

Schienen | Control



Tätigkeitsbericht Schienen-Control GmbH



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

Ich freue mich, Ihnen mittlerweile den fünften Tätigkeitsbericht der österreichischen Eisenbahnregulierungsstelle Schienen-Control GmbH vorlegen zu können.

Im Frühjahr 2010 wurde im österreichischen Parlament eine Gesetzesvorlage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) beschlossen, wonach erstmals verbindliche Fahrgastrechte für Bahnkundinnen und Bahnkunden, gerade für Stammkunden im Nah- und Regionalverkehr, festgeschrieben wurden. Mir als österreichischer Verkehrsministerin war dies ein besonders großes Anliegen, da der europarechtliche Rechtsschutz primär für die sogenannten Fernverkehrszüge (also überregional) relevant ist. Die hunderttausend Menschen, die täglich mit der Bahn zur Arbeit pendeln, machen über 90 Prozent aller Fahrgäste aus und verdienen den besonderen Schutz im Falle von Unregelmäßigkeiten.

Die neuen Fahrgastrechte tragen sicher dazu bei, dass sich die Unternehmen anstrengen, noch besser zu werden. Auch der neue Vertrag über gemeinschaftliche Leistungen des bmvit mit der ÖBB-Personenverkehr AG enthält zahlreiche strenge Regelungen zur Verbesserung der Qualität. Bis April 2011 gibt es bei den ÖBB sehr gute

Pünktlichkeitswerte. Dies wird zwar nicht das ganze Jahr zu halten sein, da neben der Pünktlichkeitsvorgabe eine meiner weiteren Zielvorgaben die Sanierung des Bestandsnetzes bis 2014 ist. Wir investieren in eine moderne Bahn von morgen, und dazu gehören leider auch immer wieder Behinderungen durch Baustellen. Ich ersuche vor allem die täglichen Pendlerinnen und Pendler um Verständnis.

Bei der Abwicklung der Anliegen der Bahnkundinnen und Bahnkunden werden so wie im Berichtsjahr auch in Zukunft die Kompetenz, das Know-how sowie das Fingerspitzengefühl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Schienen-Control gefragt sein. Sie garantieren dafür, dass die Fahrgastrechte mit Leben erfüllt werden und stehen den Bahnfahrerinnen und Bahnfahrern mit Rat und der nötigen Durchsetzungskraft zur Seite.

Mein Ziel für 2011 ist es auch, die Fahrgastrechte nach den ersten Erfahrungen zu evaluieren und dem österreichischen Parlament eine Novelle zu diesem Gesetz mit weiteren Verbesserungen für die Bahnkundinnen und Bahnkunden vorzulegen.

Ich freue mich auf weitere gute Zusammenarbeit und bin zuversichtlich, dass wir gemeinsam die anstehenden Herausforderungen erfolgreich meistern werden.

Doris Bures

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie



Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Liberalisierung im Eisenbahnbereich erforderte die Kontrolle des diskriminierungsfreien Markt-zugangs durch starke Regulierungsbehörden. Die Schaffung unabhängiger Regulierungsbehörden durch die europäischen Mitgliedstaaten war und ist ein wesentlicher Teil der europäischen Verkehrspolitik. In der Europäischen Union begann die Entmonopolisierung und die Liberalisierung im Eisenbahnverkehrs-markt nur sehr langsam. Rechtliche Grundlage für die Regulierung war 1991 die Richtlinie 91/440/EWG. Zentral war die Umgestaltung der staatlichen Eisenbahnunternehmen zu wettbewerbsfähigen Bahnen. Auch wurden erste Ansätze zur Öffnung der national abgeschotteten Eisenbahnmärkte angestoßen. Später wurden größere Reformschritte in den Richtlinien 2001/12/13/14, 2004/49/50/51, 2007/58/59 und den Verordnungen 881/2004 und 1370/1371/2007 der drei Eisenbahnpakete zusammengefasst. Nach nunmehr elfjähriger Tätigkeit als Vorsitzender der Schienen-Control Kommission ist es mir eine Ehre und Freude in Zusammenarbeit mit den anderen Mitgliedern entscheidende Beiträge zur Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs im Bereich des Schienenverkehrsmarktes geleistet zu

haben. Dieses Ziel war nur erreichbar, weil die Schienen-Control Kommission und die Schienen-Control GmbH fachlich und menschlich gut zusammenarbeiteten und stets den kollegialen Dialog, auch mit den Eisenbahnunternehmen, suchten. Mit 31. Dezember 2011 wird die Funktionsperiode der Schienen-Control Kommission in ihrer bisherigen Zusammensetzung enden. Die Anerkennung der Arbeit der Regulierungsbehörden durch den Gesetzgeber zeigte sich dadurch, dass sich in den letzten zehn Jahren deren Kompetenzen kontinuierlich vermehrten. Das wird für die Regulierungsbehörden Ansporn sein, den bisher erfolgreichen Weg fortzusetzen. Mein Dank gilt daher auch den ehemaligen Geschäftsführern der Schienen-Control GmbH, Dr. Gerhard Fuhrmann und Georg Fürnkranz sowie der ehemaligen Prokuristin Mag. Gabriele Lutter. Mit 1. Februar 2010 wurde Mag. Ursula Zechner zur neuen Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH bestellt. Im Namen der Mitglieder der Schienen-Control Kommission danke ich der Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH und ihren Mitarbeitern für die gute Zusammenarbeit.

Hofrat Dr. Gerhard Hellwagner

Senatspräsident des OLG Wien i. R.



