In gewissen Belastungssituationen ist es verständlich, dass auch mal beim geduldigsten Mitarbeiter die Grenze des Erträglichen erreicht ist. Trotzdem darf sich ein Kunde auch in kritischen Situationen ein dementsprechendes Verhalten des ÖBB-Mitarbeiters erwarten. Aufgrund des immer noch hohen Prozentsatzes an Beschwerden über Mitarbeiter scheint man hier noch nicht bei einem befriedigenden Ergebnis bei der Mitarbeiterauswahl und -ausbildung angelangt zu sein. Dabei darf fairerweise jedoch nicht unerwähnt bleiben, dass durchaus oft ganz bestimmte persönlich genannte Angestellte gelobt werden.

Die zweite große Gruppe sind die zahlreichen Beschwerden über Verspätungen und überfüllte Züge. Hierbei ist anzumerken, dass hier ein besonders hohes Maß an Frustration und Resignation spürbar ist. Insbesondere für Pendler, welche ja auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind, sind ständige Verspätungen und Zugausfälle mehr als nur ein gelegentliches Ärgernis. Daher zählen überdurchschnittlich viele Beschwerdeführer zur Gruppe der Pendler. Besonders erzürnt sind die Beschwerdeführer, wenn zu den Ausfällen noch eine schlechte Informationspolitik und/oder unfreundliche Mitarbeiter dazu kommen.

Bei den Fahrkartenautomaten wird sehr häufig kritisiert, dass sie außer Funktion oder schwierig zu bedienen sind. Zuletzt wurde auch mehrmals die unterschiedliche Tarifgestaltung aufgrund der zahlreichen Verkehrsverbünde mokiert. Deswegen ist es möglich, dass man am Fahrkartenautomaten für die Fahrt an einen Zielort, je nach gewählter Fahrroute, unterschiedliche Preise bezahlt. Bei der Kritik an den Fahrpreisen ist zu bemerken, dass gerade die

Gruppe der Gelegenheitsfahrer, die zumeist den vollen Preis bezahlt, besonders wenig Verständnis für Qualitätseinschränkungen hat. Gerade diese Gruppe vergleicht den Preis und das Angebot sehr häufig mit der Autofahrt und steigt daher bei schlechten Erlebnissen schnell wieder auf den PKW um.

Die Kritik am Fahrplan ist sehr vielschichtig: Fehlende Nachtzüge in ausländische Städte wie Paris oder Amsterdam, die Streichung von Regional- bis hin zu fehlenden Autoreisezügen. Die Argumentation der ÖBB, dass auf Langstrecken keine annähernd konkurrenzfähigen Verbindungen angeboten werden können, ist jedoch durchaus nachvollziehbar. Die Verbindung von niedrigen Preisen und wesentlich kürzeren Transportzeiten der Fluglinien ist für die Bahnen nur schwer konkurrenzierbar, zumindest solange Flugtickets noch so billig sind. Insbesondere in ländlichen Regionen werden der schlechte Takt, lange Fahrzeiten und mangelnde Anschlusszüge kritisiert. Bei den Beschwerden von Bahnfahrern aus dem ländlichen Raum schwingt meistens eine starke Resignation mit, da man von den großen Investitionen in den Hauptstrecken und Ballungszentren nur wenig mitbekommt und sich daher grundsätzlich benachteiligt fühlt.

Weitere Themenbereiche, die besonders häufig in Beschwerden vorkommen (in der Reihenfolge der Häufigkeit): Schlechte Infrastruktur & Komfort, Pro und Kontra Rauchverbot, Probleme bei der Heizung bzw. Lüftung der Waggons, Probleme bei Gepäckszustellung und Reservierung oder Diebstähle. Auch die Homepage scheint die Erwartungen der Kunden nicht gänzlich zu erfüllen. Daneben gibt es natürlich oft auch sehr spezielle Anregungen und Kritikpunkte, bei denen besonders persönliche Erfahrungen und Erlebnisse eine Rolle spielen. Schlussendlich zielt ein kleiner Teil auch auf eher grundsätzliche Problematiken, welche sich eher auf der (verkehrs) politischen Ebene abspielen.

Betroffene Unternehmen

Mit nahezu 100% gehen sämtliche Beschwerden zu Lasten der ÖBB und hier wiederum zum überwiegenden Teil der Personenverkehr AG. Von Seiten der Schlichtungsstelle muss jedoch die bisher gute Zusammenarbeit mit der Beschwerdeabteilung der ÖBB hervorgehoben werden, was sich auch in der positiven Behandlung jener Beschwerden, die die SCG an die ÖBB herangetragen hat, niederschlägt. In

sämtlichen Fällen bekamen die Beschwerdeführer eine Entschädigung in Form von ÖBB-Gutscheinen. Natürlich handelt es sich hier um Kleinstbeträge, in einem Fall betrug sie aber immerhin € 300,-. In allen Fällen konnte durch die unbürokratische Form der Zusammenarbeit formelle Verfahren vermieden werden. Erst im Jahr 2008 war das erste formelle Verfahren anhängig, da die Beschwerde von einer Interessensvertretung stammte.

Exemplarische Entschädigungsfälle

Insgesamt ist die Entschädigungspraxis seitens des hauptbetroffenen Marktführers ÖBB eher kritisch zu betrachten. Die bisherige Praxis der ÖBB ist vorsichtig ausgedrückt ausbaufähig und die ÖBB sind in jenen Fällen, die wir bearbeiteten, erst durch unsere Aktivitäten tätig geworden.

Diebstahl im Schlafwagenabteil

Positiv gelöst konnte jedoch der Diebstahl in einem Schlafwagenabteil im Zug nach Italien werden. Aus dem versperrten Abteil wurde der Koffer samt Inhalt gestohlen. Der Schaden betrug ca. € 2200,-, die Versicherung erstattete im Rahmen eines Kreditkarten-Reiseschutzes ca. € 1800,-, restlicher Schaden war ca. € 400,-. Seitens der ÖBB wurde auf die Bestimmungen des internationalen Schlafwagentarifefes hingewiesen, wonach der Reisende selbst auf sein Gepäck zu achten hat. Eine Haftung der Eisenbahn sei ausgeschlossen. Zudem wurde auf die verwendeten Sicherungs- und Sperreinrichtungen hingewiesen, die den international üblichen Standards entsprechen würden und auf den Umstand, dass es auf dieser Strecke so gut wie keine Diebstähle gäbe. Die Recherchen der SCG hatten jedoch ein etwas differenzierteres Bild der

Sachlage ergeben. Die Anfrage bei einer großen Reiseversicherung ergab, dass immerhin 1/3 der Versicherungsfälle in österreichischen Zügen in Schlafwagenabteilen passieren. Leider führt die österreichische Bundespolizei keine eigene Auswertung von Diebstählen in Zügen mehr, daher können nur die Zahlen für öffentliche Verkehrsmittel herangezogen werden. Im Jahr 2006 gab es aber immerhin 2723 angezeigte Fälle von Diebstahl und Entwendung in öffentlichen Verkehrsmitteln, dazu noch 14 454 Fälle von Taschen-/Trickdiebstahl in öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Aufklärungsquote war unter 5% bzw. im zweiten Bereich sogar unter 0,5%! Zudem konnte nachgewiesen werden, dass Diebstähle in Eisenbahnen in Italien durchaus alarmierend sind und in die Tausende gehen. Daraufhin ging die ÖBB PV auf unseren fairen und moderaten Vergleich ein und bot € 300,- in Form von ÖBB Gutscheinen an. Dieser durchaus faire Vorschlag – angesichts der eher unstrittigen Rechtslage – wurde seitens des Beschwerdeführers angenommen.

Keine oder zuviel Fahrkarten

Im ersten Fall hat nach den Angaben der Beschwerdeführerin der zuständige ÖBB-Mitar-

beiter den Fehler begangen und versehentlich die Fahrscheine doppelt ausgestellt, was der nicht sehr sprachkundigen Kundin aus den Philippinen nicht sofort auffiel. Bei den Fahrscheinen war ersichtlich, dass die tatsächlich benötigten Fahrscheine hin und retour eine Abstempelung durch den Schaffner aufwies, die beiden zuviel gekauften Einzelfahrscheine jedoch nicht. Die ÖBB lehnten ursprünglich eine Erstattung mit dem Hinweis ab, dass nach ihren Tarifbestimmungen Globalfahrscheine nur bis zur Abfahrt des gebuchten Zuges erstattet werden. Nach Intervention durch die SCG Schlichtungsstelle reagierte man bei den ÖBB überaus schnell und erstattete der Kundin den vollen Fahrpreis von € 98,- in Form von ÖBB Gutscheinen für die zu viel gekauften Fahrscheine.

Ähnlich der zweite Fall. Die Beschwerdeführerin kaufte ihr Ticket mittels Bankomatkarte am Ticketautomaten. Versehentlich nahm sie statt des bezahlten Tickets den Zahlungsbeleg des vorigen Kunden aus dem Automaten. Diesen Irrtum entdeckte sie erst im Zug und musste daher ein neues Ticket samt Bordaufschlag bezahlen. Ihre Behauptung konnte auch angesichts des Kontoausdrucks und den Zeitangaben auf den Fahrscheinen bzw. dem Kundenbeleg glaubwürdig nachvollzogen werden. Trotzdem lehnte die ÖBB mit dem Hinweis auf die Tarifbestimmungen eine Erstattung ab. Für verlorene Fahrausweise kann keine Entschädigung gewährt werden, da ja jedermann bei reinen Überbringerpapieren die Möglichkeit auf Rückvergütung hat. Nach Intervention durch die SCG Schlichtungsstelle reagierte man bei den ÖBB auch in diesem Fall überaus schnell und kundenfreundlich und erstattete der Kundin den vollen Fahrpreis (sogar mit Bordaufschlag) von € 36,- in Form von ÖBB Gutscheinen.

Auch im dritten gleichgelagerten Fall ein ähnlicher Sachverhalt. Der Beschwerdeführer kaufte sich bereits vor den Weihnachtsfeier-



tagen seine Monatskarte. Zum Dienstantritt Mitte Jänner hat er dies vergessen und kaufte sich irrtümlicherweise noch einmal eine Monatskarte für denselben Zeitraum. Als er diesen Irrtum bemerkte, wollte er den Preis für die erste nicht benützte Monatskarte retour verlangen. Seitens der ÖBB berief man sich auf die tarifarischen Bestimmungen und lehnte eine gänzliche oder teilweise Refundierung ab. Der Beschwerdeführer wandte sich an das BMVIT und die SCG-Schlichtungsstelle und bekam den Wert der nicht benützten Monatskarte in Form von ÖBB-Gutscheinen ersetzt. Ähnlich erging es auch einem anderen Beschwerdeführer, welcher sich statt einer 4er Streifenkarte eine 4-Zonenkarte kaufte. Die ÖBB lehnten die Erstattung ab, da sie keinen Vermerk der Nichtbenützung aufwies. Der Beschwerdeführer wandte sich an das BMVIT und die SCG-Schlichtungsstelle und bekam € 12,- in Form von ÖBB-Gutscheinen ersetzt.

Die Kundenzufriedenheit sinkt beim langen Anstellen vor dem Schalter sowie bei nicht immer kundenorientierten Automaten.

Schwierigkeiten bei der Reservierung der Fahrradstellplätze

Eine Beschwerdeführerin berichtet über Probleme bei der Reservierung für Fahrradstellplätze für den ÖBB-Zug nach Hamburg. Jahre-

lang sei dies bei der Buchung bereits Monate zuvor klaglos gegangen, doch heuer war dies erst an einem anderen Tag als den gewünschten möglich. Dadurch war die Beschwerdeführerin gezwungen, einen zusätzlichen Urlaubstag und ein Hotel zu nehmen.

Daraufhin bekam sie eine recht knappe Antwort seitens der ÖBB PV. Demzufolge benötige der Transport von Rädern viel Platz und werde nur selten genutzt, was sich betriebswirtschaftlich kaum rechne. Darauf wandte sich die Beschwerdeführerin an Herrn Bundesminister Faymann, wo sie noch einmal ihr Unverständnis äußerte, dass es die ÖBB nicht schaffe, die erforderlichen Fahrradstellplätze nach den erfolgten Reservierungen zu planen.

Durch die Initiative der SCG Schlichtungsstelle bekam die Beschwerdeführerin eine wesentlich ausführlichere Antwort der ÖBB PV, in welchem die ÖBB wesentlich detaillierter ihre Position begründeten. Seitens der ÖBB wurde argumentiert, dass die Fahrradmitnahme stark saison- und wetterabhängig und daher nur an vergleichsweise wenigen Reisetagen im Jahr gefragt sei, dadurch jedoch hohe Zusatzkosten (etwa zur sicheren Verwahrung) entstehen. Es wurde aber eine Adaptierung des Mobilitätsangebotes in Aussicht gestellt, was insbesondere aus umweltpolitischer Sicht sehr zu unterstützen ist. Lobenswert ist die kleine Entschädigung von € 40,- in Form von ÖBB-Gutscheinen.

Schwierigkeiten mit dem Bahn-Kurierdienst

Der Beschwerdeführer buchte den BahnKurier-Dienst der ÖBB. Obwohl vorher beim Callcenter Erkundigungen über das Procedere eingeholt wurden, endete die gebuchte Leistung fast im Fiasko. Laut Beschwerdeführer konnte der Auftrag als „nicht im System“ an keinem Schalter am Südbahnhof gebucht werden, zudem wurde der dafür engagierte Bote von den An-

gestellten sehr unfreundlich behandelt. Auch beim Zugbegleiter hatte der Bote kein Glück. Erst ein weiterer Zugbegleiter nahm das am Ankunftsort dringend benötigte Paket mit. Die ÖBB entschuldigten sich für das Benehmen der Mitarbeiter und erklärten das Missverständnis dahingehend, dass das BahnKurier-Service nur auf direkten Verbindungen zur Verfügung steht, was hier nicht der Fall war. Als Entschädigung wurden Bahngutscheine im Wert von € 30,- geleistet.

Nicht existente Zugverbindung

Der Beschwerdeführer wollte mit der Bahn aus Tschechien nach Wien reisen. Sowohl die ÖBB-Fahrplanauskunft im Internet als auch der gedruckte Streckenfahrplan der ÖBB wiesen den von ihm ausgewählten Zug nach Wien aus. Erst im Zug wies der Schaffner der Tschechischen Bahn ihn daraufhin, dass der angegebene Anschluss nicht bestünde, da der Anschlusszug nach Wien von den ÖBB gestrichen wurde. Auch eine sofortige telefonische Kontaktaufnahme bzw. die nachfolgende Beschwerde bei den ÖBB blieben erfolglos. Der Beschwerdeführer wandte sich an das BMVIT und die SCG-Schlichtungsstelle. Seitens der ÖBB wurde der Misstand dahingehend erklärt, dass die ursprünglich geplante Verbindung aufgrund von Bauarbeiten der Tschechischen Bahnen verzögert wurde und diese auch für die notwendige Information zuständig gewesen wäre. Die ÖBB entschuldigten sich dafür mit € 24,- an ÖBB-Gutscheinen.

Kein 1. Klassewaggon und kein Speisewagen

Die Beschwerdeführerin buchte den Zug von Wien nach Klagenfurt in der 1. Klasse. Da jedoch kein benutzbarer 1. Klassewaggon zur Verfügung stand, musste sie pro Person weitere € 15,- für die Benützung des Konferenzwag-

gons aufzählen. Die im Vergleich zum Auto hohen Kosten der Bahnfahrt und der fehlende Speisewagen wurden von ihr noch zusätzlich moniert. Die Beschwerdeführerin wandte sich an das BMVIT und die SCG-Schlichtungsstelle.

Seitens der ÖBB wurde der fehlende Speisewagen mit der mangelnden Nachfrage auf dieser Strecke erklärt. Die Aufzählung aufgrund des fehlenden 1. Klassewaggons wurde rückerstattet.

Preisentwicklung für Endkunden

Der Öffentliche Verkehr stellt nicht nur eine der umweltfreundlichsten Beförderungsarten dar. Er ist angesichts der Entwicklungen auf dem Energie- und Treibstoffsektor für viele Menschen zunehmend auch die einzige leistbare. Deswegen sind leistbare und schnelle öffentliche Verkehrsmittel für viele Menschen von immenser Bedeutung. Im zweiten Teil des Artikels daher eine kurze Analyse der Preisentwicklung in den letzten 3 Jahrzehnten beim wichtigsten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Österreich. Ein essentieller Bestandteil der Verkehrspolitik muss es sein, die Menschen zum Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Wesentliche Gründe für die fehlende Bereitschaft gewisser Teile der Bevölkerung darauf umzusteigen sind hohe Preise und schlechte Verbindungen (natürlich spielen auch andere Gründe eine Rolle). Gerade die Preise für Gelegenheitsfahrer bei Einzelkarten wirken sicherlich abschreckend und sind wenig förderlich, sie zum Umsteigen zu bewegen, während etwa das Angebot für Vielfahrer oder Senioren als attraktiver angesehen werden kann.

