



Rolle der Regulierungsbehörden

- Zuständigkeit und Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission
- Aufgaben und Organisation der Schienen-Control GmbH

SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

Die Schienen-Control Kommission ist die oberste Verwaltungsbehörde der Regulierung des Bahnverkehrs in Österreich. Sie ist eine Kollegialbehörde mit richterlichem Einschlag gemäß Art. 133 Z. 4 Bundesverfassungsgesetz und setzt sich aus drei Mitgliedern und drei Ersatzmitgliedern zusammen. Der Vorsitzende, ein Richter, wird vom Justizministerium, die übrigen Mitglieder, Experten des Eisenbahnwesens, werden von der Bundesregierung auf Vorschlag des Verkehrsministeriums bestellt. Nach der Bestellung sind die Mitglieder in ihren Entscheidungen völlig unabhängig und weisungsfrei.

Für die Funktionsperiode von 1. Jänner 2012 bis einschließlich 31. Dezember 2016 setzt sich die Schienen-Control Kommission wie folgt zusammen:

Vorsitzender: Dr. Robert Streller

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

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

Stellvertretender Vorsitzender: Dr. Gerhard Pohnert

Ersatzmitglied: Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Norbert Ostermann

Ersatzmitglied: Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Peter Veit

Aufgaben und Funktionsweise

Die Schienen-Control Kommission hat folgende im Eisenbahngesetz (EisbG) geregelte Aufgaben:

- Entscheidung über Beschwerden wegen des Nichtzustandekommens von Verträgen betreffend den Anschluss an oder die Mitbenützung von Eisenbahninfrastruktur (§ 53c EisbG), die Zuweisung von Zugtrassen oder die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (§ 72 EisbG), die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 73 EisbG) sowie die Schulung von Eisenbahnbediensteten (§ 75e Abs. 1 EisbG), insbesondere von Triebfahrzeugführern (§ 154 EisbG).
- Ausübung der Wettbewerbsaufsicht über Eisenbahnunternehmen (§§ 53f und 74 EisbG). Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen zu prüfen, ob Eisenbahnunternehmen den Zugang zu Infrastruktur oder sonstigen Leistungen in einer diskriminierungsfreien Weise gewähren.
- Feststellung, ob die Bedienung von Bahnhöfen oder Haltestellen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen EU- oder EWR-Staat das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Personenverkehr gefährdet (§ 57b Abs. 2 EisbG).
- Genehmigung von Rahmenregelungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität an ein Eisenbahnunternehmen mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren (§ 64 Abs. 5 EisbG).
- Genehmigung von Engpasszuschlägen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Benützung überlasteter Strecken einhebt (§ 65e Abs. 4 EisbG).
- Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH (§ 81 Abs. 2 EisbG). Die Schienen-Control GmbH erlässt einerseits Bescheide, mit denen sie Anordnungen zur Durchsetzung der ihr zukommenden Aufgaben trifft (§ 77 Abs. 3 EisbG). Andererseits kann sie mit Bescheid Maßnahmen verfügen, die erforderlich sind, um den Anschluss an, die Mitbenützung von und den Zugang zu Schieneninfrastruktur oder die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahnunternehmens zu ermöglichen, wenn zwar eine derartige Verpflichtung aufgrund eines Vertrages oder Bescheides besteht, das verpflichtete Eisenbahnunternehmen jedoch faktisch die Herstellung des rechtskonformen Zustandes verhindert (§§ 53e Abs. 2, 75 Abs. 2 EisbG). Des Weiteren schreibt sie mit Bescheid die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entrichtenden Kostenbeiträge vor (§ 80 Abs. 1 EisbG).
- Entscheidungen über die Gewährung von Erleichterungen von den Verpflichtungen, die sich aus den Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes ergeben, etwa von der Pflicht, anderen Eisenbahnunternehmen Zugang zur Schieneninfrastruktur zu gewähren (§ 75a Abs. 3 EisbG). Diese Erleichterungen können Eisenbahnunternehmen gewährt werden, deren Schieneninfrastruktur für die Erreichung von Güterterminals, Häfen oder Anschlussbahnen benötigt wird. Die Erleichterungen sind insbesondere dann zu gewähren, wenn kein Dritter den Zugang zur Schieneninfrastruktur begehrt hat.

- Schlichtungsstelle bei Streitigkeiten betreffend einen freiwillig eingeräumten Zugang gemäß § 75b EisbG. Gewährt ein Eisenbahnunternehmen einem anderen den Zugang zu seinen Eisenbahnanlagen freiwillig, ohne Bestehen einer entsprechenden Verpflichtung, so ist über diesen Zugang ein schriftlicher Vertrag abzuschließen. In diesem Vertrag kann vereinbart werden, dass das zugangsberechtigte Eisenbahnunternehmen im Fall einer Beschwerde die Schienen-Control Kommission als Schlichtungsstelle anrufen kann.
- Gänzliche oder teilweise Unwirksamklärung von Entschädigungsbedingungen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Fahrgästen gegenüber betreffend Fahrpreischädigungen anwendet. Entschädigungsbedingungen können für unwirksam erklärt werden, wenn sie für die Fahrgäste unangemessen und unzumutbar sind oder nicht den Kriterien betreffend Fahrpreischädigungen für Verspätungen entsprechen, welche die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sowie das Bundesgesetz zu dieser Verordnung vorsehen (§ 78b Abs. 2 EisbG).
- Zuständigkeit als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) in den Angelegenheiten, in denen die Schienen-Control GmbH Bescheide erlässt. Als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde kann die Schienen-Control Kommission diese Bescheide unter bestimmten Voraussetzungen abändern oder beheben. Des Weiteren kann die Zuständigkeit zur Erlassung des Bescheides auf Antrag einer Partei (Devolutionsantrag) auf die Schienen-Control Kommission übergehen, wenn die Schienen-Control GmbH nicht binnen einer Frist von sechs Monaten ab Einlangen eines Antrages einen Bescheid erlässt.

Die Schienen-Control Kommission folgt bei ihrem Verfahren einer Geschäftsordnung, die sie sich gemäß Eisenbahngesetz selbst gibt und die im Internet unter www.schienecontrol.gv.at nachzulesen ist. Im Übrigen ist das AVG anzuwenden. In der Praxis nehmen zumeist neben den Mitgliedern auch die Ersatzmitglieder an den Sitzungen teil, um einen optimalen Informationsstand und damit Kontinuität für den Vertretungsfall sicherzustellen.

Die Arbeit der Schienen-Control Kommission in der Praxis

Auf die Tagesordnung werden primär formelle Beschwerden gesetzt. Darüber hinaus müssen aber auch alle jene Unterlagen, welche die Schienen-Control GmbH von den Bahnen im Rahmen der sogenannten Meldepflichten erhält, behandelt werden. Das sind insbesondere Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Infrastruktur-Nutzungsverträge und Infrastruktur-Verknüpfungsverträge. Im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht gemäß § 74 EisbG werden diese Unterlagen dann seitens der Schienen-Control Kommission mit Unterstützung der Mitarbeiter der Schienen-Control GmbH von Amts wegen auf Diskriminierungspotenziale oder sonstige aus wettbewerbsrechtlicher Sicht unzulässige Komponenten geprüft und gegebenenfalls beeinträchtigt.

Schließlich werden wettbewerbsrelevante oder diskriminierende Sachverhalte, die sich aus der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH oder aus informellen Kontakten dieser mit Marktteilnehmern ergeben, von der Schienen-Control GmbH vorgebracht und ebenfalls einer Entscheidung durch die Schienen-Control Kommission darüber, ob sich ein Anlass für wettbewerbsbehördliches Eingreifen ergibt, zugeführt.

In der Praxis erfolgen wettbewerbsbehördliche Schritte durch die Schienen-Control Kommission zumeist in Form einfacher Schreiben an das betroffene Unternehmen, sodass sich im (üblichen) Fall einer umgehenden positiven Reaktion keine Notwendigkeit ergibt, mittels Bescheid gegen den beanstandeten Sachverhalt vorzugehen. Der Großteil der von der Schienen-Control Kommission im Berichtsjahr erlassenen Bescheide betraf Anträge von Betreibern einer verästelten Anschlussbahn nach § 75a Abs. 3 EisbG auf Gewährung von Erleichterungen von den sich aus den Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes ergebenden Verpflichtungen.

Hauptaufgabe

Die Hauptaufgabe der Schienen-Control GmbH als öffentlicher Rechtsträger ist die Sicherstellung eines funktionierenden, belebten und liberalisierten Schienenverkehrsmarktes. Als Mediator sorgen wir für einen Interessenausgleich zwischen den Teilnehmern am Verkehrsmarkt und fördern dadurch einen fairen Wettbewerb. Auf Grundlage unserer Marktbeobachtung sowie durch unsere Kontakte zu anderen Regulatoren und Institutionen wirken wir mit unserem Fachwissen bei eisenbahnspezifischen Fragestellungen sowie deren Lösungen aktiv mit.

Wir überwachen die laufenden Entwicklungen auf dem Schienenverkehrsmarkt und bewirken mehr Transparenz für alle Marktteilnehmer.

Aufgabe als unabhängige Schlichtungsstelle

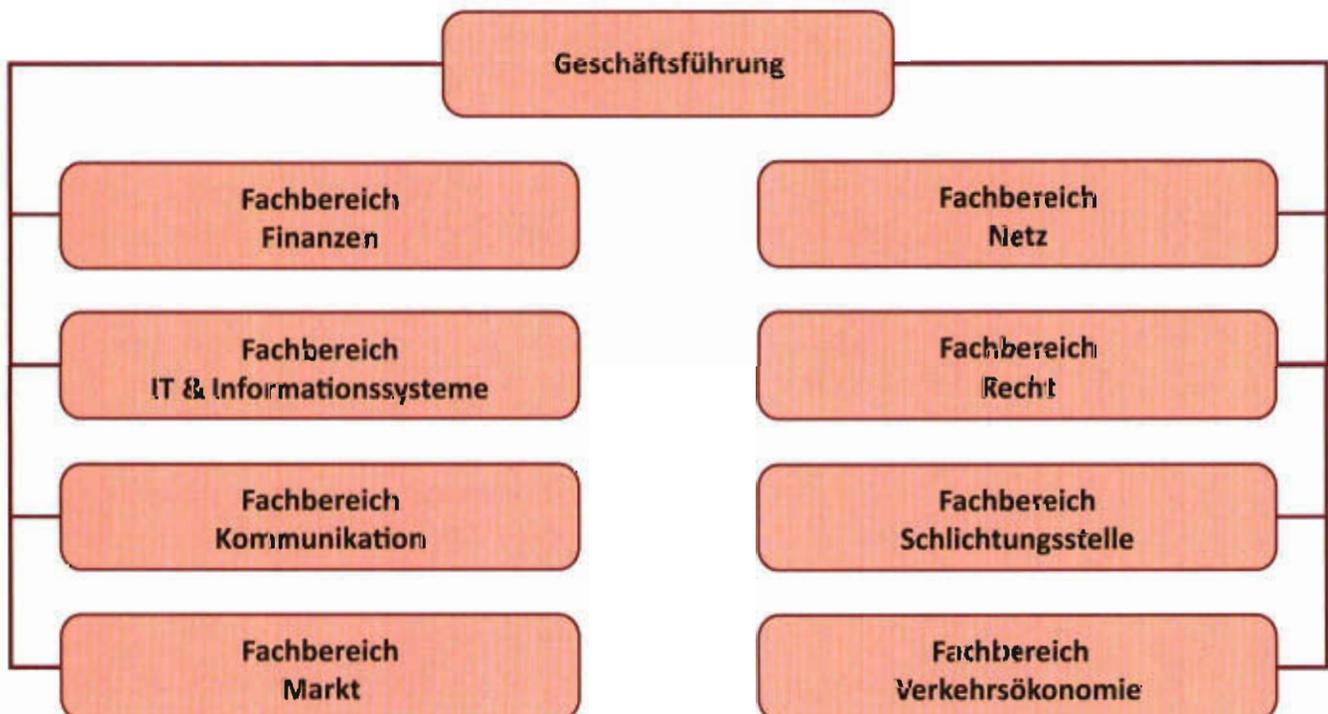
Bereits seit Anfang 2007 ist die bei der Schienen-Control GmbH eingerichtete Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnunternehmen tätig. Durch die Umsetzung der sogenannten EU-Fahrgastrechteverordnung in innerstaatliches Recht wurde die Schienen-Control GmbH als

eine der nationalen Durchsetzungsstellen für Fahrgastrechte aus der EU-Verordnung benannt. Bahnkunden können sich bei der Schlichtungsstelle beschweren, wenn Fahrgastrechte verletzt werden. Dabei geht es insbesondere um finanzielle Angelegenheiten, z. B. um Entschädigungen im Verspätungsfall und die Übernahme von Hotel- und Taxikosten.

Geschäftsstelle für die Schienen-Control Kommission

Als Geschäftsstelle für die Schienen-Control Kommission tragen wir wesentlich dazu bei, dass es zu raschen und fairen Entscheidungen bei formellen Konflikten kommt. Wir sind Servicestelle und kompetenter Ansprechpartner für Bahnunternehmen, Institutionen und die öffentliche Hand.

Ein kleines Team an Fachleuten nimmt effizient die umfangreichen Aufgaben wahr. Zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrags gliedert sich die Schienen-Control GmbH in acht Fachbereiche: Finanzen, IT & Informationssysteme, Kommunikation, Markt, Netz, Recht, Schlichtungsstelle sowie Verkehrsökonomie.





Rechtlicher Rahmen der Bahnliberalisierung

- Der Recast zum 1. Eisenbahnpaket
- Klage gegen Österreich im Vertragsverletzungsverfahren abgewiesen
- Praktische Umsetzung der Güterverkehrskorridor-Verordnung
- Übersicht über europäische Rechtsvorschriften
- Im Eisenbahnbereich tätige Behörden
- Verwaltungsgerichtsbarkeitsnovelle – Schienen-Control „neu“

Recast

Am 17. September 2010 hatte die EU-Kommission einen Vorschlag zur Neufassung des 1. Eisenbahnpaketes vorgelegt, mit dem Ziel, 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 deren anschließenden Änderungen sollte eine Vereinfachung und Konsolidierung der Rechtsetzung herbeigeführt werden.

Im Frühjahr 2012 konnte zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat der EU-Verkehrsminister eine Einigung erzielt werden und der Recast zum 1. Eisenbahnpaket wurde am 3. Juli 2012 verabschiedet.

Am 29. Oktober 2012 nahm der Rat der EU-Verkehrsminister den Recast ohne Änderungen an. Mit dieser formalen Bestätigung konnte die Richtlinie 2012/34/EU am 14. Dezember 2012 im Amtsblatt der EU veröffentlicht werden und in Kraft treten. Die Schienen-Control begrüßt als Regulierungsbehörde diesen Schritt, weil damit verschiedene zuletzt von Marktteilnehmern aufgeworfene Fragen gelöst werden.

Getrennte Rechnungsführung

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.

Die Schienen-Control begrüßt die klare Definition hinsichtlich der erforderlichen getrennten Rechnungsführung zur Förderung von Transparenz und Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen. Dadurch können Wettbewerbsvorteile für vertikal integrierte Unternehmen vermieden werden. Insbesondere der standardisierte, den Regulierungsstellen vorzulegende Finanzbericht gemäß Anhang VIII wird nach Meinung der Schienen-Control die Überprüfung der Einhaltung dieser Bestimmungen wesentlich erleichtern.

Wettbewerbsfragen

Durch den Vorschlag 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. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen müssen nunmehr in mindestens zwei Amtssprachen der EU veröffentlicht werden. Sie müssen jetzt auch die Zugangsbedingungen zu Serviceeinrichtungen enthalten, die an das Netz des Infrastrukturbetreibers angeschlossen sind.

Insbesondere die Stärkung der Zugangsrechte zu Serviceeinrichtungen ist wichtig, da die Präzisierung der Marktbedingungen bei schienenverkehrsbezogenen Leistungen (Zugang zu Terminals, Wartung und Instandhaltung von Zügen, Bahnhofseinrichtungen usw.) helfen wird, die bestehenden Interessenkonflikte zwischen verschiedenen Marktteilnehmern zu lösen sowie diskriminierende Praktiken zu verhindern. Alle Betreiber von Serviceeinrichtungen haben den Zugang diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Die vorgesehene Einbeziehung der Regulierungsstelle für den Fall, dass nicht allen Anträgen auf Zuweisung von Kapazitäten von Serviceeinrichtungen stattgegeben werden kann, wird von der Schienen-Control begrüßt.

Bei den für die Eisenbahnunternehmen zu erbringenden Leistungen gibt es leichte Veränderungen bei der Zuordnung. Dass die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom nunmehr zum Mindestzugangspaket und nicht mehr zu den Serviceleistungen gehört, wird von der Schienen-Control begrüßt. Der Zugang zu Personenbahnhöfen schließt nunmehr ausdrücklich auch Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften und Örtlichkeiten für den Ticketverkauf ein. Hingegen gehören Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung für bestimmte Fahrzeugtypen nicht mehr zur Kategorie Serviceeinrichtungen, sondern zu den Nebenleistungen. Neu als Nebenleistung wird der Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen definiert.

Transparente Entgeltregelungen

In der Frage des Infrastruktur-Benützungsentgelts werden die Berechnungsgrundsätze präzisiert.



Die Schienen-Control sieht die detaillierten Bestimmungen zu einer transparenteren Entgeltregelung und deren Überprüfbarkeit durch die Regulierungsstellen positiv. Infrastrukturbetreiber müssen nunmehr ihre Kostenberechnungen offenlegen und detaillierte Unterlagen dazu bereitstellen. Dadurch kann die Kosteneffizienz der Infrastruktur sowie der Serviceeinrichtungen verbessert werden. Das sollte zu einer verbesserten Kontrolle durch die Regulierungsbehörden und zu einer möglichen Verringerung der Zugangsgebühren führen. Die Europäische Kommission wird die Modalitäten der Kostenberechnung in einem bis 15. Juni 2015 zu erlassenden Durchführungsrechtsakt festlegen. Derartige Rechtsakte werden auch für Regelungen über lärmabhängige Wegeentgelte erlassen werden. Besonders bei den Serviceeinrichtungen sollte die nunmehr geforderte Transparenz eine Erleichterung des Zugangs bewirken. Gerade bei den Serviceeinrichtungen hatte es in der Vergangenheit immer wieder Beschwerden über Diskriminierung gegeben.

Für Serviceleistungen dürfen nur mehr die Kosten plus ein angemessener Gewinn verrechnet werden. Das gilt auch für Zusatzleistungen und Nebenleistungen, sofern diese nur von einem einzigen Dienstleister angeboten werden.

Stärkung der Kompetenzen der Regulierungsstellen

Besonders hervorzuheben ist die Stärkung der Regulierungsbehörden bezüglich Unabhängigkeit und finanzieller Ausstattung. Auch werden die Kompetenzen der Regulierungsbehörden erweitert und genauer definiert. Dadurch soll ein einheitlich hohes Regulierungsniveau geschaffen werden, wie es bisher nur in einigen Mitgliedstaaten – darunter Österreich – gegeben war.

Die Unabhängigkeit der entscheidungsbefugten Mitarbeiter der Regulierungsbehörden wird dadurch verstärkt, dass diese nach ihrem Ausscheiden aus dem Amt ein Jahr lang bei keinem regulierten Unternehmen tätig werden dürfen. Die Weisungsfreiheit der Regulierungsbehörden gegenüber öffentlichen, staatlichen und privaten Stellen wird ausdrücklich festgeschrieben.

In verstärkter internationaler Zusammenarbeit unter den Regulatoren sollen Erfahrungen ausgetauscht und Verfahren in grenzüberschreitenden Angelegenheiten koordiniert werden. Des Weiteren soll durch eine verkürzte Bearbeitungsfrist von sechs Wochen bei Beschwerden künftig rascher auf Marktprobleme reagiert werden können.

Schließlich wird auch die Marktbeobachtung gestärkt und der schon bisher von der Schienen-Control beschrittene Weg auf europäischer Ebene übernommen. Hervorzuheben ist, dass künftig alle Nutzer des Eisenbahnnetzes nach ihren Ansichten zum Eisenbahnmarkt gefragt werden sollen. Auch werden die Regulierungsbehörden in Zukunft verstärkt die Marktbeobachtung durch die Europäische Kommission unterstützen.

Vertragsverletzungsverfahren wegen mangelhafter Umsetzung des 1. Eisenbahnpaketes

Die Neufassung des 1. Eisenbahnpaketes steht nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Vertragsverletzungsverfahren, die am 24. Juni 2010 von der

Europäischen Kommission gegen 13 Mitgliedstaaten, darunter Österreich, wegen mangelhafter Umsetzung des 1. Eisenbahnpaketes eingeleitet wurden.

Die Klage gegen Österreich beinhaltete zuletzt nur mehr einen Klagepunkt, die mangelnde Unabhängigkeit des für die Erhebung der Weegeentgelte und die Zuweisung von Fahrwegkapazität zuständigen Infrastrukturbetreibers innerhalb des ÖBB-Konzerns. Darin zog die Europäische Kommission insbesondere die Erfüllung der Anforderungen zur Unabhängigkeit der Zuweisungsstelle unter dem Dach der ÖBB-Holding AG in Zweifel.

Im Herbst 2012 brachte der Generalanwalt seine Schlussanträge zu diesem Verfahren vor. 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. Es könne von Österreich nicht verlangt werden, verschiedene Kriterien für die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers zu erfüllen. Die Kriterien seien in den Richtlinien nicht erwähnt, daher könnte deren Erfüllung nicht verlangt werden. Am 28. Februar 2013 entschied dann der Europäische Gerichtshof (EuGH) in Luxemburg im Sinne des Antrags des Generalanwalts und wies die Klage gegen Österreich ab. Der EuGH stellte des Weiteren fest, dass die Europäische Kommission keinen konkreten Beweis dafür vorgelegt habe, dass die ÖBB-Infrastruktur AG von der ÖBB-Holding AG in Bezug auf die Modalitäten der Entscheidungsfindung nicht unabhängig wäre.

GÜTERVERKEHRSKORRIDORE IN DER PRAXIS

Die im Jahr 2010 erlassene Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, VO (EU) 913/2010, sieht vor, dass in Europa Güterverkehrskorridore einzurichten sind, auf denen spezielle Regelungen für den internationalen Güterverkehr gelten. Österreich ist von drei Korridoren betroffen:

- **Güterverkehrskorridor 3:** Stockholm–Malmö–Hamburg–München–Kufstein–Innsbruck–Brenner–Verona–Palermo
- **Güterverkehrskorridor 5:** Gdynia–Katowice–Ostrava/Zilina–Břeclav–Wien–Klagenfurt–Tarvisio–Venedig/Triest/Bologna/Ravenna sowie Bruck a. d. Mur–Graz–Spielfeld–Straß–Maribor–Ljubljana–Koper/Triest
- **Güterverkehrskorridor 7:** Praha–Brno–Břeclav–Wien–Hegyeshalom–Budapest–București–Constanța sowie Vidin–Sofia–Thessaloniki–Athen

Der Korridor 7 ist bis November 2013, die Korridore 3 und 5 sind bis November 2015 einzurichten.

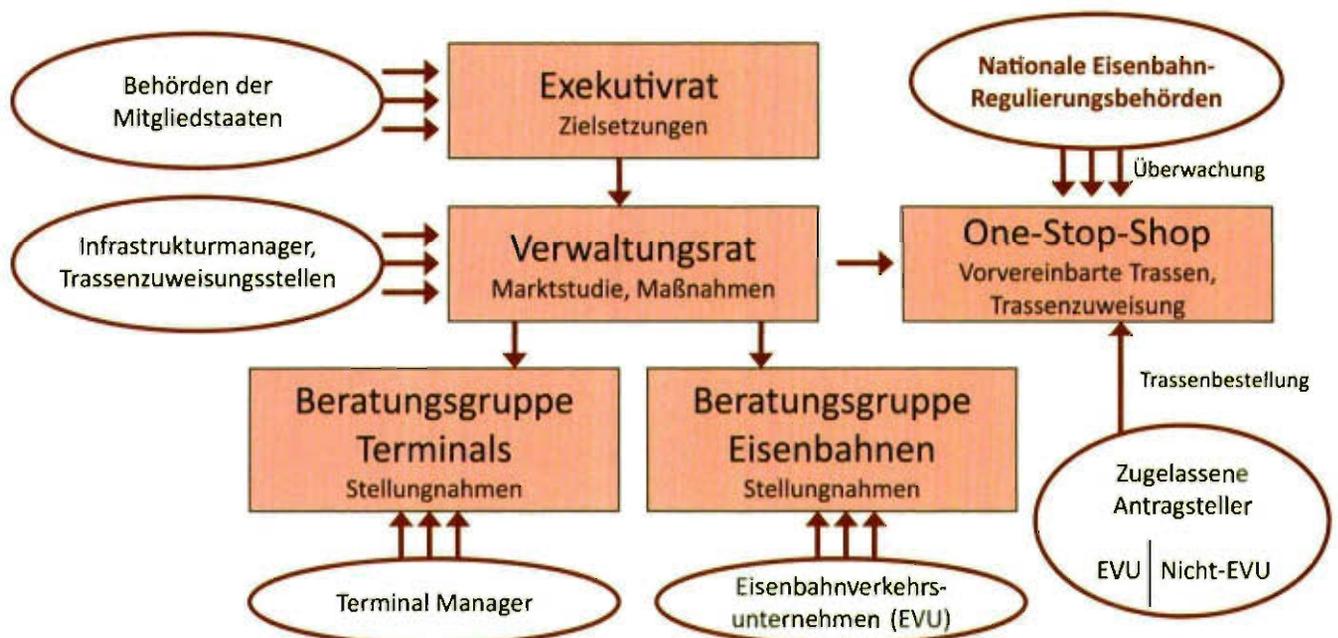
Zu jedem der Korridore wird eine Organisation geschaffen, die sich aus der Güterverkehrskorridor-Verordnung ergibt.