Liebe Leserinnen und Leser!

Die Schienen-Control kann auf ein arbeitsintensives und ergebnisreiches Jahr zurückblicken. 2010 gab es nicht nur eine Novelle des Eisenbahngesetzes, durch welche sie neue Zuständigkeiten erhielt. Auch das Bundesgesetz zur Umsetzung der EU-Fahrgastrechte-Verordnung, welches die Rechte und Pflichten von Bahnkundinnen und Bahnkunden in Österreich festschrieb, prägte die Arbeit im Berichtsjahr. Die Schlichtungsstelle der Schienen-Control wurde als nationale Stelle zur Durchsetzung der Fahrgastrechte eingesetzt, die Kompetenzen wurden erweitert. Im Jahr 2010 nahm die Zahl der Verfahren deutlich zu, der Schienen-Regulator befasste sich mit vielfältigen Themenbereichen. Es ging z. B. um Probleme im Zusammenhang mit Streckensperren und Trassenbestellungen, um Regulierungsmaßnahmen für Anschlussbahnen, um Streckenstilllegungen sowie um Entschädigungsbedingungen. Alle Verfahren wurden

gewissenhaft und verantwortungsbewusst durchgeführt.

Die Regulierungsbehörde zeichnet aus, dass alle Mitglieder der Schienen-Control Kommission sowie alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH durchwegs sachlich, besonnen und konsensorientiert agieren. Die Experten in der Kommission und die Geschäftsführerin mit ihren Fachleuten zeigen, dass sie tatkräftig und zielgerichtet in einem kleinen Team die umfangreichen Aufgaben erfüllen.

Als Aufsichtsratsvorsitzender anerkenne ich das ökonomische und effiziente Geschäftsgebaren der Schienen-Control. Die Gesellschaft ist pragmatisch und ergebnisorientiert tätig.

Ich befürworte die Weiterführung des etablierten Weges und ich wünsche der Schienen-Control weiterhin viel Erfolg.

Sektionschef Mag. Christian Weissenburger

Vorsitzender des Aufsichtsrates



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

Ich freue mich, Ihnen den Tätigkeitsbericht der Schienen-Control für das Jahr 2010 vorlegen zu dürfen.

Marktentwicklung – 2010 stand im Zeichen der Erholung der Wirtschaft, im Güterverkehr konnte der Einbruch von 2009 wettgemacht werden. Die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen steigerten ihren Marktanteil beim Aufkommen auf 20 Prozent und bei der Verkehrsleistung auf 13 Prozent. Im Personenverkehr fielen die Wachstumsraten insgesamt geringer aus.

Aktivitäten und Verfahren – Die Regulierungsbehörden nahmen ihre erweiterten Kompetenzen im Bereich der Liberalisierung im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr und der Umsetzung der europarechtlichen und bundesgesetzlichen Fahrgastrechte-Regelungen wahr. Insbesondere bei der Durchsetzung der Fahrgastrechte war die Beharrlichkeit und Entscheidungskraft der Schienen-Control gefordert.

Recast – Im Berichtsjahr wurde von der Europäischen Kommission der Vorschlag zur Neufassung des ersten Eisenbahnpaketes vorgelegt. Die Neufassung zielt auf eine Modernisierung der bestehenden Rechtsvorschriften und die Lösung struktureller Probleme ab. Die Schienen-Control begrüßt die vorgesehene Stärkung der Regulierungsbehörden.

Netzwerk unabhängiger Regulierungsstellen – 2010 starteten einige europäische Regulierungsbehörden, u. a. Österreich, eine Initiative mit dem Ziel, den Austausch von Erfahrungen und Fachwissen zu fördern, gemeinsame Positionen zu entwickeln und so eine harmonisierte Anwendung der rechtlichen Rahmenbedingungen zu gewährleisten. 2011 wird dazu ein europäisches Netzwerk (Independent Regulators' Group Rail – IRG-Rail) gegründet.

Ausblick – Beim Liberalisierungsindex 2011 befindet sich Österreich jetzt in der Spitzengruppe „Fortgeschrittene Marktöffnung“. Die Arbeit der Schienen-Control leistete dazu in den letzten Jahren einen wertvollen Beitrag.

Für 2011 ist die Weiterentwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Fahrgastrechte in Aussicht gestellt worden.

Mit Spannung sehen wir der für Dezember 2011 geplanten Betriebsaufnahme der WESTbahn Management GmbH entgegen, mit der nun auch der Wettbewerb im nationalen Personenverkehr eröffnet wird. Mein Dank gilt den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission und des Aufsichtsrates, meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie unseren Partnern und den Schienenverkehrsunternehmen für die ausgezeichnete Zusammenarbeit.

Mag. Ursula Zechner

Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH

Austauschblatt Stand 8. Juli 2011

Berichtigung zum Tätigkeitsbericht 2010

Kapitel Marktentwicklung 2010

Bei einigen Grafiken sind die Daten und deren Darstellung richtig, aber im Layout ist leider ein Fehler betr. Maßeinheit passiert und übersehen worden.

