

Schienen | Control



Tätigkeitsbericht Schienen-Control GmbH



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

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

Die heimischen Bahnen haben auch im sehr schwierigen Jahr 2011 ihre Transportleistungen auf hohem Niveau gehalten. Das gilt für den Personenverkehr und für den Güterverkehr. Wenige EU-Staaten haben eine vergleichbar intensive Nutzung der Bahn im Personenverkehr, kein anderer EU-Staat hat einen so hohen Schienenanteil im Güterverkehr. Hier ist Österreich mit mehr als 30 Prozent führend – das ist mehr als doppelt so viel wie im EU-Schnitt.

Im Berichtsjahr 2011 haben sich die Pünktlichkeitswerte der Bahnen und damit die gerade für die Pendlerinnen und Pendler wesentliche Zuverlässigkeit weiter stark verbessert. So ist bei der ÖBB-Personenverkehr AG die Pünktlichkeit kontinuierlich gestiegen. 2011 waren mehr als

96,6 Prozent aller Züge pünktlich, im Jahr 2010 lag dieser Wert noch bei 94,2 Prozent. Auch die Güterzüge waren 2011 pünktlicher als 2010. Dies verdeutlicht, dass die bereits 2008 eingeleiteten Maßnahmen Wirkung zeigen: einerseits die massiven Investitionen in das Bestandsnetz, andererseits die großen Anstrengungen im laufenden Bahnbetrieb.

Es freut mich besonders, dass die Arbeit der Schlichtungsstelle weitere Verbesserungen für Bahnkundinnen und Bahnkunden brachte. Auch ihre breitere Bekanntheit ist positiv zu vermerken. Die Schienen-Control ist die unabhängige Stelle für Anliegen rund um das Bahnfahren. Mein Ziel ist es, die Schienen-Control auf Basis des 2010 beschlossenen Fahrgastretegesetzes mit weiteren Kontroll- und Überwachungsrechten im Sinne der Fahrgäste auszustatten.

Mein Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren Einsatz.

Doris Bures

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie



Liebe Leserinnen und Leser!

Im Jahr 2011 setzte sich die Schienen-Control entsprechend ihren gesetzlichen Aufgaben wiederum für vielfältige Themen und Verbesserungen im Schienenverkehrsmarkt ein.

Aufgrund eingebrachter Beschwerden und durch Erkenntnisse aus der Marktbeobachtung wurden 60 Verfahren abgewickelt. Markant war der Markteintritt der privaten Personenverkehrsbahn WESTbahn Management GmbH im Dezember.

Die Schienen-Control befasste sich bereits im Vorfeld mit Fragen des diskriminierungsfreien Marktzugangs und unter ihrer Mitwirkung konnte bei der Trassenvergabe eine für alle Beteiligten tragbare Lösung gefunden werden.

Die Schlichtungsstelle verzeichnete 2011 rund ein Drittel mehr Beschwerdefälle als 2010 und konnte davon mehr als 80 Prozent positiv erledigen. In der Praxis hat sich gezeigt, dass es wichtig ist, die Fahrgastrechte weiter auszubauen – eine Gesetzesnovelle ist in Erarbeitung.

Im Sinne der Fahrgäste brachte die Schienen-Control auch Vorschläge zur Weiterentwicklung ein. Das Zusammenspiel von Schienen-Control GmbH und Schienen-Control Kommission funktioniert sehr gut. Die Expertenmeinung der Kommissionsmitglieder, das Fachwissen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie das gemeinsame Engagement ermöglichen effiziente Konsenslösungen in der Regulierungsarbeit und in der Schlichtungstätigkeit.

Im Berichtsjahr fand ein Wechsel in der Leitung der Schienen-Control GmbH statt. Im November übernahm Mag. Maria-Theresia Röhsler, LL.M., MBA, die Geschäftsführung von Mag. Ursula Zechner. Die Geschäftstätigkeit wurde und wird nach wirtschaftlichen und zweckmäßigen Gesichtspunkten erfolgreich durchgeführt.

In meiner Funktion als Aufsichtsratsvorsitzender honoriere ich die professionelle Vorgehensweise der Gesellschaft und möchte allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern meinen Dank hierfür aussprechen.

Sektionschef Mag. Christian Weissenburger

Vorsitzender des Aufsichtsrates



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

Ich darf Ihnen als neue Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH den Tätigkeitsbericht 2011 präsentieren und Sie über die Entwicklungen im Schienenverkehrsmarkt informieren.