Der aus den nationalen Behördenvertretern gebildete Exekutivrat trifft die strategischen Entscheidungen. Dazu gehören die Zielsetzungen für den Korridor, die

Rahmenregelung für die Trassenzuweisung und die Genehmigung des Korridorplans. Dem Verwaltungsrat gehören die Infrastrukturbetreiber und Trassenzuweisungsstellen an, er entscheidet über Maßnahmen zur Durchführung des Korridorplans, erstellt eine Marktstudie und einen Investitionsplan, koordiniert die Planung von Bauarbeiten entlang des Korridors und richtet einen One-Stop-Shop für die Trassenbestellung ein. Außerdem obliegt dem Verwaltungsrat die Einrichtung zweier Beratungsgruppen. Diese setzen sich aus Vertretern der Terminalbetreiber bzw. der Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammen. Den Regulierungsbehörden obliegt die Überwachung des One-Stop-Shops, sie arbeiten dabei eng zusammen und pflegen einen direkten Informationsaustausch. Sie dienen als Beschwerdestellen und können auch aus eigener Initiative tätig werden. Die Infrastrukturmanager haben den Regulierungsbehörden die für die Untersuchungen erforderlichen Informationen bereitzustellen. Derartige Informationen dürfen ausdrücklich an alle beteiligten Regulierungsstellen weitergegeben werden. Die Einrichtung der Güterverkehrskorridore bringt einige Veränderungen bei der Trassenbestellung mit sich. Bisher galt im Güterverkehr ausschließlich das Bestellprinzip. Dabei kam es vor allem hinsichtlich der Koordinierung grenzüberschreitender Zugtrassen

Abb. 1: Organisation der Güterverkehrskorridore.

Quelle: Schienen-Control



immer wieder zu Problemen. Um diese zu beseitigen, werden in den Güterverkehrskorridoren sogenannte vorkonstruierte Trassen angeboten. Diese verlaufen entlang des gesamten Korridors und haben bestimmte technische Parameter. Sie werden den Kunden in Form eines Trassenkatalogs angeboten. Solche vorkonstruierte Trassen sollen im Störfall von den Disponenten vorrangig behandelt werden, außerdem dürfen sie nicht nachträglich durch Bauarbeiten eingeschränkt werden.

Die vorkonstruierten Trassen werden auf Basis einer Marktstudie erstellt. Die Trassen können im Gesamtlauf oder in Teilabschnitten bestellt werden, der bestellte Abschnitt muss jedoch in jedem Fall grenzüberschreitend sein. Daran anschließende Zugtrassen zu Terminals oder dergleichen sind wie bisher im Jahresfahrplan zu bestellen. Die Entscheidung über die Zuweisung vorkonstruierter Trassen trifft der One-Stop-Shop. Liegen mehrere Bestellungen vor, erfolgt die Zuteilung nach bestimmten Regeln, die vom Korridormanagement festgelegt und veröffentlicht werden. Dabei werden Verkehrstage und die Kilometerleistung der Trasse in einer festgelegten Formel berücksichtigt und damit Prioritäten errechnet. Nicht bestellte Trassen werden zum Teil als Reservekapazität einbehalten und können bis zu 60 Tage vor der geplanten Inanspruchnahme beim One-Stop-Shop für Ad-hoc-Verkehre bestellt werden. Sie werden in der Reihenfolge des Einlangens der Bestellungen vergeben.

Eine wesentliche Neuerung sind auch die zugelassenen Antragsteller. Bisher waren in Österreich nur Eisenbahnverkehrsunternehmen zugangsberechtigt. Die Güterverkehrskorridor-Verordnung erweitert diesen Kreis auf zugelassene Antragsteller und nennt als Beispiele dafür Verlader, Spediteure und Betreiber von kombinierten Verkehrsdiensten. Diese Antragsteller können vorkonstruierte Trassen bestellen, für den Abschluss eines Infrastruktur-Nutzungsvertrags müssen sie jedoch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen benennen, welches den Vertrag unterzeichnet.

Güterverkehrskorridor 7

Dieser Korridor ist bis November 2013 einzurichten, seine Organisation ist daher bereits am weitesten fortgeschritten. Am 16. Juni 2011 erfolgte die

Gründung des Exekutivrats, am 9. September 2011 wurde der Verwaltungsrat eingerichtet. Der Korridor-One-Stop-Shop befindet sich in Budapest bei der ungarischen Trassenzuweisungsstelle Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (VPE). Am 30. Oktober 2012 traten die beiden Beratungsgruppen für Terminals und für Eisenbahnverkehrsunternehmen erstmals zusammen. Als Repräsentant für die Terminalgruppe fungieren die Rail Cargo Austria AG bzw. die WienCont Container Terminal Gesellschaft m.b.H., bei der Eisenbahngruppe übernimmt die Rail Cargo Hungaria Kft. diese Rolle. Die Mitarbeit in diesen Beratungsgruppen erfolgt auf freiwilliger Basis. Die Fertigstellung der Marktstudie erfolgte im Frühjahr 2013.

Bis zum November 2013 wird das erste Korridor-Informationen-Dokument veröffentlicht werden. Einer Empfehlung von RailNet Europe folgend gliedert sich dieses Dokument in fünf Bände:

- Allgemeines zum Korridor
- Auszüge aus den nationalen Schienennetz-Nutzungsbedingungen, soweit sie den Korridor betreffen
- Zugangsbedingungen zu den Terminals
- Grundsätze der Trassenzuweisung und des Verkehrsmanagements, Vorrangregeln bei Störungen der Disposition
- Umsetzungsplan (Marktstudie, Maßnahmen, Qualitätskontrolle)

Dieses erste Korridor-Informationen-Dokument gilt für das Fahrplanjahr 2014. Es soll vor allem die Arbeitsweise des Korridors erläutern und wird möglicherweise auch Reservekapazität in Form vorkonstruierter Trassen beinhalten.

Im Jänner 2014 erscheint dann das Korridor-Informationen-Dokument für das Fahrplanjahr 2015. Zu diesem Zeitpunkt (elf Monate vor Fahrplanwechsel) erfolgt auch die Veröffentlichung des Katalogs vorkonstruierter Trassen. Damit beginnt die Bestellfrist für diese Trassen, sie endet am 2. Montag im April (acht Monate vor Fahrplanwechsel). Der One-Stop-Shop entscheidet dann innerhalb von zwei Wochen über die Anträge. Im Fall einer Abweisung kann der One-Stop-Shop Alternativen anbieten. Kommt es zu keiner Lösung, werden die abgewiesenen Anträge an die nationalen Trassenzuweisungsstellen weitergeleitet. Diese behandeln sie in gleicher Weise wie fristgerecht bis zum zweiten Montag im April

eingegangene Trassenbestellungen. Damit wird sichergestellt, dass ein Antragsteller im Fall der Ablehnung seines Antrags für eine vorkonstruierte Trasse im Bestellvorgang der üblichen Jahresbestellung keinen Nachteil erleidet. Es ist daher auch nicht erforderlich, vorsorglich alternative Trassen bei der Jahresbestellung zu beantragen. Bei den Fristen für die Jahresbestellungen ergeben sich keine Änderungen gegenüber heute.

Zwei Monate vor dem Fahrplanwechsel erhält der One-Stop-Shop einen Teil der nicht beantragten vorkonstruierten Trassen als Reservekapazität zur Verfügung gestellt und bietet diese für Ad-hoc-Verkehre an. Diese Reservekapazität verfällt endgültig 60 Tage vor dem tatsächlichen Verkehrstag.

Den Regulierungsbehörden kommt die Überwachung der Arbeit des One-Stop-Shops zu. Es geht dabei um die Überwachung der Zuweisung und die Einhaltung der dieser zugrunde gelegten Regeln. Im Fall von Trassenkonflikten entscheiden die Regulierungsbehörden. Die Verordnung sieht vor, dass sich Beschwerdeführer an die Regulierungsstelle ihrer Wahl wenden können. Diese informiert die anderen Regulierungsbehörden und tauscht Informationen über den Fall aus. Eine Entscheidung über die Zuständigkeit wird dann auf Basis der Verordnung getroffen. Dazu wird von den Regulierungsbehörden eine Vereinbarung über die Vorgangsweise getroffen und im Korridor-Informationen-Dokument veröffentlicht.

EUROPÄISCHE RECHTSVORSCHRIFTEN IM EISENBAHNBEREICH

Als Service dient der folgende Überblick über wichtige europäische Richtlinien und Verordnungen. Eine umfangreiche Auflistung europäischer

Rechtsvorschriften und weitere interessante Informationen zum europäischen Eisenbahnverkehr finden Sie unter anderem auf folgenden Websites:

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

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

Titel	Kurztext	Datum
VO (EG) Nr. 91/2003 i. d. F. VO (EG) Nr. 219/2009	über die Statistik des Eisenbahnverkehrs	16. 12. 2002
RL 2004/49/EG i. d. F. RL 2009/149/EG	über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung	29. 4. 2004
RL 2004/50/EG	zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems	29. 4. 2004
VO (EG) Nr. 881/2004 i. d. F. VO (EG) Nr. 1335/2008	zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung)	29. 4. 2004
RL 2007/59/EG	über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen	23. 10. 2007
VO (EG) Nr. 1370/2007	über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates	23. 10. 2007
VO (EG) Nr. 1371/2007	über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr	23. 10. 2007
RL 2008/57/EG i. d. F. RL 2013/9/EU	über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft	17. 6. 2008
VO (EU) Nr. 913/2010	zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr	22. 9. 2010
RL 2012/34/EU	zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums	21. 11. 2012

BEHÖRDENSTRUKTUR IN ÖSTERREICH

Neben der Schienen-Control Kommission und der Schienen-Control GmbH nimmt eine Reihe weiterer Behörden wesentliche Aufgaben im Eisenbahnbereich wahr:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ist als Behörde im Eisenbahnbereich insbesondere zuständig für

- alle Angelegenheiten der Hauptbahnen
- die Erteilung von Verkehrsgenehmigungen, -konzessionen und Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen
- die Erteilung von Konzessionen und Sicherheitsgenehmigungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- die Einstellung des Betriebes einer Hauptbahn aus Sicherheitsgründen
- die Erteilung eisenbahnrechtlicher Baugenehmigungen, Betriebsbewilligungen und Bauartgenehmigungen
- die Genehmigung der Veräußerung oder Verpachtung von öffentlichen Eisenbahnen
- die Einstellung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit
- die Förderung von Anschlussbahnen und Terminals (Infrastrukturbeihilfe).

Neben der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie kommen auch den Landeshauptleuten sowie den Bezirksverwaltungsbehörden eisenbahnbehördliche Aufgaben zu. Die Landeshauptleute haben eine grundsätzliche Zuständigkeit



für alle Angelegenheiten der Nebenbahnen und Straßenbahnen, die Bezirksverwaltungsbehörden für alle Angelegenheiten der nicht öffentlichen Eisenbahnen, sofern nicht einer der im Gesetz genannten Sonderfälle vorliegt.

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ist ein Dienstleistungsunternehmen des Bundes. Zu ihrem Verantwortungsbereich zählen unter anderem

- die Mitwirkung bei der Vorbereitung und Durchführung von Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz und der sechsjährigen Rahmenplanung, insbesondere bei der Zahlungsabwicklung, die Mitwirkung bei der Kontrolle im Bereich der Finanzierung der Schieneninfrastruktur sowie die Überwachung vertraglicher Verpflichtungen
- der Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen
- die Wahrnehmung der Aufgaben einer Zuweisungsstelle für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- die Besorgung der Geschäfte einer benannten Stelle für Interoperabilität
- die Führung des Fahrzeug-Einstellungsregisters
- die Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer
- die Führung des Fahrerlaubnisregisters
- die Tätigkeit als Abwicklungsstelle der Anschlussbahn- und Terminalförderung.

Bundeswettbewerbsbehörde

Die Bundeswettbewerbsbehörde ist eine weisungsfreie, unabhängige Behörde, welche mit dem Ziel eingerichtet wurde, einen funktionierenden Wettbewerb sicherzustellen und Wettbewerbsverzerrungen oder -beschränkungen zu bekämpfen. Zur Erreichung dieses Zieles hat die Bundeswettbewerbsbehörde insbesondere die folgenden Befugnisse:

- Amtspartei in kartellgerichtlichen Verfahren
- allgemeine Untersuchung eines Wirtschaftszweigs, sofern die Umstände vermuten lassen, dass der Wettbewerb in dem betreffenden Wirtschaftszweig eingeschränkt oder verfälscht ist

- Leistung von Amtshilfe in Wettbewerbsangelegenheiten gegenüber dem Kartellgericht, dem Kartellobergericht, Gerichten und Verwaltungsbehörden einschließlich der Regulatoren sowie des Bundeskartellanwalts
- Geltendmachung von Unterlassungsansprüchen nach dem Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb.

Die Bundeswettbewerbsbehörde hat umfangreiche Ermittlungsbefugnisse. Sie kann Auskunftsbegehren gegenüber Unternehmen und Unternehmensvereinigungen stellen, Einsicht in geschäftliche Unterlagen nehmen und unter bestimmten Umständen Hausdurchsuchungen durchführen.

Bundeskartellanwalt

Aufgabe des Bundeskartellanwalts ist die Vertretung der öffentlichen Interessen in Angelegenheiten des Wettbewerbsrechts beim Kartellgericht. Ebenso wie die Bundeswettbewerbsbehörde ist der Bundeskartellanwalt Amtspartei in kartellgerichtlichen Verfahren. Er ist der Bundesministerin für Justiz unterstellt. Er kann die Bundeswettbewerbsbehörde um Auskünfte sowie um die Durchführung von Ermittlungen ersuchen.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene

Mit Wirksamkeit vom 16. Mai 2012 wurde die Bezeichnung „Unfalluntersuchungsstelle des Bundes, Fachbereich Schiene“ in „Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene“ geändert. Diese Änderung erfolgt in Anlehnung an die europaweit einheitlich festgelegte Bezeichnung. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene untersteht als Teil der Bundesanstalt für Verkehr der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie. Die zentrale Tätigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene ist die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Bereich des Eisenbahnverkehrs gemäß dem Unfalluntersuchungsgesetz.

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. Anstelle der bisherigen Kommissionen und Senate des Bundes wird ab 1. Jänner 2014 nur noch das Bundesverwaltungsgericht entscheiden bzw. in Steuersachen das Bundesfinanzgericht. Gleiches ist in den Ländern vorgesehen, wo insgesamt 78 Landesbehörden sowie die Unabhängigen Verwaltungssenate aufgelöst und stattdessen Landesverwaltungsgerichte eingerichtet werden. 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.

Die Schienen-Control Kommission wird aber jedenfalls nicht mehr über Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH entscheiden. Gegen diese und auch gegen ihre eigenen Bescheide soll laut Regierungsvorlage ab dem Jahre 2014 die Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht offenstehen. Die Frist beträgt vier Wochen ab Zustellung des Bescheids, die Beiziehung eines Rechtsanwalts ist nicht verpflichtend.

Wenn der maßgebliche Sachverhalt bereits feststeht oder mit wenig Aufwand ermittelt werden kann, entscheidet das Bundesverwaltungsgericht in der Sache selbst. Ist beides nicht der Fall, die Beschwerde aber dennoch berechtigt, kann das Gericht den Bescheid bloß „kassieren“ (aufheben). Es liegt dann wieder an der Schienen-Control Kommission bzw. der Schienen-Control GmbH, das Verfahren weiterzuführen.

Gegen das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts steht sodann die Revision an den Verwaltungsgerichtshof (VwGH) offen. Die Frist beträgt sechs Wochen ab Zustellung, es besteht Rechtsanwaltszwang. Die Revision kann jedoch nicht in allen Fällen



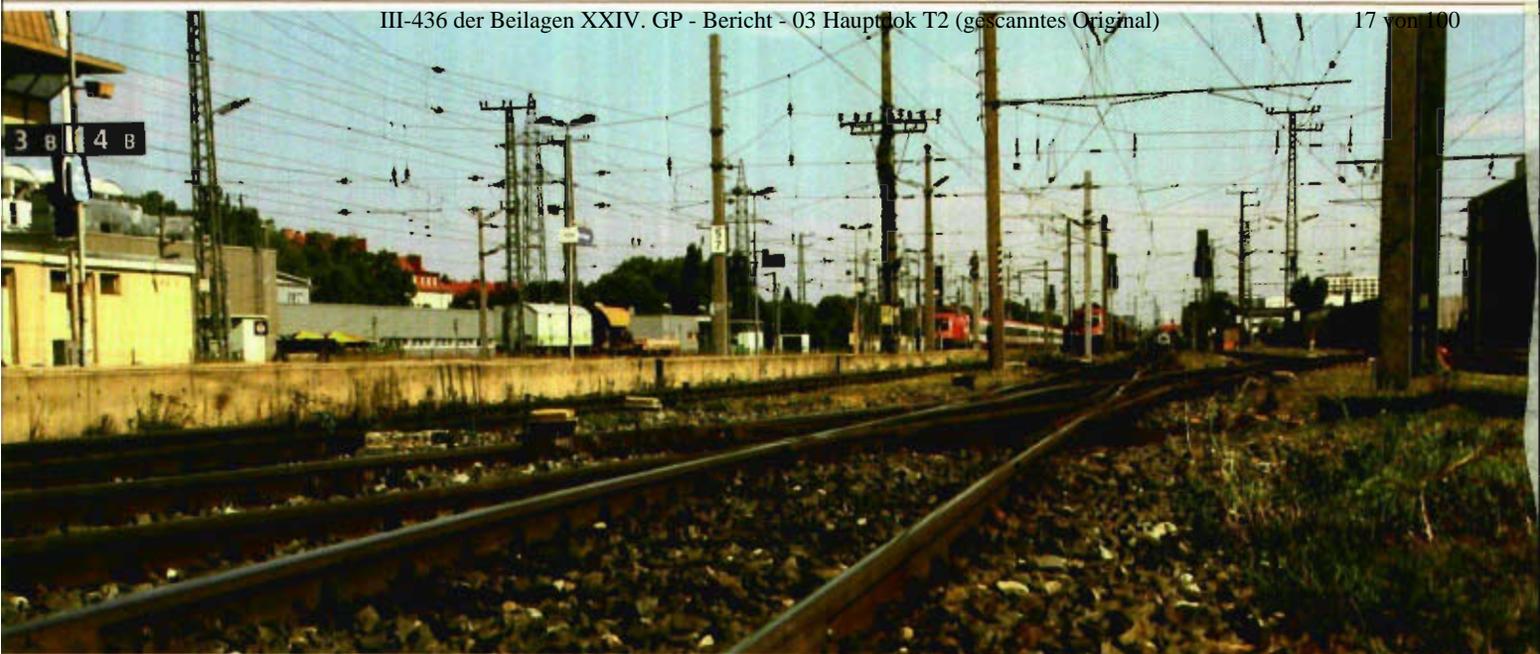
erhoben werden, sondern nur dann, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung abhängt. Zusätzlich zur Revision hat die Partei auch das Recht, den Verfassungsgerichtshof anzurufen. Dies jedoch nur in den Fällen, in denen sie die Verletzung verfassungsgesetzlich gewährleisteter Rechte behauptet.

Die neuen Fahrgastrechte

Im Juli 2013 tritt das neue Fahrgastrechtegesetz in Kraft. Dreieinhalb Jahre nach dem Inkrafttreten der EU-Fahrgastrechteverordnung kommt es nun zu einer weiteren Verbesserung der Rechte der Reisenden im österreichischen Bahnverkehr. Das Fahrgastrechtegesetz stärkt die Rechte der Reisenden im Vorort- und Regionalverkehr, indem etwa die Ausnahmen von der EU-Fahrgastrechteverordnung reduziert wurden. Zukünftig fallen auch Besitzer von übertragbaren Jahreskarten in den Kreis der Anspruchsberechtigten für Verspätungsentschädigungen. Der Pünktlichkeitsgrad, den Bahnunternehmen im Regionalverkehr erreichen müssen, wird ab Juli 2013 mit mindestens 95 Prozent gesetzlich einheitlich geregelt.

Der Fahrgast hat nun das Recht, bei Nichtbenützung Einzeltickets vor dem ersten Geltungstag und Zeitkarten sowie Gruppentickets innerhalb der

Geltungsdauer zurückzugeben. Wegen der speziellen Gegebenheiten im Eisenbahnwesen – öffentliches Massenfortbewegungsmittel, marktführende Stellung eines Unternehmens und komplexe Tarifbestimmungen – wurden die Informationsvorschriften für die Bahnunternehmen deutlich ausgeweitet. So sollen zukünftig Zusammenfassungen der wichtigsten Tarifbestimmungen im Internet, in den Bahnhöfen und in den Zügen (wenn dort Ticketverkauf stattfindet) angeboten werden. Mit der im Gesetz für Bahnunternehmen vorgesehenen Verpflichtung, zumindest einmal zu mahnen sowie rechtzeitige und begründete Einsprüche inhaltlich zu beantworten, soll die Anzahl der an ein Inkassounternehmen weitergeleiteten Forderungen vermindert und sollen zusätzliche Kosten für den Fahrgast vermieden werden. Die Möglichkeit der Reduktion einer Forderung, insbesondere für den Fall eines nachträglichen Ticketnachweises, war vor dem Fahrgastrechtegesetz nur auf freiwilliger Basis in den Tarifbestimmungen geregelt. In Ergänzung zu den Kundmachungspflichten von Tarifen und Beförderungsbedingungen müssen die Eisenbahnunternehmen und Verkehrsverbände die Fahrgäste ganz allgemein angemessen über ihre Rechte und Pflichten informieren.



M

arktentwicklung

- Schwache Wirtschaftsentwicklung
- Rückgang im Schienengüterverkehr, mehr Marktanteil für private Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Vier neue im Güterverkehr tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Zuwächse im Personenverkehr
- Erstmals Wettbewerb im Personenfernverkehr

WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG UND GÜTERVERKEHR

Wirtschaftsentwicklung 2012

Die wirtschaftliche Entwicklung Österreichs setzte ihren schwachen Trend aus dem Vorjahr fort und wuchs mit insgesamt 0,6 Prozent gegenüber 2011 nur sehr langsam. Die wirtschaftliche Lage war maßgeblich von der schwierigen Situation der Weltwirtschaft und der Währungskrise in Europa geprägt. Im Inland entwickelte sich die Privatnachfrage schwach und führte somit auch zu keiner Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklung (WIFO-Monatsbericht 02/1013 und OENB-Bericht zur wirtschaftlichen Lage 01/2013).

Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes in Österreich 2012.

Quelle: Statistik Austria

1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
+0,3 %	+0,1 %	+0,1 %	+0,1 %

Die schwache Entwicklung der Weltwirtschaft 2012 wurde einerseits durch die Staatsschuldenkrise in Europa sowie die im vierten Quartal in den USA einsetzende Stagnation verursacht, andererseits durch das schwächere Wachstum in den Schwellenländern. In Europa hat sich die Wirtschaft durch die Staatsschuldenkrise deutlich verlangsamt. Die Wirtschaft ist in den Euro-Krisenländern durch die Reformmaßnahmen geschrumpft, aber auch in den übrigen Mitgliedsländern der Eurozone verlief die Entwicklung gebremst. Die Eurozone wies 2012 einen Rückgang des Bruttoinlandsproduktes um ungefähr 0,6 Prozent aus. Obwohl die Einsparungen zur Eindämmung der öffentlichen Schulden bejaht werden, steigt das Risiko, dass eine zu starke Konsolidierung die Rezession verstärken könnte. Auch in Großbritannien, dem größten EU-Mitglied ohne Euro, war die Entwicklung der Wirtschaft stark eingetrübt (OENB-Bericht zur wirtschaftlichen Lage 01/2013).

In den USA entwickelte sich die Wirtschaft im vierten Quartal überaus schwach und stagnierte, wobei dies eher auf Sondereffekte zurückzuführen ist und keine zyklische Verlangsamung darstellt. Die Wirtschaft der Schwellenländer wuchs schwächer als in den Jahren zuvor. Die chinesische Wirtschaft hat 2012 um 7,9 Prozent zugelegt, dies ist die niedrigste Wachstumsrate seit dem Jahr 1999 (WIFO-Monatsbericht 02/1013 und OENB-Bericht zur wirtschaftlichen Lage 01/2013).

