

# Schienen | Control

2012

## Jahresbericht

Wir fördern einen fairen Wettbewerb

---



# VORWORTE



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

Im siebten Jahresbericht der österreichischen Bahn-Regulierungsbehörde Schienen-Control werden die Entwicklungen des Jahres 2012 im Schienenverkehrsmarkt und in der Regulierungsarbeit beleuchtet.

In Österreich ist der Schienenverkehr am Vormarsch. Immer mehr Menschen nutzen das Angebot der Bahn. Es gilt, das schon sehr gute System aus Sicht der Fahrgäste weiter zu verbessern, sowohl im Bereich der Infrastruktur, des Angebots als auch bei den Fahrgastrechten.

Wir investieren stark in die Schieneninfrastruktur und konnten 2012 rund 100 Kilometer Neubaustrecken in Betrieb nehmen. Ich habe des Weiteren im Dezember 2012 den Gesamtverkehrsplan für Österreich vorgestellt, der sichere, soziale, effiziente und umweltfreundliche Mobilität in den Mittelpunkt stellt.

Für den Schienenpersonenverkehr heißt das unter anderem, dass schrittweise ein integrierter Taktfahrplan eingeführt wird.

Im Vorjahr beförderten die Bahnunternehmen im Personenverkehr 262 Millionen Reisende. Dies bedeutet einen deutlichen Fahrgastzuwachs gegenüber 2011. Der Marktanteil der Privatbahnen

an den Reisenden stieg im Jahr 2012 auf 13,9 Prozent. Mehr als 7.000 Züge pro Tag bringen Fahrgäste in ganz Österreich zu ihrem Ziel. Da kommt es natürlich auch immer wieder vor, dass etwas nicht ganz reibungslos funktioniert. Dann helfen die Expertinnen und Experten in der Schlichtungsstelle der Schienen-Control den Fahrgästen, bei Problemen zu ihrem Recht zu kommen.

Diese Rechte sind im Herbst 2012 im österreichischen Parlament auf meine Initiative hin nochmals gestärkt worden. Im Juli 2013 tritt das neue Fahrgastrechtegesetz in Kraft. Das Gesetz stärkt die Rechte der Bahnkundinnen und Bahnkunden im Vorort- und Regionalverkehr, indem unter anderem die Verkehrsverbünde in die Regelungen einbezogen wurden sowie für Jahreskartenbesitzer ein verbindlicher Pünktlichkeitsgrad von mindestens 95 Prozent festgelegt wurde.

Abschließend danke ich dem Team der Schienen-Control für die engagierte Arbeit einerseits in den Schlichtungsverfahren mit den Fahrgästen und andererseits zur Sicherstellung eines fairen Bahnwettbewerbs.

**Doris Bures**

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie



## Sehr geehrte Damen und Herren!

Im ersten Arbeitsjahr der für die Funktionsperiode 2012 bis 2016 neu bestellten Mitglieder der Schienen-Control Kommission erschien zunächst die Zukunft der Regulierungsbehörde ungewiss. Mit der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, welche die Einrichtung von Bundes- und Landesverwaltungsgerichten vorsieht, wurden 120 Behörden, darunter auch die Schienen-Control Kommission, per Ende 2013 aufgelöst. Dies, obwohl Schienen-Control GmbH und Schienen-Control Kommission in ihrer Stellungnahme zum Gesetzesentwurf darauf hingewiesen hatten, dass Österreich als EU-Mitgliedstaat zur Einrichtung einer unabhängigen Regulierungsstelle im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur verpflichtet ist. Mittlerweile hat der Gesetzgeber aber die Notwendigkeit der europarechtskonformen Regulierung des Schienenverkehrsmarktes erkannt und ein aktueller Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu einem Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz sieht die Wiedereinrichtung der

Schienen-Control Kommission ab 1. Jänner 2014 vor. Mit einem Vorabentscheidungsersuchen hat die Schienen-Control Kommission den Anstoß zur Klärung grundlegender Fragen durch den Europäischen Gerichtshof gegeben. Mit Urteil vom 22. November 2012, Rs C-136/11, hat der Europäische Gerichtshof die von der Schienen-Control Kommission gestellten Fragen zur Auslegung der Fahrgastrechteverordnung, VO (EG) Nr. 1371/2007, und der Netzzugangsrichtlinie, RL 2001/14/EG, bejaht und eine Verpflichtung des Infrastrukturbetreibers festgestellt, den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Echtzeitdaten der Züge anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen.

Im Kapitel Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission erfahren Sie, in welchen Verfahren die im Eisenbahngesetz genannten Ziele – die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs sowie die Förderung des Eintritts neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt – ihren Niederschlag gefunden haben.

**Dr. Robert Streller**

Vorsitzender der Schienen-Control Kommission



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

Mit dem aktuellen Jahresbericht präsentieren wir Ihnen die Marktzahlen im Bahnsektor, die Schwerpunkte unserer Regulierungsarbeit und die relevanten rechtlichen Entwicklungen des Jahres 2012.

Seit Dezember 2011 findet Wettbewerb auf der Westbahnstrecke statt. Die ÖBB-Personenverkehr AG und die WESTbahn Management GmbH fahren zwischen Wien und Salzburg Züge im Personenverkehr. Erfreulicherweise können Fahrgäste nun aus einem größeren Zugangebot auswählen.