Die Privatbahnen verzeichneten im Güterverkehr beim Verkehrsaufkommen eine Steigerung des Marktanteils auf 20,6 Prozent. Ihr Anteil an der Verkehrsleistung sank aber auf 14,4 Prozent. Im Personenverkehr beförderten alle Bahnunternehmen im Berichtsjahr 244 Millionen Fahrgäste. Das waren mehr Reisende als 2010. Der Marktanteil der Privatbahnen hat sich auf 13,6 Prozent erhöht. Seit Dezember 2011 ist die private WESTbahn Management GmbH am Markt tätig. Der nun stattfindende Wettbewerb im Personenverkehr auf der Westbahnstrecke erweiterte das Angebot für die Kundinnen und Kunden und führt zu einer Qualitätsverbesserung. Im Rahmen der Trassenvergabe konnten wir mitwirken, dass eine für alle Beteiligten tragbare Lösung zustande kam. 2011 war wieder ein intensives Jahr in der Regulierungsarbeit, die Zahl der Verfahren stieg weiter an. Behandelt wurden beispielsweise Verfahren betreffend Echtzeitdaten, die

geplante Brennersperre und den Vershub. Auf europäischer Ebene wurde der Recast zum 1. Eisenbahnpaket im Verkehrsministerrat und im Europäischen Parlament behandelt. 2012 müssen sich die Institutionen auf eine abgestimmte Richtlinie einigen, bevor der Recast, der unter anderem die Kompetenzen der nationalen Regulierungsbehörden stärken wird, in Kraft treten kann.

Im Juni 2011 wurde das Netzwerk der unabhängigen Eisenbahnregulierungsbehörden (IRG-Rail) in Den Haag gegründet. Die fünf Arbeitsgruppen haben ihre Tätigkeit aufgenommen.

Für 2012 ist eine Novelle zu den Fahrgastrechten geplant, mit welcher der Schienen-Control mehr Befugnisse eingeräumt werden sollen.

Meinen herzlichen Dank spreche ich Mag. Ursula Zechner für die reibungslose Übergabe der Geschäftsführung aus.

Ich danke auch den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission und des Aufsichtsrates sowie unseren Partnern und den Schienenverkehrsunternehmen für die bisherige gute Zusammenarbeit.

Bei meinem Team bedanke ich mich besonders für den tatkräftigen Arbeitseinsatz.

Mag. Maria-Theresia Röhler, LL.M., MBA

Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH

IMPRESSUM

Eigentümer, Herausgeber und Redaktion

Schienen-Control GmbH, GF Mag. Maria-Theresia Röhler, LL.M., MBA
Praterstraße 62–64, 1020 Wien
T: +43 1 505 0707
F: +43 1 505 0707 180
office@schienencontrol.gv.at
www.schienencontrol.gv.at

Grafik und Druck

Atelier Tintifax, Breitenfurt,
www.tintifax.biz

Fotos und Grafiken

bmvit (Seite 1 und 2), Doris Kucera (Seite 3), Schienen-Control (Seite 15, 74 und 92),
gangl.com (alle weiteren Bilder)

Redaktionsschluss: Mai 2012
Erscheinung: Juni 2012

Hinweis:

Aus Gründen der sprachlichen 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.

INHALTSVERZEICHNIS

07 ZUSAMMENFASSUNG/SUMMARY

08 Zusammenfassung

12 Summary

15 ROLLE DER REGULIERUNGSBEHÖRDEN

16 Schienen-Control Kommission

19 Schienen-Control GmbH

20 RECHTLICHER RAHMEN DER BAHNLIBERALISIERUNG

21 Recast zum 1. Eisenbahnpaket, Vertragsverletzungsverfahren

23 Transeuropäische Netze – Kernnetz

26 Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich

28 Behördenstruktur in Österreich

30 Rechtliche Neuerungen

31 MARKTENTWICKLUNG 2011

32 Wirtschaftsentwicklung und Güterverkehr

34 Marktentwicklung 2011

39 Qualitative Marktbeurteilung 2011

42 Schienenfahrzeuge

45 Personal

47 Entwicklungen im europäischen Markt

49 MARKTZUGANG

50 Österreichisches Eisenbahnnetz

54 Pünktlichkeit und Performance Regime

59 Bahnstromverträge

- 62** Infrastruktur-Benützungsentgelte im internationalen Vergleich
- 65** Anschlussbahnen