Preisentwicklung von 1987 bis 2007¹

Beim gesamten Verkehr leicht überdurchschnittlich

Die Preisentwicklung bei den gesamten Verkehrsdienstleistungen bewegt sich von 1987 bis 2007 bei 7,7% über dem des gesamten Ver-

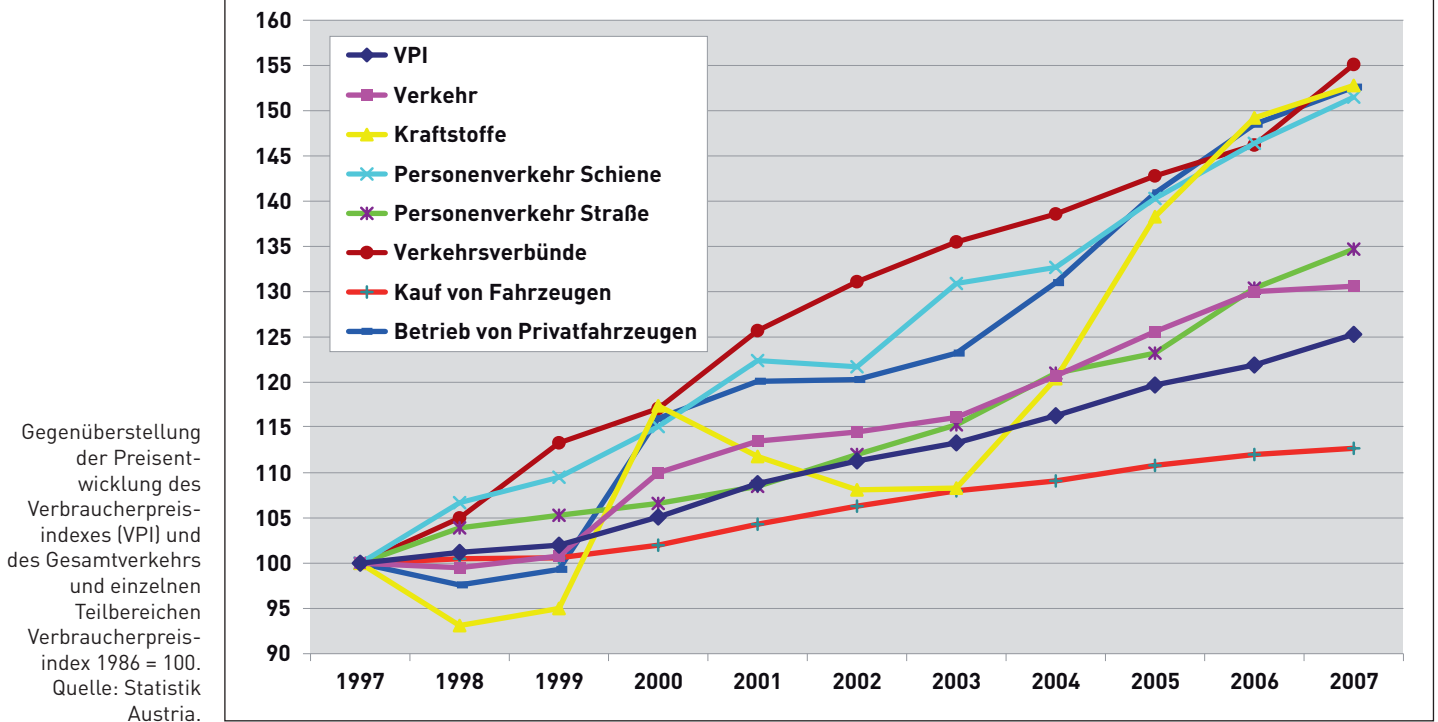
braucherpreisindex (VPI 157,8, Verkehr 165,5). Die differenziertere Betrachtung nach Teilbereichen gibt aber ein teilweise anderes Bild.

Beim Öffentlichen Verkehr massiv

So sind etwa die Preise für Personenbeförderung doch wesentlich stärker gestiegen. Während der Anstieg im Bereich des Straßenverkehrs noch relativ moderat um knapp 35% ausgefallen ist, fiel er im Schienenverkehr schon um einiges drastischer aus. Mit 51,5% bei der Personenbeförderung im Schienenverkehr und mit sogar 55,1% bei den Verkehrsverbänden liegt hier die Preisentwicklung doch um ca. das Doppelte über dem Durchschnitt. Relativiert werden diese Werte dadurch, dass der Pkw mit rund 65% den größten Anteil an der gesamten Fahrleistung hat, während der Anteil der Bahn schon seit vielen Jahren unter 10% stagniert. Lag das Preisniveau im Bereich Personenbeförderung Schienenverkehr und bei den Verkehrsverbänden im Jahr 1997 mit 1,5% bzw. 6% noch unwesentlich höher als der allgemeine Preisanstieg, so sieht das Bild im Jahr 2007 gänzlich anders aus. 2007 liegen die Vergleichszahlen um immerhin mehr als 26% bzw. knapp 30% darüber. Bei den Preisen für die Personenbeförderung im Schienenverkehr gab es in den Jahren 1998, 2000, 2001, 2003, 2005, 2006 und auch 2007 besonders hohe Steigerungen, Spitzenreiter ist 2003 mit 9,2%. Nur einmal gab es eine Senkung, nämlich von 2001

¹ Quelle: Statistik Austria

Preisentwicklung im Verkehrssektor 1997-2007



auf 2002 mit knapp 0,7%. Blieb die durchschnittliche allgemeine Preissteigerung in den Jahren 1997 bis 2007 zwischen 0,6% und 2,7% ziemlich konstant, lagen die Preissprünge bei der Personenbeförderung im Schienenverkehr zwischen 0,8% und 9,2%, wobei davon immerhin 7 Erhöhungen – weit über der durchschnittlichen Inflationsrate – bei Werten zwischen 5,1% und 9,2% lagen.

Beim privaten Verkehr sind insbesondere beim Betrieb von Privatfahrzeugen mit 52,6% und beim Kapitel Wartung und Reparaturen mit 56,5% exorbitante Preissteigerungen zu verzeichnen. Auch die Aufwendungen für Kraftstoffe und der Betrieb von Privatfahrzeugen sind mit 52,8% und 52,6% deutlich überdurchschnittlich teurer geworden.

Unter der durchschnittlichen allgemeinen Erhöhung liegt der Kauf von Fahrzeugen, etwa bei Kraftfahrzeugen mit 12,7% oder bei Fahrrädern, wo sogar ein Rückgang von 12,6% zu

verzeichnen ist. Bei den öffentlich immer hitzig diskutierten Preisen von Treibstoffen wie Benzin oder Diesel ergeben die Zahlen ein sehr differenziertes und teilweise überraschendes Ergebnis. So war der Anstieg bis ins Jahr 2003 sogar unterdurchschnittlich und ist erst seit 2004 auf überdurchschnittliche 52,8% im 10 Jahresvergleich gestiegen.

Das Jahr 2007

Steigende allgemeine Inflation

Im letzten Jahr lag die allgemeine Inflationsrate bei gemäßigten 2,2%, was allerdings einen Anstieg von 0,7% gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Österreich ist damit unter den sechs preisstabilsten Ländern in der Eurozone. Angemerkt muss dabei jedoch werden, dass ab dem Herbst die Inflationsrate sprunghaft angestiegen und im Jahr 2008 mit Raten zwischen 3 und 4% auf hohem Level geblieben ist.

Besonders zum Ansteigen der Inflation haben die Waren- und Dienstleistungsgruppen Wohnung, Wasser und Energie mit 4,6% auf der einen Seite und Nahrungsmittel und alkoholfreie Getränke mit 4,1% auf der anderen Seite beigetragen. Preisdämpfend wirkten Freizeit und Kultur mit 0% und die Nachrichtenübermittlung mit -3,3%.

Sinkende Inflation beim Verkehr – Preistreiber Treibstoffe und ÖPNV-Tickets

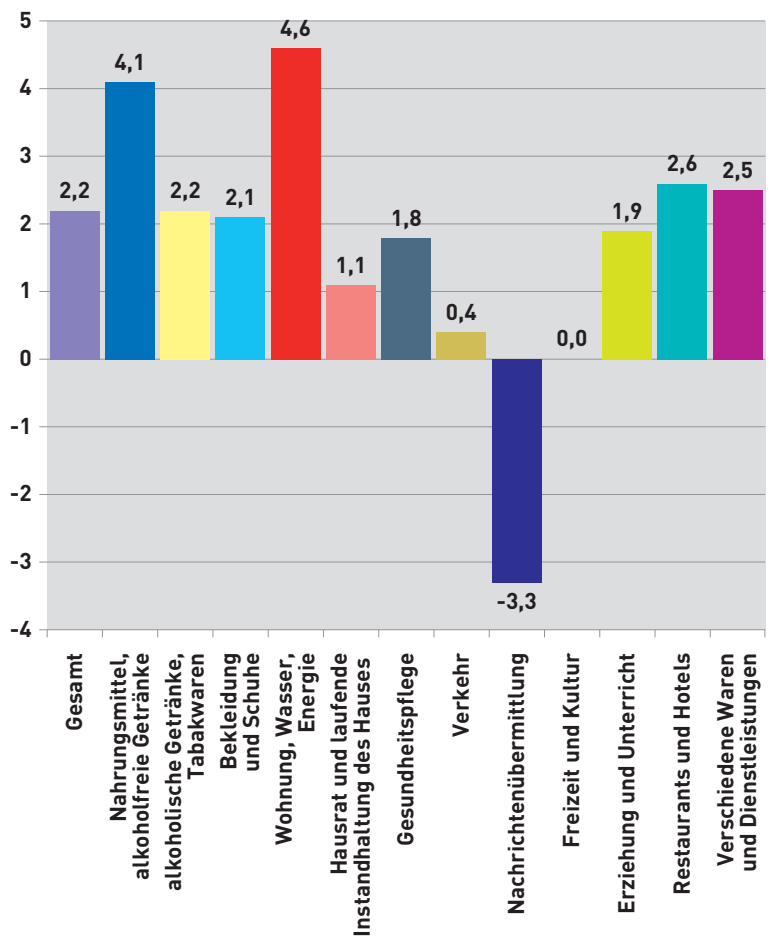
Im Gegensatz zum Vorjahr lag die Inflationsrate beim Verkehr mit nur 0,4% doch deutlich unter der allgemeinen Verteuerung. Allerdings änderte sich dies gegen Ende des Jahres massiv, denn im Dezember zählte der Verkehr zu den 3 größten Inflationsverursachern. Innerhalb der Gruppe Verkehr waren die Preiserhöhungen beim Autoservice mit 5,3% am höchsten, gefolgt von den Verkehrsverbänden mit 4,8%, den Fahrrädern mit 4,4%, den Ersatzteilen und Zubehör für Privatfahrzeuge bzw. der Arbeitszeit bei der Autoreparatur mit 4,1%. Im Jahr 2006 waren innerhalb der Gruppe Verkehr die Kraft- und Treibstoffe mit über 6% und die Personenbeförderung im Straßenverkehr mit 4,7% und im Schienenverkehr mit 3,5% die Preistreiber.

Zu den größten „Preistreibern“ aufgrund des Einflusses auf den Gesamtindex zählte der Dieseltreibstoff mit 1,8%, der Superbenzin mit 2,2%, die Dauerkarte und das Tagesticket des Öffentlichen Personennahverkehrs mit 5,3% und die Parkgebühr mit einem Anstieg von 8,6%. Ab September letzten Jahres stiegen die Preise für Treibstoffe rapide an und erreichten im Dezember mehr als 20%!

Preisdämpfer Luftverkehr

Am unteren Ende der Inflation liegen die Personenbeförderung im Luftverkehr, welche schon im Jahr 2006 keinerlei Erhöhung aufwies, aber im Jahr 2007 gleich um 24,7% billiger wurde, die Verkehrsdienstleistungen mit -

Preisentwicklung der Waren- und Dienstleistungsgruppen 2007

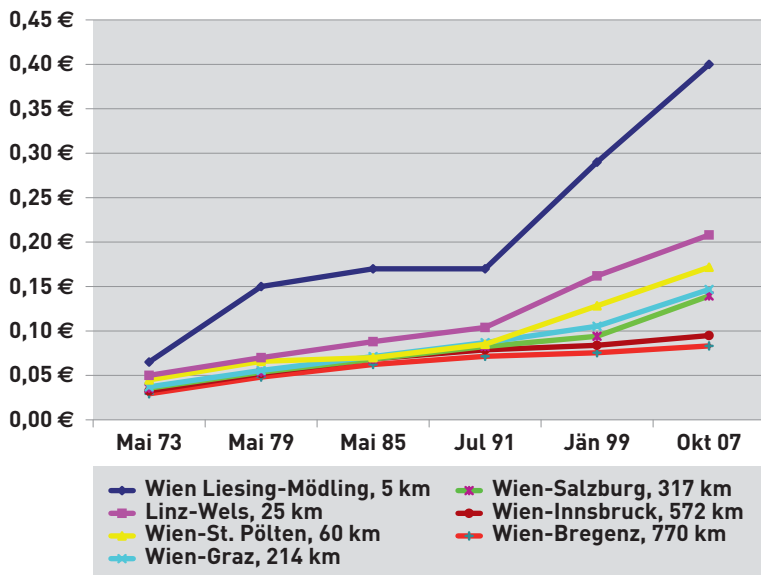


7,6% bzw. der Kauf von Fahrzeugen mit 0,5%. Das Flugticket war mit -24,7% der absolute Preisdämpfer des letzten Jahres, immerhin auf den 3. Platz schaffte es auch der Städteflug mit -6,8%. Somit wirkte sich der massive Preiskampf im Luftverkehr weiter auf die Preise im Flugverkehr aus. Vermutlich wird dies durch den massiven Anstieg der Kerosinpreise im Jahr 2008 ein Ende finden, was durch jüngste Meldungen, wonach durch die erhöhten Ticketpreise die Auslastung der Fluglinien deutlich gesunken ist, bestätigt wird.

Insbesondere im Bereich der Städteflüge ist damit eine starke Konkurrenz für die Eisen-

Verbraucherpreisindex 2007, VPI 2005=100, Bundesmesszahlen und Vorjahresvergleich in % nach COICOP. Quelle: Statistik Austria.

ÖBB-Kilometertarife 1973-2007



ÖBB-Kilometertarife
1973-2007,
2. Klasse, Hin- und
Retourfahrt,
Mai 1973= 100%
Quelle:
ÖBB-Fahrpläne.

bahnen entstanden. So konnte man bei rechtzeitiger Buchung um fast denselben Betrag von Wien nach Innsbruck fliegen wie mit der ÖBB-Vorteilscard mit der Bahn fahren. Abgeschlagen die Bahnfahrt zum Normalpreis der ÖBB. Seitens der ÖBB reagierte man bisher zwar mit grenzüberschreitenden Billigangeboten, die jedoch nur schwer zu ergattern sind. Auf nationaler Ebene gibt's bis dato noch keine derartigen Initiativen.

Zu den „Preisdämpfern“ 2007 zählten das Flugticket und der Städteflug, welche gemessen am Einfluss auf die Inflationsrate auf den Plätzen 1 und 3 der Preisdämpfer befinden.

