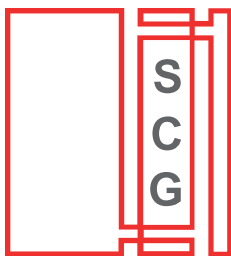
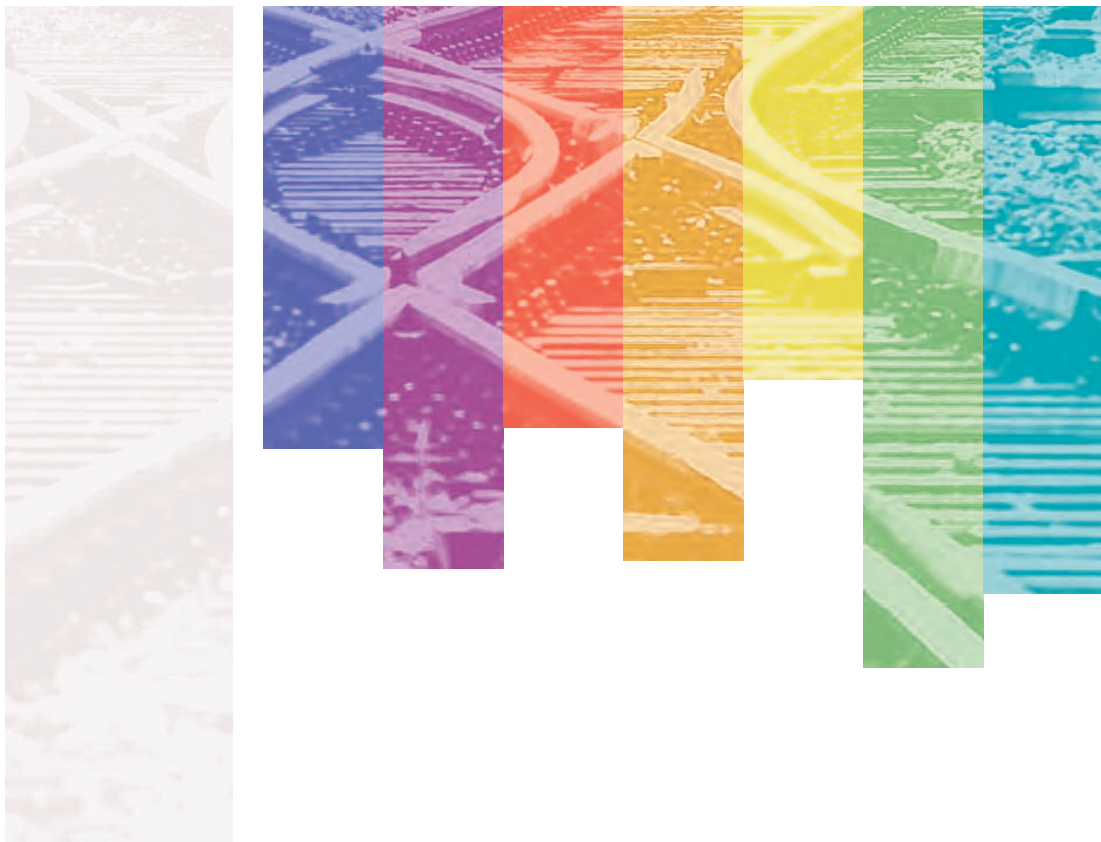
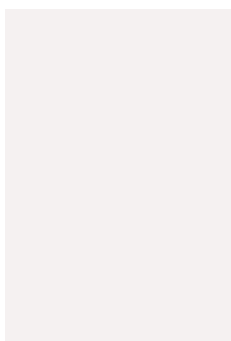


Eisenbahnregulierung



2009

Tätigkeitsbericht Schienen-Control GmbH



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
BM Doris Bures	3
HR Dr. Gerhard Hellwagner	4
SC Mag. Christian Weissenburger	6
GF Mag. Ursula Zechner	7
Zusammenfassung/Summary	9
Zusammenfassung	9
Summary	13
Die Rolle der Regulierungsbehörde	17
Zusammensetzung und Struktur der Schienen-Control Kommission	17
Das Team der Schienen-Control GmbH	20
Die Zehnjahresfeier der SCG	22
Die Bahnliberalisierung in der Europäischen Union	24
Die Eisenbahnpakete der EU	24
Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich	29
Internationale Netze	31
ÖBB will Chancen der Liberalisierung nutzen	33
Rechtlicher Rahmen	35
Behördenstruktur in Österreich	35
Verfahrensablauf für ein neues EVU/EIU	36
Interview mit Stefan Wehinger, GF WESTbahn Management GmbH	41
Die Public Service Obligations (PSO)-Verordnung	43
Marktentwicklung	46
Die Wirtschaftsentwicklung Österreichs und der Güterverkehr	46
Marktentwicklung 2009	50
Marktentwicklung Schienenfahrzeuge	59
Gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen im Schienenverkehr	64
Das 3. Eisenbahnpaket: Liberalisierung des Personenverkehrs	67
Europäische Tendenzen: die Konzentration geht weiter	69

Infrastruktur	73
Das österreichische Eisenbahnnetz	73
Performance Regime und Pünktlichkeit	78
Technische Überwachung	82
Bahnstrom: Preisentwicklung und Vertragsgestaltung	89
Zugang zu Serviceeinrichtungen (Schulungen)	94
Themen der Regulierung	99
Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission	99
Infrastruktur-Benutzungsentgelte in Österreich	105
Anschlussbahnen	113
Hindernisse der Marktentwicklung	117
Ergebnisse der SCG-Erhebung für das Jahr 2009	117
Kundenzufriedenheit	122
SCG-Schlichtungsverfahren	122
Jahresbilanz 2009 der SCG-Schlichtungsstelle	124
Preisentwicklung bei den ÖBB-Kilometertarifen	132
Auswirkungen der Liberalisierung auf die Erlöse der RCA	138
Internationale Zusammenarbeit	139
Erfahrungsaustausch der Regulatoren	139
Internationale Zusammenarbeit	141
Fachbeiträge	144
Wege der Berechnung des Infrastruktur-Benutzungsentgeltes	144
VERSA: Bericht für das Jahr 2009	148
Unsere Bahnen	150
Zahlen und Fakten	166
Die Schienen-Control GmbH als Unternehmen	166
Jahresabschluss 2009	167
Eigentümerstruktur zum 31.12.2009	169
Marktteilnehmer	175
Adressen der Regulatoren in Europa	182
Abkürzungsverzeichnis	186
Quellenangabe	187

Vorwort



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

Ich freue mich, Ihnen mittlerweile den vierten Tätigkeitsbericht der österreichischen Eisenbahnregulierungsstelle Schienen-Control GmbH (SCG) vorlegen zu können.

Das von der Bundesregierung beschlossene, dringend erforderliche Ausbau- und Sanierungsprogramm für das Österreichische Schienennetz läuft auf Hochtouren. Damit erzielen wir Schritt für Schritt die Basis für einen noch leistungsfähigeren und qualitätsvolleren Schienenverkehr. Kapazitäten werden geschaffen, Strecken beschleunigt, Bahnhöfe modernisiert und barrierefrei gestaltet sowie Güterterminals errichtet. Das Jahr 2009 war daher von zahlreichen Baustellen und Einschränkungen des Bahnbetriebes gekennzeichnet, mit allen positiven wie negativen Folgen.

Nicht nur aufgrund des größten Schienenausbaus ergeben sich immer mehr und wichtigere Aufgaben des österreichischen Schienenregulators. So wird es nach der nunmehr erfolgten Öffnung des Schienennetzes für den grenzüberschreitenden Personenverkehr zu sich überschneidenden Trassenanfragen zwischen den bestehenden und den neu eintretenden Marktteilnehmern kommen. Hier werden die Kompetenz, das Know-how sowie das Fingerspitzengefühl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCG gefragt sein. Die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden

der Bahn ist mir besonders wichtig. Deshalb wurde die Schlichtungsstelle der SCG gesetzlich gestärkt. Bisher gab es eine nur allgemeine Beschwerdestelle für exemplarisch gehäufte Kundenbeschwerden. Nunmehr werden Beschwerden einzeln behandelt. Für Bahnkundinnen und Bahnkunden des nationalen und internationalen Fernverkehrs gilt seit 03.12.2009 auf Basis einer EU-Verordnung ein verbindliches Verspätungsregime. Und innerstaatlich wurde auf meine Initiative gemeinsam mit den Sozialpartnern ein Entschädigungsmodell für Jahreskartenbesitzerinnen und Jahreskartenbesitzer gesetzlich festgeschrieben, wobei hier nunmehr eine Plausibilitätsprüfung hinsichtlich des Pünktlichkeitsgrades vorgesehen ist. Weiters ist eine Beobachtung der Entschädigungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen verankert worden.

All diese Maßnahmen sollen den Bahnverkehr für die Zukunft noch attraktiver machen, sowohl für die Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer, als auch für die verladende Wirtschaft. Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, bestes Service und ein zügiges Vorankommen stehen dabei im Vordergrund.

In diesem Sinne freue ich mich auf weitere gute Zusammenarbeit. Und ich bin zuversichtlich, dass wir gemeinsam die anstehenden Herausforderungen erfolgreich bewältigen werden.

Doris Bures, Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie



Sehr geehrte Damen und Herren!

Am 23.11.2009 feierte die SCG in Anwesenheit zahlreicher Festgäste und nationaler sowie internationaler Fachleute aus dem Eisenbahnwesen ihr zehnjähriges Bestehen.

Die rechtliche Grundlage für die Einrichtung von Regulierungsbehörden war die Richtlinie 91/440/EWG für die Entwicklung der Eisenbahn in der Gemeinschaft. Zentral waren die Umgestaltung der staatlichen Eisenbahnunternehmen zu wettbewerbsfähigen Bahnen und die Öffnung der national abgeschotteten Bahnen und Märkte.

In Entsprechung dieser Richtlinie wurden schließlich die österreichischen Regulierungsbehörden als „Zweigespann“, nämlich die SCG einerseits und die SCK andererseits geschaffen. Ein Jubiläum ist auch immer ein Anlass, Rückschau zu halten.

Aus diesem Anlass ist die hervorragende Tätigkeit des ersten Geschäftsführers der SCG Dr. Gerhard Fuhrmann zu würdigen, der in Zusammenarbeit mit der damaligen Prokuristin und nunmehrigen Vorstandssprecherin der ÖBB-PV, Mag. Gabriele Lutter, wertvolle Aufbauarbeit und die Grundlagen für das erfolgreiche zehnjährige Wirken der SCG in Zusammenarbeit mit der SCK geschaffen hat.

Über seine Anregung wurde im Jahre 2004 zur Steigerung des Fachwissens der Mitarbeiterin-

nen und Mitarbeiter der SCG sowie der Mitglieder der SCK erstmals eine Klausur abgehalten. Die Erfahrungen bei dieser Klausur waren derartig gut, dass diese Tradition von den Nachfolgern Dr. Gerhard Fuhrmanns fortgeführt wurde und werden wird.

Mit Wirksamkeit vom 01.02.2005 wurde Georg Fürnkranz zum Geschäftsführer der SCG bestellt.

Bedingt durch die Neuorganisation des ÖBB-Konzerns nahmen unter seiner Geschäftsführung die wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren zu und war eine erhebliche Steigerung des Arbeitsanfalles bei der SCG zu verzeichnen.

Bei der Bewältigung dieses gestiegenen Arbeitsanfalles waren die Erfahrungen von Georg Fürnkranz als Kabinettschef der Verkehrsminister und sein umfassendes technisches sowie rechtliches Wissen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens für die Erfüllung der Aufgaben der Regulierungsbehörden eine wertvolle Entscheidungshilfe.

Auch ihm ist es unter anderem zu verdanken, dass, wie in der ersten Funktionsperiode der SCG unter Dr. Gerhard Fuhrmann, die Regulierungsbehörden nicht Gegenstand öffentlicher Kritik waren, sondern wirkungsvoll ihre ihnen im Eisenbahngesetz übertragenen Aufgaben

wahrnehmen konnten. Dies ist ein Beweis der Stärke der Regulierungsbehörden und ihrer sachkundigen Arbeit.

Aus Anlass von zehn Jahren Tätigkeit als Vorsitzender der SCK ist es mir auch ein Bedürfnis, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der der Regulierung unterliegenden Eisenbahnunternehmen für ihre Zusammenarbeit mit den Regulierungsbehörden zu danken.

Auch unter der Geschäftsführung von Georg Fürnkranz wurden die Eisenbahnunternehmen nicht als Gegner, sondern als Partner bei dem gemeinsamen Bemühen der Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs im Bereich des Schienenverkehrs betrachtet. Ihr bei den Verfahren eingebrachtes Fachwissen war den Regulierungsbehörden SCG und SCK ebenso eine wertvolle Entscheidungshilfe wie das Fachwissen der genannten Geschäftsführer und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCG.

Mit Wirksamkeit vom 01.02.2010 hat Mag. Ursula Zechner die Geschäftsführung der SCG von Georg Fürnkranz übernommen. Die Übernahme des Geschäftsbetriebes erfolgte reibungslos.

In meinem Vorwort zum Tätigkeitsbericht 2008 habe ich die Erwartung geäußert, dass in

Zukunft die gute Zusammenarbeit der SCG und SCK fortgesetzt werden möge.

Aufgrund der bisherigen Zusammenarbeit konnten sich die Mitglieder der SCK überzeugen, dass das technische und rechtliche Wissen der neuen Geschäftsführerin auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eine gute Grundlage für eine weitere erfolgreiche Zusammenarbeit sein wird.

Im Namen der Mitglieder der SCK,
Ass.Prof. Dkfm. Mag. Dr. Brigitta Riebesmeier,
em. o. Univ.-Prof. DI Dr. Erich Kopp

sowie der Ersatzmitglieder
Dr. Robert Streller,
em. o. Univ.-Prof. DI Dr. Klaus Rießberger und
o. Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer

danke ich den ehemaligen Geschäftsführern der SCG Dr. Gerhard Fuhrmann und Georg Fürnkranz sowie stellvertretend für alle ehemaligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ehemaligen Prokuristin Mag. Gabriele Lutter für die Unterstützung der SCK in den abgelaufenen Jahren sowie der neuen Geschäftsführerin Mag. Ursula Zechner für die bisherige gute Zusammenarbeit mit der SCK.

Hofrat Dr. Gerhard Hellwagner, Senatspräsident des OLG Wien i. R.



Liebe Leserinnen und Leser!

Die Schienen-Control GmbH und die Schienen-Control Kommission begingen im Berichtsjahr ein rundes Jubiläum, Anlass war ihr zehnjähriges Bestehen.

In dem Jahrzehnt ihrer Tätigkeit haben die beiden Behörden ihre vom Gesetzgeber übertragenen Aufgaben äußerst verlässlich und sorgfältig erfüllt.

Um einen gerechten Zugang zur Infrastruktur und eine ausgeglichene Marktsituation zu gewährleisten, nehmen sie die Wettbewerbsaufsicht wahr. Im Rahmen dieser Funktion sind vielfältige Verfahren abzuwickeln, Prüfungen durchzuführen und Bescheide zu erlassen. In den Zuständigkeitsbereich der Schienen-Control GmbH fällt weiters die Streitschlichtung. Mittels Bundesgesetz betreffend Fahrgastrechte fand im April 2010 die Verankerung als unabhängige staatliche Schlichtungsstelle statt. Somit wurden die Kompetenzen des Regulators ausgeweitet, er kann Bahnkundinnen und Bahnkunden nun stärker als bisher unterstützen, ihre Rechte durchzusetzen.

Die gesamte Arbeit ist geprägt durch Sachlichkeit und Konsensorientierung. Da sich dieser Weg in all den Jahren als erfolgreich erwiesen hat, ist eine Fortsetzung in der gleichen Art wünschenswert.

Auf die Regulierungsbehörde kommen mit der fortschreitenden Liberalisierung und durch die gestärkten Fahrgastrechte immer mehr Aufgaben zu. Diese wird das Team der Schienen-Control GmbH in gewohnter Weise mit Fachwissen und Engagement ausführen.

Der Eigentümer und damit der Aufsichtsrat begrüßt die geradlinige, konstruktive und effiziente Vorgehensweise der Gesellschaft. Die Geschäfte erfolgen in bewährter Form im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit. Als Aufsichtsratsvorsitzender darf ich den „10. Geburtstag“ der Schienen-Control GmbH zum Anlass nehmen, der Geschäftsführung sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wieder einmal Anerkennung für ihre wertvolle Tätigkeit auszusprechen.

SC Mag. Christian Weissenburger, Vorsitzender Aufsichtsrat



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

Ich freue mich, Ihnen als neue Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH den Jahresbericht 2009 vorlegen zu dürfen.

Das Berichtsjahr 2009 stand noch unter der Leitung meines Vorgängers Georg Fürnkranz, der im Februar 2010 die Geschäfte an mich übergab. Der Jahresbericht gibt Ihnen einen Überblick über die Marktentwicklung im österreichischen Eisenbahnsektor und über die Tätigkeiten der Regulierungsbehörden.

Mit der am 22.04.2010 kundgemachten Eisenbahngesetznovelle wurden die europäischen Richtlinien des 3. Eisenbahnpaketes in nationales Recht umgesetzt. Die Schienen-Control GmbH und die Schienen-Control Kommission haben als Regulierungsbehörden im Schienenverkehr zusätzliche wichtige Kompetenzen erhalten.

Mit der Umsetzung der europäischen Fahrgastrechteverordnung wurde endlich eine Absicherung der Konsumentenrechte im liberalisierten Schienenverkehrsmarkt beschlossen.

Der Schlichtungsstelle der Schienen-Control GmbH wurde die Funktion der staatlichen Beschwerdestelle übertragen.

Bevor Bahnkundinnen und Bahnkunden ein kostspieliges und zeitaufwendiges Gerichtsverfahren bestreiten müssen, können sie sich zur Lösung ihrer Beschwerdefälle an die Schlichtungsstelle wenden.

Als zweiten wesentlichen Punkt sieht die Novelle die Öffnung des Wettbewerbes des grenzüberschreitenden Personenverkehrs vor. Es wurden aber auch Rahmenbedingungen festgelegt, damit neue grenzüberschreitende Personenzüge die Leistungen der Pendlerzüge nicht beeinträchtigen. Die Regulierungsbehörden müssen darauf achten, dass das wirtschaftliche Gleichgewicht für die Züge mit gemeinwirtschaftlichem Auftrag nicht gestört wird und die Unternehmen somit ihre Leistungen unvermindert erbringen können.

Die verstärkten Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen im österreichischen Schienennetz sichern die positive Entwicklung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene nachhaltig ab. Damit sich die hohen Investitionen rechnen, ist es in der Folge aber notwendig, die Schieneninfrastruktur bestmöglich zu nutzen. Gerade die Gewährleistung des dis-

kriminierungsfreien Zuganges zur Schieneninfrastruktur, zu Serviceleistungen und Dienstleistungen sowie die Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt stellen in diesem Zusammenhang eine wichtige Aufgabe und Zielsetzung der Schienen-Control GmbH dar. Die verstärkte Bautätigkeit bedeutet aber auch eine große Herausforderung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Qualität der Leistungserbringung muss trotz der vielen Behinderungen im Netz abgesichert werden.

Die Regulierungsbehörden werden im Rahmen ihrer Zuständigkeiten alle Maßnahmen ergreifen, um die Beeinträchtigung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und somit für die Endkundinnen und Endkunden möglichst gering zu halten.

Einen hohen Stellenwert wird für mich die internationale Ausrichtung der Arbeit der Schienen-Control GmbH einnehmen. Der Markt im Schienenverkehr entwickelt sich zunehmend grenzüberschreitend. Eine gezielte Zusammenarbeit mit den Regulierungsbehör-

den der Mitgliedstaaten, den europäischen Interessenvertretungen und den europäischen Institutionen wird es möglich machen, auch als österreichischer Schienenregulator Einfluss auf die Entwicklung der europäischen Rahmenbedingungen im Schienenverkehr zu nehmen. Als Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH sehe ich meine Aufgabe vorrangig darin, die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene und die Zufriedenheit der Bahnkundinnen und Bahnkunden zu erhöhen. An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Mitgliedern der Schienen-Control Kommission und des Aufsichtsrates für das mir entgegengebrachte Vertrauen und bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren engagierten Einsatz bedanken.

Einen Dank möchte ich auch allen Partnern der Schienen-Control GmbH sowie den Unternehmen des Schienenverkehrsmarktes für die gute Zusammenarbeit aussprechen.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre und hoffe, dass der Bericht Ihr Interesse wecken wird!

Mag. Ursula Zechner, Geschäftsführerin SCG

Zusammenfassung/Summary

Der vorliegende Jahresbericht der SCG befasst sich mit dem Jahr 2009, welches von mehreren interessanten Entwicklungen gekennzeichnet war. Die Wirtschaftskrise, die bereits Ende 2008 spürbar wurde, erreichte im Jahre 2009 einen Höhepunkt und hatte erhebliche Auswirkungen auf den Güterverkehrsmarkt. Ende 2009 trat die EU-Fahrgastrechteverordnung unmittelbar in Kraft, diese ist Teil des 3. Eisenbahnpaketes der EU. Die Novellierung des Bundesbahngesetzes brachte die Verschmelzung von ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und ÖBB-Infrastruktur Bau AG zur neuen ÖBB-Infrastruktur AG.

Entwicklung des Eisenbahnmarktes

Das österreichische Eisenbahnnetz umfasst 6.342 km, wobei die Betriebslänge des größten Betreibers ÖBB-Infra 5.664 km beträgt. 3.984 km oder 66% aller Strecken sind elektrifiziert. An nennenswerten Inbetriebnahmen kamen 2009 die Schleifen Tulln, Stetteldorf, Inzersdorf sowie die Verbindung Wien – Freudenau – Wien Albern hinzu. Diese reduzieren vor allem für den Güterverkehr die Fahrzeit im Großraum Wien um bis zu eineinhalb Stunden. Seit Herbst 2009 wird der Verkehr der Wachauerbahn zwischen Niederösterreich und Oberösterreich sowie auf der Ybbstalbahn ab Gstadt nach Ybbsitz und Lunz am See nicht mehr geführt.

Das Jahr 2009 stand ganz im Zeichen der Wirtschaftskrise, die vor allem die Nachfrage nach Gütertransportleistung stark drückte. Im Schienengüterverkehrsmarkt zeigte sich die Krise vor allem beim Transport von Massengütern für die Grundstoffindustrie. Insgesamt nahm der Markt gegenüber 2008 um etwa 20% ab. Die Auswirkungen auf die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen waren unterschiedlich, am stärksten traf der Rückgang den Marktführer RCA. Insgesamt wurden 2009 rund 154 Mio. Zugkm erbracht und 234 Mio.

Fahrgäste auf den österreichischen Schienennetzen befördert. Der Anteil der Privatbahnen im Güterverkehr beträgt in allen österreichischen Netzen rund 17% des Aufkommens, wobei insgesamt 42.788 Mio. Bruttotonnenkm im Güterverkehr erbracht wurden. Im Personenverkehr haben die Privaten einen Marktanteil von 13% der beförderten Personen, wobei die Privaten 15% aller Reisezüge führten.

Während die Anzahl der vernetzten Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit zwölf konstant blieb, erhöhte sich die Zahl der im Schienennetz der ÖBB-Infra tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2009 auf 21, da die WLB-Tochter WLC nach Erhalt der Sicherheitsbescheinigung selbst als EVU tätig wurde. Eine neue Verkehrsgenehmigung wurde der WESTbahn erteilt, die ab Ende 2011 im Personenfernverkehr tätig werden wird. Damit wurde in Österreich der Wettbewerb auch im Schienenpersonenverkehr eingeläutet. Bisher gab es fast keinen Wettbewerb zwischen den zumeist auf eigener Infrastruktur tätigen Privatbahnen und der ÖBB-PV. Die ÖBB-PV wurde selbst auch international aktiv und startete im Dezember 2009 einen EC-Verkehr München – Verona/Bologna/Mailand zusammen mit der DB-FV und dem italienischen Partner LeNord.

Die strukturellen Veränderungen des Schienengüterverkehrsmarktes wurden durch die Krise beschleunigt, die Veränderungen fanden aber vorwiegend im Ausland statt. So konnte die RCA zusammen mit ihrer ungarischen Tochterfirma Rail Cargo Hungaria AG (vormals MÁV Cargo AG) auch in anderen Ländern Mittel- und Osteuropas Fuß fassen und verfügt mittlerweile selbst oder via Tochterunternehmen über Sicherheitsbescheinigungen in Österreich, Deutschland, Italien, Slowenien, Ungarn, Rumänien und Bulgarien. Andererseits haben auch LTE und WLC ihre internationalen Aktivitäten gesteigert. Neben der schon seit mehreren Jahren bestehenden Tochtergesellschaft in der Slowakei haben im Jahr 2009 auch die LTE-

Töchter in Ungarn und Tschechien die notwendigen Genehmigungen erhalten, so dass die LTE nunmehr selbstständig in diesen Ländern Verkehre abwickeln kann.

Die Ende 2009 in Kraft getretenen IBE-Gebühren im ÖBB-Netz haben einige Änderungen gebracht. So entfällt die Differenzierung im Güterverkehr ebenso wie der bis dahin gewährte Personenverkehrsbonus. Das neue Stationspreismodell weist nunmehr für alle Stationen ein Mindestentgelt aus. Für das Jahr 2011 wurde die Einführung eines Performanceregimes angekündigt, ein solches war seitens der EU in einem Vertragsverletzungsverfahren gefordert worden.

Rechtliche Neuerungen

Im Jahr 2009 wurde die Umsetzung des 3. Eisenbahnpaketes vorbereitet. Während die Bestimmungen über die Marktöffnung im grenzüberschreitenden Personenverkehr und die Zertifizierung von Lokführern durch eine Novelle zum Eisenbahngesetz in innerstaatliches Recht umgesetzt wurden (Beschlussfassung Frühjahr 2010), trat die EU-Verordnung 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste am 03.12.2009 unmittelbar in Kraft. Diese stärkt die bisher schwache Rechtsposition der Fahrgäste und regelt u. a. die Höhe von Entschädigungszahlungen bei Verspätungen im Bahnbetrieb und verlangt auch gemäß Artikel 30 der EU-Verordnung 1371/2007 die Benennung einer nationalen Stelle zur Durchsetzung der Fahrgastrechte. Der zugehörige nationale Gesetzesentwurf wurde im Frühjahr 2010 verabschiedet und enthält u. a. Ausnahmen für den Regionalverkehr, Entschädigungsregelungen für Jahreskartenbesitzer und die Benennung der Schlichtungsstelle der SCG als staatliche Beschwerdestelle.

Eine Novelle des Bundesbahngesetzes brachte im Jahr 2009 Veränderungen in der Konzernstruktur der ÖBB-Holding AG. Neben der Ver-

schmelzung von ÖBB-Infrastruktur Bau AG und ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zur ÖBB-Infrastruktur AG enthält sie auch eine Ermächtigung zur Verlagerung des Versuchs zur aus der ÖBB-Traktion GmbH hervorgegangenen ÖBB-Produktion GmbH. Dieses Vorhaben wurde jedoch im Berichtsjahr noch nicht vollzogen.

Europäische Entwicklungen

Auch im Jahr 2009 wurde von der EU-Kommission die Evaluierung des 1. Eisenbahnpaketes fortgesetzt. Die SCG beteiligte sich an den zugehörigen Workshops und nahm zu den einzelnen Vorschlägen detailliert Stellung. Ein weiteres Vorhaben der EU im Jahr 2009 betraf die Ausarbeitung einer Verordnung über Güterverkehrskorridore. Die Verordnung schreibt unter anderem die Zusammenarbeit der nationalen Regulierungsbehörden in den jeweiligen Korridoren fest und stärkt damit die Rolle der Regulatoren. Es ist zu erwarten, dass die Verordnung im Sommer 2010 in Kraft treten wird. Über Österreich werden voraussichtlich drei Korridore führen, nämlich Stockholm – Copenhagen – Hamburg – Kufstein – Innsbruck – Brenner – Verona – Palermo, Gdynia – Ostrava/Žilina – Wien – Villach – Trieste/Koper und Praha – Brečlav – Wien/Bratislava – Budapest – Bucuresti – Constanta/Vidin – Sofia – Athens.

Schlichtungsstelle

Die Schlichtungsstelle verzeichnete im Jahr 2009 154 Beschwerdefälle, was gegenüber dem Vorjahr eine geringfügige Steigerung bedeutet. Mittlerweile kommen die Beschwerden ausschließlich direkt von den Beschwerdeführern oder über Interessenvertretungen bzw. Konsumentenschutzorganisationen an die SCG.

Bei den von den Beschwerden betroffenen Unternehmen dominiert weiterhin mit fast 99% aller Beschwerden der Branchenführer ÖBB.

Innerhalb des Konzerns betraf es hauptsächlich die ÖBB-PV mit mehr als 95% oder 147 Beschwerden.

Weiter zugenommen haben Beschwerden bezüglich Fahrgeldnachforderungen, Inkassogebühren und sonstigen Strafen, die nunmehr auf Platz 1 liegen, gefolgt vom bisherigen Spitzenreiter, den Verspätungen.

An monetären Entschädigungen bzw. Strafnachlässen konnten im Jahr 2009 für Kunden von Eisenbahnunternehmen 3.686,21 € in 54 Fällen erkämpft werden. Im Jahr davor waren es 1.441,45 € in 22 Fällen. Dazu kommen noch sonstige Einigungen wie etwa Neuausstellungen von Tickets, bisher nicht mögliche Sitzplatzreservierungen, Umbuchungen, rückwirkende Nachträge, Ausstellung von MEMBER-cards oder diverse Informationen.

Ein Bestreben der Schlichtungsstelle ist, dass aus einzelnen Beschwerden auch grundlegende Verbesserungen für alle Fahrgäste erzielt werden können. Besonders erfreulich ist diesbezüglich, dass Online-Buchungen für Reisen ins Ausland nun um einiges kundenfreundlicher, einfacher und auch datensicherer sind.

Arbeit der Regulierungsbehörden

Im Jahr 2009 gab es gegenüber dem Jahr davor eine Zunahme der Verfahren und Tätigkeiten von SCK und SCG. Die fortschreitende Liberalisierung und vor allem das 3. Eisenbahnpaket haben diese Entwicklung maßgeblich bestimmt. Im Jahr 2009 hielt die SCK insgesamt acht Sitzungen ab. Im Mittelpunkt der SCK-Klausur in Innsbruck standen Fragen im Zusammenhang mit der „Flucht aus der Regulierung“. Insgesamt wurden 2009 achtzehn wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren (ohne Erleichterungen für verästelte Anschlussbahnen) eingeleitet.

Der bevorstehende Markteintritt der WESTbahn im liberalisierten Personenverkehrsmarkt hat die SCK bereits 2009 beschäftigt. Das Un-

ternehmen schloss zur Absicherung seiner Investitionen zwei Rahmenverträge mit der ÖBB-Infra ab. Der fünfjährige Rahmenvertrag wurde der SCK zur Kenntnis gebracht, wobei lediglich die darin enthaltene Regelung über Reduzierungsentgelte zu Fragen bezüglich deren Kalkulationsgrundlage führten. Der Rahmenvertrag mit fünfzehnjähriger Laufzeit musste der SCK hingegen zur Genehmigung vorgelegt werden, diese erfolgte erst nach eingehender Prüfung der für den Abschluss vorgelegten Begründung.

Das Verfahren bezüglich der Unabhängigkeit in der ÖBB-Unternehmensgruppe wurde 2009 ausgesetzt und die ÖBB-Holding AG zur quartalsweisen Berichterstattung über die Umstrukturierungsmaßnahmen aufgefordert.

Eine mehrwöchige Streckensperre wegen Bauarbeiten führte zu einer Beschwerde eines EVUs bei der SCK. Dabei erhob sich die Frage, ob derartige Streckensperren nicht extensiv gehandhabt werden, um Baukosten zu minimieren, wogegen die Betriebserschwerniskosten bei den jeweiligen EVUs anfallen. Daher wurden alle EVUs von der SCK zu ihren Erfahrungen mit diesem Thema befragt. Zwischen SCG und der ÖBB-Infra wurden regelmäßige Gespräche über die Baustellenkoordination vereinbart.

Zum Themenkreis Anschlussbahnen wurden der SCG weitere Infrastrukturanschlussverträge vorgelegt, wobei es im Wesentlichen keinen Anlass zu Beanstandungen gab. Von verästelten Anschlussbahnen langten vier Ansuchen um Erleichterung gemäß § 75a Abs. 3 EisbG ein, denen allesamt stattgegeben wurde. Weiterhin offen blieb der Fall einer Anschlussbahn, welcher keine Erleichterung gewährt werden konnte. Deren Schienennetz-Nutzungsbedingungen befanden sich Ende 2009 noch in Ausarbeitung. Darüber hinaus trat ein weiterer Anschlussbahnbetreiber an die SCG heran, um Unterstützung bei der Ausarbeitung der entsprechenden Verträge zu erhalten.

Zusammenarbeit mit österreichischen Behörden

Die Zusammenarbeit mit der SCHIG wurde 2009 intensiviert, wobei es einerseits um die Trassenzuweisungsstelle und andererseits um die Anschlussbahn- und Terminalförderung ging.

Mit der Bundeswettbewerbsbehörde wurde ein Verfahren, das diese gegen die RCA wegen Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung führt, erörtert. Darin geht es vor allem um die Preise für Leistungen im Vor- und Nachlauf, die EVUs vom Monopolisten verrechnet werden. Auch dieses Verfahren zeigt die Problematik der „Letzten Meile“ auf, die immer wieder von der SCK behandelt wird.

Internationale Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden

Die Zusammenarbeit mit anderen europäischen Regulierungsbehörden wurde 2009 weiter geführt. Ziel ist es, diese Zusammenarbeit zu institutionalisieren, wobei verschiedene Möglichkeiten nach Vorbildern aus anderen Sektoren diskutiert wurden.

Der Konflikt mit „RailNetEurope“ (ein Zusammenschluss europäischer Infrastrukturbetrei-

ber) über die Weigerung, den Regulierungsbehörden Informationen über Trassenzuweisungen zur Verfügung zu stellen, konnte 2009 beigelegt werden. Gemeinsam mit den anderen europäischen Regulatoren wurde eine Vereinbarung mit „RailNetEurope“ getroffen, wonach die Regulatoren von Trassenkonflikten und Abweisungen von Bestellungen zu informieren sind.

Ausblick

Die im Jahr 2010 vom Parlament verabschiedete Eisenbahngesetznovelle sowie das Gesetz zur Umsetzung der EU-Verordnung 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste beschreiben SCG und SCK neue Aufgaben. Dabei wird insbesondere die Vorgangsweise bei verspätungsbedingten Entschädigungen für Jahreskartenbesitzer zu beobachten sein.

2010 werden zahlreiche Regionalbahnen der ÖBB dem Land Niederösterreich verkauft, wobei ein Teil der Bahnlinien bereits seit vielen Jahren eingestellt ist. Damit wird das Land Niederösterreich neben den Ländern Steiermark und Salzburg ein zusätzlicher Eisenbahninfrastrukturbetreiber.

Die Montafonerbahn ist eine der Privatbahnen, die fast ausschließlich im eigenen Netz verkehren.



Summary

The annual report of SCG covers the year 2009, which has been influenced by several interesting developments. The economic crisis which had started at the end of 2008 reached a peak during 2009 and had massive impacts on the freight transport market. At the end of 2009 the EU regulation on passenger rights came into force which is part of the 3rd Railway Package. An amendment of the Federal railway Act led to the merger of ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG and ÖBB-Infrastruktur Bau AG into ÖBB-Infrastruktur AG.

Development of the railway market

The Austrian railway network length is 6.342 km, of which the main operator ÖBB runs 5.664 km. 3.984 km (66% of the network) are electrified. During 2009 chords at Tulln, Stetteldorf, Inzersdorf as well as the new link Wien – Freudenau – Wien Albern have been opened. These result in transit time cuts in freight traffic by up to 90 minutes. Since autumn 2009 the Sarmingstein-Emmersdorf section of the Wachau railway line has been closed as well as the narrow gauge branches Gstadt – Ybbsitz and Gstadt – Lunz am See.

2009 was dominated by the economic crisis which cut freight traffic volumes significantly. Bulk traffic for the primary industry was mostly affected, in total the rail freight market shrunk by 20%. Railway operators were influenced by the recession in different ways, market leader RCA was hit worst. In 2009 a total of 154 billion tonne kilometres (freight) and 234 million passengers have been carried on the Austrian railway network. The entire market share of new entrants in the freight market was 17%, in passenger transport it was 13%, whilst 15% of all passenger trains were run by private operators. Whilst the number of infrastructure managers kept stable at 12 the number of railway

operators on the ÖBB network rose to 21, since WLB subsidiary WLC received its safety case and started to operate on its own. A new operating license has been granted to WESTbahn which intends to operate passenger trains from December 2011 onwards. This marks the beginning of real competition in Austrian rail passenger services. So far there had been almost no competition between private operators on their own infrastructure and ÖBB-PV. The latter also started a new München – Verona/Bologna/Milano EC service in December 2009 which is operated by ÖBB-PV, DB-FV and Italian based company LeNord.

Structural changes of the rail freight market have been accelerated by the crisis, however most of these changes took place in other countries than in Austria. RCA together with subsidiary Rail Cargo Hungaria (former MÁV Cargo) expanded into other countries of Central and Eastern Europe and meanwhile has safety certifications in Austria, Germany, Italy, Slovenia, Hungary, Romania and Bulgaria. On the other hand new entrants LTE and WLC also boosted its international activities. Following the subsidiary in Slovakia which has been operational for several years LTE subsidiaries got safety certifications in Hungary and Czech Republic so that LTE is now able to operate on its own in these countries.

The infrastructure usage fees in force on the ÖBB network since the end of 2009 saw some structural changes. There is no more market segmentation between different types of freight transport as well as the bonus for passenger trains. The charges for stations now have a minimum fee for any type of station. The introduction of a performance regime has been announced for 2011, this has been demanded by the EU in an infringement procedure against Austria.

Legal innovations

2009 saw the preparatory work for the implementation of the 3rd Railway Package in Austria. The guidelines on liberalisation of international passenger traffic and on certification of locomotive drivers will be implemented by introducing a new act which passed parliament in spring 2010. The EU regulation on passenger rights (EU 1371/2007) came into force immediately on 3 December 2010. It improves the rights of passengers which have so far been rather weak and rules the level of reimbursement for delays and also demands designation of an enforcement body to secure passenger rights. The national act on this issue passed parliament in spring 2010 and contains exceptions for short distance traffic, reimbursement for season ticket holders and the designation of the SCG arbitration board as enforcement body of the regulation.

In 2009 an amendment of the Federal Railway Act led to changes in the structure of ÖBB-Holding AG. This includes the merger of ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG and ÖBB-Infrastruktur Bau AG into ÖBB-Infrastruktur AG as well as the possibility to allocate shunting services to ÖBB-Produktion GmbH (former ÖBB-Traktion GmbH). The latter did not happen in 2009, however.

European developments

In 2009 the EU Commission continued the evaluation of the 1st Railway Package. SCG took part in workshops, contributed to the evaluation procedure and gave statements to the various issues discussed.

Another task promoted by the EU in 2009 was the draft regulation concerning a European rail network for competitive freight. The regulation demands the co-operation of national regulatory bodies along the corridors concerned and thus strengthens the role of the regulators. The regulation is expected to be published in sum-

mer 2010. Austria will be covered by three corridors: Stockholm – Copenhagen – Hamburg – Kufstein – Innsbruck – Brenner – Verona – Palermo, Gdynia – Ostrava/Žilina – Wien – Villach – Trieste/Koper and Praha – Brečlav – Wien/Bratislava – Budapest – Bucuresti – Constanta/Vidin – Sofia – Athens.

Arbitration board

In 2009 the arbitration board dealt with 154 complaints which is slightly more than in 2008. Meanwhile all complaints to SCG arrive directly from clients or from customer organisations. Most complaints (99%) dealt with ÖBB. 147 complaints (95%) concerned ÖBB-PV. The number of complaints against additional fare demands, collection fees and other fines continued to rise and are now ranking as number 1, whilst delays, the top hit from 2008 is now on second place.

In 2009 compensations and fine reductions amounted to 3.686,21 € and concerned 54 cases. In 2008 it had been 1.441,45 € in 22 cases. To this add agreements on re-issuing of tickets, rejected seat reservations, re-bookings, the issue of MEMBERcards and various information.

The arbitration board tries to compile the individual complaints so that improvements for customers in general can arise. One example is that internet bookings for travel outside Austria are now much more customer friendly, easy and secure.

Work of the regulatory body

2009 saw a further increase in the number of procedures and activities of SCK and SCG. This has been determined significantly by the continuing liberalisation and by the 3rd Railway Package. During 2009 SCK held 8 meetings, the traditional workshop dealt with issues how to avoid that a firm escapes from regulation and



Die RCA nützt die Liberalisierung zur Expansion nach Südosten und besitzt dort mehrere Tochterfirmen.

RCA takes the chance offered by liberalisation to expand to South East Europe and already owns several subsidiaries.

was held at Innsbruck. In total 18 procedures concerning competition have been started, this figure does not include procedures on sidings. The expected entrance of WESTbahn into the liberalised rail passenger market has already been dealt with by SCK in 2009. The new entrant signed two framework agreements with ÖBB-Infra to secure its investments. The five years framework agreement has been submitted to the SCK, which questioned only the rules on reservation fees in respect of their calculation. The 15 years framework agreement had to be approved by SCK, this was accomplished only following detailed examination of the reasons presented.

The procedure regarding the independence of ÖBB subsidiaries from ÖBB-Holding AG has been suspended in 2009 and ÖBB-Holding AG has been ordered to report tri-monthly on restructuring measures.

Engineering works led to a total closure of a railway line for several weeks and triggered a complaint of a railway operator to the SCK. The issue is whether such closures are carried out intensively to reduce construction costs whilst additional operating costs occur with the train operators. SCK sent a questionnaire to Austrian operators to get more information on this problem. SCG and ÖBB-Infra agreed to hold meetings on co-ordination of engineering works on a regular basis.

On the issue of industrial sidings SCG received more infrastructure connection contracts which have been checked and no major problems were found. Four sidings operators asked for relief according to § 75a Abs. 3 EISbG and this has been granted. A procedure against a sidings operator which had not been granted relief is pending, the network statement was still being drafted at the end of 2009. Another si-

dings operator asked SCG to provide support for drafting the necessary contracts.

Co-operation with Austrian authorities

Co-operation with SCHIG has been intensified during 2009, principal issues were the path allocation body and subsidies for industrial sidings and terminals.

The Federal Competition Authority has launched a procedure against RCA on abuse of a market-dominant position and this issue has been discussed with SCG. It deals with prices asked by the incumbent from new entrants for serving the last mile, this issue had already been discussed several times by SCK.

International co-operation of regulatory bodies

In 2008 co-operation with regulatory bodies from abroad has been continued. Co-operation is to be institutionalised and several models of co-operation have been discussed.

The conflict with “RailNetEurope” (RNE) on the refusal of RNE to provide information on path allocation to regulatory bodies has finally been solved in 2009. SCG together with other Regulatory Bodies signed an agreement with RNE so that the regulators will be informed on conflicts on path allocation and the refusal of path applications.

Outlook

The amendment of the Railway Act which passed parliament in 2010 deals with passenger rights and will result in additional tasks for SCK and SCG. The most interesting issue will be the reimbursement for season ticket holders in cases of delays.

Several branch lines will be sold by ÖBB to Land Niederösterreich during 2010, some of them had already been closed many years ago. Land Niederösterreich will thus become a new infrastructure operator following the examples of Steiermark and Salzburg.

Die Rolle der Regulierungsbehörde

Zusammensetzung und Struktur der Schienen-Control Kommission

Die SCK ist die oberste Verwaltungsbehörde der Regulierung des Bahnverkehrs in Österreich. Sie ist eine Kollegialbehörde mit richterlichem Einschlag gemäß Art. 133 Ziffer 4 B-VG und setzt sich aus drei Mitgliedern und drei Ersatzmitgliedern zusammen. Der Vorsitzende, ein Richter, wird vom Justizministerium, die übrigen Mitglieder, Experten des Eisenbahn-

wesens, werden von der Bundesregierung auf Vorschlag des BMVIT bestellt. Nach der Bestellung sind die Mitglieder in ihren Entscheidungen völlig unabhängig und weisungsfrei.

Für die aktuelle Funktionsperiode vom 01.01.2007 bis einschließlich 31.12.2011 ergibt sich die nachstehende Zusammensetzung der SCK.

Die Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission



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



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



Mitglied:
em. o. Univ.-Prof. DI
Dr. Erich Kopp



**Stellvertretender
Vorsitzender:**
Dr. Robert Streller



Ersatzmitglied:
o. Univ.-Prof.
Dr. Sebastian Kummer



Ersatzmitglied:
em. o. Univ.-Prof. DI
Dr. Klaus Rießberger

Aufgaben und Funktionsweise

Die SCK hat folgende, im Eisenbahngesetz geregelte Aufgaben:

- Entscheidung über Beschwerden wegen des Nichtzustandekommens von Verträgen betreffend den Anschluss oder die Mitbenützung von Eisenbahninfrastruktur (§ 53c EisbG), die Zuweisung von Zugtrassen oder die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (§ 72 EisbG), die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 73 EisbG) sowie die Schulung von Eisenbahnbediensteten (§ 75e Abs. 1 EisbG), insbesondere von Triebfahrzeugführern (§ 154 EisbG).
- Ausübung der Wettbewerbsaufsicht über Eisenbahnunternehmen (§§ 53f und 74 EisbG). Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen zu prüfen, ob Eisenbahnunternehmen den Zugang zur Infrastruktur oder sonstigen Leistungen in einer diskriminierungsfreien Weise gewähren.
- Feststellung, ob die Bedienung von Bahnhöfen oder Haltestellen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen EU- oder EWR-Staat das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Personenverkehr gefährdet (§ 57b Abs. 2 EisbG).
- Genehmigung von Rahmenregelungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität an ein Eisenbahnunternehmen mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren (§ 64 Abs. 5 EisbG).
- Genehmigung von Engpasszuschlägen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Benützung überlasteter Strecken einhebt (§ 65e Abs. 4 EisbG).
- Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der SCG (§ 81 Abs. 2 EisbG). Die SCG erlässt einerseits Bescheide, mit denen sie Anordnungen zur Durchsetzung der ihr zukom-

menden Aufgaben trifft (§ 77 Abs. 3 EisbG). Andererseits kann sie mit Bescheid Maßnahmen verfügen, die erforderlich sind, um den Anschluss, die Mitbenützung, den Zugang zur Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahnunternehmens zu ermöglichen, wenn zwar eine derartige Verpflichtung aufgrund eines Vertrages oder Bescheides besteht, das verpflichtete Eisenbahnunternehmen jedoch faktisch die Herstellung des rechtskonformen Zustandes verhindert (§§ 53e Abs. 2, 75 Abs. 2 EisbG). Weiters schreibt sie mit Bescheid die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entrichtenden Kostenbeiträge vor (§ 80 Abs. 1 EisbG).

- Entscheidung über die Gewährung von Erleichterungen von den Verpflichtungen, die sich aus den Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrs ergeben, etwa von der Pflicht, anderen Eisenbahnunternehmen Zugang zur Schieneninfrastruktur zu gewähren (§ 75a Abs. 3 EisbG). Diese Erleichterungen können Eisenbahnunternehmen gewährt werden, deren Schieneninfrastruktur für die Erreichung von Güterterminals, Häfen oder Anschlussbahnen benötigt wird. Die Erleichterungen sind insbesondere dann zu gewähren, wenn kein Dritter den Zugang zur Schieneninfrastruktur begehrt hat.
- Schlichtungsstelle bei Streitigkeiten betreffend einen freiwillig eingeräumten Zugang gemäß § 75b EisbG. Gewährt ein Eisenbahnunternehmen einem anderen den Zugang zu seinen Eisenbahnanlagen freiwillig, ohne Bestehen einer entsprechenden Verpflichtung, so ist über diesen Zugang ein schriftlicher Vertrag abzuschließen. In diesem Vertrag kann vereinbart werden, dass das zugangsberechtigte Eisenbahnunternehmen im Fall einer Beschwerde die SCK als Schlichtungsstelle anrufen kann.

- Gänzliche oder teilweise Unwirksamerklärung von Entschädigungsbedingungen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Fahrgästen gegenüber betreffend Fahrpreisentschädigungen anwendet. Entschädigungsbedingungen können für unwirksam erklärt werden, wenn sie für die Fahrgäste unangemessen und unzumutbar sind oder nicht den Kriterien betreffend Fahrpreisentschädigungen für Verspätungen entsprechen, welche die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sowie das Bundesgesetz zu dieser Verordnung vorsehen (§ 78b Abs. 2 EisbG).
- Zuständigkeit als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) in den Angelegenheiten, in denen die SCG Bescheide erlässt. Als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde kann die SCK diese Bescheide unter bestimmten Voraussetzungen abändern oder aufheben. Weiters kann die Zuständigkeit zur Erlassung des Bescheides auf Antrag einer Partei (Devolutionsantrag) auf die SCK übergehen, wenn die SCG nicht binnen einer Frist von sechs Monaten ab Einlangen eines Antrags einen Bescheid erlässt. Die SCK 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 Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG) anzuwenden. In der Praxis treffen sich zumeist alle Mitglieder und Ersatzmitglieder bei den Sitzungen, um einen optimalen Informationsstand und damit Kontinuität sicherzustellen.

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, Infrastruktur-Nutzungsverträge, Infrastruktur-Verknüpfungsverträge und vieles mehr.

Im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht gemäß § 74 EisebG werden diese Unterlagen 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 beeinträchtigt.

Schließlich werden wettbewerbsrelevante oder diskriminierende Sachverhalte, die sich aus der Marktbeobachtung durch die SCG oder aus informellen Kontakten der SCG mit Marktteilnehmern ergeben, von der Geschäftsführung der SCG in ihrem Bericht vorgebracht und allenfalls einer Entscheidung durch die SCK 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. Der größere Teil der Bescheide im Jahr 2009 wurde auf dem Gebiet der Anschlussbahnen erlassen.

Das Team der Schienen-Control GmbH

Hauptaufgabe

Die Hauptaufgabe der SCG 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 Marktbeobachtung und durch unsere Kontakte zu anderen Regulatoren und Institutionen wirken wir mit unserem Fachwissen bei eisenbahnspezifischen Fragestellungen, sowie deren Umsetzung aktiv mit. Wir überwachen die laufenden Entwicklungen auf dem Schienenverkehrsmarkt und bewirken mehr Transparenz für alle Marktteilnehmer. Die Umsetzung des 3. Eisenbahnpaketes im innerstaatlichen Recht beschert der SCG und der SCK neue Aufgaben.

Neue Aufgabe als staatliche Schlichtungsstelle

Bereits seit Anfang 2007 ist die bei der SCG eingerichtete Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnunternehmen tätig. Durch die Umsetzung der so genannten EU-Fahrgastrechteverordnung in innerstaatliches Recht wurde die SCG-Schlichtungsstelle auch mit der Aufgabe der staatlichen Schlichtungsstelle bzw. der Missbrauchsaufsicht in Angelegenheiten der Verordnung betraut.

Geschäftsstelle für die SCK

Als Geschäftsstelle für die SCK 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 die öffentliche Hand. Ein



Das Team der SCG (v. l. n. r.) Sitzend: Dagmar Bloesel, Michaela Graef, GF Mag. Ursula Zechner, Katharina Titz, Yvonne Rab
Stehend: DI Tobias Vanicek, Roland Beier, Mag. Herbert Dachs, Mag. Norman Schadler, Dr. Christian Fölzer, Ing. Michael Indra

kleines aber effizientes Team von qualifizierten Mitarbeitern bildet die Basis für den Erfolg unserer Tätigkeiten. Im Jahr 2009 gab es keine größeren Veränderungen im personellen Bereich, Anfang 2010 kam es jedoch zu einem Wechsel in der Geschäftsführung. Frau Mag. Ursula Zechner trat die Nachfolge des bisherigen Geschäftsführers Georg Fürnkranz an.

Zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrags ist die SCG in die acht Fachbereiche Schlichtungsstelle, Finanzen, Netz, Recht, Verkehrsökonomie, IT & Informationssysteme, Markt sowie Kommunikation strukturiert. Die Informationen zu den genauen Aufgabengebieten und den zuständigen Mitarbeitern entnehmen Sie bitte der Website www.scg.gv.at.



Die Zehnjahresfeier der SCG



An der Podiumsdiskussion nahmen teil: Dr. Csaba Szekely (ROeEE), Gunter Mackinger (SLB), Dr. Thomas Kaufmann (EU), Reg. Dir. Horst-Peter Heinrichs (BNetzA), Dr. Werner Kovarik (ÖBB-PV) und Georg Fürnkranz (SCG)

Im Festsaal des BMVIT fand am 23.11.2009 die Zehnjahresfeier der SCG statt. In seiner Festrede betonte der Vorsitzende der SCK, Hofrat Dr. Gerhard Hellwagner, die Wichtigkeit der Regulierungsbehörde und deren Erfolge der letzten zehn Jahre. Zahlreiche Verfahren konnten erledigt werden. Standen am Beginn der Regulierung formalistische Agenden wie die Schaffung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen und AGBs im Vordergrund, waren die folgenden Jahre durch Verfahren und Beschwerden durch die einsetzende Liberalisierung geprägt.

GF Georg Fürnkranz wies darauf hin, dass gerade 2009 spannend im Hinblick auf die Libe-

Konkurrenz belebt: Abseits der Podiumsdiskussionen gab es interessante Gespräche zwischen ROeEE und WLB



ralisierung im Personen-Fernverkehr sei. So werden ehemalige Staatsbahnen wie ÖBB, SNCF oder DB zunehmend auch im Ausland tätig.

Dr. Gerhard Gürtlich in Vertretung der Bundesministerin machte deutlich, dass alleine die Existenz einer Regulierungsbehörde so manchen „Misstand“ verhindere.

Das Impulsreferat von Dr. Csaba Szekely zeigte im Vergleich Österreich – Ungarn die deutlichen Fortschritte der Liberalisierung in Ungarn in den letzten drei Jahren.

An der anschließenden Podiumsdiskussion nahmen Vertreter der EU (Kaufmann), BNetzA (Heinrichs), ÖBB-PV (Kovarik), SLB (Mackinger) und ROeEE (Szekely) teil.

Dr. Thomas Kaufmann von der Europäischen Kommission ging vor allem auf die noch immer bestehenden Hindernisse bei der Eisenbahnliberalisierung ein. Er hob hervor, dass Österreich nicht zuletzt dank der Arbeit von SCK und SCG bei der Bahnliberalisierung im Vordergrund zu finden ist.

Reg. Dir. Horst-Peter Heinrichs von der deutschen BNetzA unterstrich vor allem die langjährige gute Zusammenarbeit mit seinen österreichischen Kollegen.

VD DI Klugar (ÖBB-Holding) unterstrich in seinem spontanen Vortrag die Rolle der SCG bei der Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes und betonte, dass es trotz manchmal gegensätzlicher Ansichten ein gutes Verhältnis zur Regulierungsbehörde gibt.

Direktor Gunter Mackinger von der SLB machte auf seinen neuen Regionalverkehr der Berchtesgadener Land Bahn aufmerksam, der grenzüberschreitend in Kooperation mit den ÖBB nach Salzburg und weiter Richtung Golling verlängert wird. Als integriertes Unternehmen war die SLB 2009 sehr stark mit dem Wiederaufbau der Pinzgaubahn in Richtung Krimml beschäftigt.



Gemütlich endete die Zehnjahresfeier beim Heurigen – die Anreise erfolgte mit der Straßenbahn

VD Dr. Werner Kovarik verwies auf die zahlreichen internationalen Kooperationen der ÖBB-PV hin, wobei aktuell jene mit der DB und LeNord im grenzüberschreitenden Verkehr München – Innsbruck – Verona im Mittelpunkt steht.

Zahlreiche interessante Diskussionen konnten in den Pausen geführt werden.

Im Anschluss an die Feier wurden die Gespräche beim Heurigen vertieft, wobei die Anreise mit einer Oldtimergarnitur der Straßenbahn erfolgte.

Die Bahnliberalisierung in der Europäischen Union

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/EWG eingeleitet. Später wurden größere Reformschritte in so genannten Eisenbahnpaketen zusammengefasst. Die Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft stellte 1991 den ersten Schritt zu einer einheitlichen europäischen Eisenbahnpolitik dar. Zentral war die Umgestaltung der staatlichen Eisenbahnunternehmen zu wettbewerbsfähigen Bahnen. Auch wurden erste Ansätze zur Öffnung der national abgeschotteten Eisenbahnmärkte angestoßen.

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

Beinhaltet vor allem:

Richtlinie 2001/12/EG – Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft

- Allen zugelassenen Eisenbahnunternehmen ist Zugang zum transeuropäischen Güterverkehrsnetz zu gewähren. Nach einer Frist von sieben Jahren ist die Öffnung des gesamten Güterverkehrsnetzes geplant.
- Die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers von staatlichen Stellen ist sicherzustellen. Davon unberührt bleibt die Verantwortung der Mitgliedstaaten für die Eisenbahninfrastruktur.
- Die rechnerische Trennung zwischen den Segmenten Personenverkehr und Güterverkehr eines Eisenbahnunternehmens wird vorgeschrieben.
- Nationale Regulierungsstellen sollen die Einhaltung der Zugangsrechte überwachen.

Richtlinie 2001/13/EG – Zulassung von Eisenbahnunternehmen

- Die Zulassung von Eisenbahnunternehmen

wird in der EU vereinheitlicht. Eine in einem Mitgliedstaat erteilte Genehmigung soll auch in allen anderen EU-Ländern gültig sein.

Richtlinie 2001/14/EG – Trassenmanagement

- Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur ist transparent und diskriminierungsfrei zu gestalten.
- Das Trassenmanagement des Eisenbahninfrastrukturbetreibers soll sich flexibel an den Marktverhältnissen orientieren.
- Durch geeignete Mechanismen sollen die Mitgliedstaaten die kritische Kontrolle der Infrastrukturmonopolisten gewährleisten.

2. Eisenbahnpaket (2004/49/50/51 und VO 881/2004)

Beinhaltet vor allem:

Richtlinie 2004/49/EG – Eisenbahnsicherheit

- Aufgrund des zunehmenden grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs sollen die Vorgaben zur Eisenbahnsicherheit harmonisiert werden.
- Zur Umsetzung sind Sicherheitsinstrumentarien zu schaffen und fortwährend weiter zu entwickeln.
- Alle Eisenbahnunternehmen haben für den Eisenbahnbetrieb eine Sicherheitsbescheinigung vorzuweisen.

Richtlinie 2004/50/EG – Interoperabilität

- Die Richtlinie ergänzt die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG zur Interoperabilität im konventionellen bzw. transeuropäischen Hochgeschwindigkeits-Bahnsystem.
- Auf Basis der Richtlinie werden Technische Spezifikationen Interoperabilität (TSI) für einzelne Teilsysteme entwickelt, um die technischen Anforderungen zu präzisieren und zu vereinheitlichen.

Richtlinie 2004/51/EG – Öffnung des europäischen Güterverkehrs

- Der europäische Güterverkehr wird ab 2007 für alle Eisenbahnunternehmen komplett geöffnet.

Verordnung 881/2004 – Europäische Eisenbahnagentur

- Eine Europäische Eisenbahnagentur soll als zentrale Koordinierungsinstanz tätig werden und alle beteiligten Akteure vernetzen.
- Der Agentur werden vor allem technische und sicherheitsrelevante Aufgaben übertragen.

3. Eisenbahnpaket (RL 2007/58/59 und VO 1370/1371/2007)

Richtlinie 2007/58/EG – Öffnung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs

- Ab 2010 erhalten alle in der EU lizenzierten Eisenbahnunternehmen Zugang auch im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr. Voraussetzung hierfür sind weitgehende Interoperabilität sowie klare Bestimmungen hinsichtlich des Zugangs zur Infrastruktur.
- Für diese Richtlinie sind nationale Ausnahmeregelungen bis zu 15 Jahren möglich.
- Die Richtlinie wurde mit der Novelle BGBl. I 25/2010 im Eisenbahngesetz umgesetzt.

Richtlinie 2007/59/EG – Europäischer Lokführerschein

- Durch die Richtlinie wird die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern ab Ende 2009 europaweit einheitlich geregelt.
- Dadurch sollen einerseits hohe Sicherheitsstandards innerhalb der EU verwirklicht werden, andererseits kann ein Lokführer dann grenzüberschreitend tätig werden.

- Die Richtlinie wurde mit der Novelle BGBl. I 25/2010 im Eisenbahngesetz sowie im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz umgesetzt.

Verordnung 1370/2007 – Öffentliche Personenverkehrsdienste

- Die Vorschrift strebt die Stärkung des Wettbewerbsgedankens im öffentlich bestellten Verkehr an. Demnach sollen öffentliche Verkehrsdienste grundsätzlich im Rahmen einer Ausschreibung an öffentliche oder private Unternehmen vergeben werden.
- Allerdings wurden zahlreiche Ausnahmetatbestände beschlossen, auf deren Grundlage eine Direktvergabe an Unternehmen möglich ist. Schienenpersonennahverkehr kann bis maximal 15 Jahre ohne Ausschreibung vergeben werden.
- Die Verordnung ist am 03.12.2009 ohne die Notwendigkeit nationalstaatlicher Gesetze in Kraft getreten.

Verordnung 1371/2007 – Fahrgastrechte

- Die Verordnung regelt die Rechte und Pflichten von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr. Ziel ist eine Steigerung der Qualität des Schienenverkehrs und damit ein Wachstum in diesem Segment.
- Wesentliche Bestandteile der Regelung sind Informationspflichten, Haftungsregeln, Entschädigungsleistungen im Falle von Verspätungen sowie Sicherheitsvorgaben an die Eisenbahnunternehmen, die jedoch durch zahlreiche Ausnahmemöglichkeiten eingeschränkt werden.
- Die Verordnung ist am 03.12.2009 in Kraft getreten. Zur Konkretisierung der Verordnung wurde das „Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr“ erlassen. Dieses wurde am 22.04.2010 kundgemacht.

Das 1. Eisenbahnpaket und seine Umsetzung

Das 1. Eisenbahnpaket umfasst die drei Richtlinien 2001/12/13/14, die eng miteinander verbunden sind und deren Umsetzung durch die EU 15 bis 15.03.2003 sowie durch acht neue Mitglieder der EU bis 01.05.2004 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. Eisenbahnpaketes wurden seitens der EU-Kommission erstmals im Jahr 2006 untersucht und einer Bewertung unterzogen.
- Es wurde die Notwendigkeit einer Trennung von Verkehrsleistungen und Betrieb der Infrastruktur neuerlich betont. Kritik übte die EU-Kommission auch an der von den ÖBB gewählten Holdingkonstruktion und der damit verbundenen Bestellung der Manager der Holding in den Aufsichtsrat der Tochterunternehmen.
- Bei der Trennung von Kapazitätszuweisung, Erteilung von Genehmigungen und Überwachung der Einhaltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sind ebenfalls noch Anstrengungen seitens der Mitgliedstaaten 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 Verwal-

tungsressourcen 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 qualifizierten 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 Infrastruktur-Benutzungsentgelte 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 betreffend die Zuweisung grenzüberschreitender Zugtrassen und die harmonisierten Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur.



Durch die Umsetzung der EU-Fahrgastrechteverordnung kommen auch Jahreskartenbesitzer wie etwa auf der Wiener Schnellbahn in den Genuss von Entschädigungen.

- 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.

Konsequenzen

Die Europäische Kommission hat aufgrund der Ergebnisse vertiefende Untersuchungen in den einzelnen Mitgliedsländern anhand eines Kriterienkataloges durchgeführt. Darin finden sich insbesondere strenge Regeln für die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber

in integrierten oder Holdingkonstruktionen. In diesem Zusammenhang wurden 2007 die angekündigten Erhebungen durchgeführt. Im Jahr 2009 wurden gegen 21 Mitgliedstaaten, darunter Österreich, Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. Die Kommission wird eine Neufassung des 1. Eisenbahnpaketes unter Berücksichtigung der Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen vorschlagen.

Das 2. Eisenbahnpaket in Österreich

Die darin enthaltenen Maßnahmen stützen sich auf die Leitlinien des Verkehrsweißbuches und sollen die Sicherheit, die Interoperabilität und den Marktzugang im Bereich des Schienengüterverkehrs verbessern. Ferner schlägt die Europäische Kommission darin die Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur vor, welche die technischen Arbeiten in den Bereichen Sicherheit und Interoperabilität leiten soll. 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 BMVIT selbst.

Dieses stellt daher insbesondere auch die zuvor von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vergebenen Sicherheitsbescheinigungen aus. Die sich aus der Interoperabilität ergebenden Fahrzeugregister führt hingegen die SCHIG. In Valenciennes (Frankreich) erfolgte die Gründung der ERA.

Das 3. Eisenbahnpaket und seine Neuerungen

Das 3. Eisenbahnpaket wurde im Europäischen Parlament am 25.09.2007 verabschiedet. Es sieht unter anderem die Marktöffnung für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste zum 01.01.2010 vor, ferner eine deutliche Stärkung der Fahrgastrechte sowie Mindestanforderungen für die Qualifikation und damit die Zertifizierung von Lokführern.

Die neue Fahrgastrechteverordnung ist am 03.12.2009 in Kraft getreten. Die Verordnung regelt unter anderem Entschädigungen bei großen Verspätungen, die Haftung der Unternehmen für die Fahrgäste und deren Gepäck, den Transport von Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie die von den Eisenbahnunternehmen bereitzustellenden Informationen.

Das Beschwerdesystem wurde mit Inkrafttreten der Eisenbahngesetznovelle 2006 als Vorgriff auf das 3. Eisenbahnpaket bei der SCG angesiedelt. Gemäß § 78a EISbG hat die SCG die Aufgabe einer Schlichtungsstelle für Kun-

den von Eisenbahnunternehmen (im Güter- und Personenverkehr) übernommen. Neben ihrer behördlichen Aufgabe im Rahmen der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes ist die SCG seither auch für die Behandlung von Fahrgastbeschwerden zuständig.

Die Fahrgastrechteverordnung hat weitere Aufgaben für die SCG und die SCK in diesem Bereich mit sich gebracht: Nunmehr können bei der SCG gemäß § 78a Abs. 2 EISbG auch Beschwerden wegen Verstößen gegen die Fahrgastrechteverordnung oder wegen unrichtiger oder unzumutbarer Regelungen in den Entschädigungsbedingungen erhoben werden. Die SCK kann gemäß § 78b Abs. 2 EISbG Entschädigungsbedingungen für unwirksam erklären, wenn diese für die Fahrgäste unangemessen und unzumutbar sind oder nicht den Kriterien betreffend Fahrpreischädigungen für Verspätungen entsprechen, die die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sowie das Bundesgesetz zu dieser Verordnung vorsehen.

Aufgrund der Richtlinie 2007/58/EG wurden die Zugangsrechte für Eisenbahnverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Personenverkehr ausgeweitet. Allerdings besteht die Möglichkeit, die Zugangsrechte einzuschränken, wenn durch den Zugang das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Personenverkehr gefährdet würde.

Die Richtlinie 2007/59/EG legt 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.

Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich

Als Service dient folgende Auflistung von wichtigen europäischen Richtlinien und Verordnungen. Eine umfangreiche Auflistung europäischer Rechtsvorschriften bzw. weitere interessante Informationen zum europäischen Eisenbahnverkehr finden Sie unter anderem auf folgenden Webseiten:

<http://eur-lex.europa.eu/de/legis/latest/chap07.htm>

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_de.htm

Titel	Kurztext	Datum
RL 91/440/EWG idF RL 2007/58/EG	zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft	29.07.1991
RL 95/18/EG idF RL 2004/49/EG	über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen	19.06.1995
RL 96/49/EG idF RL 2006/90/EG	zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter	23.07.1996
RL 2001/12/EG	zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft	26.02.2001
RL 2001/13/EG	zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen	26.02.2001
RL 2001/14/EG idF RL 2007/58/EG	über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung	26.02.2001
VO 91/2003 idF VO 219/2009	über die Statistik des Eisenbahnverkehrs	16.12.2002
RL 2004/49/EG idF RL 2009/149/EG	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	29.04.2004

Titel	Kurztext	Datum
RL 2004/50/EG	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	29.04.2004
RL 2004/51/EG	zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft	29.04.2004
VO 881/2004 idF VO 1335/2008	zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung)	29.04.2004
RL 2007/58/EG	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	23.10.2007
RL 2007/59/EG	über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen	23.10.2007
VO 1370/2007	über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates	23.10.2007
VO 1371/2007	über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr	23.10.2007
RL 2008/57/EG idF RL 2009/131/EG	über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft	17.06.2008

Internationale Netze

Das Jahr 2009 war geprägt von der Diskussion über die Weiterentwicklung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) einerseits und von der Wirtschaftskrise andererseits. Um letzterer zu begegnen wurde von der EU ein Konjunkturprogramm entwickelt, das unter dem Namen „**European Economic Recovery Plan**“ 500 Mio. Euro für Verkehrsprojekte bereitstellt. Aus den eingereichten Projekten wurden 39 ausgewählt, in Österreich kamen drei Teilprojekte zum Zug, die alle zum Prioritätsprojekt 17 – Eisenbahnverbindung Paris – Stuttgart – Salzburg – Wien – Bratislava gehören. Die EU übernimmt dabei jeweils die Finanzierung von

20% der Baukosten:

- Umbau des Bahnhofs Melk, Baukosten 18,4 Mio. €
 - Brückenbauarbeiten entlang der Güterzugumfahrung St. Pölten, Baukosten 13 Mio. €
 - Tunnelbauarbeiten für den viergleisigen Ausbau Ybbs – Amstetten, Baukosten 17,2 Mio. €
- Bezüglich der **Weiterentwicklung der TEN-V** fand eine rege Diskussion statt, die 2009 noch nicht zum Abschluss gekommen ist. Es zeichnete sich jedoch ab, dass das bisherige Konzept eines zweischichtigen Netzes mit der Definition von Prioritätsprojekten beibehalten werden soll.



Abbildung:
Baltisch-Adriatischer Korridor
(Quelle: ÖBB-Infra)

Die Entwicklung der **Güterverkehrskorridore** wurde seitens der EU vorangetrieben, aber noch nicht abgeschlossen. Im jüngsten Verordnungsentwurf werden erstmals neun konkrete Korridore vorgeschlagen, von denen drei Österreich betreffen:

- Nr. 3: Stockholm – Copenhagen – Hamburg – **Kufstein – Innsbruck – Brenner** – Verona – Palermo
- Nr. 5: Gdynia – Ostrava/Zilina – **Wien – Villach** – Trieste/Koper
- Nr. 7: Prag – **Breclav – Wien**/Bratislava – Budapest – Bucuresti – Constanta/Vidin – Sofia – Athens

Der Korridor Nr. 3 entspricht dem Prioritätsprojekt Nr. 1 der TEN-V, der Korridor Nr. 7 ist weitgehend mit dem Prioritätsprojekt Nr. 22 der TEN-V identisch. Aus österreichischer Sicht sehr interessant ist der Korridor Nr. 5. Von Polen bis Wien entspricht er dem Prioritätsprojekt Nr. 25, die nunmehrige Verlängerung über Villach zu den Adria Häfen Koper und Trieste nimmt die von Österreich bei der TEN-V Revision angestrebte Verlängerung des Prioritätsprojekts Nr. 25 vorweg und schreibt erstmals den Baltisch-Adriatischen Korridor in einem EU-Papier als wichtige Eisenbahnachse fest. Die von der EU geplante Verwirklichung der Güterverkehrskorridore im Zeitraum 2012 bis 2015 liegt jedoch weit vor der geplanten Fertigstellung von Semmeringbasistunnel und Koralmbahn, hat also auf die Realisierung dieser Projekte nur indirekten Einfluss.

Für die Regulierungsbehörden von Interesse ist der Artikel 18 des Verordnungsentwurfs, der eine Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden entlang eines Korridors vorsieht. Diese sollen einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Korridoren sicherstellen und die hierfür not-

wendigen Informationen untereinander austauschen. Das betrifft ausdrücklich auch die Informationspflicht durch Vereinigungen von Infrastrukturmanagern, wie etwa RailNetEurope. Für jeden Güterverkehrskorridor soll ein Exekutivrat eingerichtet werden, der sich aus Behördenvertretern der betroffenen Mitgliedsstaaten zusammensetzt und die Umsetzung der Verordnung überwacht. Dazu kommt ein Verwaltungsorgan der betroffenen Infrastrukturmanager, das die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung ergreifen soll. Diese umfassen vor allem die Beseitigung von Engpässen und die Bereitstellung von mehr Kapazität für Güterzüge.

Die Trassenbereitstellung für internationale Güterzüge soll Priorität haben, jedoch die Kapazitätsbedürfnisse anderer Verkehrsarten auf Basis der bisherigen Jahresbestellungen berücksichtigen. Es können auch Kapazitätsreserven für internationale Güterzüge geschaffen werden, die kurzfristig zugewiesen werden können, um auf Anforderungen des Markts zu reagieren. Für den Störfall müssen eigene Prioritätsregelungen geschaffen werden, bei denen internationale Güterzugtrassen Vorrang genießen sollen. Allerdings ist dabei auch auf eine möglichst kurzfristige Wiederherstellung des Normalbetriebs für alle Verkehrsarten Bedacht zu nehmen.