Folgende Grafiken bzw. Teile davon sind in Mrd. (nicht Mio.) darzustellen:

- Seite 36, Abb. 2: Achsenbezeichnung – „Transportleistung in Mrd. Tonnenkilometern“
Ergänzender Hinweis: Bei der Verkehrsstatistik der Statistik Austria beinhaltet der Bereich Straße nur den Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmer
- Seite 37, Abb. 1: Legende in der Grafik – „Bruttotonnenkilometer (in Mrd.)“
(wie in der Tabelle „Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz“, gleiche Seite, richtig dargestellt)
- Seite 39, Abb. 5: Legende in der Grafik – „Bruttotonnenkilometer (in Mrd.)“ und „Nettotonnenkilometer (in Mrd.)“
(wie in der Tabelle „Kennzahlen Schienengüterverkehr 2008–2010“, gleiche Seite, richtig dargestellt)

Diese Grafik ist ebenfalls in Mrd. darzustellen (hier fehlt die Einheit):

- Seite 40, Abb. 6 – „Mrd. Nettotonnenkilometer“

07 ZUSAMMENFASSUNG/SUMMARY**08** Zusammenfassung**12** Summary**16 ROLLE DER REGULIERUNGSBEHÖRDEN****17** Schienen-Control Kommission**19** Schienen-Control GmbH**20 RECHTLICHER RAHMEN DER BAHNLIBERALISIERUNG****21** Recast 1. Eisenbahnpaket, Vertragsverletzungsverfahren**23** Güterverkehrskorridor-Verordnung der EU**26** Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich**28** Behördenstruktur in Österreich**30** Rechtliche Neuerungen**32** 3. Eisenbahnpaket**34 MARKTENTWICKLUNG 2010****35** Wirtschaftsentwicklung und Güterverkehr**37** Marktentwicklung 2010**43** Qualitative Marktbeurteilung 2010**45** Schienenfahrzeuge**47** Gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen**50** Europäische Tendenzen im Personenverkehr**53 MARKTZUGANG****54** Österreichisches Eisenbahnnetz**59** Performance Regime und Pünktlichkeit

- 62** Traktionsenergie Bahnstrom
- 67** Zugang zu Serviceeinrichtungen
- 69** Entgeltregulierung
- 72** Anschlussbahnen

74 SCHWERPUNKTE DER ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

- 75** Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

78 FAHRGASTRECHTE

- 79** Jahresbilanz 2010 der Schlichtungsstelle
- 85** Umsetzung der Fahrgastrechte

91 INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

- 92** Independent Regulators' Group-Rail [IRG-Rail]

94 ZAHLEN UND FAKTEN

- 95** Schienen-Control GmbH als Unternehmen
- 96** Jahresabschluss 2010
- 98** Marktteilnehmer
- 104** Regulatoren in Europa
- 106** Quellenangabe
- 107** Glossar



Zusammenfassung/Summary

Wir geben Ihnen einen Überblick über die Schwerpunkte des Berichts. Die Zusammenfassung enthält die wesentlichsten Informationen zur Entwicklung des Eisenbahnmarktes, zu rechtlichen Neuerungen, zur Jahresbilanz der Schlichtungsstelle, zur Tätigkeit der Regulierungsbehörden und zur internationalen Zusammenarbeit.

ZUSAMMENFASSUNG

Der Tätigkeitsbericht der Schienen-Control gibt eine Übersicht über das Jahr 2010, das im Zeichen der beginnenden wirtschaftlichen Erholung stand. Diese schlug sich auch in einem Wachstum des Güterverkehrsmarkts nieder, der im Jahr 2009 noch mit einem erheblichen Rückgang zu kämpfen hatte. Auf rechtlicher Ebene wurde in Österreich 2010 eine Novelle des Eisenbahngesetzes beschlossen, welche der Schienen-Control neue Kompetenzen zuerkannt hat. Außerdem trat ein Gesetz zur Umsetzung der Fahrgastrechte-Verordnung der EU in Kraft, das ebenfalls Auswirkungen auf die Arbeit der Schienen-Control hatte. Auf europäischer Ebene wurde die Güterverkehrskorridor-Verordnung beschlossen, weiters wurde seitens der EU-Kommission der Entwurf zum Recast des 1. Eisenbahnpaketes vorgelegt.

Entwicklung des Eisenbahnmarktes

Das Jahr 2010 war von einer signifikanten Veränderung des Streckennetzes gekennzeichnet. Durch zahlreiche Streckenstilllegungen reduzierte sich das Netz auf 5.819 Kilometer. Das betraf vor allem das Netz des größten Betreibers ÖBB-Infrastruktur AG, das sich auch durch Abgaben der restlichen Schmalspurbahnen an andere Betreiber verkleinerte. Allerdings ist zu bemerken, dass ein großer Teil der stillgelegten Strecken schon jahrelang nicht befahren worden war. Die meisten stillgelegten Strecken befinden sich in Niederösterreich und wurden an die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. abgegeben, welche Ende 2010 als integriertes Unternehmen für den Betrieb der schmalspurigen Strecken im Ybbstal und im Waldviertel sowie für die Mariazellerbahn konzessioniert wurde. Den Einstellungen steht die Inbetriebnahme eines Neubauabschnitts gegenüber, nämlich des ersten Teilstücks der Koralmbahn von Werndorf bis Wettmannstätten (13 Kilometer).

Nach der Wirtschaftskrise des Jahres 2009 kam es 2010 zu einer Erholung, die auch positive Auswirkungen auf den Schienengüterverkehrsmarkt hatte. Beim Aufkommen konnte mit 121,6 Millionen Tonnen der Wert des Jahres 2008 deutlich übertroffen werden, auch die Verkehrsleistung lag 2010 mit 22.438 Millionen Nettotonnenkilometern über dem Niveau von 2008, sodass der Einbruch von 2009 wettgemacht werden konnte. Die Ursache dafür liegt

vor allem im österreichischen Binnenverkehr, der durch die Krise kaum betroffen war und weiter wuchs, wogegen im grenzüberschreitenden Güterverkehr die Steigerungen gegenüber 2008 geringer ausfielen. Die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die Krise offenbar rascher bewältigt als der Marktführer, der Marktanteil der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen stieg beim Aufkommen (Tonnen) von 17,5 auf 19,8 Prozent, bei der Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) von 11,3 auf 14,6 Prozent.