Preisentwicklung bei den ÖBB-Kilometertarifen

Ein Preisvergleich der Kilometertarife der ÖBB lässt einige interessante Schlussfolgerungen zu. Verglichen wurden die Standardpreise der Jahre 1973, 1979, 1985, 1991, 1999 und 2007, also ca. in einem 6-7 Jahresintervall. Damit ist sicherlich ein aussagekräftiger Überblick über

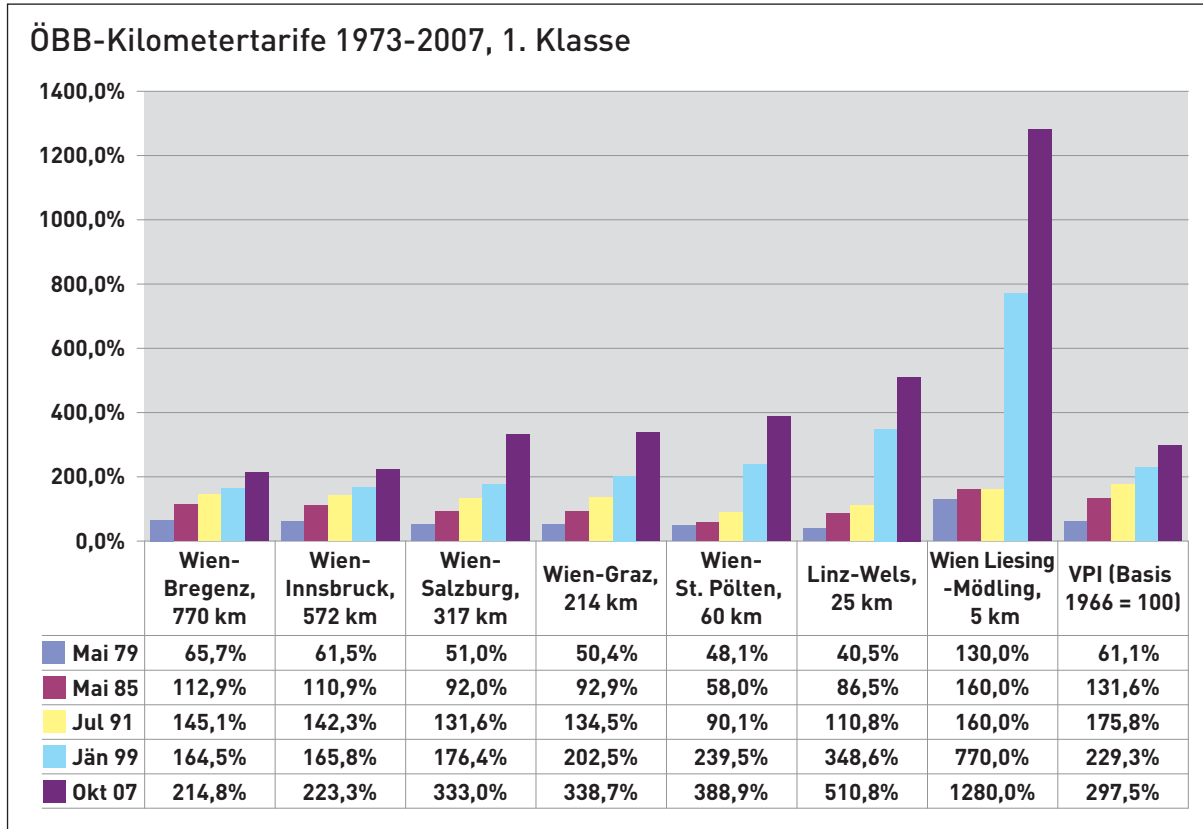
die Entwicklung der Bahnpreise im Vergleich zur Inflation möglich. Verglichen wurden die Standardpreise 2. Klasse, also ohne ev. Zuschläge, wie etwa die früheren Schnellzugzuschläge oder Ermäßigungen wie aktuell in der Form der Vorteilscard. Dabei zu beachten ist zudem, dass etwa Verkehrsverbundtarife nicht berücksichtigt wurden, die in einzelnen Fällen günstiger ausfallen würden.

Immer teurere Kurzstrecken – immer billigere Langstrecken

Erste Feststellung, die Preise auf den längeren Strecken sind wesentlich weniger angehoben worden als auf den Kurzstrecken. So verteuerte sich die Strecke Wien-Bregenz-Wien, 2. Klasse, 770km, von 45,1 € im Jahr 1973 auf 128,- € im Jahr 2007 um „nur“ 183,8%, während die Strecke Wien-Liesing nach Mödling und retour, 2. Klasse, 5km, von 0,65 € auf 4 € und damit um immerhin 515,4% angehoben wurde. Je kürzer die Strecke, umso höher der Preisanstieg.

Die Preise auf den Strecken Wien-Bregenz und Wien-Innsbruck sind immerhin um mehr als 100% unter der allgemeinen Inflationsrate geblieben. Sogar im ansonsten überdurchschnittlich teureren 1. Klassebereich blieben die Preise ca. 74-82% unter der allgemeinen Teuerung. Wenn man dann noch berücksichtigt, dass viele der inländischen Fahrgäste auf längeren Strecken eine Vorteilscard ihr eigen nennen, dann ist auf diesen Strecken das Zugfahren in den letzten Jahrzehnten sogar um einiges günstiger geworden.

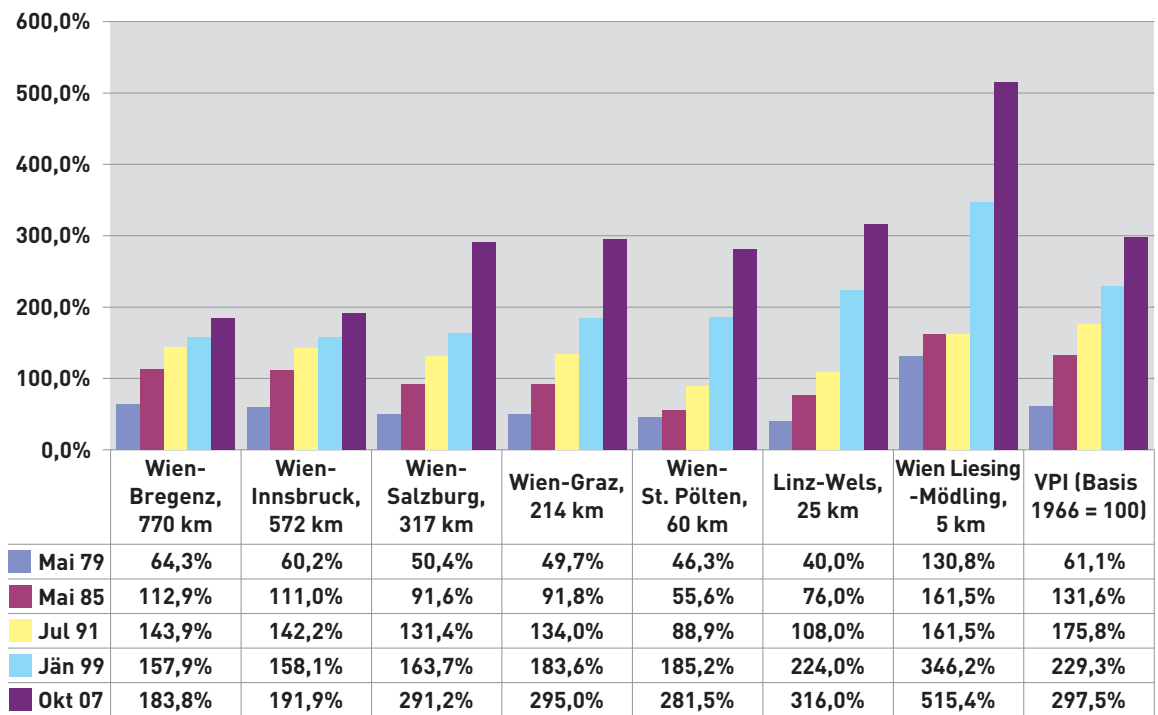
Bei den mittellangen Strecken wie Wien-Salzburg mit 317km, Wien-Graz mit 214km, Wien-St.Pölten mit 60km oder bei Linz-Wels mit 25km beträgt die Verteuerung zwischen 281% und 316%. Damit weicht bei diesen Strecken die Verteuerung nur geringfügig von der allgemeinen Inflation nach oben oder unten ab. In der 1. Klasse liegen sämtliche Preise auf den kurzen und mittleren Strecken über der Inflation.



Natürlich stellt sich hier die Frage, ob es verkehrspolitisch erwünscht ist, dass gerade der Öffentliche Personennahverkehr im Vergleich immer teurer wird, während die langen Strecken teils sogar günstiger werden. Die Tabelle auf Seite 108, bei der der Preis pro Kilometer dargestellt wird, zeigt diese Entwicklung recht deutlich. Der Preis pro Kilometer war im Mai 1973 auf der Strecke Wien Liesing-Mödling und retour ungefähr 2,2-mal so hoch wie auf der längsten verglichenen Strecke Wien-Bregenz-Wien (0,065 € zu 0,029 €). Im Oktober 2007 war dieses Verhältnis schon 4,8 (0,4 € zu 0,083 €), sprich auf der kurzen Strecke war der Preis pro Kilometer mittlerweile fast 5-mal so hoch. Je länger die Strecke desto geringer der Unterschied. Gut ersichtlich ist auch die gemäßigte Tarifpolitik der 80er Jahre und die weniger maßvolle ab den 90er Jahren.

Erste Klasse überdurchschnittlich verteuert
Ein Vergleich der Preisentwicklung von 2. und 1. Klasse zeigt recht deutlich, dass die Preise für die 1. doch wesentlich deutlicher angehoben wurden. Lag der Unterschied auf der Strecke Wien-Bregenz bzw. Innsbruck bei verhältnismäßig geringen 31% bzw. auf den Strecken Wien-Salzburg bzw. Graz bei knapp über 40%, so war es bei Wien-St.Pölten schon über 107% Differenz, bei Linz-Wels bereits 195% und im Großraum Wien, auf der Strecke Wien-Liesing nach Mödling doch bemerkenswerte 765% Differenz. Damit liegt die Verteuerung in der 1. Klasse bis auf den langen Strecken auf allen anderen Strecken über der Inflation von 297,5%, auf den kürzeren Strecken sogar ein Vielfaches davon. Ob damit auch das Leistungsangebot mitgehalten hat, ist eine andere Frage. Denn der Mehrwert der 1. Klasse ist wohl nicht nur auf den Kurzstrecken hinterfragenswert. Immer-

ÖBB-Kilometertarife 1973-2007, 2. Klasse



ÖBB-Kilometertarife
1973-2007,
2. Klasse, Hin- und
Retourfahrt,
Mai 1973 = 100%
Quelle:
ÖBB-Fahrpläne.

hin beträgt der Unterschied etwa auf der Strecke Wien-Bregenz und retour beachtliche 87 €.

Verteuerung der Hin- und Rückfahrten

Durch den schrittweisen Wegfall der Vergünstigung der Rückfahrt, hat sich das Hin- und Rückfahrtticket im Vergleich zum einfachen Ticket überproportional verteuert. In den meisten Fällen macht dies 30-50% aus, Ausreißer war wieder einmal die Strecke Wien-Liesing nach Mödling mit über 190% in der 1. Klasse. In den 1970iger Jahren wurde diese Ermäßigung zuerst auf den längeren Destinationen, später auch auf den kürzeren Destinationen gänzlich abgeschafft.

Unterschiedliche Tarifentwicklung – 1991 Top

Interessant fördert auch die Beobachtung der Preisentwicklung zutage. Diese ergibt, dass

sich die ÖBB zumindest auf den längeren Strecken preislich sehen lassen kann, auch wenn die Preispolitik der letzten 10 Jahre diese positive Entwicklung wieder abschwächt. Teilweise lag die Verteuerung der Ticketpreise auf der Bahn sogar unter der Inflationsrate.

Betrachtet man etwa das Jahr 1979, so lag die Preisentwicklung auf den langen Strecken von Wien nach Bregenz und Innsbruck ungefähr auf der Höhe der allgemeinen Inflation, während die kürzeren Strecken mit einer Ausnahme alle unter der allgemeinen Inflation lagen. Insgesamt lagen 5 von 7 untersuchten Strecken unter der Inflationsrate. Einzig die Kurzstrecke lag mit 130,8% über der doppelten Inflationsrate, sehr ähnlich auch die Preisentwicklung in der 1.Klasse.

Noch deutlicher das Bild im Jahr 1991, in welchem sämtliche Preise der Bahntickets, 1. wie 2. Klasse, sich im Vergleich zur Inflation teils

sogar deutlich geringer verteuert haben. Am krassesten zeigte sich das bei der 60km langen Strecke von Wien nach St. Pölten, bei der der Wert ca. 85% darunter liegt. Überhaupt zeigt der Vergleich, dass die Bahntickets von Anfang der 1980iger bis Mitte der 1990iger am billigsten waren.

Seit Ende der 1990iger ziehen die Preise der Bahntickets, insbesondere auf den Mittel- und Langstrecken spürbar an. Damit wurde die Billigphase der 1980iger und 1990iger weitestgehend beendet.

Ungeachtet dessen muss die ÖBB auch bei den aktuellen Preisen zumindest in der 2. Klasse den Preisvergleich nicht wirklich scheuen. Diese liegen nämlich großteils unter der Entwicklung der allgemeinen Inflation, in einem Fall knapp darüber und nur in der Kurzstrecke doch deutlich darüber. Insgesamt liegen immer noch, wenn auch teilweise nur mehr knapp, 5 der verglichenen 7 Preise der 2. Klasse und 2 der 1. Klasse unter der allgemeinen Inflation. Auf den Langstrecken von Wien nach Bregenz bzw. Innsbruck liegen sie sogar über 100% darunter, auch die 1. Klassentickets auf diesen beiden Strecken liegen darunter. In der 2. Klasse liegt wieder einmal nur die Kurzstrecke deutlich über der allgemeinen Inflation. In der 1. Klasse ist die Entwicklung genau umgekehrt, absoluter negativer Ausreißer ist das 1. Klassenticket im Großraum Wien, welches fast 1000% über der allgemeinen Inflationsentwicklung liegt!

Resümee

Eines kann sicher festgestellt werden, nämlich, dass die Preise für den öffentlichen Verkehr in den letzten 15 Jahren doch deutlich über der allgemeinen Teuerungsrate gestiegen sind. Zuvor war eine Phase, in der etwa die Preise für Bahntickets nur relativ wenig angehoben wurden.

Nichtsdestotrotz ist das Preisniveau der ÖBB im gesamten Beobachtungszeitraum von 34 Jahren zumindest in der zweiten Klasse nach wie vor weniger stark als die allgemeine Inflation gestiegen. Dieser Effekt beruht allerdings stark auf den mäßigen Preissprüngen insbesondere in den 80er Jahren.

Der Preis ist neben dem Umfang und der Qualität des Angebots sicher das wichtigste Argument für die Wahl oder Nichtwahl des Verkehrsmittels. Für Ersteres wäre jedoch wieder eine eher mäßige Preispolitik notwendig, insbesondere bei den Verkehrsverbänden und im Öffentlichen Personennahverkehr. Der ÖBB ist daher dringend zu raten, die über lange Zeit verfolgte positive Preispolitik nicht zu verlassen. Damit könnte sie angesichts der nun stark ansteigenden Treibstoffpreise die Chance ergreifen und das Passagieraufkommen massiv ausbauen, wie auch die jüngsten Passagierzahlen beweisen. Dieser Effekt ist sicherlich hauptsächlich auf die hohen Treibstoffpreise zurückzuführen. Für einen dauerhaften Umstieg bedarf es jedoch einer klugen und zukunftsweisenden Strategie.

Internationale Zusammenarbeit

Die internationale Zusammenarbeit funktioniert:

Österreichische Wagen werden grenzüberschreitend von ausländischen Fahrzeugen gezogen. Die Regulierungsbehörden ziehen nach.



Der in Artikel 31 der Richtlinie 91/440 vorgesehene Erfahrungsaustausch der Regulierungsbehörden wird von der SCG traditionell besonders aktiv wahrgenommen.

Das abgelaufene Jahr 2007 war zunächst von einer personellen Diskontinuität seitens der europäischen Kommission geprägt. Diese organisiert nämlich die regelmäßigen Treffen der Vertreter der nationalen Regulierungsbehörden. Im zweiten Halbjahr hingegen wurden zahlreiche bedeutende Fragestellungen gemeinsam behandelt.

Die SCG konnte insbesondere durch Zusammenarbeit mit Regulierungsbehörden benachbarter Länder (insbesondere Ungarn, Deutschland und Schweiz) darüber hinaus aber insbesondere mit den Ländern des ‚IQ-C‘- Korridors Rotterdam – Genua hinsichtlich inhaltlicher Fragen abstimmen. Von besonderem Interesse war hier die gemeinsame Arbeit an einer Definition des Diskriminierungsbegriffs. Einen besonderen Schwerpunkt bildete die Beziehung der Regulierungsbehörden zu der in Wien ansässigen Organisation RailNetEurope, die infolge ungeklärter Probleme bei der Übermittlung von Daten zu bis heute anhaltenden Diskussionen führte. In diesem Zusammenhang waren auch Kollegen aus anderen Ländern wiederholt in Wien bei der SCG zu Gast, zumal die Verhandlungen teilweise hier stattfanden.