Der hier beschriebene Verordnungsentwurf stellt bereits einen Kompromiss zwischen dem Europäischen Parlament und dem EU-Ministerrat dar, letzte Differenzen konnten noch ausgeräumt werden, so dass ein langwieriges Vermittlungsverfahren vermieden werden konnte. Die Verordnung wurde im Juni 2010 vom Europäischen Parlament verabschiedet.

ÖBB will Chancen der Liberalisierung nutzen

Die ÖBB begrüßen die kommende Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs, weil sie zu einer Belebung des Schienenmarktes führen und insgesamt das System Bahn und den gesamten öffentlichen Verkehr stärken wird. Dass dieser Effekt eintritt, legt etwa das Beispiel des CAT nahe. Seitdem der CAT Ende 2003 seinen Betrieb aufnahm, hat der öffentliche Verkehr zum Wiener Flughafen jedes Jahr an Marktanteilen zugelegt. Diese Entwicklung ist auch für Bahn, Bus und Öffentlichen Verkehr insgesamt wünschenswert.

Vorstandssprecherin der ÖBB-Personenverkehr AG, Gabriele Lutter, ist davon überzeugt, dass die ÖBB die notwendige Erfahrung und das erforderliche Know-how haben, um im liberalisierten Markt erfolgreich zu bestehen. Und sie ist zuversichtlich, dass der ÖBB die Liberalisierung gut tun wird. „Wir bekommen nun Druck von außen, dass wir unsere Stärken schneller ausbauen und unsere Schwächen schneller beseitigen. Wir wissen, dass wir hier noch ein Stück Arbeit vor uns haben, aber ich bin überzeugt, dass wir auf einem guten und richtigen Weg sind“, so die Vorstandssprecherin. Erklärtes Ziel ist es, effizienter zu arbeiten, damit sich in allen Phasen der Liberalisierung Erfolg einstellt. Bei Österreichs größtem Mobilitätsanbieter sieht man die Zukunft herausfordernd und positiv, denn letztlich wird die Liberalisierung damit Vorteile für ihre Fahrgäste und für ihre Partner bringen.

Der ÖBB-Personenverkehr blickte in seiner Vorbereitungsarbeit sehr oft und sehr intensiv über die eigenen Grenzen und rechnet für den Heimatmarkt Österreich mit ähnlichen Entwicklungen, wie sie in Deutschland oder Schweden zu beobachten waren. In Österreich steht die Liberalisierung erst am Anfang und damit Verdrängungswettbewerb und steigender Kostendruck noch bevor. Die ÖBB-Personenverkehr schaut aber nicht nur zu Beobachtungszweck-

ken über die Grenzen, sondern will auch die Liberalisierungschancen für sich nutzen und expandieren – soweit das wirtschaftlich Sinn macht und bessere Verbindungen auch vom und in das Ausland bringt. So bieten die ÖBB seit Dezember 2009 gemeinsam mit DB-Fernverkehr Bahnleistungen über die Brennerachse nach Italien an. Die ÖBB konnten damit den Servicelevel der Bahnverbindungen und das rollende Material von und nach Italien für ihre Fahrgäste verbessern. Auch im Nahverkehr



Mag. Gabriele Lutter

ist Sprecherin des Vorstands der ÖBB-Personenverkehr AG; Von 1996–2000 war sie Beraterin zweier Verkehrsminister, zuständig für Bahnangelegenheiten und internationale Verkehrspolitik. Danach war sie als Prokuristin in der Schienen-Control GmbH tätig.

verfolgen die ÖBB eine Strategie des Wachstums und strecken ihre Fühler in attraktive Zielmärkte aus.

Im Zentrum aller Bemühungen der ÖBB-Personenverkehr AG, sei es im Rahmen der Wachstumsstrategie im Ausland oder der Absicherung des Heimatmarktes, stehen immer die Anliegen und Bedürfnisse der Kunden, weshalb auch massive Investitionen in den Fuhrpark getätigt wurden. Österreichs größtes Bahnunternehmen geht mit modernen Fahrzeugen in den Wettbewerb. Im Fernverkehr ist der railjet seit Ende 2008 im Einsatz und wird stufenweise in attraktive Verkehrsverbindungen eingebracht. Im Nahverkehr wird das Hauptaugenmerk auf

Mit dem railjet verfügt
ÖBB-PV über ein
attraktives Produkt
im Fernverkehr



die multifunktionale Einsetzbarkeit des Wagenmaterials gelegt, um so die vielfältigen Ansprüche der Kunden erfüllen zu können. Die Investitionsschwerpunkte 2009 bildeten die Neanschaffung von railjet-Garnituren, Talenttriebwagen sowie Doppelstockzwischenwagen. Das im Jahr 2004 gestartete Beschaffungsprogramm für Talentzüge wurde 2009 mit den letzten vier Garnituren (Investitionsvolumen rund 15,8 Mio. €) planmäßig abgeschlossen. Darüber hinaus wurden für den Nahverkehr zwölf Doppelstockzwischenwagen um insgesamt rund 18,6 Mio. € angeschafft.

Die ÖBB-Personenverkehr AG begegnet der Liberalisierung nicht nur am Fahrzeugsektor. Um im verstärkten intramodalen Wettbewerb weiter erfolgreich zu sein, wurde das Kundenmanagement bereits Anfang 2009 neu organisiert und in den Bereich „Marketing&Vertrieb“ integriert. Damit konnten Kräfte weiter gebündelt werden, und der Kunde wurde stärker als bisher in den Mittelpunkt gerückt. Den Fahrgästen macht man mit attraktiven Fahrzeiten, Komfort und Sicherheit ein solides Angebot. Hinzu kommt die klare und offene Information, die den Kunden auch bei außerplanmäßigen Ereignissen Sicherheit gibt.

Die ÖBB bieten ihren Kunden ein österreichweit vernetztes Taktsystem mit insgesamt

4.300 Zügen und 30.000 Buskursen täglich an. „Im Zug genießen die Reisenden die Zeit für sich und nutzen diese um zu arbeiten, zu ruhen, zu lesen oder sich zu unterhalten wie in keinem anderen Verkehrsmittel,“ so Gabriele Lutter. Durch optimierte Anschlüsse zu den Buskursen der ÖBB-Postbus GmbH gelingt es, den Kunden ein sehr weit verzweigtes Verkehrsnetz anzubieten und die Fahrgäste können so Mobilität aus einer Hand abrufen. Mit dem Vorteil, ihren Kunden kurze Wartezeiten und durchgängige Reiseketten anbieten zu können, nehmen die ÖBB auch die Pole Position im liberalisierten österreichischen Markt ein und verfolgen ihren Anspruch, für alle da zu sein, konsequent weiter. Entsprechend wird auch in Zukunft auf die Vielzahl der Kundenbedürfnisse eingegangen. Die Zielgruppenorientierung wird dabei in den kommenden Jahren noch stärker forciert und man wird mit einer überschaubaren, aber differenzierten Angebotspalette das Einsteigen in den öffentlichen Verkehr noch einfacher machen. Erklärtes Ziel ist es, den Kunden Dienstleistungen von höchster Qualität zu bieten sowie Innovationen im Servicebereich zu präsentieren. Bahnfahren wird dadurch noch attraktiver werden, bestehende Kunden werden an die ÖBB gebunden und neue Fahrgäste gewonnen.

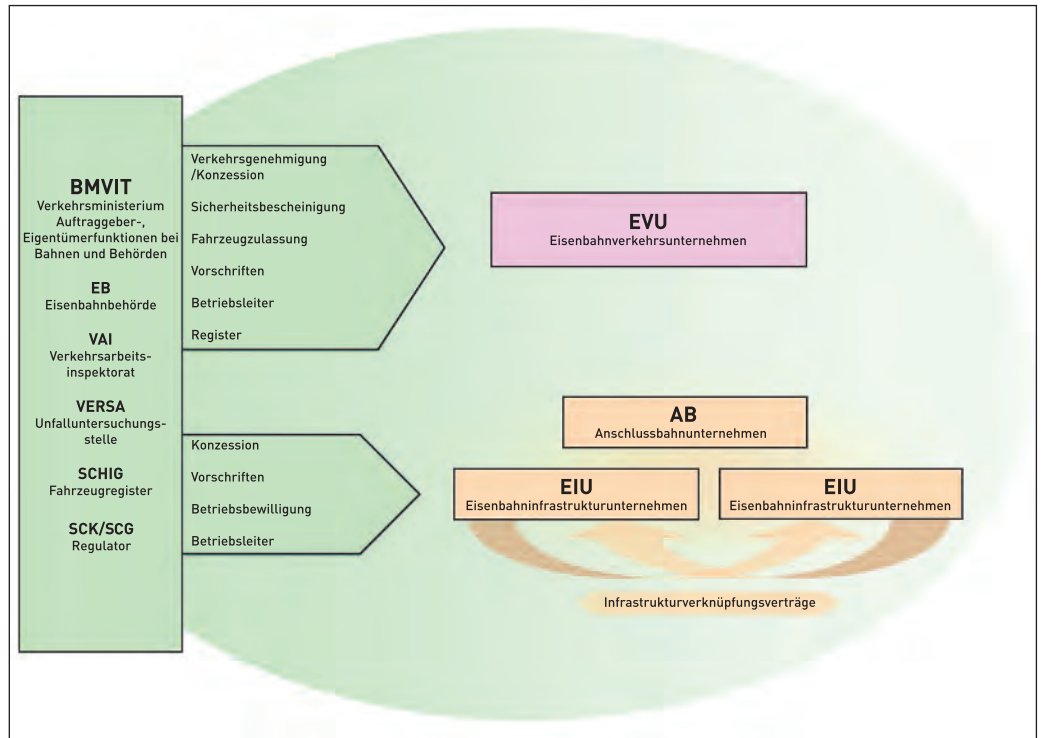
Beitrag in Verantwortung von ÖBB-PV

Rechtlicher Rahmen

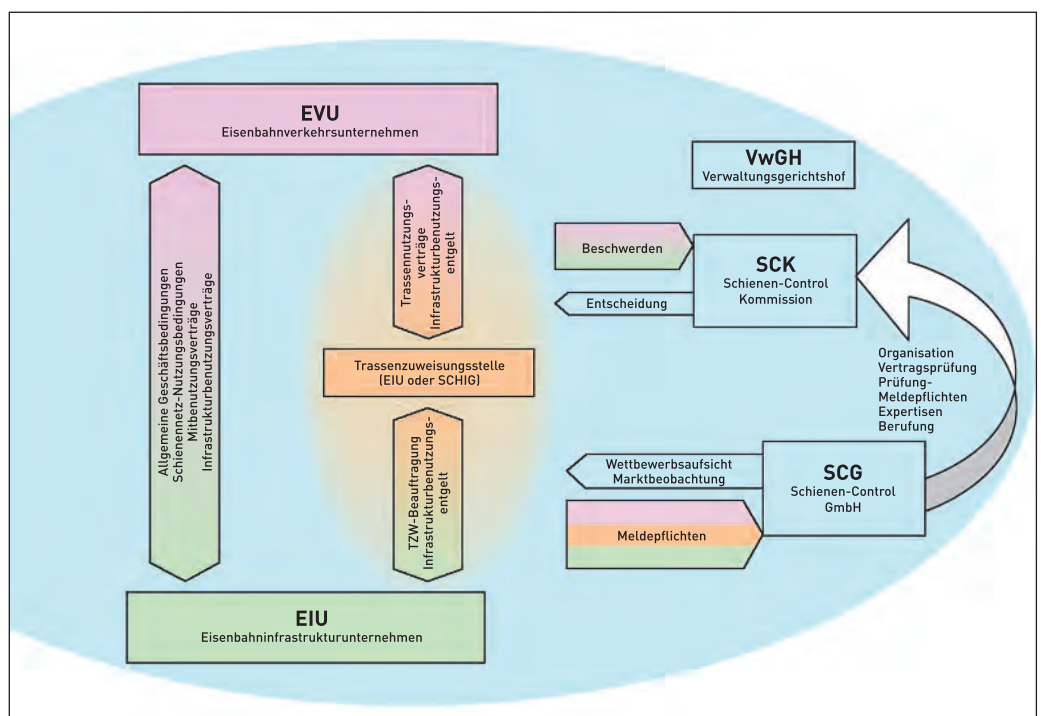
Behördenstruktur in Österreich

In Österreich ist der Großteil der für die Liberalisierung und Regulierung relevanten gesetzlichen Bestimmungen des Eisenbahnwesens im Eisenbahngesetz 1957 verankert, das zur Umsetzung der europäischen rechtlichen Rahmenregelungen seit 1996 wiederholt novelliert wurde. Seither sind zahlreiche Aufgaben auf verschiedene Gesellschaften und Behörden verteilt, die folgende Übersicht soll hier einen groben Überblick schaffen.

Aufgaben der Behörden im österreichischen Eisenbahnsystem



Beziehungen zwischen EVU und EIU sowie Rolle des Regulators



Verfahrensablauf für ein neues EVU

Für die Zulassung und den Betrieb eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) sind vor allem die folgenden Bestimmungen des Eisenbahngesetzes maßgebend:

<p>§ 15 EisbG Verkehrsgenehmigung</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Erbringung von Verkehrsdienstleistungen - Verkehrsgenehmigung eröffnet, aber noch nicht den Zugang zum Fahrweg
<p>§ 15a EisbG Unterlagen zum Antrag</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Darstellung der angestrebten Verkehrsleistung (Güter- oder Personenverkehr) - Firmenbuchauszug - Strafregisterbescheinigung sowie Erklärung, dass kein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen in § 15c EisbG angeführter Verstöße (gegen Verkehrsvorschriften, zoll-, arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften) ergangen ist - Sozialversicherungserklärung - Amtsbestätigung, dass über das Vermögen des Antragstellers kein Konkursverfahren eröffnet oder mangels Deckung der Verfahrenskosten abgewiesen wurde - Jahresabschluss bzw. Bilanz, aktueller Lagebericht - Gutachten/Prüfbericht eines Wirtschaftsprüfers/Kreditinstituts - Angaben über Haftpflichtversicherung
<p>§ 16 Verkehrskonzession</p>	<p>Erforderlich für Erbringung von Güter- und/oder Personenverkehrsleistungen im Regional-, Stadt- oder Vorortverkehr (sofern nicht schon eine Verkehrsgenehmigung gegeben ist)</p>
<p>§§ 19ff EisbG Pflichten des Eisenbahnunternehmens § 19 EisbG Vorkehrungen</p>	<p>Das Eisenbahnverkehrsunternehmen treffen folgende Pflichten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bau, Erhalt bzw. Ergänzung der Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstigen Zugehör unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Verkehrs auf der Eisenbahn sowie Treffen der dafür notwendigen Vorkehrungen - Betrieb nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der erforderlichen Genehmigungen und Bewilligungen sowie Treffen der dafür notwendigen Vorkehrungen
<p>§ 19a EisbG Regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen</p>	<p>Sofern das Eisenbahnunternehmen über kein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem im Sinne des § 39c EisbG verfügt: alle fünf Jahre durchzuführende Überprüfungen von Betriebsmitteln einschließlich der Schienenfahrzeuge und des sonstigen Zugehör</p>
<p>§ 19c EisbG Meldepflicht</p>	<p>Meldepflicht bei Unfällen und Störungen</p>

§ 21 EisbG Betriebsleiter	Bestellung eines Betriebsleiters
§ 22 EisbG Tarif, Fahrplan	Anbieten von Personenverkehrsleistungen aufgrund von Tarifen und Fahrplänen
§ 26 EisbG Auskunftspflicht	Auskunftspflicht gegenüber Behörde und SCG
§§ 37ff EisbG Sicherheitsbescheinigung	<ul style="list-style-type: none"> – Sicherheitsbescheinigung Teil A: Beurkundung der Einrichtung eines zertifizierten Sicherheitsmanagementsystems – Sicherheitsbescheinigung Teil B: Beurkundung der Genehmigung von Vorkehrungen zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebs von Schienenfahrzeugen und des Verkehrs auf Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen – EVU mit Sitz in Österreich benötigt Sicherheitsbescheinigung Teil A und B – EVU mit Sitz in anderem EU- oder EWR-Staat oder der Schweiz benötigt neben der im Sitzstaat ausgestellten Sicherheitsbescheinigung eine Sicherheitsbescheinigung Teil B
§ 88 EisbG Österreichisches Hochgeschwindigkeitsbahnsystem	Definition von Hochgeschwindigkeitsbahnen
§ 122 EisbG Infrastrukturregister	<p>Darstellung der Hauptmerkmale gemäß TSI von Hauptbahnen, Nebenbahnen und Schienenfahrzeugen in einem Infrastrukturregister und einem Schienenfahrzeugregister</p> <p>Die Register sind von den EIUs, EVUs und sonstigen Unternehmen, die derartige Schienenfahrzeuge für den Verkehr zur Verfügung stellen, zu erstellen.</p>
§ 123 EisbG Veröffentlichung der Register	Pflicht zur Veröffentlichung des Infrastruktur- und des Schienenfahrzeugregisters sowie zur jährlichen Aktualisierung; Pflicht zur Vorlage des Registers an die SCHIG
§ 123a EisbG Errichtung und Führung des Einstellungsregisters	Anmeldung von Schienenfahrzeugen bei der SCHIG zwecks Erfassung im Einstellungsregister

Neben der Erfüllung der oben angeführten Voraussetzungen ist für den Netzzugang der Abschluss eines Infrastruktur-Nutzungsvertrages mit einem EIU sowie die Zuweisung von Fahr-

wegkapazität durch Zuteilung von Zugtrassen nötig. Die Zuweisung einer Trasse kann erst nach Abschluss des Infrastruktur-Nutzungsvertrages beantragt werden.

Wer ist zugangsberechtigt? (§ 57 EisbG)

- 1) EVU mit Sitz in Österreich
- 2) EVU, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der EU oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den EWR für Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr
- 3) EVU, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der EU, in einer anderen Vertrags-

- partei des Abkommens über den EWR oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr
- 4) Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen
- 5) Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

Verfahrensablauf für ein neues EIU

Das Eisenbahngesetz definiert den Begriff EIU in § 1a:

„Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das dem Bau und Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, ausgenommen solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen nicht vernetzt sind, dient und darüber verfügungsberechtigt ist. Haupt- und Nebenbahnen sind vernetzt, wenn über die bloß örtliche Verknüpfung hinaus ein Übergang von Schienenfahrzeugen ohne Spurwechsel und ohne technische Hilfsmittel (beispielsweise Rollschemel) stattfinden kann. Haupt- und Nebenbahnen gelten auch dann als

vernetzt, wenn sie grenzüberschreitend mit gleichartigen anderen Schienenbahnen in Nachbarstaaten verknüpft sind.“

Aufgrund dieser Definition wäre auch die in Aussicht gestellte Breitspurstrecke von Russland nach Österreich wegen der Verknüpfung im Ausland als vernetzte Bahn zu qualifizieren. Der Definition kann weiters entnommen werden, dass nicht nur Normalspurbahnen vernetzt sein können, sondern auch Schmalspurbahnen.

Für die Zulassung und den Betrieb eines EIU sind vor allem folgende Gesetzesstellen des Eisenbahngesetzes maßgebend:

§ 14 EisbG Konzession

Erforderlich für:

- Bau, Betrieb und Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Straßenbahnen und nicht vernetzten Nebenbahnen
- Bau und Betrieb von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen

Nicht erforderlich für:

- Bau und Betrieb bundeseigener Haupt- und vernetzter bundeseigener Nebenbahnen
- Bau und Betrieb sowie Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf nicht vernetzten bundeseigenen Nebenbahnen

§ 14a EisbG Konzessionsverfahren	Antragstellung beim BMVIT Der Antrag hat zu enthalten: <ul style="list-style-type: none"> – Glaubhaftmachung, dass die geplante Eisenbahn öffentlichen Interessen dient – Angaben über die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel – Darstellung des Bauvorhabens, Kostenvoranschlag, Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Verkehrsschätzung, Bauentwurf, Bau- und Betriebsprogramm – bei Hauptbahn oder vernetzter Nebenbahn: Modalitäten für Zugang zur Schieneninfrastruktur
§ 14b EisbG Konzessionsdauer	Bestimmte, unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse an der geplanten Eisenbahn zu bemessende Zeit; Festsetzung einer angemessenen Betriebseröffnungsfrist
§ 14c EisbG Erwerb einer Eisenbahn	Dem Erwerber einer öffentlichen Eisenbahn ist auf Antrag eine neue Konzession für die restliche Dauer der ursprünglichen zu verleihen, wenn die Voraussetzungen für eine Konzessionsverleihung gegeben sind.
§ 14d EisbG Verlängerung der Konzessionsdauer	Stellt der Inhaber der Konzession spätestens sechs Monate vor Ablauf der Konzession einen Antrag auf Verlängerung, so ist diesem Antrag insoweit stattzugeben, als dem nicht öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen.
§ 19ff Pflichten des Eisenbahnunternehmens § 19 EisbG Vorkehrungen	Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat folgende Pflichten zu erfüllen: <ul style="list-style-type: none"> – Bau, Erhalt bzw. Ergänzung der Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn sowie Treffen der dafür notwendigen Vorkehrungen – Betrieb nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen sowie Treffen der dafür notwendigen Vorkehrungen – Treffen von Vorkehrungen, um Schäden durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn zu verhindern
§ 19a EisbG Regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen	Sofern das Eisenbahnunternehmen über kein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem im Sinne des § 39c EisbG verfügt: alle fünf Jahre durchzuführende Überprüfungen von Eisenbahnanlagen und Betriebsmitteln/sonstigen Zugehört

§ 19c EisbG Meldepflicht	Meldepflicht bei Unfällen und Störungen
§ 21 EisbG Betriebsleiter	Bestellung eines Betriebsleiters
§ 26 EisbG Auskunftspflicht	Auskunftspflicht gegenüber Behörde und SCG
§ 59 EisbG Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen	Pflicht des EIU, SNNB zu erstellen, diese im Internet unentgeltlich bereitzustellen und sie binnen eines Monats ab Erstellung oder Änderung der SCG vorzulegen
§ 88 EisbG Österreichisches Hochgeschwindigkeitsbahnsystem	Definition von Hochgeschwindigkeitsbahnen
§ 122 EisbG Infrastrukturregister	Darstellung der Hauptmerkmale gemäß TSI von Hauptbahnen, Nebenbahnen und Schienenfahrzeugen in einem Infrastrukturregister und einem Schienenfahrzeugregister Die Register sind von den EIUs, EVUs und sonstigen Unternehmen, die derartige Schienenfahrzeuge für den Verkehr zur Verfügung stellen, zu erstellen.
§ 123 EisbG Veröffentlichung der Register	Pflicht zur Veröffentlichung des Infrastruktur- und des Schienenfahrzeugregisters sowie zur jährlichen Aktualisierung; Pflicht zur Vorlage des Registers an die SCHIG

Interview mit Stefan Wehinger, GF WESTbahn Management GmbH

In Europa gibt es noch keine privaten dichten Fernverkehrsangebote. Nun gibt es in Deutschland und Italien erste Bestrebungen. Ist das auch Ihre Motivation in Österreich welche durchzuführen?

Nein, aufgrund des hervorragenden Ausbaus der Westbahn und des anhaltenden Drangs zum öffentlichen Verkehr, ist unser Markteintritt eine rein wirtschaftliche Entscheidung.

Wie gestaltet sich das Prozedere, ein neues EVU zu werden?

Die Herausforderungen im Zusammenhang mit der EVU-Werdung in Österreich sind überschaubar. Der juristische Prozess ist gut dokumentiert, wurde von vielen Güterverkehrsunternehmen bereits durchlaufen und wenn notwendig auch judiziert.

Es gibt am Markt genügend juristische, organisatorische und technische Consulter, sowie einen Markt von Mitarbeitern, die bereits Erfahrungen in diesem Bereich gesammelt haben. Die Zusammenarbeit mit den Behörden war transparent und klar definiert. Die Durchlaufzeit der Bearbeitung ist nach heutigen Maßstäben zu lange, zumal private Geldgeber bei ihren sonstigen Investitionsprojekten schnellere behördliche Abläufe gewohnt sind. Insgesamt stellt das Prozedere ein neues EVU zu werden, einen kleinen Hürdenlauf dar.

Welche Genehmigung hat wie lange gedauert?

Bisher wurde seitens der WESTbahn Management GmbH das Verfahren zur Erlangung der Verkehrskonzession zur Gänze durchlaufen. Die Einreichung der Unterlagen beim BMVIT erfolgte am 23.12.2008. Die Verkehrsgenehmigung wurde mit Bescheid vom 29.05.2009 erteilt.



Stefan Wehinger,
Geschäftsführer
WESTbahn
Management GmbH

Die Unterlagen für die Erlangung der Sicherheitsbescheinigung Teil A und Teil B wurden am 22.12.2009 beim BMVIT eingereicht. Das Verfahren ist derzeit noch im Lauf.

Welche Hürden gab es dabei zu bewältigen?

Im Wesentlichen geht es bei all diesen Prozessen um das systematische Sammeln und Aufarbeiten von betriebswirtschaftlichen Daten (vereinfachter Businessplan) und einer Reihe von juristischen Genehmigungen.

Die verschiedenen Genehmigungen erfordern zum Teil gleichlaufende und inhaltlich überlappende Prozesse. Hier gibt es sicher noch Vereinfachungspotential, welches sich auf die Durchlaufzeit positiv auswirken würde. Die größte und am schwierigsten zu nehmende Hürde stellt mit Sicherheit der Rahmenvertrag für die Infrastruktur dar, wobei klar zu erwähnen ist, dass wir als erster Marktteilnehmer, der eine solche Rahmenvereinbarung eingefordert hat, die juristische Arbeit für die nun folgenden Unternehmen erledigt haben. Insgesamt war die Zusam-



Innenansicht eines
WESTBahn-Zuges

menarbeit mit dem Netz-Zugangsbereich des Monopolisten ausgesprochen positiv und professionell.

Welchen Umfang umfasst ihre Konzession?

Die Konzession der WESTbahn Management GmbH umfasst ausschließlich die Beförderung von Personen.

Wie wird sich der Markt in Ihrem Bereich entwickeln?

Wir gehen davon aus, dass in den nächsten Jahren die österreichischen Privatbahnen vermehrt ins Netz der ÖBB vordringen werden und dass mit Beginn von Ausschreibungsverfahren im öffentlichen Personennahverkehr dieser Trend durch ausländische Unternehmen ergänzt wird.

Als erstes EVU haben Sie eine Rahmenvereinbarung. Welche Vorteile hat dies für Sie?

Der Nutzen einer Rahmenvereinbarung über mehrere Jahre liegt in der Investitionssicherheit in Bezug auf das rollende Material. Ohne Rahmenvereinbarung keine Investitionen.

Der 15-Jahres-Rahmenvertrag war von der SCG zu genehmigen – Chance oder Hürde? Chance.

Welche Behördenverfahren sind im zweiten Halbjahr 2010 noch erforderlich?

Sicherheitsbescheinigung Teil A und B, sowie die Vorbereitung auf die Netzzulassung beim Netzzugang der ÖBB.

Welche Herausforderungen erwarten Sie am Anfang in Ihrem Betrieb?

Wir sehen die allergrößte Herausforderung im Recruiting, in der Ausbildung und in der Weiterbildung unserer Mitarbeiter im Fahrdienst und im Backoffice Bereich. Ein Dienstleistungsunternehmen ist so gut wie der schwächste Mitarbeiter.

In diesem Sinne werden wir alle unsere Managementkraft dafür einsetzen, die besten Mitarbeiter zu finden, sie in Denkweise und Strategie der WESTbahn einzuführen, nach dem operativen Start durch Kundenrückmeldungen weiter auszubilden und in ihrer Dienstleistungsmentalität zu unterstützen.

Die Public Service Obligations (PSO)- Verordnung

Mit 03.12.2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße („Public Service Obligations“-Verordnung, im Folgenden: PSO-VO) in Kraft getreten. Die PSO-VO enthält sowohl beihilferechtliche als auch vergaberechtliche Bestimmungen über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im öffentlichen Personenverkehr. Ziel der PSO-VO ist es, einerseits wettbewerbsverzerrende Beihilfen zu vermeiden und andererseits einen kontrollierten Wettbewerb durch Ausschreibungen sicherzustellen.

Eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne der PSO-VO ist die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte. Dabei wird es sich regelmäßig um Leistungen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs handeln, die dem Betreiber weniger Gewinn bringen bzw. höhere Kosten verursachen als der Betrieb auf anderen Strecken. Ein auf Gewinn ausgerichtetes Unternehmen würde diese Leistungen daher nicht erbringen. Da es jedoch im öffentlichen Interesse liegt, dass auch auf solchen Strecken regelmäßige öffentliche Verkehrsverbindungen angeboten werden, darf dem Betreiber eine Ausgleichsleistung gewährt werden.

Die PSO-VO legt die Bedingungen fest, unter denen diese Ausgleichsleistung gewährt werden darf. Die Ausgleichsleistung kann in der Gewährung finanzieller Zuschüsse und/oder ausschließlicher Rechte bestehen. Werden einem Betreiber eines öffentlichen Personen-

verkehrsdienstes ausschließliche Rechte gewährt, so bedeutet dies, dass der Betreiber auf einer bestimmten Strecke den öffentlichen Dienst unter Ausschluss aller anderen Betreiber erbringen darf.

Die PSO-VO gilt für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personenverkehr mit der Eisenbahn und andere Arten des Schienenverkehrs sowie auf der Straße.

Gewährt eine Behörde einem Betreiber eines öffentlichen Personenverkehrsdienstes ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, so hat dies im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu erfolgen. Der Begriff des öffentlichen Dienstleistungsauftrages ist weit gefasst. Er beinhaltet neben Übereinkünften zwischen einer Behörde und einem Betreiber auch Gesetze, Verwaltungsregelungen für den Einzelfall sowie Entscheidungen der Behörde über die Erbringung der Dienstleistungen durch die Behörde selbst oder durch einen internen Betreiber.

Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag hat Folgendes zu beinhalten:

- Eine klare Definition der vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und der geographischen Geltungsbereiche;
- Eine objektive und transparente Aufstellung
 - der Parameter, anhand derer gegebenenfalls die Ausgleichsleistung berechnet wird, und
 - der Art und des Umfangs der gegebenenfalls gewährten ausschließlichen Rechte.

Die Ausgleichsleistung darf nicht übermäßig sein. Sie muss dem Betrag entsprechen, den der Betreiber aufgrund der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im Vergleich zu einem Betreiber sonstiger öffentlicher

Der Personenverkehr der WLB ist eine typische Daseinsvorsorge, welche derzeit in Form einer Direktvergabe finanziert wird.



Personenverkehrsdienste weniger einnimmt bzw. der ihm an höheren Kosten entsteht.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge müssen befristet sein und haben eine Laufzeit von höchstens 10 Jahren für Busverkehrsdienste und höchstens 15 Jahren für Personenverkehrsdienste mit der Eisenbahn oder anderen schienengestützten Verkehrsträgern. Hat der Betreiber des öffentlichen Dienstes einen wesentlichen Anteil der erforderlichen Wirtschaftsgüter bereitgestellt, so kann die Laufzeit unter Berücksichtigung der Amortisationsdauer dieser Wirtschaftsgüter um bis zu 50% verlängert werden. Ebenso kann die Laufzeit um bis zu 50% verlängert werden, wenn die Leistung in Gebieten in äußerster Randlage erbracht wird und dadurch höhere Kosten entstehen.

Hinsichtlich der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge ordnet die PSO-VO grundsätzlich die Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens an, das allen Betreibern offen steht, fair ist und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügt. Allerdings wird dieses Prinzip durch mehrere Ausnahmeregelungen durchbrochen. Einerseits unterliegen bestimmte Dienstleistungsaufträge

von vornherein nicht den vergaberechtlichen Bestimmungen der PSO-VO. Es handelt sich dabei um Dienstleistungsaufträge im öffentlichen Bus- und Straßenbahnverkehr, die in den Anwendungsbereich der beiden Vergaberichtlinien¹ bzw. des Bundesvergabegesetzes 2006 fallen. Die vergaberechtlichen Regelungen der PSO-VO sind nur auf Dienstleistungsaufträge im Bus- und Straßenbahnverkehr, die nicht in den Anwendungsbereich der Vergaberichtlinien bzw. des Bundesvergabegesetzes fallen, auf Dienstleistungsverträge im Eisenbahnverkehr und auf Dienstleistungskonzessionsverträge anwendbar.

Andererseits sieht die PSO-VO für mehrere Bereiche Ausnahmen von der Pflicht zur Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vor:

- Eisenbahnverkehrsleistungen können direkt, d. h. ohne Durchführung eines Vergabeverfahrens, vergeben werden. Dies ist allerdings nur zulässig, soweit es nicht nach nationalem Recht untersagt ist. Für direkt vergebene Eisenbahnverkehrsleistungen beträgt die Höchstlaufzeit des Dienstleistungsauftrags nur 10 Jahre. Diese Laufzeit kann jedoch wie-

¹ RL 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31.03.2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste; RL 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31.03.2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge.

derum um bis zu 50% verlängert werden, wenn dies unter Berücksichtigung der Amortisationsdauer von bereitgestellten Wirtschaftsgütern gerechtfertigt ist. Die Behörde hat bestimmte wesentliche Informationen über den vergebenen Dienstleistungsauftrag binnen eines Jahres ab Auftragsvergabe zu veröffentlichen.

- Eine Direktvergabe ist weiters dann möglich, wenn der geschätzte Jahresdurchschnittswert eines Dienstleistungsauftrages weniger als eine Million Euro beträgt oder die jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung weniger als 300.000 km aufweist. Dies gilt wiederum vorbehaltlich entgegenstehender Regelungen des nationalen Rechts. Werden Dienstleistungsaufträge an kleine oder mittlere Unternehmen vergeben (das sind solche mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen), so werden die Schwellenwerte verdoppelt.
- Schließlich ist eine Direktvergabe auch als Notmaßnahme im Fall einer (drohenden) Unterbrechung des Verkehrsdienstes zulässig. Hier besteht neben der Direktvergabe auch die Möglichkeit einer förmlichen Vereinbarung über die Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder einer Auflage, bestimmte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu übernehmen. Die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags als Notmaßnahme beträgt zwei Jahre.
- Eine Ausnahme von der Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens sieht die PSO-VO schließlich für Behörden vor, die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt sind, das sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt („zuständige örtliche Behörde“). In der Praxis werden dies häufig Gemeinden sein, es kann sich jedoch auch um eine Gruppe von Behörden handeln, die im Verbund Beförderungsleistungen erbringen. Zuständige örtliche Behörden können – sofern dies nicht nach nationalem

Recht untersagt ist – beschließen, entweder selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit („interner Betreiber“) zu vergeben, über die sie eine Kontrolle ausüben, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht (Inhouse-Vergabe). Bei der Beurteilung, ob eine solche Kontrolle ausgeübt wird, ist eine umfassende Betrachtung anzustellen, die etwa Bestimmungen in der Satzung der betreffenden Einheit sowie den faktischen Einfluss der Behörde auf die Einheit berücksichtigt. Ein 100%iges Eigentum der Behörde ist nicht erforderlich. Für die Zulässigkeit einer Inhouse-Vergabe muss der interne Betreiber seine öffentlichen Personenverkehrsdienste innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde ausführen und darf nicht an außerhalb dieses Zuständigkeitsgebiets organisierten wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilnehmen (Reziprozitätsklausel).

Die PSO-VO sieht komplizierte Übergangsregelungen vor. Vor ihrem Inkrafttreten vergebene Dienstleistungsaufträge bleiben grundsätzlich gültig, unter Umständen verkürzt sich jedoch ihre Laufzeit.

Da die PSO-VO unmittelbar anwendbar ist, war eine Umsetzung auf nationaler Ebene nicht erforderlich. Allerdings wurde das Bundesvergabegesetz im März 2010 novelliert, um es der PSO-VO anzugleichen. Insbesondere ist eine Direktvergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen nun – entsprechend der Regelung in der PSO-VO – betraglich unbeschränkt möglich, während sie zuvor nur bis zu einem Auftragswert von 100.000 € zulässig war. Novellierungen des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs sowie des Kraftfahrlineiengesetzes sind in Planung.

Marktentwicklung

Die Wirtschaftsentwicklung Österreichs und der Güterverkehr

Zwischen der Entwicklung der Wirtschaft und dem Güterverkehr lässt sich ein starker Zusammenhang erkennen. Die wirtschaftliche Entwicklung von Grundstoffen und Halbfertigwaren geht Hand in Hand mit der Entwicklung des Schienengüterverkehrs, da diese Produkte bahnaffin sind und damit häufig mit der Eisenbahn transportiert werden.

Weiters hat der Außenhandel starken Einfluss auf den Transportmarkt. Österreich ist stark mit den Nachbarn vernetzt und durch die Grundstoffindustrie gekennzeichnet. Beide Phänomene sind mitverantwortlich für den modal split Österreichs. 2008 betrug der Anteil des Eisenbahngüterverkehrs in Österreich 33,1%¹.

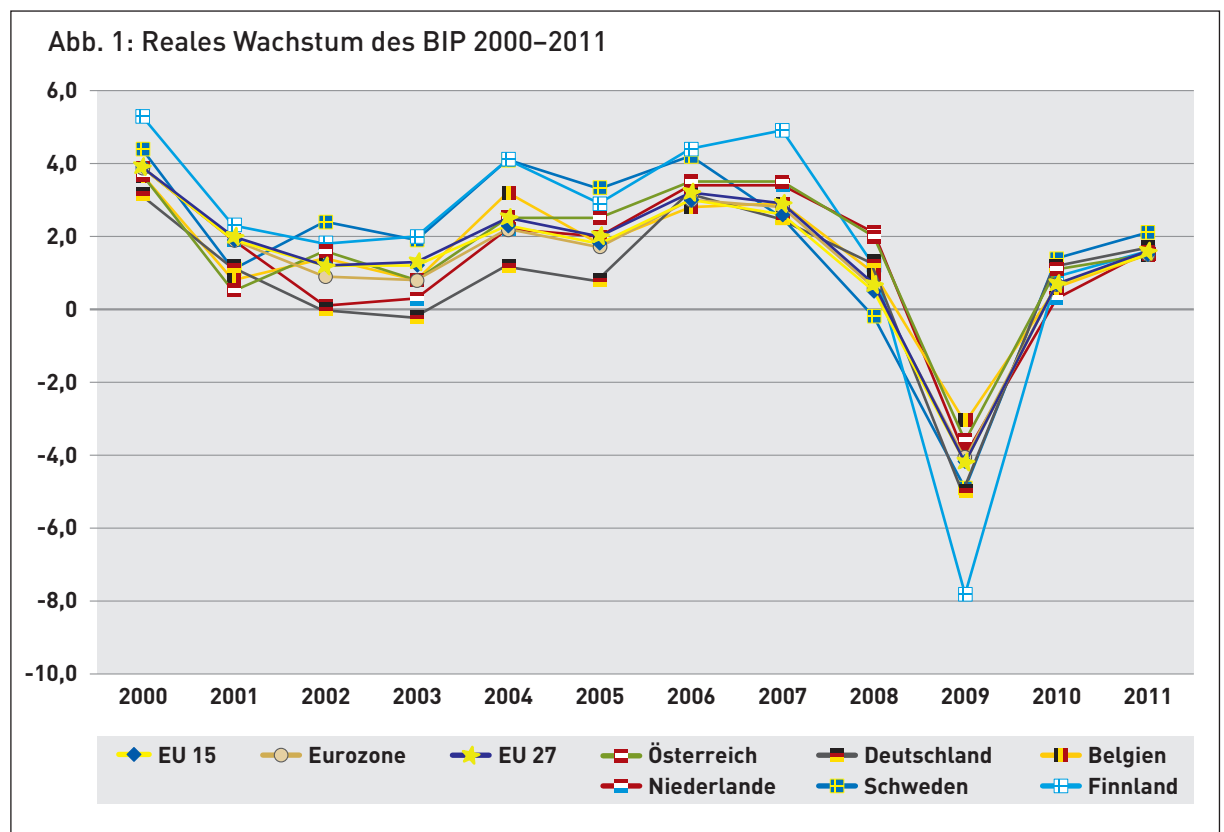
Die österreichische Wirtschaftsentwicklung von 2000 bis 2011

Bei einer Addition der realen Änderungsrate des BIP ergibt sich für Österreich für den Zeitraum von 2000 bis 2011² der Wert von 19,6%. Damit wächst Österreich in diesem Zeitraum schneller als der Durchschnitt der EU und der Eurozone (17,8% und 15,9%). Österreich wächst auch schneller als der wichtigste Handelspartner Deutschland (11,1%). Der Abschwung der Wirtschaft ist jedoch bereits im 4. Quartal 2008 deutlich ablesbar (Österreich: minus 0,35%). Das Jahr 2009 hat für alle untersuchten Länder und Regionen einen großen Rückschlag gebracht, für 2010 und 2011 ist wieder mit einem leichten Wachstum zu rechnen.³

¹ Quelle: Statistical Pocketbook 2010 der EU-Kommission, Daten für 2009 noch nicht verfügbar, eigene Berechnungen.

² Einschließlich der Prognosen für 2010 und 2011.

³ Quelle: Eurostat



Die Wirtschaftslage 2009

Die Weltwirtschaft schrumpfte 2009 erstmals in einem seit dem 2. Weltkrieg nicht gekannten Ausmaß.

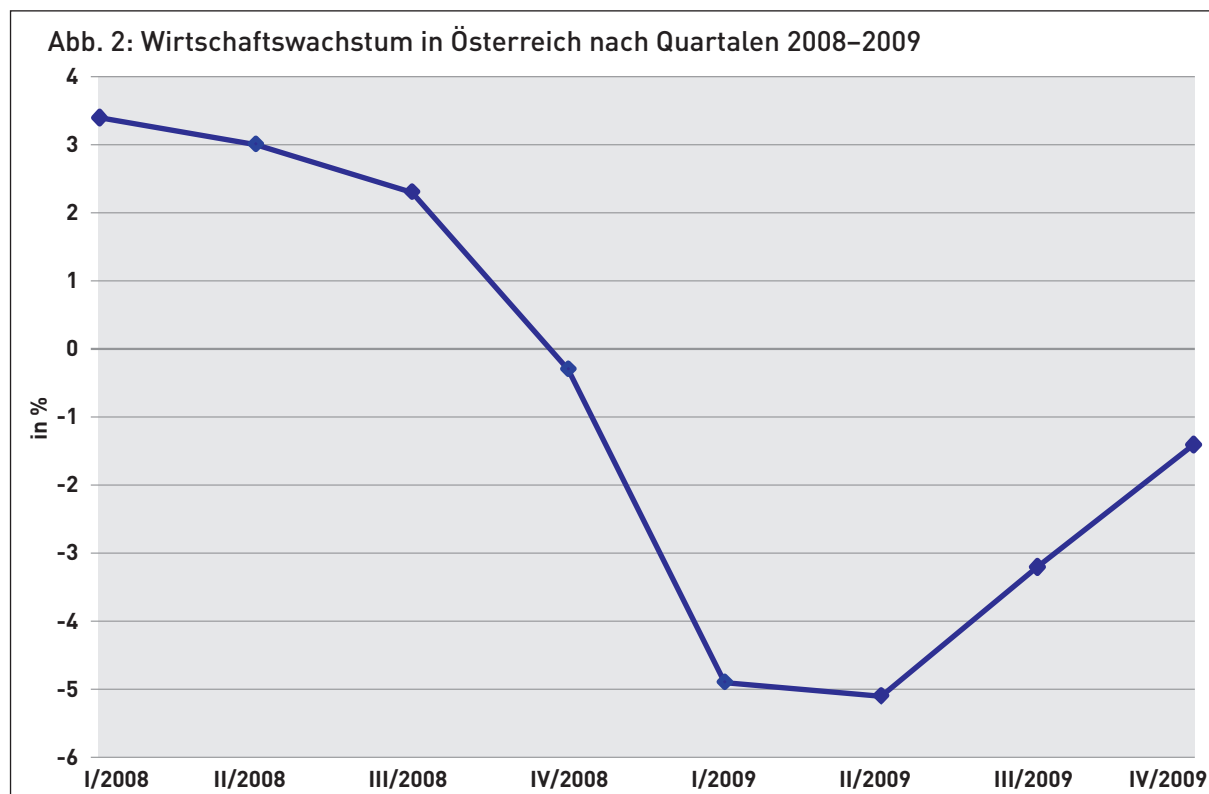
Auch die heimische Wirtschaft konnte sich von der internationalen Konjunkturflaute nicht abkoppeln. Das österreichische BIP sank im Jahr 2009 real um 3,6%. Der Wert der Exporte sank um rund 20%. Allein in die Mitgliedsländer der Europäischen Union wurde um 21% weniger ausgeführt als 2008. Der Importwert verringerte sich um 18%. Da es auf den internationalen Rohstoffmärkten zu einem Preisverfall gekommen ist, kann davon ausgegangen werden, dass die tatsächliche Menge an Einfuhren weniger stark gesunken ist. Die Investitionen sind im Jahr 2009 um 12% gesunken. Besonders stark war der Rückgang bei der Einfuhr von Fahrzeugen. Deutlich wird der Verlauf des Abschwungs bei den Quartalszahlen von 2008 und 2009 sichtbar. Hier zeichnet sich im 4. Quartal 2008 der

Beginn einer Rezession ab. Die Talsohle ist in der Jahresmitte 2009 erreicht (Abb. 2).

Einen wichtigen Beitrag zur Dämpfung der negativen Effekte leistete der private Konsum. Im Jahr 2009 erhöhte sich dieser um 0,4% gegenüber 2008.

Die Wirkung der Krise auf den Schienengüterverkehr

Die aktuelle Wirtschaftskrise hat ihren Niederschlag auch im Schienengüterverkehr gefunden. Die Koppelung zwischen BIP-Wachstum und Wachstum des Güterverkehrs hat sich nunmehr nicht nur in Zeiten des Wachstums, sondern auch des wirtschaftlichen Rückgangs manifestiert. Dabei ist natürlich zu beachten, dass Österreich als Transitland nicht nur vom Wirtschaftswachstum in Österreich, sondern auch von jenem der Quell- und Zielländer abhängig ist.

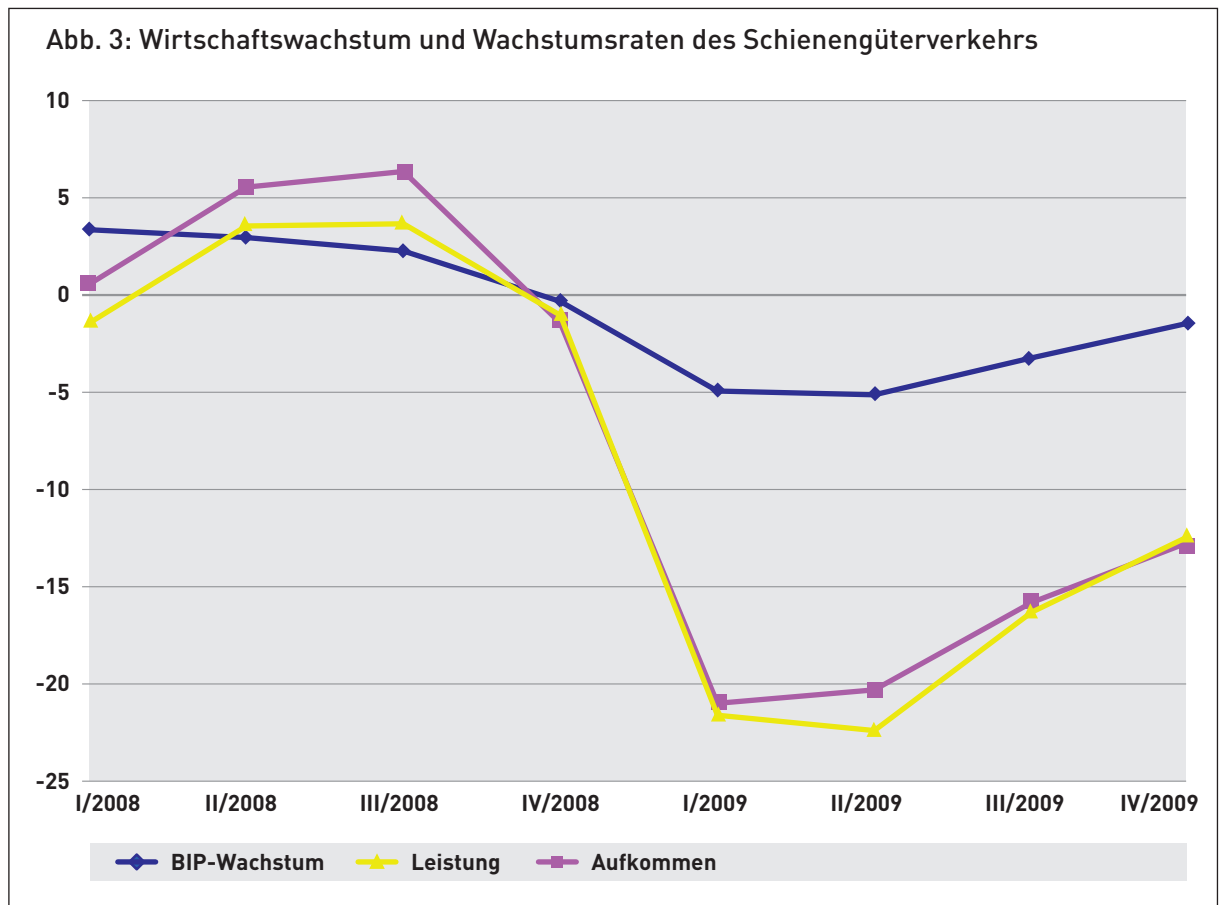


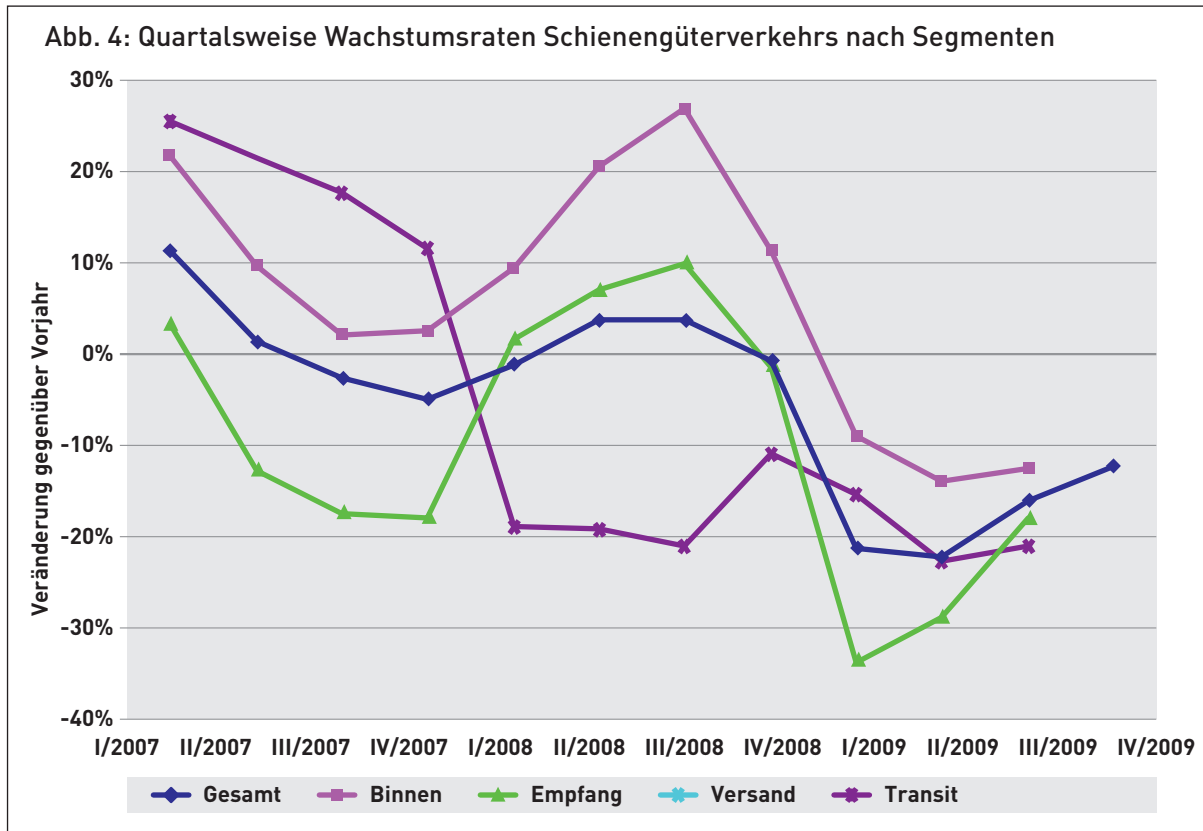
Legt man die Quartalszahlen über die Datenreihe des Güterverkehrs in Österreich, erkennt man einen Gleichschritt. In Leistung und Aufkommen sank der Güterverkehr stärker als das BIP – der Trend ist jedoch gleich (Abb. 3).

Die Krise hat vor allem die Industrie getroffen und damit die Nachfrage nach Grundstoffen stark verringert. Auch im Bereich der Halbfertigprodukte waren Rückgänge zu verzeichnen. Dagegen war der Rückgang bei Konsumgütern wesentlich geringer, wenngleich es auch hier – vor allem bei der Nachfrage nach Automobilen – Rückgänge gab. Gerade Grundstoffe und Lieferungen an die Automobilindustrie sowie die Auslieferung von neuen PKW werden überwiegend mit der Bahn durchgeführt. Dieser Industriezweig wurde daher auch in besonders starkem Ausmaß von der Krise getroffen.

Der Welthandel ist gegenwärtig durch einen Ausfall der Nachfrage gekennzeichnet. Dies trifft auch auf den österreichischen Warenhandel zu. Exporte und Importe gingen zurück. In erster Linie war das auf den überdurchschnittlich heftigen Konjunkturreinbruch in Deutschland zurückzuführen. Weiters ließ die Dynamik in den osteuropäischen Ländern nach. Die heimische Exportwirtschaft wurde dadurch stark getroffen. Real betrug der Einbruch im Export 17,7% gegenüber 2008. Die Importe gingen 2009 um 15,2% zurück.

Besonders interessant ist in diesem Zusammenhang die quartalsweise Entwicklung der Wachstumsraten im Schienengüterverkehr. Gliedert man diese in Binnenverkehr, Empfang, Versand und Transit so ergibt sich seit Anfang 2007 ein durchaus differenziertes Bild.





Bereits im 1. Quartal 2008 gab es einen starken Rückgang im Transitverkehr, der sich seither nicht mehr erholt hat und in jedem der folgenden Quartale ein negatives Wachstum aufzuweisen hat. Der Transitverkehr wird weitgehend von ausländischen Faktoren beeinflusst. Hingegen gab es bei Empfang und Versand bereits 2007 ein negatives Wachstum, das sich aber bis zum 3. Quartal 2008 wieder zum Positiven veränderte, erst im 4. Quartal 2008 wurde das Wachstum von Empfang und Versand endgültig negativ. Hier gibt es eine Mischung aus nationalen und internationalen Einflüssen.

Der Binnenverkehr hatte selbst 2007 ein positives Wachstum, 2008 war das Wachstum bis einschließlich des 4. Quartals positiv, erst im ersten Quartal 2009 ergab sich auch hier ein negatives Wachstum, wenn auch in weitaus geringerem Ausmaß als bei den anderen Teilmengen. Daraus zeigt sich, dass die österreichische Wirtschaftsentwicklung der internationalen Entwicklung nachgehinkt ist und diese auch nicht in vollem Umfang mitgemacht hat. Je stärker ein Marktsegment international verflochten war, desto stärker schlugen 2008 und 2009 die Konjunkturschwankungen auf das Verkehrswachstum durch.

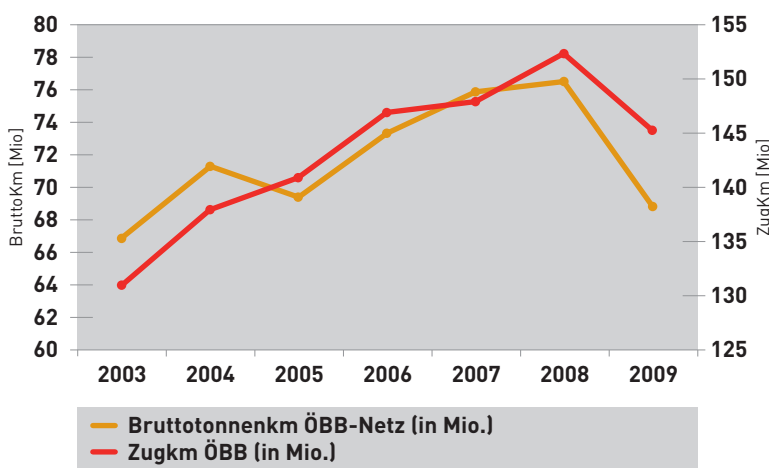
Marktentwicklung 2009

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. Der interessante Wettbewerb konzentriert sich daher auf das ÖBB-Netz. Ausnahmen sind z. B. der von der Steiermärkischen Landesbahn betriebene Ter-

¹ Im 1. Quartal 2009 war noch die WLB tätig. Dies wurde der WLC hinzugerechnet

minal Werndorf (Cargo Center Graz) oder die Strecke nach Haag am Hausruck. Das Jahr 2009 begann für Österreichs Bahnen, bezogen auf die Beförderungsmengen im Personen- und Güterverkehr, wirtschaftsbedingt mit einem schlechten Quartal. Das änderte sich aber in den folgenden Quartalen. Dies gilt insbesondere für die aus der Sicht des Wettbewerbs besonders interessanten Güterbahnen, die auf dem Netz der ÖBB-Infra ihre Verkehre abwickeln.

Abb. 1: Verkehrsleistung und Entwicklung der Zugkm 2002–2009 im ÖBB-Netz



ÖBB-Netz	Zugkm (in Mio.)		Gbtkm (in Mrd.)		IBE (in Mio. €)	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
gesamt	152,2	146,0	76,2	68,0	437,9	421,8
private EVUs	5,5	4,4	5,0	5,1	16,8	18,5

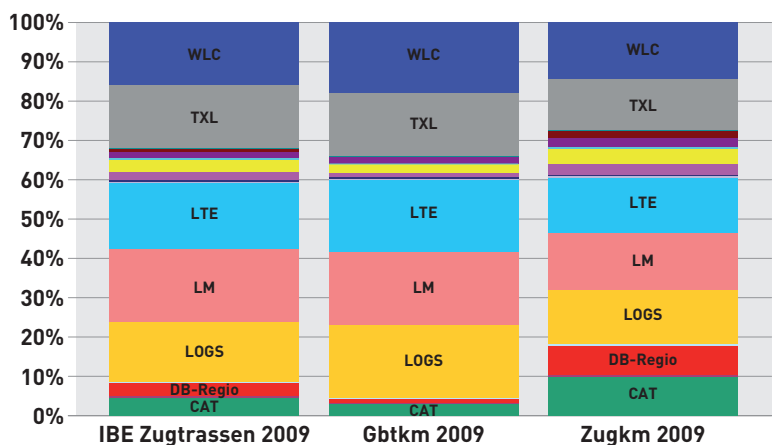
Damit beträgt der Rückgang bei den IBE-Gebühren österreichweit 3,6% bzw. 10,6% bei den Gbtkm. In allen Netzen wurden 2009 154,2 Mio. Zugkm erbracht.

Abb. 1 verdeutlicht nochmals die Wirtschaftskrise 2009. Die Zugkm 2009 sanken deutlich weniger als die beförderten Gbtkm. Je Zugkm wurden nur mehr 474 t im ÖBB-Netz befördert (2008: 507 t).

Die zweite Abb. zeigt einen Vergleich der Kennzahlen der im Personen- und Güterverkehr agierenden EVUs. Die Personenverkehrsunternehmen wie DB-Regio, DB-FV oder CAT verzeichneten relativ hohe Laufleistungen bei geringen Zuggewichten und finden sich daher im Bereich der ganz schmalen Balken hinsichtlich der Gbtkm, aber bei den breiten Balken hinsichtlich der Zugkm. Im Gegensatz dazu verzeichneten die Güterverkehrsbahnen, wie TXL, LTE und WLC¹ spezifisch höhere Transportmengen als Laufleistungen.

Wie schon 2008 konnten auch 2009 die privaten EVUs wieder Marktanteile dazu gewinnen. Über 12% der beförderten Tonnen werden bereits durch private EVUs im ÖBB-Netz erbracht.

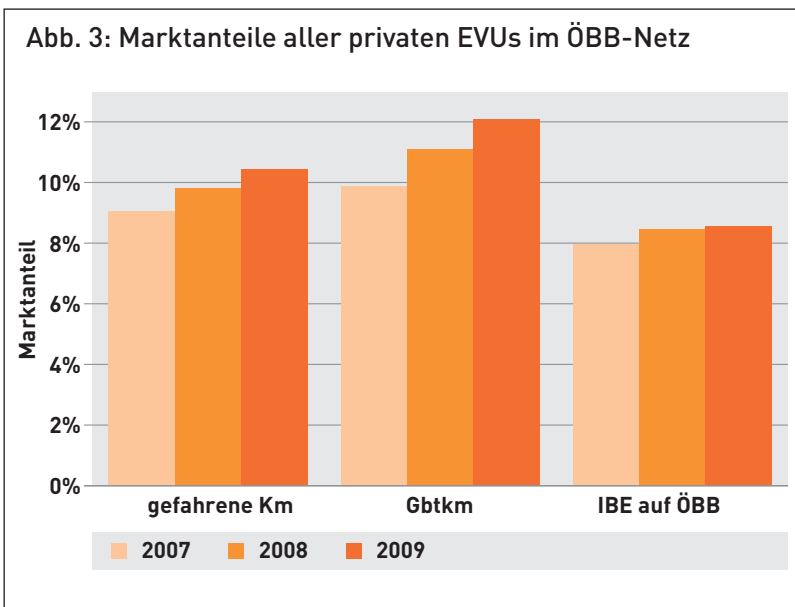
Abb. 2: Vergleich der Kennzahlen ohne EVUs des ÖBB-Konzerns im Netz der ÖBB



Die Veränderung der Marktanteile innerhalb der Privaten zeigt Grafik 3. Als Basis der diesjährigen Betrachtung dienten die beförderten Tonnen im ÖBB-Netz. LTE und vor allem TXL gewannen Marktanteile. Letztgenannte haben Verkehre der WLC übernommen, die wiederum durch einige Neuverkehre ihren Marktanteil fast halten konnte. Die WLB war bis 2009 ein Sonderfall, da der Cargo-Bereich noch nicht vom personenbefördernden Lokalbahnverkehr Wien Oper – Baden abgespalten war. LM ist mit ihren Verkehren durch das Inntal Richtung Brenner trotz minimaler Marktanteilsverluste weiterhin die stärkste Privatbahn mit knapp 20% Marktanteil.

Stärkstes privates personenbeförderndes EVU ist nach wie vor der im Halbstundentakt zwischen Wien Mitte und Flughafen Wien Schwechat verkehrende CAT.

Die gefahrenen Zugkm entwickelten sich 2009 unterschiedlich. Während im 4. Quartal der Personenverkehr durch den Ganzjahresfahr-



plan um 1% zulegte, nahm der Güterverkehr im ÖBB-Netz konjunkturbedingt um 7,5% zu. Von den gesamten 146 Mio. Zugkm 2009 wurden 67% oder zwei Drittel vom Personenver-

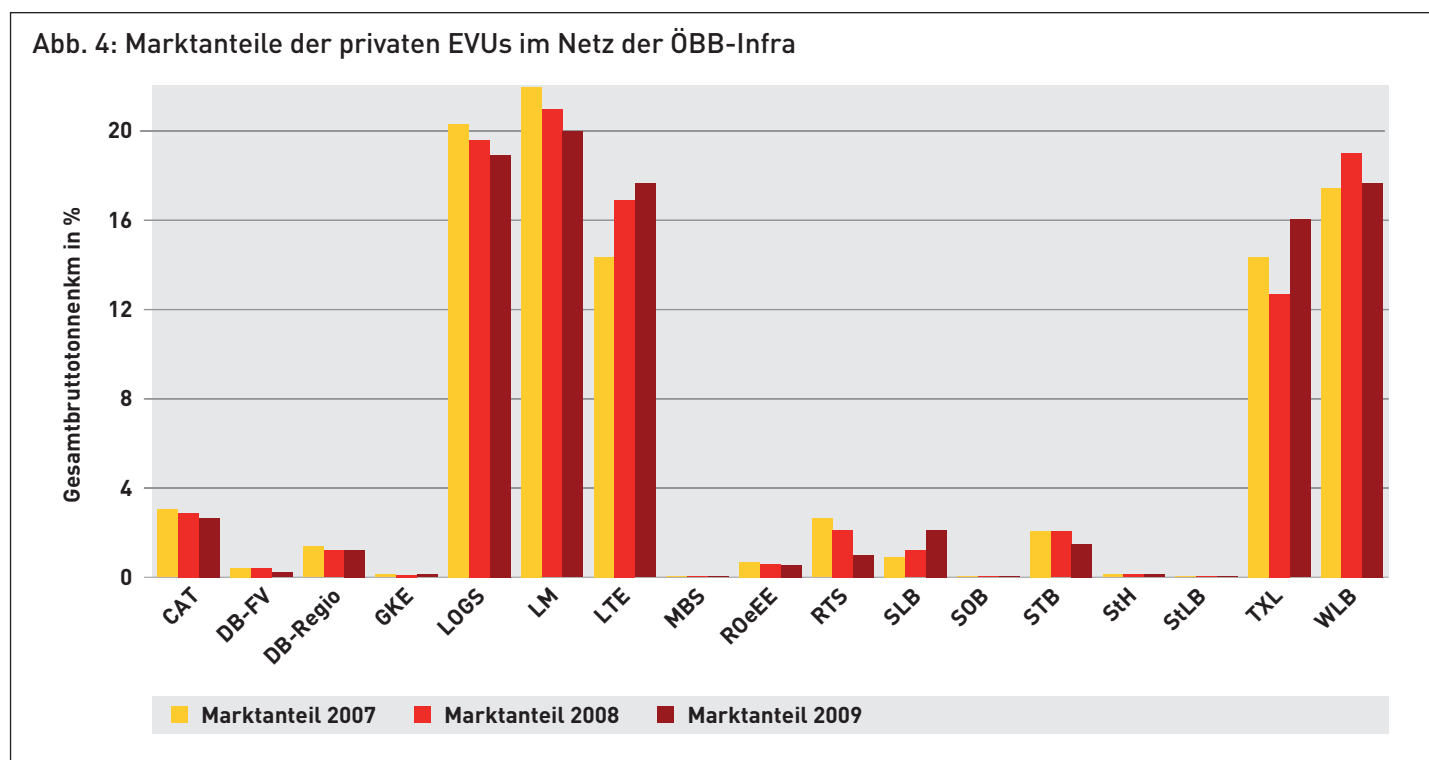
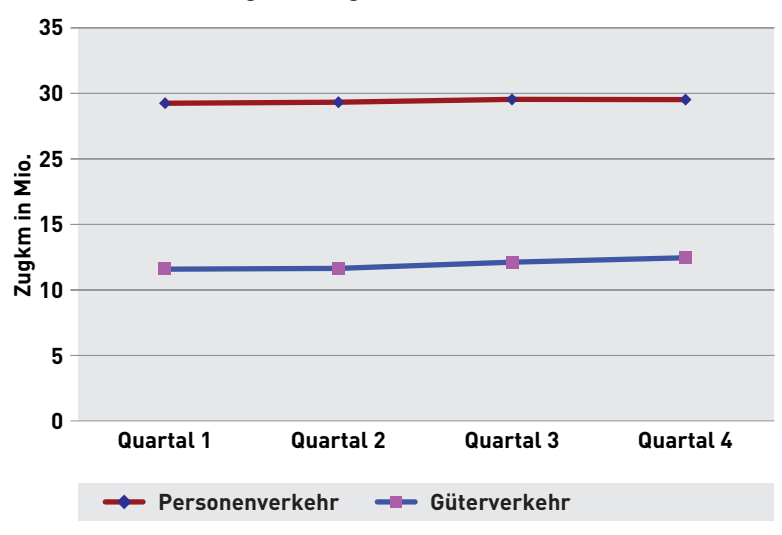


Abb. 5: Entwicklung der Zugkm nach Quartalen 2009



kehr erbracht. Gegenüber 2008 ist dies ein Rückgang von 4,8% oder 6,2 Mio. Zugkm.

Güterverkehr

Betrachtet man die Kennzahlen im Güterverkehr, fällt auf, dass die RCA die Zugleistungen im letzten Quartal um mehr als 8% und die beförderten Gbtkm sogar um 16,1% gegenüber dem 1. Quartal steigern konnte.

Bei den privaten EVUs ist die Steigerung um 12,7% Gbtkm bei nur 4,9% zusätzlichen Zugkm noch beachtlicher.

Eine Gesamtbetrachtung über alle Netze zeigt folgendes Bild: 106,7 Mio. Nettotonnen wurden 2009 in allen Netzen Österreichs im

Abb. 6: Entwicklung Güterverkehr 2009 nach EVUs (1. Quartal = 100%)

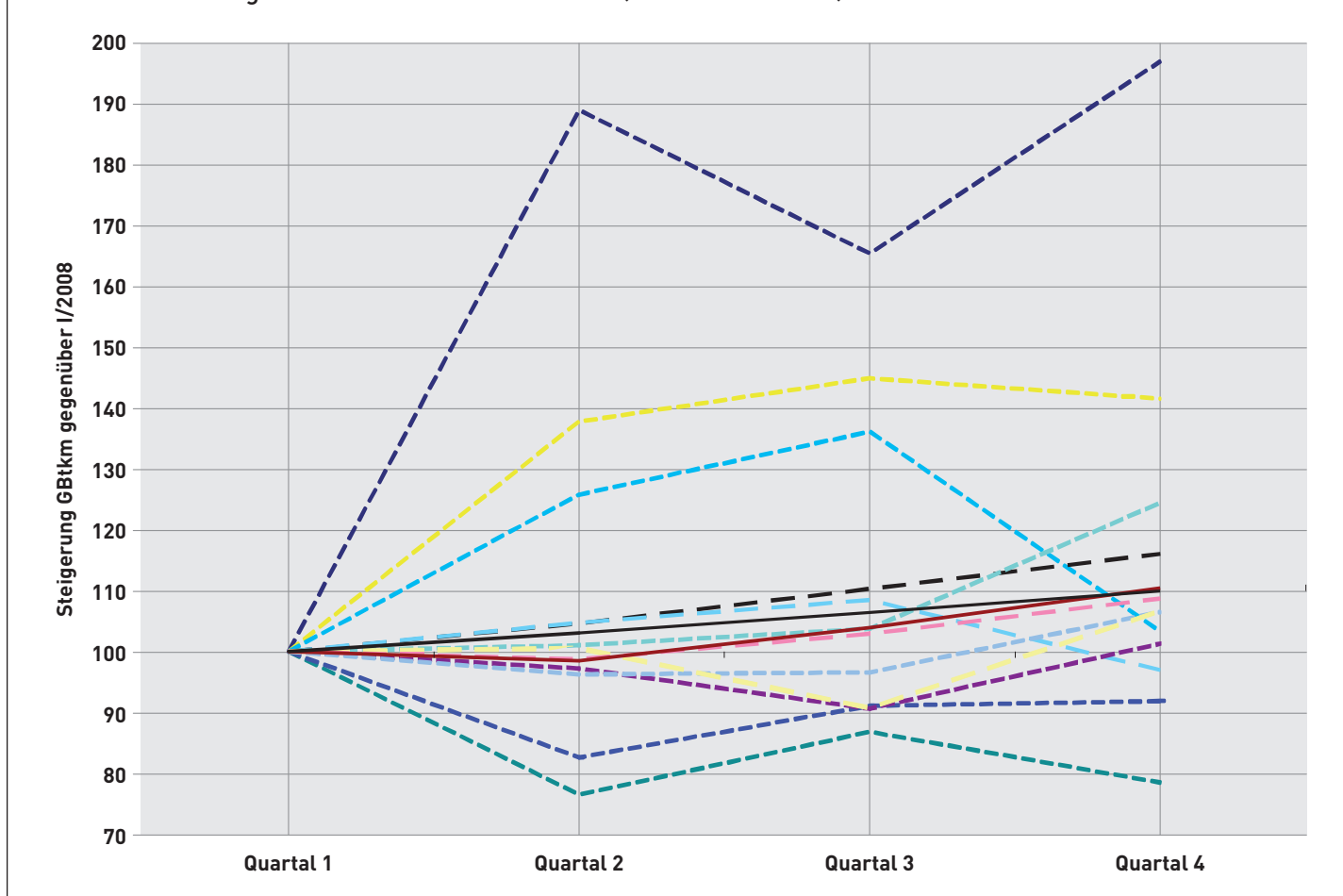
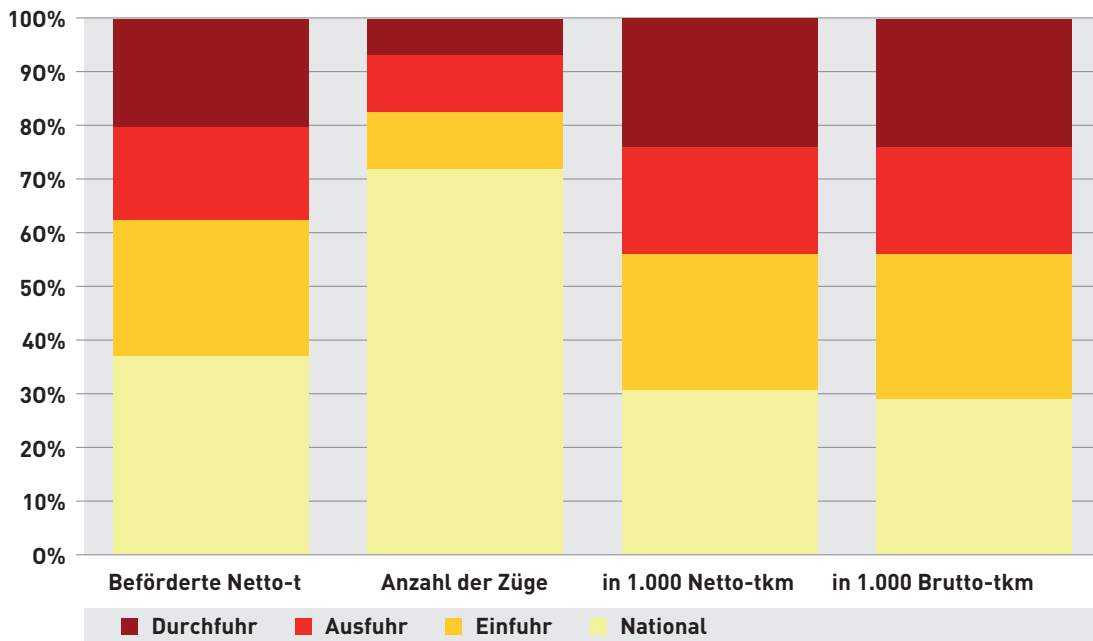


Abb. 7: Verkehrsleistungen nach Verkehrsarten im Güterverkehr in allen Infrastrukturnetzen



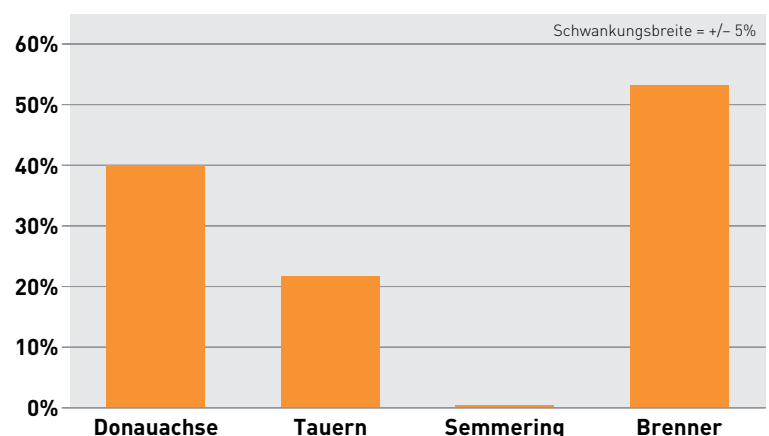
Güterverkehr befördert. Dies entspricht einem Rückgang von 9,9 Mio. t. Abb. 7 verdeutlicht, dass mehr als 70% der Züge weniger als ein Drittel der Leistungen erbringen. Im Gegensatz dazu stellt die Grafik dar, dass nur 7% aller Güterzüge im Transit etwa 25% der Leistungen (Brutto- bzw. Nettotonnenkm) erbringen.