Im Personenverkehr beförderten die vernetzten Bahnen Österreichs im Berichtsjahr 239,9 Millionen Reisende, was einen Zuwachs gegenüber 2009 darstellt. Der Marktanteil der Privatbahnen hat sich dabei geringfügig von 11,7 auf 12,1 Prozent erhöht. Veränderungen gab es auch bei der Zahl der in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen. Bei den integrierten Bahnen kam Ende 2010 mit der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. ein neues Unternehmen hinzu, das jedoch bisher ausschließlich auf nicht vernetzten Schmalspurbahnen sowie auf Anschlussbahnen tätig ist. Bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen übergab die Cargo Center Graz GmbH Mitte 2010 sämtliche Anlagen im Terminal Graz Süd an die Steiermärkischen Landesbahnen und ist seither nicht mehr als Eisenbahninfrastrukturunternehmen tätig. Bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen gab es 2010 mehrere Neuzugänge. Die Raaberbahn Cargo GmbH, die Rhomberg Bahntechnik GmbH und die Rail Professionals Stütz GmbH erhielten 2010 die Sicherheitsbescheinigung und sind seither als Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz zugelassen. Alle drei Unternehmen wurden im Jahr 2010 noch nicht operativ tätig. Drei weitere Unternehmen, die ALPINE Bau GmbH, die ÖKOMBI GmbH und die WESTbahn Management GmbH erhielten 2010 eine Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Sicherheitsbescheinigungen waren jedoch Ende 2010 ausständig.

Die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs hatte 2010 noch keine Auswirkungen auf Österreich. Die bereits Ende 2009 begonnenen Aktivitäten der ÖBB-Personenverkehr AG in Italien führten in diesem Land zu Problemen, welche mit Unterstützung der Schienen-Control teilweise einer Lösung zugeführt werden konnten.

Rechtliche Neuerungen

Zur Umsetzung des 3. Eisenbahnpaketes der EU wurde in Österreich im Jahr 2010 das Eisenbahngesetz (EisbG) novelliert. Einige Änderungen betreffen die Schienen-Control, deren Kompetenzen erweitert wurden. Dazu gehört die Beurteilung, ob durch grenzüberschreitende Personenverkehrsleistungen das wirtschaftliche Gleichgewicht eines gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsdienstes gefährdet ist. Die Schienen-Control veröffentlichte allgemeine Kriterien, die sie der Prüfung zugrunde legt. Die Gesetzesnovelle hat ferner den diskriminierungsfreien Zugang zu Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen festgeschrieben, Beschwerden darüber können an die Schienen-Control Kommission gerichtet werden. Im Bereich der Fahrgastrechte wurden die Kompetenzen der Schienen-Control ebenfalls erweitert. Seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen sind Entschädigungsbedingungen zu erstellen und der Schienen-Control vorzulegen. Darüber hinaus ist die Schlichtungsstelle der Schienen-Control nunmehr auch für Beschwerden über Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zuständig. Schließlich kann die Schienen-Control Kommission die Entschädigungsbedingungen von Amts wegen für unwirksam erklären, wenn sie unzumutbar sind oder nicht den Kriterien der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 entsprechen. Mit dem Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr wurden die Fahrgastrechte auf nationaler Ebene konkretisiert. Darin werden insbesondere die Fahrpreischädigungen für Verbund-Jahreskartenbesitzer geregelt. Das Gesetz gilt seit dem 23. April 2010.

Europäische Entwicklungen

Die Evaluierung des 1. Eisenbahnpaketes durch die EU-Kommission wurde im Jahr 2010 abgeschlossen, in der Folge wurde der Vorschlag einer Überarbeitung des 1. Eisenbahnpaketes veröffentlicht und die Diskussion darüber begonnen. Ziel ist es, mehr Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt zu schaffen, die Befugnisse der nationalen Regulierungsbehörden und deren Zusammenarbeit zu stärken sowie eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für Investitionen im

Schienenverkehr herzustellen. Durch die Fusion von drei geltenden Richtlinien und der anschließenden Änderungen soll eine Vereinfachung und Konsolidierung der Rechtsetzung herbeigeführt werden.

Wesentliche Änderungen betreffen vor allem die getrennte Rechnungsführung innerhalb der Bahnunternehmen, den Zugang zu schienenverkehrsbezogenen Leistungen, die Wegeentgeltregelungen und nicht zuletzt die erweiterten Zuständigkeiten und Durchsetzungsbefugnisse sowie die Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit der Regulierungsstellen.

Nach längeren Diskussionen zwischen dem Europäischen Rat und dem Europäischen Parlament wurde im Juni 2010 die „Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“ (VO (EU) 913/2010) beschlossen. Diese wurde am 20. Oktober 2010 im Amtsblatt der EU veröffentlicht und trat am 10. November 2010 unmittelbar in Kraft.