Als exportorientierte Volkswirtschaft hat Österreich besonders das schwache wirtschaftliche Umfeld stark

zu spüren bekommen. Die Realexporte sind 2012 gegenüber 2011 um etwa 0,6 Prozent gesunken. Durch diese Entwicklung waren auch die heimischen Unternehmen bei ihren Investitionsentscheidungen zurückhaltend. Trotz niedriger Finanzierungskosten und guter Gewinnentwicklung sanken die Ausüstungsinvestitionen seit Ende 2011. Positiv entwickelten sich die Wohnbauinvestitionen, vor allem wegen der gestiegenen Immobilienpreise. Der private Konsum wuchs 2012 nur schwach, was durch die geringe Reallohnentwicklung verursacht wurde. Die Einsparungen bei den Staatsausgaben wirkten sich ebenfalls restriktiv auf die Wirtschaftsentwicklung aus (WIFO-Monatsbericht 01/2013).

Entwicklung des Schienengüterverkehrs

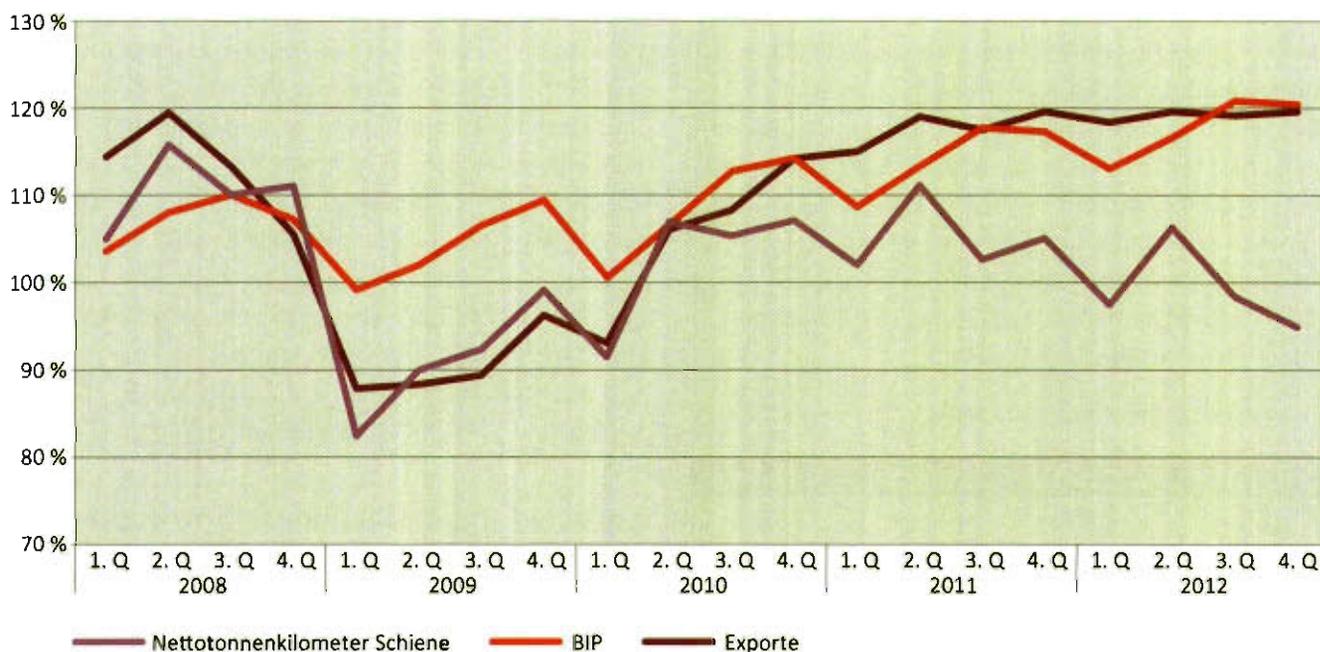
Die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene 2012 war durchwegs negativ. Das schwache Wachstum und die negative Exportentwicklung waren auch für den Schienengüterverkehr nicht förderlich. Gegenüber dem Vorjahr gab es im ersten und im zweiten Quartal 2012 einen Rückgang von ungefähr fünf Prozent. Im dritten Quartal 2012 war ein Rückgang von rund vier Prozent gegenüber dem dritten Quartal des Vorjahres zu verzeichnen. Die Rückgänge wurden nicht nur durch die schwache wirtschaftliche Entwicklung verursacht, sondern haben ihre Ursachen auch in einer Reduktion der Flächenbedienung im Inland und in der abnehmenden Anzahl bedienter Anschlussbahnen.

Ausblick auf 2013 und 2014

Der Ausblick auf die wirtschaftliche Entwicklung in den Jahren 2013 und 2014 fällt weiterhin deutlich getrübt aus. Die Budgetkrise in den USA („fiscal cliff“), die Schuldenkrise im Euroraum und die Konflikte im Nahen Osten und in Nordafrika gelten als die größten Risikofaktoren für die Entwicklung der Weltwirtschaft. Die Schwellenländer werden weiterhin stärker wachsen als die Industrieländer, jedoch können sie nicht an die hohen Wachstumsraten des letzten Jahrzehntes anschließen. Während in den Schwellenländern, allen voran in den BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien und China) für 2013 mit Wachstumsraten zwischen vier und acht Prozent gerechnet wird, dürften die USA nur mit einer realen Steigerung des Bruttoinlands-

Abb. 1: Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes (BIP), der Exporte und der Nettotonnenkilometer Schiene von 2008–2012.

Quelle: Statistik Austria; eigene Darstellung



produktes von zwei Prozent (2013) bzw. von 2,5 Prozent (2014) rechnen. Auch in Großbritannien wird lediglich ein Wachstum von 0,9 Prozent erwartet. Die Wirtschaft in der Eurozone dürfte 2013 stagnieren, das Wirtschaftswachstum wird zwischen $-0,1$ Prozent und $+0,1$ Prozent erwartet. Die noch hohe Unsicherheit über die Lösung der Staatsschuldenkrise und die langsame Umsetzung der notwendigen strukturellen Reformen bremsen die Wirtschaftsentwicklung in der Eurozone. Es wird weiterhin mit einer expansiven Geldpolitik in den nächsten Jahren gerechnet, um die Mitgliedsländer, welche besonders unter der Staatsschuldenkrise leiden, bei ihrer Restrukturierung zu unterstützen. Die Unsicherheit über die Lösung der Finanzkrise wurde durch die Politik der Europäischen Zentralbank verringert, was zu einer Erleichterung für die Krisenländer bei der Beschaffung von Finanzmitteln führte. Für die wirtschaftliche Entwicklung der Eurozone wird die weitere Entwicklung der Staatsschuldenkrise ausschlaggebend sein (WIFO-Monatsbericht 01/2013 und 02/2013 sowie OENB-Bericht zur wirtschaftlichen Lage 02/2013). Die Wirtschaft in Österreich dürfte sich 2013 und 2014 besser entwickeln als in der gesamten Eurozone. Die österreichischen Wirtschaftsforschungsinstitute WIFO und IHS prognostizieren für 2013 ein Wachstum

von einem bzw. 0,8 Prozent und für 2014 von 1,8 Prozent (WIFO-Monatsbericht 04/2013 und IHS-Pressepapier zur Prognose der österreichischen Wirtschaft 2012–2014). Für die Entwicklung der



heimischen Wirtschaft ist die Entwicklung der wichtigsten Handelspartner ausschlaggebend und hier besteht bei Italien, Frankreich, Slowenien und Ungarn Unsicherheit.

Aufgrund der Staatsschuldenkrise kam es in Italien durch das Reformprogramm der Regierung Monti zu einem Rückgang der Nachfrage. Das hatte natürlich auch negative Auswirkungen auf die Importe nach Italien. Österreich verzeichnete daher einen Rückgang der Exporte bei seinem zweitwichtigsten Handelspartner. Die Umsetzung des Reformprogramms wurde von den Finanzmärkten begrüßt und Italien war es somit wieder möglich, Geld an den Finanzmärkten zu angemessenen Zinsen aufzunehmen. Nach der Wahl im Februar 2013 und dem politischen Patt-Ergebnis stieg die Unsicherheit an den Finanzmärkten darüber an, ob der Sanierungskurs fortgesetzt werden kann (WIFO-Monatsbericht 02/2013 und OENB-Bericht zur wirtschaftlichen Lage 02/2013).

Frankreich ist als drittgrößter Handelspartner zwar nicht direkt von der Staatsschuldenkrise betroffen, jedoch wurde die Kreditwürdigkeit durch mehrere Ratingagenturen herabgestuft. Die schlechten makroökonomischen Entwicklungen und die mangelnde Reformbereitschaft lassen auf kein gesundes Wirtschaftswachstum schließen. Slowenien wurde 2012 von der Wirtschaftskrise stark getroffen und auch in den nächsten Jahren ist nicht mit einer schnellen Erholung zu rechnen. Die Wirtschaftslage in Ungarn ist weiterhin getrübt und wird sich auch in den nächsten Jahren nur schwach entwickeln (OENB-Bericht zur wirtschaftlichen Lage 01/2013). Dennoch besteht eine Chance auf eine raschere Erholung der Wirtschaft in Österreich. Sollte sich das Vertrauen in Österreich schneller festigen und die Konsumquote steigen, wäre mit einem höheren Wirtschaftswachstum zu rechnen.

MARKTENTWICKLUNG

Zur Beurteilung der Marktentwicklung im Schienenverkehr führte die Schienen-Control GmbH wieder ihre jährliche Erhebung bei den Eisenbahnunternehmen durch. Diese erfolgt in Abstimmung mit der Statistik Austria, um den Unternehmen Mehrarbeit, die bei zwei getrennten Befragungen ähnlichen Inhalts anfallen würde, zu ersparen. Der größte Teil der Verkehrsleistung wird weiterhin im ÖBB-Netz erbracht, der Wettbewerb zwischen den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen findet fast ausschließlich in diesem Bereich statt. Daher wird zunächst der Verkehr im ÖBB-Netz analysiert, ehe auf den Verkehr im Gesamtnetz – gegliedert nach Güter- und Personenverkehr – näher eingegangen wird.

Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz

Gesamtbetrachtung

Die Verkehrsentwicklung des Jahres 2012 wurde von mehreren Entwicklungen maßgeblich beeinflusst. Der Güterverkehr ging durch die allgemeine Wirtschaftslage zurück, auch setzte die Rail Cargo Austria AG (RCA) ihr Restrukturierungsprogramm fort und zog sich weiter aus für sie unwirtschaftlichen Marktsegmenten zurück. Im Personenfernverkehrs hat der Markteintritt der WESTbahn Management GmbH zu einer nicht unwesentlichen Ausweitung des Verkehrs-

angebots und damit der Zugzahlen geführt. Dadurch konnte die Abwärtsbewegung der Verkehrsentwicklung im Güterverkehr allerdings nicht völlig kompensiert werden.

Bei den Gesamtbruttotonnenkilometern im ÖBB-Netz wurde 2012 das Niveau von 2006 unterschritten, ebenso bei den Zugkilometern.

Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2012. Quelle: Schienen-Control

Jahr	Mio. Zug-km	Mrd. GBT-km	IBE (Mio. €)
2006	147,0	73,4	394,5
2007	148,6	75,9	417,8
2008	152,2	76,3	438,0
2009	145,4	68,8	421,8
2010	148,2	73,9	446,6
2011	143,5	73,9	436,5
2012	142,0	72,4	449,8

In der Tabelle ist auch die Entwicklung der Einnahmen aus dem Infrastruktur-Benützungsentgelt (IBE) angeführt. Zu beachten ist, dass die Berechnungsgrundlage für das IBE jährlich erhöht wurde und daher die Einnahmen aus dem IBE stärker anstiegen als das Verkehrsaufkommen.

2012 gab es gegenüber 2011 eine überdurchschnittliche Erhöhung der Stationsentgelte, was ebenfalls zu höheren Einnahmen beitrug. Diese Erhöhung betraf vor allem höherwertige Bahnhöfe. Zusammen mit

Abb. 1: Verkehrsleistung und Zugkilometer im ÖBB-Netz 2002–2012.

Quelle: Schienen-Control

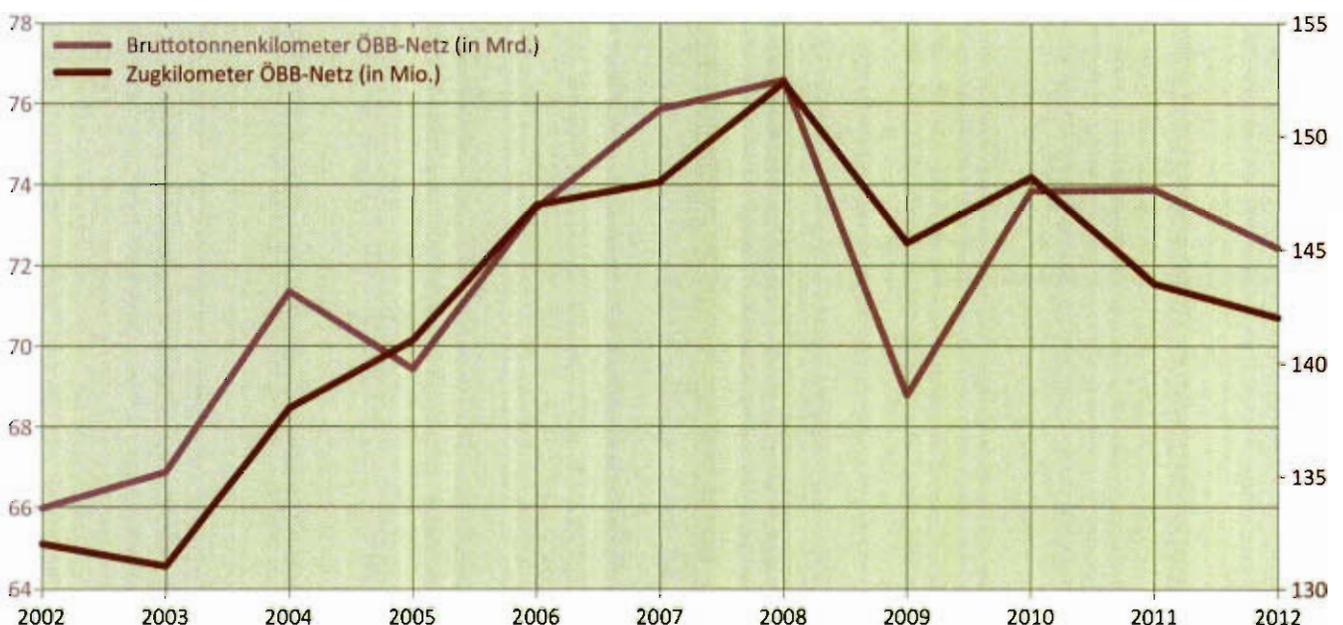
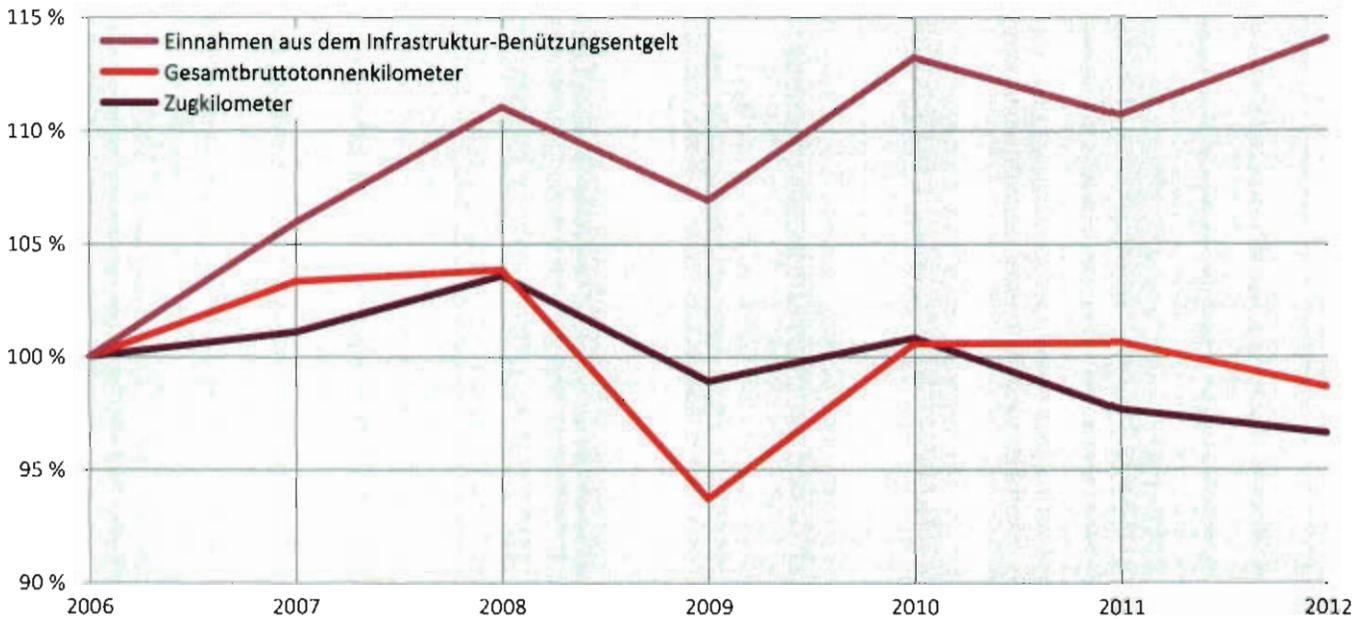


Abb. 2: Verkehrsentwicklung im ÖBB-Netz 2006–2012.

Quelle: Schienen-Control



dem Markteintritt der WESTbahn ergab sich somit im Personenverkehr eine Steigerung der IBE-Einnahmen, wogegen diese im Güterverkehr rückläufig waren. Das zeigt sich auch bei der relativen Entwicklung der drei Kenngrößen in Abbildung 2. Die IBE-Einnahmen sind wegen der jährlichen Preisanpassung seit 2006 gestiegen, wogegen die Verkehrsleistung (Gesamtbruttotonnenkilometer) und die Zahl der Zugkilometer im Jahr 2012 gegenüber 2006 rückläufig waren. Von besonderem Interesse ist die Entwicklung bei den Unternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns. Das Eisenbahngesetz bezeichnet diese Unternehmen ungeachtet der tatsächlichen Eigentumsverhältnisse als Privatbahnen. Dazu gehören reine Privatunternehmen, Bahnen im Eigentum von Bundesländern oder Gemeinden, aber auch Bahnen im Eigentum des Bundes. Wir verwenden in der Folge den Begriff Privatbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes. Die Privatbahnen sind überwiegend im Güterverkehr tätig, weshalb die hier angeführten Anteile am Gesamtverkehr deutlich niedriger sind als die Marktanteile innerhalb des Güterverkehrs. Die IBE-Zahlungen der neuen Marktteilnehmer haben sich 2012 gegenüber 2011 deutlich erhöht. Zwei Prozentpunkte gehen dabei auf das Konto der WESTbahn, die Ende 2011 den Verkehr aufnahm. Aber auch die privaten Güterbahnen haben ihre Marktanteile gesteigert und dabei höhere IBE-Zahlungen geleistet.

Anteile aller privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2008–2012 (Güter- und Personenverkehr).

Quelle: Schienen-Control

Jahr	Zug-km	GBT-km	IBE
2008	3,6 %	6,7 %	4,3 %
2009	3,7 %	7,1 %	4,3 %
2010	4,0 %	7,7 %	5,6 %
2011	4,7 %	8,8 %	4,7 %
2012	7,8 %	11,4 %	7,0 %

Abb. 3: Anteile aller privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz 2008–2012 (Güter- und Personenverkehr).

Quelle: Schienen-Control

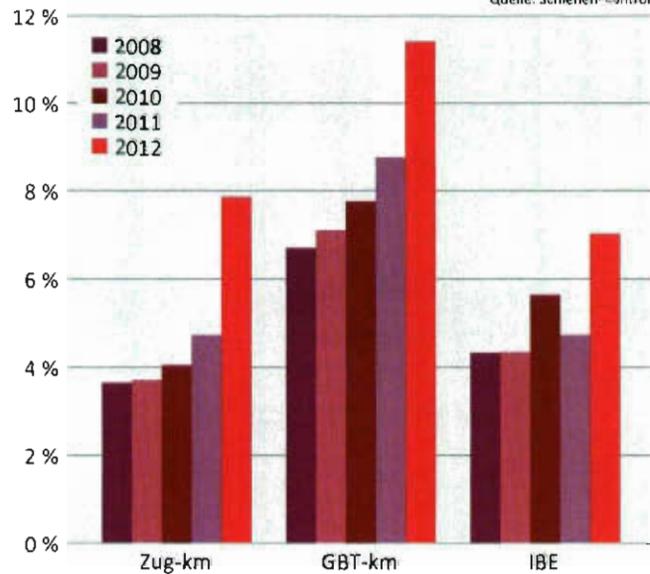
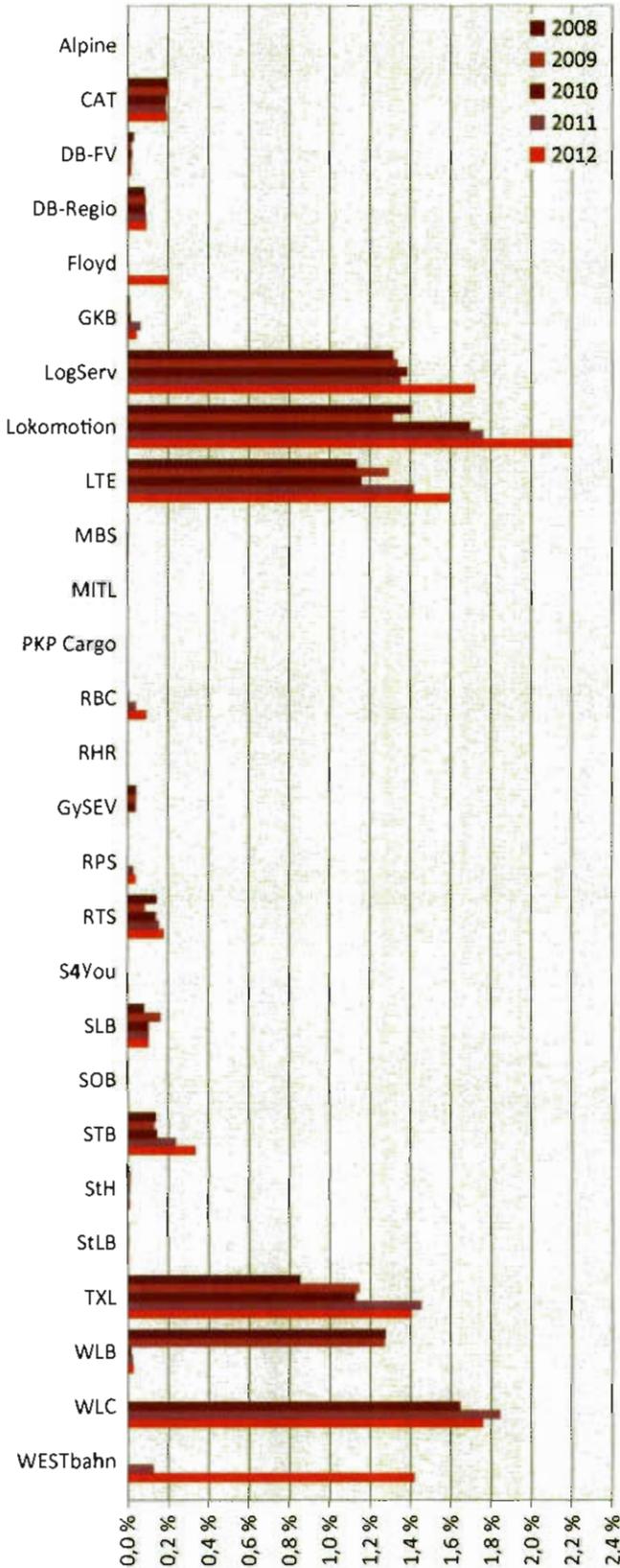


Abb. 4: Marktanteile an den Gesamtbruttotonnenkilometern der Eisenbahnverkehrsunternehmen (ohne ÖBB-Konzern) im ÖBB-Netz 2008–2012 (Güter- und Personenverkehr).

Quelle: Schienen-Control



Bei den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen gab es unterschiedliche Entwicklungen. Die Wiener Lokalbahnen AG (WLB) wickelt den Güterverkehr seit 2010 über ihre Tochterfirma Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH (WLC) ab, die ausgewiesenen Marktanteile sind daher in diesem Zusammenhang zu verstehen. Ähnliches gilt für die Raaberbahn (GySEV), welche seit 2011 ihren Güterverkehr dem Tochterunternehmen Raaberbahn Cargo GmbH (RBC) überantwortet hat. Neben der bereits erwähnten WESTbahn weisen die Logistik Service GmbH (LogServ), die Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH (Lokomotion) und die LTE Logistik- und Transport-GmbH (LTE) deutliche Steigerungen bei den Gesamtbruttotonnenkilometern aus.