Der Markteintritt der WESTbahn wirkte sich 2012 vor allem auf die Personenkilometer aus, da dieses Unternehmen im Gegensatz zu den anderen Privatbahnen im Fernverkehr tätig ist. Unsere Erhebungen zeigen, dass sich der Anteil der Privaten an den Personenkilometern in einem Jahr deutlich von 5,5 auf 8,7 Prozent erhöhte.

Im gesamten Schienengüterverkehr sank das Verkehrsaufkommen von 2011 auf 2012. Gleichzeitig konnten die Privatbahnen ihren Marktanteil am Verkehrsaufkommen, es geht hier um die beförderten Tonnen, im Jahr 2012 auf 23,2 Prozent steigern. Bei der Verkehrsleistung, den Nettotonnenkilometern, erreichten die Privaten im Vorjahr 17,6 Prozent.

Vier neue Güterverkehrsunternehmen nahmen 2012 den Verkehr auf.

Eine wichtige rechtliche Weichenstellung erfolgte auf EU-Ebene. Am 14. Dezember 2012 trat die Richtlinie 2012/34/EU, der sogenannte Recast zum 1.

Eisenbahnpaket, in Kraft. Der Recast sorgt beispielsweise für transparentere Zugangsbedingungen zum Eisenbahnmarkt, indem detailliertere Schienennetz-Nutzungsbedingungen verlangt werden. In der Frage des Infrastruktur-Benützungsentgelts wurden die Grundsätze für die Berechnung, die relevanten Kostenbestandteile, konkretisiert. Besonders wichtig finde ich außerdem die Stärkung der Regulierungsbehörden, deren Unabhängigkeit gefestigt wird – insbesondere in Bezug auf Entscheidungen und Personalbestellungen sowie die finanzielle Ausstattung. Ziel ist es, in allen Mitgliedstaaten ein einheitliches, hohes Regulierungsniveau zu schaffen.

Für die gute Zusammenarbeit im Jahr 2012 bedanke ich mich bei den Mitgliedern der Schienen-Control Kommission und des Aufsichtsrates sowie bei den Eisenbahnunternehmen und unseren weiteren Partnern.

Besonders aber danke ich meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre hohe Einsatzbereitschaft.

**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 5050707

F: +43 1 5050707 180

[office@schienencontrol.gv.at](mailto:office@schienencontrol.gv.at)

[www.schienencontrol.gv.at](http://www.schienencontrol.gv.at)

## **Grafik und Druck**

Atelier Tintifax, Breitenfurt,

[www.tintifax.biz](http://www.tintifax.biz)

## **Fotos und Grafiken**

bmvit/Peter Rigaud (Seite 1), Doris Kucera (Seite 3), gangl.com (Seite 13, 16, 22, 28, 32, 63, 84 und 103),  
Schienen-Control (alle weiteren Bilder)

Redaktionsschluss: Mai 2013

Erscheinung: Juni 2013

## **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

## **16 ROLLE DER REGULIERUNGSBEHÖRDEN**

**17** Schienen-Control Kommission

**19** Schienen-Control GmbH

## **20 RECHTLICHER RAHMEN DER BAHNLIBERALISIERUNG**

**21** Europäisches Recht

**24** Güterverkehrskorridore in der Praxis

**27** Europäische Rechtsvorschriften im Eisenbahnbereich

**28** Behördenstruktur in Österreich

**30** Rechtliche Neuerungen

## **32 MARKTENTWICKLUNG**

**33** Wirtschaftsentwicklung und Güterverkehr

**36** Marktentwicklung

**43** Qualitative Marktbeurteilung

**47** Schienenfahrzeuge

**50** Angebotsentwicklung im Personenverkehr

**52** Preisentwicklung durch Wettbewerb

**55** Marktbericht der IRG-Rail

## **63 MARKTZUGANG**

**64** Österreichisches Eisenbahnnetz

**68** Pünktlichkeit

- 72** Bahnstromverträge
- 76** European Train Control System (ETCS)
- 79** Verursachungsgerechte Infrastrukturbenützungsentgelte
- 82** Anschlussbahnen