Im Bereich des ‚Rail Market Monitorings‘ wurden seitens der SCG ebenfalls mehrere Treffen besucht, aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse und Probleme mit mangelnder Konsistenz aber auch der Erfahrung mit der Erhebung innerstaatlicher Daten wird nunmehr eine Initiative zur Vereinheitlichung und Vereinfachung der statistischen Datenerhebung durch Mitgliedstaaten und Regulierungsbehörden angestrebt.

Im Rahmen von Besuchen ausländischer Delegationen fanden auch Kontaktgespräche mit Vertretern z.T. auch sehr entfernter Länder statt, so im Berichtsjahr ua. mit Kasachstan, aber auch den beitragswilligen Ländern am Balkan, wo man sich ebenfalls über die Praxis der Anwendung des EU-Bahnreform- und Liberalisierungsmodells informierte.

Um ein besonderes Zeichen der Zusammenarbeit über die Grenzen zu setzen, fand die Klausur 2007 der SCK im benachbarten Ungarn statt, wobei der Gedankenaustausch mit dem ungarischen Kollegen Daniel Antal und seinen Mitarbeitern einen hochinteressanten Schwerpunkt bildete.

Gelegentliche Vorträge oder öffentliche Diskussionen des Geschäftsführers bei Veranstaltungen im Ausland rundeten die internationalen Aktivitäten der SCG 2007 ab.

Grusswort der Europäischen Kommission

Die Europäische Union hat in den letzten Jahren wesentliche Schritte auf dem Weg zu einem echten Binnenmarkt im Eisenbahnsektor unternommen. In drei grundlegenden Gesetzgebungspaketen wurden die Grundlagen für eine Öffnung der Eisenbahnmärkte gelegt. Eine der wichtigsten Voraussetzungen für das Entstehen von Wettbewerb sind starke Regulierungsbehörden. Dies gilt für die Eisenbahn genauso wie für andere Netzwerkindustrien. Deshalb wurde im ersten Eisenbahnpaket von 2001 die Verpflichtung für die Mitgliedsstaaten geschaffen, unabhängige Regulierungsbehörden im Eisenbahnsektor einzuführen. Deren Aufgabe ist es, den Wettbewerb in den Schienenverkehrsdienstleistungsmärkten zu überwachen. Diesen Behörden sollen von Betreibern der Infrastruktur, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und Antragsstellern unabhängig sein. Sie sollen die Möglichkeit haben, entweder aufgrund von Beschwerden oder auch von Amts wegen über geeignete Maßnahmen zur Beseitigung negativer Entwicklungen auf den Eisenbahnmärkten zu entscheiden.

Die Richtlinien des ersten Eisenbahnpakets haben die Regulierungsbehörden mit starken Befugnissen ausgestattet. Ihnen obliegt die

Kontrolle der Schienennutzungsbedingungen des Infrastrukturbetreibers, der Kriterien für das Trassenzuweisungsverfahren sowie von Höhe und Struktur der Wegeentgelte. Sie haben das Recht, sachdienliche Auskünfte von allen Beteiligten einzuholen und treffen diesen gegenüber verbindliche Entscheidungen.

In den letzten Jahren sind in fast allen Mitgliedsstaaten solche Regulierungsbehörden entstanden. Die europäische Kommission begleitet diesen Prozess aufmerksam und bietet Hilfestellung, insbesondere auch im Bereich der internationalen Zusammenarbeit der Regulierer.

Ich bin sehr erfreut über die gute Zusammenarbeit mit der Schienen Control GmbH in den letzten Jahren. Der österreichische Regulator hat sich als besonders aktives Mitglied unserer Arbeitsgruppe der EU-Eisenbahnregulierer erwiesen. Mit zahlreichen Diskussionsbeiträgen, Vorträgen und Stellungnahmen hat die Schienen Control GmbH die Diskussionen auf EU-Ebene bereichert. Dafür möchte ich dem österreichischen Regulator meinen ganz herzlichen Dank aussprechen, und ihm auch für die Zukunft eine erfolgreiche Arbeit im Dienste des Wettbewerbs auf den Eisenbahnmärkten alle Gute wünschen.

Enrico Grillo Pasquarelli

Direktor Landverkehr

Europäische Kommission

Generaldirektion Verkehr und Energie

RailCalc

Infrastrukturbenutzungsentgelder

Infrastrukturbenutzungsentgelder können sich zwischen der Untergrenze der Grenzkosten und der Obergrenze der Vollkosten einpendeln. In den meisten Staaten der Europäischen Union sind Berechnungen, die sich an den Grenzkosten orientieren gängige Praxis. Auch in Österreich werden mit wenigen Ausnahmen Grenzkosten zur Berechnung der IBE-Höhe angesetzt. Deutschland verrechnet Vollkosten. Der Trend geht innerhalb der EU hin zur Berechnung des IBE mittels des Grenzkostenprinzips.

Weiters muss betont werden, dass nur wenige Staaten der EU rein ökonomische Ansätze bei ihren IBE-Sätzen verwenden. Österreich nimmt dabei eine Vorreiterrolle ein. Die Berechnung des IBEs beruht auf einer Studie, die die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG an der Wirtschaftsuniversität Wien beauftragt hat. Daneben finden sich Grenzkostenberechnungen auch in Schweden und Finnland aber auch in Großbritannien.

Das Projekt RailCalc

Aufgabe des Projektes RailCalc, das von der Kommission der Europäischen Union in Auftrag gegeben worden ist, ist die Bildung eines best practice guide für Infrastrukturbenutzungsentgelter im Einklang mit den Regeln der Richtlinie 2001/14/EC. Dieser Behelf wird in enger Kooperation mit den Regulatoren, den Infrastrukturmanagern und der Europäischen Kommission erstellt. Auftragnehmer sind die vier Forschungsinstitute CENIT, TIS, IWW und Herry.¹

Im Mittelpunkt des Interesses steht die Kalkulation der Infrastrukturbenutzungsentgelter (IBE). Das heißt, dass die Struktur des IBE analysiert und eine Harmonisierung innerhalb der EU angestrebt wird. Am Ende des Prozesses soll

eine Analyse der Kostenarten stehen, die einer Grenzkosten- und einer Vollkostenrechnung gleicht. Weiters soll ein best practice guide für die Kalkulation von mark-ups erstellt werden. Die Richtlinien 2001/12/EC und 2001/14/EC sehen einen Rahmen für das Setzen des IBE fest. Das heißt, dass Grenzkosten die Unter- und Vollkosten die Obergrenze darstellen. Damit entsteht ein großer Spielraum, der Anlass zu Unsicherheit gibt. Die EU-Kommission hat daher auf vielfachen Wunsch eine nähere Definition der zu untersuchenden Kostenelemente im Infrastrukturbereich in Auftrag gegeben.

In einer ersten Phase werden die gegenwärtig in den EU-Ländern und darüber hinaus in einigen Balkanstaaten praktizierten Bepreisungen dargestellt, verglichen und auf ihre Stärken und Schwächen analysiert. In Summe wird die gängige Praxis der Berechnung des Entgeltes in 32 Staaten analysiert.

Eine zweite Phase bespricht jedes Preiselement. Gesonderte Analysen der folgenden Charakteristika wurden gemacht: Kostenarten, Kostenstellen, mark-ups, Incentives und Knappheitssignale. In diesem Schritt wurden auch Lösungsansätze erstellt.

In der abschließenden dritten Phase wurde ein Fahrplan zur Implementierung der vorgeschlagenen Lösungswege erstellt.

Bei den Kostenstellen muss genau in den durch die Infrastruktur bedingten Kosten unterschieden werden: Abschreibung, Erneuerung, Reparatur und Management.

Als zentralen Bestandteil der Diskussion kann die Differenzierung der Kosten nach dem Bereitstellen der Trasse genannt werden. Diese Kosten, die als short run marginal costs (SRMC) bezeichnet werden, stehen im Mittelpunkt des Interesses. Die Forschung ist bis dato noch zu keinem alle Seiten befriedigenden

¹ Vgl. http://railcalc.org/index.php?option=com_content&task=category§ionid=5&id=20&Itemid=80

Konzept der Berechnung der Grenzkosten gekommen. Es zeigt sich jedoch, dass es bei der Berechnung der Grenzkosten jeder einzelnen Kostenstelle zu Schwierigkeiten kommt. Railcalc schlägt eine neue Herangehensweise für die Kalkulation der Kosten vor. Diese wird als activity based costing (ABC) bezeichnet. Die Methode schlägt eine Kalkulation der gegenwärtigen Kosten vor. Dies steht im Gegensatz zum vergangenheitsbezogenen Ansatz der üblichen Berechnungen. Der Gegensatz von langfristigen und kurzfristigen Grenzkosten soll durch das Konzept der forward looking incremental costs ersetzt werden.

Das Konzept des activity based costing dient als Basis für activity-based-management (ABM). Dieser Ansatz wiederum zielt auf Managementaktivitäten, die Kosten reduzieren und den Nutzen für die Konsumenten erhöhen sollen. Der Ansatz wird in zwei Segmente geteilt:

- Operational ABM („doing things right“): Hiermit nutzt man Informationen, um die Effizienz zu erhöhen. Damit ist gemeint, dass Aktivitäten, die nicht der Nutzenmaximierung dienen, gedrosselt werden sollen.
- Strategic ABM („doing the right things“): Hier werden Informationen genutzt, um zu sehen welche Produkte entwickelt werden sollen und welche anderen Aktivitäten sonst gesetzt werden müssen. Im Fall von Infrastrukturmanager heißt das, dass Markttrends, Investitionspläne aber auch Pläne für gemeinwirtschaftliche Leistungen (public service obligation) akzeptiert werden müssen.

All diese Aktivitäten sollen dazu beitragen, dass Infrastrukturmanager ihre Kosten kennen und somit die betriebswirtschaftlich richtigen Preise für die Nutzung der Infrastruktur setzen. Diese Methode eröffnet die Möglichkeit des effektiven benchmarking im Bereich der Gemeinkosten und Kostenvergleiche unter den einzelnen Infrastrukturmanagern. Weiters er-



öffnet diese Methode die Möglichkeit des verbesserten Überprüfens der Kosten durch die Regulatoren.

Allerdings muss hinzugefügt werden, dass SRMC-Kalkulation alleine noch keine Garantie für die Effizienz der Infrastrukturmanager ist. Eine Orientierung hin zu dynamischen forward looking costs wird angestrebt. Historische Kosten sind zweitrangig.

Die Festsetzung der Infrastrukturbenutzungsentgelte ist auch bei unterschiedlichen Spurweiten interessant.

Die Richtlinie 2001/14 EC sieht vor, dass Benutzungsentgelte die totalen Kosten (SRMC plus Fixkosten) nicht überschreiten dürfen. Jedoch zeigt sich, dass overpricing gängige Praxis ist und damit den Markt stört und potentielle Eintritte neuer Marktteilnehmer verhindert. Obwohl also keine Diskriminierung einzelner Unternehmen vorliegt, kann es zum Ausschluss von Marktteilnehmern kommen, da der bisherige Unternehmer die grandfather rights nutzt und sämtliche slots selbst benützt und es zu Kapazitätsengpässen kommt. Weiters kann in einem oft genutzten Zeitband ein Engpass entstehen. Eine technische Einschränkung ist ebenfalls vorstellbar, da nur eine spezifische Technik genutzt werden kann und diese nicht jedem Teilnehmer zur Verfügung steht. Diese Beispiele sollen die Notwendigkeit eines Regulators unterstreichen.

Der Vorschlag von Railcalc bezieht sich auf die Einführung des Konzepts der marginalen Zahlungsbereitschaft (willingness to pay, WTP) der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dieser Ansatz wird als pragmatische Möglichkeit der Kalkulation verstanden. Dieser Ansatz spiegelt auch die sozialen Grenzkosten wider und sollten vom Markt akzeptiert werden. Dies wird als Verbesserung des gegenwärtigen Bepreisungsansatzes empfunden, da die tatsächlich anfallenden Kosten abgebildet werden. Slots sollten also nach dem Konzept der WTP vergeben werden. In den Preisen sind damit alle entstandenen Kosten enthalten (Gebrauch der gesamten Anlagen). Eine Auktion sollte der nächste Schritt sein, um slots zu vergeben. Dieses Ver-

fahren erleichtert auch den Zugang neuer Unternehmen, da das Konzept der „Platzhirschen“ verhindert wird. Der Regulator kann mit diesem Instrument einen zweistufigen Preis verhindern (Spitzenlastpreise, peak-load-pricing) wonach zu Spitzenzeiten der slot mehr kostet als zu anderen Zeiten.

Zusammenfassung

- Zusammenfassend lässt sich sagen, dass ABC die tatsächlich anfallenden Kosten wesentlich besser widerspiegeln kann als alle anderen Konzepte und einen Preis ergibt, der zwischen den Grenzkosten und den totalen Kosten angesiedelt ist.
- Der Markt reagiert mit genauen Signalen auf Infrastrukturengpässen, daher ist eine genauere Planung der Investitionen möglich.
- Weiters ist ein Niveau der Transparenz erreicht, das sonst nicht möglich wäre, da Kostenstrukturen genau analysiert werden.
- Diese Kostenaufgliederung ist wiederum die Grundlage für Signale an EVUs, die hernach genauer wissen, welche Kosten anfallen.
- Es muss jedoch hinzugefügt werden, dass dies ein Konzept ist, das bisher in die Praxis nicht eingeführt worden ist. Es kann als ersten Versuch der EU-Kommission gedeutet werden diesen schwierigen Themenkomplex zu analysieren. Eine praxistaugliche Anwendung des Ansatzes ist noch nicht gefunden. Dies liegt nicht zuletzt am Mangel an Daten. EVUs und EIUs sind daher angehalten Daten zugänglich zu machen.

Fachbeiträge der SCK-Mitglieder

Leistungsfähigkeit von Eisenbahnstrecken und Fahrstraßenknoten

Anlässlich des Internationalen Workshops „Kapazität von Schienenwegen“ am 10. Oktober 2007 bei der Bundesnetzagentur in Bonn hat das Mitglied der SCK Prof. Kopp einen Vortrag zum Thema „Leistungsfähigkeit von Eisenbahnstrecken und Eisenbahnknoten“ gehalten.

Zahlreiche Eisenbahnknoten und Eisenbahnstrecken wurden in den letzten Jahren in Österreich ausgebaut, neu errichtet oder auf den letzten Stand der Technik modernisiert. Damit soll die Leistungsfähigkeit gegenüber früher erhöht werden.

Grundlagen für eisenbahnbetriebliche Untersuchungen

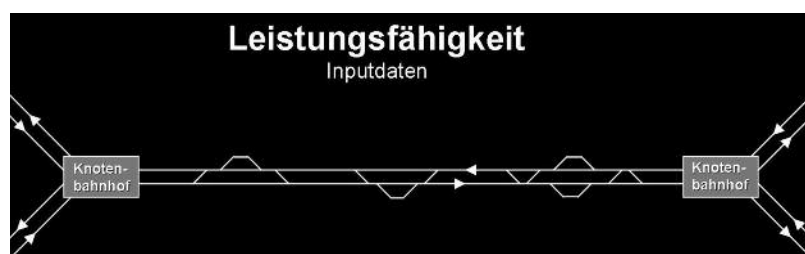
Ziel eines Verkehrsunternehmens ist die qualitativ hochwertige Beförderung von Personen und Gütern bei angemessenen Kosten. Dazu benötigt werden eine zweckmäßige betriebliche Organisation, ein leistungsgerechter Personaleinsatz, ein den Erfordernissen der Kunden entsprechender Fahrzeugpark sowie den Bedürfnissen angepasste Bahnanlagen. Im Hinblick auf die Infrastruktur ist der Nachweis zu erbringen, dass die vorhandenen oder geplanten Bahnanlagen oder Anlagenteile den betrieblichen Erfordernissen entsprechen. Dieser Nachweis wird über die Berechnung der Leistungsfähigkeit der zu untersuchenden Anlagenteile geführt. Für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit einer Strecke wird in der Regel ein Abschnitt zwischen zwei Knotenbahnhöfen untersucht. Damit wird der Untersuchungsraum begrenzt. In ihm befinden sich in der Regel mehrere Überholabschnitte mit unterschiedlichen Gleisanlagen.