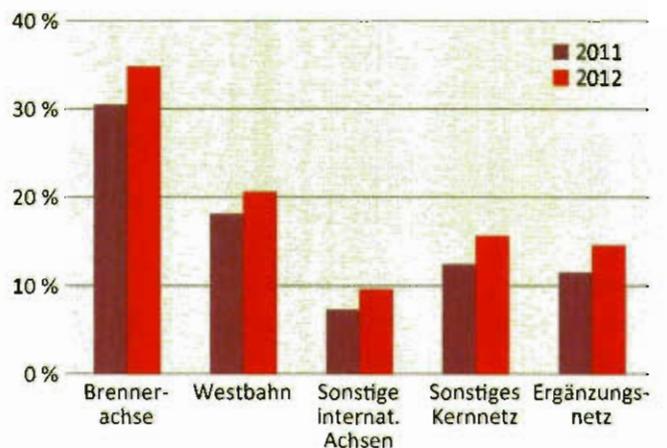
Güterverkehr

Die nunmehr vorliegenden detaillierten Daten der ÖBB-Infrastruktur AG erlauben im Vergleich zum Vorjahr detailliertere Analysen des Güterverkehrs im ÖBB-Netz. Dabei werden drei Aspekte herausgegriffen: die Verteilung auf die Streckenkategorien, der Ganzzugverkehr und das Bestellverhalten der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Bei den Streckenkategorien wird im ÖBB-Netz wie folgt unterschieden:

- Brennerachse (Kufstein–Innsbruck–Brenner)
- Westbahn (Wien–Linz–Salzburg–Freilassing, Wels–Passau)
- sonstige internationale Achsen (Wien–Nickelsdorf/Kitsee, Wien–Bernhardsthal, Wien–Bruck/Mur–

Abb. 5: Marktanteile (Gesamtbruttotonnenkilometer) privater Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr nach ÖBB-Streckenkategorien 2011–2012.

Quelle: Schienen-Control



Villach–Thörl–Maglern, Bruck/Mur–Graz–Spielfeld–Straß, Summerau–Linz–Selzthal–St. Michael, Salzburg–Villach–Rosenbach, Innsbruck–Feldkirch–Bregenz)

- sonstiges Kernnetz (weitere Hauptstrecken)
- Ergänzungsnetz (Nebenbahnen)

Die Marktanteile (Gesamtbruttotonnenkilometer) der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen fallen dabei je nach Streckenkategorie recht unterschiedlich aus. Am höchsten sind sie auf der Brennerachse, am niedrigsten hingegen auf den sonstigen internationalen Achsen. Damit wird deutlich, dass der Wettbewerb im Güterverkehr in erster Linie auf der Brennerachse und auf der Westbahn stattfindet. Im Ergänzungsnetz gibt es im Wesentlichen zwei private Güterverkehre, die Züge der Steiermarkbahn (STB) über den Wechsel und die Züge der LogServ nach Eisenerz. Die Marktanteilsgewinne der Privatbahnen zwischen 2011 und 2012 verteilen sich auf alle Streckenkategorien. Interessant ist auch der Anteil des Ganzzugverkehrs am gesamten Güterverkehr. Ganzzüge verkehren ohne Beigabe oder Abstellen von Wagen zwischen Ausgangs- und Endbahnhof und befördern in der Regel ein einheitliches Transportgut. Dazu zählen auch die Züge des Kombinierten Verkehrs. Ganzzüge werden daher auch nicht in Rangierbahnhöfen behandelt. Hingegen werden gemischte Güterzüge, welche Einzelwagen oder Wagengruppen befördern, in der Regel in Rangierbahnhöfen gebildet. Der Anteil der Ganzzüge im ÖBB-Netz liegt je nach Betrachtungsweise (Zugkilometer bzw. Gesamtbrutto-

tonnenkilometer) bei rund 53 bzw. 60 Prozent. Bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt dieser Wert jedoch bei über 98 Prozent der von ihnen gefahrenen Güterzüge, bei der Rail Cargo Austria (RCA) bei 46 bzw. 52 Prozent. Der Verkehr von Einzelwagen bzw. Wagengruppen sowie die Flächenbedienung werden somit fast ausschließlich von der Rail Cargo Austria erbracht. Die privaten Eisenbahnunternehmen konzentrieren sich auf den Ganzzugverkehr. Daraus ergibt sich auch der im Vergleich zum Gesamtverkehr höhere Marktanteil der Mitbewerber im Ganzzugverkehr, wie er in der nachstehenden Tabelle ausgewiesen ist.

Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen am Ganzzugverkehr im ÖBB-Netz 2011–2012. Quelle: Schienen-Control

Jahr	Zug-km	GBT-km
2011	21,4 %	23,0 %
2012	24,7 %	26,3 %

Ganzzüge werden in der Regel für Einzelkunden gefahren, mit denen eigene Verträge mit bestimmten Laufzeiten abgeschlossen werden. Diese decken sich oft nicht mit der Jahresfahrplanperiode. Daher weicht auch das Bestellverhalten der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen von dem der Rail Cargo Austria ab. Kurzfristige Bestellungen außerhalb des Jahresfahrplans werden als Ad-hoc-Bestellungen bezeichnet. Der Anteil dieser Verkehre im ÖBB-Netz liegt je nach Betrachtungsweise (Zugkilometer bzw. Gesamtbruttotonnenkilometer) bei rund 13 bis 14 Prozent.

Abb. 6: Anteile der Ganzzüge am Güterverkehr der jeweiligen Unternehmen im ÖBB-Netz 2012. Quelle: Schienen-Control

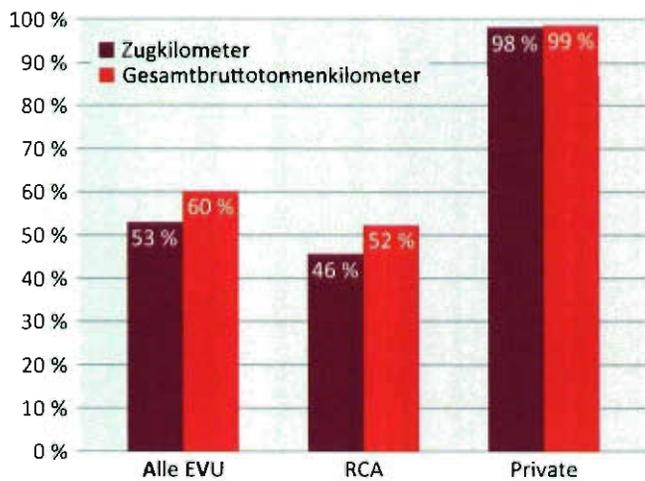
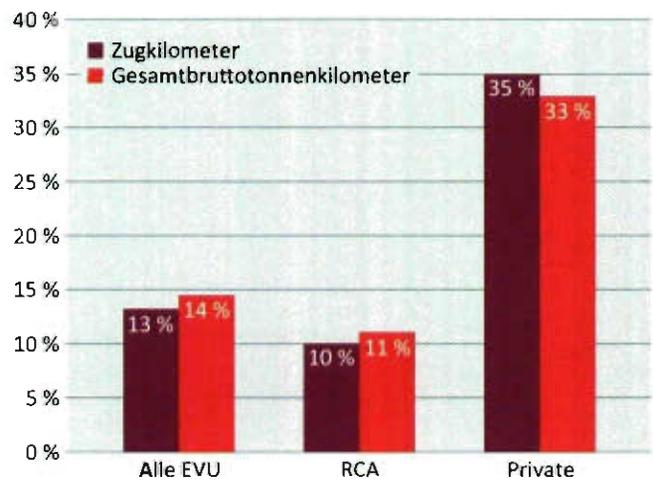


Abb. 7: Anteile der Ad-hoc-Verkehre am Güterverkehr der jeweiligen Unternehmen im ÖBB-Netz 2012. Quelle: Schienen-Control



Bei der Rail Cargo Austria liegt der Wert bei zehn bzw. elf Prozent, bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen hingegen bei 33 bzw. 35 Prozent der von ihnen durchgeführten Verkehre. Hier zeigt sich ein völlig unterschiedliches Bestellverhalten. Die neuen Marktteilnehmer sind sehr stark im sogenannten Spot-Markt tätig. Sie akquirieren immer wieder Transportaufträge mit relativ kurzen Laufzeiten, für die dann kurzfristig Zugtrassen beantragt werden müssen. Allerdings verhalten sich die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen unterschiedlich, der jeweilige Anteil ihrer Ad-hoc-Verkehre liegt zwischen 15 und 100 Prozent am eigenen Verkehrsaufkommen. Insgesamt ist der Marktanteil der Mitbewerber am Ad-hoc-Verkehr im ÖBB-Netz noch höher als beim Ganzzugverkehr, wie aus der folgenden Tabelle ersichtlich ist.

Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen am Ad-hoc-Verkehr im ÖBB-Netz 2011–2012. Quelle: Schienen-Control

Jahr	Zug-km	GBT-km
2011	26,7 %	27,4 %
2012	35,3 %	36,2 %

es kamen mehrere neue Unternehmen dazu. Insgesamt war das Jahr 2012 im Schienengüterverkehr von einem leichten Rückgang gekennzeichnet. Das Güteraufkommen (Nettotonnen) war gegenüber 2011 rückläufig und lag sogar unter dem Wert von 2008. Die Nettoverkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) und die Bruttoverkehrsleistung (Bruttotonnenkilometer) gingen gegenüber 2011 ebenfalls zurück. Deutlich erkennbar ist, dass die Nettotonnenkilometer 2012 auf dem Niveau des Jahres 2008 lagen, wogegen die Bruttotonnenkilometer deutlich darunter lagen.

Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2008–2012. Quelle: Schienen-Control

Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
2008	116,6	21,553	49,766
2009	106,7	19,132	42,788
2010	121,6	22,438	45,593
2011	118,6	22,143	44,361
2012	112,5	21,523	42,633

Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr 2008–2012. Quelle: Schienen-Control

Jahr	NT	NT-km	BT-km
2008	15,5 %	10,7 %	9,2 %
2009	17,5 %	11,3 %	9,8 %
2010	19,8 %	14,6 %	12,9 %
2011	20,6 %	14,4 %	13,1 %
2012	23,2 %	17,6 %	15,1 %

Verkehrsentwicklung im Gesamtnetz

Güterverkehr

Im Schienengüterverkehr gab es 2012 wieder einige Veränderungen bei den Marktteilnehmern,

Abb. 8: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2008–2012. Quelle: Schienen-Control

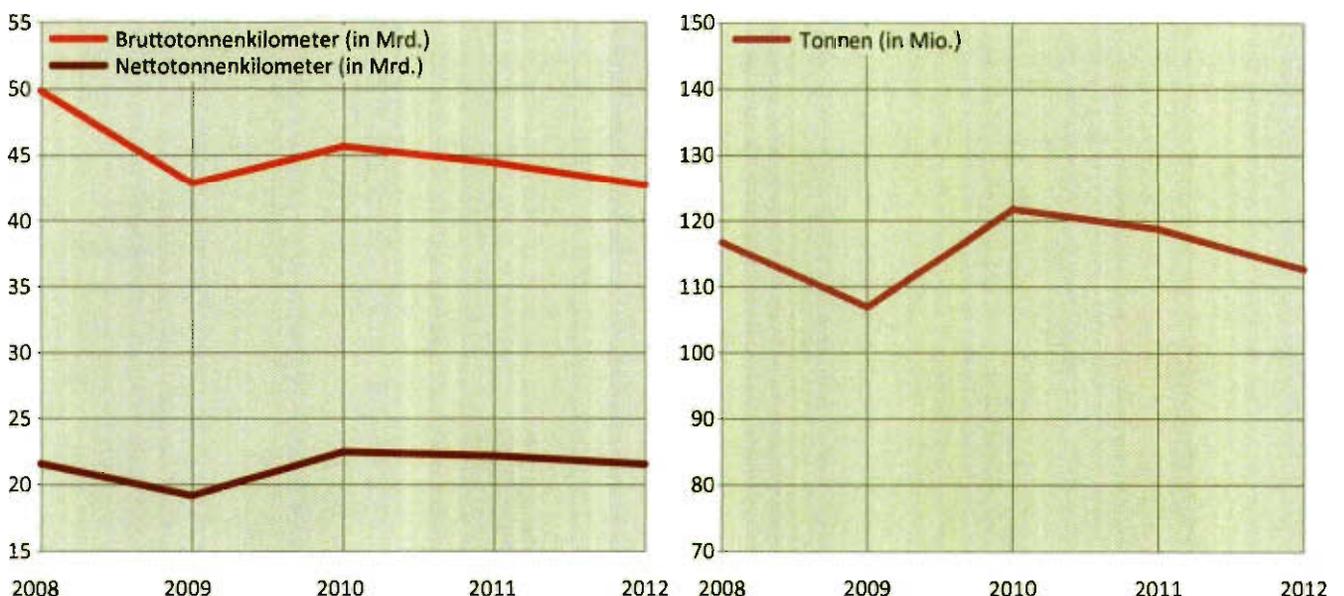


Abb. 9: Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr 2008–2012.

Quelle: Schienen-Control

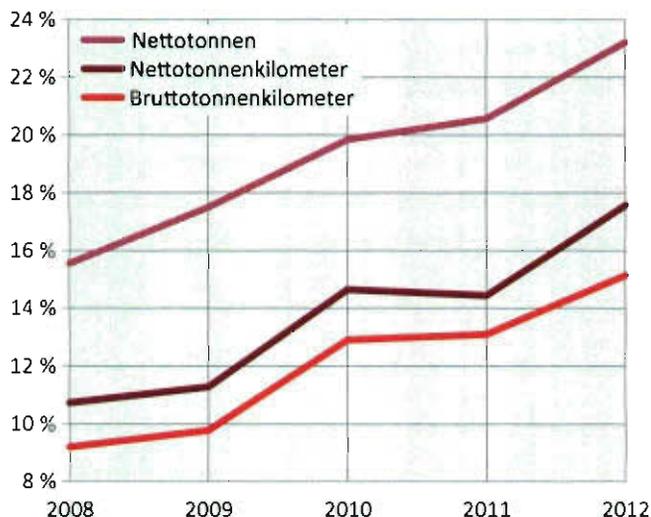
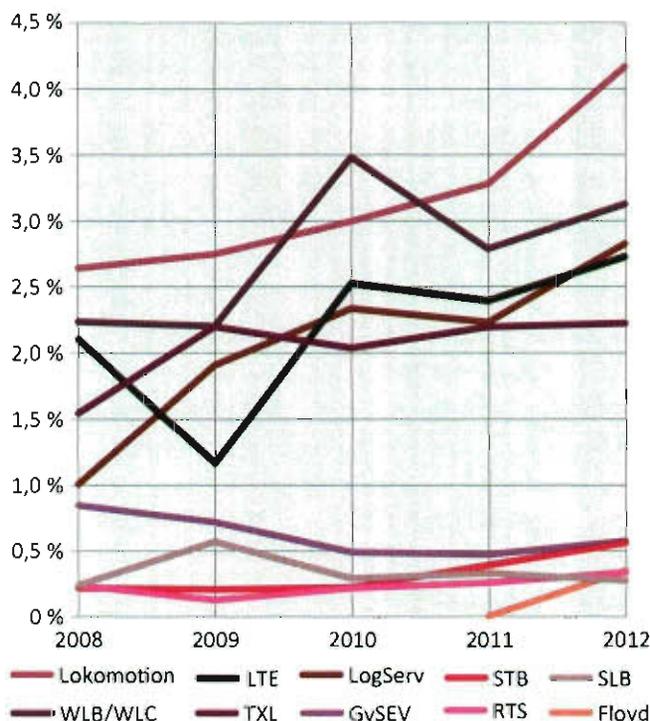


Abb. 10: Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr 2008–2012 (Nettotonnenkilometer).

Quelle: Schienen-Control



Das zeigt, dass die Auslastung und damit die Wirtschaftlichkeit der Güterzüge gegenüber 2008 gestiegen ist.

Die neuen Marktteilnehmer konnten 2012 ihre Marktanteile in allen drei Kategorien steigern. Die einzelnen Unternehmen entwickelten sich durchaus unterschiedlich. Bei der Nettoverkehrsleistung konnte die Lokomotion ihre Führungsrolle weiter ausbauen. Dahinter folgten die Wiener Lokalbahnen Cargo, die LogServ, die LTE und die TX Logistik Austria GmbH (TXL). Die übrigen Marktteilnehmer folgten mit größerem Abstand und liegen unter einem Prozent Anteil. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind Unternehmen mit weniger als 0,1 Prozent Marktanteil in Abbildung 10 nicht dargestellt.

Personenverkehr

Der Personenverkehrsmarkt ist im Jahr 2012 kräftig gewachsen, der Zuwachs an Reisenden beträgt rund 7,3 Prozent. Die ÖBB-Personenverkehr AG verzeichnete um sieben Prozent mehr Reisende, die Privaten meldeten sogar einen Zuwachs von nahezu zehn Prozent. Besonders signifikant (+62 Prozent) nahmen bei den Privaten die Zugkilometer zu, aber

Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2008–2012.

Quelle: Schienen-Control

	Mio. Reisende	Mrd. Personenkilometer	Mio. Personenzugkilometer	Durchschnittliche Fahrtweite (km)
2008	238,9	10,8	103,7	45,1
2009	239,7	10,7	105,1	45,1
2010	242,1	10,8	105,4	44,6
2011	244,0	10,9	106,9	44,8
2012	261,9	11,2	109,6	42,8

Personenverkehrsmarkt 2012 nach Unternehmensgruppen.

Quelle: Schienen-Control

	Summe	ÖBB-PV	DB-Regio	Private
Mio. Reisende	261,9	224,1	1,5	36,3
Mrd. Personenkilometer	11,2	10,2	0,0	1,0
Mio. Personenzugkilometer	109,6	95,1	0,4	14,1

Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr 2008–2012.

Quelle: Schienen-Control

	Reisende	Personen-kilometer	Personen-zugkilometer
2008	11,7 %	5,8 %	7,5 %
2009	13,8 %	5,6 %	6,6 %
2010	12,9 %	5,6 %	8,5 %
2011	13,6 %	5,5 %	10,9 %
2012	13,9 %	8,7 %	12,8 %

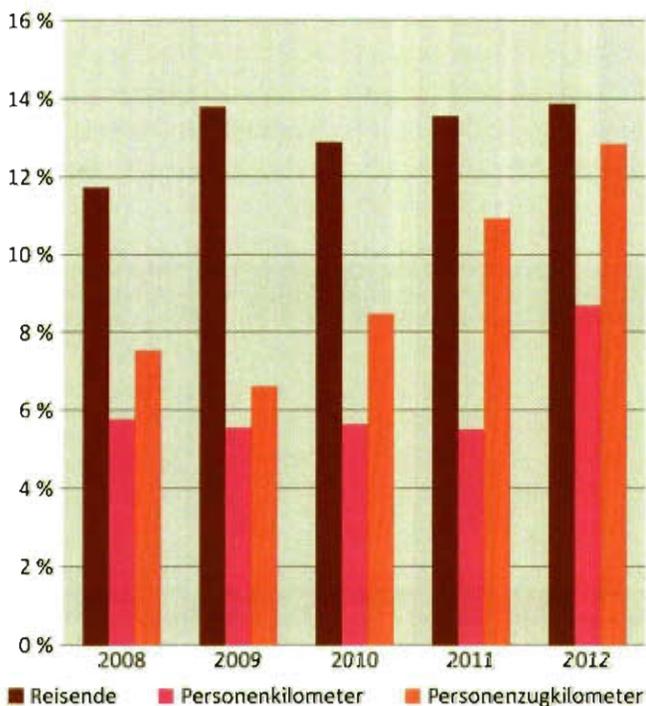
City Airport Trains (CAT) zum Flughafen Wien. Der Markteintritt der WESTbahn schlägt sich auch in den Zahlen nieder. Die Marktanteile der Privaten bei den Personenzugkilometern und bei Personenkilometern sind kräftig gestiegen. Ein direkter Vergleich der Marktanteile von WESTbahn und ÖBB-Personenverkehr AG ist nur schwer möglich, da der Marktführer nur Gesamtzahlen und keine streckenbezogenen Daten veröffentlicht.

auch die Personenkilometer wuchsen in diesem Segment um 21 Prozent. Hingegen waren die Personenkilometer bei der ÖBB-Personenverkehr AG leicht rückläufig. Deren Zuwächse bei den Passagierzahlen erfolgten im Nahverkehr, wogegen der Fernverkehr leicht zurückging.

Diese Entwicklung ist auf eine wesentliche Veränderung des Personenverkehrsmarktes zurückzuführen. Das Jahr 2012 war das erste volle Jahr, in dem die WESTbahn tätig war. Das Unternehmen fährt Personenfernverkehr Wien–Salzburg–Freilassing in direkter Konkurrenz zur ÖBB-Personenverkehr AG. Bis dahin boten andere Eisenbahnverkehrsunternehmen nur in Kooperation mit der ÖBB-Personenverkehr AG an, abgesehen vom Spezialfall des

Abb. 11: Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr 2008–2012.

Quelle: Schienen-Control



QUALITATIVE MARKTBEURTEILUNG

Eine Aufgabe der Schienen-Control GmbH ist die Marktbeobachtung. Dabei werden neben objektiven Zahlen auch subjektive Bewertungen erhoben, um ein Bild über die aktuelle Situation des Marktes und die häufigsten Problemfelder zu gewinnen.

Die Schienen-Control führt daher seit dem Jahr 2006, gestützt auf die Bestimmungen des § 26 Eisenbahngesetz, eine umfassende Umfrage bei den Eisenbahnunternehmen durch. Mehr als 90 Prozent der Unternehmen beantworteten die Fragen für das Berichtsjahr. Die Ergebnisse sind beginnend mit dem Jahr 2006 in der Tabelle abgebildet.