## **84 SCHWERPUNKTE DER ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION**

- 69** Arbeit der Schienen-Control Kommission

## **89 FAHRGASTRECHTE**

- 90** Jahresbilanz der Schlichtungsstelle
- 97** Umsetzung der Fahrgastrechte

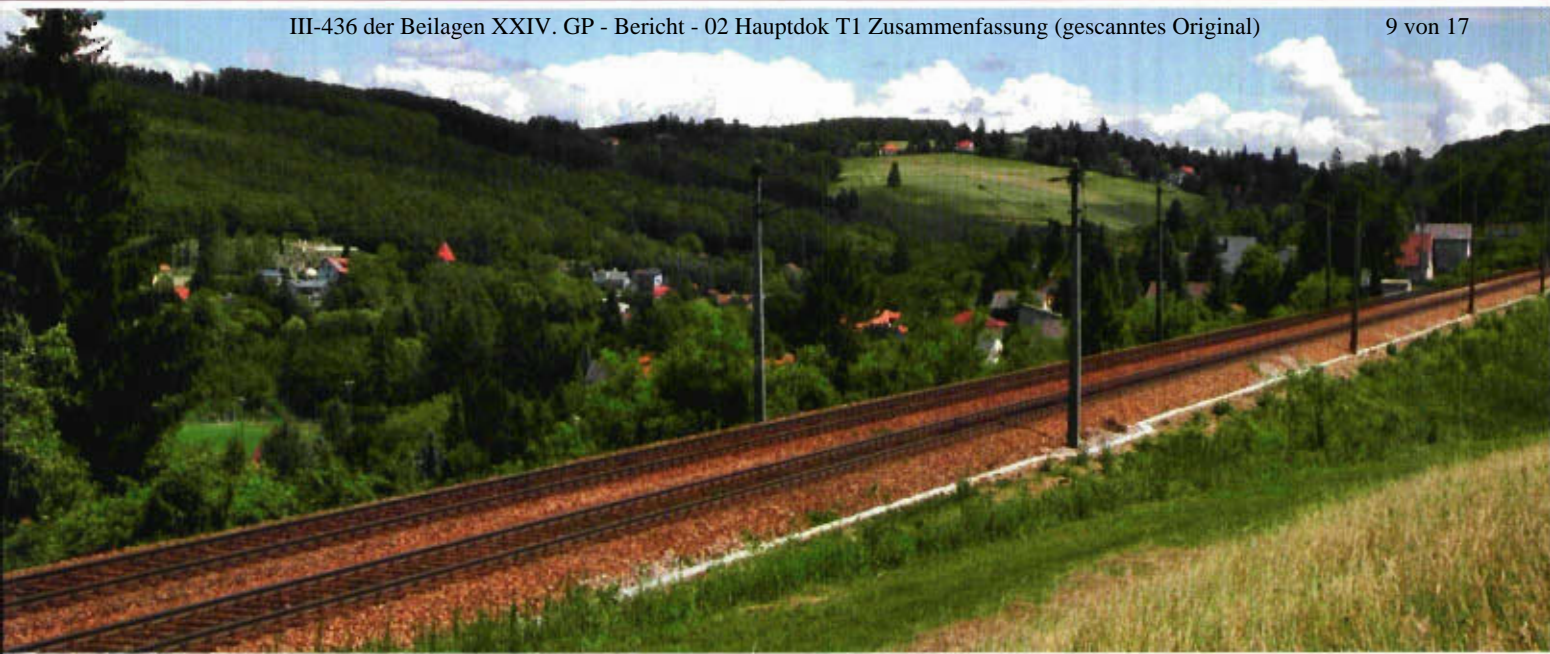
## **103 INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT**

- 104** Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

## **106 ZAHLEN UND FAKTEN**

- 107** Schienen-Control GmbH als Unternehmen
- 108** Ertrags- und Vermögenslage 2012
- 112** Marktteilnehmer
- 116** Regulatoren in Europa
- 118** Quellenangabe
- 119** Glossar





# Zusammenfassung/Summary

- Zuwächse im Personenverkehr, Rückgänge im Güterverkehr
- Verwaltungsgerichtsbarkeitsnovelle – Schienen-Control „neu“
- Schlichtungsstelle: mehr Fälle, neues Fahrgastrechtesgesetz
- Recast zum 1. Eisenbahnpaket in Kraft getreten

# ZUSAMMENFASSUNG

Im vorliegenden Jahresbericht stellt die Schienen-Control Entwicklungen des Jahres 2012 dar. Der im Dezember 2011 erfolgte Markteintritt der privaten WESTbahn Management GmbH hatte im Jahr 2012 zu deutlichen Auswirkungen auf den Personenverkehrsmarkt geführt.

Das Verkehrsaufkommen im Schienengüterverkehr war im Jahr 2012 gegenüber 2011 rückläufig.

Auf rechtlicher Ebene wurde in Österreich 2012 eine Reform der Verwaltungsgerichtsbarkeit beschlossen. Dadurch werden die bisherigen Verwaltungsbehörden zweiter Instanz aufgelöst und durch neun Landesverwaltungsgerichte und ein Bundesverwaltungsgericht ersetzt. Das hat zur Folge, dass die Schienen-Control Kommission mit 31. Dezember 2013 gemeinsam mit 34 anderen Bundesbehörden aufgelöst wird. Derzeit wird im Parlament die Regierungsvorlage zum Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz-BMVI behandelt, mit der die Behörde wieder neu eingerichtet werden soll. Damit wird die Schienen-Control Kommission auch weiterhin als Verwaltungsbehörde erster Instanz tätig sein.

Im Juli 2013 tritt das neue Fahrgastrechtesgesetz in Kraft. Dreieinhalb Jahre nach dem Inkrafttreten der EU-Fahrgastrechtesverordnung kommt es nun zu einer weiteren Verbesserung der Rechte der Reisenden im österreichischen Bahnverkehr. Das Fahrgastrechtesgesetz stärkt die Rechte der Reisenden im Vorort- und Regionalverkehr, indem unter anderem die Verkehrsverbände in die Regelungen einbezogen werden und für Jahreskartenbesitzer ein verbindlicher Pünktlichkeitsgrad von mindestens 95 Prozent festgelegt wird.

## Entwicklung des Eisenbahnmarktes

Das Jahr 2012 brachte einige Veränderungen im österreichischen Eisenbahnnetz. So gingen rund 100 Kilometer Neubaustrecken in Betrieb, Stilllegungen gab es hingegen nur in geringem Maße. Das österreichische Schienennetz (Infrastruktur) umfasst nunmehr 5.687 Kilometer.