Zu erheben sind die Zugfahrten und zusätzlich in den Bahnhöfen die Verschiebfahrten. Zug-

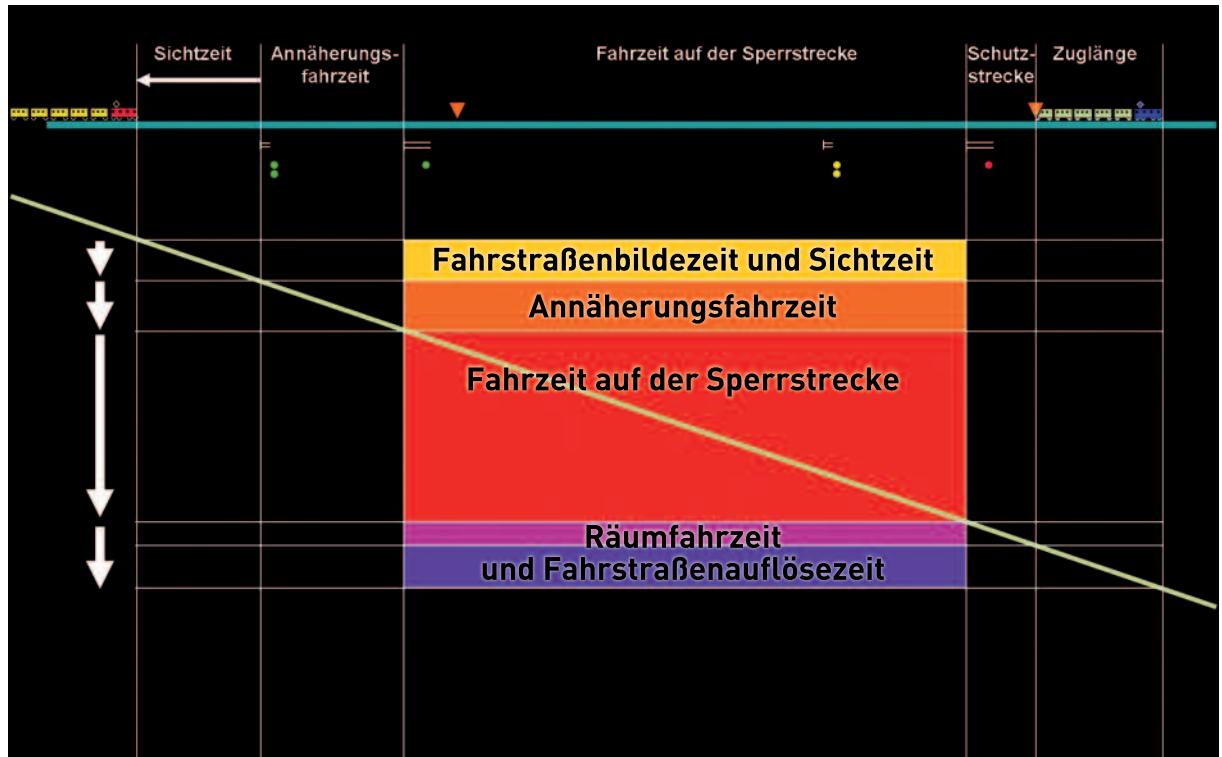
und Verschiebfahrten mit ähnlichen Merkmalen – Zugmasse, Zuglänge, zulässige Geschwindigkeit und Bespannung – werden in Gruppen zusammengefasst und daraus repräsentative Fahrten als gewogenes Mittel gebildet.

Für die Leistungsfähigkeit sind maßgebend:

- Baulich
 - > die Gleisanlagen und
 - > die Signalanlagen.
- Betrieblich
 - > die Mindestzugfolgezeiten,
 - > die Mischung der Zugfolgefälle,
 - > die Richtungs Bündelung (bei Zweirichtungsbetrieb),
 - > die Rangordnung der Züge,
 - > die Häufigkeitsverteilung der Zugfolgezeiten,
 - > die Häufigkeitsverteilung und Größe der Einbruchsverspätungen,
 - > die Häufigkeitsverteilung und Größe der Pufferzeiten,
 - > der geforderte Qualitätsmaßstab für die Betriebsflüssigkeit und
 - > die Breite der Fahrplanschneisen für Bauarbeiten.



Für die Ermittlung der *Leistungsfähigkeit eines Fahrstraßenknotens*, darunter versteht man Gleisverknüpfungen durch Weichen und/oder Kreuzungen, dienen als Grundlage:



- der Lageplan,
- der Verschlussplan,
- das Verzeichnis der Zugschlussstellen,
- Fahrplanunterlagen,
- Sperrzeiten als Folge der Geschwindigkeit und der Signaltechnik,
- Mindestzugfolgezeiten und
- Pufferzeiten.

Auf Grund des Lageplanes werden mögliche Fahrwege im Knoten ermittelt. In einer Fahrtenliste wird die Anzahl der repräsentativen Fahrten – Zugfahrten und Versubfahrten – zusammengestellt. Anhand des Verschlussplanes wird eine Fahrtenausschlussliste erstellt, in die auch die Rangordnungsverhältnisse der Züge eingetragen werden.

Grundlage für die Berechnung der Leistungsfähigkeit von Strecken und Fahrstraßenknoten ist die Bestimmung der Sperrstrecke und die Berechnung der Sperrzeit.

Die Sperrstrecke ist definiert durch einen Anfangspunkt und einen Endpunkt.

Der Anfangspunkt ist:

- bei ein- und durchfahrenden Zügen der Standort des Vorsignales,
- bei ausfahrenden Zügen der Halteplatz am Bahnsteig oder im Ausfahrngleis der Halteplatz vor dem Hauptsignal,
- bei Versubfahrten der Startpunkt der Versubfahrt.

Der Endpunkt ist:

- bei durchfahrenden und ausfahrenden Zügen die Signalzugschlussstelle bzw. die Fahrstraßenzugschlussstelle,
- bei einfahrenden Zügen die Fahrstraßen- bzw. Signalzugschlussstelle oder der Halteplatz des Zuges,
- bei Versubfahrten der Zielpunkt der Versubfahrt.

Die Sperrzeit ist jene Zeit, in der die Sperrstrecke für andere Fahrten nicht zu Verfügung steht. Die Sperrzeit ergibt sich aus der Summe von Teilzeiten, nämlich:

Fahrstraßenbildezeit

Sie ist jene Zeit vom Entschluss des Fahrdienstleiters, eine Fahrstraße für einen Zug bzw. eine Verschiebfahrt zu bilden oder bei Fahrstraßenbildung durch den Zug vom Auslöseimpuls bis zur Fahrtstellung des betreffenden Signales.

Sichtzeit

Der Triebfahrzeugführer soll die Stellung des Vorsignals etwa 12 Sekunden vor Vorbeifahrt der Zugspitze am Vorsignal erkennen, um je nach Signalstellung entweder mit zulässiger Streckengeschwindigkeit weiter zu fahren oder den Bremsvorgang einzuleiten.

Fahrzeit auf der Sperrstrecke, nämlich:

- der Annäherungsfahrzeit
Sie ist die Fahrzeit vom Vorsignal bzw. vom Haltepunkt zum zugehörigen Hauptsignal.
- die Fahrzeit
Sie ist die Zeit, in der ein Zug bzw. eine Verschiebfahrt einen bestimmten

Abschnitt (z.B. Blockabschnitt) befährt.

- die Räumfahrzeit
Sie ist die Zeit zwischen der Vorbeifahrt der Zugspitze am Signal und des Zugschlusses an der Signal- bzw. Fahrstraßenzugschlussstelle.

Fahrstraßenauflösezeit

Sie ist die Zeit für das Bedienen der Stellwerkeinrichtungen nach Vorbeifahrt des Zugschlusses an der Signal- bzw. Fahrstraßenzugschlussstelle.

Die nebenstehende Abbildung zeigt am Beispiel eines Blockabschnittes die Sperrstrecke und den Aufbau der Sperrzeit.

Im Vortrag bei der Bundesnetzagentur in Bonn wurden an Hand zahlreicher Darstellungen die Ermittlung der Sperrstrecke und der Sperrzeit sowie die Streckenleistungsfähigkeit und die Leistungsfähigkeit von Fahrstraßenknoten unter Berücksichtigung erforderlicher Pufferzeiten erläutert.

Das Eisenbahnbuch – Anfang und Ende

Die Gesetz gewordene Grundbuchs-Novelle 2008, BGBl. I Nr. 100/2008, sieht unter anderem die Auflösung des Eisenbahnbuches ab 1. Jänner 2009 vor. Dies gibt Anlass, die historischen Gründe für die Schaffung dieser Einrichtung zu beleuchten und einen Blick auf die künftige Ausgestaltung zu werfen.

Das Eisenbahnbuch zählt zu den Sonder-Grundbüchern, zu denen auch das Bergbuch, das Wasserbuch und die ehemaligen Landtafeln gerechnet werden. Wie das Grundbuch ist auch das Eisenbahnbuch ein für jedermann einsehbares öffentliches Register, welches Auskunft über die Rechtsverhältnisse an einer Liegenschaft gibt.

Warum gibt es neben dem allgemeinen Grundbuch ein eigenes Eisenbahnbuch? Die Antwort auf diese Frage ist schon dem Titel des Eisenbahnbuchanlegungsgesetzes 1874 (EAG) zu entnehmen. Das Gesetz wurde 2003 mit der Novelle BGBl. I Nr. 71/2003 in Eisenbahnbuchgesetz mit dem Kurztitel „EisBG“ umbenannt, wobei die Abkürzung sehr leicht mit jener des Eisenbahngesetzes 1957 - „Eisbg“ verwechselt werden kann. Der historische Titel lautet „Gesetz vom 19. Mai 1874 betreffend die Anlegung von Eisenbahnbüchern, die Wirkung der an einer Eisenbahn eingeräumten Hypothekarrechte und die bürgerliche Sicherung der Pfandrechte der Besitzer von Eisenbahn-Prioritätsobligationen, RGBl. Nr. 70/1874“. Der

Der Autor Dr. Robert Streller, seit 2007 als Ersatzmitglied Vertreter des Vorsitzenden der Schienen-Control Kommission, ist Richter des Landesgerichtes für Zivilrechtssachen Wien und dabei als Mitglied eines Rechtsmittelsenates auch mit Entscheidungen in Grundbuchs-sachen befasst.



Im Eisenbahnbuch sind sämtliche Bahnanlagen wie hier das ehemalige Heizhaus Bischofs-hofen eingetragen. Da dieser Teil des Heizhausteiles nicht mehr gebraucht wird, steht das Areal einer anderen Verwertung zur Verfügung.

I. Abschnitt des Gesetzes normiert die Anlegung der Eisenbahnbücher, im II. Abschnitt sind die im Titel erwähnten Rechtswirkungen geregelt. Nach § 1 EisBG sind für Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehr zu dienen haben und zu deren Herstellung das Expropriationsrecht (Enteignung) zugestanden ist, Eisenbahnbücher anzulegen; nach § 2 EisBG sind in das Eisenbahnbuch alle im Besitz einer Eisenbahnunternehmung stehenden Grundstücke einzutragen, welche zum Betrieb der Eisenbahn zu dienen haben (Eisenbahngrundstücke). Wie das allgemeine Grundbuch besteht das Eisenbahnbuch aus einer Urkundensammlung und den Eisenbahnbucheinlagen, diese sind wieder in ein A-Blatt (Bahnbestandblatt), B-Blatt (Eigentumsblatt) und C-Blatt (Lastenblatt) unterteilt (§§ 3 und 8 EisBG). § 4 Abs 1 EisBG sieht vor, dass für jede Eisenbahn, bzw. für jeden Teil derselben, welcher den Gläubigern gegenüber als Ganzes zu gelten hat, eine Einlage zu errichten ist. Dies entspricht einem Personalfoliensystem, im Unterschied zu dem sonst im österreichischen Grundbuch geltenden Realfoliensystem. Beim Personalfoliensystem werden alle Grundstücke eines Eigen-

tümers in einer Einlage zusammengefasst, beim Eisenbahnbuch also alle zu einer Bahn(-linie) gehörenden Eisenbahngrundstücke. Beispielsweise gibt es im Eisenbahnbuch die „Einlage für die Kaiser-Franz-Josefs-Bahn mit der Richtung von Wien über Tulln nach Absdorf bis zur Staatsgrenze bei Gmünd mit den Abzweigungen a) von Klosterneuburg zur Donau und b) von Absdorf-Hippersdorf nach Krems“. Auch das Eisenbahnbuch wurde wie das Grundbuch auf ADV umgestellt und es sind auch eingeschränkte Abfragen der Eisenbahnbucheinlagen pro Katastralgemeinde (sog. Teileinlagen) möglich. Zuständig zur Anlegung und Führung des Eisenbahnbuches sind nur Bezirksgerichte in den Landeshauptstädten, in Wien das Bezirksgericht Innere Stadt Wien. Im B-Blatt der meisten Eisenbahnbucheinlagen scheint die ÖBB-Infrastruktur Bau AG als Eigentümer auf. Nach § 5 EisBG ist die den Inhalt einer Einlage bildende Bahn als eine bücherliche Einheit anzusehen, dazu zählt auch das ganze zum Fahrbetrieb oder sonst zum Betrieb der Bahn gehörende Material. Nach der zentralen Bestimmung des § 6 EisBG können an Teilen der als eine bücherliche Einheit behandelten Bahn Hypothekarrechte nicht erworben werden, wohl aber können an einzelnen Teilen dingliche Rechte bestehen, zB Grunddienstbarkeiten an einzelnen Grundstücken. Es kann also nur die gesamte Bahn(-linie) als bücherliche Einheit verpfändet werden. Damit erübrigt sich die sonst notwendige Begründung von Simultanhypotheken an allen einzelnen Grundstücken, darin liegt ein bedeutender Vorteil sowohl für den Eigentümer der Bahn als auch für die Gläubiger.

Mit der Novelle BGBl. I Nr. 71/2003 wurde nicht nur der Gesetzestitel von Eisenbahnbuchanlegungsgesetz (EAG) auf Eisenbahnbuchgesetz (EisBG) geändert, u.a. wurde klar gestellt, dass die Abschreibung einzelner Grundstücke und Grundstücksteile aus einer Eisenbahnbucheinlage in das allgemeine Grundbuch

nach den Bestimmungen des Liegenschaftsteilungsgesetzes (LiegTeilG) zulässig ist, auch wenn diese Grundstücke (-teile) weiterhin dem Betrieb der Eisenbahn zu dienen haben. Hiefür bedarf es keiner Ermächtigung des BMVIT mehr (§ 44 Abs 5 EisBG). Damit können Eisenbahnunternehmen ihre betrieblich nicht erforderlichen Liegenschaften leichter verwerten. Die im Bundesgesetzblatt I Nr. 100/2008 am 3.7.2008 kundgemachte Grundbuchs-Novelle 2008 bringt zT wesentliche Änderungen im Allgemeinen Grundbuchgesetz (GBG), Grundbuchsumstellungsgesetz (GUG), Liegenschaftsteilungsgesetz (LiegTeilG), Urkundenhinterlegungsgesetz (UHG), allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuch (ABGB), Gerichtsgebührgesetz (GGG) und im Vermessungsgesetz (VermG). Die dabei in § 24a GUG angeordnete Auflösung des Eisenbahnbuchs ist im Kontext mit den übrigen Neuerungen zu verstehen. So soll es zu einer Vereinfachung bei Bewilligung und Vollzug von Simultanhypotheken kommen. Dabei fällt die Unterscheidung in Haupt- und Nebeneinlagen weg, es bleibt lediglich die Anmerkung der Simultanhaftung mit den jeweils anderen Einlagen. Weiters können mehrere Liegenschaften eines Eigentümers zu einer Liegenschaftsgruppe mit einem bestimmten Namen, der in der Aufschrift der betroffenen Einlagen ersichtlich zu machen ist, zusammen gefasst und unter diesem Namen gemeinsam abgefragt werden (§ 8a GUG). Die neu geschaffenen Möglichkeiten, dass ein Grundbuchsgericht auch über Eintragungen in den Grundbüchern anderer Gerichte entscheiden und diese auch vollziehen kann, und dass Gruppen von Liegenschaften gemeinsam abgefragt werden können, erlauben die Übertragung der im Eisenbahnbuch eingetragenen Grundstücke in das allgemeine Grundbuch, ohne die Besonderheiten im Zusammenhang mit Hypotheken aufzugeben. Die im Eisenbahnbuch in einer Einlage eingetragenen Grundstücke sollen auch künftig im Grund-

buch unter der Bezeichnung der Eisenbahnlinie eine rechtliche Einheit im Sinne des EisBG bilden.