68 SCHWERPUNKTE DER ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

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

74 FAHRGASTRECHTE

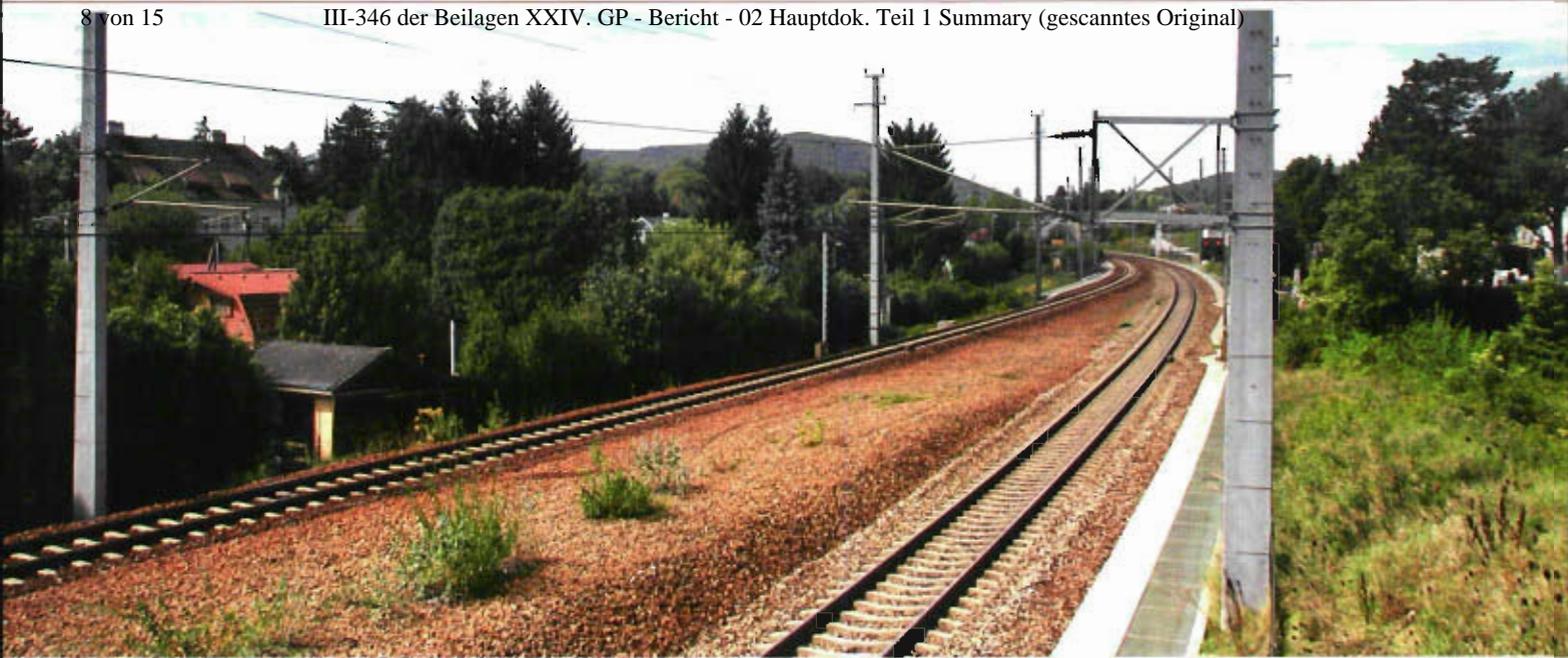
- 75** Jahresbilanz 2011 der Schlichtungsstelle
- 81** Umsetzung der Fahrgastrechte

89 INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

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

92 ZAHLEN UND FAKTEN

- 93** Schienen-Control GmbH als Unternehmen
- 94** Ertrags- und Vermögenslage 2011
- 96** Marktteilnehmer
- 102** Regulatoren in Europa
- 104** Quellenangabe
- 105** Glossar



Zusammenfassung/Summary

Die Zusammenfassung gibt Ihnen eine erste Übersicht darüber, wie sich der Schienenverkehrsmarkt 2011 entwickelt hat. Bei den rechtlichen Neuerungen geht es insbesondere um die Novelle zum Eisenbahngesetz. Auf europäischer Ebene war der Recast zum 1. Eisenbahnpaket ein Schwerpunktthema. Im Schlichtungs- und Regulierungsbereich haben die Zahl der Verfahren und damit der Arbeitsumfang zugenommen.

ZUSAMMENFASSUNG

Im vorliegenden Tätigkeitsbericht stellt die Schienen-Control Entwicklungen des Jahres 2011 dar. Markant war der Markteintritt der privaten WESTbahn Management GmbH im Dezember 2011 im Bereich des Personenfernverkehrs. Dieses Ereignis fand auch internationale Beachtung. Die Schienen-Control befasste sich bereits im Vorfeld mit Fragen des diskriminierungsfreien Marktzugangs. Auch bei der Trassenvergabe konnte unter Mitwirkung der Schienen-Control ein für alle Beteiligten tragbarer Kompromiss gefunden werden. Der Schienengüterverkehr war im Jahr 2011 von einem gegenüber 2010 nahezu unveränderten Verkehrsaufkommen geprägt. Auf rechtlicher Ebene wurde in Österreich 2011 eine Novelle des Eisenbahngesetzes beschlossen, welche unter anderem die Fristen bei der Trassenzuweisung klar regelt. Auf europäischer Ebene wurde der Recast zum 1. Eisenbahnpaket im Verkehrsministerrat und im Herbst 2011 auch im Europäischen Parlament behandelt.

Entwicklung des Eisenbahnmarktes

Das österreichische Schienennetz unterschied sich 2011 gegenüber 2010 nur unwesentlich und umfasst nunmehr 5.568 Kilometer. Fünf Streckenabschnitte wurden formal stillgelegt, es kamen wenige fertige Neubauabschnitte hinzu.