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

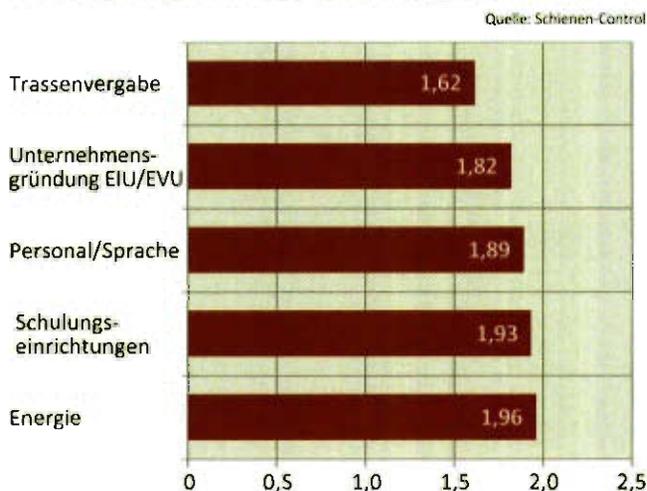
Wie schon in den Vorjahren passte die Schienen-Control Inhalt und Umfang der qualitativen Fragen an das aktuelle Geschehen an. Die Anpassungen für das Jahr 2012 waren minimal. So haben sich die Anzahl der Gruppen und die Zahl der in den Gruppen zusammengefassten Einflussfaktoren im Vergleich

Netzzugang	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Trassenvergabe	1,62	1,54	1,60	1,65	1,95	1,73	1,60
Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahn)	2,83	2,85	3,00	2,76	2,72	3,54	2,86
Zugang zu Serviceeinrichtungen	2,15						
Engpass bei Trassen	2,25	2,38	2,25	2,65	2,76	2,87	2,56
Grenzübertritt	2,37	2,19	1,94	2,27	2,29	2,14	2,21
Betriebliche Auflagen	2,37	2,43	2,47	2,70	2,55	2,38	2,38
Verschub	2,32	2,33	2,40	2,65	2,59	2,67	2,71
Unternehmensfaktoren	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Mangel an (Risiko-)Kapital	2,31	2,35	2,21	2,43	2,87	3,00	3,15
Konkurrenz durch andere Eisenbahnuntern.	2,69	2,54	2,40	2,87	2,95	2,88	3,07
Konkurrenz durch andere Verkehrsträger	3,62	3,71	3,60	3,57	3,55	3,94	4,00
Unternehmensgründung EIU/EVU	1,82	1,68	1,89	2,45	2,05	2,20	2,33
Fahrplanqualität	2,27	2,29	2,05	2,48	2,57	2,41	2,29
Netzzustand	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Ausbau	2,30	2,52	2,50	2,74	2,50	2,94	2,71
Erhaltung	2,56	2,74	2,95	3,13	2,86	2,76	2,88
Umleitungen	2,85	3,04	2,89	3,50			
Sicherungstechnik	2,41	2,17	1,80	2,09	2,09	1,81	2,44
Betriebsqualität	2,22	2,39	2,42	2,83	2,55	2,41	2,53
Personal	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Verfügbarkeit	2,86	2,79	2,45	2,35	2,10	2,50	2,50
Schulungseinrichtungen	1,93	2,00	2,10	2,36	2,15	2,43	2,71
Soziale Normen	2,29	2,17	2,00	2,43	1,95	2,14	2,43
Behördliche Auflagen	2,93	2,79	2,80	3,26	2,62	3,40	3,13
Sprache	1,89	2,04	1,84	1,82	2,14	1,93	2,53
Verfügbarkeit, Kosten, Betriebsmittel	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Triebfahrzeuge	2,64	3,00	2,88	2,86	2,76	3,27	3,50
Waggons	2,89	3,18	2,74	3,27	3,00	3,53	3,62
Dienstleistung	2,21	2,26	2,26	2,59	2,52	2,47	2,31
Energie	1,96	2,08	1,95	2,32	2,10	1,93	2,12
Struktur der Trassengebühr	2,23	2,38					
Höhe der Trassengebühr GV	2,83	2,68					
Höhe der Trassengebühr PV	2,94	3,13					

Behörden	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Zulassung Fahrzeuge	2,92	2,95	3,00	3,05	3,15	3,44	3,63
Technische Vorschriften	2,78	2,83	2,59	3,14	2,95	3,06	3,25
Betriebliche Normen	2,36	2,50	2,29	2,64	2,68	2,50	2,41
Genehmigungen, Konzessionswesen, SIBE	2,27	2,52	3,06	3,04	2,64	3,06	2,71
Sicherheitsbescheinigung neu	2,42	2,80	2,65	2,78	2,45	2,19	
Unterschiede i. d. Umsetzung i. d. EU-Ländern	3,09	3,11	3,40	3,43	2,60	2,93	
Lokführerschein	2,46	2,15	2,00	2,19	2,24	1,80	
Fahrzeugregister neu	2,24	2,20	1,87	2,10	1,84	2,00	
Neue Technologien (verpflichtend)	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Kommunikation (z. B. GSM-R)	2,22	2,39	2,59	2,68	2,50	2,47	
Sicherungstechnik (ETCS)	3,58	3,09	3,06	3,48	2,95	2,94	
Umsetzung TSI	3,04	2,95	2,95	3,23	2,95	2,65	
Landesspezifische Ausnahmen bei den TSI	2,75	2,90	2,75	3,33	2,86	2,50	

zum Jahr 2011 nicht geändert. Nur in der ersten Gruppe wurde die Frage nach dem Einflussfaktor Zugang zu Verladeeinrichtungen durch den Einflussfaktor Zugang zu Serviceeinrichtungen ersetzt. Diese Änderung erfolgte im Zuge einer Harmonisierung mit den qualitativen Fragestellungen für den Marktbericht der IRG-Rail. In Abbildung 1 sind die Einflussfaktoren zu sehen, die bei der qualitativen Umfrage für das Jahr 2012 den besten Notendurchschnitt erreicht haben. Wie auch schon in den vergangenen Jahren hat der Einflussfaktor Trassenvergabe mit einer Durchschnittsnote von 1,62 die beste Durchschnittsnote der Umfrage erhalten und hat sich gegenüber dem Vorjahr verbessert. Bis auf den Einflussfaktor Unternehmensgründung, der sich gegenüber 2011 verschlechtert hat, haben sich alle anderen Einflussfaktoren gegenüber dem Vorjahr verbessert.

Abb. 1: Die fünf am besten bewerteten Kategorien.



In Abbildung 2 sind die Einflussfaktoren, die bei der qualitativen Umfrage für das Jahr 2012 den schlechtesten Notendurchschnitt erreichten, dargestellt. Der Einflussfaktor Konkurrenz durch andere Verkehrsträger hat wie im Vorjahr die schlechteste Durchschnittsnote erhalten. Beim direkten Vergleich mit der Note aus dem Jahr 2011 ist die Durchschnittsnote im Jahr 2012 aber besser ausgefallen. Bei der Erhebung waren in Summe 41 Einflussfaktoren zu benoten. Im direkten Vergleich der Jahre 2011 und 2012 wurden bei der Erhebung 2012 29 Einflussfaktoren besser als im Vorjahr benotet. Bei elf Einflussfaktoren hat sich die Durchschnittsnote im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert und bei einem Einflussfaktor hat sich die Durchschnittsnote nicht verändert. In Abbildung 3 sind die fünf Einflussfaktoren mit der größten Verbesserung und die fünf

Abb. 2: Die fünf am schlechtesten bewerteten Kategorien.

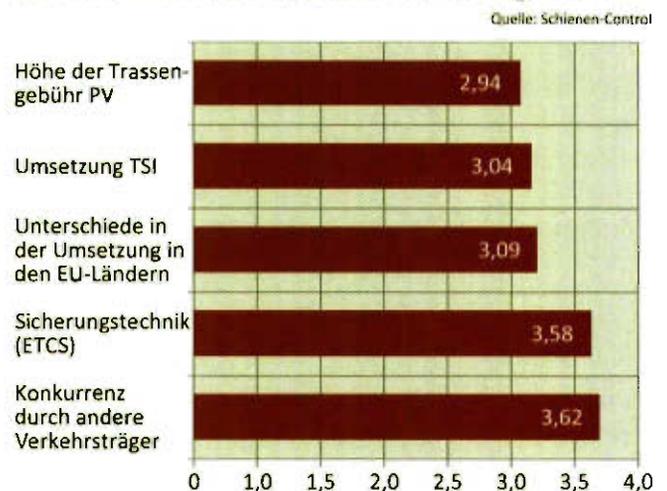
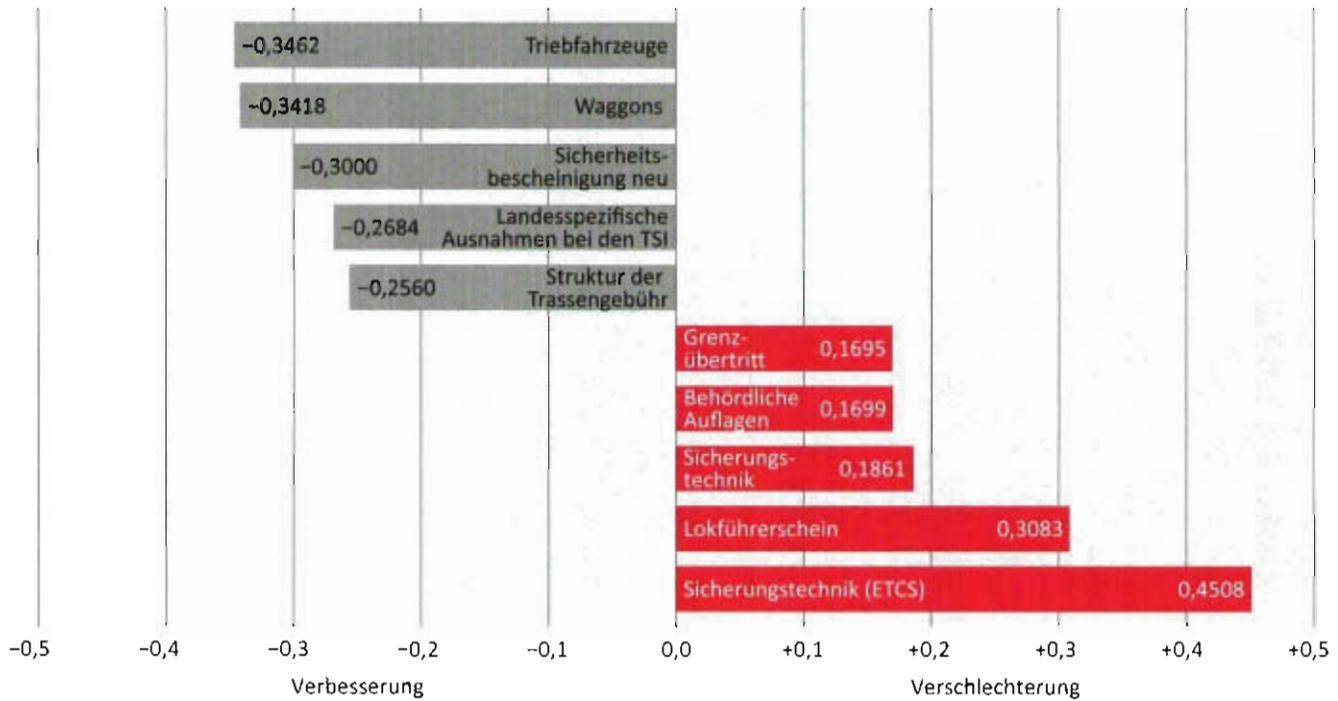


Abb. 3: Die fünf größten Verbesserungen und Verschlechterungen des Notendurchschnitts gegenüber 2011.

Quelle: Schienen-Control



Einflussfaktoren mit der größten Verschlechterung der Durchschnittsnote zu sehen.

Beim Einflussfaktor Sicherungstechnik (ETCS) hat sich die Durchschnittsnote deutlich verschlechtert, was wohl auf die Probleme bei der Einführung von ETCS im Dezember 2012 zurückzuführen ist.

Die Einführung neuer Technologien wird von den Eisenbahnunternehmen unterschiedlich beurteilt. Daher ist es interessant, die Entwicklung der Einflussfaktoren Kommunikation (GSM-R) und Sicherungstechnik (ETCS) über die letzten Jahre näher zu betrachten.

Abb. 4: Die Entwicklung des Notenschnitts für den Einflussfaktor Kommunikation (z. B. GSM-R) 2007–2012.

Quelle: Schienen-Control

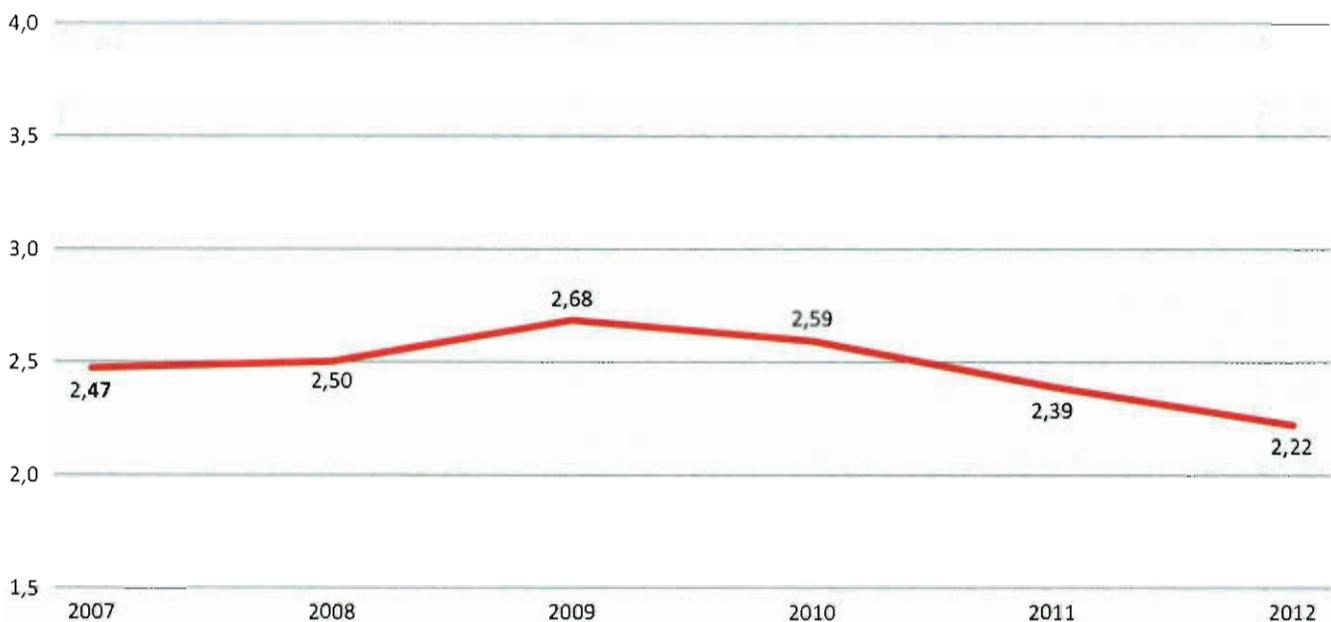
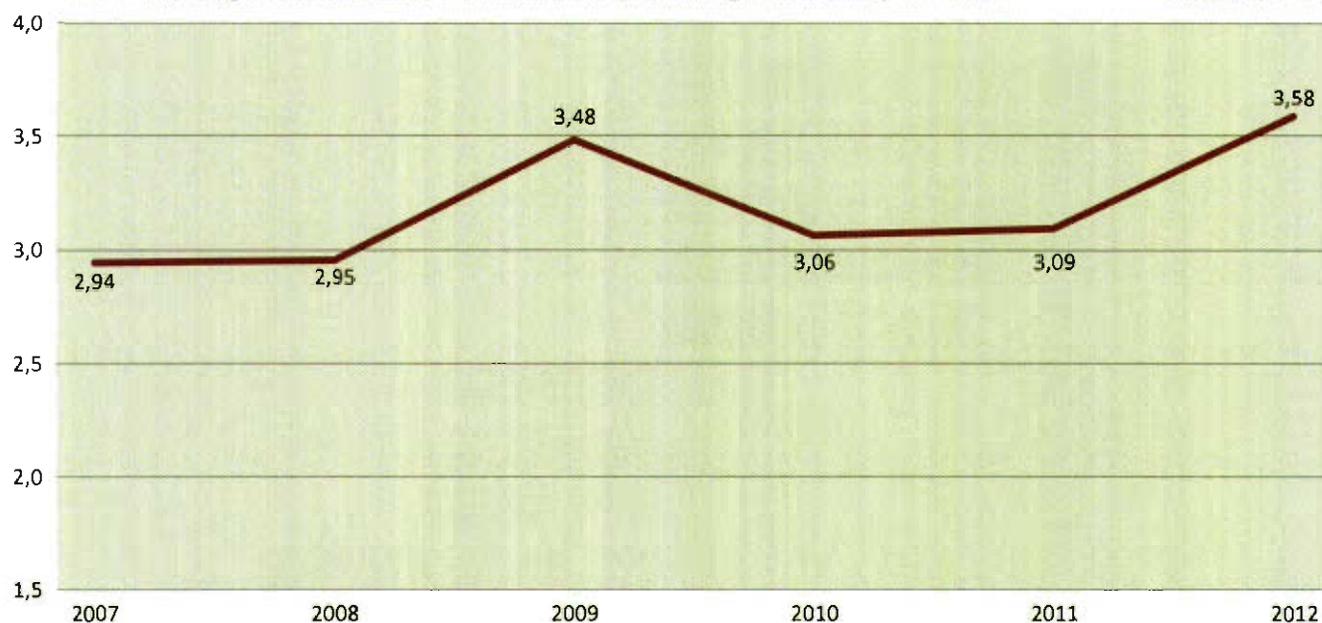


Abb. 5: Die Entwicklung des Notenschnitts für den Einflussfaktor Sicherungstechnik (ETCS) 2007–2012.

Quelle: Schienen-Control



In Abbildung 4 ist die Entwicklung des Notenschnitts für den Einflussfaktor Kommunikation (GSM-R) zu sehen. Im Jahr 2007, vor der breiten Einführung von GSM-R am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG, wurde der Einflussfaktor mit einer Durchschnittsnote von 2,47 durchaus positiv beurteilt. Mit näher rückendem Termin für die flächendeckende Einführung stieg die Skepsis offensichtlich an. Das zeigte sich in einem Notenschnitt von 2,68 im Jahr 2009. Ab dem Jahr 2010 verbessert sich die Durchschnittsnote für den Einflussfaktor laufend und zeigt mit einer Durchschnittsnote von 2,22 im Jahr 2012 das beste Ergebnis für diesen Einflussfaktor. Mittlerweile ist die flächendeckende Einführung von GSM-R abgeschlossen und die Entwicklung der Umfrageergebnisse lässt auf eine hohe Akzeptanz von GSM-R bei den auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen schließen.

Der zweite die Einführung einer neuen Schlüsseltechnologie betreffende Einflussfaktor betrifft die Sicherungstechnik ETCS. In Abbildung 5 ist die Entwicklung des Notendurchschnitts für diesen Einflussfaktor dargestellt. Wie beim Einflussfaktor Kommunikation (GSM-R) sind die Durchschnittsnoten von 2,94 und 2,95 in den Jahren 2007 und 2008 noch moderat. 2009 verschlechtert sich zunächst nach Bekanntgabe der ETCS-Einführung die Durchschnittsnote. Die Jahre 2010 und 2011 werden wieder

besser beurteilt, dann folgt jedoch im Jahr 2012 mit 3,54 der schlechteste Wert. Das ist auf die Probleme bei der Nachrüstung der Lokomotiven mit ETCS zurückzuführen (Näheres dazu im Kapitel „Arbeit der Schienen-Control Kommission“).

SCHIENENFAHRZEUGE

Triebfahrzeuge

Der Bestand der Triebfahrzeuge, welcher den in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, nahm von 2011 auf 2012 wieder leicht zu. Dabei erhöhte sich die Zahl der Diesellokomotiven, jene der Dieseltriebwagen verringerte sich leicht. Zunahmen gab es auch bei den Triebzügen. Der übrige Bestand blieb nahezu unverändert. Manche Triebfahrzeuge werden auf weiten Strecken im Ausland eingesetzt, es kommen aber auch aus-

ländische Fahrzeuge im Rahmen von Kooperationsverkehren nach Österreich. Insgesamt dürften sich diese beiden Effekte weitgehend ausgleichen.

Die Fahrzeuge des DB-Konzerns sind hier nicht berücksichtigt, da eine Abgrenzung der in Österreich eingesetzten Fahrzeuge nicht möglich ist und die Gesamtsumme das Bild erheblich verfälschen würde.

Auf die Schmalspurbahnen entfielen im Jahr 2011 rund 5,1 Prozent der Triebfahrzeuge.

Triebfahrzeugstatistik.

Quelle: Schienen-Control

Triebfahrzeugstatistik	2009	2010	2011	2012
Lokomotiven				
Diesellokomotiven	542	546	516	544
Dampflokomotiven	18	18	16	18
Elektr. Einsystemwechselstromlokomotiven	513	511	509	509
Elektr. Einsystemgleichstromlokomotiven	9	16	17	17
Elektr. Mehrsystemlokomotiven (Wechsel-/Gleichstrom)	402	400	402	428
Bestand der Lokomotiven	1.484	1.491	1.460	1.516
Triebwagen				
Dieseltriebwagen	244	264	221	213
Elektr. Einsystemtriebwagen	369	366	369	370
Elektr. Mehrsystemtriebwagen (Wechsel-/Gleichstrom)	54	52	5252	
Bestand der Triebwagen	667	682	642	635
Triebzüge (fest gekuppelte Garnituren)				
Elektr. Mehrsystemtriebzüge (Wechsel-/Gleichstrom)	21	34	52	58
Bestand der Triebzüge	21	34	52	58
Summe Triebfahrzeuge	2.172	2.207	2.154	2.209
Triebfahrzeuge nach Spurweite 2012				
	Normalspur	Schmalspur	Gesamt	
Lokomotiven	1.449	67	1.516	
Triebwagen	590	45	635	
Triebzüge	58	0	58	
Summe Triebfahrzeuge	2.097	112	2.209	

Auswertung Güterwagen nach Kategorien und Haltern.

Quelle: SCHIG-Fahrzeugregister, Stand 31. 12. 2012

Güterwagentyp (Gattungsbezeichnung)	RCA + Ökombi	Andere EVU	Sonstige Halter	Summe	Anteil Sonstige
Wagen mit öffnungsfähigem Dach (T)	1.390	7	0	1.397	0,0 %
Gedeckte Wagen (G)	383	34	26	443	6,3 %
Gedeckte Wagen Sonderbauart (H)	5.938	4	50	5.992	0,8 %
Flachwagen (K, O, R)	3.566	25	7	3.598	0,1 %
Flachwagen Sonderbauart (L, S)	6.619	47	39	6.705	1,0 %
Offene Wagen (E)	2.360	119	2	2.481	0,1 %
Offene Wagen Sonderbauart (F)	1.213	136	20	1.369	1,1 %
Kesselwagen (Z)	0	2	3.845	3.847	100,0 %
Spezialwagen (U)	438	151	343	932	35,3 %
Summe Güterwagen	21.907	525	4.332	26.764	19,4 %

Güterwagen

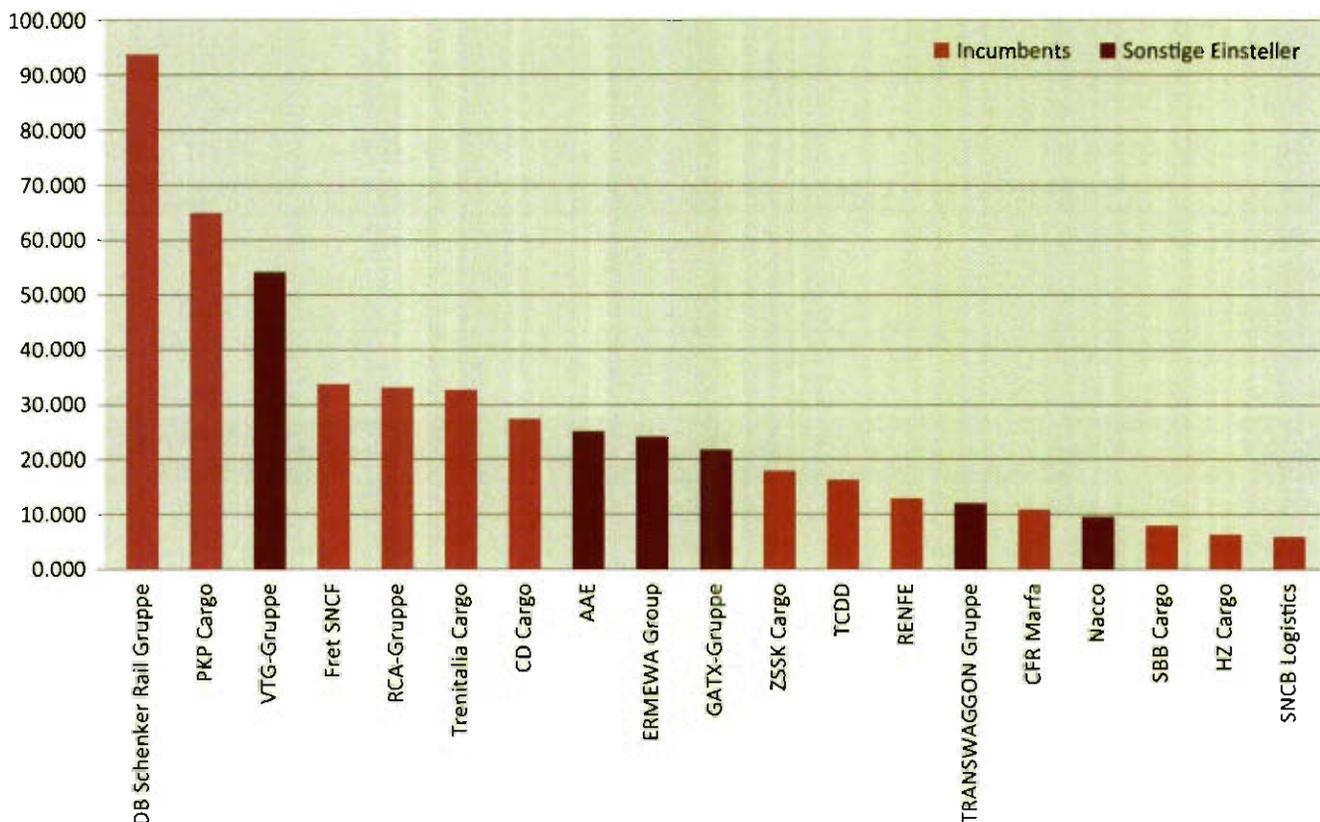
Bei den Güterwagen hat es im Jahr 2012 keine großen Veränderungen gegeben. Ende 2012 waren im Fahrzeugregister der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft 26.764 Güterwagen registriert, Wagen für die Fahrweghaltung sind in dieser Zahl nicht enthalten. Fahrzeughalter ist bei rund 82 Prozent die Rail Cargo Austria AG, rund zwei Prozent gehören anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Zahlen für die Rail Cargo Austria und die Ökombi GmbH wurden zusammengefasst, da Letztere mittlerweile mit ihrer Muttergesellschaft verschmolzen wurde. Die Privatwageneinsteller halten 16,2 Prozent aller in Österreich registrierten Güterwagen (zum größten Teil Kesselwagen). Rund 35 Prozent der Spezialwagen sind ebenfalls den Privatwageneinstellern zuzurechnen. In Österreich gibt es mehrere große und zahlreiche kleine private Wagenhalter. 95,3 Prozent der Privatgüterwagen sind im Eigentum von fünf großen Gruppierungen. Während sich die Großen vor-

wiegend mit dem Verleih befassen, besitzen die Kleinen oft nur wenige Wagen, die vor allem für den Eigenbedarf verwendet werden. Meist handelt es sich um Mineralölhändler oder Industriebetriebe, welche dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Wagen für ihre eigenen Transporte zur Verfügung stellen.