Der Schienengüterverkehr ging im Jahr 2012 gegenüber 2011 zurück. Der Rückgang resultiert aus der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, aber auch aus den fortgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen der Rail Cargo Austria AG.

Die Zahl der aktiven Marktteilnehmer im Schienengüterverkehr hat 2012 erneut zugenommen. Bei

den aktuellen Neuzugängen handelt es sich um die ECCO Rail GmbH aus Österreich sowie um die ausländischen Unternehmen PKP Cargo S.A., Rail Cargo Hungaria Zrt. und Floyd Zrt., wobei allerdings nur das letztgenannte Unternehmen im Jahr 2012 nennenswerte Verkehrsleistungen erbrachte. 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 20,6 auf 23,2 Prozent steigern, ihr Anteil an der Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) erhöhte sich von 14,4 auf 17,6 Prozent. Fünf Unternehmen haben Marktanteile zwischen zwei und 4,5 Prozent, die übrigen liegen um oder unter 0,5 Prozent.

Im Personenverkehr (vernetzte und nicht vernetzte Bahnen) wurden im Berichtsjahr 262 Millionen Reisende befördert, was einen deutlichen Zuwachs gegenüber 2011 darstellt. Der Marktanteil der Privatbahnen hat sich dabei von 13,6 auf 13,9 Prozent der Reisenden erhöht. Der im Dezember 2011 erfolgte Markteintritt der WESTbahn wirkte sich 2012 vor allem auf die Personenkilometer aus, da dieses Unternehmen im Gegensatz zu den anderen Privatbahnen im Fernverkehr tätig ist. Der Anteil der Privaten an den Personenkilometern erhöhte sich deutlich von 5,5 auf 8,7 Prozent. Weitere neue Marktteilnehmer gab es im Personenverkehr nicht zu verzeichnen. Die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs hatte auch im Jahr 2012 noch keine direkten Auswirkungen auf Österreich.

## Rechtliche Neuerungen

Mit 31. Dezember 2013 wird die Schienen-Control Kommission gemeinsam mit 34 anderen Bundesbehörden aufgelöst. Die rechtliche Grundlage dafür ist die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, die den verwaltungsrechtlichen Instanzenzug vereinheitlichen wird. Dadurch werden die bisherigen Verwaltungsbehörden zweiter Instanz aufgelöst und durch neun Landesverwaltungsgerichte und ein Bundesverwaltungsgericht ersetzt. Die Schienen-Control Kommission war bisher sowohl als Verwaltungsbehörde erster Instanz als auch in bestimmten Fällen als Verwaltungsbehörde zweiter Instanz tätig

gewesen. Derzeit wird im Parlament die Regierungsvorlage zum Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz-BMVIT behandelt, mit der die Behörde wieder neu eingerichtet werden soll. Damit wird die Schienen-Control Kommission auch weiterhin als Verwaltungsbehörde erster Instanz tätig sein. Im Juli 2013 tritt das neue Fahrgastretegesetz in Kraft. Dreieinhalb Jahre nach dem Inkrafttreten der EU-Fahrgastreteverordnung kommt es nun zu einer weiteren Verbesserung der Rechte der Reisenden im österreichischen Bahnverkehr. Das Fahrgastretegesetz stärkt die Rechte der Reisenden im Vorort- und Regionalverkehr, indem unter anderem die Verkehrsverbände in die Regelungen einbezogen werden und für Jahreskartenbesitzer ein verbindlicher Pünktlichkeitsgrad von mindestens 95 Prozent festgelegt wird. Zukünftig fallen auch Besitzer von übertragbaren Jahreskarten in den Kreis der Anspruchsberechtigten für Verspätungsschädigungen.



## Europäische Entwicklungen

Der im Jahr 2010 von der Europäischen Kommission vorgelegte Entwurf des Recast zum 1. Eisenbahnpaket wurde im Jahr 2012 von den zuständigen europäischen Institutionen angenommen. Damit konnte die Richtlinie 2012/34/EU am 14. Dezember 2012 im Amtsblatt der EU veröffentlicht werden und in Kraft treten.

Die Neufassung des 1. Eisenbahnpaketes sieht eine getrennte Rechnungsführung nicht nur zwischen dem Betrieb der Infrastruktur und der Erbringung der Verkehrsleistungen vor, sondern auch zwischen Güter- und Personenverkehr und damit das Verbot der Quersubventionierung zwischen Güter- und Personenverkehr.

Durch den Recast wird die Transparenz der Bedingungen des Zuganges zum Eisenbahnmarkt verbessert. Es werden detailliertere Schienennetz-Nutzungsbedingungen verlangt, anhand derer potenzielle neue Marktteilnehmer die Merkmale verfügbarer Infrastruktur und die Bedingungen ihrer Nutzung klar erkennen sollen. Das betrifft auch das Zugangsrecht zu Serviceeinrichtungen, welches nunmehr genauer definiert wurde. In der Frage des Infrastruktur-Benützungsentgelts werden die Berechnungsgrundsätze präzisiert.