Wie unterschiedlich stark vertreten die privaten EVUs in den einzelnen Korridoren sind, belegt Abb. 8. Sehr starke Marktanteile konnten die privaten EVUs neben der Brennerachse auch auf der Donauachse verzeichnen. Ausgewertet wurde der Transitverkehr, also die Relation Grenze – Grenze basierend auf einer Stichprobe.

Die Grafik veranschaulicht, dass die privaten EVUs im Transitverkehr über den Semmering zwischen Tschechien/Polen und Italien/Slovenien noch nicht vertreten sind.

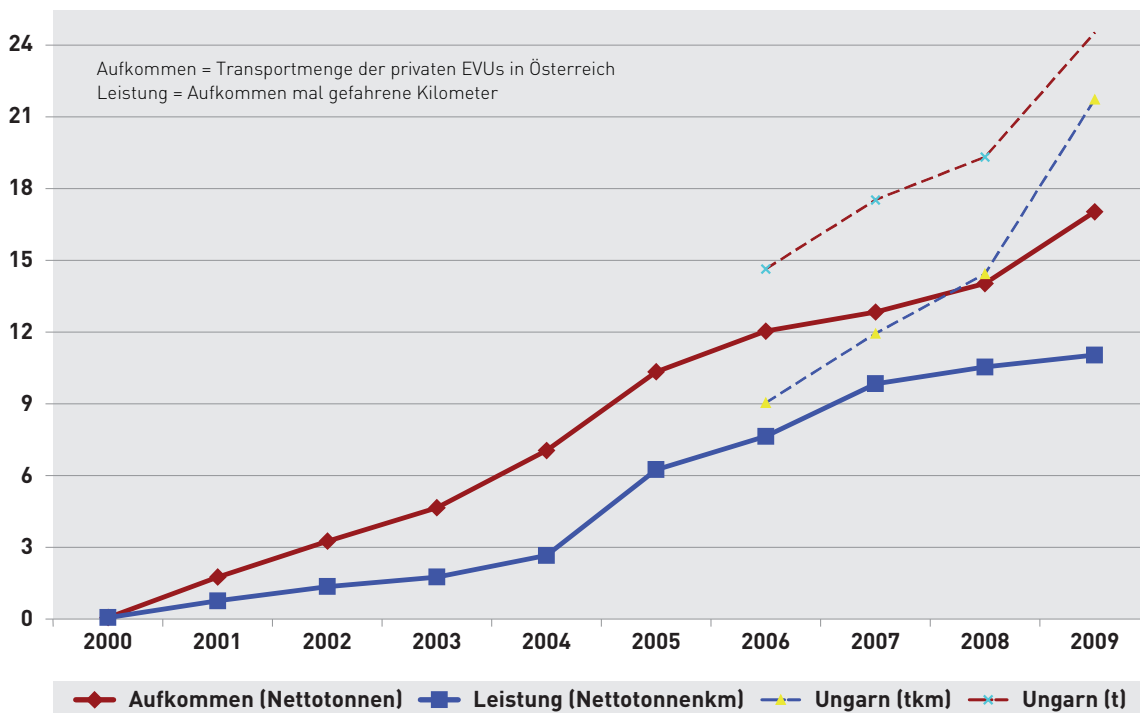
Über alle Netze gesehen, beträgt der Marktanteil der Privaten am Verkehrsaufkommen 17%.

Abb. 8: Marktanteil im Transitverkehr der privaten EVUs im Güterverkehr



Wesentlich dynamischer verläuft im Vergleich die Liberalisierung im benachbarten Ungarn, die Privaten haben dort bereits einen Marktanteil am Verkehrsaufkommen von knapp 25% (siehe Abb. 9).

Abb. 9: Marktanteile der Privaten in allen Netzen, Vergleich Österreich – Ungarn



Die ÖBB-Strecke zwischen der NSB in Neusiedl am See zur ROeEE nach Wulkaprodersdorf wurde elektrifiziert.



Personenverkehr

2009 wurden 234 Mio. Fahrgäste in insgesamt 2,1 Mio. Zügen befördert. Damit stagnierte die Anzahl der beförderten Personen. Das Verkehrsangebot stieg um 12%. Die ÖBB-PV beförderte 88%, private EVUs 12% der Fahrgäste. 7% der Züge bieten die Qualität einer 1. Klasse an, die aber nur von 1% aller Fahrgäste genutzt wird. Insgesamt konnten in der 1. Klasse 2,2% mehr Fahrgäste verzeichnet werden, was dem Railjet-Produkt der ÖBB-PV zuzurechnen ist. Die Steigerung der Beförderungsleistung (in Personen-km) beträgt 6%.

Durch die lokale Bedeutung und die damit verbundenen kurzen Strecken der Privaten ist die Beförderungsleistung dieser mit 9% im Vergleich zur ÖBB-PV allerdings deutlich geringer als im Fahrgastanzahlvergleich.

14% aller Fahrgäste fahren über 70 km. Die dichten Nahverkehre wie z. B. die der WLB, StH, SLB führen zu einem Marktanteil von 15% aller Züge Österreichs.

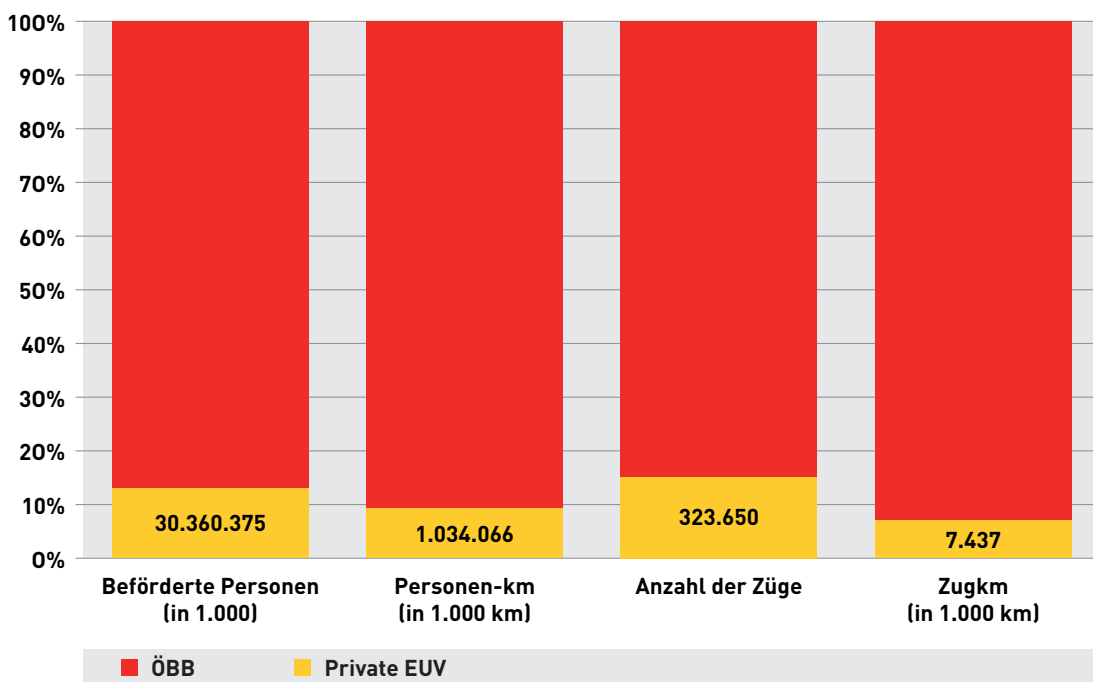
Jeder Fahrgast fährt in der 2. Klasse im Durchschnitt 44 km, in der 1. Klasse 356 km.

Fahrplanänderungen

2009 wurden zahlreiche Änderungen im Angebot durch die EVUs vorgenommen. In der Tabelle werden exemplarisch die Veränderungen gezeigt.



Abb. 10: Marktanteile Personenverkehr alle Netze



Im Personeverkehr gibt es für ÖBB-PV bis jetzt keine Konkurrenz im ÖBB-Netz

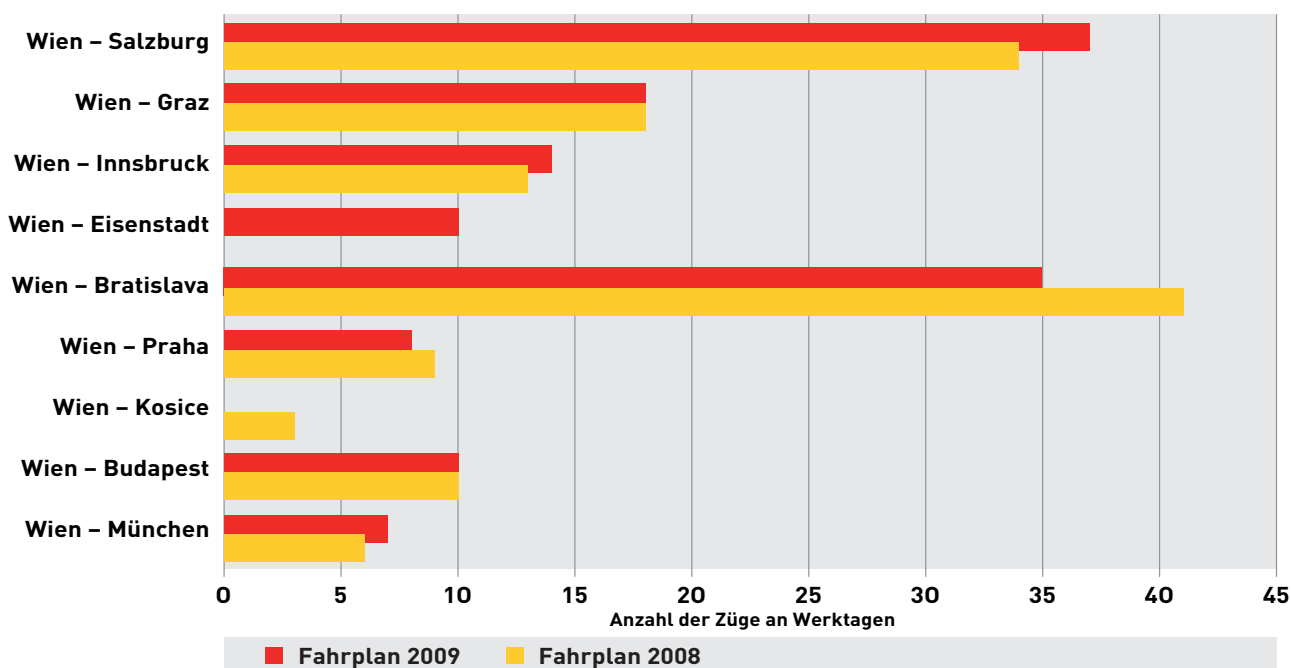
Angebotsverbesserungen	Angebotsreduzierungen
Internationaler Verkehr	
Railjet-2h-Takt Budapest – Wien – München; Einsatz neuer Fernverkehrsgarnituren	Weniger Direktzüge Wien – Prag
Wochenendverkehr ICE Innsbruck – München – Norddeutschland	Keine Direktverbindung Wien – Košice
Durchbindung Hamburg – Praha – Wien – Villach	Entfall des einzigen Tageszuges Wien – Krakau
Durchbindung Warschau – Wien – Villach	Entfall der direkten Euregioverbindungen Wien – C. Budjovice
	Entfall der meisten direkten Euregiover- bindungen Wiener Neustadt – Szombathely
Neuer Saisonverkehr Pongau – Flensburg	Entfall zahlreicher Abendzüge Wien – Bratislava
Übernahme München – Tirol – Italien durch DB und ÖBB	Entfall kl. Grenzverkehr Rosenbach – Slowenien
	Entfall der Tagesverbindung Österreich – Rumänien
	Keine Tagesverbindung Wien – Klagenfurt – Venedig → Umstellung auf Bus
Nachtzug Wien – Köln	Nachtzug Wien – Strassbourg entfällt, ebenso Wien West – Dortmund
	Entfall der hochwertigen Fernverkehrshalte in Bruck/Leitha
Führung Wien – Kiew über Polen	Entfall Wien – Lwow
Ersatz direkter Euregio-Verbindungen Wien – Znaim durch elektr. Betrieb	Anzahl der Euregioverbindungen Wien – Znaim reduziert
Zus. Euregio-Verbindungen Linz Hbf. – Freistadt – C. Budejovice mit besserer Abstimmung nach Prag	Entfall aller Euregio-Verbindungen Gänserndorf – Bratislava
Nationaler Fernverkehr	
Zus. Verbindung Salzburg – Graz; Innsbruck – Graz im 2h-Takt mit Umsteigen in Salzburg Hbf.	Kein Tageszug Graz – Innsbruck – Bregenz
Zus. Städteschnellverbindungen Wien – Salz- burg im Stundentakt mit einer Fahrzeit 2h39min	Entfall Tagesrandzug Klagenfurt – Salzburg und retour
	Kein leicht merkbarer Takt Wien – Linz – Innsbruck
Eine zus. Verbindung (Wien) – Salzburg – Zell am See – Innsbruck	Wien Südbf. wird nicht mehr im Fernverkehr bedient. Die Fernverkehrszüge enden wegen Bau Hbf. Wien in Wien Meidling
Regionalverkehr	
Übernahme Salzburg – Berchtesgaden durch Berchtesgadener Land Bahn; grenzüberschrei- tender Gemeinschaftsverkehr Richtung Salzburg	

Angebotsverbesserungen	Angebotsreduzierungen
Wiederinbetriebnahme Mittersill – Bramberg im Pinzgau	
2h-Takt Braunau – Salzburg Taxham ohne Umsteigen	
Wiederherstellung einer direkten Abendverbindung Linz – Amstetten sowie Beschleunigung am Morgen nach Linz Hbf.	
Zus. Eilverbindungen REX Linz – Kirchdorf/K.-Selzthal und/oder Beschleunigung der R-Züge	Fahrzeitverlängerung Linz Urfahr – Aigen-Schlägl
Umsteigefreie Frühverbindung Kleinreifling – Steyr – Linz – Wels – (München)	
Neue Abendverbindung Linz Hbf. – Amstetten mit Umsteigen	
Geänderte Durchbindung Linz – Attnang-P. – Westbahn/Salzkammergut	Keine Bedienung Sarmingstein – Spitz an der Donau
Zus. Halte im Frühverkehr in Redl-Zipf, Lam-bach und Schwandenstadt	Verminderte Bedienung der Haltestelle Neu-kirchen-Gampern
Vertaktung der Almtalbahn Wels – Grünau/A.	
Verbesserungen Klagenfurt – Rosenbach	Nur noch ein Zugpaar durch das Gesäuse: Kleinreifling – Admont – Selzthal
Durchbindung Brixental – Innsbruck – Unter-inntal im 30min-Takt an Werktagen	
15min-Takt Innsbruck – Hall in Tirol sowie 30min-Takt bis Fritzens-Wattens an Werktagen	
Dichteres Angebot Lienz – Sillian – Innichen – verbesserte Anschlüsse Osttirol – Südtirol	
Verbesserungen (Graz) – Peggau – Übelbach	Einstellung Abendverbindung Gleisdorf – Weiz
Zus. Zugspaar Bruck/Mur – Graz – Spielfeld-Straß	Schlechtere Anschlüsse nach Bad Radkersburg durch IC-Entfall Graz – Spielfeld
Zus. Zugspaar Klagenfurt Hbf. – Rosenbach	
Durch Elektrifizierung kürzere und umsteigefreie Verbindungen Wien – Neusiedl/See – Eisenstadt	Innere Aspangbahn nur noch bis Maria Lanzen-dorf – deutliche Fahrzeitverlängerung nach Wien
Zwei zus. direkte Morgenzüge Payerbach-Rei-chenau – Wiener Neustadt – Wien	Keine Direktverbindungen Hartberg – Fried-berg – Aspang – Wien (außer Wochenende)
Verbesserte Verbindungen Amstetten – Waidho-fen/Y. für Pendler	Bus statt Bahn untertags zwischen St. Pölten-Herzogenburg und Tulln
Aufwertung der Haltestelle Wien Matzleins-dorfer Platz durch Halt aller Züge	Entfall des 30min-Taktes Floridsdorf – Erzher-zog-Karl-Straße aufgrund zu geringer Nachfrage
S 50 Wien – Tullnerbach bis St. Pölten verlängert	Beschleunigte R-Züge entfallen stattdessen zwischen Tullnerbach-P. und Wien West
	Entfall von S-Bahnzügen Floridsdorf – Wien Meidling
	Laufwegkürzung einiger S-Bahnen nach Wien Praterstern

Die Angebotsänderungen spiegeln die Stagnation aller beförderten Fahrgäste wider. Starke Relationen wurden verbessert.

Nachstehende Grafik zeigt nochmals für ausgewählte Relationen das Angebot an direkten Zügen.

Abb. 11: Anzahl der Direktverbindungen



Marktentwicklung Schienenfahrzeuge

Bereits im Jahr 2008 fand ein Paradigmenwechsel in der österreichischen Fahrzeugzulassungspolitik statt. Die Länder anerkennen gegenseitig die Zulassung von Eisenbahnmateriale. Somit gelten seit November 2008 neue Regeln für die eisenbahnrechtliche Genehmigung von Schienenfahrzeugen. Diese entfällt künftig bei Wechsel des Fahrzeughalters, geringfügigen Veränderungen an Fahrbetriebsmitteln und vor allem beim Vorliegen ausländischer Genehmigungen. Die so genannte Cross-Acceptance setzt um, was die TSI der EU zum Ziel hatten, nämlich wesentliche Erleichterungen bei der Fahrzeugzulassung. Schienenfahrzeuge, die in der EU einschließlich der Schweiz zugelassen sind, gelten somit automatisch seitens des BMVIT als zugelassen. Damit entfällt für diese das Zulassungsverfahren durch das BMVIT. Für die erforderlichen Schritte des Netzzugangs ist wie bisher der Netzbetreiber (in der Regel ÖBB-Infra) zuständig, welcher die Fahrzeuge nach einem Anforderungskatalog prüft. Wird eine Bauartgenehmigung in Öster-

reich beantragt, so werden nunmehr auch Gutachten befugter Personen aus allen EU-Mitgliedsstaaten einschließlich der Schweiz anerkannt.

Seitens der Fahrzeughersteller wird Österreich als Vorbild für den Zulassungsprozess angesehen. Die gegenseitige Anerkennung der Fahrzeugzulassung im Eisenbahnverkehr erspart zeitaufwändige und teure Mehrfachprüfungen. Für Neufahrzeuge sinken die Zulassungskosten um 70% und für Altfahrzeuge um 50%.

2.151 Triebfahrzeuge und Triebwagen waren 2009 in Österreich insgesamt zugelassen. Hinzu kommen in Österreich zugelassene Fahrzeuge der DB-Regio, von denen nur ein sehr geringer Teil täglich nach Österreich kommt.

Die Summe an Lokomotiven betrug 2009 1.484 Fahrzeuge in Österreich (ohne DB-Konzern). Das ist eine Zunahme gegenüber 2008 um 35 Fahrzeuge. 244 Dieseltriebwagen (ohne DB-Regio) und 369 Elektrotriebwagen führen Reisezüge.

BESTAND DER TRIEBFAHRZEUGE	Anzahl im Eigentum	Anzahl fremdes Eigentum (Miete, Leasing)	Anzahl
Diesellokomotiven/Dampflokomotiven	406	154	560
Elektr. Einsystemwechselstromlokomotiven (15 kV/50 Hz)	202	311	513
Elektr. Einsystemgleichstromlokomotiven	9	0	9
Elektr. Mehrsystemlokomotiven (Wechsel- und/oder Gleichstrom)	182	220	402
Bestand der Lokomotiven	799	670	1.484
Dieseltriebwagen	244	0	244
Elektr. Einsystemtriebwagen	369	0	369
Elektr. Mehrsystemtriebwagen (15/25 kV Wechsel- oder Gleichstrom)	54	0	54
Bestand der Triebwagen Auswertung: Jahresende 2008	667	0	667

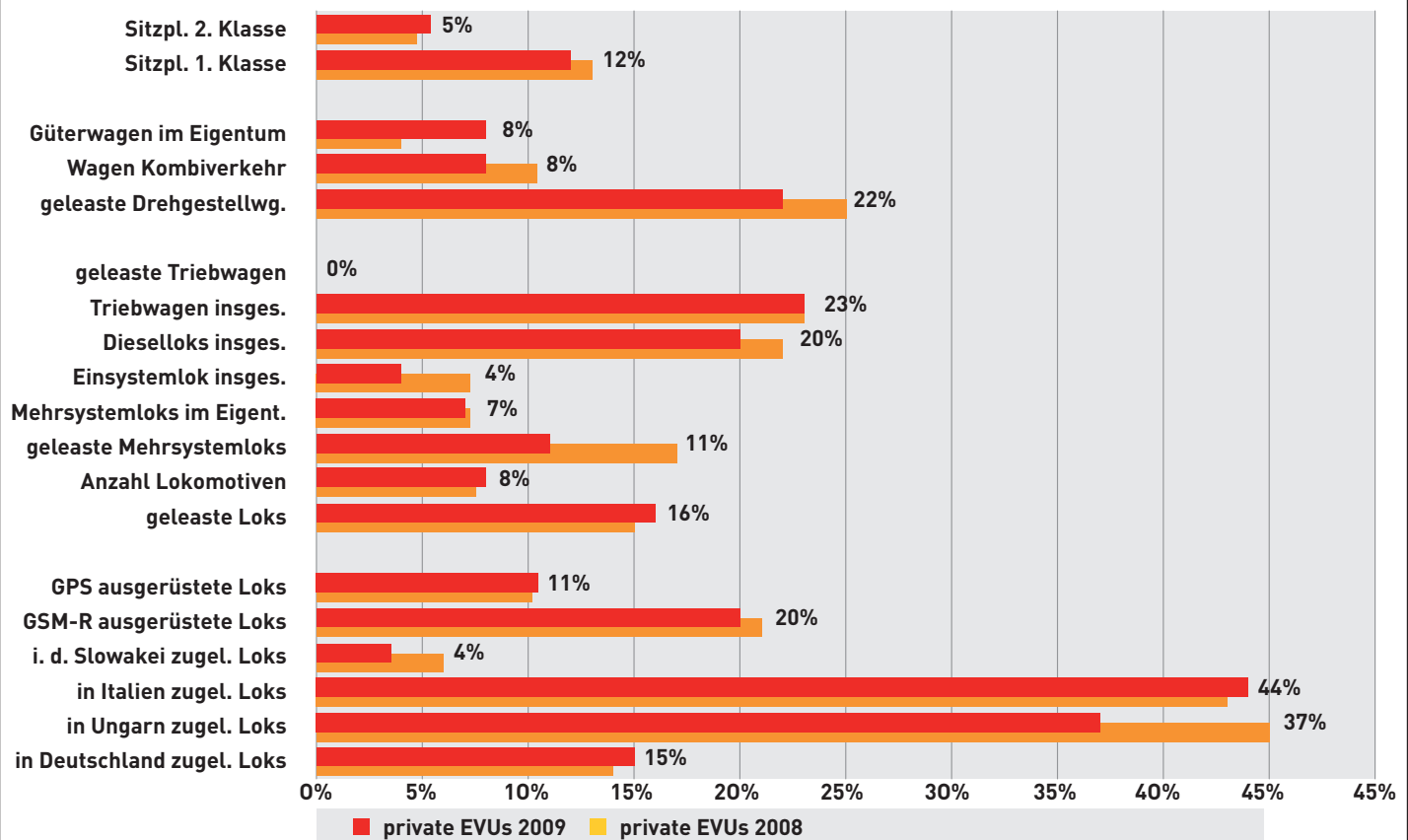
Bestand der Triebfahrzeuge
Quelle: stat. Fragebogen SCG

Die Tabelle auf Seite 59 zeigt die Aufteilung der Triebwagen und Triebfahrzeuge mit Jahresende 2009. Nicht inkludiert hierbei sind die im Grenzabschnitt kommenden und zugelassenen Maschinen der DB-Gesellschaften, die das Bild deutlich verfälschen würden. Aber auch alle anderen im Grenzabschnitt verkehrenden Maschinen aus der Slowakei, Tschechien und der Schweiz sind nicht Teil der Betrachtung. Die hohe Anzahl der Fahrzeuge im fremden Eigentum berücksichtigt auch die über Cross-Border-Leasing finanzierten Fahrzeuge der EVUs. Während sich 100% der Triebwagen im Eigentum befinden, ergibt sich für die Lokomotiven ein Wert von 54% (2008: 45%). Gegenüber 2008 hat sich die Anzahl der Mehrsystemlokomotiven auf 402 Lokomotiven leicht

verringert. Ursache ist der Kauf von MÁV Cargo durch die RCA, die seit 2010 als RCA Hungaria firmiert. Gleichzeitig stagnierte die Anzahl der Einsystemmaschinen bei 513 Lokomotiven. Der Vergleich der Privaten mit den ÖBB-EVUs zeigt, dass 26% der Triebwagen Privaten gehören. Dazu zählen auch die im Nahverkehr um Wien (WLB), Salzburg (SLB) und Graz (GKB) fahrenden Fahrzeuge. Bei den Lokomotiven befinden sich 18% im Privatbestand. Dieses Ergebnis resultiert auch aus den grenzüberschreitend eingesetzten Fahrzeugen der ROeEE.

Trotz Krise erhöhte sich also der Lokbestand. Die statistische Auswertung ergibt einen Stand von 1.484 Lokomotiven (2008: 1.449), wovon sich 670 Lokomotiven nicht direkt im

Abb. 1: Fuhrparkanteil der Privaten



Eigentum der EVUs befinden. 560 aller Lokomotiven sind Diesel- bzw. Dampflokomotiven. Interessant ist die Verteilung der „grenzüberschreitend“ zugelassenen Fahrzeuge. Mehr als die Hälfte der in Österreich zugelassenen Fahrzeuge – 1.062 Lokomotiven und Triebwagen – sind auch in Deutschland zugelassen. Im Gegensatz stellen 23 für die Schweiz zugelassene Fahrzeuge eine bescheidene Menge dar. Dies wird sich in den nächsten Jahren durch den Einsatz von railjet-Garnituren bis in die Schweiz deutlich ändern.

Zunehmend an Bedeutung gewonnen hat die Zulassung in Ungarn und der Slowakei, womit der gesamte Donaukorridor ohne Umspannen mit einem Fahrzeug geführt werden kann. Die Anzahl der Fahrzeuge (45 Stk.), die ebenso in Italien zugelassen sind, spiegelt die Transitrolle der Österreicher, aber auch den derzeit noch fast durchwegs erforderlichen Lokomotivenwechsel am Brenner bzw. in Tarvis wider. Auch Richtung Italien dürfte die Entwicklung künftig weiterhin dynamisch verlaufen, ist doch der Einsatz von railjet-Garnituren für 2011/2012 vorgesehen. 44% der auch in Italien zugelassenen Fahrzeuge gehören privaten EVUs.

Für den Personenverkehr standen 2009 um 171 Wagen weniger zur Verfügung. Insgesamt befanden sich 2009 2.309 Personenwagen im Einsatz. 227.715 Sitzplätze stehen zur Verfügung (2008: 233.156), davon 8.826 Sitzplätze in der 1. Klasse. Rechnet man die Wagen der DB-Regio hinzu, vermehrt sich der Bestand beträchtlich.

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 (punktförmige Zugbeeinflussung). Diese Systeme stellen sicher, dass ein Zug auch bei Fehlbedienung durch den Lokführer bei

„Halt“ zeigenden Signalen stehen bleibt. Mit dem neuen Kommunikationssystem GSM-R sind 927 Fahrzeuge ausgestattet, womit gegenüber 2008 eine Steigerung von 100 Fahrzeugen notiert werden kann. Eine Ortung und Sicherung der Fahrzeuge über GPS kann bei 427 Fahrzeugen (2008: 425 Fahrzeuge, 2007: 392) durchgeführt werden. Dieses System wird vor allem auch auf Nebenstrecken angewandt. Daher macht eine Vollausrüstung nur für die Disposition bestimmter Flotten Sinn.

Abbildung 1 zeigt den Fuhrparkanteil der privaten EVUs. Nicht mit eingerechnet sind die Fahrzeuge der DB-Unternehmen, die das Bild beträchtlich verfälschen würden, ist doch die Mehrzahl der DB-Triebfahrzeuge und Wagen auch in Österreich zugelassen (z. B.: Baureihen 101, 110, 151, 182, 185, 401, 423 usw.)

Wagen

Der Fuhrpark umfasst 21.858 Güterwagen (2008: 21.679), wobei der Rückgang an zweiachsigen Wagen um 535 Wagen auf 5.882 Wagen besonders auffällt.

Interessant stellt sich das Verhältnis der Privatwagen dar, die vorwiegend geleast oder gemietet verwendet werden. Die höchsten Privatbahnanteile ergeben sich bei den Drehgestellwagen. Im Eigentum der Privat-EVUs befinden sich sehr wenige Wagen.

Die Anzahl der Drehgestellwagen erhöhte sich um 3,6% auf 15.580 Wagen (2008: 15.038 Drehgestellwagen). Gleich um 12,8% auf 3.801 Wagen erhöhte sich der Bestand an Güterwagen, die für den Kombiverkehr geeignet sind. Wie die Tabelle auf Seite 62 oben zeigt, ist wiederum die Steigerung der geleasten Drehgestellwagen auffallend.

Diese Statistik Ende 2009 gibt nur einen Teil der eingesetzten Wagen wieder, gehören doch viele Wagen Firmen, die nicht als EVU tätig sind, wie z. B.: Wagenverleihfirmen.

Anzahl der Wagen 2009	Anzahl im Eigentum	Anteil private EVU	Anzahl fremdes Eigentum (Miete, Leasing)	Anteil private EVU	Summe	Anteil private EVU
Bestand der Güterwagen	16.260	4%	5.598	18%	21.858	8%
Davon 2-Achser	4.421	2%	1.461	5%	5.882	3%
Davon Drehgestellwagen	11.415	2%	4.165	31%	15.580	11%
Davon geeignet für Kombiverkehr	3.200	2%	601	38%	3.801	8%

Zugang zu Schienenfahrzeugen

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 seit 2005 zu beobachten, dass die ÖBB-PR als nahezu einziger in Betracht kommender Verkäufer in Österreich ihre Fahrzeuge fast aus-

schließlich an ausländische Eisenbahnunternehmen abgibt oder diese umgehend verschrotet. Dies bedeutet eine Vernichtung von Werten und kann ein Wettbewerbshemmnis für kleine und neueintretende Eisenbahnunternehmen darstellen.

Auslöser der Problematik ist der hohe Bestand an Neubaulokomotiven, aber auch Neubautriebwagen, so dass ältere, noch brauchbare Lokomotiven (wurden seinerzeit für eine Nutzungs-

Quelle: Europäische Privatbahnen 2009; Eisenbahnrevue – mehrere Ausgaben; SCG-Befragungen

Baureihe	Baujahr	Stück	Verbleib
1012	1997	3	alle nach Schweden
1014	1993	18	17 zum Verkauf ins Ausland vorgesehen
1041	1952	25	eine Lok an Rail Profi Stütz
1141	1955	30	eine Lok an Rail Profi Stütz
1042/1142	1963–1977	257	davon 10 nach Schweden, 4 nach Deutschland
1043	1970	9	alle nach Schweden
1822	1993	5	zwei davon nach Polen
2043/2143	1965–1977	154	diverse Loks nach Rumänien und Italien, 2 nach Deutschland, 6 auf Umwegen zu RTS; 2 zeitweise an BRKS/Slowakei vermietet
2048	1991	31	davon 5 zur SLB, eine über Deutschland an StLB
2067	1959	110	6 zu RTS
4010	1965	29	einige nach Deutschland



Die 2048.024 gelangte auf dem Umweg über Deutschland in den Besitz der STB. Derartige gebrauchte Lokomotiven sind vor allem im Bauzugverkehr wirtschaftlicher als Neubaulokomotiven

dauer von mindestens 40 Jahren konzipiert) in großer Anzahl überzählig und entweder verschrottet oder ins Ausland verkauft wurden. Nur ein sehr geringer Anteil ging an österreichische EVUs, die exemplarische Aufstellung in der links stehenden Tabelle zeigt vorwiegend Verkäufe ans Ausland.

Ausgenommen sind Fahrzeuge, die durch eine Betriebsübernahme übergeben werden wie z. B. die Fahrzeuge der Pinzgaubahn. Ähnlich verhält es sich mit Reisezugwagen, die zwar verkauft werden, aber ebenso nicht mehr in Österreich eingesetzt werden dürfen.

Warum sind „schrottreife“ Lokomotiven attraktiv?

Neubaulokomotiven müssen in extrem straffen Umläufen fahren, um die Investition zu verdienen. Die Miete einer typischen Neubauloko-

omotive kostet rund 30.000 bis 40.000 € im Monat (zuzüglich Personal, Energie, ...). Das ist in einem Monat schon deutlich mehr als der Schrottwert einer alten Lokomotive. Die erhöhten Erhaltungskosten und die Störunganfälligkeit schlagen nur bei hohen Laufleistungen wirklich durch.

Andererseits ergibt sich auch für kleine EVUs der Bedarf an Triebfahrzeugen einerseits zur Feinverteilung einzelner Wagengruppen von den Verschubknoten und andererseits für den Einsatz bei Bauzügen. Das ist mit einer Neubaulokomotive kaum wirtschaftlich möglich, weil diese nur wenige Kilometer am Tag fahren würde. Die RCA wiederum verlangt für derartige Transporte, wenn sie den Hauptlauf nicht ebenfalls durchführt, prohibitive Preise. Das Resultat ist, dass kleine EVUs praktisch nur Ganzzugverkehre abwickeln können, was umgekehrt als „Rosinen picken“ kritisiert wird.

Gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen im Schienenverkehr

Die Tabelle zeigt Zahlungen und Entwicklung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der letzten Jahre in Mio. Euro (Quelle: BMVIT)

Im Rahmen der so genannten „Gemeinwirtschaftlichen Leistungen“ werden zwischen dem Bund und den Unternehmen bestimmte Verkehrsleistungen, Tarife usw. gegen Bezahlung 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.

Im so genannten „Gemeinwirtschaftlichen Leistungsbericht (GWL) der Verkehrsministerin“ wird Auskunft über jene gemeinwirtschaftlichen Leistungen erteilt, die auf Basis eines Bestellvertrags zwischen dem BMVIT auf der einen Seite und den ÖBB sowie den Privatbahnen auf der anderen Seite von den österreichischen Schienenbahnen im Jahr 2009 erbracht und vom Bund bezahlt wurden. Diese GWL

	2007: ÖBB-Konzern	2008: ÖBB-Konzern	2009: ÖBB-Konzern	2009: Private
Personenverkehr				
Ökobonus (Tarifzuschüsse)	347.000.000	347.000.000	346.700.000	44.000.000
Quantitätsbonus (Kilometerleistungszuschuss)	87.000.000	121.977.000	181.000.000	10.000.000
Qualitätsbonus	29.000.000	29.000.000		
verkehrspolitische Weisung – NÖ-Nebenbahnen und Tauernschleuse	4.630.237	4.600.000	4.600.000	
EURO 2008		4.960.000		
Abgabe Pinzgaubahn Zell am See – Krimml an die Salzburger Lokalbahn per 1.7.		552.900		
Personenverkehr gesamt	467.630.237	506.984.100	532.000.000	54.000.000
Güterverkehr				
Kombinierter Verkehr	42.854.772	47.257.623	56.350.000	10.000.000
Gefahrguttransporte	64.220.676	62.160.214	56.810.000	2.000.000
Güterverkehr gesamt	107.075.448	109.417.836	113.160.000	12.000.000
Gemeinwirtschaftliche Leistungen gesamt (Personen- und Güterverkehr)	574.705.685	616.401.936	645.160.000	66.000.000



Personen-Nahverkehr, wie mit den abgebildeten Triebwagen von StLB und ÖBB, muss in aller Regel durch Zuschüsse finanziert werden.

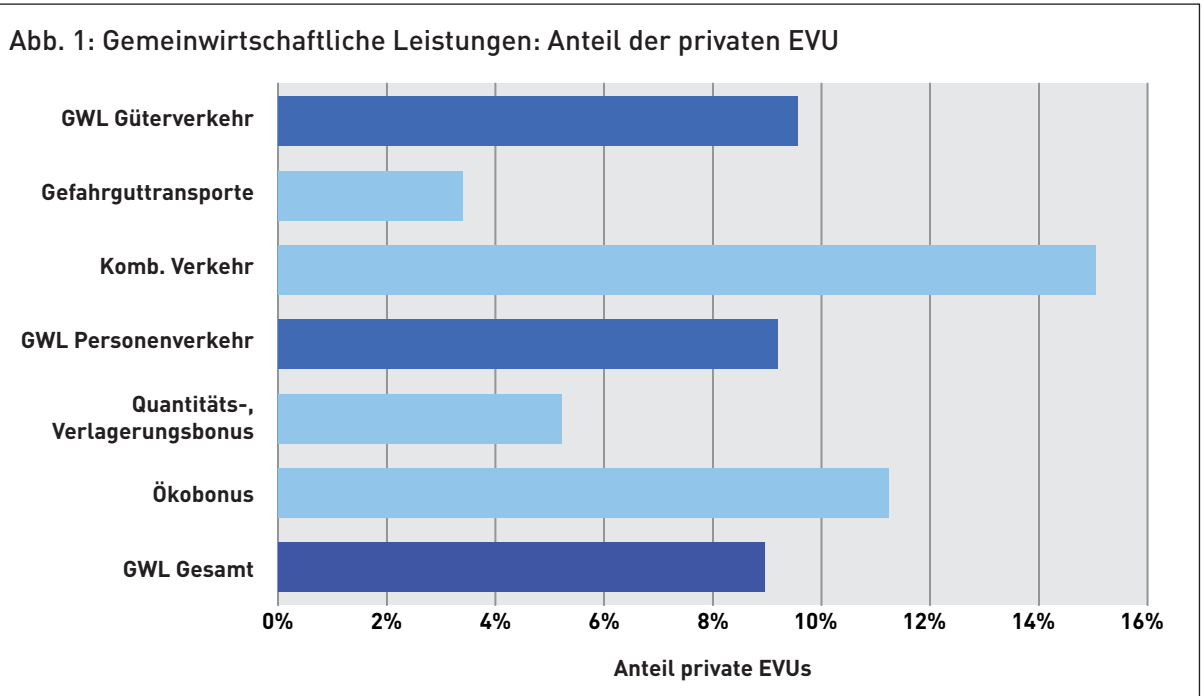
ersetzen schrittweise in den letzten Jahrzehnten die ursprünglich üblichen Verlustabdeckungen und schaffen somit eine leistungsbezogene Mittelzufuhr zu den Verkehrsunternehmen.

Demnach gab das BMVIT 2009 726 Mio. € für Gemeinwirtschaftliche Leistungen aus.

Im Einzelnen wendete der Bund 2009 für die Gewährung von Sozialtarifen im Personenverkehr (so genannter Ökobonus) 391 Mio. € auf. Bezahlt wurden damit Wochenstreckenkarten, Monatsstreckenkarten, Lehrlingsmonatsstreckenkarten, Jahresstreckenkarten, Lehrlingsjahresstreckenkarten, Schülermonatskarten, der BMVIT-Anteil an den Schülerfreifahrten, Lehrlingsfreifahrten, Umwelttickets für Lehrlinge, Hochschüler und Schüler, Familien, Senioren, Schwerkriegsbeschädigte, Zivilblinde, Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität. Der Ökobonus stellt damit eine Tarifstützung für die Fahrgäste dar. Darüber hinaus wurden vom

BMGFJ der ÖBB-PV im Jahr 2008 196 Mio. € für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zugesprochen, die aber auch Busfahrten inkludierten. Aus dem Titel Leistungsbestellung und Qualitätsbonus war 2009 ein Betrag von 191 Mio. € vorgesehen. Das Geld diente etwa zur Beschaffung und Finanzierung des Einsatzes von Doppelstockwagen anstelle von Waggons mit einem Baujahr vor 1966 „Typ Schlieren“ oder der behinderten- und kindergerechten Adaptierung der Einstiegsbereiche.

In den Kombinierten Verkehr, wie beispielhaft die Rollende Landstraße zwischen Wörgl und Brennersee, flossen 2009 66,35 Mio. €, wobei die RCA 56,35 Mio. € erhielt (2008: 59,5 Mio. €, 2007: 43,5 Mio. €). Diese Gemeinwirtschaftliche Leistung regelt Bestellungen für Beförderungen im Kombinierten Verkehr, deren Kriterien Behältergröße, Transportentfernung und Streckenauslastung darstellen. Die diesbezüglichen Verträge sind wettbewerbsneutral gestaltet.



Der Transport gefährlicher Güter auf der Schiene schlug sich 2009 mit 58,81 Mio. € (2008: 62,16 Mio. €) zu Buche.

Darüber hinaus bestellte und finanzierte der Bund verschiedene kleine, aber verkehrspolitisch bedeutende Leistungen, wie die Errichtung und Erweiterung von Anschlussbahnen, für die 2009 15 Mio. € (2008: 17 Mio. €) gewährt wurden. Der Klimafonds förderte zudem Anschlussbahnprojekte im Wert von 8 Mio. €.

Die Aufteilung nach Privatbahnen und ÖBB-Unternehmen zeigt, dass auf die privaten EVUs mit 15% die meisten Anteile im Kombinierten Verkehr entfallen. 11% der Ökobonuszahlungen fließen nicht zur ÖBB-PV. 5% der Leistungsbestellungen erhalten die Privatbahnen. Die Privatbahnen erhielten 2009 somit 66

Mio. € (2008: 56 Mio. €). Diese Steigerung wurde durch die Übernahme von ÖBB-Strecken hervorgerufen.

Die Tabelle berücksichtigt nicht die Zahlungen für Schüler- und Lehrlingsfreifahrten, die vom BMGFJ bezahlt werden. Deutlich erkennbar ist mit 75% das Ausmaß der Zahlungen an die ÖBB-PV. Nur 16% der Zahlungen fließen an die RCA; gar nur 9% an die Privaten. Allerdings muss auch darauf hingewiesen werden, dass die EU-Politik Zahlungen für Gemeinwirtschaftliche Leistungen gemäß der Verordnung für Public Service Obligations (PSO) nur mehr im Personenverkehr zulässt. Damit werden die Zahlungen für Gemeinwirtschaftliche Leistungen im Güterverkehr grundsätzlich in Frage gestellt.

Neben den Bundesleistungen gibt es noch Länderbeiträge für den Nahverkehr an die ÖBB-PV und Privatbahnen. 2009 wurden deutliche Mehrzahlungen in Tirol durch den 15min-Takt im Unterinntal getätigt. Die Steiermark zahlt nicht nur Beträge an die ÖBB-PV, sondern auch an die StLB sowie an die GKB.

Vergleich der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen in Mio. Euro ohne Anschlussbahnförderung. Quelle: BMVIT

	Privatbahnen (Personen-, Güterverkehr)	ÖBB-PV	RCA
2005	30,0	472,0	89,7
2006	36,0	458,0	105,1
2007	37,0	463,0	107,0
2008	56,0	502,0	109,5
2009	66,0	532,0	113,2

Das 3. Eisenbahnpaket: Liberalisierung des Personenverkehrs

Das Ende 2009 in Kraft getretene 3. Eisenbahnpaket regelt mit der Richtlinie 2007/58/EG die Öffnung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs. Damit erhalten sämtliche in der EU lizenzierten Eisenbahnunternehmen Zugang auch im grenzüberschreitenden Personenverkehr. Ähnlich wie anfangs im Güterverkehr wird dieser Liberalisierungsschritt zwar noch nicht in der Form genutzt, dass EVUs tatsächlich in anderen Ländern direkt tätig werden. Jedoch gab dieser Schritt den Anlass, dass einzelne Unternehmen begannen, Personenverkehrsleistungen im Fernverkehr zu konzipieren. Dieser Fernverkehr ist entweder national oder auch grenzüberschreitend, wobei letzterer zusammen mit ausländischen Partnern gefahren wird. Österreich war 2009 von dieser Entwicklung in zweierlei Hinsicht betroffen. Einerseits wurde in Österreich die WESTbahn als neues EVU gegründet, das vorerst nationalen Fernverkehr anbieten möchte. Andererseits begann ÖBB-PV mit der Führung grenzüberschreitender Fernverkehrszüge nach Norditalien, welche in Italien zusammen mit einem privaten Kooperationspartner gefahren werden.

Nationaler Fernverkehr

Am 29.05.2009 erhielt die WESTbahn vom BMVIT die Verkehrsgenehmigung zur Erbringung von Personenverkehrsleistungen in Österreich und in den weiteren Mitgliedsstaaten der EU und des EWR. Damit wurde ein wichtiger Schritt in der Geschichte dieses neuen EVU gesetzt, das bereits 2008 gegründet worden war. Die Erteilung der Verkehrsgenehmigung bildet die rechtliche Voraussetzung für den Abschluss von Rahmenverträgen mit einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Diese Möglichkeit nutzte die WESTbahn in der Folge zum Ab-

schluss von Rahmenverträgen mit fünf- bzw. fünfzehnjähriger Laufzeit.

Das Konzept der WESTbahn sieht einen Stundentakt zwischen Wien und Salzburg vor, wobei sich die Haltepolitik an den IC-Zügen von ÖBB-PV orientiert. Die Betriebsaufnahme ist für Dezember 2011 vorgesehen. Als Fahrbetriebmittel sind Doppelstocktriebzüge des Schweizer Herstellers Stadler vorgesehen. Deren Finanzierung konnte nur dadurch sichergestellt werden, dass ein Rahmenvertrag mit fünfzehnjähriger Laufzeit abgeschlossen wurde, der belegt, dass das angestrebte Fahrplankonzept auch längerfristig umsetzbar ist. Die gemäß § 64 Abs. 5 EisbG erforderliche Genehmigung durch die SCK wurde nach Vorlage und Prüfung der entsprechenden Unterlagen sowie Abhaltung einer Verhandlung erteilt. Damit hat die WESTbahn eine der Voraussetzungen für die Betriebsaufnahme erfüllt. Die erforderliche Sicherheitsbescheinigung wurde 2009 noch nicht erteilt. Während die Frage des Netzzugangs selbst keine größeren Probleme aufzuwerfen scheint, wird abzuwarten sein, wie sich der Zugang zu sonstigen Leistungen wie Ver- und Entsorgungsanlagen und dergleichen gestalten wird. Dieser Zugang beinhaltet unter Umständen erhebliches Diskriminierungspotenzial. Die EU-Kommission befasst sich in letzter Zeit verstärkt mit dem Zugang zu „essential services“.

Nach Bekanntwerden der Pläne der WESTbahn stellte noch ein weiteres österreichisches EVU Trassenanträge für einen IC-Verkehr Wien – Salzburg, der sogar schon 2010 beginnen sollte. Allerdings gelang es diesem nicht, ein schlüssiges Betriebskonzept vorzulegen, was vor allem der Trassenzuweisungsstelle bedenklich erschien. In der Folge wurde die Trassenbestellung zurückgezogen. Jedoch entzün-



Ein Kooperationszug München-Verona mit einer Lokomotive der LeNord und Wagen von DB-FV.

dete sich an diesem Projekt eine Diskussion über Reservierungsgebühren für hochwertige Zugtrassen. Dieses Thema fand letztlich in die ab Dezember 2010 gültigen SNNB Eingang.

Fernverkehr München – Verona

ÖBB-PV betrieb seit vielen Jahren eine EC-Verbindung zwischen München und Zielen in Oberitalien über den Brenner. Die im Zweistundentakt verkehrenden Züge wurden in Kooperation mit DB-FV und der Trenitalia gefahren. Da sich der italienische Partner an diesem Verkehr zunehmend desinteressiert zeigte und den Fahrplan ausdünnen wollte, entschlossen sich die beiden anderen EVUs, sich in Italien um einen anderen Kooperationspartner umzusehen. Solche Kooperationsverkehre wären zwar schon nach der bisherigen Rechtslage möglich gewesen, das 3. Eisenbahnpaket gab aber zweifellos den Anstoß für diesen Schritt.

Tatsächlich wurde der neue Kooperationsverkehr von München nach Verona und weiter nach Bologna bzw. Milano im Dezember 2009 aufgenommen. Als Partner in Italien fungiert die LeNord. Sie ist eine Tochter der Ferrovie Nord Milano-Gruppe und betrieb bisher vor allem Regionalverkehr im Großraum Milano. Schon im Vorfeld der Planungen tauchten jedoch Probleme in Italien auf. Während die Verzögerungen der Zulassung der vorgesehenen ÖBB-Mehrsystemlokomotiven noch einigermaßen begründbar waren, gab es bei der Trassenzuweisung gröbere Schwierigkeiten. Der bisherige Partner Trenitalia bestellte auf der Brennersüdrampe Zugtrassen, welche die von LeNord beantragten Trassen verhinderten. Der italienische Infrastrukturmanager wies daher nur langsamere Trassen zu, außerdem wurde in Milano nur die Fahrt zu einem sekundären Bahnhof genehmigt, da es in Milano Centrale plötzlich Kapazitätsprobleme gab. Letztendlich zeigte sich, dass Trenitalia die beantragten Trassen gar nicht nutzt und diese offenbar nur bestellte, um den Konkurrenten zu behindern. Trotz all dieser Probleme gelang es den beteiligten EVUs den neuen Verkehr im Dezember 2009 aufzunehmen. Mittlerweile hat die italienische Regulierungsbehörde ein Verfahren gegen den Infrastrukturmanager eingeleitet, um den Verdacht eines diskriminierenden Verhaltens zu überprüfen. Die SCG leistete dabei im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit entsprechende Unterstützungsarbeit. Das Beispiel des Fernverkehrs München – Verona zeigt, mit welchen Problemen neue EVUs unter Umständen zu rechnen haben, wenn sie die Möglichkeiten des 3. Eisenbahnpaketes nützen und neue Personen-Fernverkehre in Konkurrenz zum bisherigen Monopolisten einrichten möchten.

Europäische Tendenzen: die Konzentration geht weiter

Wir haben bereits im Jahresbericht 2008 über europäische Tendenzen hinsichtlich des Rückgangs an Marktteilnehmern sowie über eine zunehmende Konzentration der neuen EVUs (Fusionierungen) berichtet. Diese Tendenzen haben sich 2009 fortgesetzt, wobei die Ende 2008 eingetretene Wirtschaftskrise diese Entwicklung zweifellos beschleunigt hat. Österreich war von der Entwicklung nur insofern betroffen, als österreichische EVUs verstärkt im Ausland tätig wurden, sei es durch Beteiligungen an anderen EVUs oder durch die Erlangung von Sicherheitsbescheinigungen.

Österreichische EVUs im Ausland

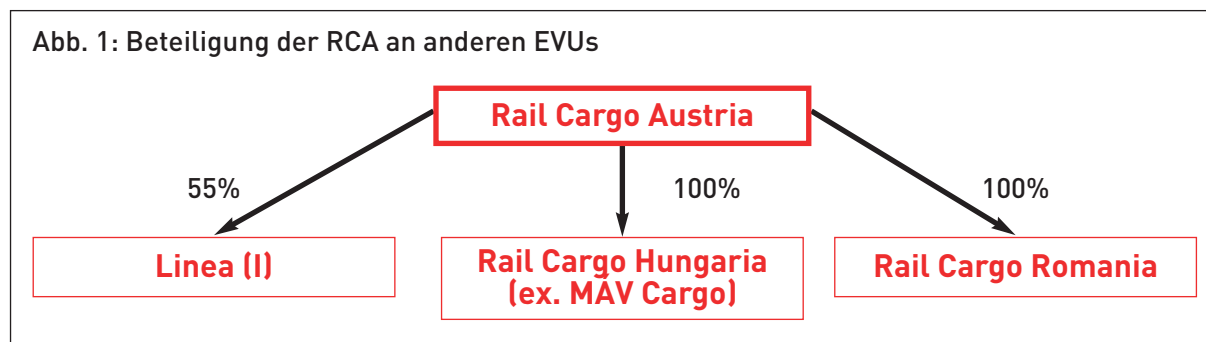
Der Ende 2008 genehmigte Kauf der MÁV Cargo AG durch die ÖBB-Güterverkehrstochter RCA wurde im Laufe des Jahres 2009 auch markttechnisch sichtbar. Die Integration des ungarischen Unternehmens erforderte zahlreiche Maßnahmen und äußerte sich in der Zunahme an Zügen, die grenzüberschreitend ohne Lokomotivenwechsel zwischen Österreich und Ungarn verkehren. Mit dem Erwerb der MÁV Cargo AG ist die RCA nunmehr auch zu 85% am Unternehmen BILK Kombiterminál (dem Betreiber des Containerterminals in Budapest-Soroksár) sowie zu je 100% an den

Logistikunternehmen MÁV Kombiterminál und MÁVTransped sowie am Waggonhersteller MÁV Tiszavas beteiligt. Außerdem hat die ungarische Tochter nunmehr Agenturen in der Ukraine und in Serbien und leistet finanzielle Beiträge zum Kombiterminal Railport Arad in Rumänien.

Die RCA ist auch in Slowenien sehr aktiv, wo sie seit 2008 eine Sicherheitsbescheinigung hat. So konnte RCA im Jahr 2009 am slowenischen Netz 677.000 t befördern, das entspricht 149 Mio. Nettotkm. Dafür standen acht Zugtrassen zwischen Jesenice und Koper zur Verfügung. Für 2010 plant die RCA eine Ausweitung dieses Verkehrs. In Südosteuropa verfügt die RCA auch in Rumänien und Bulgarien über eigene Sicherheitsbescheinigungen, wobei sie in Rumänien mit der RCA Romania eine eigene Tochtergesellschaft besitzt und mittlerweile auch mit österreichischen Lokomotiven unterwegs ist. Bereits seit Ende 2008 ist die RCA an der italienischen Linea S.r.l. beteiligt. Seit Februar 2009 wird diese Beteiligung zur Führung eigener RCA-Züge vom Grenzbahnhof Tarvisio bis zum Logistikzentrum San Stino die Livenza genützt, im Dezember 2009 kamen noch Züge nach Monfalcone hinzu.

2009 hat auch die LTE ihre internationalen Aktivitäten ausgebaut. Bereits seit 2002 verfügt

Abb. 1: Beteiligung der RCA an anderen EVUs



Die LTE setzt bei ihrer Tochterfirma in der Slowakei eigene Diesellokomotiven ein.



die LTE über eine Tochtergesellschaft in der Slowakei und seit 2005 auch in der Tschechischen Republik. 2009 wurde dann die LTE Hungaria gegründet. Mittlerweile verfügen alle drei Töchter über die jeweilige nationale Sicherheitsbescheinigung und können damit eigene Züge in Verkehr setzen. Die LTE Czechia wurde auch deswegen gegründet, weil man dort bisher in Kooperation mit Viamont gefahren ist, die ebenso wie die LTE Mitglied der Allianz European Bulls war. 2009 wurde Viamont in die tschechische Privatbahn OKDD integriert und die Allianz European Bulls hat ihre Aktivitäten weitgehend beendet. Über ihre Muttergesellschaft GKB ist die LTE mit der slowenischen Adria Transport verbunden, diese Schwestergesellschaft ermöglicht die Durchführung internationaler Güterverkehre nach Slowenien. LTE selbst hat außerdem eine Sicherheitsbescheinigung für die Schweiz. Ebenfalls international tätig ist die RTS, welche sich vorwiegend im Bereich der Baustellenlogistik betätigt. Das in Österreich ansässige Unternehmen verfügt über eine Tochtergesellschaft in Deutschland, die RTS Germany besitzt dort die erforderlichen Zulassungen. Über die

Muttergesellschaft Swietelsky verfügt RTS auch über einen Zugang auf den ungarischen Eisenbahnmarkt, die Swietelsky-Tochter MÁVÉPCÉL ist in Ungarn als EVU zugelassen. In Zusammenarbeit zwischen diesen Schwestergesellschaften werden grenzüberschreitende Güterverkehre nach Ungarn abgewickelt.

Konzentration in Europa

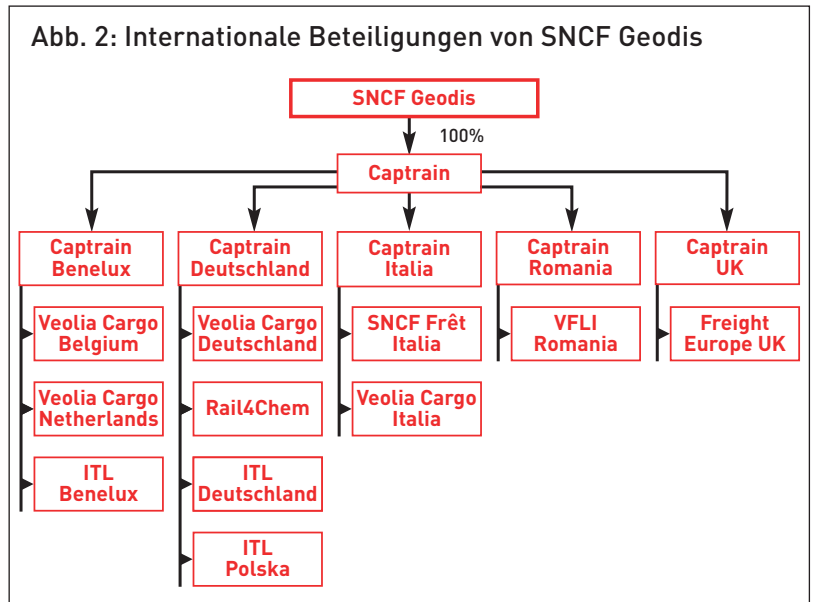
Auf europäischer Ebene hat sich der Konzentrationsprozess bei den neuen EVUs beschleunigt. Diese Entwicklung wurde durch die Wirtschaftskrise noch verstärkt, welche einige Unternehmen in wirtschaftliche Schwierigkeiten brachte und somit zu Übernahmekandidaten machte.

Vor allem setzte sich die Tendenz fort, dass ehemalige Staatsbahnen ihre Aktivitäten im Ausland verstärken, indem sie dort eigene Tochterunternehmen gründen oder bestehende private EVUs aufkaufen. Das führte dazu, dass etwa der Anteil „echter“ Privater am Schienengüterverkehr in Deutschland rückläufig ist und nur mehr rund 3 bis 4% beträgt, da die größeren Privatbahnen wieder in – teilweise auslän-

dischen – Staatsbesitz gelangten. Die Abgrenzung zwischen öffentlichem und privatem Sektor ist auf Grund vielschichtiger Firmenverflechtungen nicht immer eindeutig, die Tendenz zurück zum öffentlichen Sektor ist aber unverkennbar. Allerdings stehen die einzelnen Unternehmen des öffentlichen Sektors nunmehr zueinander im Wettbewerb, womit eines der wesentlichen Ziele der Eisenbahnliberalisierung weiter verfolgt wird.

Den größten Paukenschlag des Jahres 2009 lieferte der Verkauf der Veolia Cargo S.A.S., der Güterverkehrssparte des gleichnamigen Mischkonzerns. Mit 188 Mio. € Umsatz und 1.200 Mitarbeitern war Veolia Cargo das größte private Schienengüterverkehrsunternehmen in Europa. Ende 2009 wurden die französischen Aktivitäten (Veolia Cargo France und CFTA Cargo) an die zur Eurotunnel-Gruppe gehörige Europorte 2 verkauft, die übrigen Teile der Veolia Cargo gingen an die SNCF-Güterverkehrstochter Geodis. Bereits 2008 hatte Veolia Cargo Deutschland die Rail4Chem übernommen, die somit nunmehr auch zur SNCF gehört. Da die SNCF bereits früher die Mehrheit an der deutschen ITL samt deren Tochterfirmen übernommen hatte, konnte sich die französische Staatsbahn nunmehr in den wichtigsten Nachbarländern am Güterverkehrsmarkt etablieren. Anfang 2010 führte die SNCF eine Bereinigung ihrer Aktivitäten durch. Zu diesem Zweck wurde eine eigene Tochtergesellschaft namens Captrain gegründet, welche die internationalen Beteiligungen neu strukturiert hat und nunmehr unter dem neuen Namen einheitlich am Markt auftritt. Die wichtigsten Beteiligungen der Captrain sind aus der Grafik ersichtlich. Die SNCF hat damit auf die Expansion der DB Schenker Rail ins Ausland reagiert und sich vor allem in Deutschland selbst ein stärkeres Standbein geschaffen.

Die französische SNCF setzte aber auch im Personenverkehr auf Expansion, da die Umsetzung des 3. Eisenbahnpaketes nunmehr auch in die-



sem Marktsegment den Wettbewerb eröffnet hat. Die SNCF besitzt eine Mehrheitsbeteiligung am französischen ÖPNV-Anbieter Keolis, der in Frankreich vor allem städtische Verkehrsmittel betreibt. Keolis hat aber auch eine Tochter in Deutschland, die bisher im Schienenregionalverkehr im Bundesland Nordrhein-Westfalen unter dem Namen Eurobahn auftritt. Allerdings verfolgte Keolis im Jahr 2009 auch Pläne für einen internationalen Personen-Fernverkehr zwischen Deutschland und Frankreich, die jedoch wegen der aktuellen Wirtschaftskrise vorerst zurückgestellt wurden. Gespräche zwischen Keolis und der britischen Arriva-Gruppe über eine Fusion wurden Anfang 2010 ergebnislos abgebrochen.

Eine weitere Beteiligung (20%) an einem Personenverkehrsunternehmen besitzt die SNCF an der italienischen Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV). Die NTV plant ab 2011 die Aufnahme eines nationalen Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Konkurrenz zur Trenitalia, das Netz soll von Mailand ausgehend Turin, Rom, Neapel, Venedig und Bari erreichen.

Insgesamt ist also ein Trend zur Re-Verstaatlichung im Schienengüterverkehr zu erkennen, der vor allem zulasten mittelständischer Markt-

teilnehmer geht. Die aktuelle Wirtschaftskrise und die damit verbundenen Bonitätsprobleme vieler privater Unternehmer haben diesen Trend zweifellos verstärkt, da die Mitbewerber im öffentlichen Besitz diese Probleme nicht oder nur in geringerem Ausmaß haben. An Österreich ist diese Entwicklung bisher jedoch vorbeigegangen. Betreffend Beteiligungen ausländischer Staatsbahnen an in Österreich tätigen EVUs (LM/DB Schenker Rail, TXL/Trenitalia Cargo) hat sich im Jahr 2009 nichts geändert.

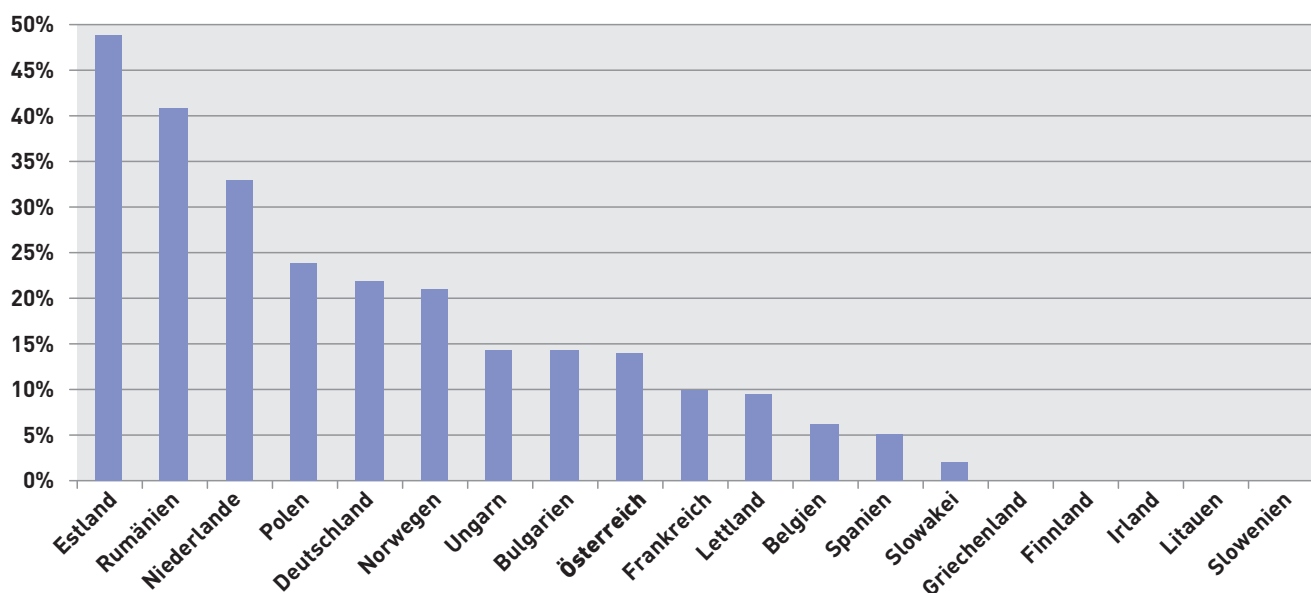
Marktanteile im europäischen Schienengüterverkehr

In ihrem zweiten Bericht zur Überwachung und Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes in Europa (KOM(2009)/676) hat die EU-Kommission auch über die Marktanteile der nicht etablierten EVUs im Jahr 2008 berichtet. (siehe Grafik und Tabelle). Die Ergebnisse zeigen, dass Österreich mit 14% Marktanteil (Verkehrsleistung) im Mittelfeld liegt. Zu beachten ist dabei, dass darin auch die Verkehrsleistungen auf ei-

Land	Anteil
Estland	49,0%
Rumänien	41,0%
Niederlande	33,0%
Polen	24,0%
Deutschland	22,0%
Norwegen	21,0%
Ungarn	14,4%
Bulgarien	14,3%
Österreich	14,0%
Frankreich	10,0%
Lettland	9,6%
Belgien	6,1%
Spanien	5,0%
Slowakei	2,0%
Griechenland	0,0%
Finnland	0,0%
Irland	0,0%
Litauen	0,0%
Slowenien	0,0%

gener (privater) Infrastruktur enthalten sind. Das fällt zwar in Österreich nicht stark ins Gewicht, sehr wohl aber etwa in Ungarn, wo die ROeEE mit 5,3% Marktanteil den Großteil ihrer Verkehrsleistung auf eigenem Netz erbringt. Die Marktanteile der neuen EVUs in den Netzen der ehemaligen Staatsbahnen sind daher zumeist geringer als in der Tabelle angeführt.

Abb. 3: Marktanteile der nicht etablierten EVUs 2008



Infrastruktur

Das österreichische Eisenbahnnetz

Das österreichische Eisenbahnnetz veränderte sich in den letzten Jahren beachtlich. Neubau-strecken kamen hinzu, Einstellungen fanden hingegen zwar praktisch statt, aber formell so gut wie nicht. Insbesondere der Ausbau der viergleisigen Westbahn entlang der Donau-achse ließ das Bahnnetz wachsen. Im Gegen-zug werden Nebenbahnen bzw. Regionalbah-nen nicht mehr betrieben.

Das österreichische Schienennetz (Infrastruk-tur) mit einer Länge von 6.383 km wird von mehreren Unternehmen betrieben. Hier die Entwicklung der Streckenlänge der ÖBB, des größten österreichischen Netzes, in den letzten Jahren:

	Streckennetz in km	
	Betriebslänge	davon elektrifiziert
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
2008	5.664	3.539
2009	5.635	3.579

Quelle: ÖBB-Geschäftsberichte

Damit erhöhte sich der Anteil der elektrifizier-ten Strecken 2009 von 62,4 auf 63,5%.

Interessant ist der Vergleich mit den Strecken-netzen im benachbarten Ausland:

Land	Streckennetz	Streckennetz	Differenz 2007–2008 in 1000	Einwohner 2008 in 1.000	Streckennetz je 1.000 Einw.	
	2007 in km	2008 in km			2007	2008
Deutschland	33.890	33.855	-35	82.002	412	413
Italien	16.667	16.891	224	60.045	280	281
Liechtenstein	9	9	0	36	257	250
Österreich	5.702	5.664	-38	8.355	687	678
Schweiz	3.563	3.557	-6	7.702	474	462
Slowakei	3.629	3.622	-7	5.412	672	669
Slowenien	1.228	1.228	0	2.032	606	604
Tschechien	9.588	9.486	-102	10.468	924	906
Ungarn	7.942	7.892	-50	10.031	791	787
EU 27	212.336	212.842	506	497.826	430	428

Quelle:
EU Statistik Energie
und Transport
2009, 2010

Österreich hat bezogen zur Wohnbevölkerung im Vergleich zu den Nachbarstaaten Ungarn und Tschechien eine deutlich geringere Netz-länge, aber im EU-Vergleich ein sehr dichtes Netz.

Abb. 1: Österreichisches Schienennetz



In der Grafik ist die österreichische Schieneninfra-struktur in
— Haupt-,
— Neben- und
— Privatbahnen
dargestellt.

Neubau – Ausbau

Im Jahr 2009 wurden zahlreiche, sehr kleine Strecken fertig gestellt und dem Betrieb übergeben. Diese kurzen Verbindungsstrecken haben aber eine sehr große Netzwirkung entfaltet.