Der Schienengüterverkehr veränderte sich im Jahr 2011 gegenüber 2010 nur geringfügig. Das Aufkommen (Nettotonnen) ging etwas zurück, wogegen die Verkehrsleistung (Tonnenkilometer) nahezu gleich blieb. Das ist vor allem auf Rückgänge im Kurzstreckenverkehr zurückzuführen. Die Zahl der aktiven Marktteilnehmer im Schienengüterverkehr hat 2011 erneut zugenommen. Bei den aktuellen Neuzugängen handelt es sich um die ALPINE Bau GmbH und um die Safety4you Baustellenlogistik GmbH. Die Rail Professionals Stütz GmbH hatte bereits Ende 2010 die Sicherheitsbescheinigung erhalten, wurde jedoch erst 2011 operativ tätig.

Die Privatbahnen (der Begriff wird im Sinne des Eisenbahngesetzes verwendet und nimmt keine Rücksicht auf die tatsächliche Eigentümerschaft, sondern versteht darunter alle Bahnen außerhalb des ÖBB-Konzerns) konnten ihren Marktanteil im Verkehrsaufkommen (Tonnen) von 19,8 auf 20,6 Prozent steigern, hingegen sank ihr Anteil

an der Verkehrsleistung von 14,6 auf 14,4 Prozent. Innerhalb der neuen Unternehmen bilden sich immer deutlicher zwei Gruppen heraus. Fünf Unternehmen haben Marktanteile zwischen zwei und 3,3 Prozent, die übrigen konnten bisher über je 0,5 Prozent Marktanteil nicht hinauskommen.

Im Personenverkehr (vernetzte und nicht vernetzte Bahnen) wurden im Berichtsjahr 244 Millionen Reisende befördert, was einen Zuwachs gegenüber 2010 darstellt. Der Marktanteil der Privatbahnen hat sich dabei von 12,9 auf 13,6 Prozent erhöht. Der Markteintritt der WESTbahn Management GmbH erfolgte erst Mitte Dezember 2011 und wirkt sich daher im Jahr 2011 statistisch noch nicht stark aus. Ein weiterer neuer Marktteilnehmer ist die Majestic Emperor Train de Luxe Waggon Charter GesmbH, welche im Charterverkehr tätig ist.

Hingegen hatten die DB Fernverkehr AG sowie die Südostbayernbahn 2011 keine Sicherheitsbescheinigung mehr, ihre Züge wurden im ÖBB-Netz von der ÖBB-Personenverkehr AG bzw. der DB Regio AG gefahren.

Die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs hatte auch im Jahr 2011 noch keine direkten Auswirkungen auf Österreich.

Rechtliche Neuerungen

Das Eisenbahngesetz wurde im Jahr 2011 erneut novelliert. Die Novelle setzte die Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft und die Richtlinie 2008/110/EG zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft um. Darüber hinaus brachte sie unter anderem einige für die Schienenverkehrsmarktregulierung relevante Änderungen. Die Frist für die Interessentensuche vor Bewilligung der dauernden Einstellung einer Strecke wurde auf drei Monate festgelegt, außerdem wurden die Fristen für das Verfahren der Trassenzuweisung neu geregelt.

Auch die Entscheidungsfrist der Schienen-Control Kommission bei Beschwerden von Zugangsberechtigten wurde neu festgesetzt.

Im Bereich der Fahrgastrechte wurde die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen normiert, der Schienen-Control auf deren Verlangen Auskünfte über die Kundenzufriedenheit zu erteilen.

Europäische Entwicklungen

Der im Jahr 2010 von der Europäischen Kommission vorgelegte Entwurf des Recast zum 1. Eisenbahnpaket wurde im Jahr 2011 von den zuständigen europäischen Institutionen behandelt. Im Rahmen des EU-Verkehrsministerrates konnte mehrheitlich eine erste Annäherung in erster Lesung erzielt werden. Österreich und Luxemburg stimmten dagegen, Estland enthielt sich der Stimme. Die ursprünglich für Anfang Juli 2011 angesetzte Abstimmung im Plenum des Europäischen Parlaments fand aufgrund zahlreicher eingebrachter Änderungsanträge erst am 16. November 2011 statt. Diese Abstimmung führte zu einem geänderten Vorschlag seitens des Parlaments. Durch den Recast werden der Zugang zu Serviceeinrichtungen konkretisiert, die Trassenpreise weiter harmonisiert und die Kompetenzen der nationalen Regulierungsbehörden gestärkt. Größter Streitpunkt bei der Abstimmung im Plenum des Europäischen Parlaments war die Trennung der Rechnungsführung innerhalb der Bahnunternehmen. Die Europaabgeordneten sprachen sich dafür aus, dass Einnahmen aus der Schieneninfrastruktur nicht in Verkehrsunternehmen oder andere Einheiten einer Holding fließen dürfen.