Besonders hervorzuheben ist die Stärkung der

Regulierungsbehörden bezüglich Unabhängigkeit und finanzieller Ausstattung. Dadurch soll ein einheitlich hohes Regulierungsniveau geschaffen werden, wie es bisher nur in einigen Mitgliedstaaten – darunter Österreich – gegeben war. Das gegen Österreich eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren wegen mangelnder Umsetzung des 1. Eisenbahnpaketes wurde 2012 abgeschlossen. Gegenstand war dabei die Unabhängigkeit des für die Erhebung der Weegeentgelte und die Zuweisung von Fahrwegkapazität zuständigen Infrastrukturbetreibers innerhalb des ÖBB-Konzerns. Im Herbst 2012 gab der Generalanwalt eine Stellungnahme zu diesem Verfahren ab. Darin wandte er sich gegen die Rechtsansicht der Europäischen Kommission. Kern der Aussage war, dass das Holdingmodell im 1. Eisenbahnpaket als mögliches Modell vorgesehen ist. Am 28. Februar 2013 entschied der Europäische Gerichtshof in Luxemburg im Sinne des Antrags des Generalanwalts und wies die Klage gegen Österreich ab.

## Schlichtungsstelle

2012 verzeichnete die Schlichtungsstelle insgesamt 986 Fälle (2011: 659), im Vergleich zum Vorjahr

entspricht dies einer Steigerung um rund 50 Prozent. In 775 Fällen wurde ein Schlichtungsverfahren eröffnet, davon konnten über 95 Prozent positiv abgeschlossen werden. Darüber hinaus erreichte die Schlichtungsstelle in 469 Fällen (2011: 321) auch eine Entschädigung oder einen Strafnachlass für den Beschwerdeführer. 211 Fälle (2011: 90) mussten im Berichtsjahr 2012 abgelehnt werden. Wie bereits in den Jahren zuvor finden sich Beschwerden betreffend Fahrgeldnachforderungen, sonstige Strafgeldgebühren, Inkassogebühren und Erstattungen mit 43 Prozent auf Platz 1. Platz 2 nimmt erneut die Kategorie Information und Kundenkontakt ein und auf Platz 3 landen Beschwerdefälle betreffend Verspätungsentschädigung, Fahrplan und Verspätung. Die durch die Schlichtungsstelle ausverhandelten monetären Entschädigungen und Strafnachlässe sind um mehr als 65 Prozent auf 45.592 Euro angestiegen. Mehr als 97 Prozent aller Beschwerden betreffen den ÖBB-Konzern, innerhalb des Konzerns beziehen sich mehr als 94 Prozent auf die ÖBB-Personenverkehr AG. Beschwerden zu grenzüberschreitenden Fahrten, bei denen der Fahrgast das Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr AG gekauft hat, wurden dieser zugeordnet. Die Schlichtungsstelle der Schienen-Control greift neben der Bearbeitung der Einzelbeschwerden häufig Schwerpunktthemen auf, um sich für Verbesserungen für die Fahrgäste einzusetzen. In Kooperation mit den Bahnunternehmen thematisierte sie 2012 vor allem das komplexe Tarifsystem, die unzureichende Information der Fahrgäste durch die Bahnunternehmen sowie den Themenkomplex Gebühren, Strafen und Kontrollen. Das Tarifsystem bei den Bahnunternehmen und Verkehrsverbänden ist trotz kleinerer Reformen immer noch zu wenig kundenfreundlich. Die Tarifbedingungen der elf (vernetzten) Personenverkehrsunternehmen (inklusive DB Regio AG) und in Ergänzung dazu der acht Verkehrsverbände sind für den durchschnittlichen Fahrgast nicht verständlich genug und nicht ausreichend transparent. Im Gegensatz zum Onlinekauf ist derzeit beim Ticketkauf an der Personenkasse, im Zug oder am Ticketautomaten eine Information über die Tarifbestimmungen nur schwer bis gar nicht möglich. Die Schienen-Control schlug den Eisenbahnunternehmen vor, Aushänge, Infotafeln und Folder mit

Tarifinformationen zu veröffentlichen; dies ist bisher noch nicht erfolgt.

## Regulierungsarbeit

Im Kalenderjahr 2012 wurden neun Sitzungen und eine Klausur der Schienen-Control Kommission abgehalten. Im Rahmen der zweitägigen Klausur beschäftigten sich die Teilnehmer vor allem mit dem Thema der Kapazitätsberechnung in Rahmenverträgen und den damit im Zusammenhang anwendbaren Verfahren (Kapazitätsberechnung nach dem Zugfolgeabstand sowie nach dem verketteten Belegungsgrad), mit den Grundsätzen eines verursachungsgerechten Infrastruktur-Benützungsentgelts und mit Regulierungsfragen im Zusammenhang mit verschiedenen Entgeltbestandteilen. 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 29 Verfahren ein, von denen hier einige angeführt werden. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen 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 hing von der Auslegung der Fahrgastrechteverordnung, VO (EG) Nr. 1371/2007, sowie von 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. Mit Urteil vom 22. November 2012 entschied der Europäische Gerichtshof, dass Informationen über Anschlussverbindungen auch Züge anderer Verkehrsunternehmen umfassen müssen und dass der Infrastrukturbetreiber aufgrund der Netzzugangsrichtlinie

(RL 2001/14/EG) verpflichtet ist, den Eisenbahnverkehrsunternehmen in diskriminierungsfreier Weise Echtzeitdaten von Zügen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen.