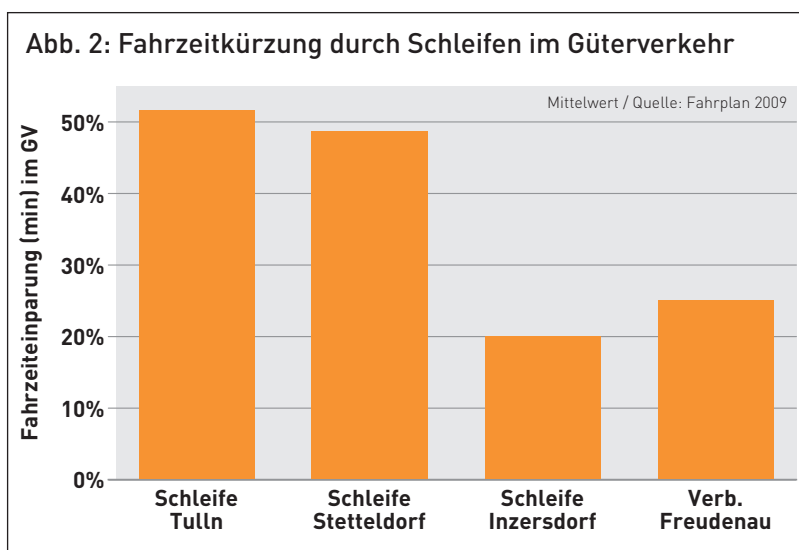
Neubaustrecke	Wirkung
Schleife Tulln	kein Stürzen in Tulln erforderlich
Schleife Stetteldorf	kein Stürzen in Absdorf-H. erforderlich, womit mit der Schleife Tulln zweimaliges Stürzen innerhalb von 10 km entfällt
Schleife Inzersdorf Ort	Direktverbindung Wien Zvbf. – Pottendorfer Linie, womit südwärtsfahrende Südbahngüterzüge die Ostbahn bis Gramatneusiedl entlasten
Verbindung Wien Freudenau – Klein Schwechat	zus. Terminalanbindung, womit der stark befahrene Bhf. Wien Erdbergerlande entlastet wird
Südbahn	Zweigleisiger Ausbau des 5 km langen Abschnittes Lebring – Kaindorf an der Sulm
Pyhrnbahn	Selektiv zweigleisig zwischen Wartberg und Nußbach (2 km)
Anbindung Bf. Tullnerfeld	Verlegung der Strecke Tulln – Herzogenburg, wobei die Wirkung erst mit dem Wienerwaldtunnel eintritt
3gl. Salzburg – Freilassing	Volle Wirkung erst mit neuem Salzburg Hbf.

An Ausbaustrecken konnte die Elektrifizierung Neusiedl am See – Eisenstadt – Wulkaprodersdorf (36 km) in Betrieb genommen werden, die von der Ostbahn kommend direkte Züge Wien – Eisenstadt ermöglicht. Gleichzeitig wurde die Trasse instand gesetzt, womit sich eine Fahrzeitkürzung von 7 min. ergibt. Als weiterer Ausbau konnte der Abschnitt Schärding – Wernstein im Innviertel fertig gestellt werden.

Weiter geführt wurde 2009 der Bau des Koralmtunnels, wobei die seit längerer Zeit im Bau befindliche Zubringerstrecke in der Steiermark schon Ende Dezember 2010 eröffnet werden soll. Im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Westbahn entstanden Bauprovisorien nächst Hubertendorf zwischen Ybbs an der Donau und Amstetten. An neuen Baustellen kam der Bahnhof Wien Hbf. hinzu; die Züge enden vorerst in Wien Meidling.

Neben den Verbesserungen im Streckennetz wurden im Rahmen der Bahnhofsoffensive die Bauprojekte Wien West, Wien Mitte, Salzburg Hbf., Neumarkt-Kallham weitergeführt und die Bahnhöfe Faak am See, Eisenstadt und Lednitzen fertig gestellt.

Zusätzlich wurde in zahlreichen Verkehrsstationen die Bahnsteigkante auf 55 cm angehoben und das Park&Ride-Angebot um 8 Mio. € (2008: 9 Mio. €) erweitert. Insgesamt gibt es 245 Park&Ride-Anlagen im ÖBB-Bereich (2008: 240 Anlagen). Um die angebliche Lärmbelastung von Anrainern zu minimieren, wurden an Bestandsstrecken und an Neu-



Einstellung	Bemerkung
Haager Lies	Eigentümer ÖBB – Betreiber StH (22 km)
Wachaubahn	Kein planm. Güter- und Personenverkehr; Personenverkehr zwischen Emmersdorf an der Donau und Sarmingstein eingestellt
Ybbstalbahn	Betriebseinstellung der nicht vernetzten Bahn nach Unwettern östlich von Gstadt
Waldhausen – Martinsberg-G.	Zuletzt nur noch ein Nahgüterzug
Gmunden Seebhg. – Engelhof	Einstellung Normalspur; weiterhin Betrieb durch die Schmalspurbahn
Anbindung Bf. Tullnerfeld	Verlegung der Strecke Tulln – Herzogenburg, wobei Judenau und Pixendorf nicht mehr im Personenverkehr bedient werden können. Strecke nicht mehr elektrifiziert, nur Güterverkehr

baustrecken Lärmschutzwände um 30,1 Mio. € (2008: 23,4 Mio. €) errichtet.

Einstellungen

Eingestellt wurden in OÖ der Gesamtverkehr zwischen Neukirchen bei Lambach und Haag am Hausruck (22 km) sowie der normalspurige Betrieb zwischen Gmunden Seebahnhof und Engelhof. Als nicht vernetzte Bahn ist die Ybbstalbahn nur mehr bis Gstadt in Betrieb; die Abschnitte nach Göstling an der Ybbs und Ybbsitz sind nicht mehr befahrbar.

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 Nebenbahnen bezeichnet werden. 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

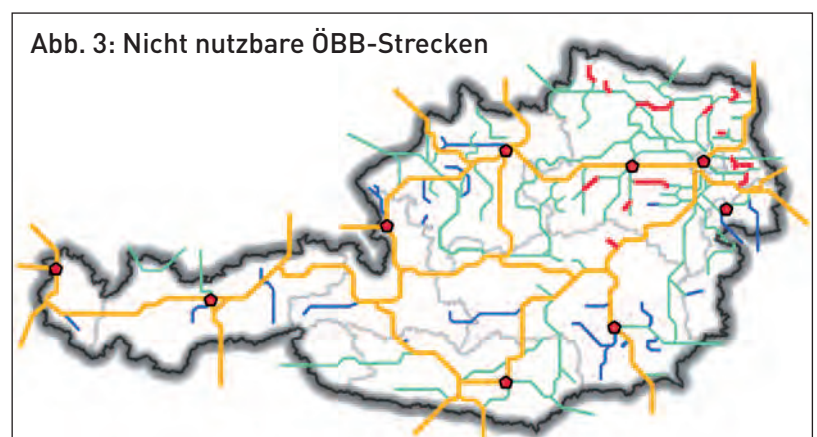
Einstellung mittels Bescheid ist allerdings noch nicht erfolgt.

Nach der Übernahme der Schafbergbahn übernahm die Salzburger Lokalbahn mit der Pinzgaubahn (Zell am See – Krimml) eine weitere Schmalspurstrecke der ÖBB.

Betroffen davon waren 2009 folgende (vernetzte) Streckenabschnitte, deren planmäßiger Betrieb schon teilweise in den 80er Jahren endete:

Streckenabschnitt der ÖBB-Strecken	Länge
Göpfritz – Raabs	19 km
Weißbach-Neuhaus – Hainfeld	25 km
Freiland – Türnitz	9 km

In Abb. 3 sind die betroffenen Abschnitte rot dargestellt.



Derzeit kein Verkehr wird in folgenden Strecken/Abschnitten erbracht:

Streckenabschnitt der ÖBB-Strecken	Länge
Bad Pirawarth – Gaweinsthal Brünnerstraße	4 km
Bruck/L. km 3.626 – Petronell-Carnuntum	5 km

Grenzbahnhöfe

Im österreichischen Eisenbahnnetz gibt es 1.425 Stationen aller Infrastrukturunternehmen. Die meisten hat die ÖBB-Infra mit 1.293 Haltestellen und Bahnhöfen. Das Netz der ÖBB grenzt mit den im Folgenden angeführten Grenzbahnhöfen an die angrenzenden europäischen Eisenbahnnetze:

Nachbarland	Grenzübergang/Grenzbahnhof
Deutschland	Lochau-Hörbranz – Lindau/Reutin; seit Ende 2009 kein Güterverkehr!
	Kufstein – Kiefersfelden
	Vils – Pfronten-Steinach; 2009 nur kurze Zeit Güterverkehr
	Ehrwald Zugspitzbahn – Griesen
	Scharnitz – Mittenwald
	Salzburg Hbf. – Freilassing
	Braunau/ Inn – Simbach/Inn
	Wernstein – Passau
Italien	Thörl-M. – Tarvisio Boscoverde
	Weitlanbrunn – San Candido/Innichen
Liechtenstein	Brennersee – Brennero/Brenner
	Tisis – Schaanwald; wird durch ÖBB-Infra betrieben
Schweiz	St. Margarethen – Lustenau (Markt)
	Buchs – Liechtenstein; von ÖBB-Infra betrieben
Slowenien	Spielfeld-Straß – Sentilje
	Bleiburg – Prevalje
	Rosenbach – Jesenice
Slowakei	Marchegg – Devínská Nova Ves
	Kittsee – Bratislava Petržalka
Tschechien	Summerau – Horní Dvořiště
	Gmünd NÖ – České Velenice
	Retz – Šatov (-Znojmo); Elektrifiziert 2009
Ungarn	Bernhardtthal – Břeclav
	Nickelsdorf – Hegyeshalom,
	Loipersbach/Schattendorf – Sopron (Deli)
	Mogersdorf – Szentgotthárd
	Baumgarten – Sopron
	Pamhagen – Fertőszentmiklós
Deutschkreutz – Harka – (Sopron)	

Foto: Der Bau der neuen Unterinntalstrecke wird das Netz der ÖBB-Infra weiter modernisieren.

Alle Grenzübergänge sind im Eigentum der ÖBB-Infra bis auf die im Netz der ROeEE bzw. der NSB gelegenen Übergänge Baumgarten/Sopron und Pamhagen/Fertőszentmiklós.

Privatbahnen

Bei den Privatbahnen ergaben sich im Berichtsjahr 2009 bis auf die Pinzgaubahn keine Veränderungen der Netzstruktur. Letztgenannte Bahn wurde bis Bramberg wieder in Betrieb genommen. In der nebenstehenden Tabelle ist zu sehen, welche diese wie bisher umfasst.

In Summe gibt es somit 472 km normalspurige Strecken sowie 247 km Schmalspur- und Zahnradbahnen. Die SRB ist gemäß 2007 erteilter Konzession im 8 km langen Teilstück Oberwart – Großpetersdorf öffentliche Eisenbahn, die Betriebsaufnahme als Infrastrukturunternehmen (als Betriebsführer ist die GKB vorgesehen) wird allerdings voraussichtlich erst nach Sicherung der Eisenbahnkreuzungen sowie Errichtung der Stationen erfolgen. Derzeit wird nach wie vor auf der gesamten Strecke nur Anschlussbahnbetrieb abgewickelt.



Unternehmen	Typ	„Verknüpfung“ in	Trassenzuweisung	km
Achenseebahn	Schmalspur-Zahnrad	Jenbach	nv ¹	7
CCG	Integriert, Betrieb StLB	Werndorf	SCHIG	1
GKB	Integriert	Graz Hbf.	SCHIG	98
Höhenbahn Reißbeck	Schmalspur		nv	3
IVB	Schmalspur-Straßenbahn	Innsbruck	nv	18
LH	Eigentum ÖBB, Betrieb StH	Neukirchen/L.	--	26
LILO	Infrastruktur, Betrieb StH	Eferding, Linz Hbf.	LILO	59
LVE	Infrastruktur, Betrieb StH	Stadl-Paura	LVE	16
MBS	Integriert	Bludenz	SCHIG	13
NÖSBB	Schmalspur-Zahnrad	Puchberg/S.	nv	10
NSB	Infrastruktur, Betrieb ROeEE	Neusiedl/S.	ÖBB	48
ROeEE	Integriert (österr.-ungarisch)	Ebenfurth, Wulkap.	ÖBB	31
SKGB/SLB	Schmalspur-Zahnrad	--	nv	6
SLB	Integriert	Salzburg Itz.	SCHIG	35
SLB	Schmalspur	Zell am See	nv	53
SRB	EIU, Betrieb bislang nur als AB	Untervart	--	8+18
StH	EVU, Schmalspurbahnen	Vöcklamarkt	nv	29
StLB	Integriert	Gleisdorf	SCHIG	47
StIB inkl. MStE	Schmalspur	Mixnitz-B.	nv	89
WLB	Integriert	Wien Meidling, Traisk.	SCHIG	31
ZB	Schmalspur	Jenbach	nv	32

Privatbahnen

¹ nicht vernetzt

Die Strecke
Lambach – Haag
wurde Ende
2009 stillgelegt

Performance Regime und Pünktlichkeit

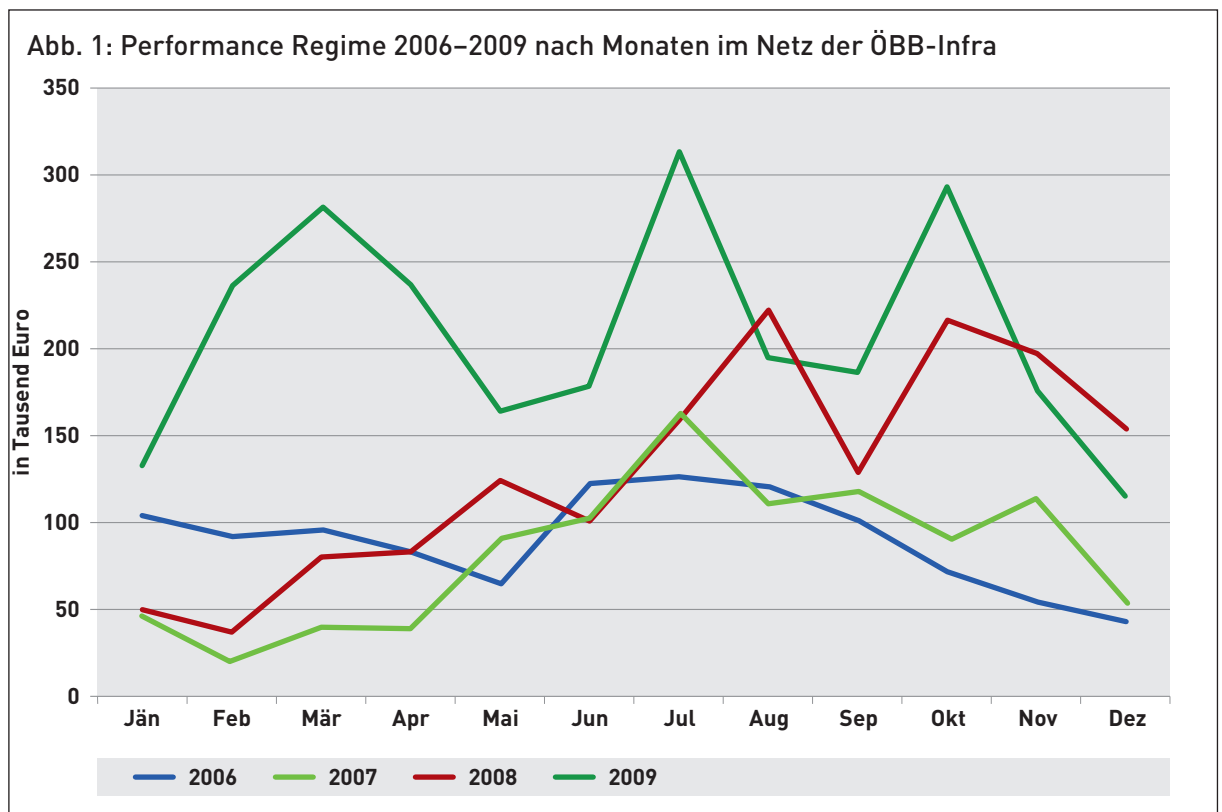
Performance Regime

Bisher gab es in Österreich nur für den Personen-Fernverkehr das EU-weit vorgeschriebene Performance Regime. Die EU-Kommission hatte diesbezüglich auch gegen Österreich ein Vertragsverletzungsverfahren angestrengt.

Unter dem sperrigen Begriff „Performance Regime“ wird 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 ein Nutzen für den Kunden kaum erkennbar ist.

Die SCG ist angehalten, bei den ÖBB die Ausgestaltung eines wirksamen und rechtskonformen Performance Regime zu begleiten sowie zu überwachen. Das Regime kann sich aus den Komponenten Verspätungsminuten sowie Verspätungsursachen zusammensetzen, die entsprechende Zahlungsströme zwischen der Infrastruktur und dem EVU auslösen. Dafür müssen die Verspätungsminuten der Züge sowie die Ursachen der jeweiligen Verspätung erfasst werden. Diese Verspätungsminuten werden an Messpunkten – zumeist Bahnhöfe – durch Fahrdienstleiter datenmäßig erfasst und eingegeben. Als Kritikpunkte werden hoher administrativer Aufwand und Verantwortungszuweisung angeführt.



Die ÖBB-Infra beabsichtigt ab 2011 ein generelles Performance Regime einzuführen, wobei zum Jahreswechsel 2008/09 drei unterschiedliche Systeme analysiert wurden. Auf Nachfrage der SCG wurde mitgeteilt, dass abgesehen von der geplanten europaweiten Lösung „European Performance Regime“ für das im UIC-Rahmen ein neuer Anlauf gestartet werden soll, eine österreichische Lösung erarbeitet wird.

In Österreich besteht ein Performance Regime bislang nur für Personenzüge im Fernverkehr. Diese Züge sind vereinfacht gesprochen erkennbar an der dreistelligen Zugnummer. Konkret wird pro Verspätungsminute jedes mehr als fünf Minuten verspäteten Zuges entweder vom Infrastrukturbetreiber (EIU) oder vom Verkehrsunternehmen (EVU) 3,2287 €/Verspätungsminute (2007: 3,075 €) bezahlt. Obwohl de facto also nur wenige EVUs betroffen sind, erlaubt die Abrechnung für das Berichtsjahr 2009 interessante Beobachtungen.

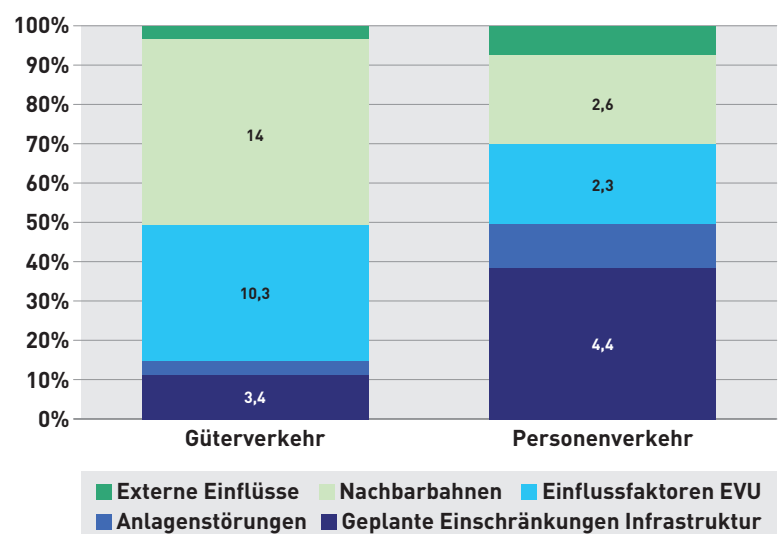
Abbildung 1 zeigt den Vergleich der letzten Jahre. Die dunkelgrün gezeichnete Linie kennzeichnet 2009, sie schlägt nach einem Tief im Mai und Juni im Juli deutlich aus. Sämtliche Monate stellen bis auf das vierte Quartal im Vergleich zu den Vorjahren Spitzenwerte dar. Gegenüber 2008 stiegen die Pönalen um 61%.

Pünktlichkeit

Wichtigste Grundlage für das Performance Regime stellt die Pünktlichkeit dar. Als Grundlage dienen durchschnittlich 118.397 Züge täglich. Als pünktlich werden Züge definiert, die unter fünf Minuten Verspätung haben. Während im Nahverkehr die Pünktlichkeit verbessert werden konnte, sank diese im Personen-Fernverkehr. Nachfolgende Tabelle zeigt aber auch die geringfügig verbesserte Pünktlichkeit im Güterverkehr 2009 im ÖBB-Netz. Nach wie vor ist von drei Güterzügen nur einer pünktlich.

Zugart	2009	2008	Übersicht Pünktlichkeit
Personen-Fernverkehr	67,8%	73,5%	
Personen-Nahverkehr	91,8%	95,4%	
Güterverkehr	69,8%	68,3%	

Abb. 2: Verspätungsursachen im Güter- und Personenverkehr 2009 im ÖBB-Netz



Sollte ein Güterzug Verspätung haben, ergibt sich folgendes Bild: Die meisten Verspätungen verursachen mit 14 min./Zug (2008: 18,7 min./Zug) die Nachbarbahnen, welche die Züge nicht pünktlich an der Grenze zu Österreich übergeben. Zweitwichtigste Ursache für Verspätungen stellte 2009 mit durchschnittlich 10,3 min./Zug (2008: 10,1 min./Zug) das EVU dar.

Im Personenverkehr ist die wichtigste Ursache die geplante Einschränkung der Infrastruktur mit 4,4 min./Zug.

Im Personenverkehr kann dies folgende Ursachen haben:

- nicht zeitgerechte Abfahrt, obwohl Signal auf „frei“ steht
- Abwarten von herbeieilenden Fahrgästen
- Zentrales Schließen der Türen – keine Türfreigabe

– Zu späte Abfertigung durch Zugsführer usw. Mit nur 1 min./Zug wurden 2009 Anlagenstörungen verzeichnet. Geplante Einschränkungen der Infrastruktur¹ spiegeln sich mit 3,4 min./Zug wider (2008: 3,7 min./Zug).

¹ Quelle:
ÖBB-Betrieb 2009;
eigene Aus-
wertungen SCG

Geografisch kritisch ist die Westbahn zwischen Wien West und Salzburg Grenze sowie die überwiegende Eingleisigkeit zwischen Ötztal und Bludenz (Arlbergstrecke).

Verspätete Güterzüge waren mit durchschnittlich 14,0 min./Zug 2009 unterwegs. Im Einflussbereich des EVU entstehen 10,3 min./Zug. Eine Streckenbetrachtung zeigt als kritischen Abschnitt die Westbahn zwischen Wien und Salzburg, das Inntal und die Arlbergstrecke sowie die Nord-Süd-Verbindung Schober – Ennstal. Mit zunehmendem Entfall der Grenzhalte wird mit einer Zunahme der Verspätungen gerechnet, verursacht durch die Nachbarbahnen. Die Pünktlichkeit im Personen-Fernverkehr ist

2009 um 5,7% auf 67,8% gefallen. Hauptursachen für Verspätungen sind

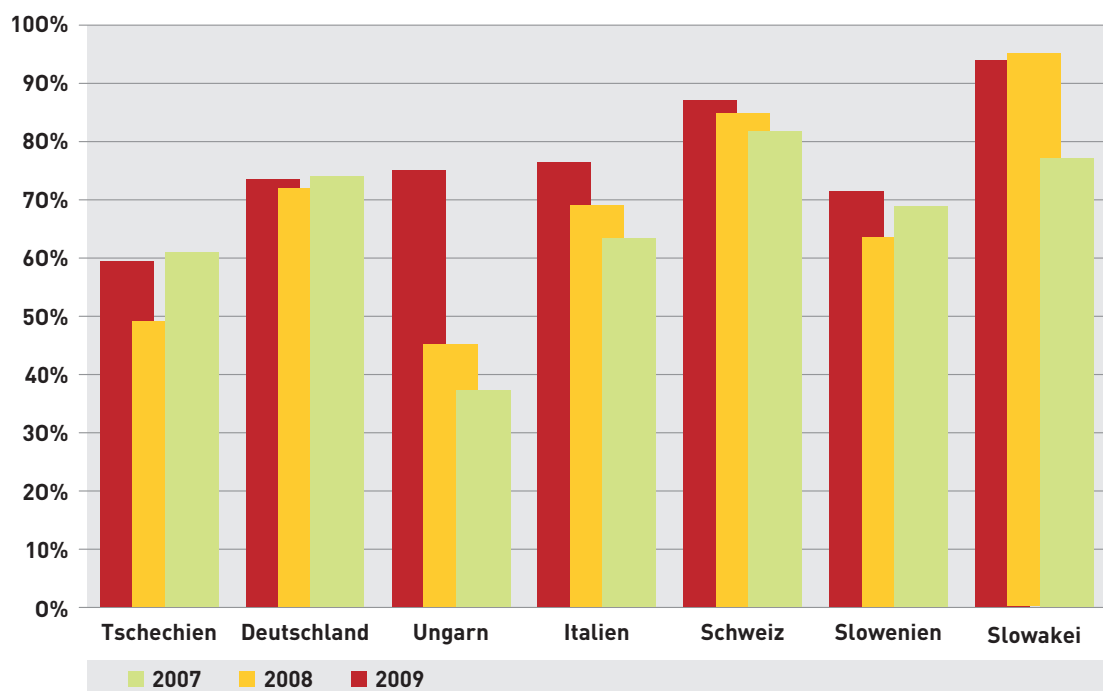
1. Nachbarbahnen (23%)
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen (20%)
3. Geplante Einschränkungen (39%)
4. Anlagenstörungen (11%)

zu nennen.

Die Pünktlichkeitsquote im Personen-Nahverkehr liegt mit 91,4% unter den Vorjahreswerten (95,4%). Wesentlich pünktlicher stellt sich mit 93,2% der Frühverkehr dar.

Viele Verspätungen werden wie im Vorjahr durch das Ausland importiert. Die Grafik zeigt die Anzahl der pünktlichen Züge im Personen-Fernverkehr. Am pünktlichsten sind jene Züge aus der Slowakei, die über den Grenzübergang Kittsee verkehren. Allerdings verkehren nur drei Zugpaare täglich, die noch dazu in Bratislava längere Aufenthalte haben. Ab 2010 gibt es keine Fernzüge mehr Richtung Slowakei.

Abb. 3: Pünktlichkeit übergebener Züge zu den Nachbarbahnen



Die Schweiz konnte gegenüber 2008 nochmals die Pünktlichkeit auf knapp 90% verbessern. Tschechien stellt sich 2009 als unpünktlichster Nachbarstaat dar. Insgesamt ergibt sich über alle Grenzübergänge mit 73,3% eine deutlich bessere Pünktlichkeit als 2008 (66,3%).

Langsamfahrstellen

Als zunehmende Verspätungsursache kristallisieren sich Langsamfahrstellen heraus. Sie verursachen durch die verminderte Höchstgeschwindigkeit gegenüber der geplanten Fahrzeit längere Fahrzeiten, die nur zum Teil durch Fahrzeitreserven kompensiert werden.

Sämtliche Langsamfahrstellen verursachten gegenüber der geplanten Fahrzeit im ÖBB-Kernnetz 193,1 min. (2008: 204,9 min., 2007: 107,7min.) Verspätung. Die Fahrzeitverluste im Reiseverkehr dadurch konnten von 155 auf 142,6 min./Zug gesenkt werden. Im Güterverkehr verursachten Langsamfahrstellen Fahrzeitverluste von 243,6 min.

Zeitlich verteilt ergaben sich die meisten Verspätungen baubedingt im Juli und Oktober 2009.

Die wenigsten Langsamfahrstellen sind 2009 bei einer netzweiten Betrachtung auf der Südbahn zwischen Bruck an der Mur und Spielfeld-Straß aufgetreten.

Technische Überwachung

Mit der Marktöffnung im Eisenbahnverkehr und dem damit verbundenen diskriminierungsfreien Zugang zur österreichischen Eisenbahninfrastruktur entstand die Notwendigkeit, die Einhaltung der technischen und betrieblichen Vorschriften des Infrastrukturbetreibers bei allen Nutzern zu überwachen. Im Folgenden die österreichische Lösung.

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, Bahnen sind eigenständige Unternehmen und entziehen sich dadurch der konzerninternen Kontrolle durch den Netzbetreiber. Daher war die Schaffung einer Stelle, mit den am Anfang des

Artikels zitierten Rechten zur Überwachung, nahe liegend.

Die weisungsfreie 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

Die Technische Überwachung ist nun seit einigen Jahren eine etablierte Einrichtung im Netz der ÖBB-Infra und hat ihr Soll an Mitarbeitern erreicht. Um nicht nur harte Fakten in Form von Zahlen und Diagrammen sprechen zu lassen, haben wir DI (FH) Robert Weber, MSc (Stab Betriebsleitung, Leiter Technische Über-

Auszug aus den Allgemeine Geschäftsbedingungen der ÖBB-Infra, Stand 12.12.2009

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 Dienstausbübung 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 Einrichtungen 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.

wachung, TUE) einige Fragen zum Alltag und zur Arbeit der TUE gestellt.

SCG: *Die am österreichischen Netz operierenden EVUs fahren stark unterschiedliche Zugzahlen. Wie stellen Sie sicher, keines der Unternehmen durch die Kontrolltätigkeit der TUE zu benachteiligen?*

Weber: Um eine entsprechende (statistisch gesehen) normale Verteilung zu erreichen, erfolgen unsere Kontrollen nach dem Zufallsprinzip. Ausgenommen sind Serienmängel oder sonstige, etwa durch Unfälle begründete spezielle Kontrollpunkte, die abzuarbeiten sind. Alle Standortleiter versuchen ihre Kontrollen aufgrund ihrer Erfahrungen im regionalen Bereich gleichmäßig auf die einzelnen Bahnhöfe aufzuteilen, unter Berücksichtigung der Bahnhofgröße und davon abgeleitet der vorhandenen Zugfrequenz. Weiters gilt natürlich meine Vorgabe, ausgehenden Zügen den Vorzug zu geben, da dabei die größt mögliche Präventivwirkung zu erzielen ist.

Als Controllinginstrument dient unsere Datenbank. Hier ist es möglich, tagesaktuell die Verteilung der Kontrollen auf die einzelnen EVUs zu prüfen und, wenn notwendig, korrektiv einzugreifen.

SCG: *Hat die TUE regionale Schwerpunkte bei ihrer Tätigkeit wie z. B. Grenzen, Vershubbahnhöfe oder Terminals, in denen Sie und Ihre Mitarbeiter häufiger anzutreffen sind?*

Weber: Diese Schwerpunkte ergeben sich aus der Vorgabe, ausgehende Züge zu kontrollieren, da logischerweise nur vor dem Zuglauf fehlerhaftes Wagenmaterial oder Probleme beim Personal bereinigt werden können und so aus Beinahe-Vorfällen keine Vorfälle werden. Außerdem sind die genannten Punkte auch jene mit der höchsten Zugfrequenz. So ist es möglich, mit nur einem „unproduktiven“ Anfahrtsweg möglichst viele Wagen zu kontrollieren. Außerhalb der österreichischen Staatsgrenze finden grundsätzlich keine Kontrollen statt, da dies nur mit erheblichem rechtlichem

Aufwand möglich wäre. Ausgenommen sind gegenseitig vereinbarte Schwerpunktkontrollen.

SCG: *Die TUE ist mittlerweile eine etablierte Einrichtung im Netz der ÖBB. Wie hat sich das Verhältnis der Bahnen zur TUE seit der Gründung verändert?*

Weber: Aus meiner Sicht hat sich das Verhältnis zu nahezu allen beteiligten Unternehmen ins Positive verschoben. Viele Kritiker haben erkannt, dass nicht nur die Anzahl der schweren, technisch bedingten Unfälle stark abgenommen hat, sondern auch wirtschaftlich eine Gleichstellung sichergestellt werden konnte. Dies kann folgendermaßen begründet werden: Ohne Kontrollen könnten manche Unternehmen durch Reduktion des Instandhaltungsaufwandes wirtschaftliche Vorteile erzielen.

SCG: *Wie spektakulär können die von der TUE gefundenen Nachlässigkeiten sein?*

Weber: Es kann sich dabei etwa um Tragfederbruch oder defekte Räder handeln (siehe Fotos).



Tragfederbruch



RoLa-Wagen
(Räder, Mittelgelenksicherung)

SCG: Die TUE wird mit einer Unzahl von Normen, Vorschriften und ähnlichen Vorgaben konfrontiert, wie bleiben die Mitarbeiter der TUE immer am Stand der Technik?

Weber: Einmal im Jahr findet für alle TUE-Mitarbeiter eine Weiterbildungsveranstaltung in betrieblicher und technischer Hinsicht statt. Weiters werden alle TUE-Mitarbeiter automatisiert über Normenänderungen informiert und müssen (kontrolliert durch den TUE-Leiter und meine Standortleiter) diese Änderungen auch lernen.

Spezialthemen und kurzfristige Änderungen werden in den monatlich stattfindenden Meetings besprochen und abgearbeitet.

SCG: Wie die TUE unterliegen auch die Bahnen der Veränderung der Normen, Vorschriften und Regelungen.

Weber: Die entsprechende Verteilung der genannten Regelwerke obliegt dem Stab SAB (Standards Arbeitnehmerschutz Brandschutz).

SCG: Wenn Sie Tätigkeit und Ziele der TUE betrachten, was sind die wichtigsten Erfolge der letzten Jahre?

Weber: Wie unserer Statistik entnommen werden kann, sinkt der Anteil an Standardabweichungen jährlich, weiters ist ein Rückgang an technisch begründeten Vorfällen seit unserer Gründung festzustellen. Wobei es vermessen wäre zu behaupten, durch uns kann kein derartiger Vorfall mehr passieren.

Weiters sehe ich die positive Kommunikationsbasis, die ich mit allen EVUs und auch Wagenbesitzern schaffen konnte, als großen Erfolg. Nur so ist eine zielführende und konstruktive Zusammenarbeit möglich.

SCG: Wie würden Sie die Ziele der TUE für die nächsten Jahre formulieren?

Weber: Wir möchten weiter an einer Steigerung unserer Qualität arbeiten. Auch möchte ich den „klaglosen“ Status unserer Arbeit behalten. Durch Qualität und eine entsprechende Kommunikation war es möglich, unser Unternehmen vor Klagen, die durch unsere Ar-

beit durchaus entstehen könnten, zu bewahren.

SCG: Wie groß ist der Handlungsspielraum der TUE im Netz, welche Maßnahmen darf die TUE im Extremfall ergreifen?

Weber: Durch unsere Ansiedlung im Stab Betriebsleitung können wir Mitarbeitern jederzeit die weitere Ausübung ihrer Tätigkeit untersagen, bei Fahrzeugen oder Zügen die Weiterfahrt unterbinden. Im Extremfall könnten wir einem EVU für einen Zeitraum die Benutzung des Netzes untersagen. Diese Maßnahme musste aber noch nie getroffen werden. Eines meiner großen Ziele ist, es auch in Zukunft nicht tun zu müssen. Ich bin der Meinung, dass durch eine konstruktive Zusammenarbeit solche Maßnahmen nicht notwendig sind.

SCG: Durch Kontrollen der TUE kann es zu großen Verzögerungen im Zuglauf kommen. Wie vermeiden die Mitarbeiter der TUE Nachteile, die dadurch entstehen?

Weber: Nachteile würden nur dann entstehen, wenn durch unsere Arbeit unbegründete Verzögerungen provoziert würden. Wenn wir einen Zug verspäten, wurde von meinen Mitarbeitern ein Mangel gefunden, d. h. die Verzögerung ergibt sich aus der Behebung des Mangels, nicht aus unserer Tätigkeit. Außerdem versuchen wir (schon aus Präventivsicht) ausgehende Züge zu kontrollieren.

SCG: Wir bedanken uns für die offene Beantwortung der Fragen.

Durchführung

Die Kontrollen werden von acht Stützpunkten aus durchgeführt, und zwar Bludenz, Graz, Innsbruck, Linz, Salzburg, St. Pölten, Villach und von der Zentrale in Wien koordiniert.

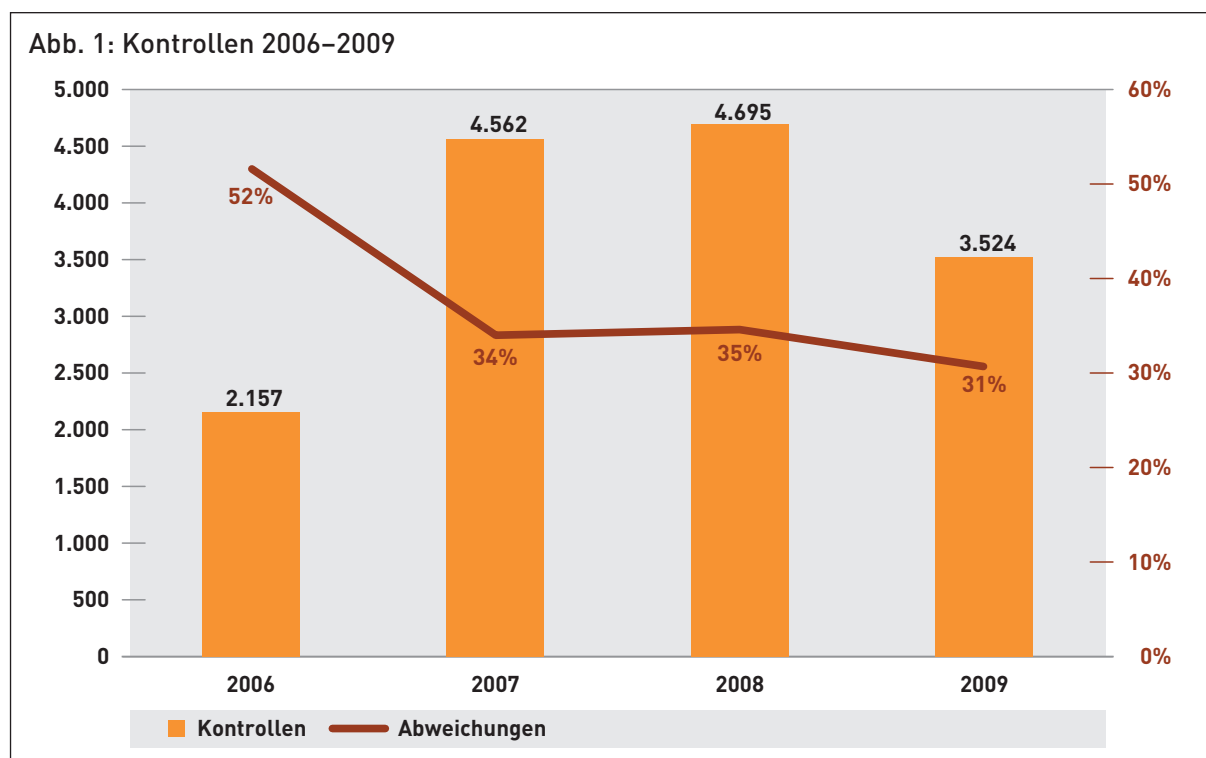
Durch die grenznahe Lage der Stützpunkte sind auch Kontrollen in Grenzbahnhöfen ohne Weiteres möglich. Die Mitarbeiter der TUE müssen technische und handwerkliche Vorkenntnisse für ihre Tätigkeit mitbringen. Zusätzlich werden die Mitarbeiter in einem mehrmonatigen

Schulungsprogramm auf die speziellen Anforderungen bei der TUE in Theorie und Praxis vorbereitet. Neben der Basisausbildung ist für alle Mitarbeiter der TUE die technische und betriebliche Weiterbildung ein fester Bestandteil ihrer Tätigkeit. Die laufende Ausbildung erfolgt dabei in speziell für den Aufgabenbereich der TUE angepassten Seminaren. Im Eisenbahnbetrieb oder besser in der Hierarchie der Verantwortung ist der Leiter der TUE Stellvertreter der Betriebsleiter und die Teamleiter der einzelnen Stützpunkte sind Betriebsleiterbeauftragte.

Umsetzung und Ergebnisse

Die Kontrollen der TUE werden anhand einer in den letzten Jahren entwickelten und standardisierten Checkliste durchgeführt. Entsprechend der Checkliste werden die Fahrzeuge zum Beispiel auf Mängel bei Radsätzen, Rahmen, Federung oder Bremsen untersucht. Wie

die Triebfahrzeuge und Wagen wird auch die Ladung, zum Beispiel auf Mängel bei der Sicherung, Verteilung (Statik) und beim Gewicht kontrolliert. Für den sicheren Eisenbahnbetrieb sind 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 die Gültigkeit der Langsamfahrstellenverzeichnisse, Buchfahrpläne, Ladelisten, aber auch Typenkenntnis und Triebfahrzeugberechtigung kontrolliert. Die Anzahl der für alle Unternehmen unangekündigten Kontrollen erfolgt entsprechend deren Verkehrsaufkommen in statistisch gleicher Häufigkeit. In Abb. 1 ist die Anzahl der von der TUE durchgeführten Kontrollen für die Jahre 2006, 2007, 2008 und 2009 graphisch dargestellt und am oberen Ende der Balken abzulesen. Bei allen Kontrollen im Jahr 2007 entfielen 12%, im Jahr 2008 7% und im Jahr 2009 11% der Kontrollen auf Einheiten, die nicht dem ÖBB-Konzern zuge-



hörig waren. Dabei werden nicht nur die „normal verkehrenden Züge“ kontrolliert, sondern auch Nebenfahrten, Baustellenverkehr und abgestellte Fahrzeuge.

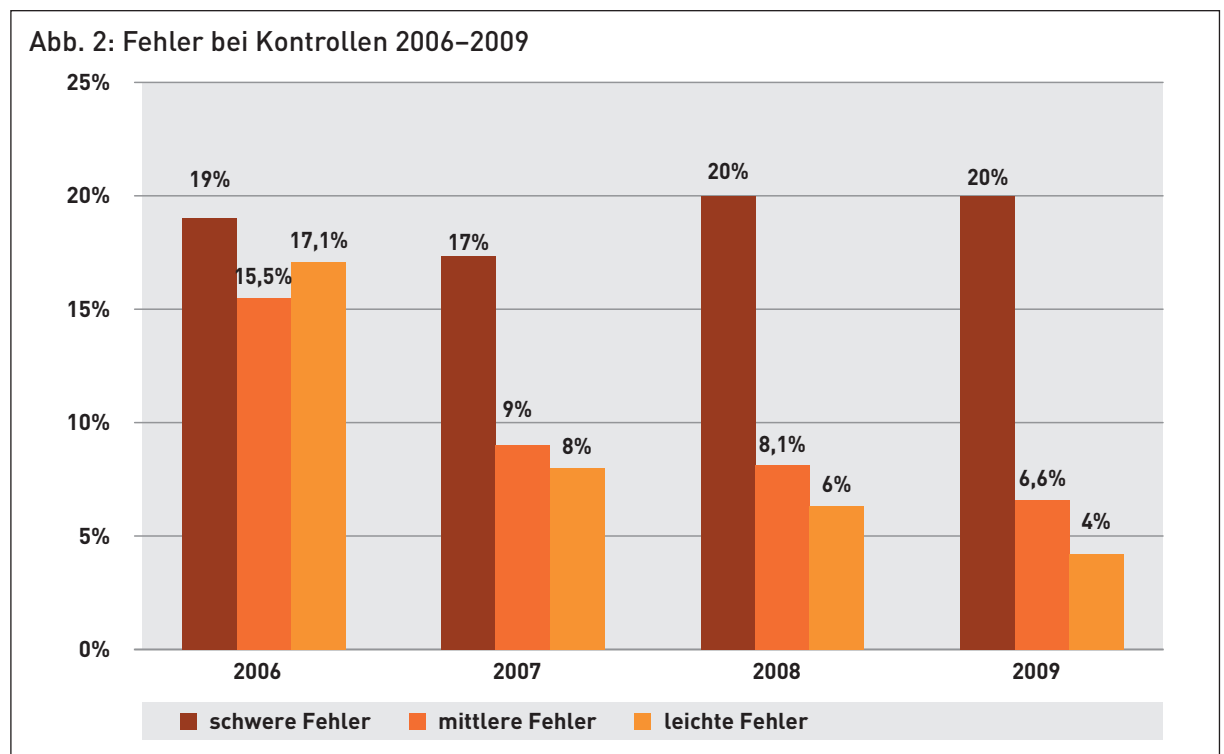
Ein für die Eisenbahnverkehrsunternehmen wichtiger Punkt sind die durch die Kontrollen hervorgerufenen Verspätungen. Die Kontrollen werden mit dem Bewusstsein durchgeführt, dass Anhaltungen den Zuglauf und den damit verbundenen Fahrplan empfindlich stören können. Um die Kontrollen mit möglichst geringer 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. Normalerweise werden

Verspätungen im Zuglauf nur durch schwere Fehler verursacht. Das passiert besonders dann, wenn Wagen für eine sichere Zugfahrt ausgereiht werden müssen. Seit dem Jahr 2007 werden die durch die Kontrollen der TUE verspäteten Züge statistisch erfasst. Im Jahr 2007 wurden durch die Tätigkeit der TUE bei 4.562 Kontrollen 2,22% der Züge, im Jahr 2008 bei 4.695 Kontrollen 2,82% der Züge und im Jahr 2009 bei 3.524 Kontrollen 0,77% der Züge verspätet.

Fehlerstatistik

In der Abb. 2 ist die Entwicklung der Fehler für die Jahre 2006, 2007, 2008 und 2009 abzulesen. Die drei Fehlerarten sind für jedes Jahr nebeneinander eingetragen. Dabei bedeutet bei der Fehlerart schwerer Fehler, das betroffene Fahrzeug wurde ausgereiht und abgestellt. Bei der Fehlerart mittlerer Fehler konnte der Fehler behoben werden und der

Abb. 2: Fehler bei Kontrollen 2006–2009



Zug konnte die Fahrt fortsetzen. Bei der Fehlerart leichter Fehler wird das EVU informiert und der Zug kann ebenfalls die Fahrt fortsetzen.

Entwicklung und Trend

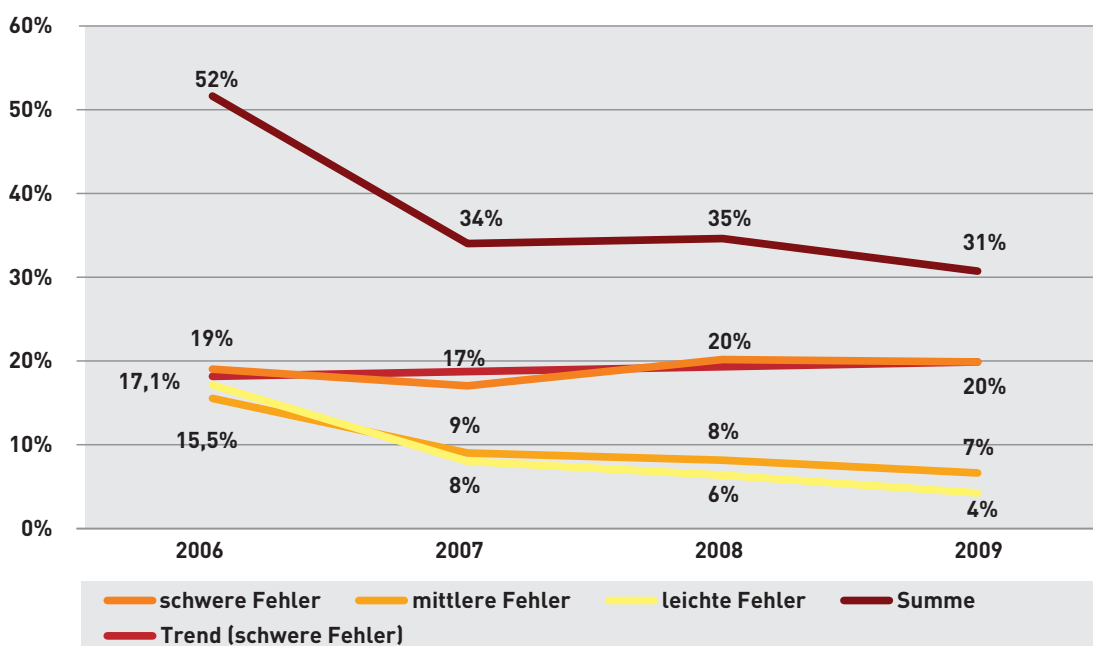
Neben dem absoluten Vergleich ist auch der Trend ein wichtiger Faktor bei der Analyse statistischer Daten. In der Abb. 3 ist die Entwicklung für die drei Fehlerarten zu sehen. Unter dem Titel „Fahrzeuge abgestellt“ ist die Entwicklung für die schweren Fehler für die Jahre 2006 bis 2009 dargestellt. Zusätzlich ist eine Trendkurve eingezeichnet. Anhand der Trendkurve ist zu erkennen, dass für die Entwicklung der schweren Fehler kein positiver Trend zu erkennen ist. In den letzten Jahren lag der Anteil der schweren Fehler zwischen 17% und 22%. Die nächsten Jahre werden zeigen, ob sich der Trend zu schlechteren Werten fortsetzt

oder rund um einen Mittelwert von 20% schwankt.

Die Entwicklung der mittleren Fehler zeigt im Gegensatz zur Entwicklung bei den schweren Fehlern eine positive Tendenz. Der Anteil der mittleren Fehler sinkt jährlich, wobei naturgemäß die Verbesserung in Relation zum Vorjahr stetig kleiner wird. Gegenüber dem Jahr 2006 hat sich der Anteil der mittleren Fehler mehr als halbiert und liegt im Jahr 2009 bei 7%.

Auch bei den leichten Fehlern ist ein positiver Trend festzustellen. Durch jährliche Verbesserungen wurde in Summe der Anteil um mehr als 50% reduziert. Die Entwicklung bei den leichten Fehlern ist positiver als bei den mittleren Fehlern und geht noch schneller in die richtige Richtung. Im Vergleich war der Anteil der leichten Fehler im Jahr 2006 mit 17,1% höher als der Anteil der mittleren Fehler mit 15,5%. Trotzdem ist der Anteil der leichten Fehler im Jahr 2009 auf 4% gesunken.

Abb. 3: Entwicklung der Fehler 2006–2009



Die stichproben-
artige Überprüfung
der Sicherung des
Ladeguts gehört
zu den Aufgaben
von TUE



Bahnstrom: Preisentwicklung und Vertragsgestaltung

Einleitung

Bahnstrom ist für Eisenbahnunternehmen eine der wenigen Ressourcen, die durch das verpflichtende Anbieten des Infrastrukturbetreibers und das einheitliche Preismodell der Regulierung unterworfen ist. Die Preise werden durch den österreichischen oder europäischen Strommarkt bestimmt.

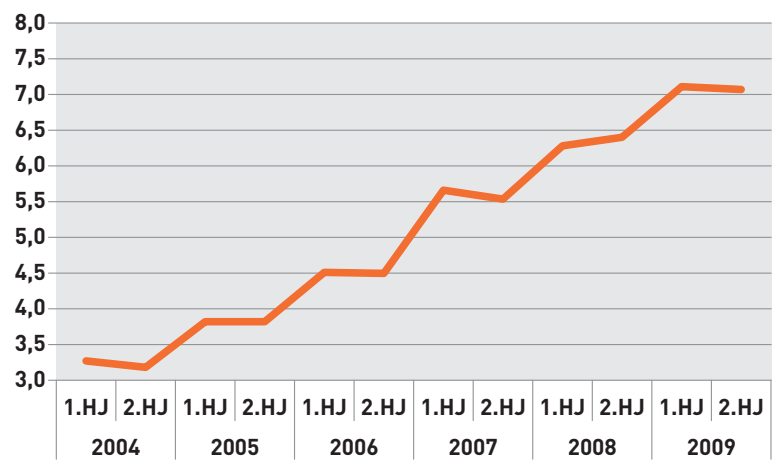
Der Strommarkt hat seine eigenen Gesetze und ist vom Geschäft der Eisenbahnen gänzlich abgekoppelt. Die Strompreisentwicklung für Industriestrom, der jeweilige Halbjahres-Durchschnittspreis, der letzten Jahre ist in Abb. 1 zu sehen. Die Entwicklung der Wirtschaft und Konjunktur zeigt sich an den unterschiedlichen Preissprüngen.

Verträge

Bis zum Jahr 2006 wurden die Stromlieferungsverträge zwischen den Eisenbahnunternehmen und den ÖBB-Kraftwerken zum Bezug von Traktionsstrom für ein Jahr abgeschlossen. Mit dem Jahreswechsel 2006/2007 wurde die Möglichkeit geschaffen, neben den bisher bekannten Jahresverträgen auch Langfristverträge für den Bezug von Traktionsstrom abzuschließen. Natürlich blieb die Möglichkeit zum Abschluss von Jahresverträgen und zur Durchleitung von Traktionsstrom erhalten. In nachstehender Tabelle ist zu sehen wie viele Eisenbahnunternehmen seit 2007 Langfristverträge abgeschlossen haben. Alle Unternehmen haben seit 2006 für die Folgejahre einen Langfristvertrag abgeschlossen.

	2006	2007	2008	2009
Langfristvertrag	0	17	17	18
Jahresvertrag	18	0	1	0

Abb. 1: Strompreise für Industriekunden in Cent/KWh

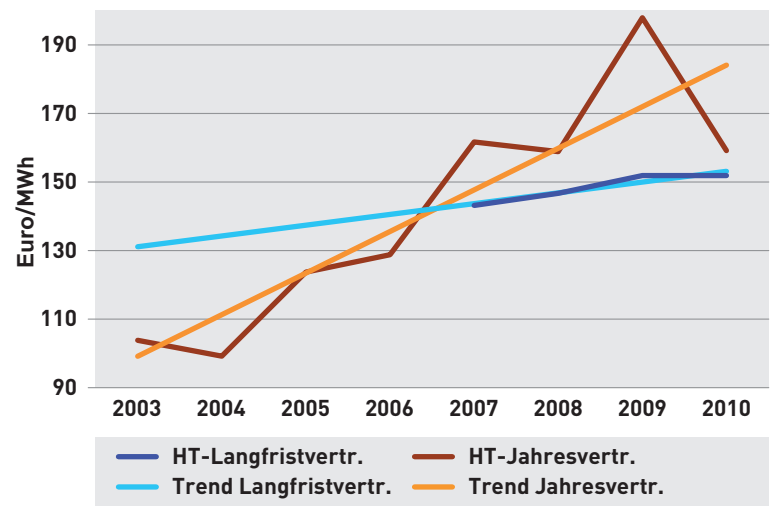


Nur ein Eisenbahnunternehmen hat im Jahr 2007 keinen Langfristvertrag für das Jahr 2008 abgeschlossen. Der Grund dafür war offensichtlich, dass für das Jahr 2008 nur geringe Verkehrsleistungen im Netz der ÖBB-Infra geplant waren. Vorteile und damit Begründung für das doch recht einheitliche Verhalten der Eisenbahnunternehmen soll im Folgenden gefunden werden.

Preisentwicklung

Die Auswirkung der beiden Vertragsmodelle auf den Preis für Traktionsstrom ist in Abb. 2 zu sehen. Die Entwicklung der Strompreise für die einjährigen Lieferverträge ist seit dem Jahr 2003 in der Grafik veranschaulicht. Die Preisentwicklung des Traktionsstroms für die mehrjährigen Stromlieferverträge ist mit den ersten Vertragsabschlüssen im Jahr 2006, beginnend für das erste Bezugsjahr 2007, eingetragen. Bei genauer Betrachtung fällt sofort auf, dass bei den jährlichen Lieferverträgen die jährlichen Preisunterschiede recht beträchtlich sind. Mit

Abb. 2: Preisentwicklungen



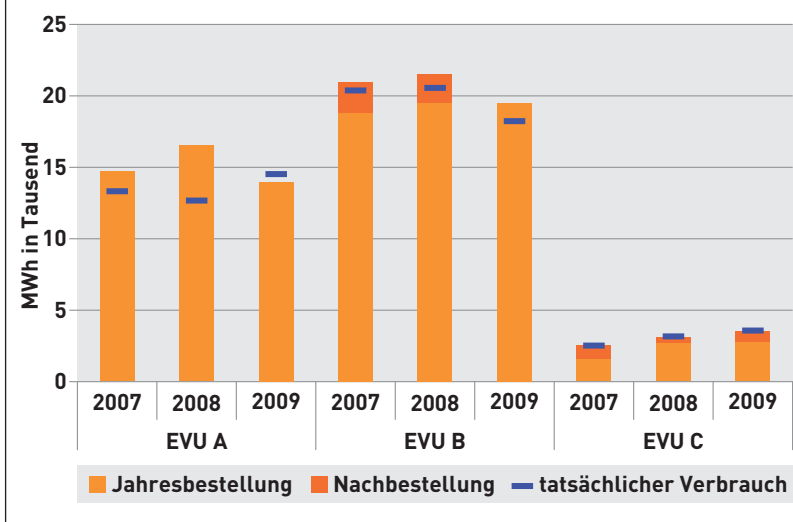
Langfristverträgen für Traktionsstrom lagen die jährlichen Veränderungen seit ihrer Einführung unter 4%. Ein weiterer wichtiger Unterschied zwischen den beiden Vertragsmodellen ist an den zugehörigen Trendlinien und den dazugehörigen Preisen ersichtlich. Die eingezeichneten Trendlinien zeigen, dass bei der Planung der Traktionsstromkosten beim Bezug mit Jahresverträgen, ein größeres Sicherheitspolster nötig ist.

Planungsgenauigkeit

Bei den Jahresverträgen wie auch bei den Langfristverträgen wird der Bedarf an Traktionsstrom für das Folgejahr bestellt. Sollte der Bedarf nicht richtig kalkuliert und bestellt worden sein, muss die Fehlmenge ausgeglichen werden. Wurde zu viel Traktionsstrom bestellt, wird die Fehlmenge entsprechend dem Liefervertrag bewertet. Das gleiche gilt beim Überschreiten der bestellten Menge an Traktionsstrom, dann muss nachbestellt werden. In beiden Fällen ist im Jahr 2010 bis zu einer Abweichung von 5% der Bestellmenge oder maximal 50 GWh ein Zuschlag von 3 €/MWh zu bezahlen. Ist die Abweichung größer als 5% der Bestellmenge oder ist die Abweichung größer als 50 GWh wird ein Risikozuschlag von 15 €/MWh verrechnet. Die 5% bieten keinen großen Spielraum, da die Eisenbahnen stark von der Wirtschaftsentwicklung abhängig sind.

Wie genau können die Eisenbahnunternehmen bei der Bestellung von Traktionsstrom den Bedarf für das nächste Jahr abschätzen? Drei typische Beispiele sollen zeigen, wie gut die Eisenbahnunternehmen ihren Verbrauch im Voraus planen können. In der Abb. 3 sind die bestellte Menge an Traktionsstrom als oranger vertikaler Balken, der tatsächliche Verbrauch an Traktionsstrom als blaue Linie und die nachbestellte Menge an Traktionsstrom als brauner Balken dargestellt.

Abb. 3: Plan-/Istvergleich



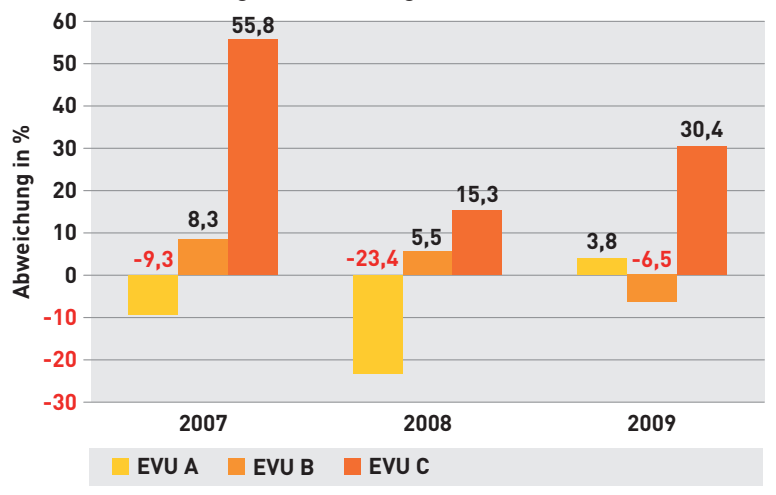
25,43% ist die Veränderung von 2006 auf 2007 am größten. Mit einem Sprung von 24,61% vom Jahr 2003 auf das Jahr 2004 und 24,51% von 2008 auf das Folgejahr sind die jährlichen Steigerungsraten immer noch sehr hoch. Natürlich ist der Preis für Traktionsstrom auch gesunken. Am stärksten war die Veränderung vom Jahr 2009 auf das Jahr 2010 mit minus 19,53%. Im Zeitraum 2003 bis 2010 ist der Strompreis noch zweimal gesunken, einmal um rund 4%, einmal um weniger als 2%. Bei den

Das als EVU A bezeichnete Unternehmen erwartet für das Jahr 2008, gegenüber dem Jahr 2007, ein Wachstum von 12%. Tatsächlich aber sinkt der Bedarf an Traktionsstrom um 5%. Für das Jahr 2009 rechnet das Eisenbahnunternehmen wieder mit Wachstum und zwar gegenüber dem Jahr 2008 mit einem 10% höheren Bedarf an Traktionsstrom. Die Realität sieht aber anders aus, der Bedarf an Traktionsstrom steigt gegenüber dem Vorjahr um fast 15%. Das zweite Eisenbahnunternehmen, in Abb. 3 als EVU B bezeichnet, verhält sich eher vorsichtig und muss in den Jahren 2007 und 2008 Traktionsstrom nachbestellen. Der reale Zuwachs an Traktionsstrom von 2007 auf 2008 liegt aber unter 1%. Die Nachbestellung übersteigt den tatsächlichen Bedarf an Traktionsstrom. Unter der Annahme, die Nachbestellung erfolgte anhand der Verkehrsleistung und damit des Bedarfs an Traktionsstrom im ersten Halbjahr, lässt sich der Überhang bei der Nachbestellung nur durch eine saisonal unterschiedliche Entwicklung der Transportleistung erklären. Im Folgejahr 2009 rechnet das EVU B mit einem negativen Wachstum und die Bestellmenge an Traktionsstrom für das 2009 liegt um 5% unter dem Bedarf von 2008. Auch hier überholt die Realität die Planungen aus dem Vorjahr, der reale Bedarf an Traktionsstrom sinkt um über 10%.

Das in Abb. 3 mit EVU C dargestellte Eisenbahnunternehmen zeigt für die Jahre 2007, 2008 und 2009 ein kontinuierliches Wachstum. Das EVU C rechnet im Jahr 2008 anhand des Bedarfs im Jahr 2007, für das Jahr 2008 mit einem Zuwachs von rund 9%. Der reale Zuwachs von 2007 auf 2008 ist jedoch 26%. Aber auch im Jahr 2009, dem Jahr der Krise, hat das EVU C noch einen Mehrbedarf an Traktionsstrom von 13%. EVU C muss jedes Jahr Traktionsstrom nachkaufen.

Die drei Eisenbahnunternehmen haben für ihre Planung zur Beschaffung von Traktionsstrom unterschiedliche Strategien eingesetzt: EVU A

Abb. 4: Abweichung Bestellmenge/Verbrauch



eine wachstumsorientierte, EVU C eine den Wirtschaftsprognosen angepasste und EVU C eine vorsichtige Schätzung des Bedarfs an Traktionsstrom für das jeweils nächste Jahr. Und doch ist die Abweichung zwischen Plan und Realität teilweise recht groß, wie die drei Beispiele zeigen.

In Abb. 4 ist die Abweichung zwischen dem geplanten Bedarf an Traktionsstrom und dem tatsächlichen Verbrauch in Prozent angegeben. Das EVU B zeigt mit 8,3% maximaler Abweichung die beste Übereinstimmung zwischen geplantem und tatsächlichem Traktionsstromverbrauch. Die beiden anderen, EVU A und EVU C, liegen teilweise weit weg vom prognostizierten Verbrauch.

Planungssicherheit

Der Verbrauch an Traktionsstrom kann durchaus als Parameter für die Transportleistung eines Unternehmens herangezogen werden. Die drei vorherigen Beispiele zeigen wie stark die Prognosen von externen Parametern, wie zum Beispiel der wirtschaftlichen Entwicklung, abhängig sein können. Bis auf das EVU B ist es den Unternehmen nicht gelungen, die zukünftige Entwicklung der Transportleistung

einigermaßen richtig einzuschätzen. Dabei ist ein Mehrbedarf an Traktionsstrom durchaus ein positives Signal für den wirtschaftlichen Erfolg und die wirtschaftliche Entwicklung der Eisenbahnunternehmen. Betrachtet man die in Abb. 2 dargestellten, den Jahres- und Langfristverträgen zugeordneten Trendkurven, so zeigt sich bei den Langfristverträgen eine höhere Prognosesicherheit für die zukünftige Entwicklung der Traktionsstrompreise – erkennbar durch den Abstand zwischen der Trendlinie und den zugehörigen Jahrespreisen. Der Abstand ist bei den Jahrespreisen der Langfristverträge zur Trendlinie bei weitem nicht so groß wie der Abstand der Jahrespreise zur zugehörigen Trendlinie. Ein weiterer Vorteil der Langfristverträge ist die Nivellierung der von den Energiemärkten verursachten Preissprünge. Die Steigung der Trendlinien in Abb. 2 zeigt diesen Effekt bei den Langfristverträgen sehr deutlich.

Plan

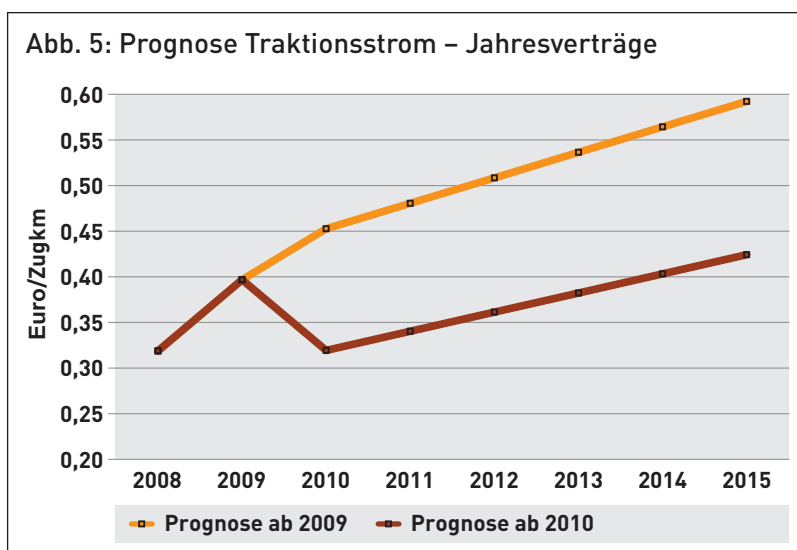
Die Kosten der benötigten Traktionsenergie für eine Zugfahrt kann mithilfe des Beispiels im ÖBB-Preisblatt für die Bahnstromversorgung berechnet werden. Für die Berechnung wird

das Zuggewicht in Gesamtbruttotonnen und die zu fahrende Entfernung benötigt. Zusätzlich muss der für die Strecke geltende Streckentarif bekannt sein. Der Tarif kann den Tabellen im Preisblatt entnommen werden. Die Trendlinien in Abb. 2 zeigen nicht nur den unterschiedlich raschen Anstieg für die Preise bei Jahres- oder mehrjährigen Stromlieferungsverträgen, sondern ermöglichen auch eine Abschätzung der zukünftigen Entwicklung. Dazu müssen wir nur die Geradengleichung kennen und die letzten bekannten Preise in die Gleichung einsetzen. In Abb. 5 ist die zukünftige Preisentwicklung zu sehen, anhand der aus der Trendlinie in Abb. 2 abgeleiteten Geradengleichung. Um eine preisliche Grenze nach oben und unten zu ziehen, wurde für die zukünftige obere Grenze der Preis des Jahres 2009 und für die untere Grenze der Preis des Jahres 2010 als Basis ausgewählt. Um die Darstellung zu vereinfachen, wurden nur die Preise der Jahre 2009 und 2010 hochgerechnet, daher verlaufen die Prognoselinien parallel und divergieren nicht. Bei einer normalen Wirtschaftsentwicklung sollte sich der zukünftige Preis für Traktionsstrom zwischen der orangen und braunen Linie einstellen.

Die Kosten für eine Zugfahrt werden neben den Kosten für das Personal, die Lokomotive, die Wagenmiete und diverse andere Kosten vom Infrastruktur-Benutzungsentgelt und den Kosten für den Traktionsstrom bestimmt.

In der Tabelle ist die Entwicklung der Kosten für den Traktionsstrom und das IBE aufgelistet. Für die Stromkosten wurden die Daten aus Abb. 5 herangezogen. Für die Entwicklung des IBE wurde eine jährliche Steigerungsrate von 5% angenommen. Der Testzug transportiert in der Ebene 1.200 t über eine Entfernung von 100 km.

Die Bandbreite für die möglichen Stromkosten im Jahr 2015 ist mit rund 200 € recht groß. Zusätzlich ist die Wahrscheinlichkeit einer kontinuierlichen Entwicklung der Traktionsstrom-



Jahr	Stromkosten minimal in €	Stromkosten maximal in €	IBE in €
2009	474,96	474,96	232,88
2011	407,32	575,19	244,52
2013	457,56	642,01	256,75
2015	507,79	708,84	269,59

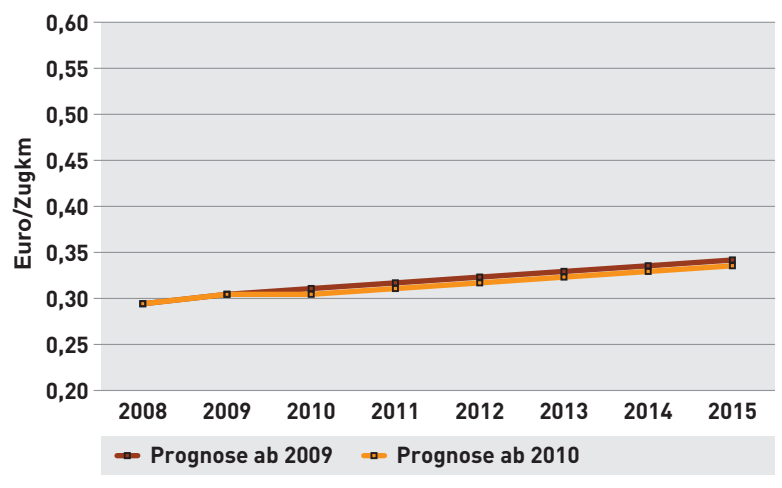
Preise im prognostizierten Rahmen, bei einem Korrelationskoeffizient von 0,75 für die Trendlinie in Abb. 2, nicht sehr hoch.

Bei der Prognose für die mehrjährigen Stromlieferungsverträge in Abb. 6, sieht die aus der Trendlinie berechnete zukünftige Entwicklung der Preise für Traktionsstrom wie erwartet anders aus. Nicht nur, dass die jährlich zu erwartenden Steigerungsraten für die Traktionsstrom-Preise geringer sind, so ist auch der Abstand zwischen dem minimal und maximal zu erwartenden Preis für den Traktionsstrom nicht sehr groß. Die Prognosesicherheit für die Preisentwicklung bei den Langfristverträgen für die nächsten Jahre sollte viel besser sein als die der Jahresverträge. Zusätzlich erreicht der Korrelationskoeffizient für die Trendlinie mit 0,9 schon einen recht guten Wert und lässt auf eine kontinuierlichere Entwicklung bei den Preisen für Traktionsstrom bei den mehrjährigen Stromlieferungsverträgen schließen.

Viele Verkehrsleistungen der Eisenbahnen sind Verkehre, die über mehrere Jahre angeboten werden. Besonders im Personenverkehr sind Dienstleistungsverträge über mehrere Jahre üblich. Aber auch im Güterverkehr gibt es längerfristige Verkehre. Sie sind oft die Basis für eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die überhitzte Preisentwicklung bei Erdöl und anderen

Energieträgern 2007/2008 oder der Konjunkturunbruch beginnend in der zweiten Hälfte 2008 war für kein Unternehmen vorhersehbar und entweder Kostentreiber oder Verursacher von Umsatzeinbrüchen. Alle Logistikunternehmen sind von den oben genannten und anderen externen Einflüssen abhängig, die durch eigenes Handeln nicht beeinflussbar sind. Im Gegensatz zu Erdöl und einigen anderen Energieträgern kann Strom nicht gelagert werden. Daher wirkt sich eine Überproduktion auf die Preise am Strommarkt aus. Im Gegenzug kann der Mehrbedarf an Strom die Preise schnell ansteigen lassen. Das zeigt auch in Abb. 2 der Sprung von 2006 auf 2007. Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die Vorteile der mehrjährigen Stromlieferungsverträge erkannt und die Gelegenheit ergriffen, zumindest bei einem Kostenfaktor mit einer einigermaßen stabilen Entwicklung rechnen zu können.

Abb. 6: Prognose Traktionsstrom – Langfristverträge



Zugang zu Serviceeinrichtungen (Schulungen)

Mit dem Beginn der Liberalisierung des österreichischen Eisenbahnmarktes (Güterverkehr) rückte auch das Berufsbild des Eisenbahners ins Licht der Aufmerksamkeit aller am Liberalisierungsprozess Beteiligten. Ist doch der Netzzugang für in den Markt eintretende Firmen nur mit für das Eisenbahnwesen ausgebildetem Personal möglich. Die neu in den Markt eintretenden Unternehmen haben anfänglich ihren Bedarf an ausgebildeten Eisenbahnern durch Abwerben bei den ehemaligen Staatsbahnen gedeckt oder sind ohnehin Tochterunternehmen etablierter Eisenbahnunternehmen.