Österreich ist darin von drei Korridoren betroffen. Ziel der Verordnung ist die Optimierung der Nutzung des Schienennetzes für den Güterverkehr. Vor allem an den Grenzen zwischen den nationalen Netzen kommt es immer wieder zu Problemen. Um die Effizienz der Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu steigern, werden internationale Güterverkehrskorridore definiert und mit einer Führungsstruktur versehen. Außerdem wird eine verstärkte Zusammenarbeit der Regulatoren gefordert. Das dafür notwendige vergleichbare Regulierungsniveau in den einzelnen Mitgliedstaaten wird in der EU-Verordnung ausdrücklich eingefordert. Am 24. Juni 2010 wurde von der Europäischen Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen 13 Mitgliedstaaten, darunter Österreich, wegen mangelhafter Umsetzung des 1. Eisenbahnpaketes eingeleitet. Die Klage gegen Österreich beinhaltet ursprünglich zwei Klagepunkte, nämlich die mangelnde Unabhängigkeit des für die Erhebung der Wegeentgelte und die Zuweisung von Fahrwegkapazität zuständigen Infrastrukturbetreibers innerhalb des ÖBB-Konzerns sowie das Fehlen eines Bonus-/Malussystems (Performance Regime) für die Infrastruktur-Benützungsentgelte im Fall von Verspätungen. Während der zweite Klagepunkt wegen der zwischenzeitlich erfolgten Einführung eines Performance Regimes fallengelassen wurde, zieht

die Europäische Kommission im ersten Klagepunkt insbesondere die Erfüllung der Anforderungen zur Unabhängigkeit der Zuweisungsstelle unter dem Dach der ÖBB-Holding AG in Zweifel. Dazu ist auch ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren bei der Schienen-Control Kommission anhängig.

Schlichtungsstelle

Im Jahr 2010 verzeichnete die Schlichtungsstelle 502 Beschwerdefälle, was gegenüber dem Vorjahr mit einem Plus von 226 Prozent eine massive Steigerung bedeutet. Davon konnten 442 Fälle positiv erledigt und in 276 Fällen darüber hinaus auch eine Entschädigung oder ein Strafnachlass für den Beschwerdeführer erreicht werden.

Durch die Schlichtungsstelle erreichte monetäre Entschädigungen bzw. Strafnachlässe sind auf 25.308 Euro angestiegen. Die doch deutliche Erhöhung um 587 Prozent ist insbesondere auf die starke Zunahme an Schlichtungsfällen zurückzuführen.

Wie bereits im Jahr 2009 stellen Fahrgeldnachforderungen, sonstige Strafgebühren bzw. Inkassogebühren mit 47 Prozent die weitaus größte Gruppe an Beschwerden dar. Platz 2 nimmt die Kategorie der Verspätungen ein und auf Platz 3 der Beschwerdefälle sind die Tarife und Produkte der Eisenbahnunternehmen zu finden.

Bei den von den Beschwerden betroffenen Eisenbahnunternehmen dominiert weiterhin mit mehr als 95 Prozent aller Beschwerden die ÖBB, hier wiederum hauptsächlich die ÖBB-Personenverkehr AG mit mehr als 92 Prozent, bei 87,9 Prozent der beförderten Personen. Erstmals waren im Jahr 2010 zwei Beschwerden einer österreichischen Privatbahn zuzurechnen. Beschwerden über ausländische Eisenbahnunternehmen steigen weiter an.

Das Inkrafttreten der Fahrgastrechte-Verordnung und des Bundesgesetzes zur Verordnung hatte u. a. zur Konsequenz, dass den Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen einige Informationspflichten auferlegt wurden. Aufgrund der mangelhaften Durchführung dieser Verpflichtungen forderte die Schienen-Control zahlreiche Eisenbahnunternehmen mehrmals dazu auf, die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 umzusetzen. Einige wenige Eisenbahnunternehmen kamen diesen Verpflichtungen zügig und vorbildhaft nach. Aber erst

im Frühjahr 2011 konnte schlussendlich erreicht werden, dass sämtliche Eisenbahnunternehmen zumindest ihren Informationsverpflichtungen auf ihren Websites, von einigen kleineren Beanstandungen abgesehen, nachgekommen sind. In Ausübung ihrer Zuständigkeit überprüfte die Schienen-Control Kommission die vorgelegten Entschädigungsbedingungen der Eisenbahnen im Personenverkehr im Wege eines aufsichtsbehördlichen Verfahrens. Hinsichtlich der nicht gesetz- bzw. verordnungskonform umgesetzten Punkte, bei denen keine Einigung erzielt werden konnte, erließ die Schienen-Control Kommission am 6. Dezember 2010 einen Bescheid (rechtswirksam seit Anfang Jänner 2011), dessen Punkte mittlerweile im Österreichischen Eisenbahn-Personen- und -Reisegepäcktarif (ÖPT) umgesetzt wurden und zu Verbesserungen für die Fahrgäste führen.

Arbeit der Regulierungsbehörden

Im Kalenderjahr 2010 wurden sieben Sitzungen und eine Klausur der Schienen-Control Kommission abgehalten. Im Rahmen der zweitägigen Klausur der Schienen-Control Kommission beschäftigten sich die Teilnehmer vor allem mit dem Thema der geänderten Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission, mit Regulierungsfragen im Zusammenhang mit der Neuregelung des Verschubs, mit der Auswirkung der Knappheit der Ressourcen auf die zukünftige Eisenbahnentwicklung, mit den neuen Zuständigkeiten der Schlichtungsstelle und mit einem Vergleich der Infrastruktur-Benützungsentgelte der österreichischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Aufgrund formell oder informell eingegangener Beschwerden bzw. von Erkenntnissen der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH leitete die Schienen-Control Kommission im Berichtsjahr 58 Verfahren ein.