Durch die Vermittlung der Schienen-Control GmbH hat sich ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen bemüht, alternative Trassen zu konstruieren und einen möglichen Trassenkonflikt auf der Westbahnstrecke zu vermeiden. Anfang April 2012 fand ein Abstimmungsgespräch zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den beiden beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Schienen-Control GmbH statt, in dem das Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Vorschlag präsentierte, welcher entgegen früheren Entwürfen kürzere Fahrzeiten zwischen Wien und Salzburg für beide Eisenbahnverkehrsunternehmen enthielt. Allerdings beinhaltete dieser Vorschlag eine Bündelung der schnellen Verkehre. Dies wurde zunächst von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht akzeptiert. Nach mehreren Vermittlungsversuchen der Schienen-Control GmbH konnte schließlich eine Einigung erzielt werden.

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen informierte die Schienen-Control GmbH darüber, dass es für die Tätigkeit von Promotoren in Bahnhöfen einen Bahngrundbenützungsvertrag mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen abschließen musste. Der Vertrag sah (unter anderem) ein Entgelt für die Benützung von Grund in bzw. vor den Bahnhöfen sowie weitere Bedingungen für die Durchführung der Promotion vor. Die Schienen-Control Kommission leitete zu diesem Sachverhalt ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren ein. Nach Durchführung von Erhebungen hat sie den Bahngrundbenützungsvertrag mit Bescheid vom 12. April 2012 für unwirksam erklärt. Die Schienen-Control Kommission hat den Bahngrundbenützungsvertrag auch deshalb als unzulässig beurteilt, da die Bedingungen für die Promotion nicht in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sind.

## **Internationale Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden**

Für die im Jahr 2010 initiierte gemeinsame Plattform der unabhängigen Eisenbahnregulierungsbehörden war 2012 das erste volle Arbeitsjahr. Zu den

15 Gründungsmitgliedern haben sich weitere Regulierungsbehörden hinzugesellt, sodass es mittlerweile (Stand Mai 2013) 22 Mitglieder gibt. Die Vollversammlung von IRG-Rail im Oktober 2012 hat Positionspapiere zu unterschiedlichen Themenkreisen verabschiedet. Außerdem wurde für 2013 ein Arbeitsprogramm verabschiedet. Dieses wird auf der Ebene der Arbeitsgruppen behandelt. Diese befassen sich nunmehr mit folgenden vier Themenkreisen: neue Gesetzesinitiativen, Netzzugang, Marktbeobachtung sowie Benützungsentgelte.

## **Ausblick**

Auf gesetzlicher Ebene wird für das Jahr 2013 das Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz-BMViT erwartet. Darin soll die Schienen-Control Kommission entsprechend den europarechtlichen Vorgaben neu eingerichtet werden. Auf internationaler Ebene legte die Europäische Kommission im Jänner 2013 ihren Entwurf zum 4. Eisenbahnpaket vor. Dieser wird im Jahr 2013 in den zuständigen Institutionen behandelt.

# SUMMARY

In this present Annual Report, Schienen-Control describes developments in the year 2012. The market entry of private WESTbahn Management GmbH in December 2011 had its clear ramifications for the passenger transport market in 2012.

Traffic volume in rail freight transport declined in 2012 when compared with 2011. On the legal level, Austria in 2012 adopted a reform of the administrative court system according to which the previously existing second-tier administrative authorities are being dissolved and replaced by nine new provincial administrative courts and a Federal Administrative Court. This entails Schienen-Control Kommission being dissolved as of 31 December 2013 together with 34 other federal authorities. Currently, a government draft of a Federal Administrative Court System Adaptation Act (Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology) that will reinstitute the authority again is moving through parliament. Therefore, Schienen-Control Kommission will continue to function as a first-tier administrative authority.

The new Passenger Rights Act enters into force in July 2013. Three-and-a-half years after the EU Passenger Rights Regulation took effect there will now be an additional improvement in the rights of passengers in Austrian rail transport. The Passenger Rights Act reinforces the rights of passengers in suburban and regional transport, among other things by having the integrated ticket organisations included in its regulations and by setting a 95% minimum punctuality degree as mandatory for holders of annual passes.

## Developments in the railway market

The year 2012 brought several changes to the Austrian rail network, with about 100 kilometres of new routes going into operation while closures only occurred to a negligible extent. The Austrian rail network (infrastructure) currently comprises 5,687 kilometres.

Rail freight transport declined in 2012 from the previous year. This was due to the economic situation as well as to continued restructuring measures taken by Rail Cargo Austria AG. The number of active market players in rail freight transport increased once again in 2012. The current

new entrants are ecco-rail GmbH from Austria as well as the foreign companies PKP Cargo S.A., Rail Cargo Hungaria Zrt. and Floyd Zrt., where, however, only the last named company performed significant transport services in 2012.

The private railways (the term is used within the meaning of the Railway Act and does not take any account of actual ownership but refers to all railways outside of the ÖBB Group) could raise their market share in transport volume (measured in tons) from 20.6 to 23.2 per cent and their share in transport performance (net ton kilometres) from 14.4 to 17.6 per cent. Five companies have market shares between 2 and 4.5 per cent while all the others lie around or below 0.5 per cent.

In passenger transport (integrated and non-integrated railways) 262 million passengers were carried during the reporting year, constituting significant growth on 2011. The market share of the private railways increased in this context from 13.6 to 13.9 per cent. The market entry of WESTbahn Management GmbH that occurred in December 2011 had its primary effects on passenger transport since that company, unlike other private railways, operates in inter-city traffic. The share of private companies in passenger mileage increased markedly from 5.5 to 8.7 per cent. There were no other new market players recorded in passenger transport. Deregulation of cross-border rail passenger transport did not have any effects on Austria in 2012 either.