Der Eisenbahner

Der Öffentlichkeit sind üblicherweise der Lokführer, Zugbegleiter und im speziellen der Fahrdienstleiter mit der roten Kappe bekannt. Das ist aber nur ein Teil der für eine Zugfahrt notwendigen Tätigkeiten. Zusätzlich sind für den Eisenbahnbetrieb unter anderem erforderlich:

- Triebfahrzeugführer
- Zugvorbereiter
- Wagenmeister
- Fahrzeugprüfer
- Verschieber

Prüfung, Zeugnisse

§ 75d. Die Schulung gemäß §75c hat den Eisenbahnbediensteten die auf eine Eisenbahn Bezug habenden erforderlichen Streckenkenntnisse, Betriebsregelungen und -verfahren, Signalgebungen, Zugsteuerungen, Zugsicherungen, Zugüberwachungen und geltenden Vorfalverfahren zu vermitteln. Die Eisenbahnbediensteten sind zur Feststellung der vermittelten Kenntnisse zu prüfen und das Prüfungsergebnis in Zeugnissen zu dokumentieren. Eisenbahnbediensteten sind zur Feststellung der vermittelten Kenntnisse zu prüfen und das Prüfungsergebnis in Zeugnissen zu dokumentieren.

- Betriebsleiter
- Fahrdienstleiter
- Stellwerksleiter

Jedes Eisenbahnunternehmen in Österreich muss seine Mitarbeiter für alle Belange des Eisenbahnbetriebs auf seiner Infrastruktur ausbilden. Die Ausbildung erfolgt nach behördlich genehmigten Richtlinien. In den Richtlinien sind die für den Eisenbahnbetrieb erforderliche Tätigkeiten und Verantwortungsbereiche definiert. Daraus ergeben sich unter anderem die im oberen Teil angeführten Funktionalitäten und Berufsbilder.

Ausbildung

Grundsätzlich kann jedes Eisenbahnunternehmen seine Mitarbeiter für seine Infrastruktur und den Eisenbahnbetrieb auf dieser Infrastruktur selbst ausbilden. Das ist zulässig, da jedes Eisenbahnunternehmen nach den von der Behörde mit Bescheid genehmigten Vorschriften und Reglements sowohl technisch als auch betrieblich „funktioniert“. So kann jede Eisenbahn das für ihren Betrieb optimale Regelwerk verwenden. Für den sicheren und unfallfreien Betrieb ohne besondere Ereignisse haftet der Betriebsleiter des Eisenbahnunternehmens persönlich. Dieses System funktioniert, solange die Bahnen innerhalb ihrer Infrastruktur bleiben.

Will ein Eisenbahnunternehmen auf ihm „fremder“ Infrastruktur Züge fahren, müssen die Mitarbeiter natürlich die technischen Normen und betrieblichen Regeln, die auf der fremden Infrastruktur behördlich genehmigt sind, kennen und anwenden können.

Das zugangsberechtigte Eisenbahnunternehmen benötigt für den Zugang zur Infrastruktur eine Sicherheitsbescheinigung. Ein wichtiger

Teilaspekt für das Erlangen einer Sicherheitsbescheinigung ist der Nachweis, dass die Mitarbeiter des zugangsberechtigten Eisenbahnunternehmens alle notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten für den Eisenbahnbetrieb auf der fremden Infrastruktur haben. Der Nachweis, dass die Mitarbeiter alle Kenntnisse und Fertigkeiten für das Führen von Zügen auf der fremden Infrastruktur haben, wird durch eine Prüfung und ein damit verbundenes Zeugnis erbracht. In Österreich wird die Sicherheitsbescheinigung unter anderem nur nach Vorlage der Prüfungszeugnisse vom BMVIT ausgestellt. Die Verantwortung für die Zugfahrt hat der Betriebsleiter des den Zug führenden Eisenbahnunternehmens.

Von all den oben genannten Eisenbahnern ist nur für den Triebfahrzeugführer eine kommissionelle behördliche Prüfung vorgesehen, die national von allen Eisenbahnen anzuerkennen ist. Alle anderen Eisenbahner müssen zwar ebenfalls ihre fachliche Eignung und funktionelle Kenntnisse durch Ablegen einer Prüfung nachweisen, die Anerkennung der fachlichen Eignung und Kenntnisse für fremde Infrastruktur ist schwierig und bleibt damit normalerweise auf das prüfende Eisenbahnunternehmen beschränkt.

Kapazitäten

Einige österreichische Eisenbahnunternehmen haben zur Ausbildung ihrer Mitarbeiter Schulungseinrichtungen errichtet.

Bei der Schulung der Mitarbeiter müssen die Eisenbahnen neben den Inhalten und der Qualität der Schulung auch ökonomische Überlegungen anstellen. Dabei sind neben der für die Ausbildung benötigten Infrastruktur auch die Abwesenheit der Mitarbeiter und der personelle Aufwand für die Trainer zu berücksichtigen.

Mit Beginn der LOGS-Bahnakademie im Jahr 2004 wurden rund 15 Eisenbahner ausgebildet, dabei ist die Anzahl der Auszubildenden

§ 21a. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat jeweils im Rahmen bestehender Rechtsvorschriften das Verhalten einschließlich der Ausbildung der Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen auszuführen, durch allgemeine Anordnungen im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf Eisenbahnen zu regeln.

bis zum Jahr 2007 kontinuierlich auf über 50 gestiegen. Das Jahr 2009 brachte einen sprunghaften Anstieg auf über 200 Auszubildende, die die Bahnakademie besucht haben.

Im ÖBB-Konzern sind im Jahr 2009 rund 460 Triebfahrzeugführer, 10% davon kamen von Fremdfirmen, und 30 Kleinwagen (KL)-Fahrer von Fremdfirmen, 116 Wagenmeister, 162 Fahrdienstleiter oder Fahrdienstleiterassistenten und 136 Verschieber oder Verschubleiter in Ausbildung gewesen. Der Anteil der Schulungsteilnehmer von Fremdfirmen lag 2009 bei Signalwerkführern und Signalmeistern bei rund 10% und bei Gleisaufsehern, Gleismeistern und Bahnmeistern bei 15%.

Neben den Mitarbeitern aus den Eisenbahnunternehmen rekrutiert sich eine wachsende Anzahl von Schulungsteilnehmern aus Betrieben wie Baufirmen und Dienstleistern. Die Mitarbeiter der externen Firmen übernehmen z. B. bei Infrastrukturbetreibern Arbeiten im Gleisbau oder Serviceleistungen im Personenverkehr oder sind bei Zulieferern mit der Entwicklung von Eisenbahntechnik beschäftigt. Dadurch wird abhängig von der Bautätigkeit eine wachsende Anzahl von z. B. Sicherungsposten oder KL-Führern benötigt.

Im Gegenzug wird eine wachsende Zahl von Personenzügen ohne Zugbegleiter geführt, wodurch die Anzahl der Ausbildungsplätze für Zugbegleiter zumindest stagnieren wird. Unter der Annahme, dass bei guter Auslastung für jedes Triebfahrzeug drei Triebfahrzeugführer vorzusehen sind, lässt sich anhand der Alterspyramide

und der Anzahl der Triebfahrzeuge der Bedarf an Ausbildungsplätzen für Triebfahrzeugführer zumindest ansatzweise abschätzen.

Ausbildungszeiten

Die Ausbildungszeiten sind stark vom späteren Einsatz des Mitarbeiters abhängig. Fast allen Berufsbildern bei der Eisenbahn liegt ein modulares Ausbildungskonzept zu Grunde. Das Modulkonzept ermöglicht eine dem Einsatzzweck angepasste Qualifikation oder Nachqualifikation der Eisenbahner.

§ 39b. (1) Das Sicherheitsmanagementsystem hat folgende wesentliche Bestandteile zu enthalten: 5. Schulungsprogramme für Eisenbahnbedienstete, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen oder des Verkehrs auf Eisenbahnen ausführen, und Verfahren, die sicherstellen, dass die Qualifikation dieser Eisenbahnbediensteten aufrecht erhalten wird und deren Tätigkeiten dieser Qualifikation entsprechend ausgeführt werden.

Die folgenden Angaben zu den Ausbildungszeiten sind den Ausbildungsrichtlinien des ÖBB-Konzerns oder der Bahnakademie der Firma LOGS entnommen. Zum Beispiel sind für die Ausbildung zum Universal-Triebfahrzeugführer, E-Traktion und Dieseltraktion, beim ÖBB-Konzern mindestens 48 Wochen zu veranschlagen. Für die Ausbildung zum Triebfahrzeugführer im Ortsverschub sind 18 Wochen vorgesehen.

Die Bahnakademie der Firma LOGS veranschlagt für die Ausbildung zum Universal-Triebfahrzeugführer mit ÖBB-Berechtigung 34 Wochen Theorie und Praxis, unter der Voraussetzung, der Teilnehmer ist ausgebildeter Verschubtriebfahrzeugführer. Die Ausbildung zum Betriebsleiter Anschlussbahn (gemäß EISbAV) dauert vier Tage, hingegen ist für die Ausbildung zum Eisenbahnbetriebsleiter mit acht Wochen zu rechnen.

Zum Abschluss soll noch der Zeitaufwand einer typischen Privatbahn für die Ausbildung ihrer

Mitarbeiter an einigen Beispielen gezeigt werden: So sind in Summe für Fahrdienstleiter, Weichenwärter und KL-Führer rund 1.200 Stunden im Jahr notwendig. Die Ausbildung erfolgt dabei vorwiegend in Eigenregie durch eigenes Personal. Zusätzlich werden Schulungsleistungen bei anderen Eisenbahnen eingekauft. Durchschnittlich werden pro Jahr vier Triebfahrzeugführer und mit sinkendem Anteil rund drei Zugführer (Selbstbedienungszüge) im Jahr ausgebildet.

Nachschulungen

Nach dem erfolgreichen Abschluss der Ausbildung zum Triebfahrzeugführer, Wagenmeister usw. sind in regelmäßigen Abständen Nachschulungen zwingend notwendig. Der Umfang und Inhalt der Nachschulungen ist dabei vom Eisenbahnunternehmen zu dokumentieren. Diese Maßnahme zur Weiterbildung soll etwaige Änderungen der Regelwerke oder der Infrastruktur vermitteln und altes Wissen auffrischen. Wie bei der Basisausbildung ist auch für die Weiterbildung der Mitarbeiter der Zeitaufwand zu berücksichtigen. Die folgenden Zahlen sind der Richtlinie für Weiterbildung der Mitarbeiter der ÖBB-Infra mit Gültigkeit ab 2008 entnommen. Für die Weiterbildung der Fahrdienstleiter sind 16 Stunden, für Verschieber vier Stunden, für Wagenmeister elf Stunden und für Triebfahrzeugführer zehn bis zwölf Stunden verpflichtend vorgesehen.

Auch bei den Privatbahnen ist betriebliche Weiterbildung verpflichtend vorgesehen. Durchschnittlich sind für die Zugführer 300 Stunden, für Triebfahrzeugführer 1.600 Stunden und für Fahrdienstleiter, Weichenwärter und für KL-Führer 1.200 Stunden vorgesehen.

Schulungseinrichtungen

Im Eisenbahngesetz wird nicht nur der Zugang zur Infrastruktur geregelt, sondern in § 75c

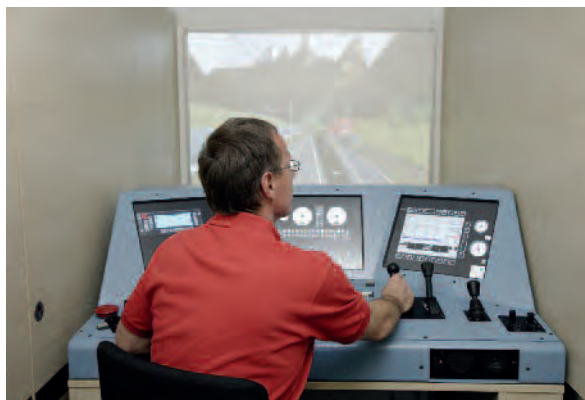
Abs. 1 EisbG (siehe Kasten) auch der Zugang zu den vorhandenen Schulungseinrichtungen. Weiters sind im § 75d die Schulungsinhalte und eine abschließende Prüfung vorgeschrieben. Neben den Teilgesellschaften der ÖBB-Holding betreiben auch zwei Privatbahnen Schulungseinrichtungen.

Schulungseinrichtung LTE

Die LTE fährt Züge in Österreich und in Europa und hat Töchter im benachbarten Ausland. Die von der LTE angebotenen Schulungen orientieren sich nicht an der klassischen Ausbildung zum Verschieber oder Fahrdienstleiter, sondern haben die kommerziellen Eisenbahnspezifika zum Inhalt.

Schulungseinrichtung LOGS

Die Firma LOGS fährt Güterzüge in Österreich und dem benachbarten Ausland und betreibt in Linz eine der größten Anschlussbahnen Österreichs. Im Jahr 2004 wurden alle im Unternehmen vorhandenen Ressourcen, die für Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter vorhanden waren, gebündelt. Neben dem Konzentrationsprozess im Bereich Ausbildung erfolgte auch eine Umstellung in der Unterrichtssystematik, die auch Unternehmensfremden eine standardisierte Ausbildung ermöglicht. Seither betreibt die Firma LOGS in Linz eine Schulungseinrichtung mit der Bezeichnung Bahnakademie. Angeboten werden unter anderem Kurse



§ 75c. (1) Betreiber einer Schulungseinrichtung zur Schulung von Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen ausführen, haben Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang zu ihren Schulungseinrichtungen für die Schulung solcher Eisenbahnbediensteter zu gewähren, deren Schulung zur Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung Teil A und B oder einer Sicherheitsbescheinigung Teil B erforderlich ist.

für Triebfahrzeugführer, Vershubtriebfahrzeugführer, Wagenmeister, Verschieber, KL-Führer und Sicherungsposten mit Berechtigung auf der Anschlussbahn der Voestalpine Stahl GmbH. Die Kurse werden aber auch mit Berechtigung für das ÖBB-Netz angeboten. Seit 2007 werden die Kurse auch extern angeboten. Mit einem mobilen Simulator können Schulungen auch vor Ort durchgeführt werden. Die Anmeldung der Teilnehmer erfolgt mittels telefonischer Vereinbarung. Kurse werden ab vier Teilnehmern durchgeführt.

Schulungseinrichtungen ÖBB-Konzern

Die Schulungseinrichtungen im ÖBB-Konzern bieten ein breites Spektrum an Schulungseinrichtungen und Kursen in zwei Bildungszentren und fünf Außenstellen in den Bundesländern an. Die Bildungszentren befinden sich in St. Pölten und Wien. Das Bildungszentrum St. Pölten bietet für Teilnehmer aus ganz Österreich auch eisenbahnspezifische Anlagen wie die Loksimulationsanlage Lisa, ein Lehrmodell Reisezugwagen, Bremsanlagen, Zugvorheizanlagen, Güterwagen, Fahrleitungsanlage und Lokdach, Dieselbauteile, diverse Außenweichenmodelle und Schienoberbau an. Zur Ausstattung des Bildungszentrums in Wien gehören Seminarräume, eine Simulationsanlage, PC-Räume, Signalmodelle und Systemtechnik. Die Bildungseinrichtungen unterliegen einer laufenden technischen und infrastrukturellen Anpassung. Auch die Anzahl

Foto:
Mobiler
Simulator
der LTE

der Bildungseinrichtungen wird, wie die Schließung von Bad Vöslau zeigt, dem Bedarf angepasst. Die Ausbildung zum Triebfahrzeugführer und Wagenmeister erfolgt durch die ÖBB-PR. Alle anderen Schulungen wie z. B. Fahrdienstleiter, Verschieber oder Sicherungsposten werden von der ÖBB-Infra koordiniert und durchgeführt. Immer wichtiger werden auch die Bildungsangebote für Quereinsteiger und Mitarbeiter von Fremdfirmen. Die Ausbildungsinhalte vermitteln in diesem Fall die Prinzipien des Eisenbahnverkehrs. Die Anmeldung der Teilnehmer erfolgt mittels Bestellformular auf Basis der Informationen im Internet. Kurse werden ab sechs gemeldeten Teilnehmern durchgeführt, wobei die maximale Anzahl der Kursteilnehmer von den zu vermittelnden Inhalten und durch die pädago-

gisch sinnvolle Obergrenze bestimmt wird. Die Anzahl der Teilnehmer pro Jahr ist durch die Anzahl der Kurse pro Jahr, deren Anzahl anhand der Voranmeldungen geplant wird, bestimmt.

Neben den oben angeführten, von den Eisenbahnen betriebenen Bildungseinrichtungen, besteht die Möglichkeit am Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft der Technischen Universität Graz, am Institut für Eisenbahnwesen und öffentlichen Verkehr der Universität Innsbruck/Fakultät für Bauingenieurwesen und am Institut für Eisenbahnwesen, Verkehrswirtschaft und Seilbahnen der Technischen Universität Wien Eisenbahntechnik zu studieren. Zusätzlich wird seit kurzem in St. Pölten der Studiengang Eisenbahn-Infrastrukturtechnik besucht werden.

ÖBB-Simulator



Themen der Regulierung

Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

Im Kalenderjahr 2009 wurden acht Sitzungen und eine Klausur der SCK abgehalten. Im Rahmen der zweitägigen SCK-Klausur beschäftigte man sich vor allem mit den Themen „Flucht aus der Regulierung“ sowie mit aktuellen Fragen wie der Fahrgast-VO der EU, der Neuordnung des Versuchs in Österreich, der Verkehrsökonomie, der Koordinierung von Entgelten und der Streckenkostenrechnung. Die Themen der turnusmäßig stattfindenden SCK-Sitzungen waren wie bereits in den vorangegangenen Jahren sehr breit gefächert.

Im Rahmen der Kommissionssitzungen hat die SCG laufend über ihre routinemäßige Prüfung der meldepflichtigen Unterlagen von Eisenbahnunternehmen berichtet. Im Falle von Anhaltspunkten für wettbewerbswidriges Verhalten wurden die betreffenden Unterlagen der SCK zur Beurteilung im Rahmen der amtswegigen Wettbewerbsaufsicht vorgelegt.

Aufgrund formell oder informell eingegangener Beschwerden bzw. Erkenntnisse der Marktbeobachtung durch die SCG beschäftigte sich die SCK im Rahmen ihrer Aufgaben gemäß § 74 EisebG mit einer größeren Anzahl von Themen, aus denen hier ein Auszug gegeben wird:

Umfang der Auskunftspflicht der Eisenbahnunternehmen gegenüber SCG und SCK gemäß § 74a EisebG

Aus Anlass eines aufsichtsbehördlichen Verfahrens wurden EVUs und EIUs von der SCK er sucht, zur Klärung des Sachverhalts bestimmte Urkunden, Protokolle etc. vorzulegen. Im Antwortschreiben wurde zwar die Bereitschaft zur Zusammenarbeit mitgeteilt, doch vertrat man den Standpunkt, dass Mitarbeiter der SCK und der SCG nur unmittelbar in den Räumen der Unternehmen Einsicht nehmen könnten. Ein Ei-

senbahnunternehmen stand auf dem Standpunkt, selbst beurteilen zu können, welche Urkunden der SCK vorzulegen sind. Die SCK hat dazu in einer Sitzung erwogen, dass Eisenbahnunternehmen gemäß § 74a Abs. 1 EisebG der SCK/SCG auf Verlangen Auskünfte zu erteilen haben, die für den ihnen übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen erforderlich sind, sowie der Regulierungsbehörde und den von ihr Beauftragten auf Verlangen die erforderlichen Auskünfte zu erteilen haben. Daraus folgt, dass es nicht im Ermessen eines Eisenbahnunternehmens liegen kann, zu beurteilen, ob es bereit sei, dem Ersuchen der Regulierungsbehörde SCK/SCG Folge zu leisten, sondern es habe deren Aufforderungen ohne Verzug Folge zu leisten. Es obliegt ausschließlich der SCK/SCG zu beurteilen, welche Auskünfte sie in einem Verfahren benötigt, um die ihr übertragenen Aufgaben zu erfüllen. Eine Verweigerung würde ein Verwaltungsverfahren nach § 126 Abs. 1 Ziffer 1 EisebG nach sich ziehen.

Verweigerung der Erbringung von Schiebeleistungen

Das EVU A verweigerte dem EVU B auf einer Bergstrecke die Erbringung von Schiebeleistungen entgegen einer anfänglichen Zusage. Obwohl das EVU B die Beschwerde zurückzog, stellte die SCK von Amts wegen weitere Erhebungen an. Aufgrund des von der SCG im Auftrag der SCK erhobenen Sachverhalts teilte die SCK dem EVU A mit, dass dessen als Rechtfertigung angeführter Eigenbedarf nicht nachvollziehbar sei. Der Hinweis, dass eine vertretbare Alternative am Markt vorhanden gewesen sei, wurde als wenig überzeugend zurückgewiesen. Der Hinweis des EVU A, dass die Erbringung der Schiebeleistung keine Service-

Die Semmering-Bergstrecke stand im Mittelpunkt von Verfahren der SCK, da hier einerseits Rabatte auf das IBE gewährt werden und andererseits Schiebeleistungen erforderlich sind.



leistung im Sinne des § 58 Abs. 1 und 2 EISBG sei, ging nach Ansicht der SCK ins Leere, da das EVU A ursprünglich bereit gewesen war, die Schiebeleistung zu erbringen. Für die SCK lag ein diskriminierendes Verhalten vor. Kurze Zeit später wurden die Schiebeleistungen durch das EVU A erbracht.

Fahrverbot für bestimmte Typen von Kesselwagen

Ein EIU erließ ein Fahrverbot für bestimmte Typen von Kesselwagen. Seitens des Verbandes der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI) wurde der Verdacht auf Diskriminierung an die SCK herangetragen, zumal keine technische Begründung für das Fahrverbot angegeben wurde. Die SCK leitete daraufhin ein Verfahren ein und beauftragte die SCG mit entsprechenden Erhebungen, wobei beim Fahrzeugregister der SCHIG die Eigentümerschaft der betroffe-

nen Wagen erhoben wurde. Das EIU wurde aufgefordert, aus wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Gründen nachzuweisen, ob diese Maßnahme aufgrund entsprechender Berechnungen oder Versuchsergebnisse erfolgte. Dieser Nachweis wurde zur Zufriedenheit der SCK erbracht und das Verfahren eingestellt.

Probleme im Zusammenhang mit Baustellen

Im Berichtsjahr 2009 gab es mehrere Beschwerden von EVUs über Baustellen auf der Schieneninfrastruktur und damit verbundene Streckensperren. So erfolgte etwa die Information über die Sperre des Karawankentunnels für Sanierungsarbeiten nach Ansicht eines EVU nicht zeitgerecht, zumal die Ersatzroute im ausländischen Abschnitt Achslastbeschränkungen unterworfen war. Die SCK führt weitere Erhebungen in dieser Angelegenheit durch.

Um eine ähnliche Problematik ging es in der Beschwerde eines EVU über die mangelnde Koordinierung von Baustellen im In- und Ausland entlang der Donauachse. Vertreter von SCK und SCG nahmen dazu am 08.12.2009 an einem Erörterungsgespräch zwischen Vertretern der deutschen BNetzA und der DB-Netz in München teil. Nachdem in diesem Fall kein diskriminierendes Verhalten des österreichischen EIU festgestellt werden konnte, wurde das Verfahren eingestellt.

In einem anderen Fall führte eine mehrere Wochen dauernde Streckensperre wegen Bauarbeiten dazu, dass ein bisher regelmäßig durch ein privates EVU bedientes Ladegleis nicht bedient werden konnte. Dem Verladener entstanden dadurch erhebliche Mehrkosten für den Straßentransport, zumal auch keine Umleitung auf der Schiene möglich war.

Die EVUs brachten im Zusammenhang mit Streckensperrungen wegen Baustellen insbesondere vor, dass die Information über geplante Sperrungen nicht rechtzeitig erfolgt und ihnen – z. B. durch Umleitungen oder Straßentransport – Kosten entstehen, die vom EIU nicht ersetzt werden. Weiters entspreche die Sperrzeit nicht der Bauzeit. Im Zusammenhang mit diesen Beschwerden stellte sich die grundsätzliche Frage, ob baustellenbedingte Einschränkungen der Infrastruktur seitens der EIUs nicht extensiv gehandhabt werden, um die Baukosten zu minimieren, wogegen die daraus resultierenden Betriebserschwernisse zu Lasten der betroffenen EVUs gehen.

Pflicht zur Veröffentlichung der SNNB

In der Frage der Pflicht zur Veröffentlichung von SNNB im Internet gab es mit einem Netzbetreiber eine Diskussion über den Personenkreis, dem die SNNB zugänglich sein sollen. Der Netzbetreiber wollte einen Teil der Dokumente mit dem Hinweis auf das daran bestehende Urheberrecht nur einem eingeschränk-

ten Benutzerkreis zugänglich machen. Die SCK vertrat jedoch den Standpunkt, dass die Veröffentlichungspflicht für die SNNB gem. § 59 Abs. 2 EisbG keine Ausnahme zulässt. Die SCG wurde beauftragt, die weitere Vorgangsweise des Netzbetreibers zu beobachten.

Regulierungsmaßnahmen für Anschlussbahnen

Die im § 75a Abs. 3 EisbG geforderten Regulierungsmaßnahmen für Anschlussbahnen werden weiterhin laufend bearbeitet. Inzwischen konnten einige weitere Verfahren abgeschlossen werden. In einem Fall wurde dem Ersuchen um Erleichterung nicht stattgegeben.

Änderung von IBE-Tarifen

Seitens eines großen Netzbetreibers wurde kurzfristig angekündigt, einige traditionelle Bestandteile der IBE-Tarife für das Jahr 2010 abzuschaffen bzw. zu ändern. So wurde insbesondere die Marktsegmentierung (Aufschläge für Ganzzugverkehr, Abschläge für Personenverkehr usw.) aufgegeben. Die Gleisabnutzungs-komponente sollte aufkommensneutral umgestaltet werden, sodass künftig auch die bislang „neutral“ eingestuft 1116 (Taurus) Lokomotiven einen (geringeren) Aufschlag zahlen müssten. Generell würden die Tarife stärker steigen als zuletzt. Eine detaillierte Analyse der letztgültigen Unterlagen erfolgt im Jahr 2010. In einem anderen Fall wurde die SCG seitens der SCHIG in Kenntnis gesetzt, dass ein EIU beabsichtigte, seine IBE-Gestaltung vom Vollkostenansatz in Richtung Grenzkostenansatz zu verändern, während ein anderes EIU das Gegenteil plante. Die SCK wies darauf hin, dass man aus Wettbewerbssicht nicht allgemein sagen kann, dass ein Wechsel vom Vollkostenersatz zum Grenzkostenersatz oder umgekehrt bedenklich sei. Dies werde im Einzelfall zu prüfen sein. Ein abrupter Wechsel ist bedenklich,

es müssen bestimmte Übergangsfristen eingehalten werden. Die SCK beschloss einhellig, die Infrastrukturbetreiber im Sinne des § 68 Abs. 2 EibG künftig zu ersuchen, die Benützungsentgeltregelung (Kalkulationsgrundlagen) vorzulegen, insbesondere entsprechende Gespräche mit den EIU und der SCHIG zu führen.

Rabatt auf das IBE für Bergstrecken

Der von einem Netzbetreiber für bestimmte Bergstrecken gewährte Rabatt auf das IBE wurde auf Anfrage der SCK damit begründet, dass der Rabatt diese Strecken gegenüber Strecken ausländischer Netzbetreiber wettbewerbsfähiger machen soll. Andererseits sind die rabattierten Strecken in der Erhaltung besonders teuer.

Abschluss von Rahmenverträgen über die Nutzung von Schieneninfrastruktur

Die bevorstehende Liberalisierung des Schienen-Personenverkehrs hat die Frage des Abschlusses von Rahmenverträgen für die Nutzung der Schienennetzinfrastruktur aktualisiert. Bisher gibt es in der Frage der Rahmenverträge zwar gewisse Erfahrungen aus Deutschland, die von RailNetEurope erstellten Muster enthalten aber nur formale, jedoch keine inhaltlichen Vorgaben. SCK/SCG sind diesbezüglich in engem Kontakt mit den Netzbetreibern, um in dieser Frage eine gesetzeskonforme und einheitliche Regelung herbeizuführen.

IBE-Rabatt für die Ausrüstung von Lokomotiven mit ETCS

Ein Netzbetreiber gewährte für die Ausrüstung von Lokomotiven mit dem Zugsicherungssystem ETCS einen Rabatt vom IBE als Förderung für die Investitionskosten. Die SCG führte Erhebungen durch, um festzustellen, ob und

auf welcher Grundlage ein solcher Rabatt tatsächlich gewährt wurde. In der Folge gab der Infrastrukturbetreiber eine zufrieden stellende Stellungnahme ab, weshalb das Verfahren eingestellt wurde.

Mangelnde Sicherheitsbescheinigung eines EVU

Das EVU A erhob Beschwerde gegen ein EIU, da dieses seiner Kenntnis nach dem EVU B Verkehre gestattete, ohne dass eine Sicherheitsbescheinigung vorlag. Der Beschwerdeführer hatte vor einiger Zeit in derselben Situation auf Straßentransport ausweichen müssen. Die Erhebungen der SCG ergaben, dass die beanstandeten Verkehre formal in Verantwortung und mit der Sicherheitsbescheinigung eines dritten EVU gefahren werden und somit keine Verletzung der Bestimmungen vorliegt. Das EVU A zog daraufhin seine Beschwerde zurück.

Stornogebühren bei Nichtinanspruchnahme von Fahrplantrassen

Anlässlich einer beabsichtigten Bestellung von Fahrplantrassen für einen Personen-Fernverkehr wurden seitens des Infrastrukturbetreibers Stornogebühren für den Fall in Aussicht gestellt, dass die Trassen nicht in Anspruch genommen werden. Da derartige Gebühren in den SNNB des Infrastrukturmanagers nicht angeführt waren, stand die SCK auf dem Standpunkt, dass dafür als Rechtsgrundlage lediglich der § 59b EibG in Frage kommt. Es handelt sich aber diesbezüglich um eine administrative und finanzielle Modalität hinsichtlich des Zuges zur Schieneninfrastruktur, die in den SNNB aufzuführen ist. Die SCK ersuchte den Infrastrukturbetreiber daher, künftig die Berechnungsmethoden gem. § 59b EibG in die SNNB aufzunehmen, was dieser in der Folge durchführte.



Die Ausstattung von Stationen ist maßgeblich für die Höhe des Stationsentgelts. Während der Bauphasen eintretende Verschlechterungen führten zu Beschwerden an die SCK.

Höhe der Reduzierungsentgelte in einem Rahmenvertrag

Anlässlich des Abschlusses eines Rahmenvertrags mit fünfjähriger Laufzeit stellte die SCK fest, dass darin Reduzierungsentgelte in auffälliger Höhe enthalten waren. Die Höhe dieser Entgelte erschien den Mitgliedern der SCK aus wettbewerbsaufsichtsbehördlicher Sicht bedenklich und war daher Gegenstand von Untersuchungen hinsichtlich eines möglichen Markteintrittshindernisses. Der Infrastrukturbetreiber wurde um Vorlage der Kalkulationsgrundlagen der Reduzierungsentgelte ersucht. Die darin dargelegte Berechnungsmethode erschien der SCK plausibel.

Genehmigung eines Rahmenvertrags

Weiters wurde der SCK ein Rahmenvertrag mit 15 Jahren Laufzeit vorgelegt, welcher gemäß § 64 Abs. 5 EisbG der Genehmigung durch die

SCK unterliegt. Diese hatte zu prüfen, ob ein derartiger Vertragszeitraum gerechtfertigt erscheint. Die SCK forderte zunächst Unterlagen über die besonderen Investitionen und Risiken an. In weiterer Folge ergab die Prüfung, dass es sich um umfangreiche und langfristige Verpflichtungen handelt, welche eine derartig lange Vertragslaufzeit rechtfertigen. Einen wesentlichen Bestandteil der Investitionen stellte die Fahrzeugbeschaffung dar, für welche Kreditverträge mit langen Laufzeiten abgeschlossen worden waren. Nach Abhaltung einer Verhandlung wurde der vorgelegte Rahmenvertrag von der SCK genehmigt.

Rückbauten von Verkehrsanlagen

Bezüglich der Bereitstellung von Bahninfrastruktur erhob sich die Frage, nach welchen Gesichtspunkten allfällige Rückbauten von Verkehrsanlagen erfolgen. In einem

konkreten Fall ging der Infrastrukturbetreiber vom künftigen Bedarf des Marktführers aus. In einem Gespräch mit Vertretern der SCG wurde von der Regulierungsbehörde darauf hingewiesen, dass auch allfällige Neuverkehre von Dritten zu berücksichtigen sind, zumal das 3. Eisenbahnpaket eine Liberalisierung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs beinhaltet.

Verrechnung von Wagenstandsgebühren

Ein deutsches Logistikunternehmen erhob bei der SCK Beschwerde über die Verrechnung von Wagenstandsgebühren durch ein marktbeherrschendes EVU. Diese Gebühren werden laut Tarif dann berechnet, wenn eine Wagenbestellung auf ein Ladegleis oder eine Anschlussbahn verzögert wird, weil die Anlage durch Wagen eines anderen EVU besetzt ist. Die Gebühr wird jedoch nicht berechnet, wenn die Verzögerung durch Wagen desselben EVU verursacht wird. Das zunächst eingeleitete wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren wurde in der Folge wieder eingestellt, da es sich bei der Verrechnung des Wagenstandsgeldes um einen zivilrechtlichen Anspruch handelt. Dennoch wird die Frage eines diskriminierenden Verhaltens von der SCK im Jahr 2010 weiter geprüft.

Auflassung eines Stationshaltes aus fahrplantechnischen Gründen

In einem Verfahren wurde die Problematik der Fahrplangestaltung aufgegriffen. Ein Aufgabenträger hatte darüber informiert, dass ein Stationshalt aus fahrplantechnischen Gründen aufgelassen wurde. Die SCK erblickte darin eine wettbewerbsaufsichtsbehördliche Problematik gemäß § 74 Abs. 1 Ziffer 1 EisbG. Das EVU teilte mit, dass entsprechende Ersatzmaßnahmen getroffen wurden.

Stellungnahmen der SCK und der SCG

Mitglieder der SCK haben gemeinsam mit der SCG eine umfangreiche Stellungnahme zum Entwurf einer EU-VO „Europäisches Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“ abgegeben. Diese enthält u. a. folgende Punkte:

- Die Zielsetzung der Initiative wird unterstützt.
- Die Priorisierung internationaler Güterzüge würde einen Paradigmenwechsel in der Praxis darstellen.
- Starre Vorrangregeln erscheinen wenig geeignet, um Infrastrukturkapazitäten optimal zu nützen, bei einem Großteil der internationalen Gütertransporte ist nicht die minutengenaue Abwicklung, sondern die Reduktion der Gesamtfahrzeit entscheidend.
- Die Erweiterung der Zugangsberechtigten um Spediteure und Verlader etc. wird begrüßt – ebenso der bessere Zugang zu Terminals.
- Die internationale Verknüpfung der Regulierungsbehörden ist ausbaufähig und muss denselben Standard wie jene der Infrastrukturbetreiber erreichen.
- Eine zeitnahe Kontrolle der Regulierungsbehörde ist gegenüber einer ex post Betrachtung anzustreben.

Weiters wurde von SCG und SCK eine Stellungnahme zum Entwurf des Bundesgesetzes zur Änderung des Bundesbahngesetzes, des Privatbahngesetzes 2004 und des Eisenbahngesetzes 1957 abgegeben. Darin geht es vor allem um eine Restrukturierung der ÖBB. Die SCK merkte an, dass aus ihrer Sicht vor allem die mögliche Verlagerung des Verschubs vom Infrastrukturbetreiber zu einer Absatzgesellschaft bedenklich ist, da diese gegenüber anderen EVUs ein Diskriminierungspotenzial besitzt. Immerhin war es der seinerzeitige Beweggrund des Gesetzgebers, den Vershub als Aufgabe der damaligen ÖBB-Betrieb zu normieren, um eine Wettbewerbsverzerrung hintanzuhalten.

Infrastruktur-Benutzungsentgelte in Österreich

Für die Nutzung der Schieneninfrastruktur wird vom Betreiber, vergleichbar mit der Autobahnmaut, ein Infrastruktur-Benutzungsentgelt (IBE) berechnet. Die Höhe des IBE hat gem. Art. 7 (3) RL 2001/14 zwischen den Grenzkosten und den Vollkosten zu liegen. Das Entgelt für die Nutzung der Schieneninfrastruktur und zusätzlicher Leistungen, wie beispielsweise Vershub, Schulungseinrichtungen oder Abstellungen wird im Fall der ÖBB-Infra durch das BMVIT geprüft und genehmigt.

Die Bestandteile des IBE, sowie die Preise werden jährlich aktualisiert und im Produktkatalog veröffentlicht. Der Produktkatalog Netzzugang 2009 bestand aus folgenden Teilen:

- Zugtrasse und sonstige Leistungen
- Stationen
- Anlagen
- Vershub

Der Produktkatalog 2009 war entsprechend dem Fahrplanwechsel bis 12. Dezember 2009

gültig. Der Produktkatalog 2010 entspricht dem Fahrplanjahr bis 11. Dezember 2010.

Die unten stehende Tabelle gibt einen Überblick über sämtliche mögliche IBE-Komponenten, die im Rahmen der Leistungserstellung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen auftreten können.

Reiseverkehr	Güterverkehr
Zugtrasse und Zugfahrt (Standardpaket)	Zugtrasse und Zugfahrt (Standardpaket)
+ Stationshalt	+ Vershub
+ Vershub	+ Abstellung von Fahrzeugen/anlagenbezogene Gleisnutzung/Be- und Entladung
+ Abstellung von Fahrzeugen/Gleisnutzung	+ Nutzung sonstiger Anlagen
+ Nutzung sonstiger Anlagen	
= Summe gesamt	= Summe gesamt

Abb.1: Schemata mögliche IBE-Komponenten
Quelle: ÖBB-Infra, SCG-eigene Darstellung

Die Berechnung des IBE für den Güterverkehr unterscheidet sich nur insoweit von jener für

Basisentgelt	Streckenbezogene Zugkilometer + Bruttotkm	obligatorisch
Qualitative Abschläge/Zuschläge	± Triebfahrzeugfaktor (Tfz)	obligatorisch
	- ETCS-Abschlag	kausal
	± Performance Regime	kausal
Streckenbezogene Abschläge/Zuschläge	+ Engpasszuschlag - Korridorspezifischer Verkehrsanreiz (Semmering, Wechsel)	kausal
Marktsegmentierung	Güterverkehr + Direktverkehr - Kombiniertes Ladungsverkehr (KLV) - Wagenladungsverkehr (WLV) - Fahrvershub	obligatorisch

Abb. 2: Zugtrasse und Zugfahrt Standardpaket
Quelle: ÖBB-Infra

den Personenverkehr, als der Stationshalt keinen Eingang in die Berechnung findet. Das Standardpaket wird nach dem in Abb. 2 dargestellten Modell berechnet. Die Formel für das IBE inkl. Berücksichtigung der Zu-/Abschläge sieht wie folgt aus:

$$\text{IBE}_{\text{Zugtrasse+Zugfahrt}} = \text{Btkm} * \text{btk} + \text{Zugkm} * \text{zk} \pm \text{Zu-/Abschläge}$$

Die Abkürzung btk ist der Wert für die Bruttotonnenkilometer und beträgt für 2009 0,001076 €.

Folgende Zu- und Abschläge sind relevant:

Qualitative Zu- und Abschläge	Streckenspezifische Zu- und Abschläge	Verkehrsartbezogene Zu- und Abschläge
Triebfahrzeugabschlag für TFZ-Kat A	Engpasszuschlag	Güterverkehr-Direktverkehr (Zuschlag)
Triebfahrzeugabschlag für TFZ-Kat C	Korridorspezifischer Verkehrsanzreiz	Güterverkehr-kombinierter Ladungsverkehr (Abschlag)
ETCS-Abschlag		Güterverkehr-Fahrverschub (Abschlag)
		Reiseverkehr (Abschlag)
		Dienstzüge (Abschlag)

Abb. 3: Zu- und Abschläge im Produktkatalog 2009
Quelle: ÖBB-Infra

Je nach Streckenkategorien gibt es einen Wert zk. Man unterscheidet dabei nach folgenden Netzen bzw. Achsen:

- Brennerachse
- Westbahn
- sonstige internationale Achsen
- sonstiges Kernnetz
- Ergänzungsnetz
- Schmalspurbahnen

Davon ist die Brennerachse die teuerste mit einem zk von 2,94 € (Preis 2009). Die Westbahn gilt als zweitteuerste und liegt mit einem Faktor von 2,43 € rund 17% unter dem Wert für die Brennerachse.

Für den Produktkatalog 2009 gab es eine Preisindexierung der Produktpreise zur Teuerungsabgeltung von rund 2,5%.

Wesentliche Änderungen 2009:

1. Vier Produktkataloge für vier Leistungsbe-
reiche
2. Neues Produkt-/Preismodell für den Stati-
onshalt
3. TFZ-Faktor: Definition bei Mehrfachtraktion
4. Standortänderungen für Vershubleistungen

Neues Produkt-/Preismodell für den Stationshalt

Entgelte für den Stationshalt wurden bis zum Ende der Geltungsdauer des Produktkatalogs 2008 der ÖBB-Infra ausschließlich für Stationen ab einer Bahnsteigkante von 55 cm eingehoben. Dies führte beispielsweise dazu, dass kein Entgelt in Graz Hauptbahnhof berechnet wurde. Der Produktkatalog 2009 sah erstmals eine Be-
preisung aller Stationen der ÖBB-Infra vor. Hochpreisige Stationen wurden billiger. Somit ergibt sich folgendes wie in Abb. 4 dargestell-
tes Bild.

- 2009 gab es ebenso wie 2008 sechs Stations-
segmente.
- Die Preisspanne lag 2008 zwischen 0 € und
6,5 €, 2009 zwischen 0,2 € und 3,5 €.
- Im Vergleich zu 2008 (179 Stationen) wur-
den 2009 für 1.303 Stationen Entgelte ein-
gehoben.
- Somit wurden Regionalverkehre, für deren
Stationen nun Entgelte eingehoben werden,
deutlich teurer.

Der Produktkatalog 2010 der ÖBB-Infra sieht Preise zwischen 0,21 € und 3,59 € je Halt vor. In erster Linie zielt die Höhe des Entgelts auf die Fahrgastfrequenz ab. Dies wird als Modul 1 bezeichnet. Es wird in sechs Kategorien unter-
schieden. Hier wird das geringste Entgelt bei kleinen Bahnhöfen mit bis zu 500 Fahrgästen pro Tag eingehoben. Das höchste Entgelt kommt bei Fahrgastzahlen ab 27.500 Personen pro Tag zur Anwendung.

Im Modul 2 werden Zu- und Abschläge ver-
rechnet. Diese richten sich nach der Qualität

der erbrachten Leistungen an den Stationen (Wetterschutz, Lautsprecheranlage, Sicherheitsvorkehrungen und dergleichen).

Das Modul 3 betrifft die Verkehrsart. Hier wird der Fernverkehr höher bewertet.

Am Beispiel der Südbahn von Wien nach Graz können die jüngste Entwicklung und die zukünftige Preisgestaltung gezeigt werden. Es sind starke Differenzen zu erkennen.

Abb. 4: Stationsentgelt je Halt (ÖBB-Stationen)

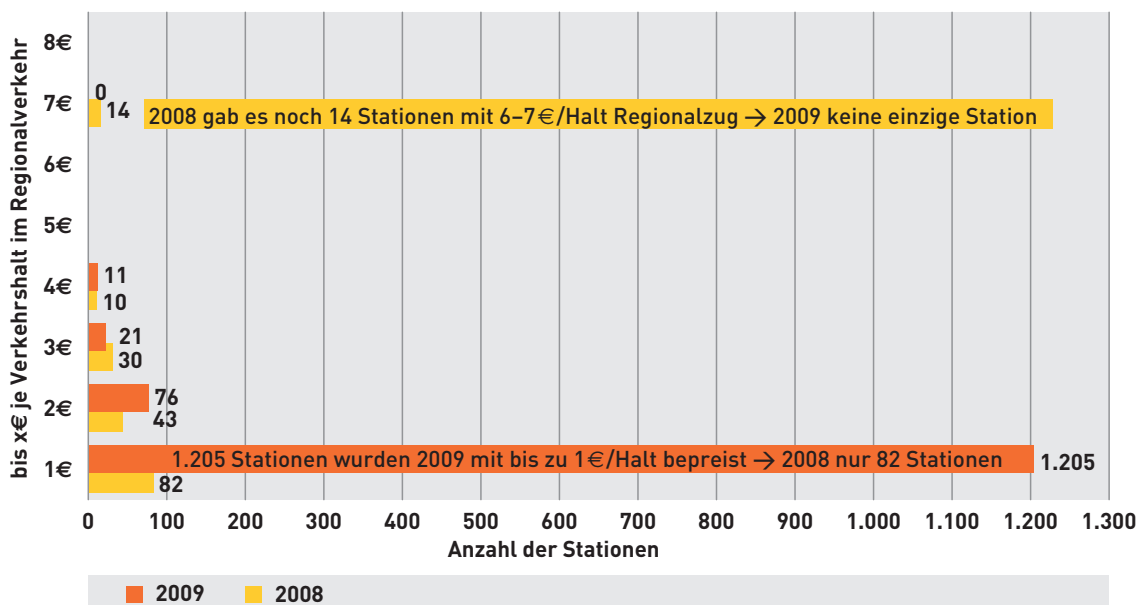
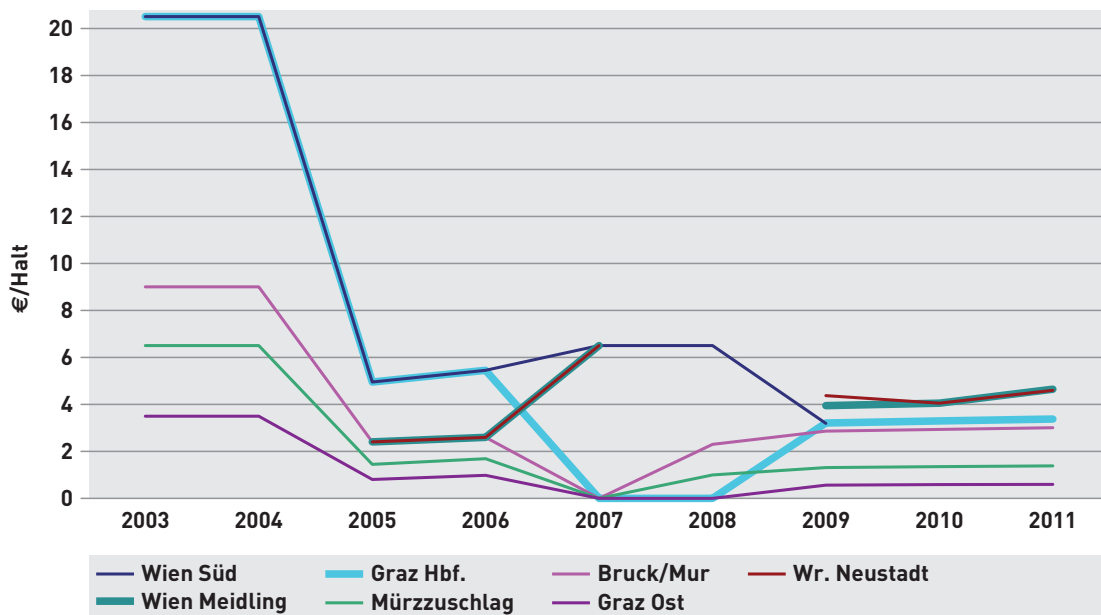


Abb. 5: Stationshalt Südbahn (ausgewählte Halte Schnellzug)



Als Grundlage für die Berechnung dienten Fernverkehrszüge (Intercity), Abb. 5:

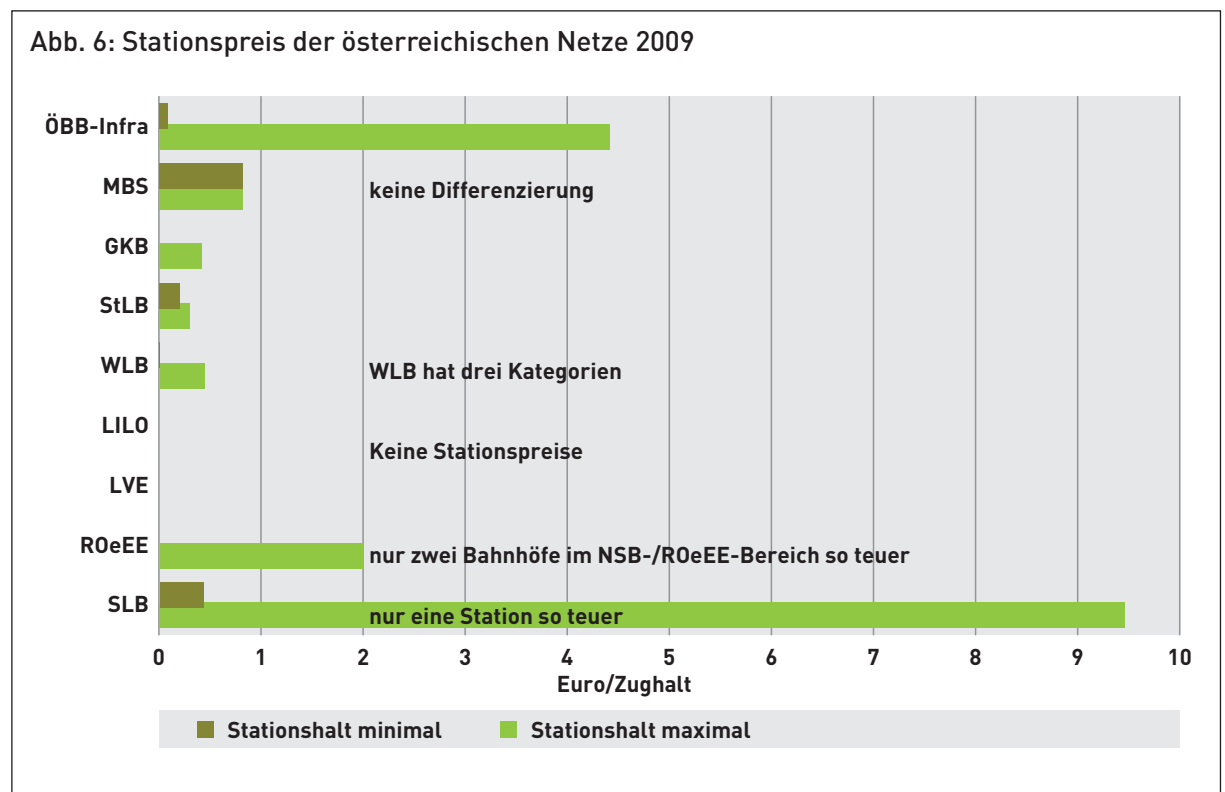
- Die Preise wurden um zwei Drittel billiger.
- Kontinuität kann erst in den jüngsten Jahren erkannt werden.
- Die preisliche Spannweite dieser ausgewählten Stationen umfasst 2009 0,56 € bis 4,38 €. 2003 war die Spannweite noch wesentlich größer.
- Beispielhaft wurde mit Graz Ostbahnhof auch ein Bahnhof einer Sekundärstrecke mitbetrachtet, dessen Preis 2009 0,56 € betrug.
- 2007 und 2008 wurden Stationen mit niedriger Bahnsteighöhe nicht bepreist.
- Bauliche Entwicklungen, die höhere Preise ermöglichen, sind zuletzt in Wien Meidling feststellbar.
- Müzzuschlag und Graz Ostbahnhof können künftig keine Verbesserungen aufweisen, womit das Stationsentgelt stagniert.

Abb. 6 zeigt abschließend einige Infrastrukturbetreiber im Vergleich.

Abgeleitet kann anhand der Spannweite festgestellt werden:

- Einige EIUs haben keine Stationspreise bzw. der niedrigste Preis ergibt 0,0 €/Zughalt.
- Die SLB besitzt die teuerste Station aller Infrastrukturbetreiber (Salzburg Hbf. Lokalbahn). Diese Station in Tunnellage ist allerdings vergleichbar mit einer U-Bahn-Station.
- Im ÖBB-Netz finden sich zahlreiche Tunnelstationen wie Wien Mitte oder St. Anton am Arlberg – dies stellt aber in der Berechnung im Gegensatz zur SLB kein Kriterium dar.
- Die ÖBB haben mit 60 Ausstattungskategorien auch aufgrund des Netzes die meisten Kategorien.
- Zu beachten ist, dass die meisten EVUs, die mit ihren Zügen im eigenen EIU-Bereich fahren, in einem ÖBB-Bahnhof beginnen bzw. enden.

Abb. 6: Stationspreis der österreichischen Netze 2009



TFZ-Faktor: Definition bei Mehrfachtraktion

Grundsätzlich werden Triebfahrzeuge im Produktkatalog der ÖBB-Infra auf Basis der Beanspruchung der Schieneninfrastruktur eingestuft. Dabei werden drei Kategorien unterschieden:

Bewertungsziffer $d < 1$	Triebfzg. Kategorie A
Bewertungsziffer $d \geq 1$ und $\leq 1,05$	Triebfzg. Kategorie B
Bewertungsziffer $d > 1,05$	Triebfzg. Kategorie C

Das heißt, das IBE vermindert sich für Triebfahrzeuge der Kategorie A pro gefahrenem Zugkm um den Triebfahrzeugabschlag und erhöht sich für Triebfahrzeuge der Kategorie C um den Triebfahrzeugzuschlag. Es gibt keinen triebfahrzeugspezifischen Zu- oder Abschlag für Triebfahrzeuge der Kategorie B.

Davon betroffen ist die Baureihenfamilie 1016, 1116 und 1216, die von Kategorie B auf C umgereicht wurde.

Für 2009 ist neu, dass in jedem Fall der Mehrfachtraktion pro Zug maximal ein Triebfahrzeug für die Verrechnung herangezogen wird. Und zwar kommt jeweils die gleisbelastendere Kategorie zum Einsatz. Bei Triebfahrzeugen der Kategorie A und B wird Kategorie B als Maßstab genommen, bei Kategorie A und C wird der Triebfahrzeugfaktor für Kategorie C bestimmt.

Berechnung von Infrastruktur-Benutzungsentgelten

Auffällig sind bei der Gegenüberstellung der Entgelte der Anstieg im Personenverkehr und eine Vergünstigung im Güterverkehr. Wird für einen Intercity von Wien Meidling nach Graz ein Engpasszuschlag verrechnet, ergeben sich gegenüber 2009 Erhöhungen im Ausmaß von 10,11% (2010) und 12,98% (2011). Im Güterverkehr errechnen sich Verbilligungen ohne Engpasseinheit von 12,25% (2010) und 10,08%

(2011) sowie unter Einbeziehung der Engpasseinheit von 11,94% (2010) und 9,76% (2011). Nachdem der Semmeringabschlag 2010 reduziert wurde, wird er 2011 wieder angehoben.

IC Wien Meidling – Graz, 500 t, Taurus	2009	2010	2011
210 Tarifkm, sonst int. Achse	354,94	351,62	360,40
Btkm	112,98	115,71	118,55
Tfz Kat B, C	0,00	2,21	0,00
Semmeringabschlag 41 km	-66,82	-56,69	-58,11
Reiseverkehr	-28,24		2,25
Engpasszuschlag	12,91	13,24	13,57
Summe	385,78	426,08	436,65
Stationshalte	17,03	17,46	18,43
Summe IBE + Stationen	402,81	443,54	455,08
2009 = 100%	100,00	110,11	112,98

Der Engpasszuschlag beträgt nur 3% der Gesamtkosten 2009. Hingegen bringt der Semmeringabschlag eine Reduktion von 13% sowie der Reisezug eine Reduktion von 6%.

Abb. 7: Intercity von Wien nach Graz mit Engpasszuschlag

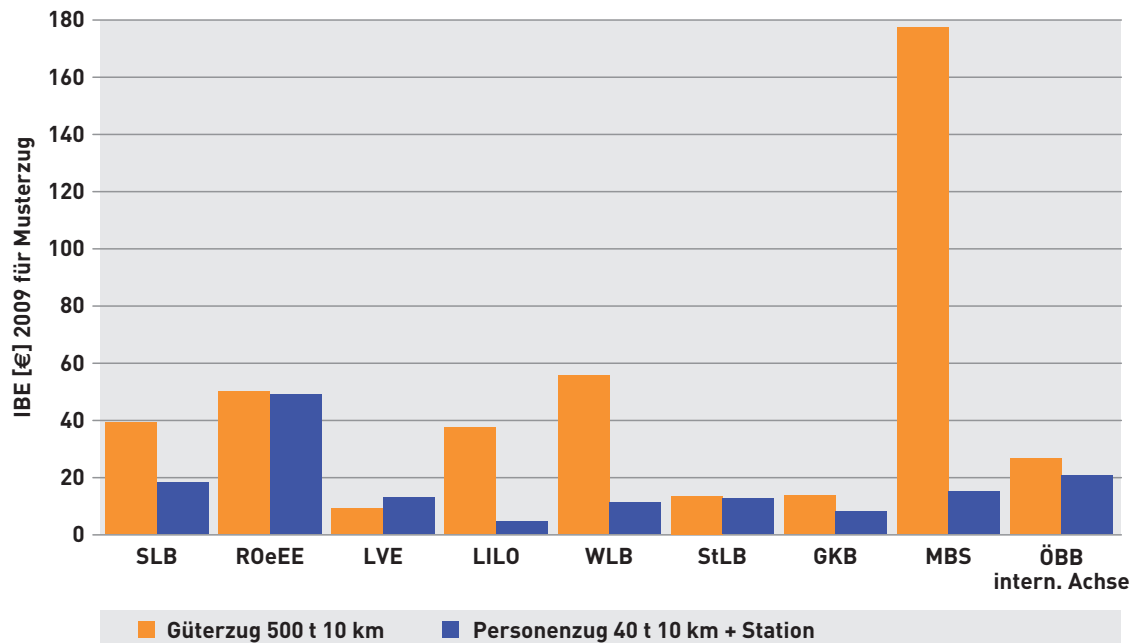
Güterzug direkt, 1.000 t, Taurus	2009	2010	2011
210 Tarifkm, sonst int. Achse	354,94	351,62	360,40
Btkm	225,96	231,42	237,09
Tfz Kat B, C	0,00	2,21	2,25
Semmeringabschlag 41 km	-66,82	-56,69	-58,11
GV direkt	88,25		
Engpasszuschlag	12,91	13,24	13,57
Summe	615,25	541,79	555,20
2009 = 100%	100,00	88,06	90,24

Interessant ist auch ein Vergleich einiger Infrastrukturbetreiber in Österreich. Für die Berechnung wurde der teuerste Streckenabschnitt unterstellt (ausgenommen ÖBB-Infra). Da die Netze mitunter sehr klein sind, wurde der Musterzug mit 10 km bei 500 Bruttotonnen kalkuliert. Der dieselbetriebene Personenzug, der die teuerste und billigste Station bedient, wurde mit 40 t bei gleicher Fahrtstrecke veranschlagt.

Die Berechnungsgrundlagen differieren. So gibt es EIUs, die keine Gesamtbruttotonnenkm

Abb. 8: Güterzug von Wien nach Graz mit Engpasszuschlag

Abb. 9: IBE der österreichischen Netze 2009



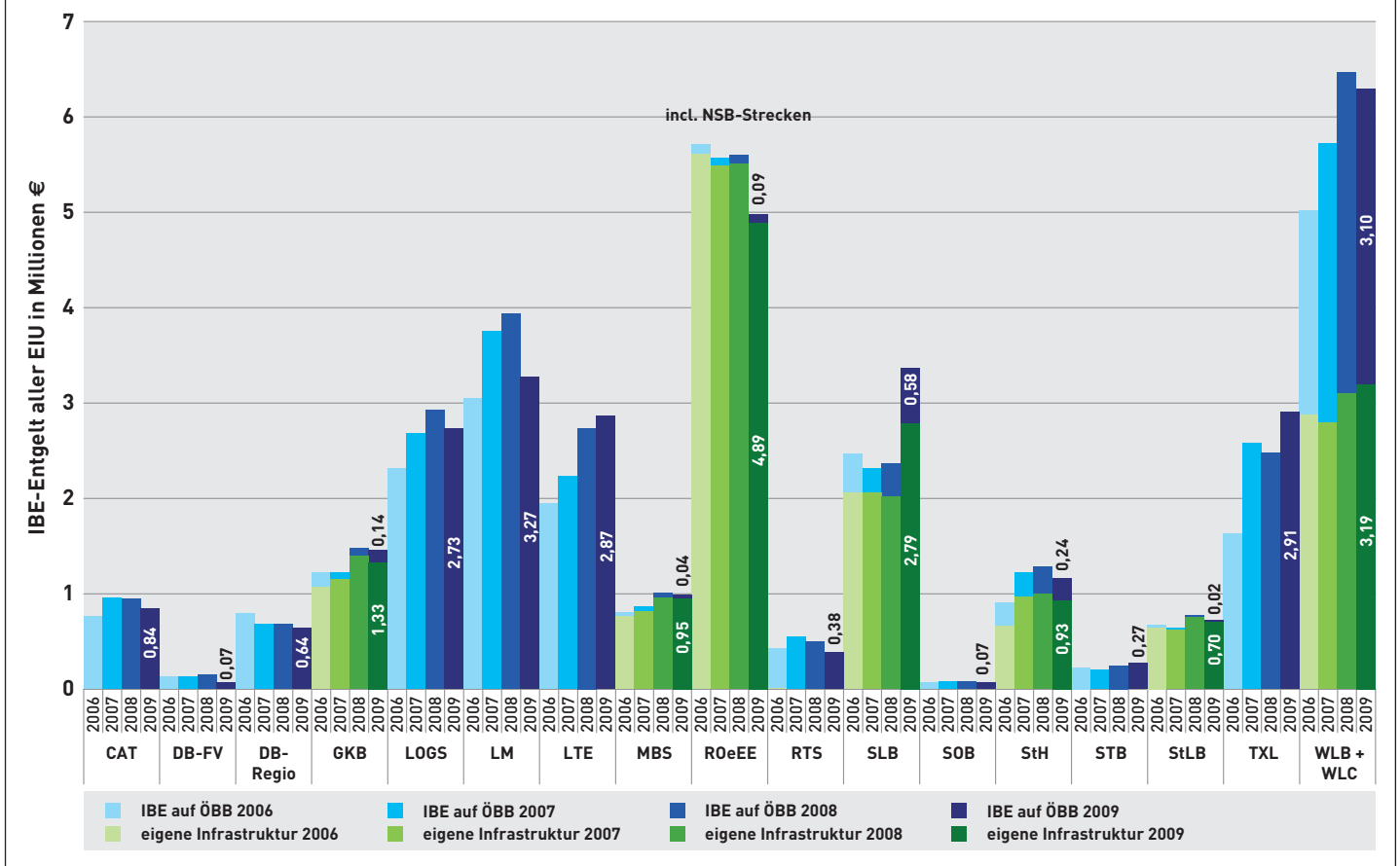
verrechnen. Im Gegensatz dazu kommt ein Achsentgelt hinzu. Neben der ÖBB-Infra unterschieden 2009 auch andere EIUs bei Güterverkehr und Personenverkehr verschiedene Sätze. Auffallend erscheint, dass diesbezüglich höhere Sätze im Güterverkehr in Rechnung gestellt werden. Geringe Netzgrößen spiegeln sich zumeist auch in vereinfachten Berechnungen wider (Abb. 9).

- Mit Abstand die höchsten Tarife weist die MBS auf. Zu beachten ist aber, dass sich der Güterverkehr überwiegend innerhalb von 5 km abspielt.
- Sehr große Spannweiten können auch bei der SLB und WLB identifiziert werden.
- Kaum eine Spanne ist bei der GySEV sowie der StLB festzustellen.
- Die Mustergüterzüge sind in der Regel billiger als die Musterregionalzüge (außer LVE). Abb. 10 stellt in vereinfachter Grafik die Infrastrukturnutzung der privaten EVUs im ÖBB-

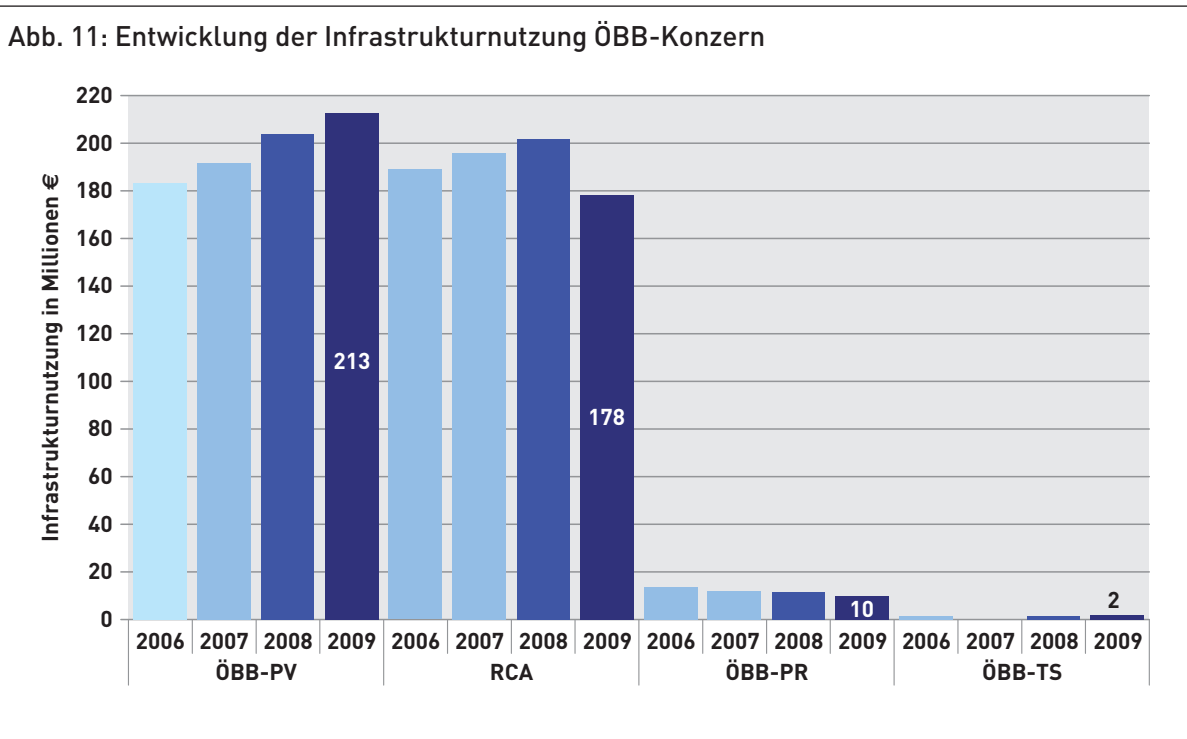
und im eigenen Netz dar. Es kann deutlich erkannt werden:

- Die Güterverkehrssparte der WLB (nun WLC) verkehrt sehr stark im Netz der ÖBB. Die Spaltung WLB – WLC wurde hier noch nicht vorgenommen.
 - TXL konnte 2009 durch Übernahme neuer Verkehre zulegen.
 - Ebenfalls zulegen konnte die STB.
 - DB-FV und SOB haben durch die geringen Grenzabschnitte nur geringe IBE-Zahlungen.
 - Die ROeEE und die StLB erbringen nur wenige Leistungen im Netz der ÖBB-Infra. Die Steirer erzielten ebenso Mehrerlöse im eigenen Netz.
 - CAT ist das einzige nennenswerte private EVU im Personenverkehr im ÖBB-Netz.
- Zu beachten ist weiters, dass die STB 2009 auch Leistungen im CCG-Netz erbrachte. Ebenfalls im CCG-Netz treten neben der RCA die LTE sowie die WLC auf.

Abb. 10: Infrastrukturnutzung der EVUs ohne ÖBB-Teilgesellschaften



Auf der Semmeringstrecke wird ein Abschlag vom IBE als korridorspezifischer Verkehrsanreiz gewährt, um den Verkehr auf dieser Achse gegenüber Konkurrenzstrecken zu fördern.



Die IBE-Zahlungen der EVUs des ÖBB-Konzerns entwickelten sich unterschiedlich. Die Personenverkehrssparte bezahlte um 4,3% mehr als im Vorjahr. Die RCA erbringt zusätzliche Leistungen in anderen Netzen, wie beispielsweise bei der CCG (Abb. 11).

ab 2009 statt bisher 107 Standorten nur mehr 105 Standorte. Die zwei betroffenen Bahnhöfe sind zum einen Innsbruck Hbf.-Westbahnhof und zum anderen St. Pölten Alpenbahnhof.

Standortänderungen für Verschubleistungen

Auch für Verschubleistungen liegt im Gegensatz zum Vorjahr eine Änderung vor: Es gibt

Vorausschau Änderungen und Kernpunkte Produktkatalog 2010

Der Produktkatalog 2009 war bis 12. Dezember 2009 gültig. Der Produktkatalog 2010 hat von 13. Dezember 2009 bis 11. Dezember 2010 Gültigkeit und enthält im Wesentlichen folgende Änderungen:

Bezüglich der Komponenten des IBE, wie in Abbildung 2, wird es für 2010 keinerlei Marktsegmentierung mehr geben. Auch die Unterscheidung in „Dienstzüge“ und „Reiseverkehr“ entfällt.

Abb. 12: Zu- und Abschläge im Produktkatalog 2010
Quelle: ÖBB-Infra

Qualitativ	Zu- und Abschläge	
	Streckenspezifisch	Verkehrsartbezogen
Triebfahrzeugabschlag für TFZ-Kat A	Engpasszuschlag	
Triebfahrzeugabschlag für TFZ-Kat C	Korridorspezifischer	Verkehrsanzreiz
ETCS-Abschlag		

Anschlussbahnen

Grundlagen, Verträge

Gemäß § 7 EisbG sind Anschlussbahnen Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt-, Neben- oder Straßenbahnen ermöglichen. Durch die unmittelbare oder mittelbare Verbindung kann ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden. Anschlussbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in

- Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels Triebfahrzeugen oder Zweibegefahrzeugen,
- Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschubeinrichtungen,
- Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb.

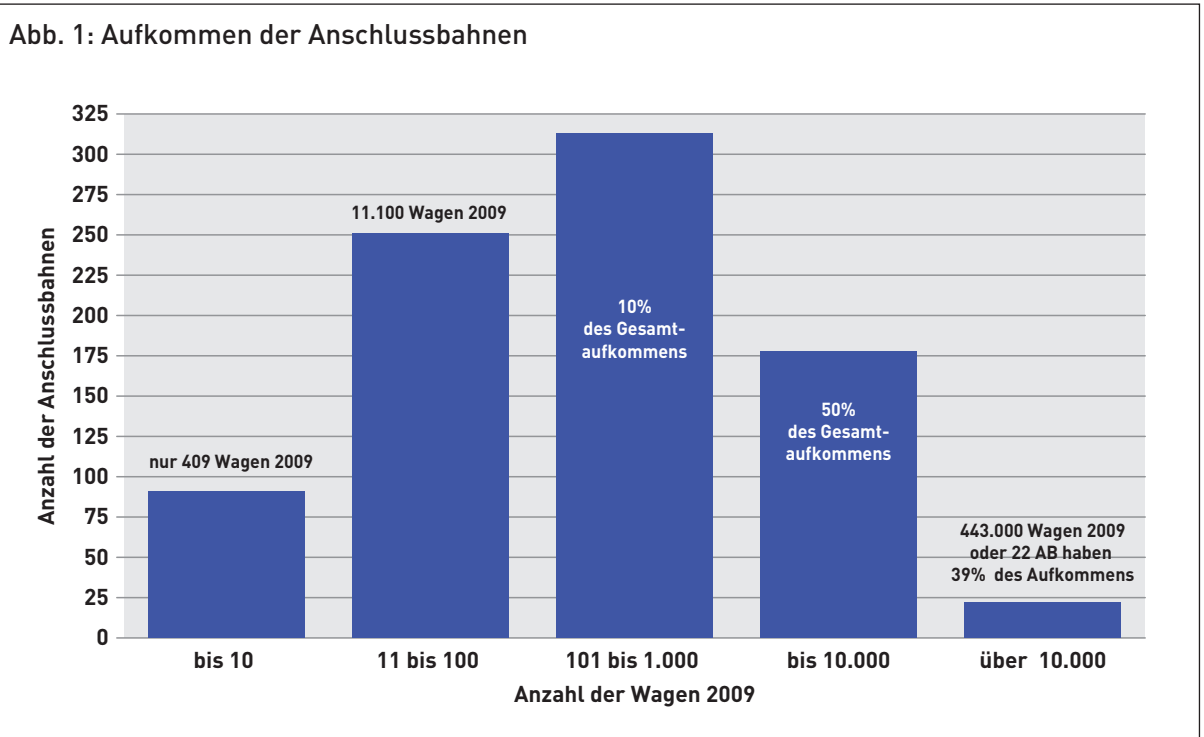
Die nunmehrige ÖBB-Infra unterzeichnet mit dem jeweiligen Anschlussbahnunternehmer einen Vertrag. Dieser Vertrag ist als Muster im

Internet abrufbar. Gegenstand des Vertrages ist neben dem Ort der Anschlussbahn der jährlich zu zahlende Anerkennungsziins. Weiters wird die Art der Sicherungseinrichtungen und das Sicherungsmanagement festgelegt. Der Vertrag enthält auch die Bestimmungen über den Einbau der Anschlussweiche und ob eine Oberleitung vorliegt. Wichtig ist zu erwähnen, wie die Aufteilung der Kosten für die Instandhaltung der Anlagen erfolgt. Integrierende Bestandteile des Vertrages sind der Lageplan der Anlage, die allgemeinen Geschäftsbedingungen und die Kostenbeitragsregelung.