Technisch soll dies auf folgendem Weg erfolgen: Die im Eisenbahnbuch eingetragenen Grundstücke sind durch eine elektronische Umschreibung (Datenmigration) in das Grundbuch der jeweiligen Katastralgemeinde zu übertragen (§§ 2a und 24a GUG). Nach der elektronischen Umschreibung des Eisenbahnbuchs sind Eisenbahnen nur noch nach den neuen Bestimmungen der §§ 24b und 24c zu verbüchern. § 24b GUG sieht vor, dass die bisherigen Eisenbahngrundstücke in jedem Grundbuch (also in jeder Katastralgemeinde) zu einem Grundbuchkörper (dh in einer Einlage) zu vereinigen sind, diese Einlagen werden in der Aufschrift als Eisenbahneinlagen bezeichnet. Für diese Eisenbahneinlagen gelten die aufgezählten Bestimmungen des II. Abschnitts des EisBG sinngemäß und die Anmerkung der Simultanhaftung mit den anderen zur selben bürgerlichen Einheit gehörigen Einlagen unterbleibt als überflüssig. Nach § 24c GUG wird in jeder Eisenbahneinlage die Zugehörigkeit zu einer bestimmten bürgerlichen Einheit iSd § 5 EisBG unter Angabe des Namens und der Richtung der Bahn eingetragen. Einzelne aufgezählte Bestimmungen des EisBG gelten sinngemäß für die Gesamtheit der zu einer bürgerlichen Einheit gehörenden Eisenbahneinlagen.

Die Grundbuchs-Novelle 2008 tritt mit 1. Jänner 2009 in Kraft, die neuen §§ 24b und 24c GUG sind ab der elektronischen Umschreibung anzuwenden. Die elektronische Umschreibung wird mit Verordnung des BMJ angeordnet und nach Durchführung in der Ediktsdatei unter Angabe des Datums und der betroffenen Einlagen kundgemacht werden. Die Übertragung wird auch in den elektronisch umgeschriebenen Einlagen und im Verzeichnis der gelöschten Eintragungen ersichtlich gemacht werden (§2a GUG).

Zahlen und Fakten

Eigentümerstruktur

Achenseebahn AG

Bahnhofstraße 1-3
A-6200 Jenbach

Eigentumsverhältnisse:
Achenkirchen 7,31%
Eben 22,01%
Jenbach 15,98 %
Streubesitz 54,7 %

Bayerische Cargo Bahn GmbH

Edisonallee 5
D-89231 Neu-Ulm

Eigentumsverhältnisse:
Veolia GmbH 100 %

Cargo Center Graz Betriebsgesellschaft mbH & CoKG

Am Terminal 1
A-8402 Werndorf

Kommanditisten:
Hödlmayr Logistics GmbH
AWEKA – Kapitalverwaltungsgesellschaft m.b.H.
RLB – Beteiligungs- und Treuhandgesellschaft m. b. H.
Landes-Hypothekarbank Steiermark Aktiengesellschaft
Wenzel GmbH
RWL Transport GmbH
Andradit Vermögensverwaltung GmbH
Glanz Beteiligungs GmbH

City Air Terminal Betriebsgesellschaft.m.b.H. (CAT)

A-1300 Wien-Flughafen
PO Box 1

Eigentumsverhältnisse:
Flughafen Wien AG 50,1 %
ÖBB Personenverkehr AG 49,9 %

DB Fernverkehr AG

Lennéstr. 5
D-10785 Berlin

Eigentumsverhältnisse:
DB Mobility Logistics AG 100 %

DB Regio AG

Lennéstr. 5
D-10785 Berlin

Eigentumsverhältnisse:
DB Mobility Logistics AG 100 %

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Köflacher Gasse 35 - 41
A-8020 Graz

Eigentumsverhältnisse:
Republik Österreich 100 %

Innsbrucker Verkehrsbetriebe u. Stubaitalbahn GmbH

Pastorstraße 5
A-6010 Innsbruck

Eigentumsverhältnisse:
Innsbrucker Kommunalbetriebe AG 51 %
Land Tirol 4 %
Stadt Innsbruck 45 %

Linzer Lokalbahn AG

Rathaus
A-4041 Linz

Eigentumsverhältnisse:
Stadt Linz (54,1 %)
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH (StH) (35,3 %)
Stadt Eferding (2,6 %)
Gemeinde Kirchberghening (1 %)
Gemeinde Neumarkt/Hausruck (1 %)
Gemeinde Prambachkirchen (1 %)
Gemeinde Waizenkirchen (1 %)
Gemeinde Wilhering (1 %)
Stadt Leonding (1 %)
Stadt Peuerbach (1 %)
Streubesitz (1 %)

Logistik Service GmbH

Lunzerstrasse 41
A-4031 Linz

Eigentumsverhältnisse:
voestalpine Stahl GmbH 100 %

Lokalbahn Lambach-Vorchdorf – Eggenberg AG

Kuferzeile 32
A-4810 Gmunden

Eigentumsverhältnisse:
Republik Österreich 72,5 %
Streubesitz 1,1 %
Land Oberösterreich 11,0 %
Gemeinde Lambach 9,4 %
Gemeinde Vorchdorf 3,3 %
Stern & Hafferl 2,7 %

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH

Kastenbauerstraße 2
D-81677 München

Eigentumsverhältnisse:
Railion Deutschland AG 30 %
RTC-Rail Traction Company SpA 30 %
STR-Brenner Schienentransport AG 20 %
Kombiverkehr GmbH & Co KG 20 %

(Auch zwischen den Gesellschaften
untereinander bestehen Verflechtungen)

LTE Logistik und Transport GmbH

Reininghausstraße 3 A-8020 Graz	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH 50 % Porr Infrastruktur GmbH 50 %
------------------------------------	---

Lokalbahn Mixnitz – St. Erhard

Wienerbergstraße 11 A-1100 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> RHI Refractories Raw Material GmbH
------------------------------------	---

Montafonerbahn AG

Bahnhofstraße 15 a+b A-6780 Schruns	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Land Vorarlberg 11,2 % Stadt Montafon 54,5 % Streubesitz 22,8 % Vorarlberger Illwerke AG 11,5 %
--	---

Neusiedler Seebahn AG Infrastrukturbetreiber

Bahnhofplatz 5 A-7041 Wulkaprodersdorf	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Republik Österreich 45,8 % Land Burgenland 29,3 % APV Rt. 24,9 %
---	---

Niederösterreichische Schneebergbahn

Bahnhofplatz 1 A-2734 Puchberg am Schneeberg	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. 50 % ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft 50 %
---	--

ÖBB Infrastruktur Bau AG

Vivenotgasse 10 A-1120 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> ÖBB-Holding 100 %
--------------------------------	--

ÖBB Infrastruktur Betrieb AG

Elisabethstraße 9 A-1010 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> ÖBB Holding 100 %
----------------------------------	--

ÖBB Personenverkehr AG

Wagramer Straße 17-19 A-1220 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> ÖBB Holding 100 %
--------------------------------------	--

ÖBB Traktion GmbH

Langauergasse 1 A-1150 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> ÖBB-Personenverkehr AG 51% Rail Cargo Austria AG 49%
--------------------------------	--

ÖBB Technische Services GmbH

Grillgasse 48
A-1110 Wien

Eigentumsverhältnisse:
ÖBB-Personenverkehr AG 49%
Rail Cargo Austria AG 51%

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG

Matyas kiraly ut 19
H-9400 Sopron

Eigentumsverhältnisse:
Republik Ungarn 57,40 %
Republik Österreich 36,40 %
Speditionsholding GmbH 6,20 %

Kolingasse 13
A-1090 Wien

Bahnhofplatz 5
A-7041 Wulkaprodersdorf

(Die Speditionsholding GmbH steht zu 100% im Eigentum der Rail Cargo Austria)

Rail Cargo Austria AG

Elisabethstraße 9
A-1010 Wien

Eigentumsverhältnisse:
ÖBB Holding 100 %

RCN rail center Nürnberg GmbH & Co. KG

Katzwangerstraße 175
D- 90461 Nürnberg

Eigentumsverhältnisse:
Stahlberg-Rönsch GmbH & Co KG 100%

RTS Rail Transport Service GmbH

Puchstraße 184a
A-8055 Graz

Eigentumsverhältnisse:
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H 90 %
Ing. Reinhard Zeller 10%

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation

Plainstraße 70
A-5020 Salzburg

Eigentumsverhältnisse:
Land Salzburg 42,56 %
Stadt Salzburg 31,31 %
Energie Oberösterreich,
Service und Beteiligungs GmbH 26,13 %

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH

Eggenberger Straße 20
A-8020 Graz

Eigentumsverhältnisse:
Land Steiermark 100 %

Steiermärkische Landesbahnen

Eggenberger Straße 20
A-8020 Graz

Eigentumsverhältnisse:
Land Steiermark 100 %
Wirtschaftsbetrieb des Landes Steiermark, ohne eigene Rechtspersönlichkeit, keine Firmenbuch-Nummer vorhanden!

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH

Kuferzeile 32
A-4810 Gmunden

Eigentumsverhältnisse:
Stern & Hafferl Holding GmbH 99,72 %
Stern & Hafferl Verwaltungs-GmbH 0,27 %

Stubaitalbahn

siehe Innsbrucker Verkehrsbetriebe u. Stubaitalbahn GmbH

Südburgenländische Regionalbahn GmbH

Bahnstraße 1
A-7503 Großpetersdorf

Eigentumsverhältnisse:
Autoreisen Schuch 95,0 %
Sonstige 5,0 %

Südost Bayern Bahn / DB-Regio Netz VerkehrsgmbH

Bischoff-von-Ketteler-Straße 1
D-88453 Mühldorf

Eigentumsverhältnisse:
DB Regio AG 100 %

TX-Logistik GmbH

Am Concorde Park E2/13
A-2320 Schwechat

Eigentumsverhältnisse:
TX Logistik AG (Deutschland) 100 %

(Die TX Logistik AG ihrerseits befindet sich zu 51% im Besitz der Trenitalia und zu 49% im Besitz der Gründungsgesellschafter)

Verbund Austrian Hydro Power AG Höhenb.Schoberboden-Reißbeck

Am Hof 6a
A-1010 Wien

Eigentumsverhältnisse:
Verbund Austria Hydro Power AG 100%

Wiener Lokalbahnen AG

Eichenstraße 1
A-1121 Wien

Eigentumsverhältnisse:
Wiener Linien GmbH 97,45 %
Streubesitz 2,55 %, squeeze-out Anfang 2008,
danach 100% Wiener Linien GmbH

Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Austraße 1
A-6200 Jenbach

Eigentumsverhältnisse:
Zillertaler Gemeinden 60%
Streubesitz 40%

ÖBB Holding AG

Wienerbergstrasse 11
A-1100 Wien

Eigentumsverhältnisse:
100% Republik Österreich

RHEB Rhein Hessische Eisenbahn GmbH

Elsterstrasse 24
D-12526 Berlin

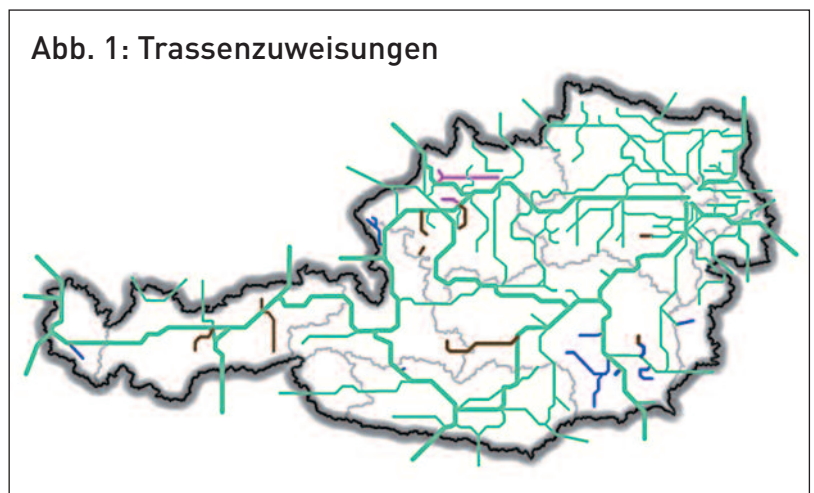
Eigentumsverhältnisse:
Hubert Grippekoven 100%

Marktteilnehmer

In und durch Österreich wurden im Jahr 2005 ca. 662.385 tausend Tonnen Güter transportiert. Für die in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen stehen ca. 6000 km Schieneninfrastruktur zum Transport dieser Gütermenge zur Verfügung. Die Güter werden über Häfen, Terminals, ca. 700 Anschlussbahnen, Verladerrampen und diverse andere Verladestellen verladen. Zusätzlich benutzten im Jahr 2005 ca. 796 Mio. Personen öffentliche Verkehrsmittel. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist eine positive Entwicklung im Eisenbahnverkehr zu beobachten. Dabei sind auf einigen Transitstrecken deutliche Zuwachsraten zu verzeichnen. Die neben der RCA in Österreich tätigen Bahnen mit einem Marktanteil von knapp 10% verzeichneten im Zeitraum 2005/2006 Zuwachsraten von bis zu 30%. Die genannten Zahlen gelten für den Schienengüterverkehr.

Das Netz

Wo es die technischen, geografischen und ökonomischen Rahmenbedingungen zulassen oder fordern, sind die Netze der Infrastrukturbetreiber miteinander verknüpft. Dabei wird von den Betreibern der Infrastruktur ein Verknüpfungsvertrag abgeschlossen. Dieser Vertrag regelt alle Maßnahmen die eine sichere und rei-



bungslose Zufahrt von einer Infrastruktur auf die andere ermöglicht. Für die geregelte Nutzung der Infrastruktur wird von jedem Infrastrukturunternehmen oder Betreiber ein Infrastrukturnutzungsvertrag erstellt. Der Infrastrukturnutzungsvertrag regelt primär die eisenbahnrelevanten Themen. Die üblichen kaufmännischen Belange werden in den ebenfalls notwendigen AGB geregelt.

— ÖBB-Netz Betrieb
— Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft GmbH Trassenvergabe
— Linzer Lokalbahn Lambach Vorchdorf-Eggenburg und Stern & Haffert
— Keine Trassenzuweisung notwendig

Zugang

Um allen zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen einen diskriminierungs-

freien Netzzugang zu ermöglichen, sind alle vernetzten Eisenbahnunternehmen verpflichtet, eine vom Absatzbereich unabhängige Stelle zur Trassenvergabe einzurichten oder zu bestellen. Ein weiterer Grund für diese Regelung sind integrierte Eisenbahnunternehmen, die ein Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in einem Unternehmen vereinen. Die Zuweisungsstelle wird vom Infrastrukturbetreiber mittels Vertrag beauftragt, die Funktion als Trassenvergabestelle wahrzunehmen. Mit der Funktion als Trassenvergabestelle sind

Schieneinfrastruktur sicherzustellen. Hier tritt die Schienen-Control Kommission und die Schienen-Control GmbH als Regulator in den Markt ein. Die Aufgabe des Regulators ist die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zum Schienennetz durch Beobachtung der Aufstellung der Infrastrukturbetreiber. Die Rechte und der diskriminierungsfreie Netzzugang aller Marktteilnehmer werden nicht nur im Beschwerdefall von der Schienen-Control Kommission, sondern schon im Vorhinein durch Prüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, der AGB und Überwachung weiterer Themenkreise gewahrt und gesichert. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird der diskriminierungsfreie Zugang durch Monitoring der zwischen den Marktteilnehmern geschlossenen Verträge sichergestellt.