Im Laufe des Jahres 2012 muss sich das Europäische Parlament mit dem EU-Ministerrat auf eine gemeinsame Linie verständigen, ehe der Recast in Kraft treten kann. Seitens der Europäischen Kommission wurde außerdem angekündigt, Ende 2012 Vorschläge für ein 4. Eisenbahnpaket zu unterbreiten. Darin sollen Vorschläge zur Trennung von Netz und Betrieb gemacht werden.

Das gegen Österreich eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren wegen mangelnder Umsetzung des 1. Eisenbahnpaketes wurde 2011 fortgesetzt. Gegenstand ist dabei die fehlende Unabhängigkeit des für die Erhebung der Wegeentgelte und die Zuweisung von Fahrwegkapazität zuständigen Infrastrukturbetreibers innerhalb des ÖBB-Konzerns. 2012 sollen in dem Verfahren Hearings stattfinden, eine Entscheidung wird für 2013 erwartet.

Schlichtungsstelle

Im Jahr 2011 verzeichnete die Schlichtungsstelle 659 Beschwerdefälle, was gegenüber dem Vorjahr mit einem Plus von rund 31 Prozent eine erneute

Steigerung bedeutet. Davon konnten 538 Fälle positiv erledigt und in 321 Fällen darüber hinaus auch eine Entschädigung oder ein Strafnachlass für den Beschwerdeführer erreicht werden. 90 Fälle mussten 2011 abgelehnt werden. Die durch die Schlichtungsstelle erreichten monetären Entschädigungen und Strafnachlässe sind um 8,8 Prozent auf 27.542 Euro angestiegen.

Wie bereits in den Jahren zuvor stellen Fahrgeldnachforderungen, sonstige Strafgebühren bzw. Inkassogebühren mit 37 Prozent die weitaus größte Gruppe an Beschwerden dar. Platz 2 nimmt die Kategorie Information/Kundenkontakt ein und auf Platz 3 der Beschwerdefälle sind Beschwerden über unfreundliches Personal zu finden.

Bei den von den Beschwerden betroffenen Eisenbahnunternehmen liegt weiterhin der ÖBB-Konzern mit mehr als 97 Prozent aller Beschwerden vorne. Innerhalb des Konzerns beziehen sich mehr als 92 Prozent auf die ÖBB-Personenverkehr AG. Im Jahr 2011 waren drei Beschwerden einer österreichischen Privatbahn zuzurechnen, je eine der Wiener Lokalbahnen AG, dem City Airport Train und der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH. Beschwerden über ausländische Eisenbahnunternehmen sind zurückgegangen.

Das Inkrafttreten der EU-Fahrgastrechteverordnung und des Bundesgesetzes zur Verordnung hatte unter anderem zur Konsequenz, dass den Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen einige Informationspflichten auferlegt wurden. Seit Dezember 2011 gibt es in allen Bahnhöfen der ÖBB-Infrastruktur AG einen Aushang „Information zu Ihren Fahrgastrechten“, auf welchem die Fahrgäste auszugsweise die wichtigsten Rechte aus der Verordnung nachlesen können. Dies war ein wichtiger Schritt hin zu mehr Information der Reisenden. Bei einem allfälligen Anspruch auf Verspätungsentuschädigung muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß der Fahrgastrechteverordnung innerhalb von einem Monat den Antrag bearbeiten und die Entschädigungssumme ausbezahlen. In der Praxis dauerten Erledigung und Ausbezahlung jedoch länger. Für die Entschädigung von Jahreskartenbesitzern sind die Pünktlichkeitsgrade relevant. Von den Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden unterschiedliche Pünktlichkeitsgrade für 2011 vorgegeben. Vorerst wurden die vorgelegten Pünktlichkeitsgrade



angesichts der bevorstehenden Fahrgastrechtenovelle seitens der Schienen-Control zur Kenntnis genommen. Voraussichtlich wird der Pünktlichkeitsgrad im neuen Fahrgastrechtegesetz einheitlich mit 95 Prozent festgelegt und nicht mehr durch das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgegeben.

Zweieinhalb Jahre nach Inkrafttreten der EU-Fahrgastrechteverordnung und rund zwei Jahre nach der nationalen Umsetzung haben die Erfahrungen gezeigt, dass eine Weiterentwicklung der Fahrgastrechte wichtig ist. Einerseits muss insbesondere das Eisenbahnbeförderungsgesetz den rechtlichen Entwicklungen auf EU-Ebene angepasst werden und andererseits müssen die Regelungen weiter

ausgebaut werden, um für die Praxis wirklich effektiv zu sein. Die Schienen-Control hat einige Vorschläge zur Weiterentwicklung der Fahrgastrechte eingebracht.