Gerade bei den Güterwagen zeichnet das nationale Register nur ein unvollständiges Bild. Ein großer Teil der von den neuen Marktteilnehmern verwendeten Wagen stammt von international tätigen Waggonverleihfirmen. Diese registrieren ihre Fahrzeuge nach steuerlichen und administrativen Gesichtspunkten, die Verwendung kann dann freizügig in den meisten europäischen Ländern erfolgen. Auch die ehemaligen Staatsbahnen beschreiten zunehmend solche Wege. Durch den Ankauf bzw. die Gründung von Tochtergesellschaften in anderen Ländern verlagert sich auch der Bestand an verfügbaren Güterwagen teilweise ins Ausland. Alle diese Wagen werden jedoch in der Regel innerhalb des Unternehmens freizügig disponiert.

Abb. 1: Die 20 größten Güterwageneinsteller in Europa.

Quelle: Rail Business 50/2012, eigene Berechnungen



Für das Jahr 2012 standen Zahlen aus verschiedenen Quellen zur Verfügung, welche einen Überblick über die in Europa verwendeten Güterwagen bieten. Der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) regelt die gegenseitige Verwendung der Wagen. Das AVV-Büro führt eine Statistik über die von ihr erfassten Güterwagen. Außerdem gibt es verschiedene Marktberichte, aus denen gleichfalls statistische Unterlagen entnommen werden können. In Abbildung 1 wurden die Eigentümer nach Unternehmensgruppierungen zusammengefasst, um die verschiedenen Tochtergesellschaften einzubeziehen. Dabei wurde zwischen den ehemaligen Staatsbahnen und den Waggonverleihfirmen unterschieden. Insgesamt stehen dem europäischen Markt rund 600.000 Güterwagen zur Verfügung.

Güterwagen in Europa 2012. Quelle: Rail Business 50/2012, eigene Berechnungen

Fahrzeugeinsteller	Anzahl	Anteil
Incumbents	382.970	64,6 %
Sonstige Einsteller	209.838	35,4 %
Summe	592.808	

Die DB Schenker Rail Gruppe besitzt rund 16 Prozent der europäischen Güterwagen, die RCA-Gruppe knapp sechs Prozent. Unter den größten Waggoneinstellern befinden sich mit Ausnahme der VTG-Gruppe keine privaten Unternehmen.

ANGEBOTSENTWICKLUNG IM PERSONENVERKEHR

Durch die Eröffnung der Neubaustrecke Wien–St. Pölten und die Teilinbetriebnahme des Hauptbahnhofs Wien ergeben sich zahlreiche Fahrplanänderungen im Fern- und Regionalverkehr.

Auswirkungen der Neubaustrecken

Durch die neue Strecke Wien–St. Pölten konnten die Fahrzeiten im Personenfernverkehr um bis zu 15 Minuten gekürzt werden. Zusätzlich ergeben sich weitere Fahrzeitkürzungen durch die Anhebung der Geschwindigkeit auf 230 km/h auf einigen Abschnitten der Westbahnstrecke. Der ÖBB-railjet benötigt zwischen Wien West und Salzburg nunmehr zwei Stunden und 22 Minuten gegenüber bisher zwei Stunden und 45 Minuten. Bei den Zügen der WESTbahn Management GmbH beträgt die Fahrzeitkürzung sogar 27 Minuten auf zwei Stunden und 32 Minuten, da die im ersten Betriebsjahr sehr großzügig berechneten Fahrzeitreserven verringert wurden.

Neben den Fernverkehrszügen benützen auch Regionalzüge mit 200 km/h Geschwindigkeit die Neubaustrecke, und zwar wochentags am Morgen nach Wien und am Nachmittag wieder zurück. Diese Züge verkehren bis Amstetten bzw. St. Valentin und halten auch im Bahnhof Tullnerfeld.

Die WESTbahn hat ihr Zugangebot am Nachmittag erweitert und in einigen anderen Fällen der Nachfrage angepasst, indem manche Züge nur an Werktagen und andere nur an Wochenenden verkehren. Im Unterinntal hingegen gab es trotz Inbetriebnahme der Neubaustrecke keine Fahrplanänderungen. Solche sollen erst nach einer Neuordnung des Regionalverkehrs in Tirol im Dezember 2013 wirksam werden.

Änderungen im sonstigen Fernverkehr

Im internationalen Verkehr wurden die Fahrzeiten zwischen Wien West und Budapest um bis zu sechs Minuten verlängert. Vier internationale Züge zwischen Villach und Slowenien sind entfallen. Auch wurde das einzige Zugpaar von Wien über Sopron nach Zagreb mit Kurswagen nach Pecs eingestellt. Außerdem verloren die Grenzübergänge Simbach und Summerau ihr Angebot im internationalen Fernverkehr.

Die erste Verbindung von Wien nach Prag verkehrt nunmehr eine Stunde später. Damit gehen Anschlüsse zu mehreren regionalen Zentren in der Tschechischen Republik und nach Berlin verloren. Der von Slowenien kommende Pendolino nach Spielfeld-Straß wurde durch ein Regionalzugpaar ersetzt. Dadurch hat sich die Umsteigeverbindung nach Graz verschlechtert. Im nationalen Verkehr hat die ÖBB-Personen-

Abb. 1: Fahrzeitvergleich Westbahnstrecke 2011–2012.

Quelle: Schienen-Control

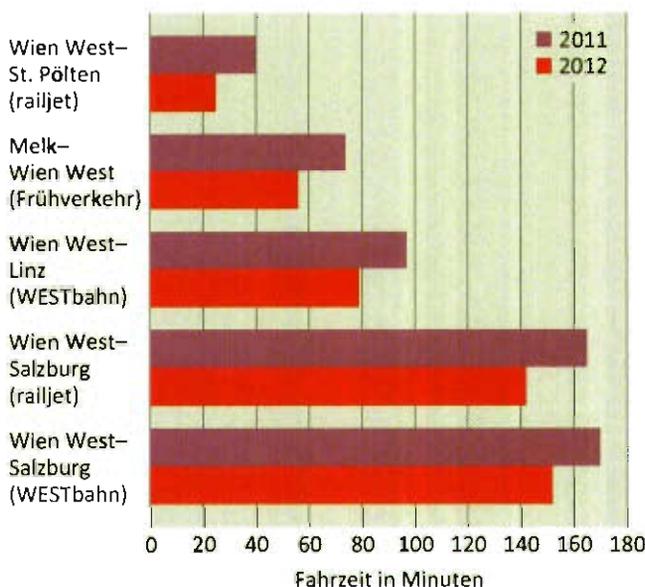
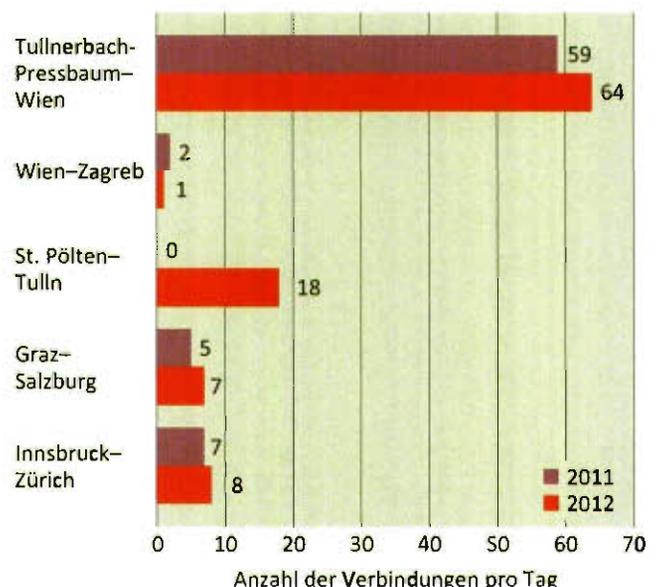


Abb. 2: Veränderungen im Verkehrsangebot 2011–2012.

Quelle: Schienen-Control



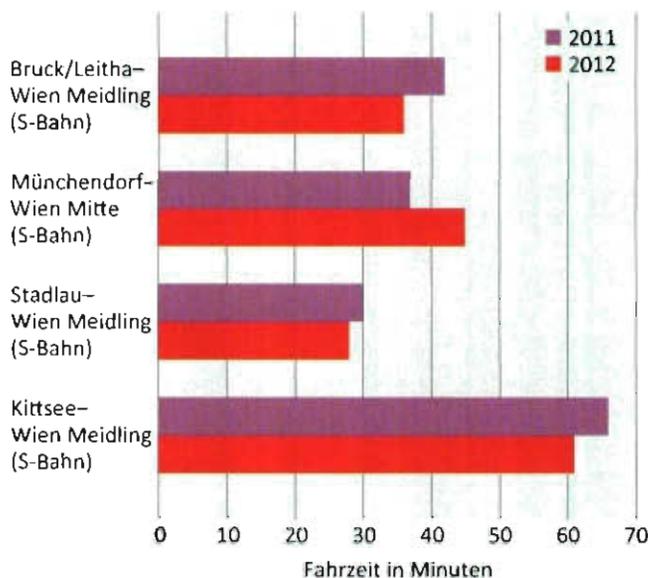
verkehr AG den Fahrplan im IC-Verkehr zwischen Graz und Innsbruck bzw. Salzburg verdichtet, jetzt gibt es wieder einen durchgehenden Zweistundentakt zwischen Graz und Bischofshofen.

Hauptbahnhof Wien bringt neue Durchbindungen

Die Eröffnung des Hauptbahnhofs Wien hat zu neuen Linienführungen im Regionalverkehr geführt. Ein großer Teil der bisher im Ostteil des Südbahnhofs endenden Züge wird nunmehr über den Hauptbahnhof nach Wien Meidling und weiter durchgebunden. Dadurch entstanden neue Verbindungen wie beispielsweise Bratislava–Wien–Deutschkreutz. Die Schnellbahnzüge Wiener Neustadt–Ebreichsdorf–Wien werden nicht mehr zur Schnellbahn-Stammstrecke durchgebunden, sondern fahren mit einem fünfminütigen Aufenthalt in Wien Hauptbahnhof weiter nach Hirschstetten. Damit müssen allerdings die Fahrgäste aus Ebreichsdorf und Münchendorf in Richtung Wien Praterstern in Wien Meidling umsteigen, wodurch sich die Reisezeit um zehn Minuten verlängert. Als dritte Maßnahme werden die Schnellbahnzüge von Bruck an der Leitha weiter nach Wien Hütteldorf geführt. Am Morgen und Abend beginnen und enden diese Züge in Rekawinkel.

Abb. 3: Fahrzeitvergleich Regionalverkehr über Wien Hauptbahnhof 2011–2012.

Quelle: Schienen-Control



Sonstige Änderungen im Regionalverkehr

Die Fahrzeiten der REX-Züge Wien–Marchegg–Bratislava wurden durch Entfall einiger Halte in Wien um bis zu sieben Minuten beschleunigt. Verbessert wurde das Zugangebot zwischen St. Pölten und dem Kamptal. In Richtung St. Pölten gibt es eine direkte Abendverbindung sowie vier Umsteigeverbindungen. Damit reduziert sich die Fahrzeit um bis zu 26 Minuten.

Deutlich verdichtet wurde der Schnellbahnverkehr auf der alten Westbahnstrecke zwischen Wien und Rekawinkel an Werktagen außer Samstag. In der Hauptverkehrszeit bestehen bis zu vier Verbindungen pro Stunde. Zwischen St. Pölten und Tulln wurde der Personennahverkehr im Stundentakt wieder aufgenommen, wobei werktags im Bahnhof Tullnerfeld ein Anschluss in Richtung Traismauer hergestellt wird. In Wien wurde der Zehnminutentakt auf der Vorortelinie (S45) erweitert, er besteht nunmehr an Werktagen auch tagsüber. Hingegen gibt es auf der Schnellbahn-Stammstrecke zwischen Meidling und Floridsdorf auch weiterhin Intervalle von bis zu neun Minuten.

Neu ist eine Euregio-Verbindung von Linz über Summerau nach Budweis am Vormittag. In der Gegenrichtung verkehrt dieser Zug am Nachmittag. Damit gibt es nunmehr alle zwei Stunden grenzüberschreitende Regionalverbindungen zwischen Linz und Budweis.

PREISENTWICKLUNG DURCH WETTBEWERB

Im Dezember 2011 fand der Markteintritt der WESTbahn Management GmbH auf der Strecke Wien–Salzburg–Freilassing statt. Das Zugangebot steht in direkter Konkurrenz zu den Fernzügen der ÖBB-Personenverkehr AG (InterCity, railjet, ICE). Der Wettbewerb zwischen den beiden Konkurrenten findet sowohl auf qualitativer Ebene als auch bei den Ticketpreisen statt. Das hatte natürlich Auswirkungen auf das Preisniveau der Fernverkehrstickets. So führte die ÖBB-Personenverkehr AG bereits im September 2011 den Tarif SparSchiene Österreich ein. Ähnliche Angebote hatte es bis dahin nur im internationalen Fernverkehr gegeben. Nach Angaben des Unternehmens¹ wurden in den 18 Monaten seit Einführung dieses Aktionstarifs rund 1,6 Millionen derartige Tickets verkauft. Dadurch war die WESTbahn gezwungen, auch selbst Aktionstarife anzubieten, die den Reisenden finanzielle Vorteile bieten. Eine genaue Quantifizierung der dadurch eingetretenen Vergünstigung ist nicht möglich, da beide Unternehmen keine Zahlen dazu veröffentlichen. Allerdings teilte das Unternehmen im Februar 2012 mit², dass es zwar bei der Auslastung über Plan liege, die Erlöse jedoch hinter den Erwartungen zurückblieben. Die Konkurrenz zwischen den beiden Unternehmen hat also zweifellos zu einem Preiswettbewerb geführt, der sich in günstigeren Fahrpreisen für die Reisenden niederschlug.

Aktionstarife der ÖBB-Personenverkehr AG und der WESTbahn

Seit dem Fahrplanwechsel 2011/12 bieten sowohl die ÖBB-Personenverkehr AG als auch das neue Bahnunternehmen WESTbahn verstärkt Aktionstarife an. Sämtliche Aktionstarife unterliegen speziellen Richtlinien hinsichtlich Reisetag, Kontingentierung, konkreter Verbindung, Buchbarkeit sowie Buchungszeitraum. Zumeist ist weder ein Umtausch oder eine Erstattung noch eine Buchung knapp vor Reiseantritt möglich. An frequentierten Verkehrstagen und zu starken Reisezeiten gibt es deutlich weniger oder keine Aktionstickets.

¹ Aussage des ÖBB-CEO Christian Kern auf der Bilanz-Pressekonferenz am 26. 4. 2013

² Vorarlberger Nachrichten vom 23. 2. 2012

Die ÖBB-Personenverkehr AG führte die Aktion „Ab in den Westen“ durch (Gültigkeitszeitraum: 23. November 2011 bis 31. Jänner 2012). Kunden konnten um 15 Euro eine beliebige Strecke zwischen Wien Westbahnhof und Bregenz fahren. Die Aktion war mit 40.000 Tickets kontingentiert (25.000 plus Zusatzkontingent 15.000) und wurde an Spitzentagen nicht angeboten. Mit „Ab in die WESTbahn“ verkaufte die WESTbahn Tickets um 7,50 Euro, ohne Einschränkung betreffend Wochentage (Gültigkeitszeitraum: von der Betriebsaufnahme am 11. Dezember 2012 bis 31. Jänner 2012). Das Kontingent umfasste 7.500 Tickets. Bei beiden Aktionen war die Erstattung ausgeschlossen. Die ÖBB-Aktion bot den Vorteil, dass sie für die gesamte Westbahnstrecke verwendbar war und nicht, wie bei der WESTbahn, nur für den Abschnitt Wien–Freilassing (über Salzburg). Die Ticketaktionen der WESTbahn sind seit der zweiten Jahreshälfte 2012 zumeist im Internet und in Trafiken erhältlich, nicht wie bisher in den Zügen. Die WESTbahn führt diese Aktionen unter dem Namen Bestpreis-Ticket und Trafik-Aktiv-Ticket, Letzteres wird nur Senioren angeboten. Daneben werden auch Zeitungsinserate mit Gutscheinen für den einmaligen Erwerb aller anderen Produkte der WESTbahn geschaltet.

Abb. 1: Beispiele für Ticketpreise sowie Aktionen der ÖBB-PV und der WESTbahn, 2. Klasse.

Quelle: Webrites der ÖBB-PV und der WESTbahn, Dezember 2012 für Reisezeitraum Jänner 2013

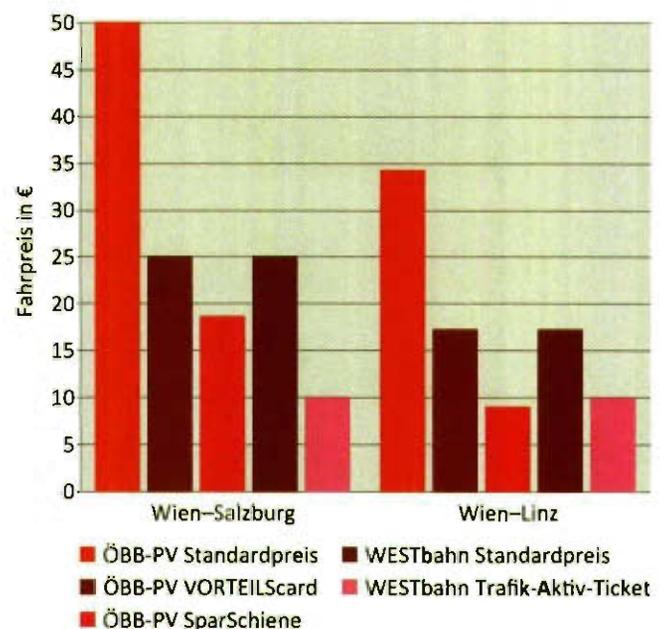
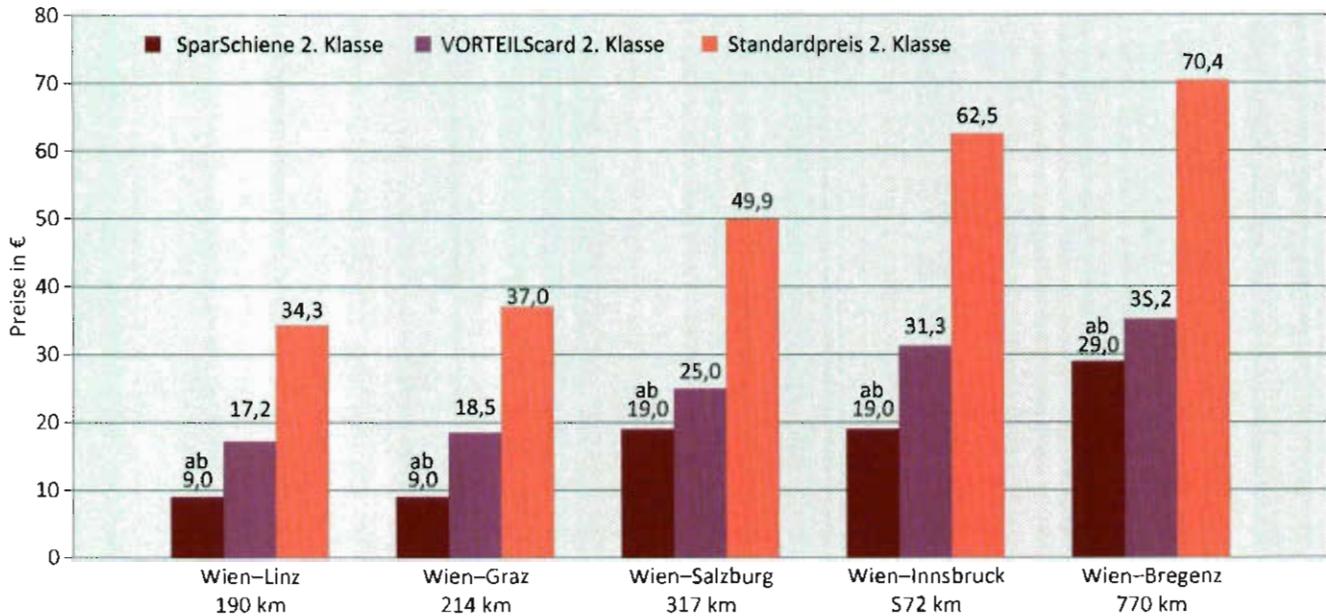


Abb. 2: Preisvergleich SparSchiene, VORTEILScard und Standardpreis der ÖBB-PV, 2. Klasse.

Quelle: PT ÖBB, April 2013



Maximale Preisdifferenz zwischen SparSchiene, VORTEILScard und Standardpreis der ÖBB-PV, 2. Klasse.

Quelle: PT ÖBB, April 2013

Strecke (km)	SparSchiene 2. Klasse	VORTEILScard 2. Klasse	Standardpreis 2. Klasse	Maximale Preisdifferenz
Wien-Linz, 190 km	ab 9,00 €	17,20 €	34,30 €	bis -73,8 %
Wien-Graz, 214 km	ab 9,00 €	18,50 €	37,00 €	bis -75,7 %
Wien-Salzburg, 317 km	ab 19,00 €	25,00 €	49,90 €	bis -61,9 %
Wien-Innsbruck, 572 km	ab 19,00 €	31,30 €	62,50 €	bis -69,6 %
Wien-Bregenz, 770 km	ab 29,00 €	35,20 €	70,40 €	bis -58,8 %

Starke Preissenkungen durch SparSchiene Österreich der ÖBB-Personenverkehr AG

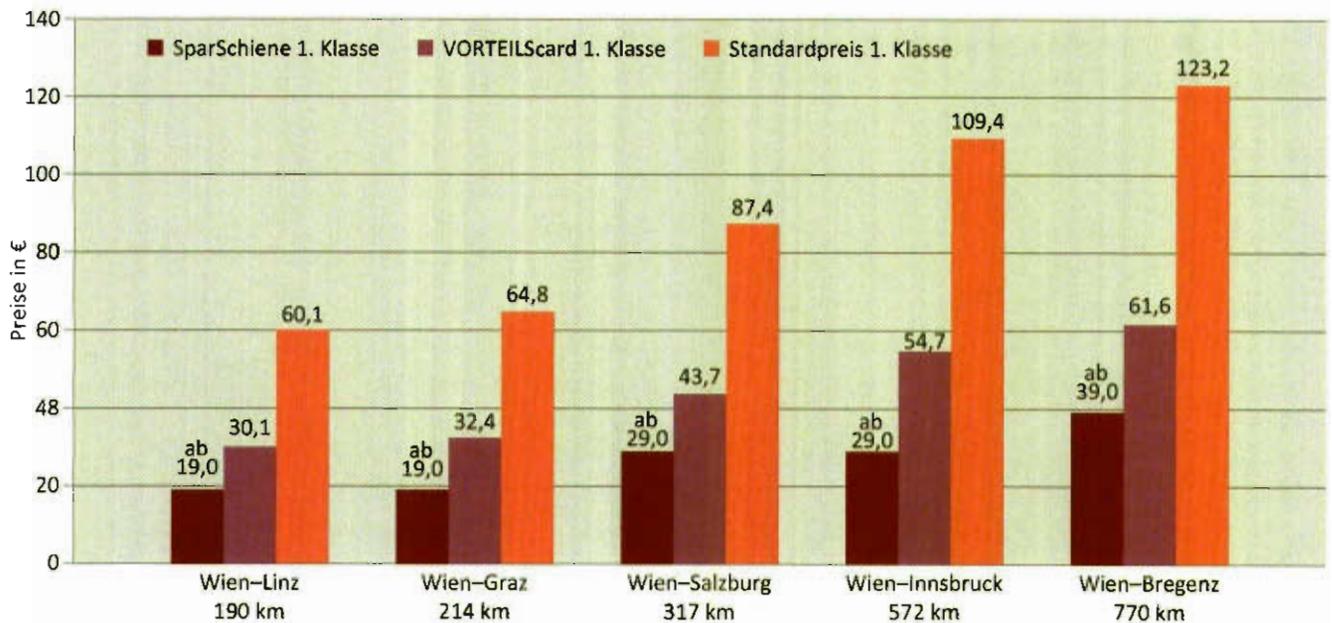
Mit September 2011 änderte die ÖBB-Personenverkehr AG ihre Preispolitik für den Fernverkehr im Inland grundlegend, indem sie den Aktionstarif SparSchiene Österreich einführte. Bis zu diesem Zeitpunkt waren nur ausländische Ziele wie Deutschland, Italien, Tschechien oder die Schweiz mittels SparSchiene Europa ab 19 Euro für die 2. Klasse und ab 29 Euro für die 1. Klasse pro Strecke verfügbar. Der Aktionstarif SparSchiene für inländische Strecken beginnt ab neun Euro für die 2. Klasse und ab 19 Euro für die 1. Klasse je Fahrt. Die Tickets sind im Unterschied zu Standardpreis-Tickets zuggebunden und nur online buchbar. Die Anzahl der Tickets ist unterschiedlich stark kontingiert, d. h., Fahrgäste bekommen sie nur in begrenztem Ausmaß und nicht für alle Verbindungen.