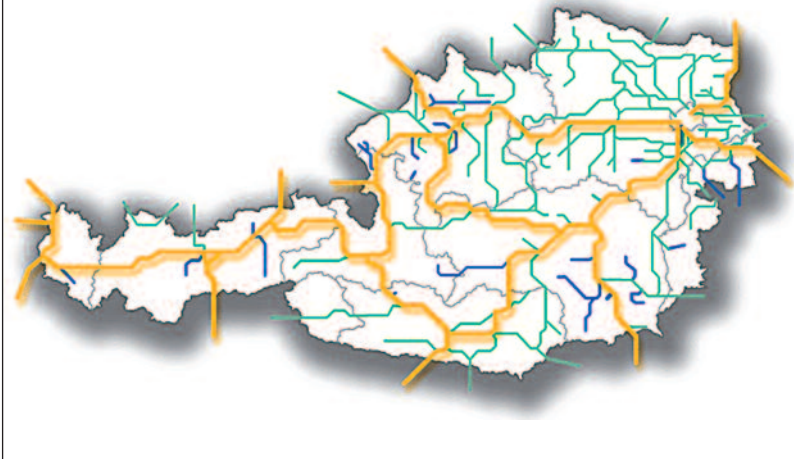
Für den Zugang zur österreichischen Schieneninfrastruktur ist eine Sicherheitsbescheinigung nach §37 EisbG erforderlich. Die Behörde bescheinigt den Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Sicherheitsbescheinigung, dass alle behördlichen Auflagen für den Zugang zur österreichischen Eisenbahninfrastruktur erfüllt sind.

Marktteilnehmer

Neben österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzen auch einige Eisenbahnverkehrsunternehmen der Nachbarländer die österreichische Eisenbahninfrastruktur.

In den nachfolgenden Grafiken wird die Nutzung der österreichischen Eisenbahninfrastruktur durch die in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen grafisch dargestellt. Bei der farbigen Kennzeichnung der Netznutzung werden die von den Eisenbahnunternehmen genutzten Teile der Infrastruktur rot hervorgehoben. Die Anzahl der gefahrenen Züge und die beförderten Tonnagen sind aus den Grafiken nicht ablesbar.

Abb. 2: Österreichisches Streckennetz



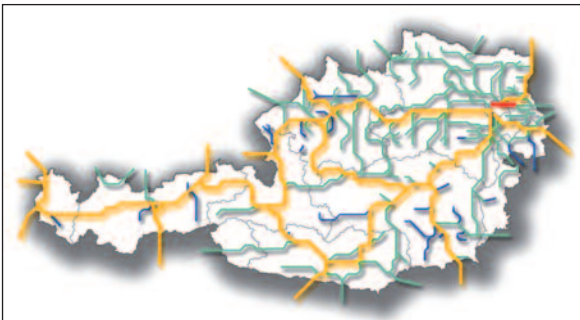
In der Grafik ist die österreichische Schieneninfrastruktur in farbiger Kennzeichnung dargestellt.

- Haupt-,
- Neben- und
- Privatbahnen

die Erstellung eines Netzfahrplans, die Überlastungserklärung der Schieneninfrastruktur, die Festsetzung des Benützungsentgeltes und dessen Verhandlung, die Zuweisung oder Entziehung von Zugtrassen, die Vereinbarung von Rahmenregelungen, die Zusammenarbeit (Koordination) mit anderen Trassenvergabestellen und Weiterleitung von Verträgen an die SCK verbunden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind in Österreich vier Trassenvergabestellen tätig.

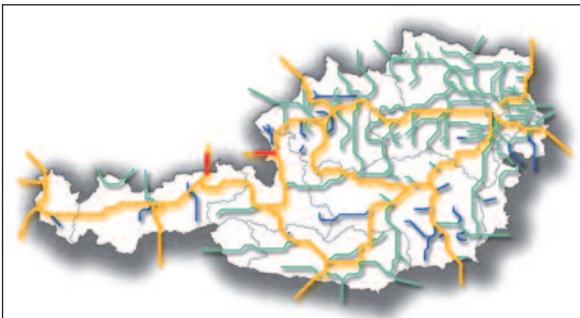
Die Trennung von Absatzbereich und Trassenvergabe ist eine der Maßnahmen, den diskriminierungsfreien Zugang zur österreichischen

City Air Terminal Betriebsges.m.H. Österreichisches EVU



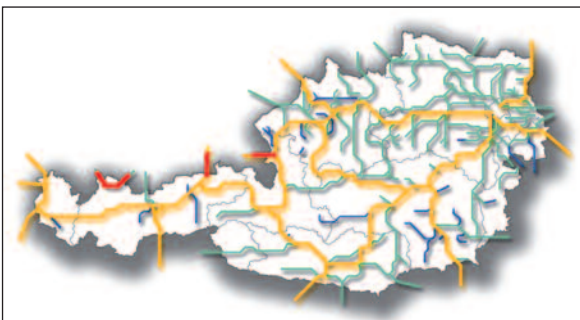
Schneller, nicht integrierter Personenverkehr zwischen Wien Mitte und Flughafen Wien Schwechat. Um den Flug beim Antritt der Reise in Wien Mitte zu vereinfachen, wird die Möglichkeit zum Check In angeboten.

DB Fernverkehr AG



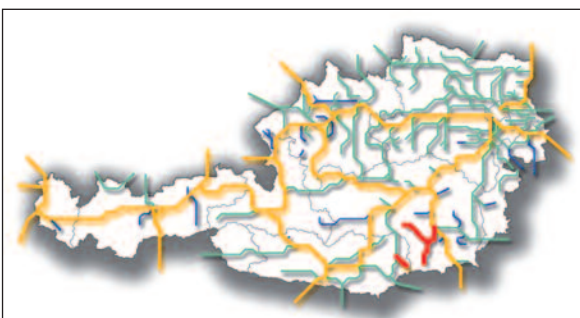
Die DB Fernverkehr AG ist ein Deutsches EVU und eine 100% Tochter der Deutsche Bahn AG und betreibt das Geschäftsfeld Personenfernverkehr. In Zusammenarbeit mit ÖBB PV werden grenzüberschreitende Fernverkehre Richtung München und Nürnberg angeboten.

DB Regio AG



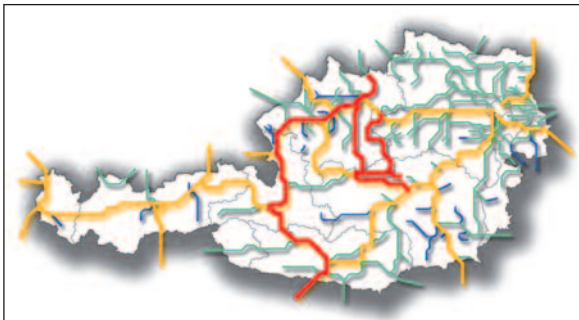
Die DB Regio AG ist ein Deutsches EVU und eine 100% Tochter der Deutsche Bahn AG. Die DB Regio AG betreibt mit eigenem Fuhrpark den größten Teil des Regionalverkehrs im Außerfern sowie grenzüberschreitende Regionallinien.

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH



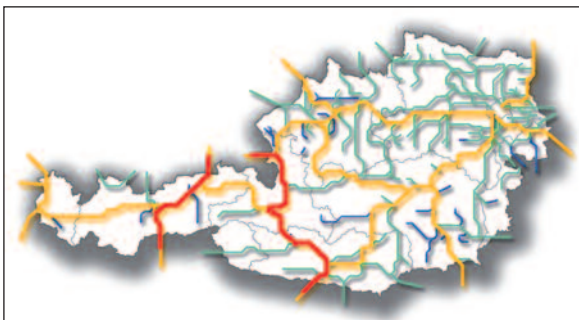
Österreichisches integriertes Eisenbahnunternehmen, mit Leistungen auf der eigenen Strecke sowie regionalem Güterverkehr im Raum Lavamünd. Das Unternehmen ist primär im Bereich Personennahverkehr in der Steiermark tätig, wobei 2007 Taktverkehre von Graz aus weiter verbessert wurden.

Logistik Service GmbH



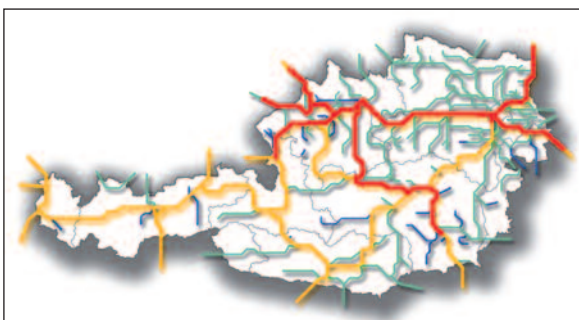
Österreichisches EVU, das neben dem Werksbahnnetz der VOEST im Güterverkehr tätig ist. Die Logistic Service GmbH fährt diverse Rohstofftransporte im Zusammenhang mit der Stahlproduktion. Die Logistic Service GmbH bedient auch mehrere grenzüberschreitende Ganzzugsrelationen Richtung Tschechien und Italien.

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH



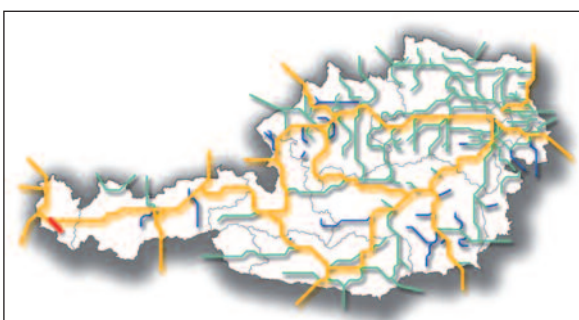
Das Unternehmen ist im alpenquerenden Güterverkehr über die Transitachsen Brenner und Tauern tätig. Die Verkehre werden teilweise mit Partnern (z.B. mit der Rail Traction Company) in den jeweiligen Ländern abgewickelt. Das Frachtspektrum reicht vom KLV bis zu Stahl und Autozügen.

LTE Logistik und Transport GmbH



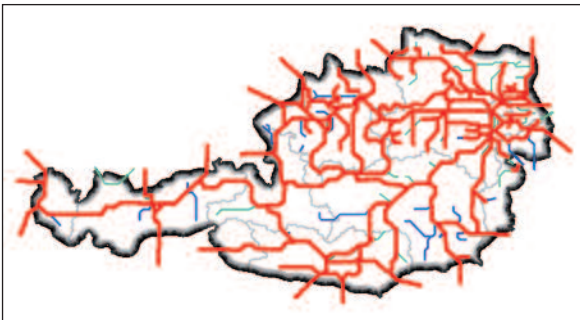
Österreichisches EVU mit einer Tochter in der Slowakei. Die LTE Logistik und Transport GmbH betreibt Güterverkehr auf dem ÖBB-Netz und im benachbarten Ausland. Die LTE ist Mitglied der Rail Freight Alliance „European Bulls“, ein Kooperationsnetzwerk europäischer Eisenbahnverkehrsunternehmen. Schwerpunkt stellt zunehmend die Donauachse da.

Montafonerbahn AG



Die Montafonerbahn AD ist ein österreichisches integriertes Eisenbahnunternehmen. Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit liegt im Personennahverkehr zwischen Bludenz und Schruns, wobei die Durchbindung nach Bregenz an Bedeutung gewinnt.

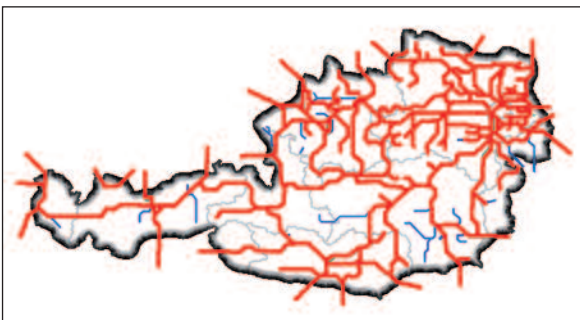
ÖBB Personenverkehr AG



Die ÖBB Personenverkehr AG ist eine 100% Tochter der ÖBB Holding.

Die ÖBB Personenverkehr AG erbringt einen Grossteil des Personenverkehrs auf dem österreichischen Schienennetz. In Liechtenstein wird der gesamte Nahverkehr mit MBS-Fahrzeugen durch ÖBB PV erbracht.

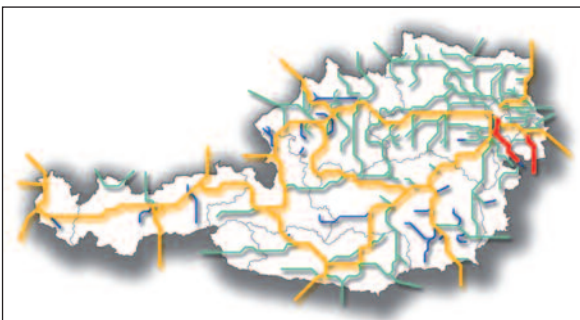
ÖBB Traktion GmbH



Die ÖBB-Traktion GmbH ist zu 49% im Besitz der Rail Cargo Austria AG und zu 51% der ÖBB Personenverkehr AG.

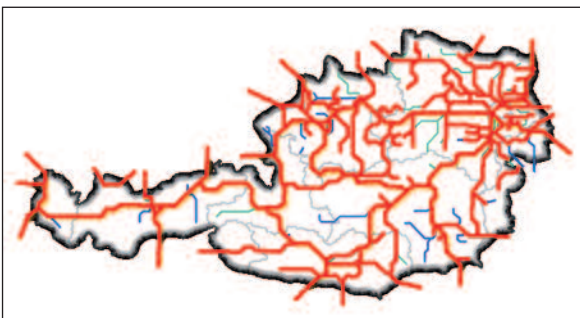
Die ÖBB-Traktion GmbH stellt die Lokomotiven und Triebfahrzeugführer für die ÖBB Personenverkehr AG und RCA zur Verfügung.

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG



Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG betreibt auch die Strecke der Neusiedlersee Bahn. Im Personen- und Güterverkehr ist die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn ein seit Jahrzehnten wichtiges Bindeglied zwischen Österreich und Ungarn.

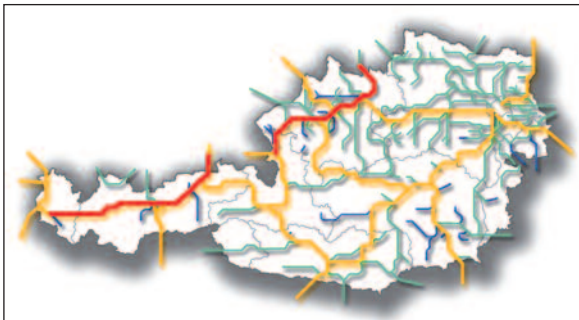
Rail Cargo Austria AG



Die Rail Cargo Austria AG ist innerhalb der ÖBB Holding für den Güterverkehr zuständig.

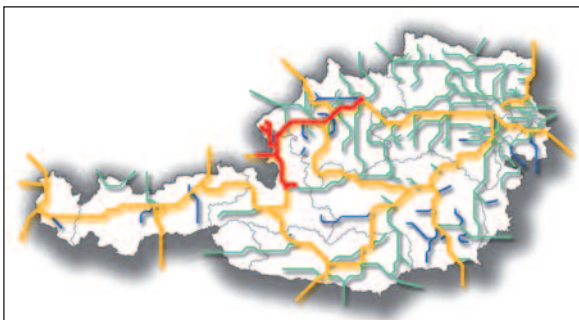
Neben dem Verkehr auf dem holdingeigenen Infrastrukturnetz werden auch Züge auf den Netzen der GKB, CCG und ROeEE gefahren, aber auch Kooperationen mit den genannten Bahnen eingegangen.

RTS Rail Transport Service GmbH



Tätigkeitsfeld sind Güterverkehrsleistungen in Österreich und den Nachbarländern, aber auch Sondertransporte mit Lademaßüberschreitungen, Schwertransporte oder Gefahrgut.

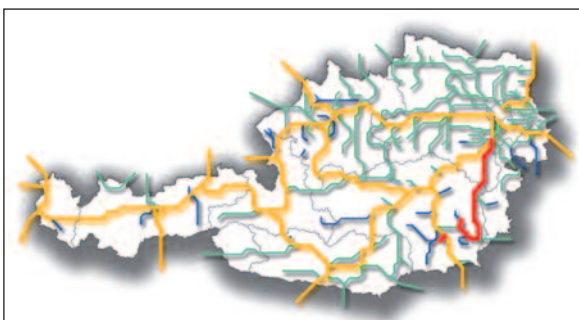
Salzburger Lokalbahnen



Die Salzburger Lokalbahnen sind eine 100% Tochter der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation.

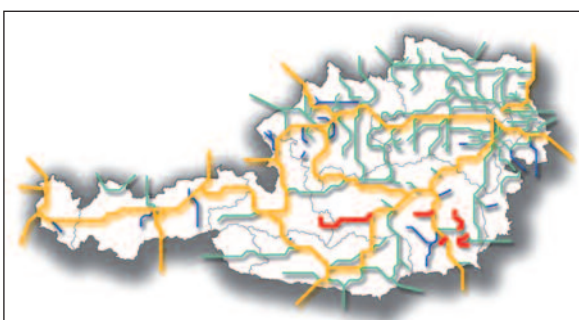
Die Salzburger Lokalbahnen sind im Personenverkehr und im Güterverkehr tätig. Außerdem stellt die SLB Loks und Personal für Vorspannleistungen am Tauern zur Verfügung.