Arbeit der Regulierungsbehörden

Im Kalenderjahr 2011 wurden neun 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 konkurrierenden Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission und des Kartellgerichts, mit Regulierungsfragen im Zusammenhang mit dem diskriminierungsfreien Zugang zu Güterterminals und Häfen, mit der Fahrgastrechtenovelle und mit der neu gegründeten Regulatoren-Plattform IRG-Rail (Independent Regulators' Group-Rail). Die Themen der turnusmäßig stattfindenden Sitzungen der Schienen-Control Kommission waren wie bereits in den vorangegangenen Jahren sehr breit gefächert. Aufgrund formell oder informell eingegangener Beschwerden bzw. aufgrund von Erkenntnissen der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH leitete die Schienen-Control Kommission im Berichtsjahr 60 Verfahren ein.

Die WESTbahn brachte eine Beschwerde bei der Schienen-Control Kommission ein, da ihr von der ÖBB-Infrastruktur AG die Zurverfügungstellung von Echtzeitdaten anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen verweigert wurde. Sie hatte die Zurverfügungstellung der Echtzeitdaten verlangt, um ihre Fahrgäste über Verspätungen von Anschlusszügen informieren zu können.

Die Entscheidung der Schienen-Control Kommission hängt von der Auslegung der Fahrgastrechteverordnung, VO (EG) Nr. 1371/2007, sowie der Richtlinie über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur, RL 2001/14/EG, ab. Die Schienen-Control Kommission legte daher dem Europäischen Gerichtshof Fragen zur Auslegung dieser Rechtsakte zur Vorabentscheidung vor.

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen wandte sich an die Schienen-Control Kommission, weil es sowohl die geplante Gesamtsperre der Brennerstrecke im Sommer 2012 als auch die für die Dauer des ein-

gleisigen Betriebs der Brennerstrecke im Jahr 2012 vorgesehene Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße für wettbewerbsrechtlich unzulässig hielt. Die Schienen-Control Kommission leitete diesbezüglich zwei wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren ein und führte ein Ermittlungsverfahren durch. Da die Priorisierungsregel der Züge der Rollenden Landstraße gegen den Grundsatz der diskriminierungsfreien Gewährung des Zugangs zur Schieneninfrastruktur verstößt, erklärte sie die Schienen-Control Kommission für unwirksam und ordnete im Verfahren ihre Entfernung mittels Bescheid an. Zwischenzeitlich hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof (VwGH) erhoben. Diese wurde im Frühjahr 2012 vom VwGH abgewiesen. Bezüglich der Gesamtsperre entschied die Schienen-Control Kommission, dass diese nötig ist, um die notwendigen Erneuerungsarbeiten durchzuführen, und stellte daher das Verfahren ein. Im Mai 2011 hat bei der ÖBB-Infrastruktur AG ein Koordinierungsverfahren zu Trassenkonflikten zwischen der ÖBB-Personenverkehr AG und der WESTbahn stattgefunden, in dem keine Einigung erzielt werden konnte. Die Schienen-Control hat als Beobachterin am Koordinierungsverfahren teilgenommen. In der Folge haben sowohl die ÖBB-Personenverkehr AG als auch die WESTbahn Beschwerde bei der Schienen-Control Kommission erhoben. In einer mündlichen Verhandlung wurden die Trassenanträge der Beschwerdeführer, der geplante Trassenzuweisungsvorschlag der ÖBB-Infrastruktur AG sowie technische, betriebliche und rechtliche Fragen erörtert. Auf Wunsch der Schienen-Control Kommission erklärten sich die Beschwerdeführer und die ÖBB-Infrastruktur AG bereit, nochmals Vergleichsgespräche zu führen. Diese brachten in der Folge eine Einigung.

Internationale Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden

Die im Jahr 2010 initiierte Einrichtung einer gemeinsamen Plattform der unabhängigen Eisenbahnregulierungsbehörden konnte im Jahr 2011 erfolgreich abgeschlossen werden. Am 9. Juni 2011 wurde in Den Haag das Memorandum of Understanding zur Gründung der IRG-Rail durch die fünfzehn Gründungsmitglieder unterzeichnet.

Organisatorisch gliedert sich die Plattform in zwei Ebenen. Die etwa zweimal jährlich stattfindende Vollversammlung dient der Beschlussfassung. In ihrem Arbeitsprogramm hat die Vollversammlung die Schaffung von fünf Arbeitsgruppen festgelegt. Diese befassen sich mit den Güterverkehrskorridoren, der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemeinwirtschaftlicher Verträge, der Marktbeobachtung, dem Recast zum 1. Eisenbahnpaket und mit gemeinsamen Ansätzen in Fragen des Benützungsentgelts. Auf der im November 2011 abgehaltenen Plenarversammlung wurden die Berichte der Arbeitsgruppen diskutiert und Beschlüsse zu den Arbeitsergebnissen gefasst.

Ausblick

Auf gesetzlicher Ebene wird für das Jahr 2012 eine Novelle zu den Fahrgastrechten erwartet. Darin sollen unter anderem Pünktlichkeitsgrade und Entschädigungsbedingungen präzisiert und der Schienen-Control mehr Befugnisse eingeräumt werden. 2012 wird das erste volle Betriebsjahr der WESTbahn sein. Die Schienen-Control wird auch weiterhin für einen fairen und chancengleichen Wettbewerb sorgen.