Im Jahr 2009 wurden 145 Infrastrukturanschlussbahnverträge seitens der ÖBB-Betrieb (bzw. ÖBB-Infra) und ein Infrastrukturanschlussbahnvertrag der ROeEE an die SCG übermittelt. Diese wurden gemäß § 53f EisbG



Die Anschlussbahn der Salzburger Stieglbrauerei wird von der SLB betrieben, welche auf ihr ein beträchtliches Transportaufkommen abwickelt.



wettbewerbsaufsichtsbehördlich überprüft. In vier Fällen wurde das Infrastrukturunternehmen seitens der SCK gebeten, Unterlagen nachzureichen, damit kein weiterer Anlass zu wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Maßnahmen gegeben ist.

Aufkommen

2009 waren im ÖBB-Netz 855 Anschlussbahnen in Betrieb. 2008 wurde noch auf 916 Anschlussbahnen ein Aufkommen verzeichnet. Davon befanden sich 863 im ÖBB-Netz (94%). 2009 wurden von den ÖBB 1,13 Mio. Wagen (2008: 1,3 Mio. Wagen) auf diesen Anschlussbahnen beigestellt, womit sich ein Rückgang von 14 % ergibt. Eine Betrachtung aller Infrastrukturnetze zeigt ein Aufkommen von 1,49 Mio. Wagen für 2009.

Eine Analyse der Inanspruchnahme zeigt, dass 22 Anschlussbahnen 39% des Aufkommens aller Anschlussbahnen erzeugen. Die acht frequentiertesten Anschlussbahnen verzeichnen

einen Umschlag von über 20.000 Wagen jährlich, wobei auf der wichtigsten Anschlussbahn 34.000 Wagen bereitgestellt werden. Andererseits haben 91 Anschlussbahnen 2009 weniger als zehn Wagen versandt. Obenstehende Darstellung zeigt dieses Verhältnis.

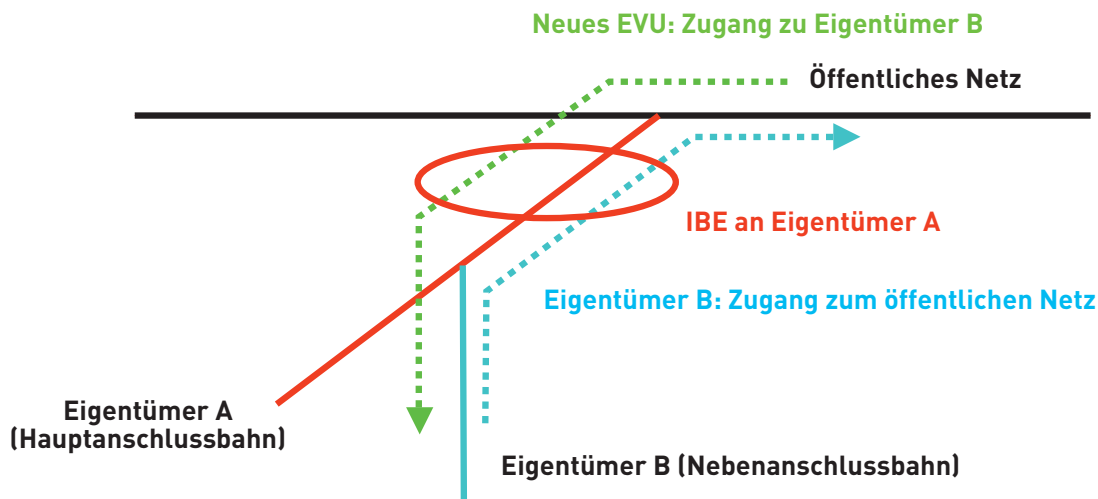
Zugangsrechte

Seit der Eisenbahngesetznovelle 2006 (§ 75a EisbG) unterliegt der Zugang zu verzweigten Anschlussbahnen und Terminals der Regulierung. Eine verzweigte Anschlussbahn liegt dann vor, wenn sich zumindest zwei verschiedene Verlader eine Anschlussbahn teilen (Haupt- und Nebenanschießer). Für nicht verzweigte Anschlussbahnen gilt der § 75a Eisenbahngesetz auch weiterhin nicht, sodass diese nicht der Regulierung unterliegen.

Das Gesetz legt Folgendes fest:

– Zugang ist über die Haupt- und Nebenbahnen hinaus auch auf anderen Eisenbahnen

Abb. 2: Zugangsrechte und Zugangsgebühren (IBE)



einzuräumen, wenn dies für den Zugang zu Terminals und Häfen erforderlich ist (§ 75a Abs. 1 EisbG).

- Zugang auf eine Hauptanschlussbahn ist einem Nebenanschlussnehmer zu gewähren, wenn dies für den Zugang zum öffentlichen Netz erforderlich ist (Durchgangsverkehr, § 75a Abs. 2 EisbG).
- Der Zugang ist sämtlichen Zugangsberechtigten gemäß § 57 einzuräumen.

Die vom § 75a EisbG erfassten Anschlussbahnen und Terminals treffen somit sämtliche Bestimmungen des Regulierungsregimes, insbesondere:

- Erstellung von transparenten SNNB gemäß § 59 EisbG, in denen sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie diesen Zugang einräumen.
- Eine vom Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängige Zuweisungsstelle gemäß § 62 EisbG.

Die Erstellung eines Netzfahrplanes gemäß § 65 EisbG.

- Die Festsetzung eines IBE nach § 68 EisbG, das bestimmte Kriterien erfüllen muss.

- Übermittlung der Unterlagen an die SCG nach §§ 73a, 74a EisbG.

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

Im Zusammenhang mit verzweigten Anschlussbahnen haben sich mehrere Diskussionspunkte ergeben:

- Infrastrukturgrenzen zwischen Haupt- und Nebenanschlussbahn
- Kalkulation des IBE auf Anschlussbahnen
- Betriebsvereinbarungen zwischen AB-Eigentümer und einem EVU können zu Konflikten mit anderen EVUs bezüglich IBE und Trassenzuweisung führen
- Aufteilung der Erhaltungskosten für den Hauptanschluss auf die einzelnen Nebenanschlüsse

Diese Fragen sind anlässlich der Genehmigung der SNNB und der zugehörigen Regelungen von der SCK zu prüfen.

Die bereits 2008 von der SCG gestartete Informationskampagne hat zu zahlreichen Ansuchen auf Erleichterung vom Regulierungsregime geführt. Nach einer größeren Zahl von Verfahren im Jahr 2008 wurden im Jahr 2009 vier derartige Erleichterungsanträge von der SCK behandelt und diesen in der Folge stattgegeben. Weitere Verfahren sind noch anhängig, in einem Fall wurde das Ansuchen um Erleichterung bereits 2008 abgewiesen und im Berichtsjahr Unterstützung bei der Erstellung der

erforderlichen Unterlagen gewährt. Deren Vorlage an die SCK wird jedoch erst im Jahr 2010 erfolgen. Ein weiterer Betreiber einer verzweigten Anschlussbahn hat sich, trotz Gewährung der Erleichterung, aus freien Stücken entschlossen, SNNB und sonstige zugehörige Dokumente zu erstellen. Auch in diesem Fall gab es Abstimmungsgespräche mit Vertretern der SCG.

Die Erfassung der verzweigten Anschlussbahnen wurde im Jahr 2009 fortgesetzt und weitere derartige Anschlussbahnen identifiziert. Die diesbezüglichen Verfahren bei der SCK werden im Jahr 2010 fortgesetzt.

Hindernisse der Marktentwicklung

Ergebnisse der SCG-Erhebung für das Jahr 2009

Seit dem Jahr 2006 führt die SCG, gestützt auf § 26 EisbG, eine umfassende Umfrage zum Eisenbahnwesen in Österreich durch. Bei dieser Erhebung werden sowohl einige wirtschaftliche Kennzahlen der in Österreich operierenden Eisenbahnunternehmen erhoben, als auch durch qualitative Fragen die Stimmung zur Lage der Eisenbahnen erfasst. Im Folgenden werden die Auswertung einer neuen Fragestellung und die interessantesten Entwicklungen einiger Stimmungsbilder der letzten Jahre dargestellt.

Die qualitativen Fragen waren in acht Gruppen mit bis zu sieben Einflussfaktoren gegliedert und nach dem österreichischen Schulnotensystem zu bewerten. Dabei bedeutet die Note 1 keinen behindernden Einfluss des Einflussfaktors und die Note 5 einen starken negativen Einfluss.

Neuer Einflussfaktor

Bei der Umfrage für das Jahr 2009 wurde die erste Gruppe, in der die Einflussfaktoren für den Netzzugang abgefragt werden, um den Einflussfaktor *Zugang zu Verladeeinrichtungen* erweitert. Die befragten Unternehmen haben für den neuen Einflussfaktor die Durchschnittsnote 2,4 vergeben. Interessant ist dabei der Vergleich mit dem Einflussfaktor *Letzte Meile*, da liegt der Notenschnitt bei 2,7. Ohne nähere Betrachtung ist das kein großer Unterschied.

Beim Vergleich der Häufigkeitsverteilung der Einzelnoten sind nur bedingt Ähnlichkeiten in der Notenverteilung zu erkennen. Beim Zugang haben 26% der Unternehmen und beim Einflussfaktor *Letzte Meile* 29% der Unternehmen die Note 1 vergeben. Mit nur 3% Unterschied haben die befragten Unternehmen die Note 1 für beide Einflussfaktoren am zweithäufigsten

vergeben. Den Einflussfaktor *Zugang* haben 21% mit 2 benotet, dem Einflussfaktor *Letzte Meile* hat mit 10% nur die Hälfte der Unternehmen die Note 2 gegeben. Mit 37% haben die meisten Unternehmen den Einflussfaktor *Zugang* mit 3 benotet und somit ist die Note 3 die am häufigsten verwendete Note. Beim Einflussfaktor *Letzte Meile* haben 24% der

Abb. 1: Zugang zu Verladeeinrichtungen

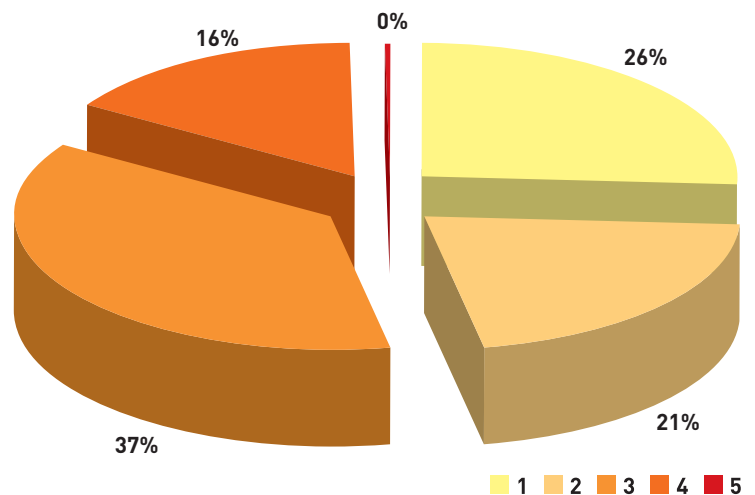
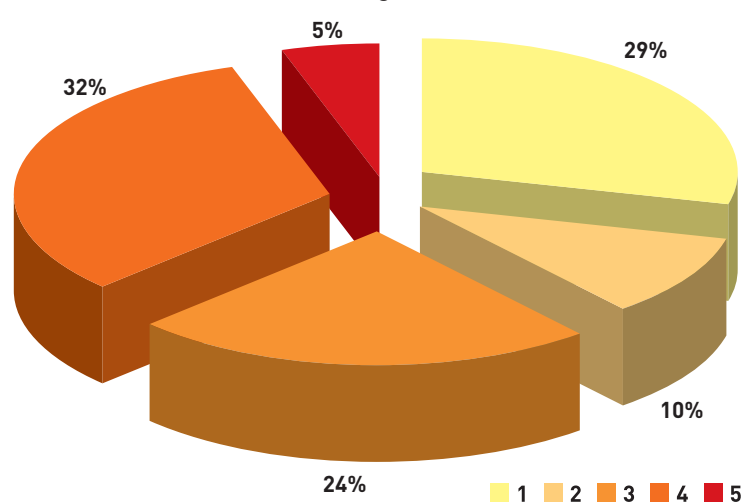


Abb. 2: Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahnen)



Unternehmen mit 3 benotet, das ist der dritte Rang in der Häufigkeit. Die Note 4 ist hingegen beim Einflussfaktor *Letzte Meile* mit 32% Anteil bei den vergebenen Noten Spitzenreiter. Interessant ist, dass nur 18% der befragten Unternehmen den Einflussfaktor *Zugang zu Verladeeinrichtungen* mit 4 benotet haben. Im Vergleich mit dem Einflussfaktor *Letzte Meile* haben 50% der befragten Unternehmen ebenfalls mit 4 benotet. Die Note 5 haben nur 5% der Unternehmen für den Einflussfaktor *Letzte Meile* vergeben. Bei der Beurteilung des Einflussfaktors *Zugang zu Verladeeinrichtungen*, wurde die Note 5 nicht vergeben. Obwohl sich die Durchschnittsnote für die beiden Einflussfaktoren nur um 0,3 Punkte unterscheidet, sind bei näherer Betrachtung doch signifikante Unterschiede in der Häufigkeitsverteilung der Einzelnoten zu erkennen. Beim direkten Vergleich der Verteilung fällt auch auf, dass keine der Noten mehr als 40% Anteil bei der Benotung erreicht hat. Besonders auffällig ist, dass beim Einflussfaktor *Letzte Meile* die Note 4 mit nur 3% Unterschied vor der Note 1 liegt.

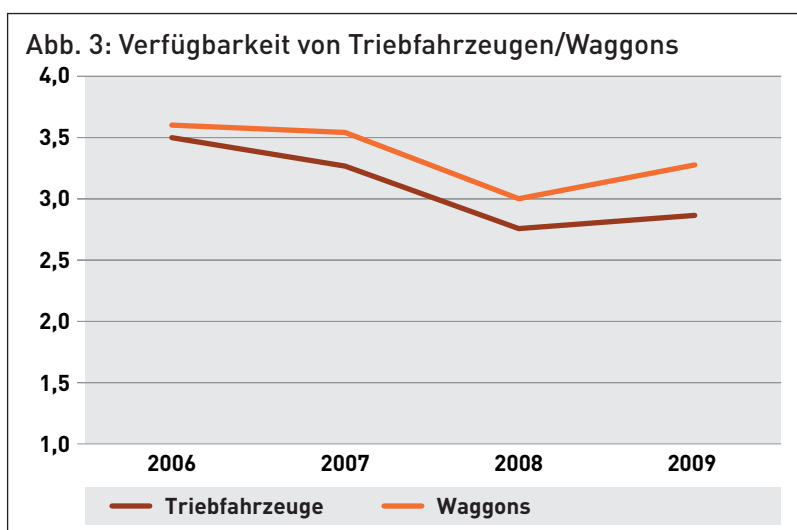
Verfügbarkeit Kosten der Betriebsmittel

Den Medien ist immer wieder zu entnehmen, dass die problemlose Verfügbarkeit von Trieb-

fahrzeugen und Waggons nicht immer gegeben ist. Die Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen und Waggons ist für einen reibungslosen Eisenbahnverkehr essenziell und wird in der Gruppe Verfügbarkeit, Kosten der Betriebsmittel mit dem Einflussfaktor *Verfügbarkeit von Waggons und Lokomotiven* abgefragt. In der Abb. 3 ist die Entwicklung des Notendurchschnitts der beiden Einflussfaktoren in die letzten vier Umfragen zu sehen. Entgegen der allgemeinen Erwartung hat sich die Situation offensichtlich in den letzten Jahren entspannt. Bei der ersten Umfrage im Jahr 2006 lag der Notenschnitt für Triebfahrzeuge bei 3,5 und für Waggons bei 3,6. Im Jahr 2008 erreicht die Benotung mit 2,76 den besten Wert, das ist eine Verbesserung im Notenschnitt von mehr als 21%. Der Notenschnitt für die Verfügbarkeit von Waggons hat sich im Jahr 2008 auf 3 verbessert. Mit etwas mehr als 17% ist die Verbesserung nicht ganz so hoch wie bei der Verfügbarkeit von Lokomotiven. Im Jahr 2009 wird der Notenschnitt bei beiden Einflussfaktoren schlechter – für Triebfahrzeuge 2,86 und für Waggons 3,27 – bleibt aber unter dem Wert von 2007. Offensichtlich haben die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen keinen starken Einfluss auf die Benotung durch die befragten Unternehmen, denn die für das Jahr 2008 zu erwartende Verknappung an Wagenmaterial ist nicht zu erkennen. Der Notenschnitt für das Jahr 2009 entspricht ebenfalls nicht dem zu erwartenden Ergebnis, sollte doch entsprechend der nachlassenden Konjunktur eine höhere Verfügbarkeit an Rollmaterial gegeben sein.

Unternehmensfaktoren

Eines der Ziele der Schienenverkehrsmarktliberalisierung ist, die Zahl der auf dem europäischen Schienennetz operierenden Unternehmen zu vergrößern. Dabei ist die Konkurrenz am Güterverkehrsmarkt ein gutes Maß für den Erfolg der einzelnen Unternehmen. In der Fragegruppe



Unternehmensfaktoren sind daher der Einflussfaktor *Konkurrenz durch andere Eisenbahnunternehmen* und *Konkurrenz durch andere Verkehrsträger* zu benoten. In Abb. 4 ist die Entwicklung des Notenschnitts der letzten vier Jahre zu sehen. Beim Einflussfaktor *Konkurrenz durch andere Verkehrsträger* sind die Ergebnisse der Befragung aufgetragen. Mit einem erwartungsgemäß hohen Notenschnitt von 4 im Jahr 2006 bleibt die Durchschnittsnote, auch bei einer Verbesserung von mehr als 10% gegenüber dem Jahr 2009, mit 3,57 deutlich über dem Mittelwert von 2,5. Eine erstaunliche Entwicklung zeigt die Durchschnittsnote für den Einflussfaktor *Konkurrenz durch andere Eisenbahnunternehmen*. Im ersten Jahr der Umfrage, sechs Jahre nach dem Startschuss der Eisenbahnverkehrsmarkliberalisierung, lag der Notenschnitt knapp über 3 und verschlechterte sich im Jahr 2007 um mehr als 23%. Mit dem Jahr 2008 setzt eine Wende ein. Mit einem Notenschnitt von 2,95 im Jahr 2008 und einem Notenschnitt von 2,21 im Jahr 2009 verbessert sich der Notenschnitt für den Einflussfaktor *Konkurrenz durch andere Eisenbahnunternehmen* in den letzten beiden Jahren um fast 44%. Für die neue Sicht der Dinge lassen sich viele Erklärungen finden. Drei mögliche Erklärungen für die Entwicklung sind, das Transportvolumen ist größer als angenommen und für jedes Unternehmen ist ausreichend Tonnage vorhanden oder die Unternehmen kooperieren und fahren nicht gegeneinander, sondern miteinander. Als dritte Erklärung, unter Berücksichtigung der Entwicklung des Notenschnitts für den Einflussfaktors *Konkurrenz durch andere Verkehrsträger*, kann auch vermutet werden, dass die Eisenbahnen andere Verkehrsträger wie den Straßengüterverkehr als eigentliche Konkurrenz sehen.

Neuerungen und Technologien

Um den Zugang zu den europäischen Schienennetzen zu erleichtern, kommen zunehmend

Abb. 4: Unternehmensfaktoren

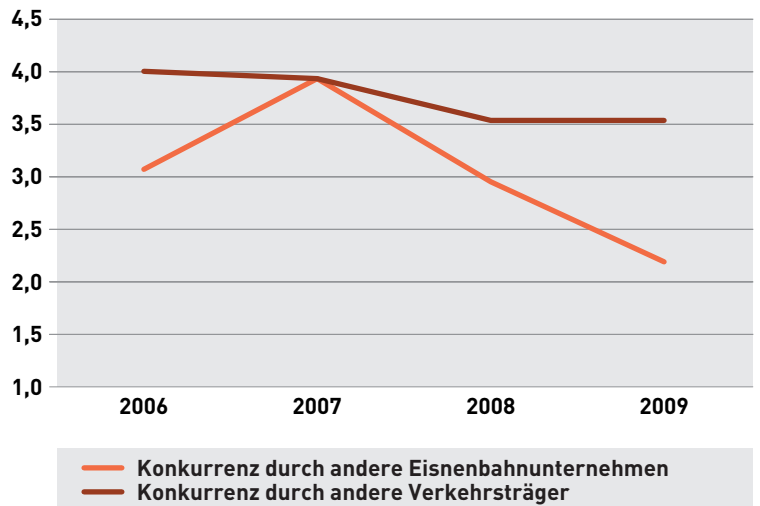
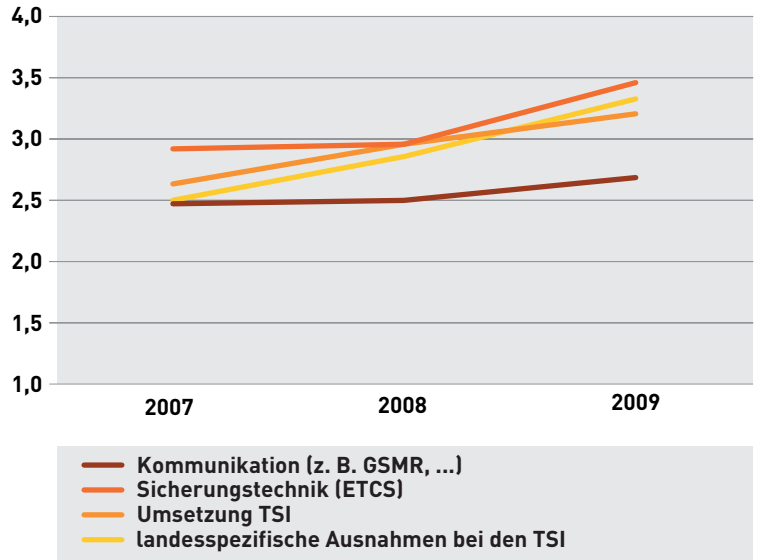


Abb. 5: Neuerungen und Technologien



europaweit standardisierte neue Technologien und Regelwerke zum Einsatz. In der Fragegruppe Neuerungen und Technologien sind die Einflussfaktoren *Kommunikation* (z. B. GSMR), *Sicherungstechnik ETCS*, *Umsetzung TSI* und *landesspezifische Ausnahmen* zusammengefasst. In Abb. 5 ist der Notenschnitt der Einflussfaktoren für die letzten drei Jahre zu sehen. Mit dem Einflussfaktor *Kommunikation*

(GSMR) beginnend, bei dem sich der Notenschnitt im Zuge der letzten drei Jahre um rund 8% von 2,45 im Jahr 2007 auf 2,68 im Jahr 2009 verschlechtert hat, ist zu sehen, dass keiner der Einflussfaktoren aus dieser Gruppe eine Verbesserung im Notenschnitt erreichen konnte. Mit einer Verschlechterung des Notenschnitts um 18% liegt der Einflussfaktor *Sicherungstechnik ETCS* an zweiter Stelle. Zu beachten ist dabei, dass der Notenschnitt für den Einflussfaktor *Sicherungstechnik ETCS* mit 2,94 im Jahr 2007 und in den Folgejahren der schlechteste Wert in dieser Fragegruppe war. Im Vergleich mit dem zweiten Einflussfaktor dieser Fragegruppe, der ebenfalls konkrete Hardware betrifft, ist GSMR offensichtlich mit wesentlich geringerem Aufwand in neue oder bestehende Systeme zu integrieren. Mit über 20% Veränderung hat sich der Notenschnitt für den Einflussfaktor *Umsetzung TSI* von 2,65 im Jahr 2007 auf 3,23 im Jahr 2009 verschlechtert. Mit mehr als 30% Verschlechterung ist der Einflussfaktor *landesspezifische Ausnahmen bei den TSI Spitzenreiter* innerhalb dieser Fragegruppe. Der Einflussfaktor *landesspezifische Ausnahmen* stellt für die befragten Eisenbahn-

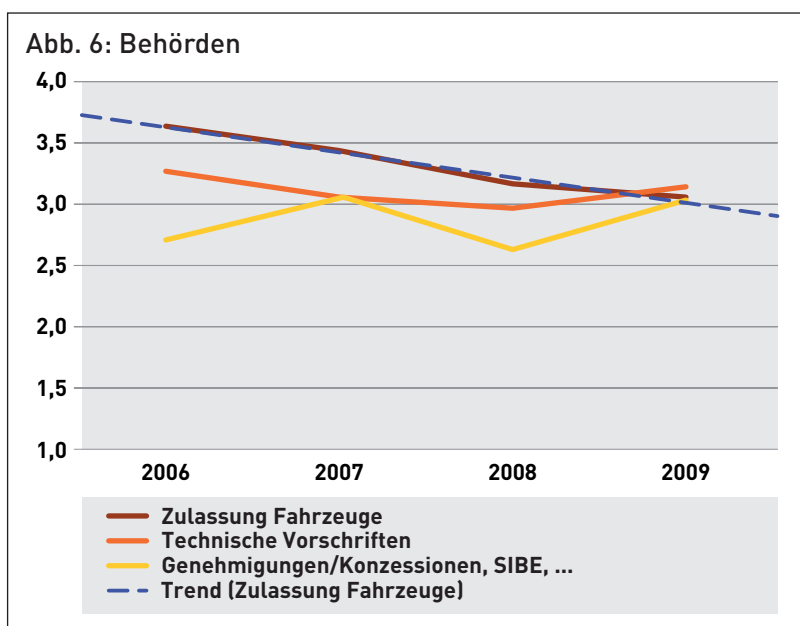
unternehmen, wie nicht anders zu erwarten, ein beträchtliches Handicap dar. Entgegen der allgemeinen Erwartung, dass Unternehmen, die internationale Züge fahren, diesen Einflussfaktor schlechter benoten als Unternehmen, die nationale Züge fahren, kann kein signifikanter Zusammenhang zwischen der Note und der Zugrelation festgestellt werden.

Behörden

Alle Entwicklungen bei der Eisenbahn sind nur in Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen Behörden möglich. So wurden in einer weiteren Gruppe mit der Bezeichnung Behörden die Einflussfaktoren *Zulassung Fahrzeuge*, *Technische Vorschriften* und *Genehmigungen/Konzessionen* zusammengefasst.

In Abb. 6 ist das Ergebnis der Erhebungen von 2006 bis 2009 zu sehen. Der Einflussfaktor *Genehmigungen/Konzessionen* zeigt in der Entwicklung des Notenschnitts ein quasi statisches Verhalten. Der Notenschnitt pendelt zwischen dem Minimum von 2,6 im Jahr 2008 und dem Maximum von 3 in den Jahren 2007 und 2009. Die jährlichen Veränderungen im Notenschnitt sind zwar deutlich, lassen aber keinen Trend erkennen.

Ganz anders ist die Lage bei den beiden anderen in der Abb. 6 dargestellten Einflussfaktoren. Beim Einflussfaktor *Technische Vorschriften* ist von 2006 bis 2008 eine Verbesserung um fast 19% feststellbar. Nach drei Jahren Verbesserung kehrt sich der Trend um und der Notenschnitt liegt 2009 mit 3,14 zwischen dem Schnitt von 2006 und 2007. Erstaunlich ist die Entwicklung des Notenschnitts für den Einflussfaktor *Zulassung Fahrzeuge*. Der Notenschnitt hat sich seit dem Jahr 2006 kontinuierlich verbessert. Die Verbesserung ist recht deutlich ausgefallen, und zwar von über 3,6 im Jahr 2006 auf knapp 3,05 im Jahr 2009. Die in Abb. 6 blau eingezeichnete strichlierte Linie zeigt den Trend für den Notenschnitt des Einfluss-



faktors *Zulassung Fahrzeuge*. Kritiker werden sagen, die Entwicklung beim Einflussfaktor *Zulassung Fahrzeuge* über vier Jahre entspricht im Schnitt fast den jährlichen Sprüngen beim Ein-

flussfaktor *Genehmigungen/Konzessionen*. Die Antwort darauf kann nur sein, dass beim Einflussfaktor *Zulassung Fahrzeuge* eine stetige Verbesserung zu sehen ist.

Tabelle: Ergebnisse der SCG-Erhebungen 2006–2009 (Notendurchschnitt)

	Trassenvergabe	Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahn)	Zugang zu Verladeeinrichtungen	Engpass bei Trassen	Grenzübertritt	Betriebliche Auflagen	Verschub
2009	1,65	2,76	2,42	2,65	2,27	2,70	2,65
2008	1,95	2,72		2,76	2,29	2,55	2,59
2007	1,73	3,54		2,87	2,14	2,38	2,67
2006	1,60	2,86		2,56	2,21	2,38	2,71
	Mangel an (Risiko)Kapital	Konkurrenz durch andere Eisenbahnunternehmen	Konkurrenz durch andere Verkehrsträger	Unternehmensgründung EIU, EVU	Fahrplanqualität		
2009	2,43	2,87	3,57	2,45	2,48		
2008	2,87	2,95	3,55	2,05	2,57		
2007	3,00	2,88	3,94	2,20	2,41		
2006	3,15	3,07	4,00	2,33	2,29		
	Triebfahrzeuge	Waggons	Dienstleistung	Energie			
2009	2,86	3,27	2,59	2,32			
2008	2,76	3,00	2,52	2,10			
2007	3,27	3,53	2,47	1,93			
2006	3,50	3,62	2,31	2,12			
	Ausbau	Erhaltung	Umleitungen	Sicherungstechnik	Betriebsqualität		
2009	2,74	3,13	3,50	2,09	2,83		
2008	2,50	2,86		2,09	2,55		
2007	2,94	2,76		1,81	2,41		
2006	2,71	2,88		2,44	2,53		
	Verfügbarkeit	Schulungseinrichtungen	Soziale Normen	Behördliche Auflagen	Sprache		
2009	2,35	2,36	2,43	5,43	1,82		
2008	2,10	2,15	1,95	2,62	2,14		
2007	2,50	2,43	2,14	3,40	1,93		
2006	2,50	2,71	2,43	3,13	2,53		
	Zulassung Fahrzeuge	Technische Vorschriften	Betriebliche Normen	Genehmigungen Konzession, SIBE			
2009	3,05	3,14	2,64	3,04			
2008	3,15	2,95	2,68	2,64			
2007	3,44	3,06	2,50	3,06			
2006	3,63	3,25	2,41	2,71			
	Kommunikation (z. B. GSMR ...)	Sicherungstechnik (ETCS)	Umsetzung TSI	landesspezifische Ausnahmen bei den TSI			
2009	2,68	3,48	3,23	3,33			
2008	2,50	2,95	2,95	2,86			
2007	2,47	2,94	2,65	2,50			
	Lokführerschein	Sicherheitsbescheinigung neu	Unterschiede in der Umsetzung in den EU-Ländern	Fahrzeugregister neu			
2009	2,19	2,78	3,43	2,10			
2008	2,24	2,45	2,60	1,84			
2007	1,80	2,19	2,93	2,00			

Kundenzufriedenheit

SCG-Schlichtungsverfahren

Gesetzliche Grundlage

Mit Inkrafttreten der Eisenbahngesetznovelle 2006¹ am 27.07.2006 hat die SCG die Aufgabe einer Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnunternehmen (im Güter- und Personenverkehr) gemäß § 78a EisbG übernommen. Dies stellte für die SCG ein völlig neues Aufgabenfeld zusätzlich zu ihrer bisherigen Tätigkeit dar.

¹ BGBl. Nr. 60/1957
zuletzt geändert
durch BGBl. I Nr.
25/2010

Neue Aufgabe als behördliche Schlichtungsstelle

Die SCG wurde neben ihrer behördlichen Aufgabe im Rahmen der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes auch für die exemplarische Behandlung von Fahrgastbeschwerden mittels

Schlichtungsverfahren zuständig. Diese Aufgabe des Konsumentenschutzes für den so genannten Endkunden kann als außergerichtliche Einrichtung mit dem Ziel der Schlichtung gesehen werden, die etwa im Rahmen des Berichtes der SCG-Schlichtungsstelle auch Empfehlungen abgeben kann.

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 den Vorteil, dass jedenfalls die Finanzierung sicher gestellt ist. Die SCG erfüllt auch die allgemeinen Anforderungskriterien in puncto Unabhängigkeit in Aufbau, Finanzierung, Rechtsstruktur und Entschei-

Die SCG kann Fahrgäste nun verstärkt bei der Durchsetzung ihrer Rechte unterstützen
Quelle: ÖBB-Infra



dungsfindung gegenüber den Betreibern der Infrastruktur, den Entgelt erhebenden Stellen, den Zuweisungsstellen und den Eisenbahnunternehmen.

Neue Kompetenzen

Durch die gesetzliche Umsetzung der EU-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr² in innerstaatliches Recht wurde die SCG-Schlichtungsstelle als eine der nationalen Stellen zur Durchsetzung der Fahrgastrechte benannt und mit zusätzlichen Aufgaben und Kompetenzen betraut. Dazu zählt etwa die Missbrauchsaufsicht in Angelegenheiten der Verordnung. Die EVUs müssen die Entschädigungsbedingungen bei der erstmaligen Veröffentlichung und bei Änderungen der SCG vorlegen. Die SCK kann unter bestimmten Voraussetzungen die Entschädigungsbedingungen ganz oder teilweise für unwirksam erklären. Fahrgäste können sich wegen unrichtiger oder unzumutbarer Regelungen in den Entschädigungsbedingungen bei der SCG beschweren. Die SCK ist über ungelöste Beschwerden gem. § 78a Abs. 2 zu informieren.

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

Voraussetzung

Die Schlichtungsstelle ersetzt keinesfalls das Beschwerdemanagement des jeweiligen Eisenbahnunternehmens. Vielmehr können vom jeweiligen Eisenbahnunternehmen nicht zur Zufriedenheit des Kunden gelöste Problemfälle nach angemessener Frist der SCG zur Schlichtung vorgelegt 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 – wenn die Beschwerde von einer Gebietskörperschaft oder Interessenvertretung kommt jedenfalls, im Fall von Einzelkunden bei häufig auftretenden exemplarischen Problemen – gemeinsam mit dem Kunden und dem Eisenbahnunternehmen um eine einvernehmliche Lösung (Schlichtungsvorschlag) bemühen.

Verfahren

Die genauen Verfahrensabläufe („Richtlinie“) sind auf der SCG-Website³ abrufbar. Beschwerden, die direkt bei der SCG einlangen, werden umgehend an das jeweilige Unternehmen weitergeleitet. Von dort erhält die SCG 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 bei allgemeinem Interesse im Bericht über die Entwicklung der Kundenzufriedenheit berücksichtigt.

² VO (EG) 1371/2007

³ www.scg.gv.at

Jahresbilanz 2009 der SCG-Schlichtungsstelle

Maßstab für die Behandlung von Schlichtungsverfahren ist immer der durchschnittlich verständige, informierte und redliche Verbraucher. Dies ist Voraussetzung dafür, dass die Schlichtungsstelle ein Verfahren einleitet. Wir sehen uns nicht als Gegenspieler, sondern als Vermittler zwischen den Eisenbahnunternehmen und ihren Kunden.

Unser Ziel ist, berechtigten Kundeninteressen zur Durchsetzung zu verhelfen und unnötige und langwierige Rechtsstreitigkeiten zu vermeiden. Damit soll schlussendlich auch das Image der Eisenbahnen in der Öffentlichkeit verbessert werden.

Beschwerdeentwicklung

Fünf Schlichtungsfälle abgelehnt

Im dritten Jahr des Bestehens der Schlichtungsstelle konnte sich die SCG-Schlichtungsstelle als kompetente Anlaufstelle für Fahrgäste in Österreich etablieren. 2009 mussten nur fünf Schlichtungsfälle abgelehnt und vom Recht Gebrauch gemacht werden, die Beschwerde keinem Schlichtungsverfahren zuzuleiten. Hier fehlte es grundlegend an den Voraussetzungen, die für ein Schlichtungsverfahren notwendig sind, welche ohnehin von der Schlichtungsstelle sehr großzügig ausgelegt werden. Da die überwiegende Zahl Kulanzfälle sind, bei

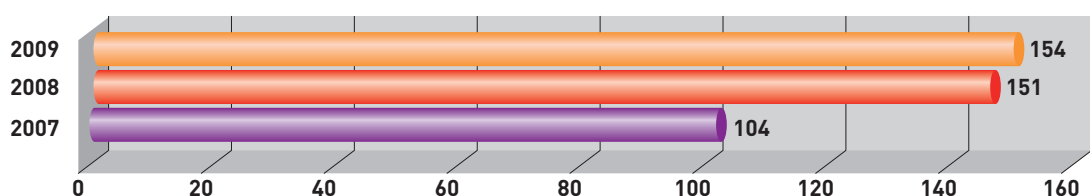
denen die rechtliche Position des Beschwerdeführers gegenüber dem Eisenbahnunternehmen eher schwach ist, ist die Anerkennung der Überparteilichkeit für den Erfolg der Schlichtungsstelle sehr wichtig.

154 Beschwerdefälle

Die Schlichtungsstelle verzeichnete im Jahr 2009 154 Beschwerdefälle, was gegenüber dem Vorjahr eine geringfügige Steigerung bedeutet. Die Zahl der Beschwerdegründe liegt jedoch um einiges darüber. In den beiden Jahren zuvor kam der Großteil der Beschwerden über das BMVIT, was sich 2009 gänzlich änderte. Mittlerweile wenden sich die Beschwerdeführer entweder direkt oder über Weiterleitung durch Interessenvertretungen, wie Arbeiterkammer bzw. Verein für Konsumenteninformation an die SCG.

Besonders viele Beschwerden langten bei der SCG 2009 in den Monaten Jänner, August, November und Dezember ein. Eine Beschwerde muss schriftlich bei der Schlichtungsstelle eingebracht werden, die Form der Übermittlung (Post, Telefax, E-Mail) ist Sache des Beschwerdeführers. Allerdings hat sich gezeigt, dass die Übermittlung per E-Mail bei weitem am häufigsten gewählt wird, da es die einfachste und schnellste Form der Übermittlung darstellt. Seitens der Schlichtungsstelle wird ebenfalls diese

Abb. 1 Vergleich der Zahl der eingelangten Beschwerden 2007–2009



Quelle: SCG

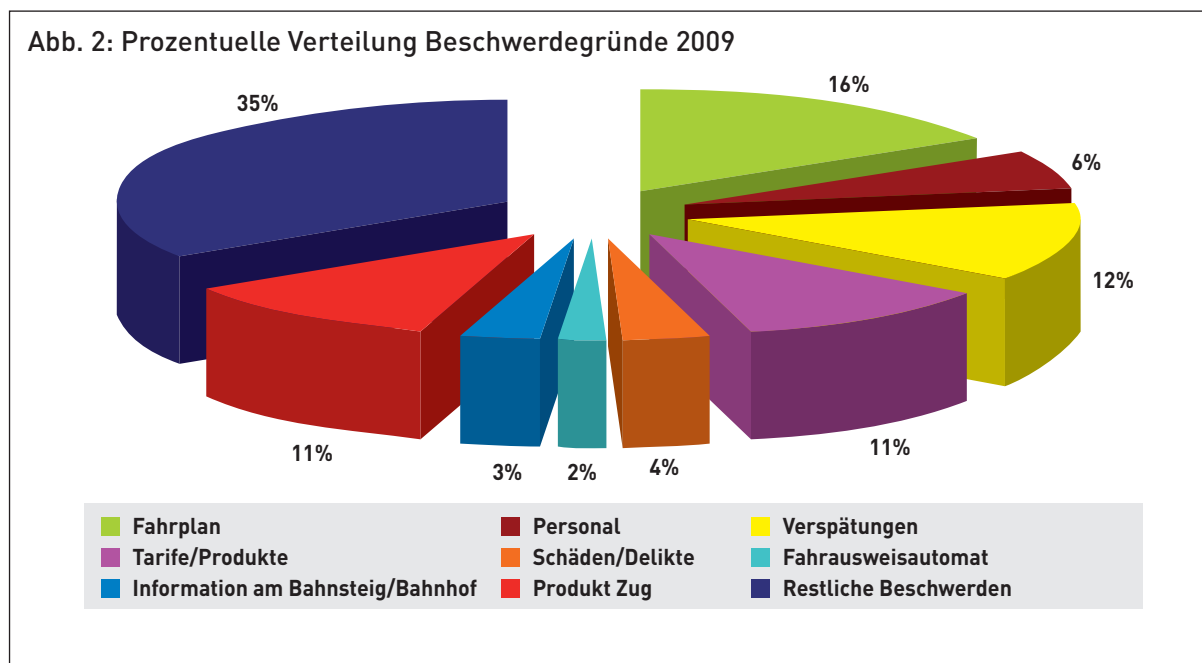


Abb. 2: Anzahl der wichtigsten Beschwerdegründe 2009. In der Gruppe der restlichen Beschwerden sind sehr verschiedene Beschwerdegründe zusammengefasst, etwa Fahrgeldnachforderungen, die Beschwerdebetreuung oder Inkassogebühren. Quelle: SCG

Form für den Kontakt mit den Beschwerdeführern und Eisenbahnen präferiert, da sie eine zügige Übermittlung und Bearbeitung der Beschwerden am besten gewährleistet. Trotzdem haben auch telefonische Beratungen bzw. persönliche Kontakte zugenommen, insbesondere ältere Personen schätzen den persönlichen Kontakt.

Beschwerdegründe

Abb. 2 zeigt die Verteilung der wichtigsten Beschwerdegründe 2009. Im Vergleich zum Vorjahr gab es wiederum eine recht deutliche Verschiebung bei der Häufigkeit der einzelnen Beschwerdegründe. Die Gruppe der restlichen Beschwerden, insbesondere jene bezüglich Fahrgeldnachforderungen bzw. Inkassogebühren haben weiter zugenommen und stellen mit 35% die weitaus größte Gruppe dar. Danach folgen Beschwerden zum Fahrplan mit 16%, gefolgt von jenen über Verspätungen mit 12%. Je 11% betreffen das Produkt Zug und die Tarife. Die übrigen Beschwerdegruppen liegen zwischen 2% und 6%.

Fahrgeldnachforderungen und Inkassogebühren auf Platz 1

Eindeutig zugenommen haben Beschwerden bezüglich Fahrgeldnachforderungen, Inkassogebühren und sonstiger Strafen, die nunmehr auf Platz 1 liegen. Die Ursachen dafür können verstärkte Kontrollen seitens der ÖBB-PV oder etwa eine rigidere Unternehmenslinie bzgl. der Eintreibung von Forderungen sein. Festzustellen ist weiters, dass sich viele Beschwerdeführer, insbesondere Jugendliche und Schüler, nicht über die Tarifbestimmungen informieren. Damit geht öfter einher, dass Forderungen sehr lange nicht ernst genommen werden und erst (zu) spät darauf reagiert wird. Die anfallenden Kosten steigen jedoch, etwa durch die Einschaltung der Inkassobüros, sprunghaft an.

Verspätungen bzw. Fahrplan auf den Plätzen 2 und 3

Auf den Plätzen 2 und 3 befinden sich Beschwerden bezüglich Verspätungen bzw. Fahrplan. Die Kritik am Fahrplan basiert wie jedes Jahr hauptsächlich auf der im Dezember durchgeführten Fahrplanänderung. Im

Gegensatz dazu sind Verspätungen über das gesamte Jahr ein wichtiges Thema, zumeist in Verbindung mit schlechter Information. Gleich geblieben ist die Frustration der Gruppe der Pendler, welche aufgrund der stärkeren Abhängigkeit vom Transportmittel wenig Alternativen besitzt.

Produkt Zug

Bei den Beschwerden über die Qualität bzw. Ausstattung der Züge ging es wiederum um Themen wie defekte Klimaanlage, gesperrte WC-Anlagen, überfüllte Waggons, Kritik am Wagenmaterial, fehlende Stromversorgung oder Abstellplätze für Fahrräder.

Gerade für Stammkunden wie ÖSTERREICH-card-Besitzer bzw. Businessreisende sind nicht vorhandene 1. Klassewaggons oder Businessabteile bzw. das gänzliche Fehlen eines Waggons besonders unangenehm. Diese Personengruppe nützt sehr häufig und aus beruflichen Gründen die Bahn, bezahlt einen höheren Preis dafür und erwartet sich auch eine dementsprechende Leistung.

Tarife und Produkte

Mehrmals kritisiert wurden die teilweise hohen Gebühren bei Erstattungen. Tarifliche Fragen, wie etwa Ermäßigungen, Gültigkeitsbestimmungen, Rückerstattungsmodalitäten oder Bearbeitungsgebühren waren auch dieses Jahr ein häufiges Thema. Dies reichte von der versehentlich doppelt gekauften Fahrkarte über Missverständnisse bei der Gültigkeitsdauer bis hin zu vergessenen Jahres- oder sonstigen Ermäßigungskarten. Leider ist es bei ÖBB-PV nicht möglich, dass der Zugbegleiter vor Ort abklärt, ob der Fahrgast Inhaber einer derartigen Karte ist. Seitens der Schlichtungsstelle wurde eine entsprechende Änderung mehrmals angeregt.

Auf wenig Verständnis bei den Bahnkunden stieß wiederum der Umstand, dass der Fahrkartenautomat weniger als 10 € Retouregeld

herausgibt, sodass etwa ein Fahrpreis von 9,95 € nicht mit einem 20 €-Geldschein bezahlt werden kann. Dies führte oft dazu, dass der Fahrgast das Ticket im Zug kaufen wollte, aber dann Strafe bezahlen musste.

Positiver Trend bei Mitarbeitern hält an

Der Vorjahrestrend bezüglich des Rückganges an Beschwerden gegenüber Mitarbeitern der ÖBB-PV hat sich fortgesetzt. So machen die der SCG diesbezüglich zur Schlichtung vorgelegten Beschwerden nur mehr 6% aus. Von einzelnen negativen Fällen abgesehen, haben sich die Bemühungen seitens ÖBB-PV gelohnt.

Lange Bearbeitungsdauer und mehr Fälle mit Auslandsbezug

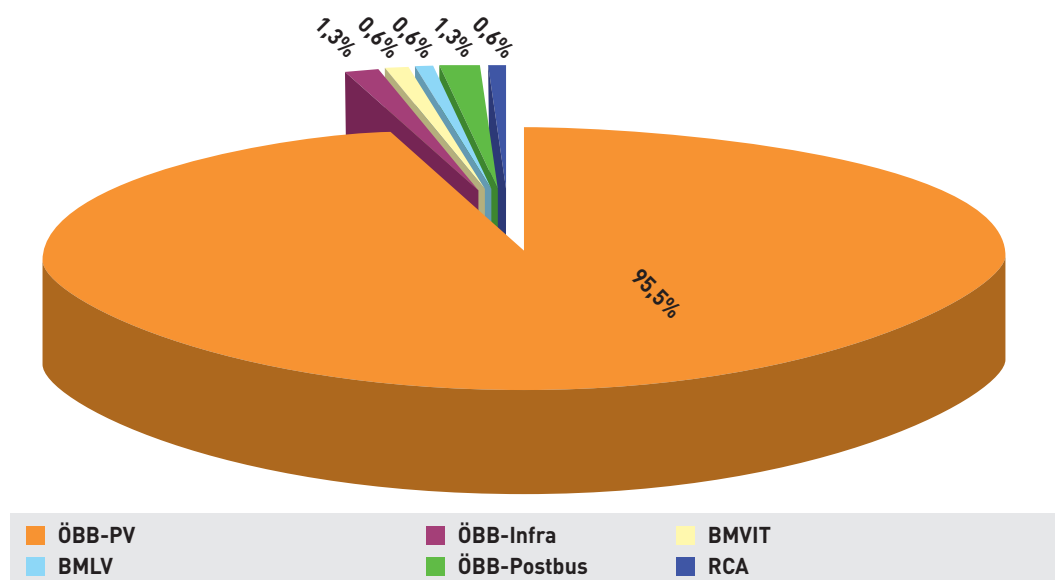
Zugenommen haben Beschwerdefälle, bei denen, die – seitens der EU-Verordnung bzw. von der ÖBB-PV vorgegebene – Bearbeitungsdauer bei weitem überschritten wurde. Teilweise wird bis zu einem halben Jahr benötigt, um eine Beschwerde abzuschließen. Gesetzliche Sanktionen sind allerdings keine vorgesehen. Im Zunehmen begriffen sind auch Beschwerden mit Auslandsbezug. In diesen Fällen funktioniert die Zusammenarbeit zwischen den involvierten Bahnen nicht optimal, was zu Verzögerungen bei der Bearbeitung führt. Zuständig ist grundsätzlich jene Bahn, die die Tickets verkauft hat. Da aber die Ursache für die Verspätung oft bei einer anderen Bahn liegt, ist das Prozedere meist langwierig.

Weitere Beschwerdethemen breit gefächert

Mehrmals kritisiert wurden das Fehlen von englischen Durchsagen zumindest auf den häufig von Touristen frequentierten Bahnhöfen bzw. die verbesserungsfähigen Monitorangaben bei Zügen zum Flughafen. Weitere Themen: Probleme mit dem Ticketautomaten, schlechte oder gar keine Information.

Viele Beschwerdeführer finden keine zuständigen Ansprechpartner für ihr Anliegen auf der

Abb. 3: Prozentuelle Verteilung Beschwerden 2009



Quelle: SCG

Website der ÖBB-PV, das CallCenter ist oft nicht erreichbar bzw. auf Mails wird nicht oder sehr spät geantwortet.

Nicht alle Beschwerden fallen auch in den Zuständigkeitsbereich der SCG-Schlichtungsstelle, werden aber trotzdem so weit wie möglich behandelt bzw. zumindest an die zuständigen Stellen weitergeleitet.

Im Güterverkehr wurde im Jahr 2009 erstmalig ein Schlichtungsverfahren eingeleitet.

Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen

Sieben Beschwerdefälle ohne Einigung

Die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der SCG-Schlichtungsstelle verläuft weitgehend gut und reibungslos. Insbesondere mit dem hauptbetroffenen Bahnunternehmen ÖBB-PV besteht ein gutes Einvernehmen zum Wohle des Kunden. Dies spiegelt sich auch in der Statistik wider, da auch im Jahr 2009 Beschwerdefälle ohne Einigung die Ausnahme darstellten. Schlussendlich konnte in sieben Beschwerdefällen trotz inten-

siver Bemühung keine Einigung erzielt werden, im Jahr zuvor war es überhaupt nur ein Fall.

Verteilung der Beschwerden auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen

99% aller Beschwerden betreffen die ÖBB

Bei den von den Beschwerden betroffenen Eisenbahnen dominiert weiterhin mit fast 99% aller Beschwerden der Branchenführer ÖBB. Innerhalb des Konzerns betraf es hauptsächlich ÖBB-PV mit mehr als 95% oder 147 Beschwerden, die restlichen sieben Beschwerden verteilen sich auf die weiteren Tochterunternehmen der ÖBB, ÖBB-Postbus, ÖBB-Infra und RCA. Ergänzend muss aber hinzugefügt werden, dass Beschwerden mit Bezug zu europäischen Nachbarbahnen stetig zunehmen. Da diese Beschwerden ebenfalls über ÖBB-PV laufen, auch wenn der Verursacher eine ausländische Eisenbahn ist, wurden diese Beschwerden ÖBB-PV zugeordnet.

Unverändert betraf auch im Jahr 2009 keine einzige an die SCG gerichtete Beschwerde eine der kleineren Bahnen. Dies bestätigte die be-

reits getätigte Analyse, dass hier der persönliche Kontakt bei Beschwerden sehr lösungsfördernd ist. Jeweils eine Beschwerde erging an das BMVIT und das BMLV.

Erreichte Entschädigungssumme

3.686 € an monetären Entschädigungen bzw. Strafnachlässen erreicht

Die Schlichtung hat den Vorteil, dass insbesondere bei Konflikten um Kleinststreitwerte mit geringer Formalisierung und niedrigen Kosten gearbeitet werden kann. An monetären Entschädigungen bzw. Strafnachlässen konnten im Jahr 2009 für Kunden von Eisenbahnunternehmen 3.686,21 € in 54 Fällen erkämpft werden. Im Jahr davor waren es 1.441,45 € in 22 Fällen. Dazu kommen noch sonstige Einigungen wie etwa Neuausstellungen von Tickets, bisher nicht mögliche Sitzplatzreservierungen, Umbuchungen, rückwirkende Nachträge, Ausstellung von MEMBERcards oder diverse Informationen.

Systemimmanente Schwächen

Konkrete Einzelbeschwerden zeigen oft auch grundsätzliche Probleme bzw. Schwächen im System auf und werden seitens der SCG aufgegriffen, um generell für Fahrgäste Verbesserungen zu erreichen. Untenstehend ein kleiner Auszug von verbesserungswürdigen Vorgehensweisen bzw. Bestimmungen für Fahrgäste im Eisenbahnbereich.

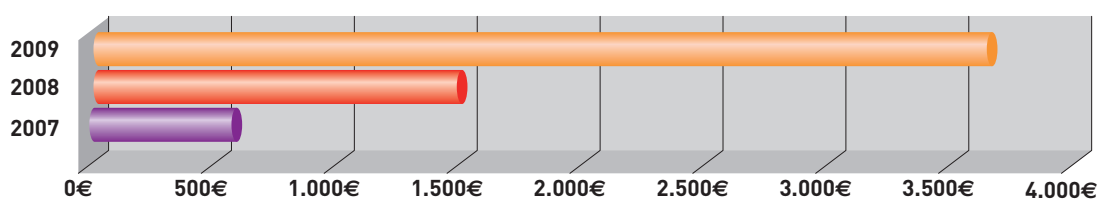
Ticketsystem

Das Ticketsystem bei den Bahnen ist generell leider wenig kundenfreundlich und schwer zu durchschauen. Es gibt mehr als 1.000 verschiedene Tickets. Eine Ursache dafür sind die oft verwirrenden und unterschiedlichen Tarifbestimmungen zwischen ÖBB-PV und den Verkehrsverbänden. Günstige Angebote wiederum sind meist an umfangreiche zeitliche oder räumliche Bedingungen geknüpft. Dies führt dazu, dass der Kauf des richtigen und günstigsten Tickets, insbesondere für Gelegenheitsfahrer, eine Herausforderung darstellt.

Mittlerweile gibt es immer mehr verschiedene Tarifkanäle, auf denen Tickets erworben werden können. Zu den bisherigen Möglichkeiten das Ticket beim Schalter oder auch beim Zugbegleiter zu erwerben, sind der Kauf über den Automaten, über das Internet oder neuerdings auch über das Handy dazugekommen. Für viele Fahrgäste ist das Ticketsystem zu kompliziert geworden, daher passiert es nicht selten, dass man glaubt, das Ticket auch weiterhin im Zug kaufen zu können. Doch dies ist falsch, zumindest wenn man keine Strafe bezahlen möchte. Der Kauf des Tickets im Zug ist nur mehr sehr eingeschränkt zulässig. Auf den so genannten Selbstbedienungsstrecken ist er überhaupt nicht mehr möglich.

Aber auch bei den übrigen Strecken muss sich der Fahrgast ohne Ticket unaufgefordert beim Zugbegleiter melden. Darunter versteht ÖBB-PV das „Zugehen“ im Zug bzw. das aktive „Be-

Abb. 4: Vergleich der durch die SCG-Schlichtungsstelle erreichten Strafnachlässe und Entschädigungen 2007–2009



Quelle: SCG

merkbar machen“ beim Zustieg in den Zug beim Zugbegleiter. Wer also nach dem Einstieg nicht sofort und im Extremfall im gesamten Zug nach dem Zugbegleiter sucht, bezahlt ebenfalls die Strafbühne. Wer übersieht, dass in seinem Zug ein Fahrkartenautomat steht, ist ebenfalls ein Schwarzfahrer. Diese Aufzählung könnte noch um einige Beispiele ergänzt werden.

Wenig konsumentenfreundliche Tarifbestimmungen

Wenig konsumentenfreundlich ist auch das Tarifsystem. Die Fahrpreisrückerstattung ist mit vielen Ausnahmen versehen. Gerade für Stammkunden der Bahn, welche eine VORTEILScard besitzen, ist die Rückgabe von Tickets sehr eingeschränkt. Dies gilt noch stärker für jene Käufer, welche die seitens der Bahnen forcierten Tickets via Internet oder Handy bzw. Sonderangebote erwerben. Hier ist nahezu jegliche Erstattung ausgeschlossen. Nur wenn die Bahn die Schuld trägt, wird großzügiger vorgegangen. Insgesamt sind die verschiedensten Regelungen und Ausnahmen bei der Erstattung für den durchschnittlichen Kunden nur schwer zu durchschauen.

Ein eigener Fall ist auch die so genannte Nichtbenützungsbesccheinigung, die eben bescheinigt, dass man die Fahrkarte nicht benützt hat. Ohne diese kann eine nicht benützte Fahrkarte grundsätzlich nicht zurückgegeben werden. Das Fehlen einer entsprechenden Zangenprägung am Fahrausweis wird als Beweis der Nichtbenützung nicht anerkannt. Die Nichtbenützungsbesccheinigung ist aber nicht so einfach zu bekommen, grundsätzlich nur dort wo die Fahrt abgebrochen wurde. Beispielsweise fährt der Kunde von Wien nach Linz und retour und bricht die Reise in Linz ab, weil er eine Mitfahrgelegenheit in einem Auto hat, dann kann er die Bestätigung nur in Linz erhalten. Versäumt er dies, müsste er entweder noch einmal nach Linz fahren oder auf die Erstattung verzichten.

Zudem fallen bei Erstattungen unterschiedlich hohe Gebühren an, die je nach Fall den zu erstattenden Betrag nahezu erreichen können.

Problem Online-Buchungen

Die Schlichtungsstelle konnte erreichen, dass Online-Buchungen auf der ÖBB-Website für Reisen ins Ausland nun um einiges kundenfreundlicher, einfacher und auch datensicherer sind. Die Zahlungsdetails müssen nun erst am Ende der Buchung eingegeben werden bzw. erfährt der Fahrgast die tatsächliche Verfügbarkeit der Tickets schon früher. Dadurch passiert es nicht mehr, dass am Ende des Buchungsvorgangs automatisch und nur mit einem kleinen Hinweis versehen, ein teureres Ticket angeboten wird, wenn das gewünschte billigere Ticket nicht mehr verfügbar ist.

Insgesamt jedoch sind Online-Buchungen noch nicht wirklich konsumentenfreundlich und verständlich gestaltet. Die Buchung ist nach wie vor kompliziert. Die Eingabe der Zahlungsdetails bei der Buchung mit einer Kreditkarte ist anders als generell im Internet üblich und kann daher zu Fehlbuchungen führen. Online-Tickets sind zudem namensgebunden und nicht übertragbar. Sie können nicht storniert werden und im Gegensatz zu an Schaltern gekauften Tickets ist auch vor Fahrtantritt keine Fahrpreisrückerstattung möglich. Sollte es zu Problemen bei der Bezahlung kommen (z. B. falsche Kontonummer eingegeben), bekommt der Fahrgast ohne jeglichen Hinweis oder Mahnung unverzüglich eine Inkassonachricht. Eine Überprüfung der Zahlung bzw. Reklamationen durch den Fahrgast sind auch mangels Ansprechpartner bei ÖBB-PV nahezu unmöglich. Bestimmte Online-Tickets (etwa SparSchiene-Tickets) sind zudem außerhalb Österreichs (ausgenommen etwa Deutschland, Schweiz) nur in Verbindung mit einem Kontrollbeleg des Zugbegleiters der ÖBB gültig. Wenn dieser jedoch keine Kontrolle durchführt, ist das Ticket im Ausland ungültig und es muss

ein neues gekauft werden, obwohl den Fahrgast keine Schuld trifft. Hier forderte die Schlichtungsstelle bereits mehrmals Verbesserungen ein.

Wer ist Vertragspartner?

Bei Problemen im Rahmen grenzüberschreitender Reisen ist die Frage des Vertragspartners des Fahrgastes von Bedeutung, denn dieser ist auch der Ansprechpartner für eventuelle Forderungen. Häufig werden die Fahrgäste zwischen den betroffenen Eisenbahnen hin- und hergeschickt. Vertragspartner ist aber grundsätzlich, bis auf wenige Ausnahmen, jenes Bahnunternehmen, welches das Ticket verkauft hat. Dieses hat sich gegebenenfalls bei dem anderen Eisenbahnunternehmen zu regressieren. Das wurde nun auch seitens ÖBB-PV gegenüber der Schlichtungsstelle klargestellt.

Änderungen der AGBs bei der ÖSTERREICHcard

Seitens ÖBB-PV wurde Besitzern der ÖSTERREICHcard 2. Klasse der Zutritt zu den ÖBB-Club Lounges gestrichen. Dies wurde mit Vereinheitlichung bzw. als Verbesserung der Atmosphäre und der Serviceleistungen argumentiert – was für diese Kundengruppe nicht nachvollziehbar ist. Die Vorgehensweise dabei ist rechtlich fragwürdig.

Wesentliche Änderungen von AGBs müssen in geeigneter Form kundgemacht werden, jedenfalls in klarer, deutlicher und nicht irreführender Art und Weise. Genau dies war jedoch nicht der Fall. Beim Durchlesen des ÖBB-Verlängerungsschreibens gewann der durchschnittlich kundige Konsument den Eindruck, als Besitzer einer ÖSTERREICHcard, egal ob 1. oder 2. Klasse, auch weiterhin den Zugang zu den ÖBB-Lounges zu haben.

Nicht nur, dass die Kundmachung unterlassen wurde, waren die entsprechenden Schreiben irreführend. Auch derjenige, der sich auf der

Website über die angepassten AGBs kundig machte, erhielt nicht die entsprechenden Informationen. Seitens der Schlichtungsstelle wurde eine Änderung dieser Vorgehensweise vorgeschlagen.

Mangelnde Information über Selbstbedienungszüge

Ein immer wiederkehrendes Problem sind die so genannten Selbstbedienungszüge. Die ÖBB haben auf ca. 30 Streckenabschnitten in ganz Österreich so genannte Selbstbedienungszüge eingeführt. In diesen Zügen findet kein Fahrkartenverkauf durch Zugbegleiter mehr statt, der Reisende muss vor Fahrtantritt ein gültiges Ticket kaufen. Wer dies unterlässt, muss bei einer Kontrolle eine Kontrollgebühr in Höhe von 65 € entrichten, diese erhöht sich bei nicht sofortiger Bezahlung auf 95 €.

Auch wenn ÖBB-PV insbesondere bei der Umstellung auf die Selbstbedienung mittels Plakaten oder Flugblättern darauf hingewiesen hat, passiert es häufig, dass Fahrgäste dies übersehen. Besonders Gelegenheitsfahrern, die über das Ticketsystem nicht so informiert sind, passiert dies. Seitens der Schlichtungsstelle wurde eine Verbesserung der Information vorgeschlagen, so sollte etwa bei der Lautsprecherdurchsage darauf hingewiesen werden.

Kontrollen im Bahnhof und auf Bahnsteigen

ÖBB-PV führt vermehrt Schwerpunktkontrollen an Bahnhöfen durch. Grundsätzlich ist aber für das Betreten des Bahnhofsgebäudes und der Bahnsteige kein Fahrschein erforderlich. Das Betreten der Bahnsteige, z. B. um jemanden abzuholen oder mit seinem Gepäck zum Zug zu bringen, ist ohne Ticket erlaubt.

Bei den Kontrollen der Wiener Linien besteht der Unterschied, dass hier Bahnsteigsperrren vorhanden sind und die Kennzeichnung vor Ort



Als Marktführer im Personenverkehr ist ÖBB-PV naturgemäß auch mit den meisten Beschwerden konfrontiert, zumal kleinere Unternehmen durch ihre Nähe zum Kunden Probleme meist direkter regeln können.

für jedermann klar ersichtlich ist. Gemäß den Tarifbestimmungen dürfen Bahnhöfe, in denen Bahnsteigsperrn eingerichtet wurden, nur mit gültigem Fahrausweis betreten werden. Derzeit existieren auf den Bahnhöfen bzw. Bahnsteigen jedoch keine Bahnsteigsperrn.

ÖBB-PV beruft sich bei ihren Schwerpunktkontrollen darauf, dass Fahrausweise den Eisenbahnbediensteten, die mit der Prüfung der Fahrausweise betraut sind, immer vorzuweisen sind und diese Prüfung nicht im Zug erfolgen muss. Zudem wird behauptet, dass die Bahnsteigsperrn bei der Wiener U-Bahn ebenso für

alle Bahnhöfe entlang der Stammstrecke der Wiener Schnellbahn gelten.

Diese Auslegung wurde seitens der Schlichtungsstelle kritisiert. Dies führt zu zahlreichen Konstellationen, bei denen nichts ahnende Personen bestraft werden. Die Schlichtungsstelle vertritt die Ansicht, dass es derzeit sowohl an der rechtlichen wie auch praktischen Basis für derartige Kontrollen fehlt. Die Schlichtungsstelle urgierte daher eine rechtliche Klarstellung. Zudem müssen in der Praxis die entsprechenden Vorrichtungen (etwa Bahnsteigsperrn) errichtet werden.

Preisentwicklung bei den ÖBB-Kilometertarifen

¹ Quelle: ÖBB-Fahrpläne

Beim Preisvergleich der Kilometertarife der ÖBB-PV¹ wurden die Standardpreise der 1. und 2. Klasse im Monat Oktober der Jahre 1999, 2001, 2003, 2005, 2007 und 2009, also im 2-Jahres-Intervall, verglichen.

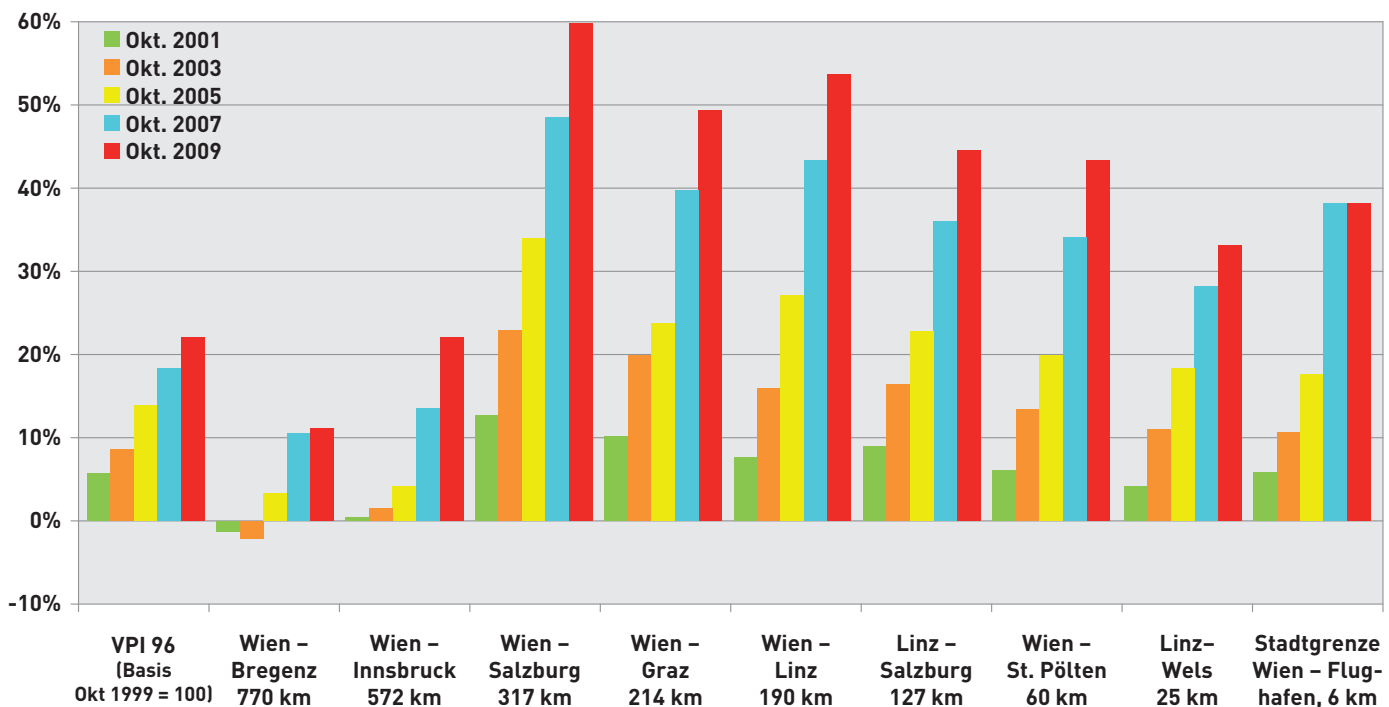
Um diesen Vergleich zu einem aussagekräftigen Überblick über die Entwicklung der Bahnpreise zu machen, wurde die Entwicklung der Preise der Entwicklung der Inflation gegenübergestellt. Verglichen wurden die Kilometertarife für die Standardpreise der 1. und 2. Klasse, also ohne eventuelle Zuschläge oder Ermäßigungen, wie etwa für VORTEILScard-Besitzer. Zu beachten ist zudem, dass etwa Verkehrsverbundtarife, die in einzelnen Fällen günstiger ausfallen, nicht berücksichtigt wurden.

Quelle: ÖBB-Fahrpläne und Statistik Austria

Mittellange Strecken – Stärkste Erhöhungen auf mittellangen Strecken

Die Preise auf den mittleren Strecken über 100 km sind im Vergleichszeitraum von 1999 bis 2009 wesentlich stärker angehoben worden als auf den langen Strecken bzw. auch auf den Kurzstrecken. So verteuerte sich die Strecke Wien – Salzburg (317 km) in der 2. Klasse um 59,4% und in der 1. Klasse um sogar 77,5% und nimmt damit den absoluten Spitzenplatz in beiden Kategorien ein. Auf Platz 2 der am meisten verteuerten Strecken liegt Wien – Linz (190 km), welche in der 2. Klasse 53,3% und in der 1. Klasse 67,3% teurer wurde. An dritter Stelle kommt die Strecke Wien – Graz (214 km), welche in der 2. Klasse 49,1% und in der 1. Klasse 64% teurer wurde, gefolgt von Linz – Salzburg (127 km),

Abb. 1: Prozentueller Anstieg der ÖBB-Kilometertarife 1999–2009, 2. Klasse, Basis = Oktober 1999



welche in der 2. Klasse 44,2% und in der 1. Klasse 53,6% teurer wurde. Im Vergleichszeitraum stieg die Inflation um nur 21,7%. Die drei Strecken sind daher zwischen 22,5% und 55,8% über der Inflation verteuert worden. Auffällig ist auch der große Preissprung bei den sehr populären Strecken. So verteuert sich der Kilometertarif für die Strecke Wien – Linz gleich um 2,8 € im Vergleich zur vorigen Tarifstufe, in der nächsten Stufe jedoch nur um 10 Cent. Ähnlich teurer wird die Strecke Wien – Graz, mit 2,2 € im Vergleich zur vorigen Tarifstufe. Der Kilometertarif für die Strecke Wien – Salzburg wird um 5,7 € angehoben, die nächsten beiden Tarifstufen liegen aber nur bei je 10 Cent.