Sowohl die inländische als auch die ausländische SparSchiene wird für Fahrten ab 150 Kilometer in einem Fernverkehrszug (z. B. railjet, ÖBB-IC, -EC, -ICE) angeboten. Regionalzüge wie REX oder S-Bahn können aber als Anschlusszüge genutzt werden und sind im Ticketpreis bereits enthalten. Die Tickets sind maximal sechs Monate und mindestens drei Tage im Voraus zu buchen. Die SparSchiene innerhalb Österreichs gilt für eine einfache Fahrt von und zu allen österreichischen Bahnhöfen, die durch die ÖBB-Personenverkehr AG bedient werden. Eine VORTEILScard ist für die Inanspruchnahme der SparSchiene-Tickets nicht notwendig.

Durch die SparSchiene-Tickets für inländische Fernverkehrsstrecken fahren insbesondere Personen ohne VORTEILScard, welche frühzeitig ihre Reisen planen können, trotz Erhöhung der Standardpreise spürbar günstiger. Je nach Ticket-Verfügbarkeit und Angebot sind Ersparnisse bis zu 75,7 Prozent in der 2. Klasse

Abb. 3: Preisvergleich SparSchiene, VORTEILScard und Standardpreis der ÖBB-PV, 1. Klasse.

Quelle: PT ÖBB, April 2013



Maximale Preisdifferenz zwischen SparSchiene, VORTEILScard und Standardpreis der ÖBB-PV, 1. Klasse.

Quelle: PT ÖBB, April 2013

	SparSchiene 1. Klasse	VORTEILScard 1. Klasse	Standardpreis 1. Klasse	Maximale Preisdifferenz
Wien-Linz, 190 km	ab 19,00 €	30,10 €	60,10 €	bis -68,4 %
Wien-Graz, 214 km	ab 19,00 €	32,40 €	64,80 €	bis -70,7 %
Wien-Salzburg, 317 km	ab 29,00 €	43,70 €	87,40 €	bis -66,8 %
Wien-Innsbruck, 572 km	ab 29,00 €	54,70 €	109,40 €	bis -73,5 %
Wien-Bregenz, 770 km	ab 39,00 €	61,60 €	123,20 €	bis -68,3 %

und bis zu 73,5 Prozent in der 1. Klasse möglich. Das Unternehmen gibt nicht bekannt, wie viele SparSchiene-Tickets auf den im Wettbewerb stehenden Abschnitt Wien-Salzburg entfallen. Geht man davon aus, dass sich ein Kunde pro SparSchiene-Ticket im Durchschnitt zehn Euro gegenüber dem Normaltarif (Vollpreis bzw. VORTEILScard) erspart, so geht es bei den eingangs genannten 1,6 Millionen Tickets um eine Vergünstigung im Ausmaß von etwa 16 Millionen Euro. Allerdings darf nicht vergessen werden, dass die SparSchiene-Tickets auch neue zusätzliche Fahrgäste gebracht haben und dass das Unternehmen damit vor allem schlecht ausgelastete Zugverbindungen füllt.

MARKTBERICHT DER IRG-RAIL

Anfang 2013 erschien erstmals der Marktbericht der IRG-Rail, der sich mit den Ergebnissen des Jahres 2011 befasst. Das im Vergleich zum Jahresbericht der Schienen-Control spätere Erscheinen dieses Berichts ergibt sich aus der Tatsache, dass die Erhebungen dazu in einzelnen Mitgliedstaaten zu einem späteren Zeitpunkt als in Österreich erfolgen. Die Marktbeobachtung wurde in der Vergangenheit von den einzelnen Regulierungsbehörden in unterschiedlicher Tiefe und Qualität vorgenommen. Das ist zum Teil auch durch die unterschiedliche nationale Gesetzeslage zur Marktbeobachtung bedingt. Um die Marktbeobachtung auf ein einheitliches Niveau zu bringen, wurde bei IRG-Rail eine eigene Arbeitsgruppe zu diesem Thema eingerichtet.

Ziel war es, vergleichbare Zahlen zur Marktentwicklung zu erhalten. Dafür waren zwei Schritte nötig. Zunächst verständigten sich die Mitglieder der Arbeitsgruppe auf eine gemeinsame Liste von Indikatoren, welche das Marktgeschehen abbilden sollen. Dann wurden für diese Indikatoren genaue Definitionen festgelegt, um die Vergleichbarkeit sicherzustellen. Unterschiedliche Definitionen in verschiedenen statistischen Publikationen hatten nämlich bisher einen Zahlenvergleich deutlich

erschwert. Die gemeinsamen Indikatoren und deren Definitionen wurden in der Folge vom Plenum der IRG-Rail beschlossen und die Arbeitsgruppe mit der Erstellung eines Marktberichts über das Jahr 2011 beauftragt. Dieser liegt nunmehr vor.

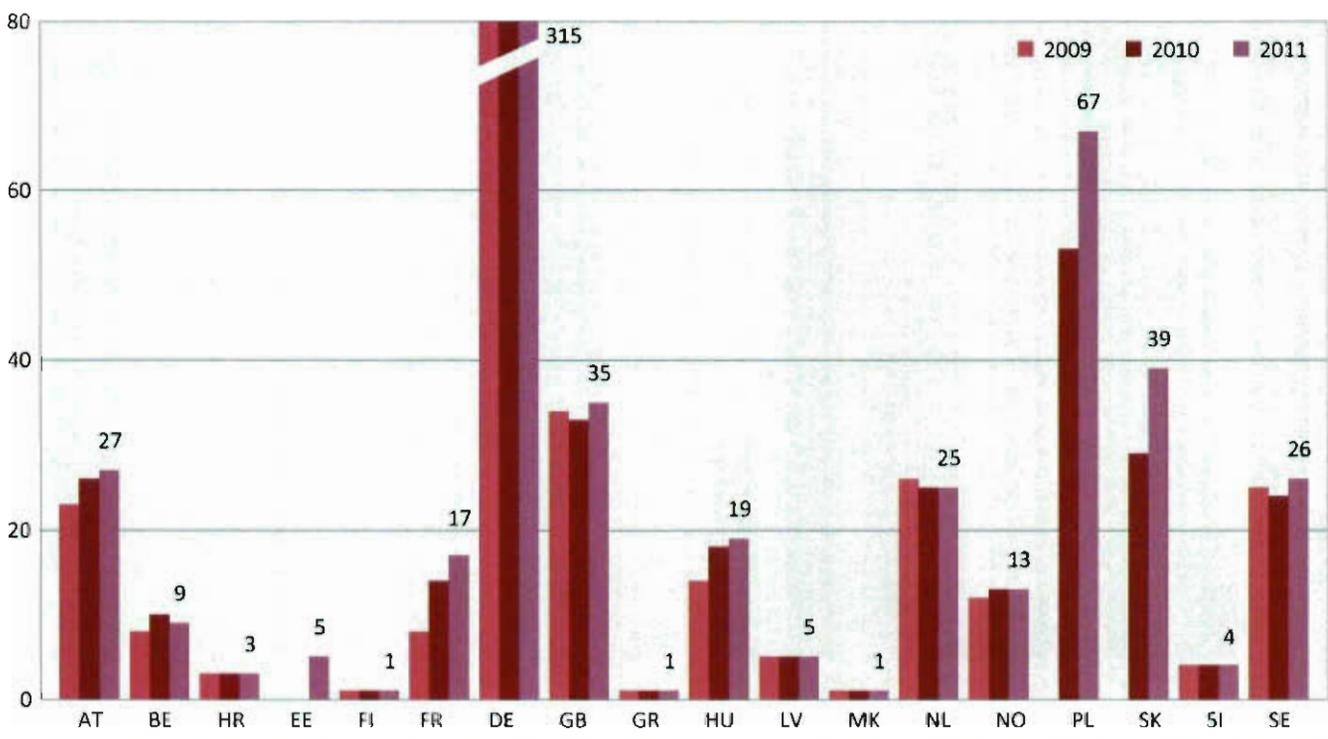
Der Schwerpunkt der Indikatoren bezieht sich auf Wettbewerbsfragen und Trassengebühren. Die Daten wurden im Sommer 2012 erhoben. Zusätzlich wurde neben der quantitativen Datensammlung auch eine qualitative Marktbeurteilung in Form einer Befragung der Eisenbahnunternehmen durchgeführt. Ähnliche Befragungen gab es bisher nur in Österreich von der Schienen-Control und in Deutschland von der Bundesnetzagentur.

Ergebnisse des Marktberichts

Ein interessanter Aspekt bei der internationalen Darstellung ist die Anzahl der in einem Land tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für diesen Indikator liegen seit 2009 vergleichbare Zahlen vor. Die mit Abstand meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt es in Deutschland, es sind 315. Dort verfügen auch zahlreiche Anschlussbahnbetreiber über Lizenzen, selbst zu fahren, auf Langstrecken

Abb. 1: Anzahl der aktiven Eisenbahnunternehmen.

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2011



verkehren jedoch deutlich weniger Unternehmen. Polen weist 67 Bahnen auf, das sind ebenfalls verhältnismäßig viele. Hier verantworten die Regionen den Personennahverkehr, was zur Gründung zahlreicher regionaler Verkehrsunternehmen im Besitz der Verwaltungsbezirke (Wojwodschaften) geführt hat. In Österreich sind 27 Bahnen aktiv, eine für die Größe des Landes relativ hohe Zahl. Die Eisenbahnverkehrs-

unternehmen verzeichneten ab 2009 im Großteil der Länder einen Zuwachs.

Die Verteilung der Erlöse der Bahnunternehmen zwischen Güter- und Personenverkehr spiegelt die wirtschaftliche Bedeutung der beiden Verkehrsarten zueinander wider. Am niedrigsten ist der Erlösanteil aus dem Güterverkehr in Griechenland (17 Prozent), am höchsten in Lettland (86 Prozent). Hier spielt vor

Abb. 2: Erlöse der Eisenbahnunternehmen nach Verkehrsart, 2011 (Anteile in Prozent).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2011

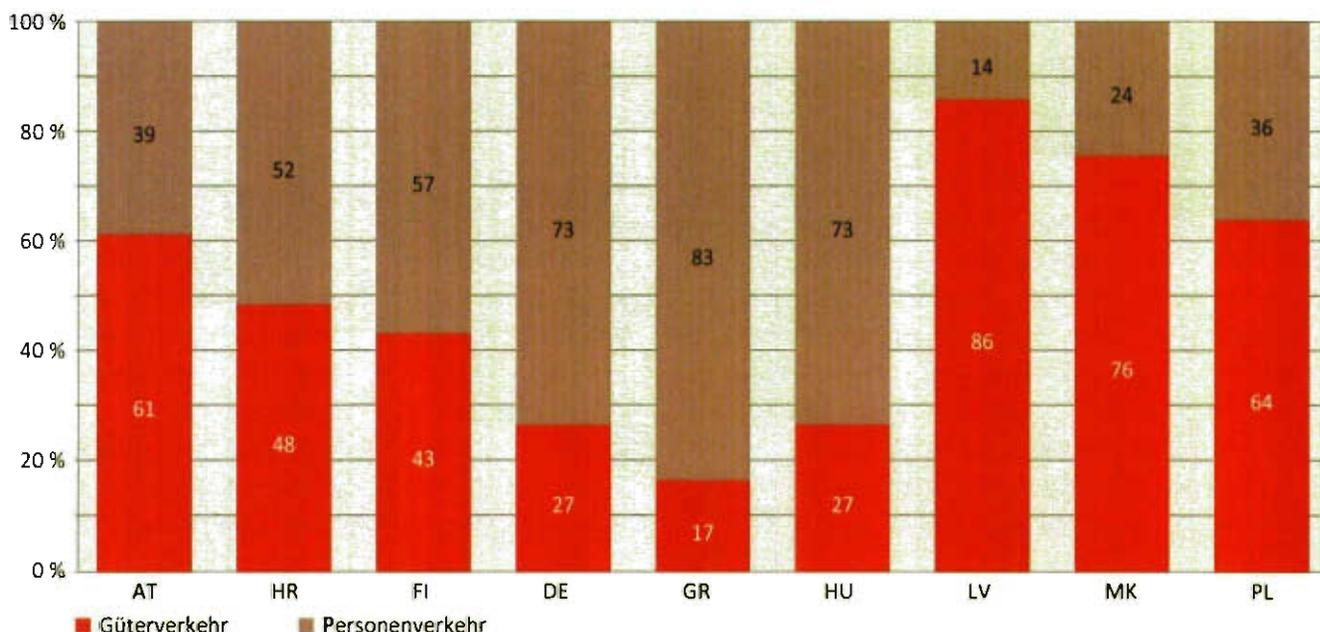
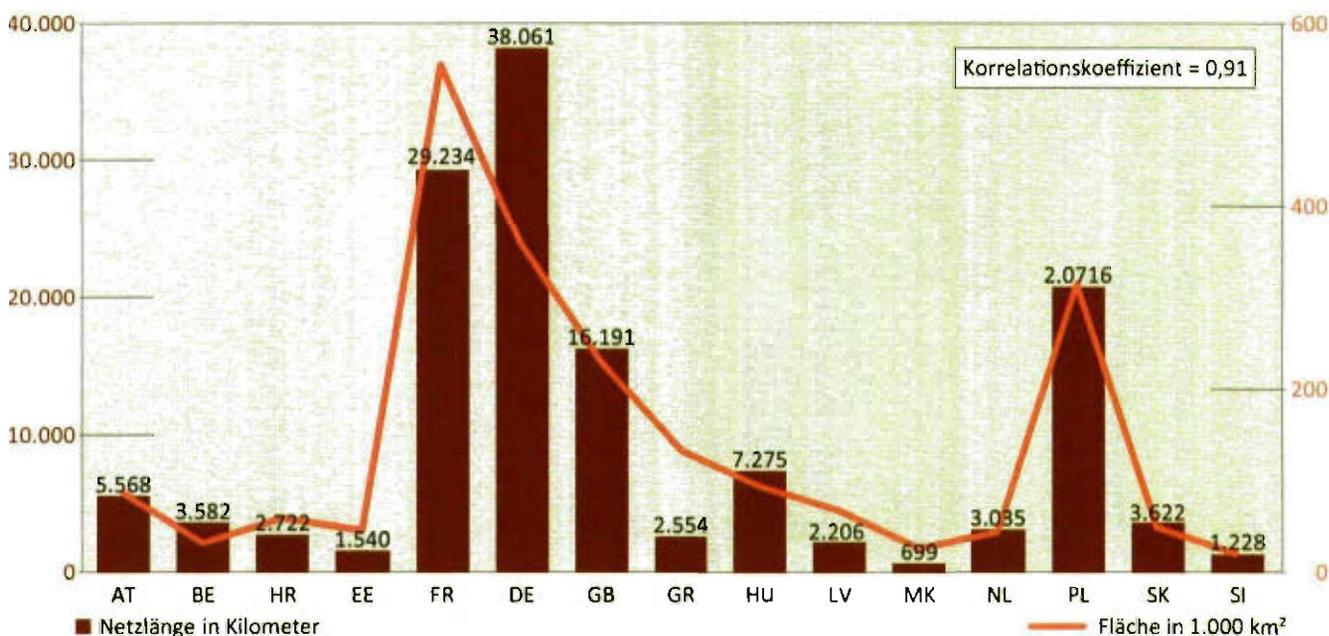


Abb. 3: Korrelation zwischen Netzlänge und Landesgröße (ohne Skandinavien), 2011.

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2011



allem der Transitverkehr zwischen Russland und den Ostseehäfen eine bedeutende Rolle. Österreich liegt in diesem Vergleich im oberen Mittelfeld, der Güterverkehr erwirtschaftet 61 Prozent der Erlöse. Im Personenverkehr haben Deutschland und Österreich ein ähnlich dichtes Schienennetz, die Erlössituation der beiden Länder stellt sich beim Personen- und Güterverkehr jedoch unterschiedlich dar. Das liegt daran, dass Österreich beim Schienengüterverkehr über einen EU-weit relativ hohen Modal Split von mehr als 30 Prozent verfügt. In einem kleinen Land wie Mazedonien ist der Gesamtverkehr geringer und es gibt nur eine Transit-Bahnstrecke vom Norden in den Süden. Der Personentransport wird mehrheitlich mit Bussen abgewickelt, was auch den geringeren Erlös im Schienenpersonenverkehr erklärt. Bei der Gegenüberstellung der Netzlängen und der Landesgrößen wurden die skandinavischen Länder nicht einbezogen, weil sie aufgrund ihrer lang gestreckten Form und der oft dünnen Besiedelung Sonderfälle darstellen. Die Gegenüberstellung zeigt einen starken Zusammenhang (Korrelation von 0,91), das heißt: Je größer ein Land ist, desto größer ist sein Netz. Ein geringer Zusammenhang besteht in Frankreich, was an der Siedlungsstruktur liegt. Abseits der wichtigen Verkehrsachsen ist vor allem das Landesinnere eher dünn besiedelt und weniger durch

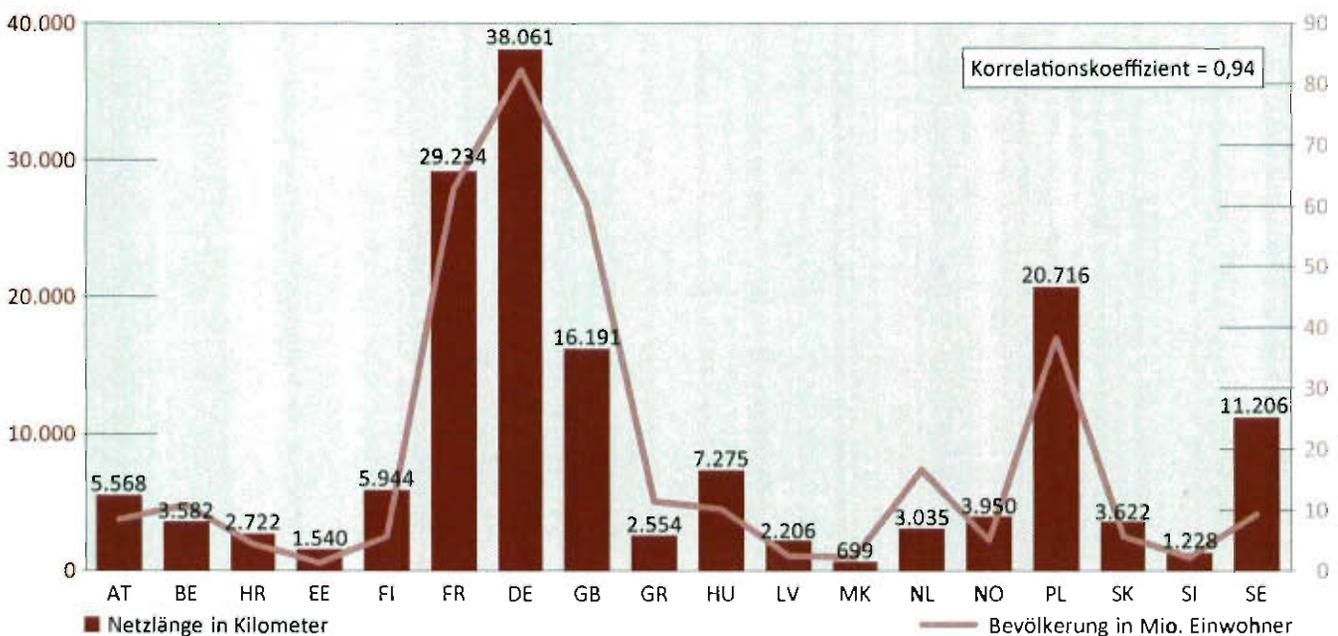
Bahnlinien erschlossen. Auch in Deutschland ist der Zusammenhang gering, das Verkehrsnetz ist im Verhältnis zur Landesfläche sehr dicht. Der starke Zusammenhang in Österreich lässt sich darauf zurückführen, dass es noch immer ein recht dichtes Streckennetz an Nebenbahnen gibt.

Beim Vergleich der Netzlänge mit der Bevölkerung, die skandinavischen Länder wurden mitberücksichtigt, ist der Zusammenhang noch stärker (Korrelation von 0,94). Es zeigt sich, dass Österreich im Verhältnis zur Einwohnerzahl ein relativ dichtes Bahnnetz besitzt, wogegen es in Großbritannien umgekehrt ist. Dazu trägt die hohe Bevölkerungsdichte im Großraum London bei.

Der Bericht beziffert die durchschnittliche Schienenmaut je Zugkilometer in den verschiedenen Ländern. Internationale Vergleiche erfolgten bisher meist auf Basis von Modellzügen mit bestimmten Eigenschaften. Diese berücksichtigen jedoch keine nationalen Eigenheiten. Im vorliegenden Marktbericht wird die tatsächlich erzielte Schienenmaut den tatsächlich gefahrenen Zugkilometern gegenübergestellt und die durchschnittliche Gebühr pro Zugkilometer berücksichtigt, getrennt nach Güter- und Personenverkehr. Verglichen mit anderen Ländern entstehen in Österreich im Güterverkehr verhältnismäßig hohe Gebühren – 4,5 Euro je Kilometer –, im Personen-

Abb. 4: Korrelation zwischen Netzlänge und Bevölkerung, 2011.

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2011



verkehr sind sie eher unterdurchschnittlich – 2,3 Euro je Kilometer. Das Gebührenniveau im Güterverkehr könnte unter anderem damit zusammenhängen, dass Österreich auf den stark befahrenen Transitstrecken am Brenner und entlang der Donau eine höhere

Schienenmaut einhebt. Andererseits spricht dies auch für grundsätzlich gut ausgelastete Güterzüge. In Estland ergibt sich beispielsweise eine sehr hohe Schienenmaut, da der Güterverkehr auf den Breitspurstrassen ein schweres Zuggewicht aufweist

Abb. 5: Durchschnittliche Schienenmaut pro Zugkilometer, 2011 (in Euro).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2011

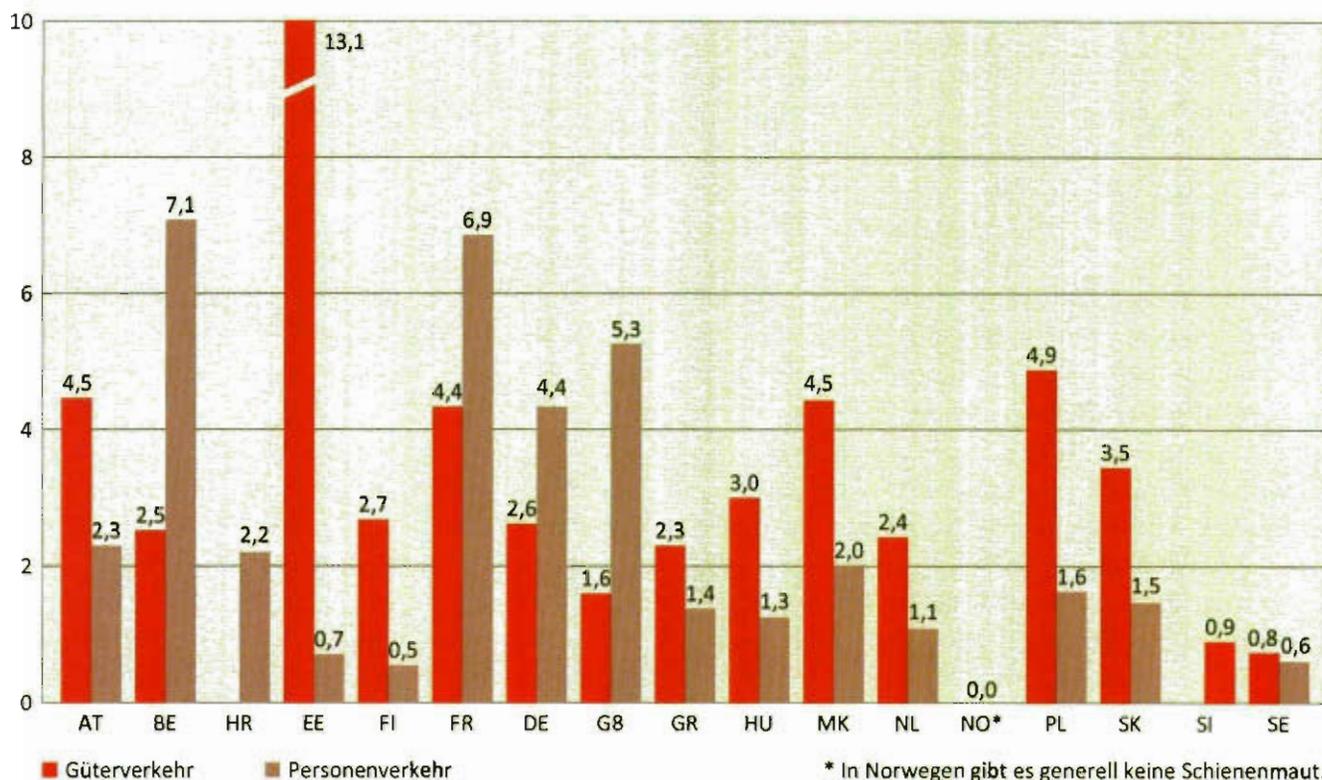
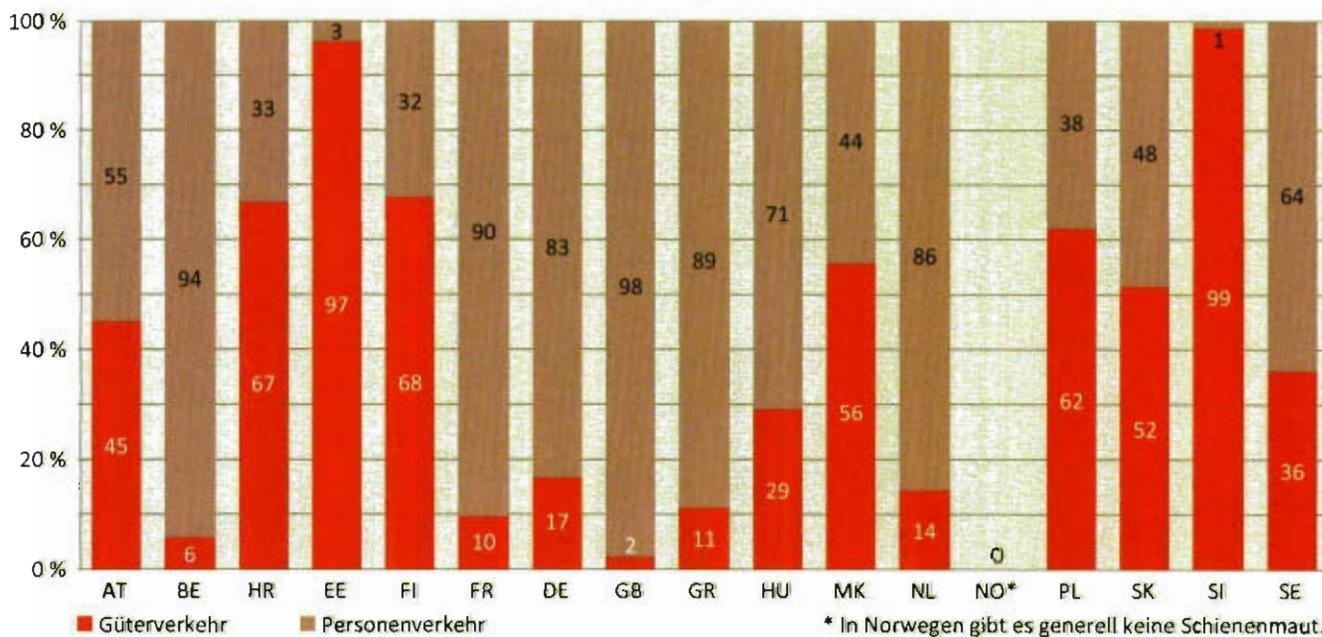


Abb. 6: Anteil an der Schienenmaut nach Verkehrsart, 2011 (in Prozent).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2011



(13,1 Euro je Kilometer). Frankreich wiederum verfügt über viele Hochgeschwindigkeitsstrecken für den Personenverkehr, deren Benützung teurer verrechnet wird. Bei höherem Gewicht und bei höherer Geschwindigkeit der Züge müssen die Strecken hochwertiger ausgestattet sein und deren Wartung ist aufwendiger.