## Legal innovations

As of 31 December 2013, Schienen-Control Kommission and 34 other federal authorities will be dissolved. The legal basis for this is found in the 2012 Amendment to the Administrative Court System Act that is making the administrative law appeal system more uniform. By doing so, the previous second-tier administrative authorities are being abolished and replaced by nine provincial administrative courts and a Federal Administrative Court. Schienen-Control Kommission has previously been both a first-tier administrative authority as well as, in certain cases, a second-tier administrative authority. Currently, a government draft of the Administrative Court System Adaptation Act (Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology) is under consideration with

which the authority is to be reinstated again. Therefore, Schienen-Control Kommission will continue to operate as a first-tier administrative authority.

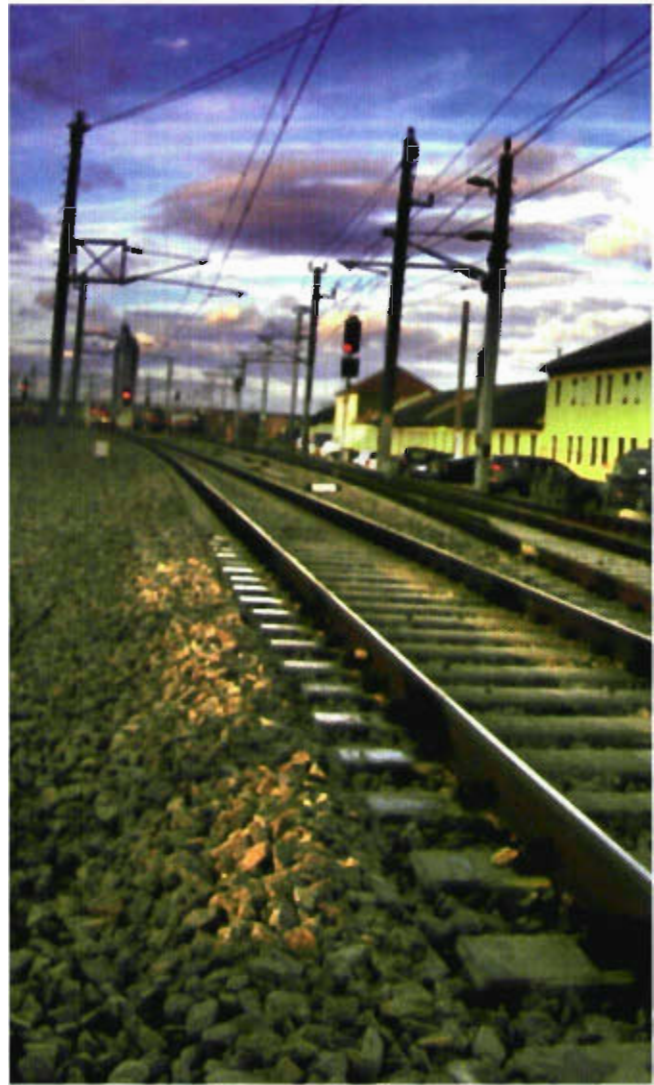
The new Passenger Rights Act enters into force in July 2013. Three-and-a-half years after the EU Passenger Rights Regulation took effect there will now be an additional improvement in the rights of passengers in Austrian rail transport. The Passenger Rights Act reinforces the rights of passengers in suburban and regional transport, among other things by having the integrated ticket organisations included in its regulations and by setting a 95 per cent minimum punctuality degree as mandatory for holders of annual passes. In future, those in possession of transferable annual passes will be included amongst those entitled to late arrival compensation.

## European developments

The draft of the recast to the First Railway Package submitted by the European Commission in 2010 was adopted in 2012 by the relevant European institutions. This allowed Directive 2012/34/EU to be published on 14 December 2012 in the Official Journal of the EU and to enter into force.

The new version of the First Railway Package provides not only for accounting separation between operation of the infrastructure and provision of transport services but also between freight and passenger transport, thus prohibiting cross-subsidisation between freight and passenger transport. With the recast, the transparency of conditions for access to the railway market has been improved. More detailed railway network usage conditions are being demanded on the basis of which potential new market players would be able to clearly recognise the features of the available infrastructure and the conditions for its use. This also relates to the right of access to service facilities, which has now been defined more precisely. On the issue of infrastructure track access charges the calculation principles have been clarified.

Particular attention is due to reinforcement of the regulatory bodies in regard to independence and financial endowment. This aims at creating a uniformly high level of regulation of the type that



until now has only existed in some Member States, including Austria. The infringement procedure for failure to implement the First Railway Package initiated against Austria was completed in 2012. Its subject was the lack of independence of the infrastructure operator responsible for collection of infrastructure fees and the allocation of railway infrastructure capacity within the ÖBB Group. In the autumn of 2012, the Advocate-General tendered an opinion to this procedure. In it, he countered the legal opinion of the European Commission. The core of the statement was that the holding model is provided as a possible model in the First Railway Package. On 28 February 2013 the European Court in Luxembourg ruled in favour of the Advocate-General's opinion and dismissed the complaint against Austria.