Die Ankündigung der Übergabe von Nebenbahnstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG an die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. führte zu einer Analyse der betroffenen Strecken durch die Schienen-Control. Dabei stellte sich heraus, dass bei einem Teil der Strecken bisher keinerlei Einstellungsverfahren durchgeführt wurden und durch die Übergabe an

ein nicht als Eisenbahninfrastrukturunternehmen konzessioniertes Unternehmen die Gefahr einer „kalten Stilllegung“ entstand. Es wurden bei der Schienen-Control Verfahren eingeleitet und der ÖBB-Infrastruktur AG aufgetragen, bisher nicht formal eingestellte Strecken wieder in ihren Produktkatalog aufzunehmen und bis zur Genehmigung der Stilllegung weiterhin Trassenbestellungen anzunehmen.

Im Bereich der Fahrgastrechte leitete die Schienen-Control Kommission gemäß § 78b (2) EISbG von Amts wegen wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren gegen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen betreffend deren Entschädigungsbedingungen ein. Dabei wurden einige Bestimmungen, die den Fernverkehr betreffen, für unwirksam erklärt. Die Schienen-Control setzte für Bahnkunden Verbesserungen bei Entschädigungsansprüchen in Verspätungsfällen durch. Bei einer Verspätung von mehr als 60 Minuten müssen die Eisenbahnen den Fahrgästen kostenlos angemessene Mahlzeiten und Erfrischungen anbieten. Entschädigungszahlungen sind vom Bahnunternehmen innerhalb eines Monats nach Einreichung des Antrages auf Entschädigung auszubehalten. Ansprüche auf Fahrpreisentzündung gelten erst in einem Jahr als verjährt. Die Belege (insbesondere Tickets) für die Einreichung des Entschädigungsantrages kann der Fahrgast im Original oder als Kopie vorlegen. Die meisten Gründe für das Verweigern der Fahrpreisentzündung sind zu streichen, insbesondere geht es um außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände (zumeist witterungsbedingte oder technische Gründe), das Verhalten eines Dritten oder auch Streiks.

Ein weiteres Verfahren betraf die für 2012 angekündigte Totalsperre der Brennerstrecke wegen Bauarbeiten. Dabei wurde versucht, einen Kompromiss zwischen den Bedürfnissen der Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Trassenverfügbarkeit und dem Wunsch der ÖBB-Infrastruktur AG nach möglichst kostengünstiger Bauführung herbeizuführen.

Internationale Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden

Die Zusammenarbeit wurde im Jahr 2010 intensiviert. Erwähnenswert sind vor allem die Vorbereitungen für

die Gründung einer gemeinsamen Plattform unter dem Namen Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail). Zu den Aufgaben der neuen Gruppierung gehören die Förderung der Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes im Güter- und Personenverkehr, ein nachhaltiger Wettbewerb, das Vertreten der Interessen der Kunden und Transparenz im Eisenbahnsektor. Zu diesem Zweck wird ein Diskussionsforum geschaffen, ferner sollen Dokumente zu wichtigen Themen veröffentlicht werden sowie der Markt über Entwicklungen und Strategien der Regulierung informiert werden. Die formelle Gründung findet im Juni 2011 statt.

Bereits im Vorfeld der Gründung der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) wurden mehrere Arbeitsgruppen eingerichtet, die sich mit den Themen Güterverkehrskorridore, Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemeinwirtschaftlicher Verträge, Marktbeobachtung und Recast des 1. Eisenbahnpaketes befassen.

Ausblick

Für 2011 ist die Weiterentwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit den Fahrgastrechten geplant, wozu die Schienen-Control bereits Anregungen geliefert hat.

Mit der für Dezember 2011 geplanten Betriebsaufnahme der WESTbahn Management GmbH wird der Wettbewerb im innerösterreichischen Personenfernverkehr eröffnet. Die Schienen-Control wird dafür sorgen, dass ein gesetzeskonformer Markteintritt sichergestellt wird.

SUMMARY

This annual report of Schienen-Control gives an overview of the year 2010, which was marked by the beginning of economic recovery. Its influence could be felt in the freight transport market, which began to grow again after having suffered a significant decrease in 2009. In legal matters, 2010 saw an amendment of the Railway Act come into force, which gave Schienen-Control new powers, as well as an act implementing the EU Regulation on Passenger Rights, which also had an impact on the work of Schienen-Control. On a European level, the Regulation on Rail Freight Corridors was approved, and the European Commission published a draft of the recast of the 1st Railway Package.

Development of the railway market

In 2010 the Austrian railway network underwent significant changes. Closures of several branch lines reduced the total network to 5,819 km. Most significantly affected was the network of the largest infrastructure manager, ÖBB-Infrastruktur AG, which also transferred all remaining narrow gauge lines to other operators. Many of the lines closed, however, had not been in use for several years. Most of them are situated in Lower Austria and have been handed over to Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. (NÖVOG), which has now been licensed as an integrated operator for the Mariazellerbahn and the narrow gauge lines in Ybbstal and Waldviertel. A new section of railway line was also opened, namely the Werndorf – Wettmannstätten section (13 km) of the Koralmbahn.

Following the economic crisis of 2009, the economic recovery in 2010 had positive effects on the rail freight market. Freight volume rose to 121.6 million tonnes, and freight traffic performance reached 22,438 million tonne kilometres, which in both cases were higher than the levels of 2008 and thus made up the declines of 2009. The main driver was domestic freight traffic, which was almost unaffected by the crisis and continued to grow, whilst international traffic increased to a lesser extent. Private operators seemed to overcome the crisis more quickly than the incumbent, as their market shares rose from 17.5% to 19.8% in volume (tonnes) and from 11.3% to 14.6% in performance (tonne kilometres).