SUMMARY

This annual report of Schienen-Control covers the year 2011. The highlight of the year was the market entry of WESTbahn Management GmbH, the first private operator in the field of long-distance passenger trains, in December 2011. This event was noted with interest not only in Austria but also in the rest of Europe. Prior to the market entry, Schienen-Control had already been involved in connection with the issue of non-discriminatory access to the rail market and in the path allocation process. During the latter a viable compromise was achieved amongst all parties involved. Freight transport volume showed little change in comparison to 2010. In legal matters, 2011 saw an amendment of the Railway Act come into force which redefined the deadlines for decisions on train path applications. On a European level, the Council of European Transport Ministers dealt with the recast of the 1st Railway Package, which was followed by the first reading in the European Parliament.

Development of the railway market

The Austrian railway network did not change appreciably from 2010 to 2011 and is now 5,568 km long. Five branch lines were formally closed, but no new lines of significant length were added. Rail freight in 2011 saw only minor changes against 2010. The volume of freight (tonnes) fell slightly, whilst freight transport performance (tonnes-kilometres) remained steady. This was mostly due to a decline in short-distance freight movements. The number of active railway undertakings in rail freight rose again in 2011 with new entrants ALPINE Bau GmbH and Safety4you Baustellenlogistik GmbH. Rail Professionals Stütz GmbH, which had already received its safety certificate at the end of 2010, also started operations in 2011. "Private railway undertakings" (this term is used in the Railway Act to refer to all railway undertakings, regardless of actual ownership, that are outside the ÖBB group) were able to increase their market share in freight volume from 19.8% to 20.6%, whilst their market share in freight transport performance dropped slightly from 14.6% to 14.4%. Among the new private railway undertakings, two groups can be distinguished: five companies have market shares of between 2% and 3.3% each, whilst the remaining companies do not exceed market shares of 0.5%.

In passenger traffic (both linked and non-linked lines), 244 million passengers were carried in 2011, which was an increase over 2010. In this sector, the market share of private operators rose slightly from 12.9% to 13.6%. The market entry of WESTbahn only took place in mid-December and thus had little influence on 2011 statistics. Another new entrant was Majestic Emperor Train de Luxe Waggon Charter GmbH, which operates charter trains. DB Fernverkehr AG and Südostbayernbahn did not hold safety certificates in 2011, so their trains were formally operated by ÖBB-Personenverkehr AG and DB Regio AG. As in the year before, the liberalisation of international passenger transport did not yet have any direct impact on Austria.

Legal innovations

2011 brought a new amendment to the Railway Act. It implemented Directive 2008/57/EU on interoperability of the railway system of the European Community and Directive 2008/110/EU, which changed Directive 2004/49/EU on railway safety in the European Community. In addition there were several changes affecting regulation of the railway market. The statutory period for finding interested parties prior to the permanent closure of a railway line was established at three months, while the decision deadlines for the process of train path allocation were reset. The statutory period for the Schienen-Control Commission to take decisions on complaints by authorised applicants was redefined as well.

Concerning passenger rights, railway undertakings are now obliged to report passenger satisfaction data to Schienen-Control GmbH upon request.

European developments

In 2011 the recast of the 1st Railway Package, which had been presented by the European Commission in 2010, was addressed by the relevant European institutions. The Council of European Transport Ministers approved it with a large majority; only Austria and Luxemburg voted against, whilst Estonia abstained. In the European Parliament a vote had been scheduled for the plenary session in early July 2011, but because of the large number of proposed

amendments, the vote did not take place until 16 November 2011 and led to a new proposal by the Parliament. The main emphasis of the recast was to clarify access to service facilities, harmonise track access charges and strengthen the role of national regulatory bodies. The most controversial issue in the parliamentary debates was the separation of accounts within railway undertakings. The delegates to the European Parliament decided that revenue from railway infrastructure should not be passed on to train operating companies or other entities within a holding structure.

During 2012 the European Parliament must find a compromise with the European Council so that the recast can be implemented. The European Commission has also announced that a proposal for a 4th Railway Package will be made during 2012. This should include proposals for the separation of infrastructure and train operations.

The infringement procedure against Austria on account of insufficient implementation of the 1st Railway Package was continued in 2011. It criticises the lack of independence of the infrastructure manager within the ÖBB group, which is responsible for both collection of infrastructure usage fees and path allocation. Hearings on this matter are planned for 2012, and a final decision is expected in 2013.

Arbitration Board

In 2011 the Arbitration Board dealt with 659 complaints, which was an increase of 31% compared to 2010. 538 complaints could be resolved with positive results and 321 complaints led to compensations or to reductions of fines. 90 cases had to be rejected. Direct compensation payments and penalty reductions achieved through the Arbitration Board rose by 8.8% to € 27,542.