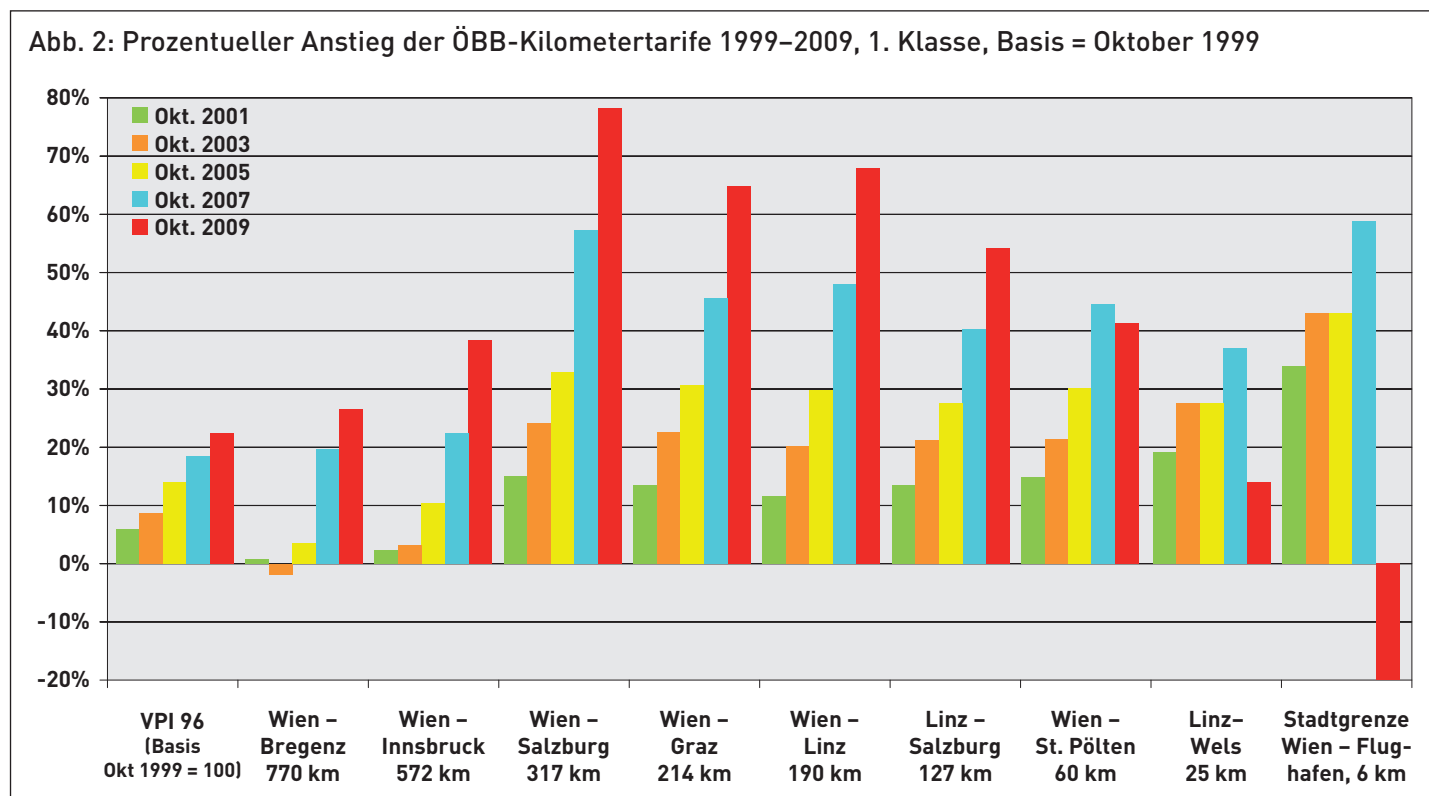
Kurzstrecken – 2. Klasse über, 1. Klasse mehrheitlich unter Inflation

Bei den Strecken unter 100 km ist kein einheitliches Bild festzustellen. In der 2. Klasse

gab es in zwei Fällen immer eine Erhöhung und in einem Fall stagnierte zuletzt der Preis. Wien – St. Pölten (60 km) wurde im 10-Jahres-Vergleich um 42,9%, Linz – Wels (25 km) um 32,7% und die Strecke von der Stadtgrenze zum Flughafen Wien (6 km) um 37,9% teurer. Auf der kürzesten verglichenen Strecke gab es zuletzt keine Erhöhung. Schlussendlich lagen diese drei Strecken zwischen 11% und 21,2% über der Inflation, was deutlich geringer als bei den mittellangen Strecken ist.

In der 1. Klasse fällt auf, dass zuletzt im Jahr 2009 die Preise sogar gesenkt wurden. Im Endeffekt stiegen die Preise auf der Strecke Wien – St. Pölten um 40,5%, auf der Strecke Linz – Wels um 13,5% und auf der Strecke von der Stadtgrenze zum Flughafen Wien fielen die Preise sogar um 19,7%. Damit lagen auf zwei Strecken die Preise sogar zwischen 8,2% und 41,4% unter der Inflationsentwicklung. Diese Entwicklung ist erfreulich, anzumerken

Quelle:
ÖBB-Fahrpläne und
Statistik Austria



ist jedoch, dass auf diesen beiden Distanzen die Nachfrage nach 1. Klasse-Tickets naturgemäß nicht besonders hoch ist. Dies scheint eher eine Korrektur der viel zu hohen Verteuerung in den letzten Jahren zu sein.

Langstrecken – 2. Klasse unter, 1. Klasse über Inflation

Auch bei den langen Strecken lag die Preisentwicklung über einige Jahre unter der Inflationsentwicklung bzw. wurden die Tickets zeitweise sogar geringfügig billiger. Letztendlich verteuerte sich in der 2. Klasse die Strecke Wien – Bregenz (770 km) um 10,6% und die Strecke Wien – Innsbruck (572 km) um 21,6%. Beide lagen damit knapp oder deutlich unter der allgemeinen Inflationsentwicklung von 21,7%. In der 1. Klasse befanden sich beide Strecken über der allgemeinen Inflationsentwicklung. Die Strecke Wien – Bregenz (770 km) wurde um 25,9% und die Strecke Wien – Innsbruck (572 km) um 37,7% teurer, was bedeutet, dass hier die Verteuerung um 4,2% bzw. 16% über der allgemeinen Inflationsentwicklung liegt.

1. Klasse überdurchschnittlich verteuert

Ein Vergleich der Preisentwicklung von 2. und 1. Klasse ergibt, dass die Preise für die 1. Klasse bei sechs der neun verglichenen Strecken stärker als die der 2. Klasse erhöht wurden. Bis auf eine Ausnahme lag die Teuerung bei der 1. Klasse um rund 15% höher als in der 2. Klasse. Nur auf den drei kurzen verglichenen Strecken war die Entwicklung umgekehrt. Der Preis für Linz – Wels ist in der 1. Klasse um rund 19% weniger angestiegen als in der 2. Klasse und ist somit sogar unter der Inflationsrate geblieben. Die Strecke Stadtgrenze Wien – Flughafen ist im Oktober 2009 sogar um fast 20% billiger als im Oktober 1999 und liegt damit um rund 58% unter der Anhebung der 2. Klasse.

Unterschiedliche Tarifentwicklung – 2001 Top, 2007 Flop

Interessantes fördert auch die Beobachtung der Preisentwicklung der verglichenen zehn Jahre zutage.

Der railjet ist das Premiumprojekt von ÖBB-PV



2. Klasse

Die geringste Anhebung in der 2. Klasse war von 1999 auf 2001, so lag die Verteuerung bei drei von neun untersuchten Strecken unter der allgemeinen Inflationsrate, zweimal etwa auf der Höhe der Inflationsrate, viermal war die Steigerung klar über der Inflationsrate. Auf der Strecke Wien – Bregenz fiel der Preis zwischen 1999 und 2003 sogar um 2%, währenddessen die Inflation 8,2% im gleichen Zeitraum ausmachte.

Eine Stagnation der Preise kann auch für die Strecke Wien – Innsbruck von 1999 auf 2001 und für die Strecke Wien Stadtgrenze – Flughafen von 2007 auf 2009 festgestellt werden.

Die stärkste Erhöhung in der 2. Klasse erfolgte von 2005 auf 2007, so lag der Preisanstieg bei allen neun untersuchten Strecken über der allgemeinen Inflationsrate. In diesen Zeitraum fallen auch die stärksten Verteuerungen von Einzelstrecken, Wien Stadtgrenze – Flughafen wurde um 20,7%, Wien – Linz um 16,6% und Wien – Graz um 16% teurer. Von 2001 auf 2003 und von 2007 auf 2009 lag die Verteuerung bei sieben untersuchten Strecken über der allgemeinen Inflationsrate, von 2003 auf 2005 war dies bei sechs Strecken der Fall.

1. Klasse

In der 1. Klasse kristallisiert sich kein Jahr heraus, in welchem es eine besonders niedrige Anhebung der Preise gab. War die Erhöhung auf den langen Strecken bis 2003 bzw. 2005 unterdurchschnittlich, kann dies auf den beiden kurzen Strecken von 2007 auf 2009 festgestellt werden. Auf der Strecke Wien – Bregenz fiel der Preis zwischen 1999 und 2003 sogar um 1,7%, währenddessen die Inflation im gleichen Zeitraum 8,2% ausmachte. Auf der Strecke Linz – Wels sank der Preis von 2007 auf 2009 um 23%, auf der Strecke Wien Stadtgrenze – Flughafen im selben

Zeitraum sogar um 78%. Dies führte in beiden Fällen dazu, dass der Preis unter der Inflationsrate angehoben wurde, bei der Strecke Wien Stadtgrenze-Flughafen sogar um fast 20% gesunken ist.

Die stärkste Anhebung in der 1. Klasse war ebenfalls von 2005 auf 2007, so lag die Verteuerung auch hier bei allen neun untersuchten Strecken über der allgemeinen Inflationsrate. Die stärksten Verteuerungen auf Einzelstrecken betrafen Wien Stadtgrenze – Flughafen um 33,3% von 1999 auf 2001, Wien – Salzburg um 24,3% von 2005 auf 2007 und um 20,9% von 2007 auf 2009. Von 1999 auf 2001 und von 2001 auf 2003 lag die Verteuerung bei sieben untersuchten Strecken über der allgemeinen Inflationsrate, von 2003 auf 2005 und von 2007 auf 2009 war dies bei sechs Strecken der Fall.

Bemerkenswert ist auch, dass bei den Strecken Wien – Salzburg, Wien – Graz und Wien – Linz die jährliche Preisanhebung sowohl in der 1. als auch 2. Klasse fast immer zweistellig war, was schließlich zu den überdurchschnittlichen Preissprüngen führte.

Im Jahr 2009 lagen nur mehr zwei von neun untersuchten 1. Klasse-Strecken unter der allgemeinen Inflationsrate, nämlich die Strecke Linz – Wels und Wien Stadtgrenze – Flughafen. Knapp über der allgemeinen Teuerung lag die Strecke Wien – Bregenz, auf allen anderen untersuchten Strecken waren die Tickets zwischen 16% und 55,8% teurer.

Abschließend ist festzustellen, dass sieben von neun verglichenen Strecken über der Inflation teurer wurden, sowohl in der 1. als auch in der 2. Klasse.

Preis pro Kilometer

Die beiden Abbildungen, bei denen der Preis pro Kilometer dargestellt wird, zeigen recht signifikant die auf hohem Niveau deutlich abgekoppelte Preisentwicklung auf den kurzen

² Der Kilometertarif spielt in der Praxis jedoch keine große Rolle, da hier oft der billigere Verbundfahrtschein gelöst wird.

Strecken, die konstant ansteigende Entwicklung bei den mittleren Strecken und die teils stagnierende Entwicklung bei den beiden längsten Strecken. Dies kann mit kleinen Ausnahmen sowohl für die 1. als auch für die 2. Klasse festgestellt werden.

2. Klasse

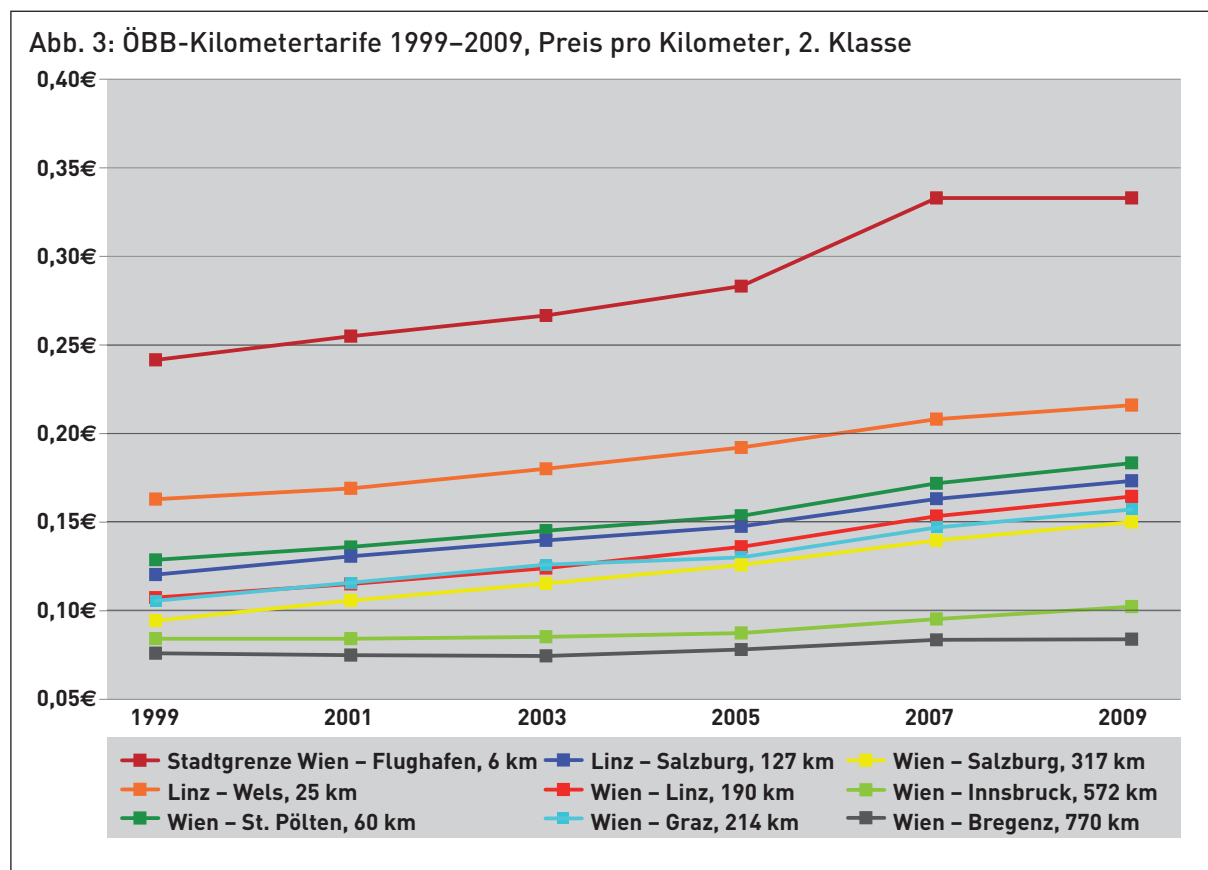
Der Preis pro Kilometer in der 2. Klasse war im Oktober 1999 auf der Strecke Stadtgrenze Wien – Flughafen² ungefähr 3,2-mal so hoch wie auf der längsten verglichenen Strecke Wien – Bregenz (0,242 € zu 0,076 €). Im Oktober 2009 war dieses Verhältnis 0,333 € zu 0,084 €, sprich auf der kurzen Strecke war der Preis pro Kilometer mittlerweile fast viermal so hoch. Das Verhältnis auf der Strecke Linz – Wels stieg im selben Zeitraum von 2,1 auf 2,6.

1. Klasse

Der Preis pro Kilometer in der 1. Klasse entwickelte sich auf den meisten Strecken ähnlich. Nur bei den beiden längsten Strecken ist eine andere Entwicklung feststellbar. Schon zu Beginn des Beobachtungszeitraumes 1999 war der Preis pro Kilometer deutlich höher, dies verstärkte sich noch bis 2007. Von 2007 auf 2009 kam es dann zu einer Preissenkung, woraufhin das Verhältnis auf der Strecke Stadtgrenze Wien – Flughafen von 6,3 auf 4 sank und sich damit den übrigen Daten zumindest annäherte.

Festgestellt werden muss, dass in der wesentlich relevanteren 2. Klasse die Kilometerpreise beim öffentlichen Personen-Nahverkehr immer teurer, die Fernverkehrsstrecken jedoch teils sogar günstiger werden.

Tarife laut Tarifstand der ÖBB-Fahrpläne. Quelle: ÖBB-Fahrpläne



Resümee

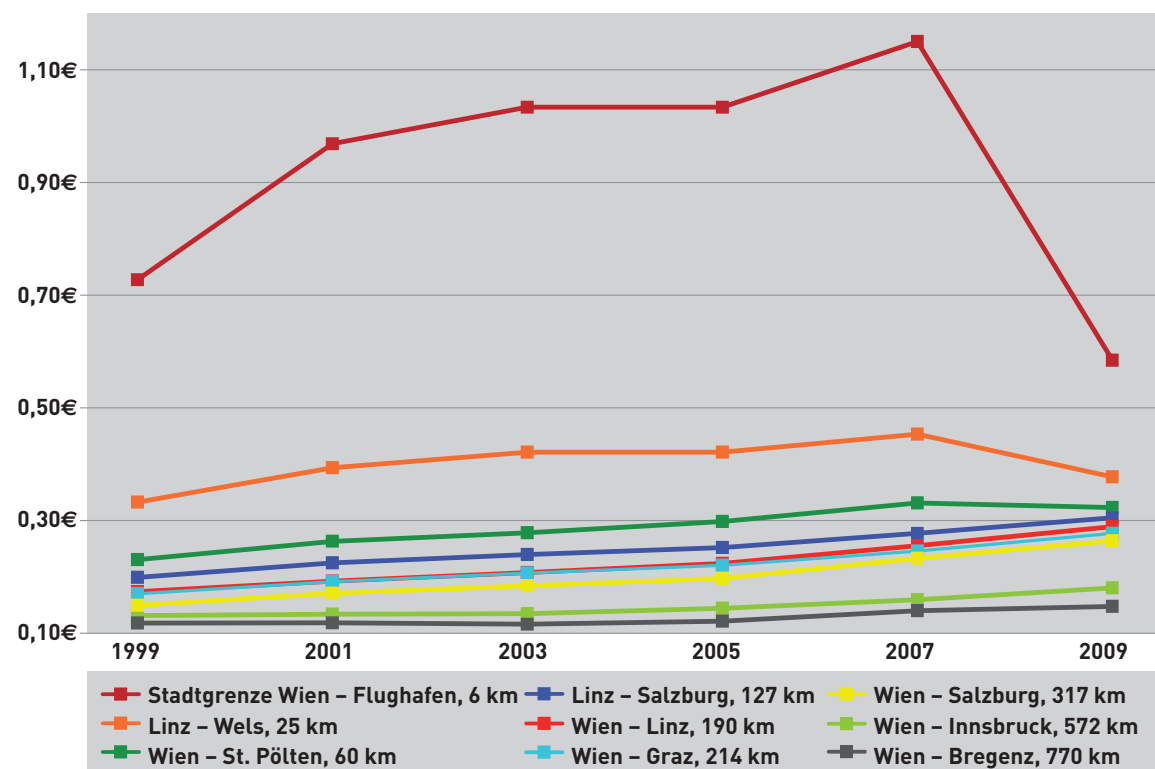
Für Gelegenheitsfahrer ohne Inanspruchnahme spezieller Angebote hat sich die Bahnfahrt bei der überwiegenden Zahl der untersuchten Strecken im Vergleichszeitraum weiterhin überdurchschnittlich verteuert. Insbesondere die mittellangen und stark frequentierten Strecken sind davon betroffen. Der Preis von 99,9 € für eine VORTEILScard Classic könnte eine sehr große Hürde für den Einstieg eines gelegentlichen Bahnfahrers darstellen.

Nur für den regelmäßigen Bahnkunden, der eine VORTEILScard besitzt, halten sich die Preiserhöhungen in Grenzen. Somit fällt das Resümee nur für Vielfahrer, welche eine VORTEILScard benützen, wirklich positiv, sprich preiswert, aus. Einzig diese Kundengruppe fährt immer noch im Verhältnis günstig.

Die Preise der ÖBB-PV für die Bahntickets wurden gerade auf den stark frequentierten Strecken doch deutlich über der allgemeinen Teuerungsrate angehoben. Bei den Tickets in der 2. Klasse sind bei sieben von neun untersuchten Strecken die Preise deutlich über der Inflation erhöht worden. Nur von 1999 auf 2001 verfolgte die ÖBB-PV eine überwiegend mäßige Preispolitik, seitdem werden insbesondere auf den mittleren Strecken die Preise spürbar über der Inflationsrate verteuert.

Der Preis ist neben dem Umfang und der Qualität des Angebots sicher das wichtigste Argument für die Wahl oder Nichtwahl des Verkehrsmittels. Für einen dauerhaften Umstieg bedarf es auch attraktiver Angebote für die sogenannten Gelegenheitsfahrer, um neue Kundenschichten für den Öffentlichen Verkehr zu gewinnen.

Abb. 4: ÖBB-Kilometertarife 1999–2009, Preis pro Kilometer, 1. Klasse



Tarife laut Tarifstand der ÖBB-Fahrpläne. Quelle: ÖBB-Fahrpläne

Auswirkungen der Liberalisierung auf die Erlöse der RCA

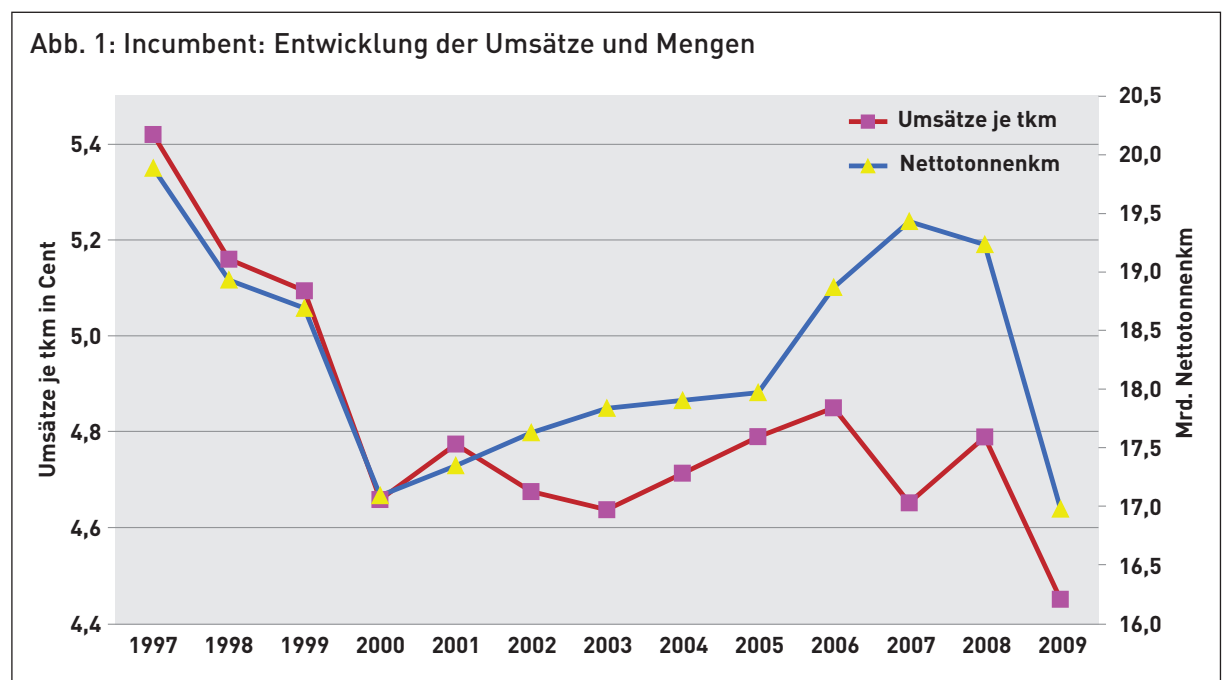
Anhand der Geschäftsberichte der RCA wurden die Netto-Beförderungsmengen erhoben. Zusammen mit den dargestellten Erlösen im Bahnverkehr kann der Einheitserlös je Nettononne ermittelt werden.

Die Grafik zeigt deren Entwicklung 1997 bis 2009. Gleichzeitig wurde die Beförderungsmenge eingezeichnet. Damit zeichnete sich folgende Entwicklung ab:

- Bis 2000 sank die Beförderungsmenge.
- Gleichzeitig sank auch mit Liberalisierung des Straßen- und Schienengüterverkehrs sowie der starken LKW-Konkurrenz der Umsatz je Einheit von 5,4 auf 4,6 Cent ab.
- Die Rezession¹ in der zweiten Jahreshälfte 2000 führte zu einem weiteren Verkehrsrückgang.
- Seit Ende 2000 steigen die Beförderungsmengen stetig.

- Gleichzeitig verbesserten sich auch die Umsätze je Einheit.
- Der Marktauftritt der privaten EVUs ab 2001 bewirkte eine Stagnation bei den Erlösen der RCA.
- Markant zu sehen ist auch die deutliche, konjunkturbedingte Nachfragesteigerung, beginnend mit 2005. Im harten Wettbewerb blieben die Umsätze je Transporteinheit aber stabil.
- 2008 kann aus der Beförderungsmenge schon der „Einbruch“ – beginnend im vierten Quartal – erkannt werden.
- Das turbulente Wirtschaftsjahr 2009 kann durch die deutlich geringere Transportmenge gut nachvollzogen werden – siehe blaue Kurve.
- Auch die Umsätze je Transporteinheit standen in starker Konkurrenz zu den Mitbewerbern der Straße und Schiene und sind ebenso gesunken.

¹ Quelle: WIFO März 13.05.2009



Internationale Zusammenarbeit

Erfahrungsaustausch der Regulatoren

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Regulatoren wurde im Jahr 2009 weiter ausgebaut. Gemäß Artikel 31 der RL 2001/14/EG besteht eine gesetzliche Verpflichtung zur Zusammenarbeit. Darüber hinaus gibt es auch einen informellen Informationsaustausch zwischen den einzelnen Regulierungsbehörden, der vor allem themenbezogen laufend stattfindet.

Ein wichtiges Thema war der Abschluss von Rahmenverträgen. Dazu wurde die Meinung anderer Regulierungsbehörden eingeholt und vor allem mit der BNetzA in Deutschland ein intensiver Erfahrungsaustausch gepflegt.

Working Group Regulatory Bodies

Diese Treffen der Regulierungsbehörden finden regelmäßig unter dem Vorsitz der EU-Kommission statt. 2009 wurde dabei vor allem die Frage der Kostenberechnung und -zuschuldung für das Infrastruktur-Benutzungsentgelt behandelt. Weiters wurde der Recast des 1. Eisenbahnpaketes besprochen, wobei die einzelnen Regulierungsbehörden wesentliche Beiträge zu der von einem externen Berater zu erstellenden Studie lieferten. Ergebnisse daraus werden erst für das Jahr 2010 erwartet.

IQ-C

Eine Zusammenarbeit der Regulatoren gibt es auch beim Projekt "International Group for Improving the Quality of Rail Transport in the North South Corridor" (IQ-C). Dieses befasst sich mit dem Eisenbahnkorridor Rotterdam/Antwerpen – Duisburg – Basel – Milano. In der Untergruppe Regulierung werden Fragen des diskriminierungsfreien Netzzugangs behandelt. In dieser Arbeitsgruppe sind die Regulierungsbehörden aus Deutschland, Italien, der Schweiz und den Niederlanden vertreten, die

SCG nimmt daran als Beobachter teil. Der Grund dafür ist die Tatsache, dass Trassenbestellungen im Korridor über das System Pathfinder abgewickelt werden, welches von RailNetEurope (RNE) zur Verfügung gestellt wird. Dieser Verein, der aus den meisten europäischen Infrastrukturmanagern besteht, hat seinen Sitz in Österreich und unterliegt daher der Wettbewerbsaufsicht durch die SCG.

Im Jahr 2009 stand die Erarbeitung einheitlicher Entscheidungsstandards in den Kernländern der Eisenbahnliberalisierung im Mittelpunkt. Außerdem wurden Probleme mit der „Letzten Meile“ behandelt und der unbestimmte Rechtsbegriff „Diskriminierung“ diskutiert. Darüber hinaus ging es um eine Institutionalisierung der Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden. Letztere Frage wurde zwar von der IQ-C-Regulatorengruppe initiiert, doch nahmen auch Regulatoren aus anderen Ländern an den diesbezüglichen Gesprächen teil. Dabei wurden verschiedene Formen der Zusammenarbeit anhand der Beispiele von Regulierungsbehörden aus anderen Sektoren (Telekom, Energie) diskutiert.

Bei den Gesprächen über die Beziehung der Regulierungsbehörden zu der in Wien ansässigen Organisation RailNetEurope konnte insofern ein Fortschritt erzielt werden, als nunmehr eine Vereinbarung über den Datenaustausch geschlossen wurde. Dieser Letter of Intent regelt den Informationsaustausch für das Trassenzuweisungstool „Pathfinder“.

Rail Market Monitoring Scheme

Im Bereich des ‚Rail Market Monitoring Scheme‘ (RMMS) wurden die Bemühungen um eine Vereinheitlichung der statistischen Erhebungen auf europäischer Ebene fortgesetzt. Neben statistischen Erhebungen geht es dabei auch um die subjektive Beurteilung der aktuel-

len Situation aus der Sicht der Marktteilnehmer. Die SCG ist dabei in einer guten Position, da ihre Erhebungen gesetzlich vorgeschrieben sind und daher eine Verpflichtung zur Teilnahme an der jährlichen Umfrage besteht. Die von der SCG angewandte Methodik wird von vielen Kollegen anderer Regulierungsbehörden als Vorbild angesehen und dient als Grundlage für eine gemeinsame Vorgangsweise. Ende 2009 veröffentlichte die Europäische Kommission ihren zweiten Bericht über die

Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts. Es ist der zweite derartige Bericht seit dem Jahr 2007. Die SCG war in die Datenerhebung für diesen Bericht eingebunden und lieferte gemeinsam mit dem BMVIT und der Statistik Austria die erforderlichen Unterlagen. Der zweite Bericht basiert auf einem verbesserten Fragebogen, dessen Entwicklung von der RMMS-Arbeitsgruppe unterstützt wurde. Die SCG war in dieser Arbeitsgruppe vertreten.

Internationale Zusammenarbeit

Im Jahr 2009 nahmen Vertreter der SCG an zahlreichen internationalen Veranstaltungen teil, welche dem Erfahrungsaustausch dienen. Dabei seien vor allem die folgenden Treffen erwähnt.

26.–28.01.2009 Wien –

Konferenz „Neue Marktchancen im Schienen-Personenverkehr“

Themenschwerpunkt war die bevorstehende Liberalisierung des Schienen-Personenverkehrs, wobei es vor allem um die künftige Priorisierung bei Trassenkonflikten, um die Vorgangsweise bei Kapazitätsengpässen und um den Abschluss von Rahmenverträgen ging. Anhand verschiedener Beispiele aus Österreich und Deutschland wurden die Probleme bei Privatisierungen und Ausschreibungen beleuchtet. Weiters wurde über den Stand der Umsetzung der den Personenverkehr betreffenden TSI berichtet. Schließlich wurde auch die Umsetzung des 3. Eisenbahnpaketes diskutiert, insbesondere die EU-Verordnung zu den Fahrgastrechten, die im Dezember 2009 in Kraft trat.

17.02.2009 Bonn – BNetzA

Aufgrund der Personenverkehrsliberalisierung gewinnt das bislang in Österreich nicht angewandte System der Rahmenverträge an Bedeutung. Bei dieser Veranstaltung wurden die bisherigen Erfahrungen mit dem Abschluss von Rahmenverträgen und deren Gestaltung diskutiert. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse wurden in die laufende Diskussion mit der ÖBB-Betrieb über die Gestaltung von Rahmenverträgen eingebracht.

26.02.2009 Beograd –

Railway Reform Workshop

Diese Veranstaltung wurde vom South East Europe Transport Observatory (SEETO) orga-

nisiert. Das Thema war ein Informationsaustausch über die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Netzzugang auf Eisenbahnen. Die SCG berichtete dabei über die Situation in Österreich.

17.–18.03.2009 Wien –

Konferenz „The Future of European Rail“

Auf der Konferenz kamen neben verschiedenen Experten vor allem die Vertreter verschiedener Eisenbahnunternehmen zu Wort und gaben ihre Einschätzungen über den Schienenverkehrsmarkt angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Situation ab. Die Krise führt in vielen Ländern zu verstärkten Investitionen in die Infrastruktur, auch spricht die Umweltsituation für die Schiene. Durch die Krise kommt es aber zu vermehrten Zusammenschlüssen von Marktteilnehmern, es entstehen zum Teil neue Monopole.

Manche sehen die Gefahr einer zu starken Kontrolle. Die Stellung der Regulierungsbehörden wird in manchen Ländern als zahnlos empfunden, es wird eine klare Trennung zwischen der Regulierungsbehörde und der öffentlichen Hand als Marktteilnehmer (= Besteller) gefordert. Prof. Otte von der BNetzA in Deutschland nannte als aktuelle Probleme die Baustellenkoordinierung und die Vollkostenüberprüfung für das IBE.

19.03.2009 Bonn –

Workshop Rahmenverträge

Gemeinsam mit der deutschen BNetzA und der ÖBB-Betrieb wurde ein Workshop über die Gestaltung von Rahmenverträgen veranstaltet. Dabei wurden Erfahrungen und Regelungen aus Deutschland im Hinblick auf die heimische Situation (insbesondere das neue EVU WESTbahn) analysiert und diskutiert.

*25.03.2009 Düsseldorf –
Besuch der Schlichtungsstelle Nahverkehr
Nordrhein-Westfalen*

Die Schlichtungsstelle Nahverkehr wurde im Jahr 2001 gegründet und 2007 zu einem Verein umgestaltet, dem die Verbraucherzentrale NRW, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen sowie Verkehrsunternehmen aus NRW angehören. Finanziert aus Mitteln des Landes sowie voraussichtlich im Laufe des Jahres auch aus Beiträgen der Vereinsmitglieder. Im Gespräch mit der Leiterin wurden gegenseitige Erfahrungen ausgetauscht und Problemstellungen erörtert.

*26.03.2009 Dortmund –
Tagung Eisenbahninfrastruktur*

Dabei wurden Themen wie die Eisenbahninfrastruktur, Verantwortung des Bundes bzw. der Länder, die Öffentlichkeit von Serviceeinrichtungen sowie Fragen der kommunalen Planung von Eisenbahninfrastruktur behandelt.

27.03.2009 Brüssel – Retrack Workshop

Besprochen wurde der aktuelle Stand des Projekts, welches sich mit dem Güterkorridor vom Schwarzen Meer zur Nordsee befasst und einen Pilotverkehr einrichten will. Dabei ging es auch um Probleme bei der Trassenzuweisung.

05.05.2009 Brüssel – Sitzung der Telematics Applications Task Force (TAF TSI)

Im Zentrum der Gespräche stand der Aufbau einer Datenbank europäischer Schienenfahrzeuge.

08.–10.06.2009 Wien – UITP-Kongress

Die Veranstaltung behandelte verschiedenste Aspekte des öffentlichen Nahverkehrs, wobei auch Regulierungsthemen zur Sprache kamen.

25.06.2009 Brüssel – Regulatorentreffen

Die SCG präsentierte dort den Diskussionsstand bezüglich der Rahmenverträge sowie die

Ergebnisse der Vershub-Untersuchung, was großes Interesse hervorrief. Umgekehrt wurde seitens der EU-Kommission betont, dass die Behandlung von Fragen der Infrastrukturbepreisung (IBE) künftig in höherem Ausmaß von den Regulierungsbehörden untersucht werden sollten.

25.–26.06.2009 Sopron – 18. Internationale Sommerakademie „Warenkauf, Lieferung und Transport – Neue Wege für den internationalen Handel“

Es wurden vor allem wirtschaftliche und rechtliche Aspekte des Schienengüterverkehrs behandelt. Die Schwerpunkte der Akademie lagen beim Thema Neufassung von Gesetzen im Eisenbahnwesen, bei der Wirtschaftskrise und deren Auswirkung auf den Güterverkehr sowie den neuen Besitzverhältnissen der ROeEE und der strategischen Neuausrichtung dieses Unternehmens.

*09.–10.09.2009 Tübingen –
Tagung der Eisenbahnjuristen*

Zu den Themen der Veranstaltung zählten die Frage Zivilrecht vs. Regulierungsrecht, aktuelle Fragen des Regulierungsrechts, Rahmenverträge, Vergabe von SPNV-Leistungen und internationale Infrastrukturverknüpfungsverträge. Obwohl diese Fragen vorwiegend aus deutscher Sicht behandelt wurden, gab es auch viele Anknüpfungspunkte zur österreichischen Rechtslage, zumal beide Eisenbahnrechtslagen auf europäischem Recht beruhen.

*01.–02.10.2009 Freiburg –
Verkehrswissenschaftliche Fachtagung*

Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen Probleme der Anreizregulierung.

*26.–27.10.2009 Berlin –
Fragen der Eisenbahnliberalisierung*

Auf dieser Veranstaltung des Instituts für Energie- und Regulierungsrecht an der Freien

Universität Berlin wurden diverse Fragen der Eisenbahnliberalisierung diskutiert, insbesondere die Fragen der Unabhängigkeit der Infrastruktur in Holding-Konstruktionen, wie sie auch bei der SCK verfahrensmäßig anhängig ist.

04.11.2009 Wien – Regulatorentreffen im Rahmen des Projekts IQ-C

Die internationale Gruppe der Regulierungsbehörden des IQ-C-Korridors (Rotterdam – Genua) tagte auf Einladung der SCG neuerlich in Wien. Die SCG nimmt daran seit Jahren als Gast teil. Kern der Aktivitäten ist die Erarbeitung einheitlicher Entscheidungsstandards in diesen Kernländern der Eisenbahnliberalisierung.

05.11.2009 Wien – Regulatorentreffen

Die Regulierungsbehörden aus ganz Europa waren diesmal zu Gast bei der SCG um verschiedene dringliche Fragen zu besprechen,

andererseits mit RNE den über mehrere Jahre mühsam verhandelten Letter of Intent betreffend „Pathfinder“ zu unterzeichnen.

26.–27.11.2009 Leuven – 18. Treffen der Arbeitsgruppe der Regulierungsbehörden

Im Mittelpunkt standen Fragen der Kostenrechnung für das IBE, eine Diskussion über die geplanten Güterverkehrskorridore und der Recast des 1. Eisenbahnpaketes. Ferner berichteten die einzelnen Regulatoren über den aktuellen Stand der Eisenbahnliberalisierung in ihrem Land.

09.–10.12. 2009 Wien – Treffen mit Vertretern der kroatischen Regulierungsbehörde

Im Rahmen eines intensiven Workshops wurden Erfahrungen mit inhaltlichen und organisatorischen Gegebenheiten ausgetauscht und über aktuelle Verfahren und Probleme in Österreich berichtet.

Fachbeiträge

Wege der Berechnung des Infrastruktur-Benutzungsentgeltes

Einleitung

Der Betreiber einer Schieneninfrastruktur ist berechtigt ein Benutzungsentgelt einzuheben. Die Höhe dieses Entgeltes ist im Art. 7 RL 2001/14/EG geregelt. Die Höhe ist zwischen den Grenzkosten und den Vollkosten anzusetzen. In Österreich regelt § 67 Abs. 1 EisbG die Höhe des Entgeltes. Das Benutzungsentgelt einschließlich des Mindestzugangspaketes ist grundsätzlich in Höhe der Kosten festzusetzen, die aufgrund des Zugbetriebes anfallen. Zuschläge für zeitliche und örtliche Engpässe (§ 67 Abs. 2 EisbG) sowie Unterscheidungen für Teile des Netzes sind möglich. Diese müssen jedoch so ausgestattet sein, dass Diskriminierungen vermieden werden (§ 67 Abs. 6 EisbG).

Gesamtwirtschaftliche Analyse der Trassenpreise

Netzindustrien zeichnen sich dadurch aus, dass ihre Produktion mittels Netzwerkeffekten erzielt wird. Weiters entsteht ein hoher Wert an Fixkosten aus dieser Produktion. Dieser hohe Einsatz an Kapital wird gebunden und gilt als versunkene Kosten (so genannte sunk costs). Bedingt durch die hohen Kosten, ist es in der Regel nicht möglich eine parallele Infrastruktur in den Netzindustrien aufzubauen. Es entstehen Engpässe (monopolistische bottlenecks), wenn alle Unternehmen in der Branche auf die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur angewiesen sind. Die essential facility-Theorie beschäftigt sich mit dem Zugang zu den Engpasseinheiten. Dieser Zugang wird jedoch vielfach zu überhöhten Preisen angeboten. Monopolistische bottlenecks rufen auf den vor- und nachgelagerten Märkten den Bedarf an Regulierung hervor, um den Wettbewerb erst zu

ermöglichen. Einerseits muss der Zugang diskriminierungsfrei möglich sein, andererseits muss das Entgelt für den Zugang geringer als der Monopolpreis sein, um allokativen Ineffizienzen zu vermeiden.

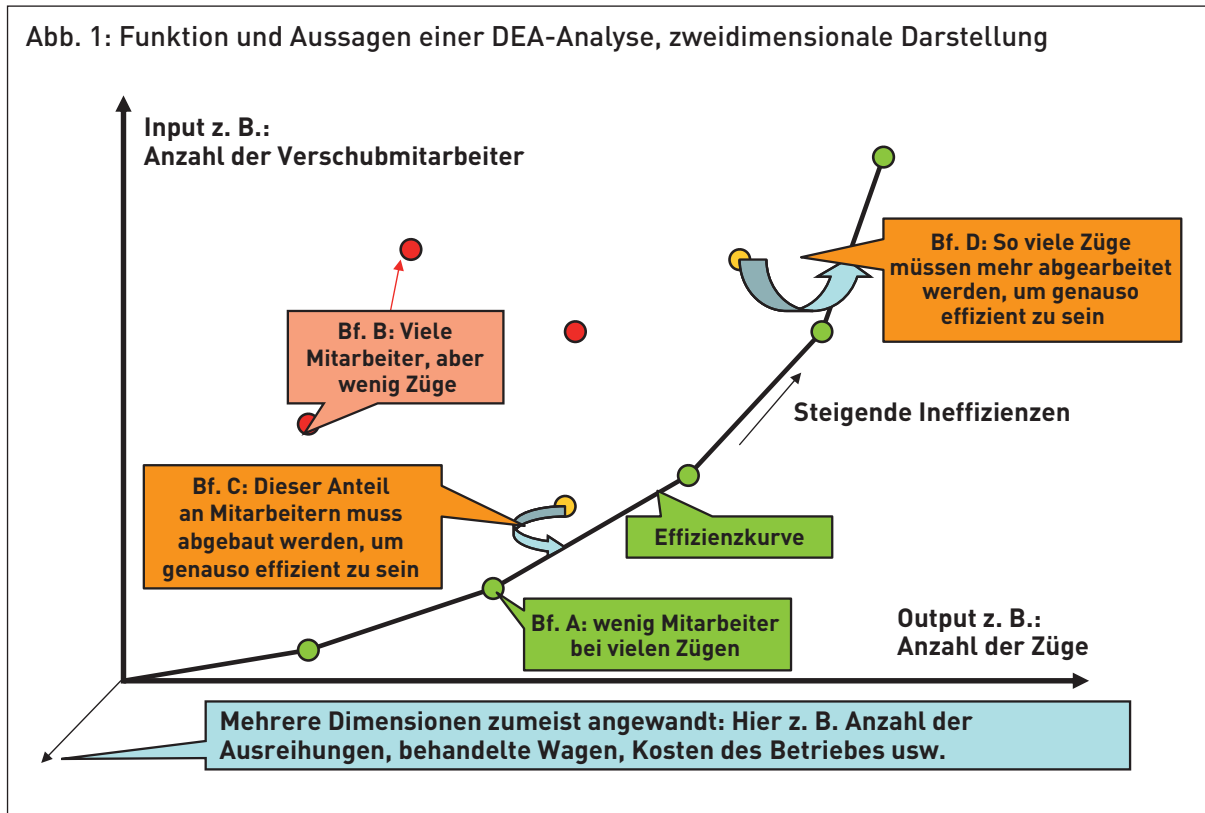
Ein Mittel zur Senkung der Kosten eines Unternehmens ist die so genannte Anreizregulierung. Unter diesem Regulierungsregime wird das Unternehmen versuchen seine Kosten zu minimieren, um seine Gewinne zu erhöhen. Das einfachste Mittel, um die Kosten zu reduzieren, ist jedoch das Senken der Investitionen in den Netzen. Diese Vorgangsweise kann allerdings in eine von der Regulierungsbehörde nicht gewünschte Richtung gehen. Das Unternehmen setzt seine Investitionen in übermäßigem Ausmaß herab und verringert dadurch die Qualität der erbrachten Leistungen. Ein Mittel zur Verhinderung dieser Auswüchse ist das Bestimmen eines Qualitätsniveaus, das nicht unterschritten werden darf.

Generell gibt es eine Bandbreite an Formen der Anreizregulierung. Die weitest verbreitete Form ist die Regulierung mittels Gewinn- und Preisobergrenzen. Diese price cap-Regulierung ist eines jener Instrumente, das die BNetzA in Deutschland im Eisenbahnsektor einsetzen will.

Bei dieser Art der Regulierung bestimmt der X-Faktor¹ die mindestens zu erbringende Senkung der inflationsbereinigten Preise. Damit bestimmt die Höhe des X-Faktors die Verteilung der Wohlfahrt zwischen Produzenten und Konsumenten. Je höher der Faktor, desto größer die Konsumentenwohlfahrt.

Mit Hilfe einer Data Envelopment Analysis (DEA, Dateneinhüllungsanalyse) kann man die relative Effizienz eines Unternehmens messen. Betrachtet werden so genannte Decision Ma-

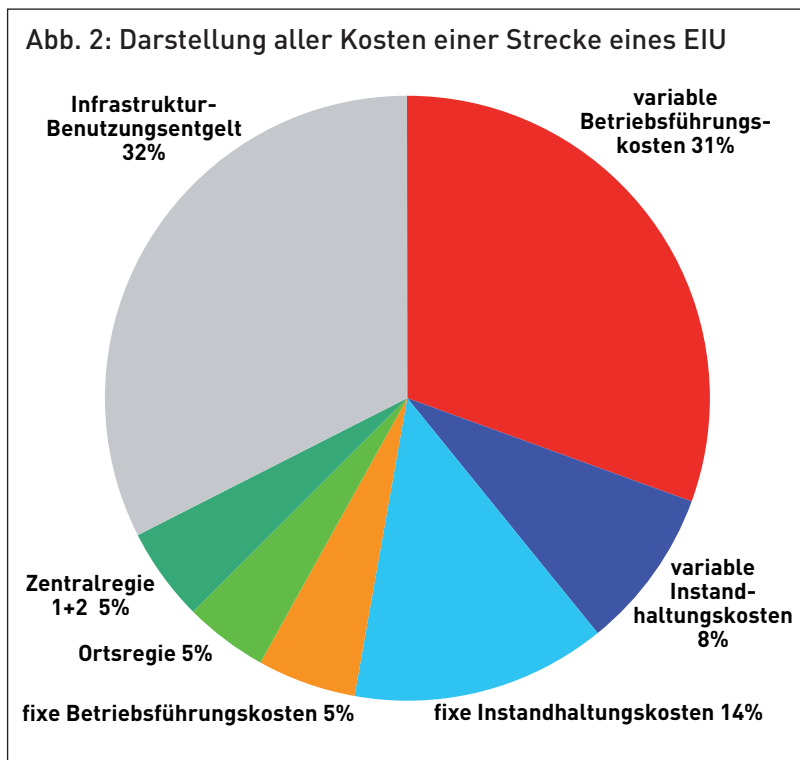
¹ Der X-Faktor drückt eine Zielvorgabe bezüglich der Produktivitätsfortschritte aus.



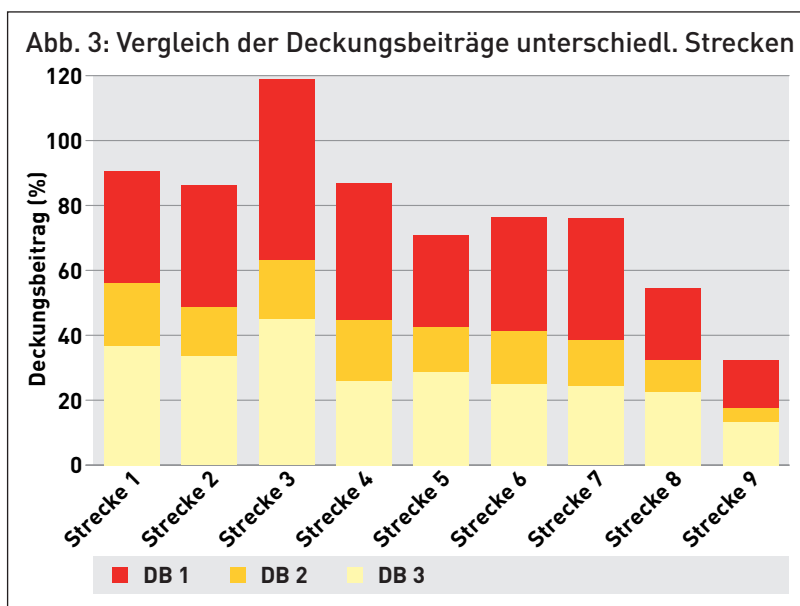
king Units (DMU), die möglichst eng miteinander verwandt sein sollen. Wenig Sinn hat der Vergleich von beispielsweise Krankenhäusern und Schulen. Eine öffentliche Einrichtung wird mit der relativ am effizientesten arbeitenden Einrichtung der gleichen Branche verglichen. Es wird daher der Abstand von der Effizienzgrenze gemessen – siehe Abbildung. Die produktivste DMU „hüllt“ die weniger produktiven DMUs ein. Die DEA ist das meist verwendete Instrument des Vergleichs und wird in einer Vielzahl von Ländern angewendet (Hoyer, 2006). Aber auch innerhalb eines Unternehmens lassen sich Standorte in Relation setzen – siehe Grafik oben. Vorteil der Methode ist, dass nicht nur monetäre Größen verglichen werden können, sondern auch nicht monetäre Größen, von denen es im Bahnbereich sehr viele gibt. Bisher gab es im deutschen Sprachraum kaum eine Diskussion über die Produktivitätsfaktoren

und die Inputpreise im Eisenbahnsektor. Ein Projekt des Wissenschaftlichen Instituts für Infrastruktur und Kommunikationsdienste in Bad Honnef (Deutschland) beschäftigte sich mit der Frage der Produktivitäten im Eisenbahnsektor. Mittels Erfassung von Inputpreisen, VGR-Daten (volkswirtschaftliche Gesamtrechnung), technischen Daten der DB und ausgewählten Studien wurde versucht, eine Erfassung der Inputpreisänderungen durchzuführen. Mithilfe des Törnquist-Produktivitätsindex² wurden die Änderungen der Fortschritte im Infrastrukturbereich sowohl bei den Schienen als auch bei den Serviceeinrichtungen gemessen. Allerdings sind Werte aus dem Eisenbahnbereich nur rudimentär vorhanden. Der Eisenbahninfrastruktur-Inputpreisindex stieg im Zeitraum 2000 bis 2008 um durchschnittlich 1,34% pro Jahr. Dieser Index wird anschließend mit anderen Indizes verglichen

² Der Törnquist-Index ist das gewichtete geometrische Mittel von Mengen- und Preiskenzahlen. Als Gewichte kommen die arithmetischen Mittel der Wertanteile der beiden betrachteten Perioden zum Einsatz (Hoyer, 2006).



(Erzeugerpreis gewerblicher Produkte, Verbraucherpreisindex, Arbeitskostenindex, Hilfspreisindex für Dienstleistungen oder der Umlaufrendite festverzinslicher Wertpapiere), um eine Einordnung des Inputpreisindex möglich zu machen (Müller, 2010).



Kostenbasierte Trassenpreise

Wie bereits am Beginn der Ausführungen erwähnt, ist es notwendig, dass Preise in der Infrastruktur so gewählt werden, dass es zu keinen Diskriminierungen kommt. Um die „wahre“ Höhe des Entgeltes zu bestimmen, muss man die Kosten der Infrastruktur kennen. Somit sollen Trassenpreise anhand der entstandenen Kosten definiert werden. Als Kosten sind in diesem Zusammenhang der Betrieb, die Anlagen oder die Verwaltung zu nennen. Preisdifferenzierungen unterstützen die gerechte Findung der Preise. Weiters stellt sich die Frage nach den so genannten externen Kosten des Verkehrs. Bedingt durch die Tatsache, dass es meist ein Monopolist ist, der den Markt bedient, wird der Outputpreis über dem Grenzkostenpreis liegen, der in einem Wettbewerbsmarkt zu erwarten wäre. Damit besteht ein Gegensatz zwischen Monopolpreis einerseits und dem regulierten Preis andererseits, der zu keinen Diskriminierungen führen darf.

Einteilung der Kosten nach verschiedenen Faktoren

Die Vollkostenrechnung bietet den Vorteil, dass sämtliche Kosten abgedeckt werden (Verwaltung, Betrieb, Bau und Erhaltung). Diese werden durch die Verkehrsleistungen dividiert und zugeordnet. Die daraus resultierende Durchschnittskostenrechnung ist somit relativ einfach zu ermitteln. Bei steigender Nutzung ergibt sich eine sinkende Kostenkurve. Zur Teilkostenrechnung werden das direct costing, die stufenweise Fixkostenrechnung, die Deckungsbeitragsrechnung und die Grenzkostenrechnung gezählt. Bei jeder dieser Berechnungsarten werden nur die relevanten Kosten, in fixe und variable Kosten getrennt, zugeordnet. Die Gemeinkosten werden mittels eines Schlüssels aufgeteilt. Die Europäische Union favorisiert die Berechnung nach der Grenzkostenmethode.

Die Prozesskostenrechnung lastet die Kosten den Prozessen an, die diese verursachen. Diese Berechnungsart lässt jedoch eher Rückschlüsse auf die Planung und Kontrolle in Hinblick auf die Abläufe zu. Damit stellt sich die Frage, ob die Prozesskostenrechnung tatsächlich als Instrument der Kostenrechnung im Zusammenhang mit Trassenentgelten zu sehen ist.

Als weiterer kritischer Bereich stellen sich die Externalitäten dar. Die Frage nach der Bepreisung von Umweltkosten lässt sich nicht letztgültig beantworten, da die Kosten, die durch Umweltverschmutzung, Unfälle oder Staus entstehen, nur schwer zu berechnen sind.

Demgegenüber stehen externe Nutzen, die entstehen, wenn Bahnhöfe zentrumsnah gebaut sind und damit der Umstieg auf ein öffentliches Verkehrsmittel erleichtert wird. Die externen Kosten des privaten Verkehrs werden wiederum minimiert.

Probleme bereiten die kostenintensiven Infrastruktureinheiten, da diese zu einer perma-

nenten Kostenunterdeckung der Inhaber führen. Die variablen Grenzkosten können nur einen kleinen Teil der Kosten abbilden und führen im Endeffekt dazu, dass es zu Ausfallsdeckungen durch die öffentliche Hand kommen muss. Mittels Ramsey-Preisen soll ein Zuschlagssystem erstellt werden, das die Erreichung eines vollen Deckungsgrades ermöglicht (Fuchs, 2009).

Literatur

- Fuchs, A. (2009):** Preissysteme im Infrastrukturbereich der Bahnen im internationalen Vergleich, Stationspreissysteme, Seminararbeit WU Wien
- Hoyer, N. (2006):** Anreizregulierung auf dem deutschen Elektrizitätsmarkt, GRIN Verlag, Norderstedt, 2006
- Müller, G. (2010):** Die Messung des Produktivitätsfortschritts und die Erfassung von Inputpreisänderungen im Eisenbahninfrastruktursektor, Vortrag auf dem 5. Workshop zum Eisenbahnregulierungsrecht, Institut für Energie- und Regulierungsrecht, Berlin, 24.03.2010

Bericht für das Jahr 2009 der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes, Bereich Schiene, in der Bundesanstalt für Verkehr

Die Untersuchung von Vorfällen ist die zentrale Aufgabe der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes. Ein qualifiziertes Untersuchungsverfahren ermöglicht eine optimale Unfallforschung. Ausschließliches Ziel jeder Untersuchung ist die Feststellung der Ursache der Vorfälle. Die Untersuchung dient insbesondere nicht der Klärung von Haftungsfragen oder der Frage der Schuld.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Untersuchung von Vorfällen sind im Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123 vom 31.10.2005 enthalten, das mit 01.01.2006 in Kraft getreten ist.

Grundzüge der Unfalluntersuchung

Meldung des Vorfalls

Die Eisenbahnunternehmen sind verpflichtet Vorfälle zu melden. Die zu meldenden Vorfälle sowie der Zeitpunkt und die Form der Meldung sind in der MeldeVO-Eisb 2006, BGBl. II Nr. 279 vom 27.07.2006, geregelt.

Einleitung einer Untersuchung

Eine Untersuchung beginnt grundsätzlich mit der Meldung des Vorfalls; entscheidend ist jedoch, dass nicht bei jeder Meldung eine Untersuchung eingeleitet wird. Die Entscheidung über die Einleitung einer Untersuchung ist von der Klarheit der Ursache des Vorfalls abhängig

und davon, welche neuen Erkenntnisse für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erwarten sind.

Wird eine Untersuchung eingeleitet, ist festzulegen, ob für diese Untersuchung auch eine Befundaufnahme vor Ort erforderlich ist. Wird keine Untersuchung eingeleitet, wird derzeit die eingehende Meldung – erforderlichenfalls ergänzt mit einer Sachverhaltsdarstellung und der Ursache – lediglich statistisch erfasst.

Untersuchung

Jede Untersuchung ist unverzüglich, einfach und zweckmäßig durchzuführen. Die Untersuchung ist nicht öffentlich und für das Untersuchungspersonal besteht Verschwiegenheitspflicht.

Untersuchungsbericht

Jede Untersuchung ist mit einem Untersuchungsbericht abzuschließen, der vor Veröffentlichung einem Stellungnahmeverfahren zu unterziehen ist. Der endgültige Untersuchungsbericht ist zu veröffentlichen und hat unter anderem Einzelheiten des Vorfalls, Angaben über die beteiligten Verkehrsmittel, die für den Vorfall kausalen Umstände, die durchgeführten Untersuchungen und deren Ergebnisse sowie die Feststellung der Ursachen zu enthalten.

Sicherheitsempfehlungen

Aus dem Ergebnis der Untersuchung sollen auch Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgearbeitet werden. Sicherheitsempfehlungen sind an jene Stellen zu richten, die diese in geeignete Maßnahmen umsetzen können.

*|Bis 27.07.2006 erfolgte die Meldung der Vorfälle unter Zugrundlegung von Vereinbarungen mit den Eisenbahnunternehmen, ab dem 27.07.2006 gemäß den Bestimmungen der Meldeverordnung.

Vergleich Vorfälle mit Vorjahren	2006 ^{*)}	2007	2008	2009
Vorfälle gesamt	1.196	1.527	1.589	1.444
davon Unfälle	921	1.173	1.177	989
davon Störungen	275	354	412	455
Untersuchungen vor Ort	32	39	18	16
Weiterführende Untersuchungen	34	40	17	36

2009 wurden insgesamt 1.444 Vorfälle im Schienenbereich gemeldet; davon wurden 16 Vorfälle vor Ort untersucht und 36 weiterführende Untersuchungen eingeleitet.

Im Jahr 2009 wurden Schwerpunkte gesetzt, die aufgrund der sich abzeichnenden Entwicklung der Vorfälle auch im Jahr 2010 fortgesetzt werden. Zu den Schwerpunkten zählen insbesondere Vorfälle im Zusammenhang mit Güterwagen (Radsätze, Radsatzwelle, Zusammenwirken von Gleis- und Fahrzeugverwindung) sowie Vorfälle auf Eisenbahnkreuzungen.

In Verbindung mit dem folgenschweren Ereignis in Viareggio (Italien) wurden von der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes, Bereich Schiene, Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen, in denen europaweit einheitliche und qualitativ hochwertige Instandhaltungsvorgaben für Güterwagen gefordert werden. Über Auftrag der Kommission der EU wurde von der ERA eine Task Force mit dem Ziel eingerichtet, Maßnahmen zur Verhinderung von Unfällen durch technische Mängel im Bereich des Fahrwerks von Güterwagen (z. B. Radsätze) zu erarbeiten. Die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes, Bereich Schiene, ist akkreditiertes Mitglied dieser gesamteuropäischen Arbeitsgruppe.

In dieser Arbeitsgruppe werden folgende Themen behandelt:

1. Erarbeitung eines Regelwerkes für die Sichtprüfung zur raschen Ausscheidung fehlerhafter Radsatzwellen (EVIC – European Visual Inspection Catalogue).
2. Erarbeitung von Mindestabnahmekriterien für Achsen bzw. Radsätze (MAC – Minimum Acceptance Criterias).
3. Festlegung von Mindestinstandhaltungskriterien für Achsen bzw. Radsätze (MMC – Minimum Maintenance Criterias).

4. Maßnahmen zur europaweiten Harmonisierung der bestehenden unterschiedlichen Regelwerke in den Mitgliedsstaaten.

Das Regelwerk für die Sichtprüfung zur raschen Ausscheidung fehlerhafter Radsatzwellen ist fertig gestellt und wird seit April 2010 von einigen Eisenbahnunternehmen (z. B. RCA) bereits angewendet. Eine Empfehlung für eine europaweite Anwendung wurde bisher noch nicht ausgesprochen. Die Themen 2 bis 4 sollen bis Juli 2010 abgeschlossen werden.

Die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes, Bereich Schiene, ist weiteres Mitglied im Ausschuss „Network of the National Accident Investigation Bodies“ bei der ERA. Die Hauptaufgaben dieses Ausschusses sind insbesondere die Harmonisierung der Verfahren für die Untersuchung von Vorfällen, wobei eine europaweite Vereinheitlichung relevanter Daten aus den Untersuchungen das primäre Ziel sein soll. Der im Jahr 2008 ausgearbeitete Leitfaden für die Erstellung und Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen wurde im Jahr 2009 verabschiedet und in Kraft gesetzt. Die in der Sicherheitsrichtlinie enthaltenen Vorgaben über den Inhalt eines Untersuchungsberichtes werden derzeit überarbeitet. Des Weiteren ist die Erstellung eines Leitfadens für die Aus- und Weiterbildung der im Bereich der Unfalluntersuchung tätigen Mitarbeiter geplant.



Gebrochene Radsatzwelle

Unsere Bahnen

Die in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen zeigen ein vielfältiges Spektrum an Tätigkeiten und Arbeitsgebieten. Die SCG hat alle EVUs eingeladen, sich im Rahmen des

Jahresberichts selbst vorzustellen. Die meisten haben diese Möglichkeit genutzt. Nachstehend finden sich die entsprechenden Beiträge.

City Air Terminal Betriebsgesellschaft mbH

Der City Airport Train fährt stabil durch die Krise

Im siebenten Jahr seines Bestehens ist der City Airport Train (CAT) gut etabliert und weist eine stetige, positive Entwicklung auf. Auch im gesamtwirtschaftlich schwierigen Jahr 2009 konnte der Marktanteil am Flughafenverkehr mit Einzugsgebiet Wien gegenüber 2008 um zwei Prozentpunkte auf 14% gesteigert werden. Im letzten Quartal übertraf der Marktanteil gar erstmalig 16%.

Herausforderung Großbaustelle Wien-Mitte Mit einer Pünktlichkeit von 96% und einer Verfügbarkeit von praktisch 100% konnte der CAT 2009 im Allgemeinen das hohe Zuverlässigkeitsniveau der Vorjahre halten. Eine logistische Herausforderung stellten aber besonders im Sommer die Einschränkungen durch die Großbaustelle am Terminal in Wien-Mitte durch die großräumigen Umbauarbeiten am Bahnhof dar. Dank sorgfältigem Baustellen-Management konnte jedoch sogar während dieser Zeit die Pünktlichkeit bei 89% gehalten werden.

Dass im vergangenen Jahr insgesamt mehr als eine Million Passagiere transportiert und nun zum zweiten Mal in Folge ein positives Jahresergebnis vorliegt, erklärt sich zum einen aus signifikanten Zuwächsen in den Kernmärkten Deutschland und Österreich, zum anderen aus konkreten Maßnahmen, die im Unternehmen der Krise entgegengesetzt wurden.

Säulen des Erfolges

So wurden im vergangenen Jahr drei strategische Fokuspunkte definiert, um den Wiener

Flughafenzug im wahrsten Sinne des Wortes auf Schiene zu halten: straffes Kostenmanagement, Optimierung des Kundenkontakts im Rahmen einer Qualitätsoffensive und die Einführung einer neuen Werbelinie, deren Kampagnen sehr gute Aufmerksamkeitswerte erzielten und daher 2010 fortgeführt werden sollen.

Eine wesentliche Säule für den Unternehmenserfolg des CAT ist ein umfangreiches Partnerprogramm, auf dessen Grundlage Kunden aus einem attraktiven Service-Portfolio wählen können. Neben der Weiterführung der erfolgreichen Zusammenarbeit mit bewährten Partnern wie TUI oder DERTOUR wurde das Partnerprogramm 2009 mit neuen Kooperationen wie dem NH Hotel Vienna Airport oder der Online-Plattform Expedia weiter ausgebaut.

Weiter auf Kurs

Mit einem starken Fokus auf guten Kundenkontakt und erstklassigem Service soll das Produkt CAT auch 2010 positiv weiter entwickelt werden. So wurde 2009 bereits ein Re-Launch der Homepage für eine deutlich verbesserte Usability vorgenommen sowie das kostenlose Vielfahrerprogramm „C-Club“ eingeführt. Club-Mitglieder können Bonus-Punkte auf ein Konto gut schreiben und gegen Prämien eintauschen sowie Miles & More-Meilen sammeln. Auch die Suche nach neuen, starken Partnern geht weiter. Den Anfang machen dabei die Wiener Linien: So ist es ab Mai möglich, bei allen Kartenautomaten auch Tickets für den CAT zu lösen.



DB Regio AG

Mit einer Beförderungsleistung von 36,7 Mio Pkm und über 25.000 Mitarbeitern war die DB Regio AG auch im Jahr 2009 eines der größten europäischen Eisenbahnunternehmen im Personenverkehr. Pro Tag werden über 3,4 Mio Fahrgäste befördert, davon der Löwenanteil in den S-Bahn-Netzen Berlin, München und Hamburg.

Die 27 Aufgabenträger (Verbünde und landesweite Regiegesellschaften) haben in mehr als 12 Jahren Marktöffnung und Wettbewerb (sogenannte Regionalisierung) rund ein Drittel des gesamten Volumens über europaweite Ausschreibungen vergeben. Die Zahl der „nicht-bundeseigenen“ EVU im SPNV stieg von 25 auf 60. Der Marktanteil von DB Regio entwickelte sich in einem langsam aber stetig wachsenden Markt von nahe 100% auf 82% zurück.

Im Dezember 2009 nahm DB Regio erstmals Strecken wieder in Betrieb, die eine Ausschreibungsperiode zuvor verloren worden waren. Bis 2015 werden die meisten Teilnetze mindestens einmal ausgeschrieben worden sein.

DB Regio agiert jedoch nicht nur auf dem heimischen Markt erfolgreich. Über Kooperationen und direktes Engagement konnten in Schweden und Großbritannien jeweils eine erste Ausschreibung gewonnen werden. Zuvor war DB Regio Bayern bereits 2000 in Österreich (Außerfernbahn) direkt beauftragt worden. Das internationale Engagement von DB Regio stößt jedoch in vielen EU-Ländern noch auf erhebliche rechtliche Marktzugangshin-



dernisse. Umgekehrt profitieren zahlreiche ausländische Bahnunternehmen von der Öffnung des deutschen Marktes und treten aus geschützten Heimatmärkten gegen DB Regio an. DB Regio Bayern ging bisher bei sieben von insgesamt 17 bayrischen Ausschreibungen und Preisanfragen der BEG als Sieger hervor. Im Zeitraum zwischen 2003 und 2007 konnte DB Regio Bayern sechs von elf Ausschreibungen gewinnen. Darüber hinaus betreibt DB Regio in Bayern besonders anspruchsvolle Verkehre wie die S-Bahn München, die Verbindung München – Nürnberg (mit bis zu 200 km/h) oder die Relation Nürnberg – Bayreuth – Chemnitz – Dresden mit Fahrzeugen aus einer Flotte von 94 in Bayern beheimateten Neigetechnik-Dieseltriebwagen.

Für das Geschäftsjahr 2010 steht für DB Regio Bayern neben dem Gewinn weiterer Ausschreibungen in Südbayern die Inbetriebnahme und Stabilisierung von 122 neuen elektrischen Triebzügen der Bauarten „LIREX“ und „E-Talent“ an. Zu erwähnen ist an erster Stelle die massive Ausweitung des Nürnberger S-Bahn-Netzes im Dezember 2010.

150 Jahre Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH



Jubiläen sind ein geeigneter Anlass, innezuhalten und auf das Geschehene zurückzublicken. Das Jahr 1860 war der Beginn der Aufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke der GKB. Damit war die Vision Realität geworden, die der große Förderer der Region, Erzherzog Johann, einige Jahre zuvor auf einer Skizze zu Papier gebracht hatte: Die wirtschaftliche Anbindung der Weststeiermark an den Zentralraum Graz und darüber hinaus an die damals wichtigsten Märkte.

Die letzten Jahre verliefen für die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH durchwegs erfolgreich. Im Bereich des Personenverkehrs konnte das Jahresaufkommen an Fahrgästen (Bahn und Bus) auf etwa 10 Millionen gesteigert werden. Im Bereich des Güterverkehrs in der Weststeiermark stabilisierte sich das Transportvolumen auf ungefähr 500.000 bis 600.000 Nettotonnen.

Vor allem im Personenverkehr konnten durch die neu eingeführte S-Bahn-Lösung des Landes Steiermark zahlreiche neue Fahrgäste gewonnen werden.

Dieser Trend hält auch weiterhin an und es wird ständig an einer zusätzlichen Verbesserung des Fahrplanangebotes gearbeitet. Dazu kommen demnächst neu beschaffte, von der Firma Stadler gefertigte Dieseltriebwagen. Diese Triebwagen der Type GTW2/8 werden

die bisherigen VT 70 ersetzen und für einen wesentlich verbesserten Fahrkomfort sorgen. Die GKB ist als Spezialist für Holz- und Mineralöltransporte, sowie für den kombinierten Verkehr ein verlässlicher Logistikdienstleister der weststeirischen Unternehmen. Um auch die Chancen der Liberalisierung im europäischen Umfeld zu nützen, wurden die Unternehmen „Adria Transport d.o.o.“, gemeinsam mit dem Hafen Koper und „LTE“, gemeinsam mit der Firma Porr, gegründet. Die LTE verfügt bereits über eigene Tochterunternehmen in den meisten Nachbarstaaten Österreichs.

Neue Herausforderungen für die GKB im Bereich der Infrastruktur ergeben sich durch den Bau der Koralmbahn, deren Fertigstellung einen weiteren wichtigen Meilenstein in der Geschichte der GKB kennzeichnen wird. Die neue Koralmbahn bringt der GKB eine direkte Anbindung an das hochrangige europäische Streckennetz und der Weststeiermark eine wesentliche Verbesserung ihrer Erreichbarkeit. Während die GKB in den ersten 150 Jahren ein reiner weststeirischer Betrieb war, werden jetzt vermehrt Schritte zur Internationalisierung gesetzt. Wir werden versuchen, die Herausforderungen der nächsten Zeit anzunehmen und weiterhin ein wichtiger Wirtschaftsbetrieb und Arbeitgeber für die Menschen der Region zu sein.

Logistik Service GmbH (LogServ)

Die LogServ wurde am 01.04.2001 als 100%-Tochter der voestalpine Stahl GmbH gegründet. LogServ ist Full-Service-Anbieter für industrielle Logistik und spricht mit ihren Dienstleistungen die heimische Großindustrie an. Auf dem Eisenbahnsektor werden Betreiber von Werks- und Anschlussbahnen, private Eisenbahnverkehrsunternehmen und Privatgüterwagenvermieter betreut. Unter der Marke CargoServ bietet LogServ als privates Eisenbahnverkehrsunternehmen alternative Eisenbahnkonzepte für Ganzzugs-Gütertransporte auf dem öffentlichen Schienennetz an.

10 Regelverkehre / 47 Streckenlokführer / 8 Lokomotiven

Derzeit werden mit zehn Regelverkehren jährlich 3,6 Millionen Tonnen an Rohstoffen und Fertigprodukten transportiert. Je nach Ressourcenverfügbarkeit stehen Traktionsleistungen mit E-Traktion auch für kurzfristige Spotverkehre zur Verfügung. Grenzüberschreitende Verkehre werden in Kooperation mit anderen Partnern durchgeführt. Dieseltraktions-Leistungen werden für verschiedenste Anforderungen (z.B. Baustellenverkehre) gestellt.

Aktuell verfügt die LogServ über einen Mitarbeiter-Pool von 47 Streckenlokführern und 15 Waggonrevisoren. Der eigene Fuhrpark umfasst fünf Elektrolokomotiven (drei Zweisystem-Loks der Baureihe ES 64 U2 mit Funkfernsteuerung, zwei Zweisystem-Loks der Baureihe 1216) und drei dieselhydraulische Lokomotiven (BR 1504, modernisierte Bombardier Baureihe V 100.4).



Highlights 2009

- **Einsatz von zwei neuen elektrischen Zweisystem-Lokomotiven der Baureihe 1216:** Die beiden im November 2008 ausgelieferten E-Loks 930 und 931 sind die ersten eigenen E-Loks, die bei der LogServ eingesetzt werden – die drei anderen E-Loks werden von Siemens Dispolok gemietet.
- **Neuer Zellstoffverkehr seit 1. Jänner 2009:** Der Kopierpapiererzeuger Mondi stellte seine Eingangslogistik für Zellstoff auf eine durchgängige Ganzzugs-Lösung von den Häfen Brake (D), Antwerpen (B) und Vlissingen (NL) nach Ulmerfeld um. Gemeinsam mit dem EVU-Partner „LOCON“ in Berlin organisiert die LogServ dabei für die Spedition Logwin den effizienten Antransport von Zellstoff. Für die Züge aus Belgien und Holland wird eine Elektrolok der Baureihe 186 eingesetzt – eine Premiere für die Viersystem E-Lok, die von den Niederlanden bis Österreich ohne Umspannen an der Grenze durchfahren kann. Mit Unterstützung der LogServ konnte das Zulassungsverfahren in Österreich für die Firma Bombardier entscheidend beschleunigt werden.