In passenger traffic, operators of linked railways carried 239.9 million passengers in 2010, which was an increase compared to 2009. In this sector, the market share of private operators rose slightly from 11.7% to 12.1%.

There were also changes in the number of railway undertakings operating in Austria. At the end of 2010, the integrated companies were joined by Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H, which so far operates only unlinked narrow gauge lines and industrial sidings. In the middle of the year, the infrastructure manager Cargo Center Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. handed over all rail infrastructure at the Graz Süd intermodal terminal to Steiermärkische Landesbahnen and thus no longer operates as an infrastructure manager. In the sector of train operating companies, several newcomers started up during the year: Raaberbahn Cargo GmbH, Rhomberg Bahntechnik GmbH and Rail Professionals Stütz GmbH all received their safety certificates in 2010 and are now commissioned to use the ÖBB network. These three companies were not yet operational by the end of 2010, however. Three more entrants – ALPINE Bau GmbH, ÖKOMBI GmbH and WESTbahn Management GmbH – received their operating licenses but were still waiting for their safety certificates at the end of the year. In 2010 the liberalisation of international passenger transport did not yet have any impact on Austria. The activities of ÖBB-Personenverkehr AG in Italy, which had started at the end of 2009, experienced some problems, but these could partially be resolved with support from Schienen-Control.

Legal innovations

To implement the 3rd Railway Package of the EU in Austria, an amendment to the Railway Act was passed in 2010. Some changes affected Schienen-Control, whose scope of work was extended to include the assessment of whether international passenger services endanger the economic equilibrium of passenger train services under public service contracts. Schienen-Control published general criteria upon which its assessment will be based. The amendment to the Railway Act also dealt with non-discriminatory access to training facilities for drivers; complaints can now be made to the Schienen-Control Commission.

The powers of Schienen-Control have also been expanded in the area of passenger rights. Railway companies must produce clear terms and conditions for reimbursement procedures and submit them to Schienen-Control. In addition, the Schienen-Control Arbitration Board is now also responsible for complaints regarding violations of Regulation (EC) 1371/2007 on rail passengers' rights and obligations. Finally, the Schienen-Control Commission can now officially declare terms and conditions for compensation invalid if they are unreasonable or do not meet the criteria of Regulation (EC) 1371/2007. The Federal Act regarding Regulation (EC) 1371/2007 on rail passengers' rights and obligations clearly defines passenger rights at a national level. The act came into force on 23 April 2010 and includes rules for compensating annual pass holders of integrated ticket organisations.

European developments

The evaluation of the 1st Railway Package was concluded by the European Commission in 2010. This was followed by the publication of the draft recast of the 1st Railway Package and the start of discussions. The aim is to enhance competition in the railway transport market, to enforce powers of and co-operation between national regulatory bodies and to improve the framework for investment in rail transport. Merging and amending the three existing guidelines should simplify and consolidate legislation. The most important changes concern separation of accounts, access to rail related services, infrastructure usage fees, extended responsibilities and enforcement powers for regulatory bodies as well as improvement of international co-operation. Following prolonged discussions between the European Council and the European Parliament, the "Regulation concerning a European rail network for competitive freight" (Regulation (EU) 913/2010) was adopted in June 2010. It was published in the Official Journal of the European Union on 20 October 2010 and came into force on 10 November 2010. Austria is affected by three corridors described therein. It is the aim of the regulation to optimise utilisation of the rail network for freight transport. Most problems occur at the borders between national networks. In order to raise the efficiency of rail compared to other

modes, the regulation defines international freight corridors and provides for an executive structure. In addition, it calls for closer co-operation between regulatory bodies. The regulation clearly demands similar levels of regulation in each of the member states.

On 24 July 2010, because of insufficient implementation of the 1st Railway Package, the European Commission launched infringement procedures against 13 member states, including Austria. Initially the procedure against Austria included two issues: lack of independence of the infrastructure manager within the ÖBB group, which is responsible for collecting infrastructure usage fees and path allocation, and lack of a performance regime for infrastructure usage fees in case of delays. The second issue has been dropped because a performance regime has been introduced in the meantime, but the European Commission still doubts the independence of the path allocation body within the ÖBB-Holding AG. This issue is also being addressed in a formal procedure of the Schienen-Control Commission.