## The Arbitration Board

In 2012 the Arbitration Board recorded a total of 986 cases (2011: 659), which was an increase of 50 per cent on the previous year. In 775 cases an arbitration procedure was initiated, 95 per cent of which could be completed positively. In addition, the Arbitration Board also achieved compensation or reduction of a fine for the complainant in 469 cases (2011: 321). 211 cases (2011: 90) in the reporting year had to be dismissed. As in previous years, complaints regarding fare penalty demands, other fines, collection fees and refunds came in first at 43 per cent, while second place was again taken by the category of information and customer contact, and complaint cases relating to late arrival compensation and schedules and delays took up third place. The monetary compensations and fine reductions successfully negotiated by the Arbitration Board have risen by more than 65 per cent to euro 45,592. More than 97 per cent of all complaints relate to the ÖBB Group, within the Group more than 94 per cent relate to ÖBB-Personenverkehr AG. Following the previous year's trend, cases against foreign carriers have declined even further. Complaints about cross-border travel where the passenger purchased the ticket from ÖBB-Personenverkehr AG were allocated to that category.

The Arbitration Board, besides processing individual complaints, frequently focuses on recurrent problematical subjects in order to work for improvements for passengers. In cooperation with the rail transport companies, it in 2012 especially took up the complex system of fares and terms, the inadequate information provided to passengers by rail transport companies as well as the cluster of issues dealing with fees and fines and checks.

The system of fares and terms applied by the rail transport companies and the integrated ticket organisations is, despite minor reforms, not sufficiently customer friendly. The fare terms of the eleven (integrated) passenger transport companies (including DB Regio AG) and, in addition to that, of the eight integrated ticket organisations are insufficiently comprehensible and not transparent enough for the average passenger.

Unlike online purchasing, buying tickets at a manned ticket window, on the train or from ticket vending machines, currently information about fare regu-

lations is either difficult or even impossible.

Schiene-Control has proposed that rail transport companies should publish signs, information boards and folders with fare information but as yet this has not been done.

## Regulatory activities

In the calendar year 2012 nine public meetings and one closed session of Schiene-Control Kommission were held. In connection with the two-day closed session the participants primarily dealt with the subject of capacity calculation in framework contracts and the concomitant applicable procedures (capacity calculation according to train spacing as well as according to the degree of occupancy), with the principles of usage-linked infrastructure charges and with regulatory issues in connection with the different components of charges. The subject matter of Schiene-Control Kommission's regular meetings was, as in previous years, very broadly diversified. On the basis of formally or informally received complaints or on the basis of insights from Schiene-Control GmbH's observation of the market, Schiene-Control Kommission initiated 29 procedures in the reporting year, several of which will be cited here.

One railway transport company submitted a complaint to Schiene-Control Kommission because ÖBB-Infrastruktur AG had refused to provide it with real-time data of other railway transport companies. It had demanded provision of the real-time data in order to be able to inform its passengers of delays of connecting trains. The decision by Schiene-Control Kommission depends on the interpretation of the Passenger Rights Regulation (1371/2007/EC) as well as of the Directive on allocation of railway infrastructure capacity and levying of charges for the use of railway infrastructure (2001/14/EC). Schiene-Control Kommission referred questions of interpretation of these legal instruments to preliminary ruling by the European Court. By its ruling of 22 November 2012, the European Court ruled that information on train connections also included trains operated by other carriers and that the infrastructure operator was obliged under the Capacity Allocation Directive (2001/14/EC) to provide railway undertakings in non-discriminatory



fashion with real-time data on trains operated by other railway undertakings.

Through the intermediation of Schienen-Control GmbH, one railway infrastructure company attempted to construct alternative train paths and avoid a possible path conflict on the Westbahn line. At the beginning of April 2012, coordination talks were held between the railway infrastructure company, the two railway undertakings involved as well as Schienen-Control Kommission, where the railway infrastructure company presented a proposal which contained, contrary to earlier drafts, shorter travel times between Vienna and Salzburg for both railway undertakings. However, that proposal contained a batching of fast train paths. This was initially not accepted by one of the railway undertaking but after several attempts at mediation by Schienen-Control GmbH consensus could eventually be reached. One railway undertaking informed Schienen-Control GmbH that it had to sign a contract with the railway infrastructure company for use of railway property for the activity of promotional companies in railway stations. The contract provided, inter alia, for a charge for use of the property in or in front of the railway stations as well as additional terms for conducting promotional campaigns. On the basis of these facts, Schienen-Control Kommission initiated a procedure. After conducting investigations, it declared the railway property usage contract void by decision dated 12 April 2012. Schienen-Control Kommission also disallowed the railway property usage contract because the terms for the promotional campaign were not included in the railway network's usage conditions.

**International cooperation by regulatory bodies**

For the joint platform of independent railway regulatory bodies started in 2010, 2012 was the first full year of operation. Additional regulatory bodies have joined the 15 founding members so that by now (status May 2013) there are 22 members. The general assembly of IRG-Rail in October 2012 adopted position papers on various subject clusters. In addition, a work programme was adopted for 2013 which will be dealt with at the working group level. The working groups will deal with the following four subject clusters: new legislative initiatives, network access, market observation and track access charges.

## Forecast

At the legislative level, the Administrative Court System Adaptation Act (Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology) is expected for 2013. In it, Schienen-Control Kommission is to be set up anew. On the international level, the European Commission submitted its draft of the Fourth Railway Package in January 2013, which will be taken up by the relevant institutions in 2013.