LTE Logistik- und Transport-GmbH

Unternehmensprofil

LTE wurde im Jahr 2000 gegründet und ist ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Hauptsitz in Österreich und Tochtergesellschaften in der Slowakei, in Ungarn und in Tschechien. Gesellschafter sind zu gleichen Teilen die Porr Infrastruktur GmbH sowie die GKB GmbH. Über die Beteiligung der GKB am slowenischen Bahn-Unternehmen Adria-Transport d.o.o. hat die LTE einen direkten Zugang zum Hafen Koper.

Das innovative Unternehmen LTE bietet seinen Kunden maßgeschneiderte Logistik- und Transportleistungen im nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr. Die Mitgliedschaft bei der internationalen RailFreight Alliance European Bulls® ermöglicht eine kundenfreundliche Optimierung der Transportlogistik bei gleichzeitig hoher Sicherheit und Qualität in allen Dienstleistungsbereichen quer durch ganz Europa. LTE stellt somit eine interessante wirtschaftliche Alternative zu bestehenden Bahnsystemen dar.

Rückblick 2009

Entgegen allen Erwartungen war das Jahr 2009 für die LTE kein schlechtes. Der Umsatz konnte mit rund 20 Mio. Euro etwa auf dem Niveau von 2008 gehalten werden. Das Transportvolumen blieb mit 2,2 Mio. Tonnen allerdings etwas hinter den Erwartungen zurück. Die LTE Hungaria und die Niederlassung in der Schweiz erhielten die Sicherheitsbescheini-

gung in vollem Umfang und die LTE Czechia erwirtschaftete in ihrem ersten operativen Jahr ein zufrieden stellendes Ergebnis. Die LTE Slowakia arbeitet bereits seit fünf Jahren als eigenständiges Unternehmen. Gemeinsam mit der slowenischen „Schwester“ Adria-Transport d.o.o. konnte die gesamte LTE-Gruppe die Transporte vom Hafen Koper nach Österreich ausbauen.

Ausblick 2010

Das aktuelle Jahr gestaltet sich ungleich schwieriger als 2009. Besonders der aggressive Auftritt der Staatsbahnen erschwert den Wettbewerb unter nicht immer gleichen Ausgangsbedingungen.

Für die LTE gilt es daher die Ländergesellschaften weiter auszubauen und die Präsenz auf den europäischen Hauptachsen weiter zu verstärken. Ein Schwerpunkt liegt in der Entwicklung neuer, innovativer Produkte und gesamtlogistischer Lösungen für den Kunden anstatt der Teilnahme am schlichten Preiskampf (der letztendlich nicht nur den Preis reduziert, sondern auch Auswirkungen auf Qualität, Flexibilität und Performance zeigt).

Operativ wird der Fuhrpark 2010 um eine Siemens ER20 erweitert und die Lokomotiven werden für den Betrieb bei unseren östlichen Nachbarn mit einem entsprechenden Sicherungssystem aufgerüstet. Mit durchgängigen Transporten quer durch Europa bietet die LTE eine wirtschaftliche Alternative aus einer Hand.

Montafoner Bahn AG

Montafonerbahn fährt zügig in die Zukunft
Seit über 100 Jahren fest in der Region verankert deckt die mbs-Gruppe viele Bedürfnisse ab.

Montafon

Die Montafonerbahn AG – als Mutterunternehmen der mbs Gruppe – in Schruns feiert im Jahr 2010 ihren 105. Geburtstag und war einst die erste elektrisch betriebene normalspurige Eisenbahn der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Aber nicht nur als Verkehrsunternehmen blickt die Montafonerbahn auf eine lange Geschichte zurück. Von Beginn an spielt das Unternehmen eine zentrale Rolle als Energieversorger mit eigenem Elektrizitätswerk, aus dem sich die Geschäftsfelder Elektrohandel und Installationen entwickelt haben. In den vergangenen Jahren wandelte sich die Montafonerbahn zu einem vielseitigen Dienstleistungsunternehmen, das heute unter dem Gruppen-Namen „mbs“ die Bereiche Energie, Verkehr, Handel und Media bündelt und mit seinen 160 Mitarbeitern fest in der Region verankert ist.

Acht Millionen Euro

Die Montafonerbahn gilt heute als eine der modernsten Privatbahnen Österreichs und hat als solche eine besondere Stellung in der ganzen Alpenrepublik. Durch ständige Investitionen in die Infrastruktur steigert die mbs die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs auf der 13 Kilo-

meter langen Bahnlinie zwischen Schruns und Bludenz stetig. Bestes Beispiel: nach der Errichtung der neuen Bahntrasse nahe dem Bahnhof St. Anton im Montafon wird derzeit das rund Acht-Millionen-Euro-Projekt „Trassenneubau Lorüns“ umgesetzt. Dabei wird ein Streckenabschnitt begradigt, eine Haltestelle neu gebaut, sowie Anschlussbahnen und ein Ausweichgleis geschaffen.

Nachhaltige Investitionen

Abgesehen von den Investitionen in der Infrastruktur setzt die mbs mit einem klaren Bekenntnis zum Klimaschutz und angedachten Visionen der Bahnerweiterung zudem immer wieder Akzente. „Damit wir für unsere Kunden immer das Beste bieten können, versuchen wir der Zeit immer entsprechend voraus zu sein“, so mbs-Vorstandsdirektor Bertram Luger. Dazu zählen auch Investitionen, die sich nachhaltig auswirken. Wie beispielsweise in die beiden neuen Nahverkehrspendelzüge für den regionalen Personennahverkehr in Vorarlberg oder eine neu in Betrieb genommene, universell einsetzbare Diesellokomotive, die vorwiegend im Güterverkehr im Einsatz ist.

„Wir verstehen uns als Unternehmen aus der Region für die Region, welches auf die Kundenwünsche innovativ und flexibel eingeht und als kompetenter Dienstleistungspartner zur Verfügung steht“, so mbs-Vorstandsdirektor Bertram Luger abschließend.



Die Montafonerbahn (mbs) investiert derzeit acht Millionen Euro für noch mehr Qualität auf der Bahnlinie zwischen Schruns und Bludenz. (Foto: Montafonerbahn AG; Trassenneubau Lorüns-Alfenzbrücke)

ÖBB-Infrastruktur AG

Wir planen, bauen und betreiben Eisenbahninfrasturktur und bringen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Schiene

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist der kompetente Partner im gesamten Spektrum der ÖBB-Bahninfrastruktur: Wir zeichnen für die sichere und zuverlässige Betriebsführung, ein kundenorientiertes Strecken- und Bahnhofsmanagement sowie für die zukunftsorientierte Planung, den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur verantwortlich.

Wesentliche Vermögensteile des ÖBB-Konzerns – Kraftwerke, Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen, alle Gebäude, Telekomanlagen sowie das gesamte Immobilienvermögen – sind in der ÖBB-Infrastruktur AG zusammengefasst. Weiters sind wir zentraler Partner der EVU für den diskriminierungsfreien Netz- und Anlagenzugang.

Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt 22 aktive EVU zu ihren Kunden. 18 davon gehören nicht zum ÖBB-Konzern. Der Verkehrsanteil der konzernexternen EVU gemessen an der Gesamtsumme der gefahrenen Zugkilometer belief sich im Jahr 2009 auf rd. 3,7 % (2008: 3,3 %). Im Güterverkehr stieg ihr Anteil von knapp 8 % auf rd. 9 % der Zugkilometer. Gemessen an den Bruttotonnenkilometern erzielten die konzernexternen EVU einen Anteil von rd. 7 % (2008: 6,5 %). Im Güterverkehr lag ihr Bruttotonnenkilometeranteil sogar schon bei 11,3 %.

Vorrang für Kundenzufriedenheit

Die EVU und ihr Bedarf stehen im Geschäftsbereich Netzzugang im Fokus. Unsere Key-



Account-Manager kümmern sich gemeinsam mit den Trassenmanagern persönlich um die Betreuung und Wünsche jedes einzelnen EVU.

- Die jährliche Kundenbefragung bestätigt uns eine hohe Qualität an Kundenservice.
- Im Jahr 2009 wurde der Bereich Netzzugang zum dritten Mal in Folge mit der Gesamtnote 1,8 nach dem Schulnotensystem beurteilt und das trotz der Herausforderungen, die mit der umfangreichen Bautätigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG verbunden sind.
- Die befragten Kunden bestätigten eine sehr gute und diskriminierungsfreie Geschäftsabwicklung und -behandlung.
- Der 2008 erzielte Rekordwert von 152,4 Mio. Zugkilometern (76,3 Mrd. Gbtkm) konnte 2009, bedingt durch den Einbruch im Güterverkehr, leider nicht wieder erreicht werden.
- In Summe wurden im Berichtsjahr 146 Mio. Zugkilometer (68,8 Mrd. Gbtkm) über unser Schienennetz abgewickelt.

ÖBB-Personenverkehr AG

Der ÖBB-Personenverkehr präsentiert sich mit seinem dichten Schienen- und Busnetz als der größte Anbieter von öffentlichen Verkehrsleistungen in Österreich. Er hält – ohne Berücksichtigung der innerstädtischen Verkehre – einen Marktanteil von rund 90 Prozent. Die Zahl der Fahrgäste konnte auch im Jahr 2009 auf einem konstant hohen Level gehalten werden.

Der Liberalisierung auf allen Ebenen offensiv und positiv begegnen

Mit der Liberalisierung des öffentlichen Personenverkehrs im Jahr 2010 ist der Markteintritt in- und ausländischer Mitbewerber in Österreich möglich. Gleichzeitig bietet sich aber auch für die ÖBB-Personenverkehr AG die Chance, sich auf attraktiven Märkten im Ausland zu positionieren. Um sich in diesem Umfeld erfolgreich behaupten zu können, arbeitet die ÖBB-Personenverkehr AG konsequent an einer Verbesserung der Flexibilität, einem attraktiven Preis-Leistungs-Gefüge und am Ausbau des Mobilitätsangebots. Zudem werden massive Investitionen getätigt. Im Fernverkehr ist der railjet seit Ende 2008 im Einsatz und wird stufenweise in attraktive Verkehrsverbindungen eingebracht. Im Nahverkehr wird das Hauptaugenmerk auf die multifunktionale Einsetzbarkeit des Wagenmaterials gelegt, um so die vielfältigen Ansprüche der Kunden erfüllen zu können. Die Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr bildeten die Neuanschaffung von

railjet-Garnituren, Talenttriebwagen sowie Doppelstockzwischenwagen. Das im Jahr 2004 gestartete Beschaffungsprogramm für Talentzüge wurde 2009 mit den letzten vier Garnituren (Investitionsvolumen rd. 15,8 Mio. EUR) planmäßig abgeschlossen. Darüber hinaus wurden für den Nahverkehr 12 Doppelstockzwischenwagen um insgesamt rd. 18,6 Mio. EUR angeschafft.

Intensivierung des Kundenmanagements

Selbstverständlich wird der Liberalisierung nicht nur am Sektor „Rollendes Material“ begegnet. Um im verstärkten Wettbewerb nach der Liberalisierung des Schienenverkehrs weiter erfolgreich zu sein, wurde das Kundenmanagement bereits Anfang 2009 neu organisiert und in den Bereich „Marketing&Vertrieb“ integriert.

Die ÖBB-Personenverkehr AG ist also auf die Liberalisierung sehr gut vorbereitet. Zusätzlich zu den angesprochenen Maßnahmen wird ein attraktiver Fahrplan angeboten – beides sind Faktoren, die den KundInnen wichtig sind und ausschlaggebend für Erfolg sein werden. Die Bedürfnisse der Fahrgäste stehen auch im Geschäftsjahr 2010 im absoluten Fokus. Erklärtes Ziel ist es, den KundInnen weiterhin Dienstleistungen von höchster Qualität zu bieten sowie Innovationen im Servicebereich zu präsentieren. Das Bahnfahren soll so noch attraktiver werden und neue Fahrgäste angesprochen werden.

ÖBB-Produktion GmbH

Chancen und Herausforderungen

2009 wurden im Rahmen des neuen Bundesbahngesetzes wesentliche Änderungen in der Struktur des ÖBB-Konzerns festgelegt.

Die Zusammenlegung der Infrastrukturgesellschaftlichen Betrieb- und Bau AG, und die Neuausrichtung der ÖBB-Dienstleistungsgesellschaft einerseits, sowie die Namensänderung der ÖBB-Traktion GmbH in ÖBB-Produktion GmbH, mit der Möglichkeit der Zusammenführung von Traktion und Verschub in die neue Gesellschaft andererseits.

Aufgabe der Produktionsgesellschaft ist nicht nur einen diskriminierungsfreien Zugang von Verschubleistungen für andere EVU´s zu garantieren, sondern der PV AG und RCA AG im Wettbewerbsumfeld den Rückhalt zu geben, um am liberalisierten Schienenverkehrsmarkt bestehen zu können.

Der Firmenbuch-Eintrag Ende Dezember bedeutete den offiziellen Start für die neu geschaffene ÖBB-Produktion GmbH. Ziel ist, in der ÖBB-Produktion GmbH Traktion und Verschub zusammenzuführen, um effizienter und flexibler den Anforderungen von Güter- und Personenverkehr zu entsprechen. Die ÖBB-Traktion GmbH – mit rund 4.300 TriebfahrzeugführerInnen – ging bereits in der ÖBB-Produktion GmbH auf. Die geplante Integration des Verschubs wird geprüft, eine Entscheidung soll noch dieses Jahr folgen. Durch die Optimierung im Produktionsbereich ergibt sich langfristig ein Einsparungspotential in Höhe eines zweistelligen Millionenbetrags. Insgesamt wird die Produktion der ÖBB schlanker, kostengünstiger und effizienter.

Rail Cargo Austria hat vom Eigentümer den klaren Auftrag, wirtschaftlich geführt zu werden. Die Basis dafür bildet der effiziente Einsatz der Produktion. Ein Produktionsmodell bestimmt dabei ganz wesentlich die Rahmenbedingungen der Gesamtprozesseffizienz. So

müssen beispielsweise bestehende Produktionsnetzwerke gesamthaft gemanagt werden. Bei der Erweiterung des Produktionsnetzwerkes muss der Fokus auf die Hauptachsen gelegt und Ressourcen kunden-, markt- und ergebnisorientiert eingesetzt werden. Mit der ÖBB-Produktion GmbH bündelt man nun Produktionskräfte unter der Führung von Rail Cargo Austria mit den Zielen, die Produktivität aller Ressourcen nachhaltig zu steigern.

2009 durch die Wirtschaftskrise geprägt

Die ÖBB-Produktion GmbH hat ihr äußerst anspruchsvolles Ziel, nämlich ein ausgeglichenes Ergebnis (EBIT) für 2009 erreicht. Und dies, obwohl unsere beiden Hauptkunden im sich laufend verschärfenden Wettbewerb stehen. Das bedeutet, dass die nachfragenden Märkte immer mehr Alternativen für ihre Bedürfnisse finden und das Preis/Leistungsverhältnis, das wir anbieten, kritischer hinterfragt wird.

Natürlich haben wir alle Hebeln in Bewegung gesetzt. Aber außergewöhnliche Situationen erfordern auch außergewöhnliche Maßnahmen.

Ausblick 2010

2010 wird ein Jahr der strategischen Entscheidungen und Neuausrichtungen wie wir sie zuletzt bei der Firmengründung 2005 erlebt haben. Neben einer neuen, kundenorientierten Organisation arbeiten wir an einer Neuordnung unserer Prozesse (Verschubzuordnung, Produktionsmanagement, Entlohnungsstruktur).

Im Bereich der Fahrzeuginstandhaltung sind die Umbauten an Triebfahrzeugen (ETCS, Fernsteuerung usw.) sowie ein umfangreiches Maßnahmenpaket (Komponentenbezogene Instandhaltung, Spitzenkapazitätsmanagement usw.) zur Sicherung und Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit und Zuverlässigkeit vorgesehen.

Von der Raaberbahn AG zur Raaberbahn Cargo GmbH – Die Entwicklung des EVU im Jahr 2009

Im Zuge der Teilnahme am Privatisierungsverfahren der MÁV-Cargo wurde der Raaberbahn seitens der Europäischen Union auferlegt, ihre Güterverkehrssparte aus dem Unternehmen herauszulösen. Die Raaberbahn hat diesen Auftrag zum Anlass genommen, eine generelle Neuausrichtung als Eisenbahnverkehrsunternehmen – auch als Überlebensstrategie in der Krise – durchzuführen.

Im ungarischen Betriebsteil wurde aufgrund rechtlicher Zwänge die „Raabertrade“, ein bereits bestehendes Teilunternehmen der Raaberbahn, zur GySEV Cargo Zrt. umgeformt. Dem langjährigen „Zwei Staaten-Prinzip“ folgend, wurde für den österreichischen Betriebs- teil die Raaberbahn Cargo GmbH als Tochterunternehmen der GySEV Cargo Zrt. neu gegründet.

Da die Raaberbahn für die Erbringung von Transportleistungen im Personenverkehr und zur Abwicklung von Baustellen- und Sonderverkehren die bestehende Verkehrsgenehmigung weiter nutzen muss, war es für die „Raaberbahn Cargo“ notwendig, sämtliche behördliche Erfordernisse von Grund auf zu durchlaufen.

Die abschließende Entscheidung, die Vorgabe der Europäischen Union mit allen Konsequenzen umzusetzen, wurde seitens der Eigentümer der Raaberbahn in einer Hauptversammlung am 4. März 2010 getroffen.

Die Raaberbahn Cargo erlangte mittlerweile eine eigene Verkehrsgenehmigung und eine gesonderte Zertifizierung des Sicherheits- und Qualitätsmanagement-Systems. Das Verfahren für die Sicherheitsbescheinigung ist weit fortgeschritten; die Erteilung der Bescheinigung ist bereits absehbar.



Foto: J. Nemeth / Raaberbahn AG, Wulkaopfersdorf

Nach Vorliegen aller Voraussetzungen wird aus derzeitiger Sicht die Transporttätigkeit im Güterverkehr unter der Flagge „Raaberbahn Cargo“ ab 1. Juli 2010 aufgenommen.

Für einen zukünftigen Erfolg kann die Raaberbahn Cargo auf die langjährige Erfahrung und Aufbauarbeit der Raaberbahn AG zurückgreifen:

So stehen auf dem Traktionssektor fünf eigene Zweifrequenz-Hochleistungslokomotiven der Reihe 1047 und sieben gleichartige geleaste Fahrzeuge der Reihe 1116 zur Verfügung.

Im Personalbereich wurde seit Jahren an der fundierten Ausbildung der Triebfahrzeugführer gearbeitet. 28 Triebfahrzeugführer haben eine zusätzliche Prüfung in ÖBB-Bildungseinrichtungen abgelegt und sind bereits seit mehreren Jahren auf dem ÖBB-Netz unterwegs. Sowohl im regionalen Verkehr, als auch in der florierenden Güterverkehrsverbindung Kledering Zvbf – Sopron Rendezö wurden bedeutende Erfahrungen gemacht, die den Weg auf ein weiteres Feld des liberalisierten Eisenbahnverkehrs weisen.

Salzburger Lokalbahn

Die Salzburger Lokalbahn (SLB) ist mit ihren Geschäftsfeldern S-Bahn-Verkehr, Obus in Salzburg, FestungsBahn / MönchsbergAufzug, SchafbergBahn / WolfgangseeSchiffahrt und Pinzgauer Lokalbahn der größte Mobilitätsanbieter in Stadt und Land Salzburg. Damit reicht die Diversifikation vom klassischen S-Bahn- und Obus-Verkehr über stark touristische genutzte Angebote im Pinzgau, die mit ihrem Taktverkehr insbesondere Schüler und Pendler ansprechen, bis hin zu rein touristischen Angeboten in der Stadt Salzburg und im Salzkammergut. Im vergangenen Jahr haben insgesamt 46 Mio. Fahrgäste die Angebote der SLB genutzt. Mit Dezember 2009 wurde gemeinsam mit der Regentalbahn aus Deutschland die Berchtesgadener Land Bahn in Betrieb genommen, welche die Strecke Freilassing - Berchtesgaden bedient.

Im Güterverkehr ist die SLB einerseits ein Nischenanbieter für den Betrieb von Anschlussbahnen und den Einzelwagenladungsverkehr

im Zentralraum Salzburg und andererseits im Güternetzverkehr international unterwegs. Das in der Branche schwierige Jahr 2009 wurde gut bewältigt und führt zu keinen Einbrüchen im Transportaufkommen.

Durch die Übernahme der Pinzgauer Lokalbahn im Juli 2008 wurden wieder neue Arbeitsplätze bei der SLB geschaffen, derzeit sind 662 MitarbeiterInnen bei der SLB beschäftigt. Damit ist die SLB ein großer Arbeitgeber in der Region.

2009 wurden die Arbeiten am Streckenblock Bürmoos – Trimmelkam abgeschlossen, sodass nun die gesamte Lokalbahn-Stammstrecke technisch gesichert ist. Zur Verbesserung des Komforts für die Fahrgäste und die Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes wurde entschieden, die vorhandenen Triebwagen der Baureihe ET 50 mit niederflurigen Mittelteilen auszustatten. Dieses Projekt läuft über mehrere Jahre, mit Ende 2013 sollte das letzte von neun Fahrzeugen ausgeliefert sein.



Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. – Rückblick 2009

<LILO>: 10 Prozent plus bei Personenfrequenz

Die Modernisierung und der Ausbau der Linzer Lokalbahn (<LILO>) haben sich sehr positiv auf die Fahrgastentwicklung ausgewirkt. Von 2007 auf 2008 konnte wieder ein Zuwachs von über zehn Prozent erreicht werden. Dieser Trend wurde auch 2009 fortgesetzt. Am 12. Mai wurde die Haltestelle Eferding Gewerbegebiet eröffnet.

Die Zukunft der Attergaubahn

Gleich drei Gründe zum Feiern gab es am 30. Oktober beim großen Bahnhofsfest in St. Georgen im Attergau: die Eröffnung des umgebauten Bahnhofes mit barrierefreiem Zugang, den Testbetrieb des innovativen Triebwagens „Flexity Outlook“ und den neuen Taktfahrplan ab Mitte Dezember 2009.

Trassenkorrektur

Im Sommer wurde die Trasse der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf zwischen Kirchham und Vorchdorf auf einer Länge von 288 Metern korrigiert. Grund für die Korrektur war die Verkürzung der Fahrzeit (Geschwindigkeit vor dem Umbau 25 km/h, nach dem Umbau 60 km/h) sowie die Erhöhung der Sicherheit

durch die Errichtung einer Lichtzeichenanlage bei der Eisenbahnkreuzung.

Nähere Infos:
www.stern-verkehr.at

Neue, funkfernsteuerbare Diesellok

Mitte Oktober hat Rail Cargo Austria mittels MOBILER-Einsatz die Schottertransporte für die Firma Asamer zwischen Steyrermühl und Linz Kleinmünchen übernommen. Zur Umsetzung dieses Verkehrs hat RCA die bestehenden Kooperationen mit Stern & Hafferl vertieft. Im Zuge dessen kommt eine neue, dieselektrische Streckenlokomotive der Baureihe 2016 zum Einsatz, die als erste in Österreich auch funkfernsteuerbar ist.

„Haager Lies“ wurde ein Bus

Mit dem Fahrplanwechsel des öffentlichen Verkehrs am 13.12.2009 wurde der Schienenverkehr auf der Lokalbahnstrecke Lambach-Haag/Hausruck („Haager Lies“) eingestellt.

Neuer Taktverkehr auf den Lokalbahnen Gmunden–Vorchdorf, Lambach–Vorchdorf und Vöcklamarkt–Attersee

Der Fahrplanwechsel im Dezember brachte viele Neuerungen. Das Echo auf dichtere Intervalle, neue Pendlerverbindungen und verbesserte Anschlüsse ist ausgesprochen positiv.

Die Steiermarkbahn im Jahr 2009



Die Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH. wurde im Jahr 2000 gegründet. Das Schwergewicht der Geschäftstätigkeit lag ursprünglich bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Südosten Österreichs. Mittlerweile werden die Dienstleistungen in ganz Österreich und in Kooperation mit Partnern auch im grenzüberschreitenden Ganzzugverkehr angeboten und abgewickelt. Trotz der Wirtschaftskrise gab es auch im Jahr 2009 eine Ausweitung sowohl hinsichtlich der Verkehrsleistungen als auch bezüglich Umsatz. Im Laufe der Jahre haben sich im wesentlichen drei Geschäftsbereiche entwickelt: Der Ganzzugverkehr, die Baustellenlogistik sowie die Vermietung von Güterwagen. Im Bereich Baustellenlogistik wird mit zahl-

reichen namhaften Bahnbaufirmen schon jahrelang eng zusammengearbeitet. Durch die verstärkte Bautätigkeit im Zuge der Konjunkturpakete hat sich diese Sparte im Jahr 2009 sehr gut entwickelt. Besonders geschätzt werden von den Auftraggebern die von der Steiermarkbahn gebotene Flexibilität und Termintreue. Neben dem Einsatz von „reinen“ Bauzuglokomotiven werden häufig auch die gesamte Zufuhr von Baumaterialien (Schienen, Schwellen und Schotter) von der Steiermarkbahn abgewickelt.

Die von der Steiermarkbahn durchgeführten Verkehre konnten im Jahre 2009 störungsfrei abgewickelt werden. Aufgrund der regen Bautätigkeit und der damit verbundenen Streckensperren mussten allerdings zeitweise Züge umgeleitet werden. Dadurch mussten teilweise beträchtliche Umwege in Kauf genommen werden.

Für die kommenden Jahre ist laut Businessplan vorgesehen, den Weg eines kontinuierlichen und nachhaltigen Wachstums weiter fortzusetzen. Aus diesem Grund soll weiter in die Ressourcen Personal und Fahrzeuge investiert werden.

Die Steiermärkischen Landesbahnen im Jahr 2009

Die Steiermärkischen Landesbahnen (STLB) sind ein integriertes Eisenbahnunternehmen, das seit dem Jahr 1889 tätig ist. Die STLB betreiben ein Schienennetz von rund 150 km Streckenlänge. Im Jahr 2009 wurde neben den üblichen Erhaltungs- und Erneuerungsarbeiten der Fokus der Infrastruktur auf die Errichtung einer elektronischen Zugsicherungsanlage auf der Strecke Gleisdorf – Weiz gelegt. Ein Teil dieser Sicherungsanlage konnte bereits 2009 in Betrieb genommen werden, im heurigen Jahr sollen die Arbeiten abgeschlossen werden. Damit wurde ein wesentlicher Schritt zur Erhöhung der Sicherheit aber auch zur Streckendurchlässigkeit gesetzt.

Im Zuge der Errichtung der Sicherungsanlage war es auch möglich, ein dynamisches Fahrgastinformationssystem in Betrieb zu nehmen. Dies wurde von den Fahrgästen sehr positiv aufgenommen.

Diese Investitionen in die Infrastruktur sind insofern notwendig, als im Zuge des Ausbaues der S-Bahn Großraum Graz eine Verdichtung des Zugverkehrs stattfindet. In das S-Bahn-System sind die STLB-Strecken Gleisdorf – Weiz, Peggau – Übelbach und Feldbach – Bad Gleichenberg einbezogen.

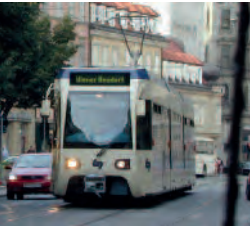
Hand in Hand mit dem Ausbau der Infrastruktur konnten im Jahr 2009 auch sechs Gelenk-



triebswagen beim Fahrzeughersteller Stadler bestellt werden. Die drei Diesel- und drei Elektrofahrzeuge sind miteinander voll kompatibel und werden für eine wesentliche Verbesserung des Reisekomfort sorgen. Diese Triebwagen werden zum Fahrplanwechsel Ende 2010 ausgeliefert. Damit verfügen dann die STLB über eigene behindertentaugliche Fahrzeuge für den S-Bahn-Verkehr. Sie werden die bisher von den ÖBB angemieteten Fahrzeuge ablösen. Durch die schon bisher getätigten Verbesserungen konnten im Jahr 2009 im Personenverkehr Fahrgastzuwächse erzielt werden. Bedingt durch die Weltwirtschaftskrise mussten im Güterverkehr hingegen Einbußen hingenommen werden.

Weder im Personen- noch im Güterverkehr gab es 2009 größere Störungen im Betriebsablauf. Für die nächsten Jahre rechnen die STLB mit einem Zuwachs sowohl bei der Personen- als auch bei der Güterbeförderung.

Wiener Lokalbahnen AG



Profil

- Die Wiener Lokalbahnen AG (WLB) wurde 1888 gegründet.
- Heute ist die Wiener Lokalbahnen AG das modernste Privatbahnunternehmen mit hoher Kompetenz im Personen- und Güterverkehr im Raum Wien-Süd bis Baden und Umgebung. Eingebunden in den Verkehrsverbund Ost-Region, nutzen sie mehr als 30.000 Menschen täglich, fahren auf der rund 30 km langen Strecke von Baden nach Wien und umgekehrt.

Geschäftsführung/Vorstand

- MMag. Dr. Harald Brock
- Umsatz: 25,4 Mio. EUR
- Investitionen: 5,85 Mio. EUR
- 11.051.635 Fahrgäste
- 512.950.208 Platzkilometer

Highlights

- Qualitätsmanagementsystem:
Seit 2007 wurde die Qualitätsausrichtung der WLB und ihrer Tochterunternehmen maßgeblich verstärkt. So erfolgte im Jahr 2008 die Implementierung eines Qualitätsmanagement- und Sicherheitsmanagementsystem nach der ISO 9001:2008 und wurde dieses im abgelaufenen Geschäftsjahr durch weitere Zertifizierungsschritte ausgeweitet. Nunmehr sind auch ein Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001:2004 und ein Arbeitsschutzmanagementsystem gemäß OHSAS 18001:2007 zertifiziert. Die entsprechenden analogen Zertifizierungsschritte wurden auch in den Tochterunternehmen gesetzt. Leider wird im Ausschreibungswettbewerb diesen hochklassigen

Qualitätskriterien nach wie vor zu wenig Wert beigemessen.

- VOR-Award 2009 im Autobusverkehr:
Bei der jährlichen Fahrgastzufriedenheitsmessung des Verkehrsverbundes Ost Region (VOR) und den danach erfolgten Prämierungen der 38 Regionalbusverkehrsunternehmen in den Kriterien „Beste Schülerverkehrslinie“, „Beste Regionalverkehrslinie“ und „Bestes Verkehrsunternehmen“ erreichte die Gesellschaft, nach ebenfalls erfreulichen Nominierungen bzw. Prämierungen in den vergangenen Jahren, 2009 wieder den 1. Platz und damit die Auszeichnung als „Bestes Regionalverkehrsbusunternehmen“.

- Remisenprojekt Inzersdorf:

Der projektierte Neubau der Remise Inzersdorf ist in die Detailplanungsphase getreten. Es wurden umfangreiche Gutachten für die Ausgestaltung des Projektes beauftragt bzw. bereits eingeholt, sodass die behördliche Projekteinreichung im Jahr 2010 erfolgen kann. Die Grundfreimachung des ausschließlich eigenen Grundbesitzes von Bestandrechten Dritter im beanspruchten Bereich ist nahezu abgeschlossen. Unerledigt ist lediglich ein in letzter Instanz anhängiges Bestandsverfahren, bei dem in den Vorinstanzen zweifelsfrei obsiegt wurde.

- Triebwagen-Lieferung

Im Dezember 2009 wurde der erste der 4 bei Bombardier bestellten Triebwagen TW 411 – 414 geliefert. In den Folgemonaten wird die plangemäße Lieferung der weiteren Fahrzeuge erwartet. Diese Fahrzeuge sind nach modernsten Kriterien ausgestattet, insbesondere sind die strengen Auflagen des Behindertengleichstellungsgesetzes durch den zusätzlichen Einbau eines Hubliftes erfüllt.

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

Von Wien Inzersdorf nach Europa

Die Wiener Lokalbahnen AG betreiben schon seit 1902 Güterverkehr auf der eigenen Infrastruktur. Im Jahr 2001 begann der Weg von Wien Inzersdorf nach Europa. Mit der Erteilung der erforderlichen Sicherheitsbescheinigung für den Güterverkehr wurden die ersten Güterzüge, Aushubmaterial von der Baustelle des Lainzer Tunnels, auf dem Netz der ÖBB durchgeführt. Mit den ersten Zügen auf fremder Infrastruktur wurde der Service stetig erweitert und ausgebaut. Gemeinsam mit der Speditionsfirma Kühne & Nagel erfolgte der Einstieg in den internationalen kombinierten Ladungsverkehr. Im Jahr 2002 erfolgte die Aufnahme eines regelmäßigen Langstreckenverkehrs zwischen Enns (OÖ) und Bremerhaven. Heute werden diese Transporte als „Blue Anchor Express“ zwischen Enns und Rotterdam 7mal wöchentlich durchgeführt.

Neben den Containerverkehren werden von uns auch Ganzzugverkehre im konventionellen Wagenladungsverkehr durchgeführt. In Zusammenarbeit mit unseren Kunden organisieren wir heute Ganzzugverkehre zwischen Holland, Deutschland, Österreich, Ungarn, Frankreich, Schweiz, Italien, Belgien, Rumänien, Bulgarien, Türkei, Slowakei, Tschechien, Polen, Slowenien und Kroatien.

Eine eigene Tochtergesellschaft wird gegründet

Dieses stetige Wachstum der letzten Jahre (der Umsatz im Güterverkehr betrug 2009 35,6 Millionen Euro) führte aufgrund der erreichten Dimension dazu, eine eigene Tochtergesellschaft, die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH (als

100prozentige Tochter der Wiener Lokalbahnen AG) zu gründen. Mit der Eintragung in das Firmenbuch am 5. September 2007 wurde diese Neugründung, die momentan 59 Mitarbeiter beschäftigt, rechtskräftig. Geleitet wird dieses Tochterunternehmen von den beiden Geschäftsführern Gerald Retscher und DI (FH) Norbert Moller.

Als ehrgeiziges Ziel für 2010 setzt sich WLB Cargo die Steigerung von derzeit 2.600 Zügen auf über 3.000 Züge pro Jahr. Aber auch langfristige Ziele möchte das erfolgreiche österreichische Unternehmen bereits jetzt fixieren: Grundsätzlich möchte man mit Festigung und Ausbau des kombinierten Verkehrs stärker Fuß fassen, um „gemeinsam mit den Kunden weitere Liniendienste aufnehmen zu können“. Neben neun bedienten Terminals in Österreich kommen Europa Rotterdam, Brake, Antwerpen, Hamburg Altenwerder, Burchardkai und Eurokai, Bremerhaven, Duisburg, Nürnberg, Regensburg, Budapest Bilk und Arad hinzu. Als eingesetzte Fahrbetriebsmittel stehen 8 Loks der Reihe 1116, ein Bosporussprinter, eine 1216, 3 V 100 und eine Jenbacherlok sowie über 200 gemietete Containertragwagen zur Verfügung.

Der so genannte Bosporussprinter ist mit dem eingebauten Sicherungspaket für Fahrten in Österreich, Deutschland, Ungarn, Rumänien, Bulgarien und der Türkei einsetzbar.

Im Jahr 2008 wurde die Qualitätsausrichtung maßgeblich verstärkt, die im Jahr 2009 durch weitere Zertifizierungen ausgeweitet wurden. So wurde im Vorjahr das Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001:2004 und ein Arbeitsschutzmanagementsystem gemäß OHSAS 18001:2007 zertifiziert.

Zahlen und Fakten

Die Schienen-Control GmbH als Unternehmen

Die SCG besteht seit 26.08.1999 und wurde gemäß Art. 30 der RL 2001/14/EG als unabhängige Regulierungsstelle eingerichtet.

Die Anteile der SCG sind zu 100% dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung der Anteilsrechte obliegt dem BMVIT (§ 76 EisbG). Das Stammkapital in Höhe von 750.000 € ist vollständig einbezahlt und in voller Höhe von der Republik Österreich gehalten.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der SCG wird vom BMVIT bestellt und besteht aus mindestens vier Mitgliedern, wobei dem Aufsichtsrat ein Vertreter des Bundesministeriums für Finanzen anzugehören hat. Die Kapitalvertreter im Berichtsjahr sind:

- 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. Bernhard Bauer, Bundesministerium für Finanzen

Seit dem Jahr 2007 sind auch die Arbeitnehmervertreter Mag. Norman Schadler und Ing. Michael Indra Mitglieder des Aufsichtsrates.

Personalstand

Der Personalstand in der SCG ist unter Berücksichtigung von Karenzen im Wesentlichen un-

verändert geblieben. 2009 waren 12 Personen für die Schienen-Control tätig. Darunter waren drei Personen geringfügig beschäftigt und zwei Personen Teilzeit angestellt.

Finanzierung

Die SCG finanziert sich durch Beiträge der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Bemessungsgrundlage ist das in einem Jahr insgesamt angefallene IBE. Durch einen Aufteilungsschlüssel wird der Anteil der einzelnen Bahnen am Aufwand der SCG errechnet.

Das Budget für das Geschäftsjahr 2009 wurde unter der Prämisse, die Aufgaben der Regulierungsbehörde kompetent, effizient und zielorientiert zu erfüllen, geplant.

Da die SCG verpflichtet ist einen Nullgewinn auszuweisen, wird der Jahresüberschuss einer Gewinnrücklage zugeführt.

Jahresabschluss 2009 der SCG

Der Jahresabschluss ist nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) in der geltenden Fassung erstellt worden.

Für den Jahresabschluss der SCG liegt für das Wirtschaftsjahr 2009 (01.01.2009 bis 31.12.2009) ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk der Hübner & Hübner Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vor.

Aus der GuV geht hervor, dass der Umsatzerlös der SCG für 2009 1.006.311,94 € beträgt.

Der Jahresabschluss 2009 ist nachstehend beigefügt.

Bilanz zum 31.12.2009

in EUR

Aktiva	31.12.2009	31.12.2008
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Software	0,00	520,00
II. Sachanlagen		
1. Einbauten in fremden Gebäuden	227,00	1.449,00
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.372,60	2.185,83
	<u>3.599,60</u>	<u>4.154,83</u>
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	108.164,45	17,64
2. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	15.642,92	35.104,02
	<u>123.807,37</u>	<u>35.121,66</u>
II. Wertpapiere und Anteile		
1. sonstige Wertpapiere und Anteile	493.794,90	203.550,90
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	550.537,77	928.235,10
	<u>1.168.140,04</u>	<u>1.166.907,66</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten	675,89	2.392,04
Summe Aktiva	<u><u>1.172.415,53</u></u>	<u><u>1.173.454,53</u></u>
Passiva	31.12.2009	31.12.2008
A. Eigenkapital		
I. Stammkapital	750.000,00	750.000,00
II. Kapitalrücklagen		
1. gebundene	2.853,93	2.853,93
III. Gewinnrücklagen		
1. andere Rücklagen (freie Rücklagen)	132.564,53	103.137,50
	<u>885.418,46</u>	<u>855.991,43</u>
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	30.300,00	26.000,00
2. Steuerrückstellungen	1.600,00	0,00
3. sonstige Rückstellungen	113.150,00	136.500,00
	<u>145.050,00</u>	<u>162.500,00</u>
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	51.353,76	7.547,39
2. sonstige Verbindlichkeiten	90.593,31	147.415,71
davon aus Steuern	28.422,09	23.865,00
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	16.659,35	14.577,51
	<u>141.947,07</u>	<u>154.963,10</u>
Summe Passiva	<u><u>1.172.415,53</u></u>	<u><u>1.173.454,53</u></u>
Eventualverbindlichkeiten	13.081,11	13.081,11

Gewinn- und Verlustrechnung

01.01.2009 bis 31.12.2009

in EUR

	2009	2008
1. Umsatzerlöse	1.006.311,94	803.142,60
2. sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	12.070,58	18.702,32
b) übrige	1.047,75	1.152,81
	<u>13.118,33</u>	<u>19.855,13</u>
3. Personalaufwand		
a) Gehälter	588.020,96	493.536,81
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	10.652,10	7.762,19
c) Aufwendungen für Altersversorgung	17.470,77	16.375,33
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	138.069,08	108.403,27
e) sonstige Sozialaufwendungen	5.865,94	3.989,92
	<u>760.078,85</u>	<u>630.067,52</u>
4. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	5.048,62	12.840,22
5. sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und vom Ertrag fallen	0,00	120,00
b) übrige	245.578,80	182.654,92
	<u>245.578,80</u>	<u>182.774,92</u>
6. Zwischensumme aus Z 1 bis 5 (Betriebserfolg)	8.724,00	-2.684,93
7. Erträge aus anderen Wertpapieren	17.316,17	3.010,07
8. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	15.832,45	37.874,75
9. Erträge aus dem Abgang und der Zuschreibung zu Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	0,00	6.389,30
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0,00	14,78
11. Zwischensumme aus Z 7 bis 10 (Finanzerfolg)	33.148,62	47.259,34
12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	41.872,62	44.574,41
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	12.445,59	11.797,35
14. Jahresüberschuss	29.427,03	32.777,06
15. Zuweisung zu Gewinnrücklagen		
a) andere Rücklagen (freie Rücklagen)	29.427,03	32.777,06
16. Jahresgewinn	<u><u>0,00</u></u>	<u><u>0,00</u></u>

Eigentümerstruktur zum 31.12.2009

Achenseebahn AG		integriert
Bahnhofstraße 1–3 A-6200 Jenbach	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Achenkirchen 7,31% Eben 22,01% Jenbach 15,98% Streubesitz 54,7%	
Bayerische Cargo Bahn GmbH		EVU
Edisonallee 5 D-89231 Neu-Ulm	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Veolia GmbH 100%	
Cargo Center Graz Betriebsgesellschaft mbH & CoKG		EIU
Am Terminal 1 A-8402 Werndorf	<i>Kommanditisten:</i> Steiermärkische Bank und Sparkassen Aktiengesellschaft 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)		EVU
A-1300 Wien-Flughafen PO Box 1	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Flughafen Wien AG 50,1% ÖBB-Personenverkehr AG 49,9%	
DB Fernverkehr AG		EVU
Lennéstr. 5 D-10785 Berlin	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Deutsche Bahn AG 100%	
DB Regio AG		EVU
Lennéstr. 5 D-10785 Berlin	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Deutsche Bahn AG 100%	
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH		integriert
Köflacher Gasse 35–41 A-8020 Graz	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Republik Österreich 100%	

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH		integriert
Pastorstraße 5 A-6010 Innsbruck	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Innsbrucker Kommunalbetriebe AG 51% Land Tirol 4% Stadt Innsbruck 45%	
Linzer Lokalbahn AG		EIU
Rathaus A-4041 Linz	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Stadt Linz 54,1% Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH 35,3% Stadt Eferding 2,6% Gemeinde Kirchberg-Thening 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		EVU
Lunzerstraße 41 A-4031 Linz	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> voestalpine Stahl GmbH 100%	
Lokalbahn Lambach – Vorchdorf – Eggenberg AG		EIU
Kuferzeile 32 A-4810 Gmunden	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Republik Österreich 72,5% Streubesitz 1,1% Land Oberösterreich 11% Gemeinde Lambach 9,4% Gemeinde Vorchdorf 3,3% Stern & Hafferl 2,7%	
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH		EVU
Kastenbauerstraße 2 D-81677 München	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> 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		EVU
Reininghausstraße 3 A-8020 Graz	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH 50% Porr Solutions Immobilien- und Infrastrukturprojekte GmbH 50%	
Lokalbahn Mixnitz – St. Erhard		EIU
Wienerbergstraße 11 A-1100 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> RHI Refractories Raw Material GmbH 100%	
Majestic Emperor Train de Luxe Waggon Charter Gesellschaft m.b.H.		EVU
Opernring 4/8 A-1010 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Sibylle Rieck 24,4% Gottfried Rieck 75,6%	
Montafonerbahn AG		integriert
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		EIU
Bahnhofplatz 5 A-7041 Wulkaprodersdorf	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Republik Österreich 49,81% Land Burgenland 49,05% MNV Zrt (Republik Ungarn) 1,14%	
Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH		EVU
Bahnhofplatz 1 A-2734 Puchberg am Schneeberg	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. 50% ÖBB-Personenverkehr AG 50%	
ÖBB-Holding AG	Aufgaben gemäß § 4 Bundesbahnstrukturgesetz	
Wienerbergstraße 11 A-1100 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Republik Österreich	
ÖBB-Infrastruktur AG		EIU
Nordbahnstraße 50 A-1020 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> ÖBB-Holding AG 100%	

ÖBB-Personenverkehr AG		EVU
Wagramer Straße 17–19 A-1220 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> ÖBB-Holding AG 100%	
ÖBB-Produktion GmbH		EVU
Langauergasse 1 A-1150 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> ÖBB-Personenverkehr AG 49% Rail Cargo Austria AG 51%	
ÖBB-Technische Services GmbH		EVU
Grillgasse 48 A-1110 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> ÖBB-Personenverkehr AG 49% Rail Cargo Austria AG 51%	
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG		integriert
Matyas kiraly ut 19 H-9400 Sopron	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Republik Ungarn 65,63% Republik Österreich 28,24% Strabag SE 6,13%	
Kolingasse 13 A-1090 Wien		
Bahnhofplatz 5 A-7041 Wulkaprodersdorf		
Rail Cargo Austria AG		EVU
Erdberger Ländle 40–48 A-1030 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> ÖBB-Holding AG 100%	
Rail Professionals Stütz GmbH		EVU
Pallenbergstraße 31d A-1130 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Wolfgang Stütz 100%	
RCN rail center Nürnberg GmbH & Co. KG		EVU
Katzwangerstraße 175 D- 90461 Nürnberg	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Stahlberg-Rönsch GmbH & Co KG 100%	
RTS Rail Transport Service GmbH		EVU
Puchstraße 184a A-8055 Graz	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Swietelsky Baugesellschaft m.b.H 100%	

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation	integriert
---	-------------------

Bayerhamerstraße 16 A-5020 Salzburg	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Land Salzburg 42,56% Stadt Salzburg 31,31% Energie Oberösterreich, Service und Beteiligungs GmbH 26,13%
--	---

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH	EVU
---	------------

Eggenberger Straße 20 A-8020 Graz	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Land Steiermark 100%
--------------------------------------	---

Steiermärkische Landesbahnen	integriert
-------------------------------------	-------------------

Eggenberger Straße 20 A-8020 Graz	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Land Steiermark 100% Wirtschaftsbetrieb des Landes Steiermark, ohne eigene Rechts- persönlichkeit, keine Firmenbuch-Nummer vorhanden!
--------------------------------------	--

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH	integriert
---	-------------------

Kuferzeile 32 A-4810 Gmunden	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Stern & Hafferl Holding GmbH 99,73% Stern & Hafferl Verwaltungs-GmbH 0,27%
---------------------------------	--

Südost Bayern Bahn/DB-Regio Netz VerkehrsgmbH	EVU
--	------------

Bischoff-von-Ketteler-Straße 1 D-88453 Mühlendorf	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> DB Regio AG 100%
--	---

TX-Logistik GmbH	EVU
-------------------------	------------

Am Concorde Park E2/13 A-2320 Schwechat	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> 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-Reißeck)		integriert
Am Hof 6a A-1010 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Verbund Austria Hydro Power AG 100%	
Wiener Lokalbahnen AG		integriert
Eichenstraße 1 A-1120 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Wiener Stadtwerke Holding AG 100%	
Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH		EVU
Eichenstraße 1 A-1120 Wien	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Wiener Lokalbahnen AG 100%	
Zillertaler Verkehrsbetriebe AG		integriert
Austraße 1 A-6200 Jenbach	<i>Eigentumsverhältnisse:</i> Zillertaler Gemeinden 60% Streubesitz 40%	

Marktteilnehmer

Neben österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzen auch einige Eisenbahnverkehrsunternehmen der Nachbarländer – vor allem Deutschland – 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 Tonnen sind aus den Grafiken nicht ablesbar.

City Air Terminal Betriebsges.m.H. Österreichisches EVU



Schneller, nicht integrierter Personenverkehr mit dreiteiligen Doppelstockwendezügen zwischen Wien Mitte und Flughafen Wien Schwechat im 30min-Takt. Eine bauliche Bahnstrecke gab es auch 2009 in Wien Mitte nicht.

DB Fernverkehr AG



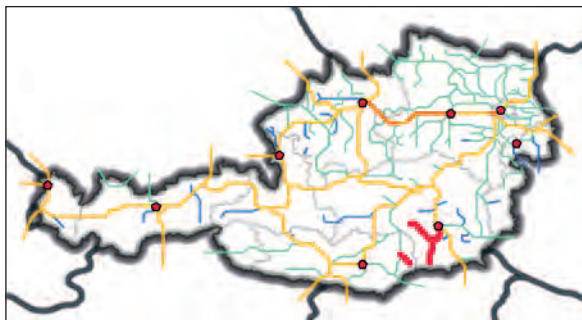
Die DB-FV ist ein deutsches EVU und eine 100%-Tochter der DB. In Zusammenarbeit mit ÖBB-PV werden grenzüberschreitende Fernverkehre zwischen Österreich und Deutschland angeboten. Ende 2009 wurden in Kooperation mit ÖBB-PV und LeNord Fernzüge München – Innsbruck – Norditalien in Verkehr gesetzt.

DB Regio AG



Die DB-Regio ist ein deutsches EVU und eine 100%-Tochter der DB. Die DB-Regio betreibt den Regionalverkehr im Außerfern sowie grenzüberschreitende Regionallinien nach Salzburg. Gemeinsam mit ÖBB-PV erfolgt der Betrieb Rosenheim – Innsbruck, München – Garmisch-P. – Innsbruck. Berchtesgaden – Golling-A. – Salzburg – Bischofshofen wurde Ende 2009 an die SLB/ÖBB abgegeben.

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH



Österreichisches integriertes Eisenbahnunternehmen, mit Leistungen auf der eigenen Strecke von Graz nach Köflach und Wies-Eibiswald, Güterverkehr im Raum Lavamünd sowie Güterverkehre Richtung Slowenien. 2009 wurde der Taktverkehr auch in den Abendstunden ausgeweitet.

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH



Österreichisches nichtvernetztes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Schwerpunkt im Personen-Nahverkehr von Innsbruck nach Fulpmes, das mit der Innsbrucker Straßenbahn verschmolzen wurde. Alle neuen Niederflurfahrzeuge wurden 2009 geliefert.

Logistik Service GmbH



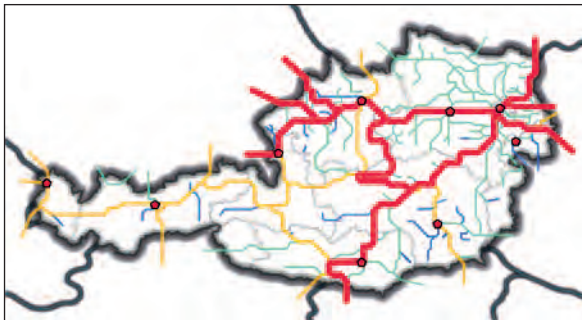
Österreichisches EVU, das neben dem umfangreichen Werksbahnnetz der VOEST im internationalen Güterverkehr tätig ist. Diverse Rohstofftransporte werden von Eisen-erz, Steyrling und Summerau bzw. Breclav nach Linz geführt. Zwischen- und Abfallprodukte werden auch über den Tauern nach Tarvisio sowie Richtung Tschechien abtransportiert.

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH



Das Unternehmen ist im alpenquerenden Güterverkehr über die Transitachsen Brenner und Tauern tätig. Die Verkehre werden teilweise mit Partnern in den jeweiligen Ländern abgewickelt. 2009 kamen Güterzüge auf der Donauachse hinzu. Das Frachtspektrum reicht vom Kombinierten Verkehr bis zu Stahl und Autozügen.

LTE Logistik und Transport GmbH



Österreichisches EVU mit Töchtern in der Slowakei, in Ungarn und in der Tschechischen Republik.

Die LTE betreibt unter anderem Getreideverkehre auf der Donauachse Passau – Wien, Zementzüge Marchegg – Liesing sowie zahlreiche Spotverkehre.

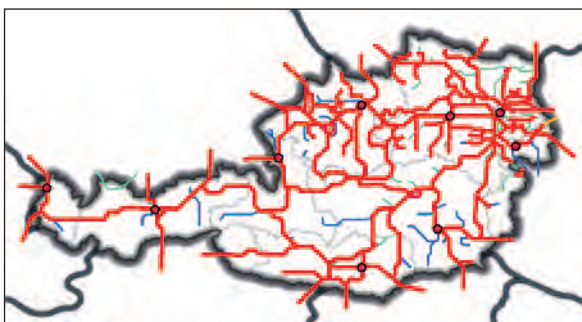
Montafonerbahn AG



Die Montafonerbahn AG ist ein österreichisches integriertes Eisenbahnunternehmen.

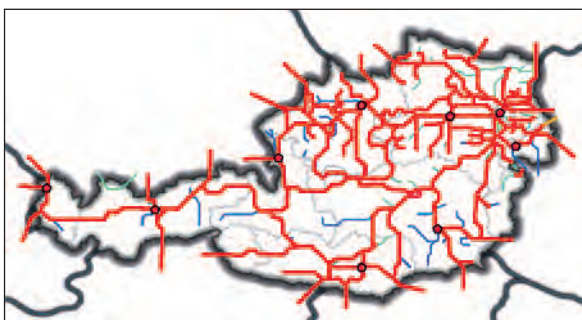
Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit liegt im dichten vertakteten Personen-Nahverkehr zwischen Bludenz und Schruns, wobei mehrmals täglich die Durchbindung nach Bregenz gemeinsam mit ÖBB-PV erfolgt.

ÖBB-Personenverkehr AG



Die ÖBB-PV ist eine 100%-Tochter der ÖBB-Holding. Die ÖBB-PV erbringt einen Großteil des Personenverkehrs auf dem österreichischen Schienennetz. In Zusammenarbeit mit den Nachbarbahnen wurden 2009 zahlreiche Euregio-Verbindungen nach Ungarn eingestellt. Seit Dezember 2009 werden zusätzlich attraktive railjet-Züge Wien – München im 2h-Takt geführt.

ÖBB-Produktion GmbH



Die ÖBB-PR erbringt sämtliche Traktionsleistungen für RCA und ÖBB-PV.

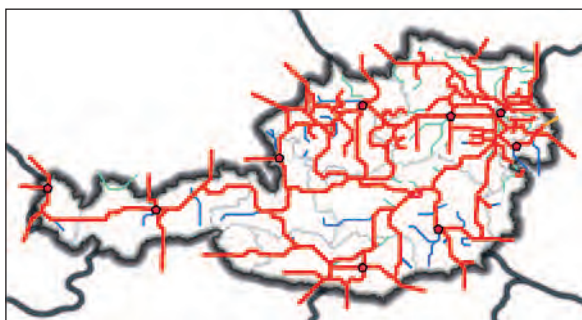
2009 kamen Traktionsleistungen für Private wie die LTE am Semmering und LM am Tauern hinzu. Eine weitere Dienstleistung ist die Bereitstellung mobiler und stationärer Wagendienste für alle EVUs.

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG



Die ROeEE als integriertes EVU betreibt auch die Strecke der NSB, wobei die Züge in Gemeinschaft mit ÖBB-PV betrieben werden. Im Netz der ÖBB wird der Wiener Zentralvertriebsbahnhof erreicht. Für die RCA wird auch der Güternahverkehr Richtung Oberpullendorf geführt.

Rail Cargo Austria AG



Die RCA ist innerhalb der ÖBB-Holding für den Güterverkehr zuständig. Neben dem Verkehr auf dem holdingeigenen Infrastrukturnetz werden Züge auf den Netzen von GKB, CCG und ROeEE gefahren, aber auch Kooperationen mit den genannten Bahnen eingegangen. RCA besitzt mehrere Auslandsniederlassungen (Slowenien) und Auslandstöchter (Rail Cargo Hungaria Zrt., RCA Romania) und führt in diesen Ländern auch eigene Züge.

RTS Rail Transport Service GmbH



Tätigkeitsfeld sind Güterverkehrsleistungen inkl. Sondertransporte in Österreich und den Nachbarländern. Auch 2009 wurde verstärkt das Bauzuggeschäft auf zahlreichen Gleisbaustellen durchgeführt. Über einen Zwischenhändler konnten ehemalige ÖBB-Dieselloks der Reihe 2143 und 2067 beschafft werden.

Salzburger Lokalbahnen



Die SLB sind eine 100%-Tochter der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation, welche die Taktverkehre nach Lamprechtshausen und Trimmelkam durchführt. Nach der Übernahme der Pinzgauer Lokalbahn wurde ein erstes Teilstück zwischen Mittersill und Bramberg 2009 wieder eröffnet sowie neue Fahrzeuge geliefert. Lokomotiven und/oder Personal werden auch den andern EVUs wie etwa LOGS am Tauern zur Verfügung gestellt.

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH



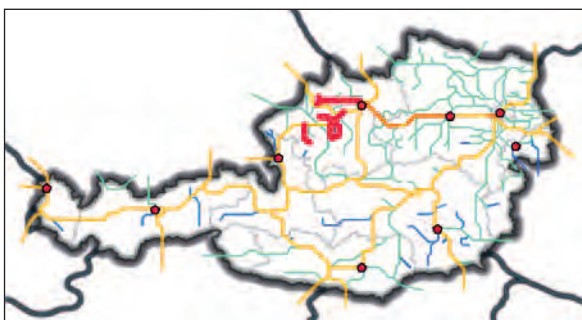
Die STB ist ein österreichisches Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Schwerpunkt Güterverkehr, wobei vor allem die Ganzzugtransporte Gleisdorf – Wr. Neustadt zu nennen sind, die dort von der RCA in die Slowakei weiterbefördert werden. Seit 2009 werden auch Spotverkehre auf der Donauachse übernommen.

Steiermärkische Landesbahnen



Die StLB sind zu 100% im Besitz des Land Steiermark. Neben dem Güterverkehr auf dem eigenen Netz zählt auch der Betrieb des Terminals in Werndorf zu den Tätigkeitsbereichen der Steiermärkischen Landesbahnen. 2010 sollen neue elektrische und dieselbetriebene Triebwagen beschafft werden.

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH



Die StH ist ein österreichisches Eisenbahnunternehmen mit Schwerpunkt im Personen-Nahverkehr. Taktverkehre wurden 2009 nach Attersee und Gmunden Seebf. eingeführt. Im Auftrag der RCA werden regionale und lokale Güterverkehre Richtung Aschach und Lambach gefahren.

Südost Bayern Bahn/DB-Regio Netz VerkehrsgmbH



Die SOB ist eine 100%-Tochter der DB. In Österreich fährt die SOB Triebwagengeführte Personenzüge im 2h-Takt von Mühlendorf über Freilassing nach Salzburg Hbf.

TX-Logistik GmbH



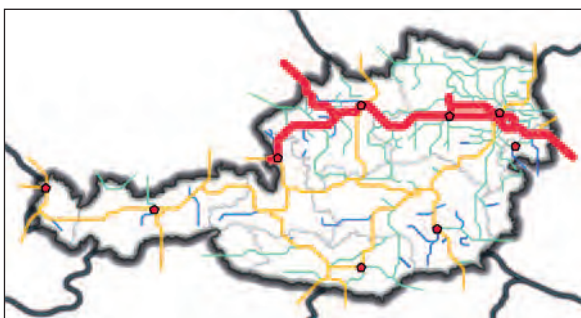
Die TXL ist die österreichische Tochter des deutschen EVU TX-Logistik AG. In Österreich werden als Kerngeschäft Ganzzüge im Transit über die Brennerachse sowie auf der Donauachse bis zum Terminal Freudenau und nach Ungarn gefahren.

Wiener Lokalbahnen AG



Die WLB ist ein österreichisches Eisenbahnunternehmen mit Personen-Nahverkehr auf eigener Strecke zwischen Wien Meidling und Baden Josefsplatz. Vernetzt mit den Wiener Linien bietet sie als Stadtreregionalbahn zwischen Wien Oper und Baden einen attraktiven 15min-Takt. 2009 wurden zusätzliche Niederflurfahrzeuge geliefert. Der Güterverkehr wurde im 1. Quartal 2009 operativ an die WLC übergeben.

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH



Die WLC wurde als österreichisches Eisenbahnunternehmen 2007 gegründet. Die Verkehre wurden 2009 von der WLB übernommen. Die WLC fährt vor allem Container- und andere Ganzzüge nach und durch Österreich, wobei 2009 verstärkt der Terminal Enns bedient wird. Ebenso wird der neue Terminal Wien Freudenau täglich angefahren.

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

Verkehrsgenehmigung als EVU, aber noch keine Sicherheitsbescheinigung im ÖBB-Netz:

MIT

Majestic Emperor Train de Luxe Waggon Charter Gesellschaft m.b.H.
Opernring 4/8
A-1010 Wien
www.imperialtrain.com

RPS

Rail Professionals Stütz GmbH
Pallenbergstraße 31d
A-1130 Wien
stuetz.w@railprofi.com
www.railprofi.com

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
 Website: www.scg.gv.at
 E-Mail: office@scg.gv.at

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
 Website: www.trm.dk
 E-Mail: trm@trm.dk

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
 Website: www.mobilit.fgov.be
 E-Mail: info.mob@mobilit.fgov.be

Deutschland

Bundesnetzagentur
 Abteilung Eisenbahnregulierung
 Tulpenfeld 4
 D-53113 Bonn
 Tel: +49(0)22814-9921
 Fax: +49(0)22814-6700
 Website: www.bundesnetzagentur.de
 E-Mail: netzzugang_schiene@bnetza.de

Bulgarien

Railway Administration Executive Agency
 5, Gurko Str.
 BG-1080 Sofia
 Tel: +35 929 405 506
 Fax: +35 929 876 769
 Website: www.iaja.government.bg
 E-Mail: iaja@mt.government.bg

Estland

Estonian Competition Authority
 Harju 11
 EE-15072 Tallinn
 Tel: +372 639 7636
 Website: www.mkm.ee
 E-Mail: info@mkm.ee

Finnland

Finnish Rail Agency
 Jakonkatu 3, PO Box 84
 FIN-00101 Helsinki
 Tel: +358 20 77 67 611
 Website: www.rautatievirasto.fi
 E-Mail: kirjaamo@rvi.fi

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
 Website: www.mit.gov.it
 E-Mail: ursf@mit.gov.it

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
 Website: 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
 Website: www.yme.gov.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
 Website: www.vgi.lt
 E-Mail: juris.iesalnieks@vda.gov.lv

Großbritannien

Office of Rail Regulation
 One Kemble Street
 London, WC2B4AN
 Tel: +44 20 7282 2000
 Fax: +44 20 7282 2040
 Website: www.rail-reg.gov.uk
 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
 Website: www.vgi.lt
 E-Mail: d.mazetis@vgi.lt

Luxemburg

Ministry of Transport
 11, rue Notre-Dame
 L-2938 Luxembourg
 Tel: +352 22 478 4883
 Fax: +352 24 18 17
 Website: [www.gouvernement.lu/
 ministeres/mini_transport.html](http://www.gouvernement.lu/ministeres/mini_transport.html)
 E-Mail: andre.bisser@tra.etat.lu

Portugal

URF – Union for the rail Regulation
 Av das Forcas Armadas 40
 PT-1649-022 Lisboa
 Tel: +351 21 317 89 00
 Fax: +351 21 317 89 10
 Website: www.urf.imtt.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
 Website: 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 Bucharest
 Tel: +4021 319 61 80
 Fax: +4021 319 61 51
 Website: www.mt.ro
 E-Mail: stancu@mt.ro

Niederlande

The Netherlands Competition Authority
 P.O Box 16326
 NL-2500 BH The Hague
 Tel: +31 70 330 1764
 Fax: +31 70 330 3370
 Website: 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
 Website: www.urzd.sk
 E-Mail: jasurkova@urzd.sk

Polen

Office for Rail Transport
 Ul. Chalubinskiego 4
 00-928 Warszawa
 Tel: +22 626 80 11
 Fax: +22 830 07 98
 Website: www.utk.gov.pl
 E-Mail: trl@utk.gov.pl

Slowenien

Ministry of Transport of the Republic of
 Slovenija
 Langusova 4
 SI-1535 Ljubljana
 Tel: +386 1 478 84 16
 Fax: +386 1 478 88 30
 Website: www.mzp.gov.si
 E-Mail: gp.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
Website: 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
Website: 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
Website: www.jvs.se
E-Mail: jvs@jvs.se

Ungarn

Department of Railway Regulatory Administration – National Transport Authority
Terez krt. 38
H-1066 Budapest
Tel: +36 1 373 1442
Fax: +36 1 332 6532
Website: 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
Website: www.ske.ch
E-Mail: santina.bevington@bav.admin.ch

Abkürzungsverzeichnis

Bahnen:

ASB	Achenseebahn
CAT	City Air Terminal Betriebsgesellschaft mbH
CCG	Cargo Center Graz Betriebsgesellschaft mbH & CoKG
DB-FV	DB Fernverkehr AG
DB-Netz	DB Netz AG
DB-Regio	DB Regio AG
DB	Deutsche Bahn AG
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
GySEV	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH
LILO	Linzer Lokalbahn AG
LM	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion GmbH
LOGS	Logistik Service GmbH
LTE	LTE Logistik- und Transport GmbH
LVE	Lokalbahn Lambach – Vorchdorf – Eggenberg AG
MBS	Montafonerbahn AG
MIT	Majestic Imperator Train de Luxe Waggon Charter GmbH
MStE	Lokalbahn Mixnitz – St. Erhard
NÖSBB	Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH
NSB	Neusiedler Seebahn AG
ÖBB-Bau	ÖBB-Infrastruktur Bau AG
ÖBB-Betrieb	ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG
ÖBB-Holding	ÖBB-Holding AG
ÖBB-Infra	ÖBB-Infrastruktur AG (ehem. ÖBB-Bau und ÖBB-Betrieb)
ÖBB-PR	ÖBB-Produktion GmbH (ehem. ÖBB-TR)
ÖBB-Postbus	ÖBB-Postbus GmbH
ÖBB-PV	ÖBB-Personenverkehr AG
ÖBB-TR	ÖBB-Traktion GmbH
ÖBB-TS	ÖBB-Technische Services GmbH
RCA	Rail Cargo Austria AG
RCN	RCN rail center Nürnberg GmbH & Co Kg
RHEB	Rheinhessische Eisenbahn GmbH
ROeEE	Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
RPS	Rail Professionals Stütz GmbH
RTS	RTS Rail Transport Service GmbH
SKGB	Salkammergutbahn GmbH
SLB	Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation – Salzburger Lokalbahn
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SOB	Südost Bayern Bahn/DB-Regio Netz VerkehrsgmbH

SRB	Südburgenländische Regionalbahn
STB	Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
StH	Stern & Hafferl Verkehrsges.m.b.H.
StLB	Steiermärkische Landesbahnen
TXL	TX Logistik Austria GmbH
WESTbahn	WESTbahn Management GmbH
WLB	Wiener Lokalbahnen AG
WLC	Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH
ZB	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Sonstige:

AB	Anschlussbahn
ABL	Amtsblatt
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
Art.	Artikel
BGBL	Bundesgesetzblatt
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMGFJ	Bundesministerium für Gesundheit, Familie und Jugend
BMLV	Bundesministerium für Landesverteidigung
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BNetzA	Bundesnetzagentur
B-VG	Bundesverfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
d.h.	das heißt
E-Control	Energie-Control GmbH
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbG	Eisenbahngesetz
EIU	Eisenbahinfrastrukturunternehmen
EK	Eisenbahnkreuzung
ERA	Europäische Eisenbahnagentur
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
Gbtkm	Gesamttotontonnen-Kilometer
GuV	Gewinn- und Verlustrechnung
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistungen
IBE	Infrastruktur-Benutzungsentgelt
idF	in der Fassung
INDUSI	Induktive Zugsicherung
INV	Infrastruktur-Nutzungsvertrag
IVV	Infrastruktur-Verknüpfungsvertrag
lit.	litera
km	Kilometer
MWh	Megawattstunden
Nr.	Nummer
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖSTERREICHcard	Jahresnetzkarte für alle ÖBB-Züge und zahlreiche Privatbahnen mit Ausnahme der Zahnradbahnen, Sonderverkehre und des CAT

PSO-VO	Public Service Obligations-Verordnung	SNNB	Schiennetz-Nutzungsbedingungen
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung	SPNV	Schienen-Personen-Nahverkehr
RL	Richtlinie	t	Tonne
RMMS	Rail Market Monitoring Scheme	TEN-V	Transeuropäische Verkehrsnetze
RNE	RailNetEurope	TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
RTR	Rundfunk und Telekom Regulierungs-GmbH	TUE	Technische Überwachung
SCG	Schienen-Control Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mbH	VERSA	Verkehrssicherheitsarbeit für Österreich
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungs GmbH	u. a.	unter anderem
SCK	Schienen-Control Kommission	VO	Verordnung
SIFA	Sicherheitsfahrtschaltung	VORTEILScard	Kundenkarte der ÖBB-PV
		WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

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)
- DVZ – Deutsche Verkehrszeitung, diverse Ausgaben
- E-Control, diverse Berichte
- Eisenbahn Österreich, diverse Ausgaben
- Eisenbahn Revue international, diverse Ausgaben
- Eurailpress, diverse Berichte
- Europäische Privatbahnen 2010 – Die Marktübersicht von Rail Business
- Fuchs, A. (2009): Preissysteme im Infrastrukturbereich der Bahnen im internationalen Vergleich, Stationspreissysteme, Seminararbeit WU Wien
- Gabler (1992): Gabler Wirtschaftslexikon, Band 5, Gabler, Wiesbaden
- Geschäftsberichte aller sonstigen österreichischen Eisenbahnunternehmen
- Geschäftsberichte der ÖBB 2003–2009
- Hoyer, N. (2006): Anreizregulierung auf dem deutschen Elektrizitätsmarkt, GRIN Verlag, Nordstedt, 2006
- IBM Global Business Services/ Kirchner, C. (2007): Liberalisierungsindex Bahn 2007
- Kahl, A. (2005): Der öffentliche Personennahverkehr auf dem Weg zum Wettbewerb.
- Knieps G. (2005): Wettbewerbsökonomie. Regulierungstheorie, Industrieökonomie, Wettbewerbspolitik, Springer, Berlin, Heidelberg, New York.
- Mitteilung der Kommission: Fortsetzung der Integration des europäischen Eisenbahnsystems – drittes Eisenbahnpaket
- Müller, G. (2010): Die Messung des Produktivitätsfortschritts und die Erfassung von Inputpreisänderungen im Eisenbahninfrastruktursektor, Vortrag auf dem 5. Workshop zum Eisenbahnregulierungsrecht, Institut für Energie- und Regulierungsrecht, Berlin, 24.03.2010
- Netzwerk Privatbahnen: Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008/2009
- ÖBB-Fahrpläne Österreich
- ÖBB-Infra, diverse Unterlagen
- ÖBB-PV Intern 2009
- ÖROK (1994): Modellbearbeitung Regionalwirtschaftliches Konzept Östliche Obersteiermark, in: Österreichische Raumordnungskonferenz, Schriftenreihe Nr. 116, Wien
- ÖVG Spezial (Band 52): Eisenbahnverkehr – Theoretische Grundlagen und Praxis, 2006
- Protokolle der SCK-Sitzungen im Jahr 2009
- Puwein, W. (2006): Langfristige Auswirkungen einer Energieverteuerung auf den Verkehr, WIFO-Monatsberichte 10, Wien
- Rail Business, diverse Ausgaben
- Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.02.2001 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 26.02.2001 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 26.02.2001 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 29.04.2004 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 29.04.2004 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 29.04.2004 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 23.10.2007 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 23.10.2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen
- Scheiblecker M. et al. (2010). Österreichs Wirtschaft im Jahr 2009: Schwerste Krise seit über 60 Jahren. In: Wifo Monatsberichte 4, S. 321–388
- Schienenverkehr Aktuell, diverse Ausgaben
- Statistik Austria, diverse Publikationen
- Tichy G. (1992): Technologiepolitik, Industriepolitik und Wettbewerbsfähigkeit. In: Wirtschaftspolitische Blätter, 4, S. 408–415
- VCÖ, diverse Publikationen
- Verkehr – internationale Wochenzeitung für Logistik, diverse Ausgaben
- Verordnung (EG) Nr. 1371/ 2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 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)

Grafiken

ÖBB-Infra (S. 31), alle übrigen SCG und Atelier Tintifax.

Fotos

BMVIT, Dr. Kummer, Dr. Rießberger, LTE, ÖBB-Infra, ÖBB-PV, VERSA, WESTBahn, Fachbeiträge: jew. Unternehmen, alle übrigen SCG.

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Redaktion
Schienen-Control GmbH, GF Mag. Ursula Zechner
Frankenberggasse 9/5, A-1040 Wien
Tel: +43 1 5050707
Fax: +43 1 5050707-17
E-Mail: office@scg.gv.at,
Website: www.scg.gv.at
Grafik und Druck: Atelier Tintifax, Breitenfurt,
www.tintifax.biz

Hinweis

Aus Gründen der Vereinfachung und besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Bericht (außer bei den Vorworten) bei personenbezogenen Bezeichnungen nur die männliche Form verwendet. Darin ist das weibliche Geschlecht einbezogen.