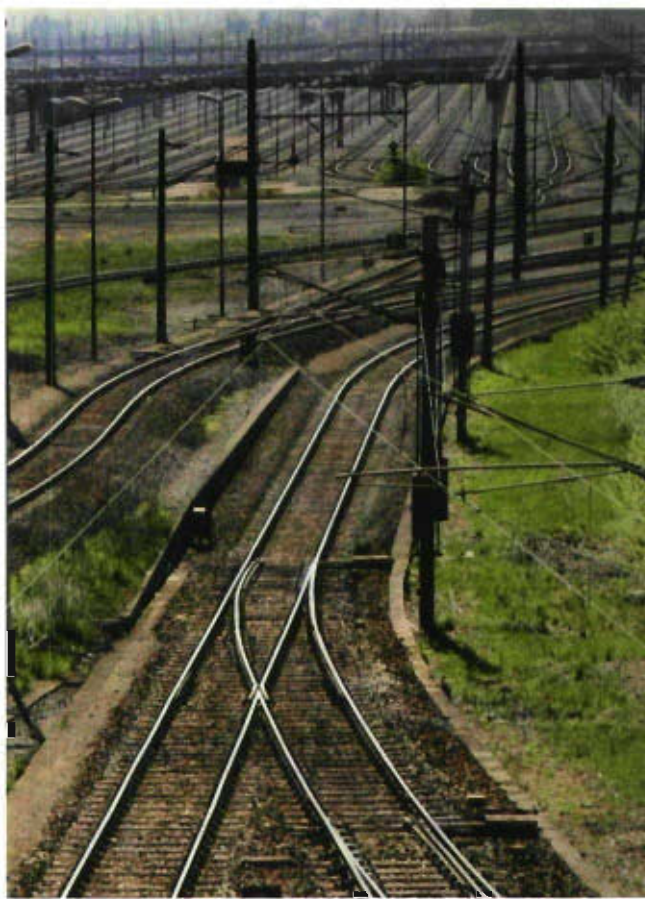
Arbitration Board

In 2010 the Arbitration Board dealt with 502 complaints, which represents a significant increase of 226% compared to 2009. 442 complaints were resolved to the satisfaction of the client and in 276 cases, reimbursements or reductions of fines could be achieved. These amounted to € 25,308, which is an increase of 587% and reflects the large rise in the number of complaints.

As in 2009, additional fare demands, penalties and collection fees accounted for the majority of complaints (47%), followed by complaints about delays, fares and other products of railway undertakings.

Again, most complaints (95%) were directed towards ÖBB; 92% concerned ÖBB-Personenverkehr AG, which carried 88.11% of all passengers. For the first time, two complaints concerned private railways. Complaints concerning foreign railway companies continued to rise.

When the EU regulation on passenger rights and the accompanying national law came into force, one of the consequences was that railway operating



Work of the regulatory body

In 2010 the Schienen-Control Commission held seven meetings and one workshop. The workshop dealt with changes in the responsibilities of the Commission, regulatory issues concerning re-organisation of shunting services, impacts of limited financial resources on the future development of railways, new responsibilities of the Arbitration Board and a comparison of infrastructure usage fees of various Austrian infrastructure managers. In the course of the year, the Schienen-Control Commission initiated 58 procedures, which were based either on formal or informal complaints or on the results of market monitoring carried out by Schienen-Control GmbH. The announcement of Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H.'s takeover of branch lines previously operated by ÖBB-Infrastruktur AG led to an analysis by Schienen-Control of the railway lines involved. It came to light that, for some of the lines, no formal closure procedures had been carried out and that the handover to an undertaking not licensed to operate rail infrastructure could amount to a clandestine closure. Schienen-Control therefore started formal procedures and ordered ÖBB-Infrastruktur AG to re-instate such lines in its network statement and to accept path applications until the formal closure of each line.

In the area of passenger rights, the Schienen-Control Commission exercised its oversight authority under §78b (2) of the Railway Act by initiating procedures against all railway undertakings concerning terms and conditions for compensation payments. Several points regarding long-distance travel were declared invalid, and Schienen-Control managed to achieve significant improvements to compensation for delays: free meals and refreshments for passengers in cases of delays of more than 60 minutes, payment of compensation within one month of submission of a claim, validity of claims for fare reimbursements for up to one year, and the right to provide copies or certified copies of documents as evidence (previously only original documents were accepted). Most exclusions of compensation rights in the terms and conditions – such as circumstances beyond the railway company's control (weather, technical reasons), actions of third parties, or strikes – were eliminated.

Another procedure concerned the total closure of the Brenner line due to engineering works announced

companies and infrastructure managers were charged with certain duties of information. In view of their inadequate fulfilment of these duties, Schienen-Control repeatedly urged numerous railway undertakings to comply with the stipulations of Regulation (EC) 1371/2007. Only a few of them responded promptly and satisfactorily. Not until spring 2011 did all railway undertakings manage to meet the information requirements (except in some minor details), at least on their websites. Acting in its capacity as an oversight authority, the Schienen-Control Commission carried out a formal assessment of the terms and conditions for compensation payments. Any points which were not in line with national or European legislation were addressed by a formal ruling of the Schienen-Control Commission issued on 6 December 2010 (legally valid from January 2011). The contents of this ruling have meanwhile been adopted in the Austrian Passenger Tariff (ÖPT) and led to improvements for passengers.

for 2012. Schienen-Control tried to find a compromise between train operators' needs for train paths and the wish of ÖBB-Infrastruktur AG to keep construction costs as low as possible.

International co-operation of regulatory bodies

In 2010 international co-operation intensified, particularly through the preparations to found a common platform named Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail). Amongst the tasks of this new body are supporting the liberalisation of the railway market for freight and passenger transport, ensuring sustainable competition, and promoting the interests of clients and transparency in the railway market. IRG-Rail will create a forum for discussions, publish documents on important issues and inform the market on developments and strategies of regulation. The formal founding of IRG-Rail will take place in June 2011.

In anticipation of IRG-Rail, several working groups have been created to deal with rail freight corridors, the issue of whether PSO contracts compromise economic equilibrium, market monitoring and the recast of the 1st Railway Package.

Outlook

Further development of the legal framework of passenger rights is envisaged for 2011, and Schienen-Control has already contributed suggestions. The commencement of a passenger



service between Vienna and Salzburg by WESTbahn Management GmbH in December 2011 will introduce competition in Austrian domestic passenger transport. Schienen-Control will ensure that this market entry will comply with all legal requirements.