As in the year before, additional fare demands, penalties and collection fees accounted for the majority of complaints (37%), followed by complaints about information/customer service and about unfriendly staff.

Again, most complaints (more than 97%) were directed towards ÖBB; 92% concerned ÖBB-Personenverkehr AG. In 2011 three complaints were made about private operators, namely one each against Wiener Lokalbahnen AG, City Airport Train,

and Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH. Complaints concerning foreign railway companies declined.

When the EU Regulation on Passenger Rights and the accompanying national law came into force, one of the consequences was that railway operating companies and infrastructure managers were charged with certain duties of information. Since December 2011 there have been displays installed at all stations giving information on passenger rights. These quote excerpts from the Regulation concerning the most important rights. This has been an important step towards ensuring better information for passengers. According to the Regulation, a railway undertaking must decide on compensation for delays and effect payment within one month. In practice, however, decision and payment take much longer.

Compensation for holders of annual passes is based on punctuality levels. Punctuality levels vary, however, as the railway undertakings are able to set their own targets. Although the various targets have been accepted for the time being, it is expected that a general punctuality target of 95% will be soon be required by law from all railway undertakings.

Two-and-a-half years after implementation of the EU Regulation on Passenger Rights and two years after national implementation, experience shows that continued development of passenger rights is important. The national Act on Railway Transportation has to be adapted to the legal developments on EU levels and several provisions of the Regulation need to be improved to be effective in everyday life. Schienen-Control has made several proposals for the further development of passenger rights.

Work of the regulatory body

In 2011 the Schienen-Control Commission held nine meetings and one workshop. The two-day workshop dealt with conflicting competences of the Schienen-Control Commission and the Anti-Trust Court, regulatory issues concerning access to terminals and ports, the draft act on railway transport and passenger rights and the recently founded Independent Regulators' Group Rail (IRG-Rail). As in previous years, topics of the regular meetings of the Schienen-Control Commission covered many different issues. On the basis of formal and informal complaints as

well as the results of market monitoring by Schienen-Control GmbH, the Schienen-Control Commission initiated 60 formal procedures in 2011.

One railway undertaking, WESTbahn, made a complaint to the Schienen-Control Commission about the denial of access to real-time data of trains operated by other railway undertakings. The complainant had demanded this data from ÖBB-Infrastruktur AG in order to be able to inform its passengers about delays of onward connections. The decision of the Schienen-Control Commission depends upon the interpretation of the Regulation on Passenger Rights (EU 1371/2007) and on the Directive on Capacity Allocation and Charges for the Use of Railway Infrastructure (Directive 2001/14/EU). The Commission therefore decided to forward questions concerning interpretation of these provisions to the European Court of Justice, asking for a preliminary decision.

Another railway undertaking complained to the Schienen-Control Commission about the temporary closure of the Brenner line planned for summer 2012 and the priority given to "rolling road" trains (piggyback transport) during the period of single-track operations on the line. The Schienen-Control Commission opened two formal procedures and carried out investigations. As the priority rules for rolling road trains were recognised as being not in line with non-discriminatory access to railway infrastructure, the Commission declared these rules invalid and demanded their removal from the network statement. The infrastructure manager then made an appeal against this decision at the Administrative High Court; it was rejected in spring 2012. As for the temporary total closure, the Commission decided that this was necessary for the renovation of the line and therefore closed the procedure.

In May 2011 ÖBB-Infrastruktur AG hosted a co-ordination procedure on path conflicts between ÖBB-Personenverkehr AG and WESTbahn, but no agreement could be reached. Schienen-Control participated in the procedure as an observer. Thereafter, both ÖBB-Personenverkehr AG and WESTbahn complained to the Schienen-Control Commission. A hearing took place at which the path applications of both complainants, train paths proposed by the infrastructure manager, and further technical,

operational and legal issues were discussed. At the request of the Schienen-Control Commission, both complainants and ÖBB-Infrastruktur AG agreed to continue negotiations. These finally led to an agreement between the parties involved.

International co-operation of regulatory bodies

2011 saw the establishment of a common platform of independent railway regulatory bodies which had been initiated in 2010. On 9 June 2011 a Memorandum of Understanding to found the Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) was signed by 15 members at The Hague.

The platform has two organisational levels. The plenary sessions are held twice a year and take decisions. Meanwhile, five working groups deal with rail freight corridors, the issue of whether PSO contracts compromise economic equilibrium, market monitoring, the recast of the 1st Railway Package and a common approach on issues of user charges. In the plenary session of November 2011, reports from the working groups were discussed and decisions taken on the results.

Outlook

For 2012 an amendment of the Act on Passenger Rights is expected. It should clarify punctuality targets and terms and conditions of reimbursements as well as give more powers to Schienen-Control. 2012 will be the first full year of operations by WESTbahn. Schienen-Control will continue to ensure legally compliant competition on the Austrian railways.