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH



Die Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH ist ein österreichisches Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Schwerpunkt Güterverkehr. Eisenbahnpersonenverkehr, Güterumschlag und logistische Tätigkeiten runden das Leistungsspektrum ab.

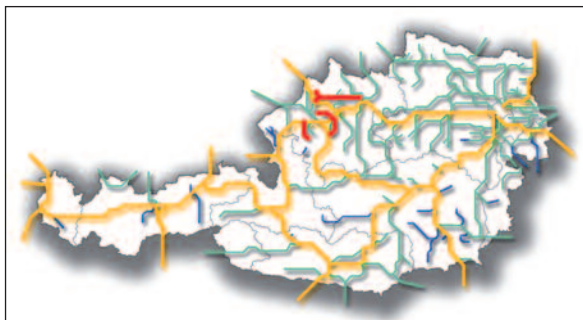
Steiermärkische Landesbahnen



Die Steiermärkischen Landesbahnen sind zu 100% im Besitz des Land Steiermark.

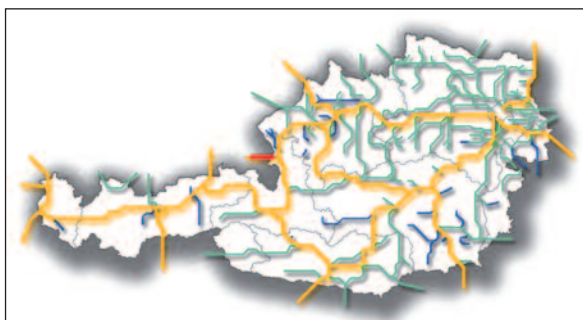
Neben dem Personen- und Güterverkehr auf dem eigenen Netz und dem Netz der ÖBB zählt auch der Betrieb des Terminals CCG zu den Tätigkeitsbereichen der Steiermärkischen Landesbahnen.

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH



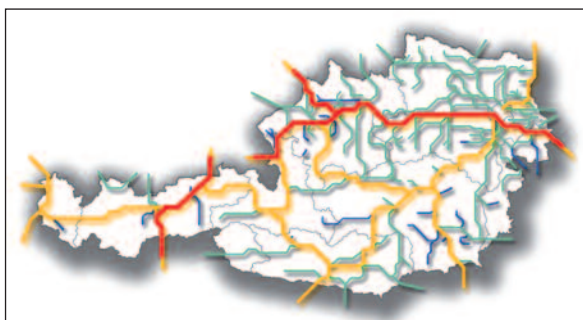
Die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH ist ein österreichisches Eisenbahnunternehmen mit Schwerpunkt im Personennahverkehr. Im Auftrag der RCA werden lokale Güterverkehre in Oberösterreich abgewickelt.

Südost Bayern Bahn/DB-Regio Netz VerkehrsgmbH



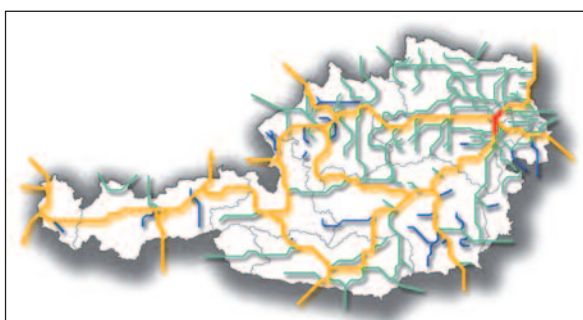
Die Südost Bayern Bahn ist ein integriertes Eisenbahnunternehmen und eine 100% Tochter der Deutschen Bahn AG. In Österreich fährt die Südost Bayern Bahn Personenzüge.

TX-Logistik GmbH



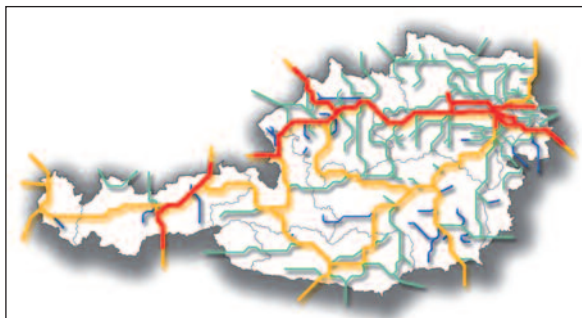
Die TX-Logistik AG ist ein deutsches Eisenbahnunternehmen mit einer österreichischen Tochter, der TX-Logistic Austria GmbH. In Österreich werden als Kerngeschäft Ganzzüge im Transit über die Brenner- und Donauachse gefahren.

Wiener Lokalbahnen AG



Die Wiener Lokalbahnen AG ist ein österreichisches Eisenbahnunternehmen mit Personennahverkehr auf eigener Strecke zwischen Wien Meidling und Baden Josefsplatz.

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH



Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH ist ein österreichisches Eisenbahnunternehmen und eine 100% Tochter der WLB. Das Unternehmen wurde 2007 gegründet. Die WLC fährt vor allem Ganzzüge nach und durch Österreich.

Sicherheitsbescheinigung auf dem ÖBB-Netz, derzeit aber kein Betrieb in Österreich:

RCN

Rail Center Nürnberg
Logistik GmbH
Katzwanger Strasse 175
D-90461 Nürnberg
schroeder@contract.de
www.railcenter.de

RHEB

Rhein Hessische Eisenbahn GmbH
Basilikastrasse 3
D-55411 Bingen am Rhein
info@rheb.de
www.rheb.de

Die Adressen der Regulatoren in Europa

Österreich

Schienen-Control GmbH
Schienen-Control Kommission
Frankenberggasse 9/5
A-1040 Wien
Tel: +43 1 5050707
Fax: +43 1 5050707-17
Homepage: www.scg.gv.at
E-mail: office@scg.gv.at

Deutschland

Bundesnetzagentur
Abteilung Eisenbahnregulierung
Tulpenfeld 4
D-53113 Bonn
Tel: +49(0)22814-9921
Fax: +49(0)22814-6700
Homepage: www.bundesnetzagentur.de
E-mail: netzzugang_schiene@bnetza.de

Belgien

Service Régulation du Transport ferroviaire
et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-
national.
Rue du Progrès 80, Boîte 5
B-1030 Bruxelles
Tel: +32 2 277 45 23
Fax: +32 2 277 42 70
Homepage: www.mobilit.fgov.be
E-mail: info.mob@mobilit.fgov.be

Estland

Ministry of economic affairs
and communications
Harjo 11
EE-15072 Tallinn
Tel: +372 6397636
Fax: +372 63 13 660
Homepage: www.mkm.ee
E-mail: info@mkm.ee

Dänemark

Danish Railway Complaint Board & Ministry
of Transport
Frederiksholms Kanal 27
DK-1220 Copenhagen K
Tel: +45 33 92 43 81
Fax: +45 33 38 14 37
Homepage: www.trm.dk
E-mail: trm@trm.dk

Finnland

Finnish Rail Agency
Jakonkatu 3, PO Box 84
FIN-00101 Helsinki
Tel: +358 20 77 67 611
Homepage: www.rautatievirasto.fi

Frankreich

Mission de Contrôle des activités ferroviaires
 Arche de la Défense
 FR-92055 La Defense
 Tel: +33 1 40 81 87 03
 Fax: +33 1 40 81 17 22
 Homepage: www.equipement.gouv.fr
 E-mail: mcaf@equipement.gouv.fr

Irland

kein Regulator

Griechenland

Ministry of Transport and Communication
 Anastaseos Str. 2
 GR-10199 Papagou, Athens
 Tel: +30 210 650 80 89
 Fax: +30 210 650 84 91
 Homepage: www.yme.gr
 E-mail: d.apostolinas@yme.gov.gr

Lettland

State Railway Administration
 Riepnieku 2
 LV-1050 Riga
 Tel: +371 723 44 72
 Fax: +371 723 41 05
 Homepage: www.vgi.lt
 E-mail: sprk@sprk.gov.lv

Großbritannien

Office of Rail Regulation
 One Kemble Street
 London, WC2B4AN
 Tel: +44 20 7282 2000
 Fax: +44 20 7282 2040
 E-mail: agnes.bonnet@orr.gsi.gov.uk

Litauen

State Railway Inspectorate
 Pamenkalnio 26-2
 LT-01114 Vilnius
 Tel: +370 5243 0493
 Fax: +370 5243 0493
 Homepage: www.vgi.lt
 E-mail: d.mazetis@vgi.lt

Italien

Ufficio per la Regolazione
 dei servizi ferroviari
 Via Giuseppe Caraci 36
 IT-00157 Rom
 Tel: +39 06 41 58 3612-3620
 Fax: +39 06 41 58 5810
 Homepage: www.infrastrutturetrasporti.it
 E-mail: ursf@infrastrutturetrasporti.it

Luxemburg

Ministère des Transports
 11, rue Notre Dame
 L-2938 Luxembourg
 Tel: +352 22 478 44 00
 Fax: +352 24 18 17
 Homepage: www.gouvernement.lu/ministeres/mini_transport.html

Luxemburg

Ministry of Transport and Communications
 (zuständig für Marktbeobachtung)
 PO Box 8010 Dep.
 NO-0030 Oslo
 Tel: +47 22 24 90 90
 Fax: +47 22 24 95 70
 Homepage: www.sd.dep.no
 E-mail: postmottak@sd.dep.no

Portugal

Instituto Nacional do Transporte Ferroviario
 Rua Padre Luis Aparicio 7
 PT-1150-248 Lisboa
 Tel: +351 21 317 89 00
 Fax: +351 21 317 89 10
 Homepage: www.intf.pt
 E-mail: intf@intf.pt

Norwegen

The Norwegian Railway Inspectorate
 (zuständig für Beschwerden)
 Wergelandsveien 3
 NO-0167 Oslo
 Tel: +47 22 99 59 00
 Fax: +47 22 99 59 03
 Homepage: www.sjt.no
 E-mail: post@sjt.no

Rumänien

Railway Supervision Council, Ministry of
 Transport, Construction and Tourism
 Dinicu Golescu blvd, Nr 38, sector 1
 RO-010873 BH Bucharest
 Tel: +4021 319 61 80
 Fax: +4021 319 61 51
 Homepage: www.mt.ro
 E-mail: relpub@mt.ro

Niederlande

Office of Transport regulation
 P.O Box 16326
 NL-2500 BH The Hague
 Tel: +31 70 330 1764
 Fax: +31 70 330 3370
 Homepage: www.nmanet.nl
 E-mail: info@nmanet.nl

Slowakei

Railway Regulatory Authority (URZD)
 Mileticova 19
 SK-820 05 Bratislava 25
 Tel: +421 2 50255 284
 Fax: +421 2 55568 002
 Homepage: www.urzd.sk
 E-mail: janusicova@urzd.sk

Polen

Office for Rail Transport
 Ul. Chalubinskiego 4
 00-928 BH Warszawa
 Tel: +22 626 80 11
 Fax: +22 830 07 98
 Homepage: www.utk.gov.pl
 E-mail: trl@utk.gov.pl

Slowenien

Ministry of Transport of the
 Republic of Slovenija
 Langusova ulica 4
 SI-1535 Ljubljana
 Slovenia
 Tel: +386 1 478 84 16
 Fax: +386 1 478 88 30
 Homepage:
www.mzp.gov.si/si/regulatorni_organ/
 E-mail: regulatorni-organ.mzp@gov.si

Spanien

Comité de Regulacion Ferroviara - CRF
Paseo de la Castellana 67
ES-28071 Madrid
Tel: +34 915 97 9924
Fax: +34 915 97 9342
Homepage: www.fomento.es
E-mail: midorrego@mfom.es

Tschechische Republik

The Rail Authority
Drazni urad
Wilsonova 8
CZ-121 06 Praha 2
Tel: +420(0)224 229 937
Fax: +420(0)972 241 831
Homepage: www.du-praha.cz
E-mail: sekretariat@du-praha.cz

Schweden

Swedish Rail Agency (Järnvägsstyrelsen)
Borganäsvägen 26, Box 14
SE-78121 Borlänge
Tel: +46 (0) 243-24 69 00
Fax: +46 (0) 243-24 69 99
Homepage: www.jvs.se
E-mail: jvs@jvs.se

Ungarn

Department of Railway Regulatory Administration
National Transport Authority
Múzeum utca 11
H-1088 Budapest
Tel: +36 1 511 7102
Fax: +36 1 511 4669
Homepage: www.nkh.hu
E-mail: office@nkh.gov.hu

Schweiz

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
Monbijoustraße 51A
CH-3003 Bern
Tel: +41 (0) 31 322 55 84
Fax: +41 (0) 31 323 54 75
Homepage: www.ske.ch
E-mail: santina.bevington@bav.admin.ch

United Kingdom

Office of Rail Regulation
One Kemble Street
UK-London WC2B4AN
Tel: +44 (0) 20 72 82 2000
Fax: +44 (0) 20 72 82 2040
Homepage: www.rail-reg.gov.uk
E-mail: contact.cct@orr.gsi.gov.uk

Quellenangabe

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, diverse Berichte
- Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, diverse Berichte
- Catharin, G., Gürtlich, G. H. (2006); Eisenbahngesetz. Kommentar samt ökonomischen und rechtlichen Grundlagen der Eisenbahnen; Wien: Linde
- Commission of the European Communities: Case No COMP/M.4746 – Deutsche Bahn/English Welsh & Scottish Railway Holdings (EWS)
- E- Control, diverse Publikationen
- Eisenbahn Österreich, diverse Ausgaben
- Eisenbahn Revue international, diverse Ausgaben
- Eurailpress, diverse Berichte
- Fölzer, C. (2005): Dasein oder nicht Dasein – das ist hier die Frage. Die Daseinsvorsorge im Verkehrswesen, in: Wirtschaftspolitische Blätter 3/2005
- Geschäftsberichte der ÖBB 2003 – 2007
- Geschäftsberichte aller sonstigen österreichischen Eisenbahnunternehmen
- IBM Global Business Services/ Kirchner, C. (2007): Liberalisierungsindex Bahn 2007
- Mitteilung der Kommission: Fortsetzung der Integration des europäischen Eisenbahnsystems – drittes Eisenbahnpaket
- ÖBB-Bau AG
- ÖBB-Betrieb AG
- ÖBB Fahrpläne Österreich
- ÖBB-PV Intern 2008
- ÖVG Spezial (Band 52): Eisenbahnverkehr – Theoretische Grundlagen und Praxis, 2006
- Protokolle der SCK-Sitzungen im Jahr 2007
- Rechnungshof-Bericht zur ÖPNV-Reform aus 2005/8
- Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft
- Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen
- Richtlinie 2001/14/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung
- Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung
- Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems
- Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft
- Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur
- Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen
- Schienenverkehr Aktuell, diverse Ausgaben
- Statistik Austria, diverse Publikationen
- VCÖ, diverse Publikationen
- Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr
- VERSA, diverse Publikationen
- Wirtschaft und Umwelt, diverse Publikationen
- WKO, Fachverband der Schienenbahnen: Artikel von Mag. Gstettenbauer: Zusammenfassende Information zum Dritten Eisenbahnpaket, zur Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste (PSO) sowie zur Anerkennung von Eisenbahnfahrzeugen (Cross Acceptance)

Fotos

BMVIT (S. 3), Dr. Kummer (S. 17), Dr. Rießberger (S. 17), Beier (S. 20), Titz (S. 21), Mag.^a Mikula-Schwarzmann (S. 21), Dr. Grubmann (S. 25), Mag.^a Leodolter (S. 25), Mag. Bauer (S. 25), alle übrigen Fürnkranz, DI Vanicek bzw. SCG.

Grafiken

BMVIT (S. 38), ÖBB-Bau AG (S. 64 & 65), Dr. Kopp (S. 117 & 118), alle übrigen SCG.

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Redaktion

Schienen Control GmbH, GF Georg Fürnkranz
Frankenberggasse 9/5, A-1040 Wien
Tel.: 0043/1/505 0707
Fax: 0043/1/505 0707 17
email: office@scg.gv.at, www.scg.gv.at

Grafik und Druck

Atelier Tintifax, Breitenfurt
www.tintifax.biz