Ein abweichendes Bild ergibt sich bei der Gegenüberstellung der insgesamt eingehobenen Schienenmaut

für Güter- und Personenverkehr, die von der Verkehrsleistung (gefahrte Zugkilometer und Gewicht) abhängt. Es zeigt sich die länderweise unterschiedliche Bedeutung der beiden Verkehrsarten. So leistet z. B. in Österreich der Personenverkehr trotz eines niedrigeren Durchschnittswerts je Zugkilometer mit vielen gefahrenen Zügen mehr als die Hälfte an Schienenmaut (55 Prozent). In Deutschland ist die Schienenmaut im Personenverkehr ziemlich hoch

Abb. 7: Pro Jahr mit der Bahn zurückgelegte Entfernung je Einwohner, 2011 (in Kilometer).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2013

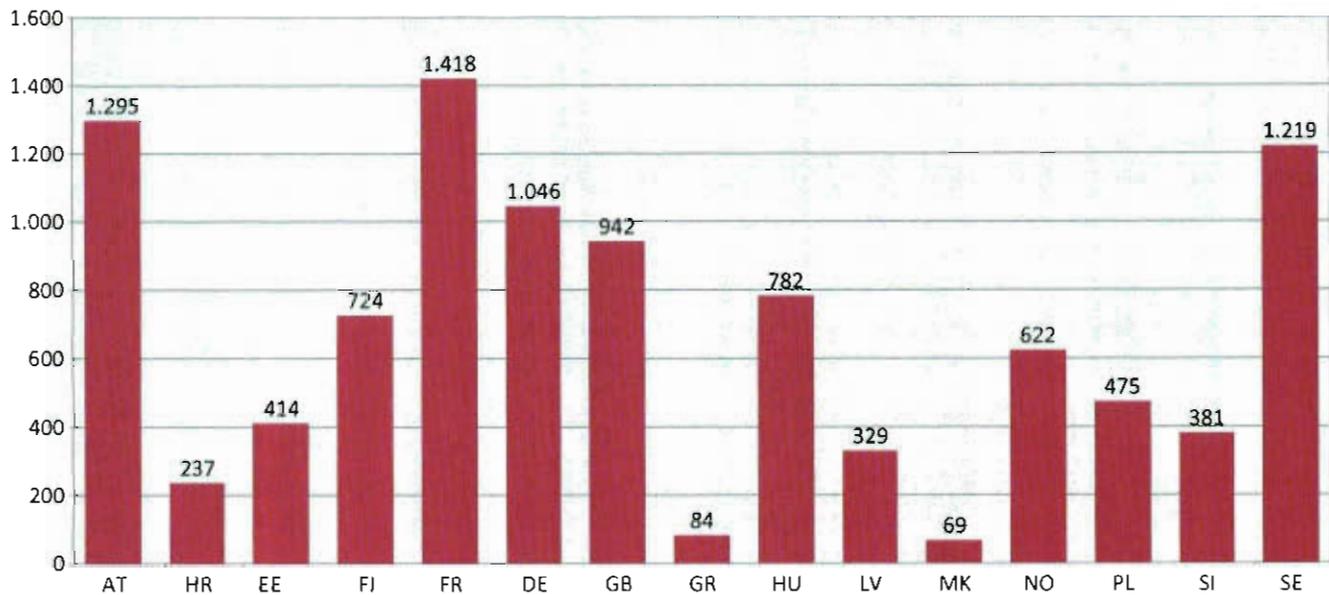
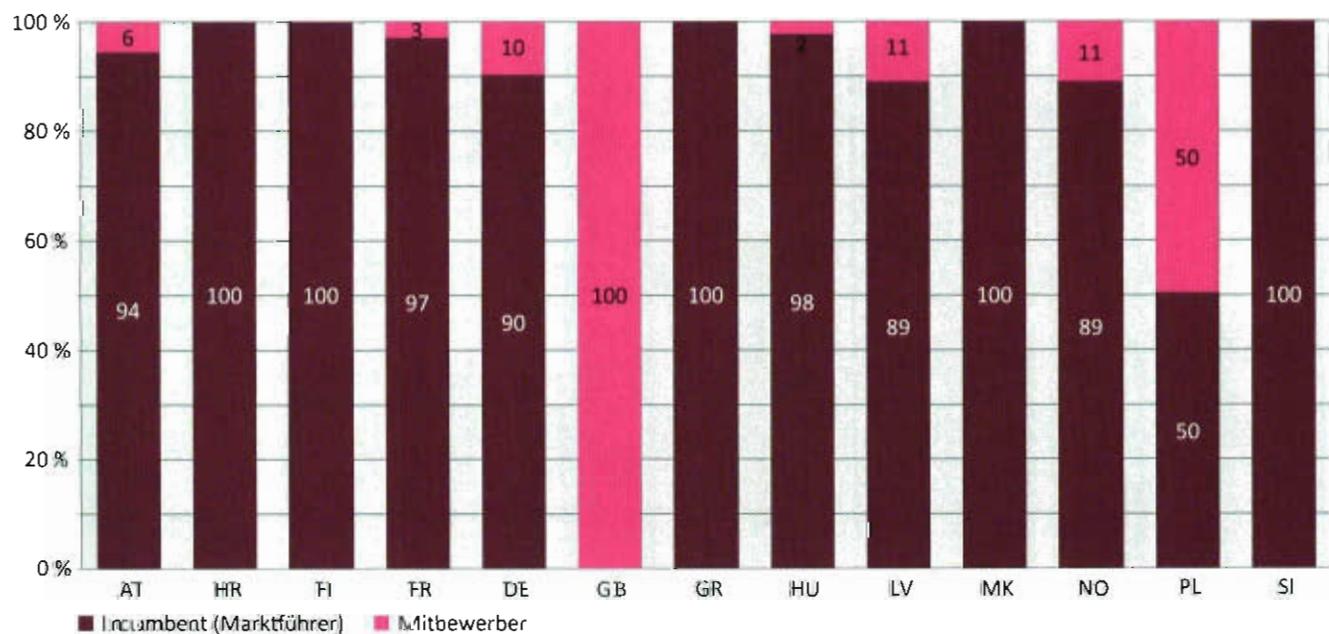


Abb. 8: Marktanteile der Personenverkehrsunternehmen, 2011 (Anteil Personenkilometer).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2013



und trägt daher überproportional zu den Schienenmaut-Erlösen bei, nämlich zu 83 Prozent.

Im Personenverkehr ist die je Einwohner und Jahr mit der Bahn (ohne U-Bahn) zurückgelegte Strecke eine interessante Vergleichszahl. Die Schweiz kann mangels konkreter Angaben nicht abgebildet werden, sie hat allerdings das beste Ergebnis (rund 2.000 Kilometer, Quelle Website SBB). Unter den übrigen Ländern führt Frankreich mit 1.418 Kilometern knapp vor Österreich mit 1.295 und Schweden mit 1.219. In Frankreich ist das Ergebnis vor allem auf das gut ausgebaute Hochgeschwindigkeitsnetz zurückzuführen, in Schweden bewirkt die lang gezogene Landesform den hohen Wert. Das verhältnismäßig dichte Zugangebot in Österreich wird hier entscheidend zum positiven Ergebnis beitragen. Auffällig sind die niedrigen Werte in mittel- und osteuropäischen Ländern wie Kroatien, Griechenland, Mazedonien, Polen und Slowenien. Die Eisenbahnen haben dort in den letzten zwanzig Jahren gegenüber dem Individualverkehr stark an Bedeutung verloren. Die Wettbewerbssituation im Personenverkehr stellt sich in Europa unterschiedlich dar. In Großbritannien gibt es keine Staatsbahn mehr. Hoch ist der Marktanteil der Mitbewerber auch in Polen, er beträgt 50 Prozent. Das resultiert aus der Übertragung des Regionalverkehrs an die Verwaltungsbezirke (Wojwodschaften), die dafür über eigene Bahn-

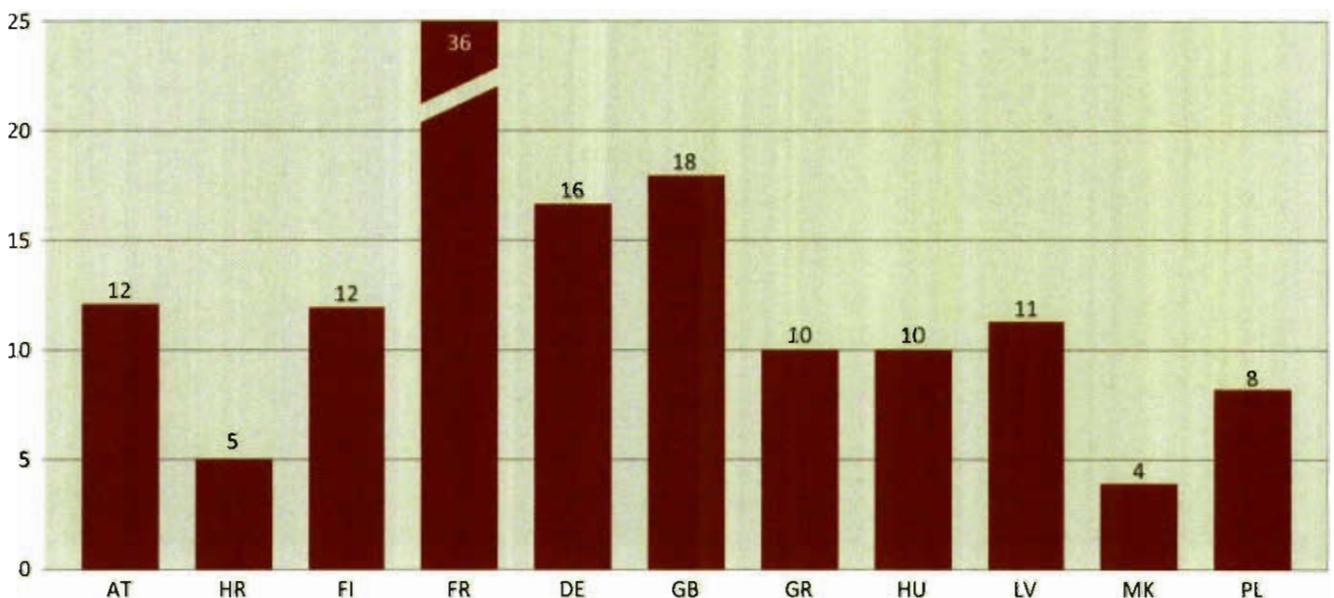
gesellschaften verfügen. Ansonsten ist zu erkennen, dass die Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs noch nicht sehr weit fortgeschritten ist. In Kroatien, Finnland, Griechenland, Mazedonien sowie Slowenien sind noch keine Mitbewerber im Markt tätig.

Bei den durchschnittlichen Erlösen je Reisezugkilometer führt mit großem Vorsprung Frankreich mit einem Wert von 36 Euro. Das ist auf die sehr gut ausgelasteten TGV-Verbindungen und auf die relativ hohen Tarife in diesem Segment zurückzuführen. Österreich liegt bei diesem Vergleich im Mittelfeld (12 Euro). In den Erlösen sind auch Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen enthalten, sie sagen deshalb nur bedingt etwas über die für die Reisenden relevanten Ticketpreise aus.

Der Marktbericht bildet des Weiteren die Quelle der Erlöse im Personenverkehr ab. Es werden die direkten Erlöse aus dem Ticketverkauf und die Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen einander gegenübergestellt. Die gemeinwirtschaftlichen Zahlungen betragen in Finnland zehn Prozent und sind damit am niedrigsten. Auch in Frankreich ist der Anteil der Zahlungen aus öffentlicher Hand gering (23 Prozent). Frankreich verfügt über viele Hochgeschwindigkeitszüge, die eigenwirtschaftlich betrieben werden. Die Tickets sind entsprechend teurer. In Ungarn sind diese Zahlungen am höchsten und machen 68 Prozent aus.

Abb. 9: Erlöse der Personenverkehrsunternehmen je Zugkilometer, 2011 (in Euro).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2011



Österreich liegt wieder im Mittelfeld, die Erlöse stammen zu 49 Prozent aus Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen und zu 51 Prozent aus Ticketverkäufen.

Im Schienengüterverkehr ist vor allem der Marktanteil der Mitbewerber interessant, wobei als Vergleich die Verkehrsleistung in Form von Nettotonnenkilo-

metern dient. Die Liberalisierung ist im Güterverkehr weiter fortgeschritten als im Personenverkehr. Formal ist der Güterverkehr in allen Ländern liberalisiert, tatsächlich gibt es aber noch nicht in allen Ländern Mitbewerber. Das ist zum Teil auf schlechte Rahmenbedingungen, zum Teil aber auch auf die aktuelle wirtschaftliche Situation des

Abb. 10: Quelle der Erlöse der Personenverkehrsunternehmen, 2011 (in Prozent).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2011

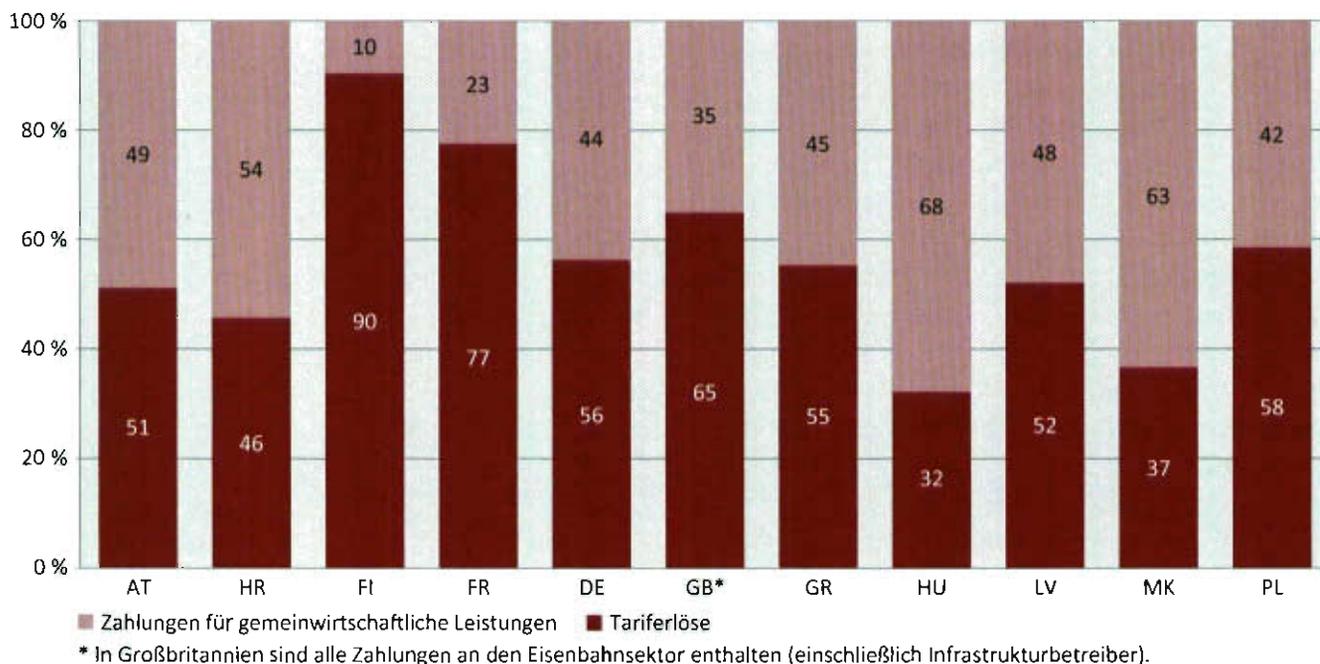
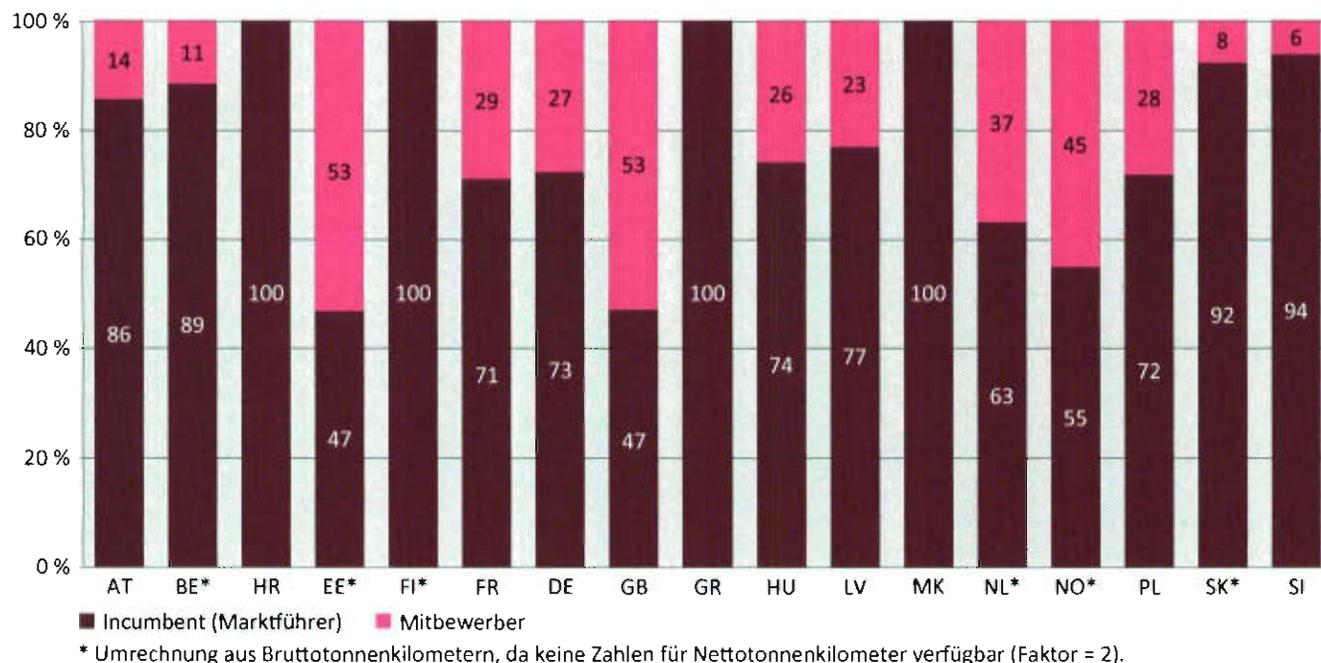


Abb. 11: Marktanteile der Güterverkehrsunternehmen, 2011 (Anteil Nettotonnenkilometer).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2011



Güterverkehrs zurückzuführen. In Kroatien, Finnland, Griechenland und Mazedonien gab es 2011 noch keinen privaten Güterverkehr. Österreich liegt beim Marktanteil der Mitbewerber im hinteren Feld, was daran liegt, dass in Österreich der Einzelwagenverkehr (Flächenbedienung)¹, im Gegensatz zu vielen anderen Ländern, eine große Rolle spielt. Dieses Segment wird fast ausschließlich vom Marktführer betrieben, weil dafür ein Logistiksystem notwendig ist, das unter anderem nur mit einer gewissen Mindestmenge funktioniert. Der Einzelwagenverkehr ist aber auch ein Grund für den hohen Anteil der Bahn am Modal Split in Österreich (mehr als 30 Prozent im Vergleich zu rund 16 Prozent im EU-Schnitt). Betrachtet man in Österreich nur den Ganzzugverkehr, betrug 2011 der Anteil der Mitbewerber daran rund 21 Prozent. Die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb sind laut Liberalisierungsindex 2011 in Österreich gut (Gruppe 1: Fortgeschrittene Marktöffnung). In anderen Ländern allerdings konnten die Mitbewerber aufgrund der starken Bedeutung des Ganzzugverkehrs (Punkt-Punkt-Verkehr)² erheblich größere Marktanteile erzielen. In Estland und Großbritannien ist der Anteil am höchsten und liegt bei über 50 Prozent. Höhere Marktanteile haben die Mitbewerber etwa auch in Norwegen, in den Niederlanden und in Frankreich. Dieser erste Marktbericht der IRG-Rail gibt einen Überblick über die Marktsituation des Jahres 2011 in den teilnehmenden Ländern. Der Bericht soll in Zukunft jährlich erstellt werden und wird dann auch einen Einblick in die Entwicklung in Form von Zeitreihen bieten.

¹ Transport einzelner Güterwaggons auf der Schiene, bei dem Waggons mit verschiedenen Versendern und Empfängern in einem Zug zusammengefasst werden

² Transport von Güterzügen, die vom Verlade- zum Entladepunkt als Einheit ohne Zwischenhalte verkehren; eignet sich insbesondere, um Ladegut in großen Mengen zu transportieren



M

arktzugang

- Details zum österreichischen Eisenbahnnetz
- Einführung von ETCS
- Verursachergerechte Trassenbepreisung

ÖSTERREICHISCHES EISENBAHNNETZ

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) mit einer Länge von 5.687 Kilometern wird von mehreren Unternehmen betrieben und ist folgendermaßen ausgestattet:

Österreichisches Schienennetz	km
Baulänge	5.687
Normalspur	5.372
Schmalspur	315
Eingleisige Strecken	3.618
davon nicht elektrifiziert	1.781
Zweigleisige Strecken (alle elektrifiziert)	2.069
Strecken elektrifiziert mit Wechselstrom	3.678
Strecken elektrifiziert mit Gleichstrom	228
Normalspur Nebenbahn elektrifiziert	1.130

Quelle: Erhebung Schienen-Control bei allen Eisenbahnunternehmen, ohne touristische Bahnen

Hinzu kommen noch touristisch betriebene Bahnen wie beispielsweise die Zahnradbahnen auf den Schneeberg, den Schafberg oder zum Achensee. Die einzige zweigleisige Schmalspurbahn befindet sich in Tirol. Die Zillertaler Verkehrsbetriebe AG verfügt über zwei zweigleisig ausgebauten Abschnitte

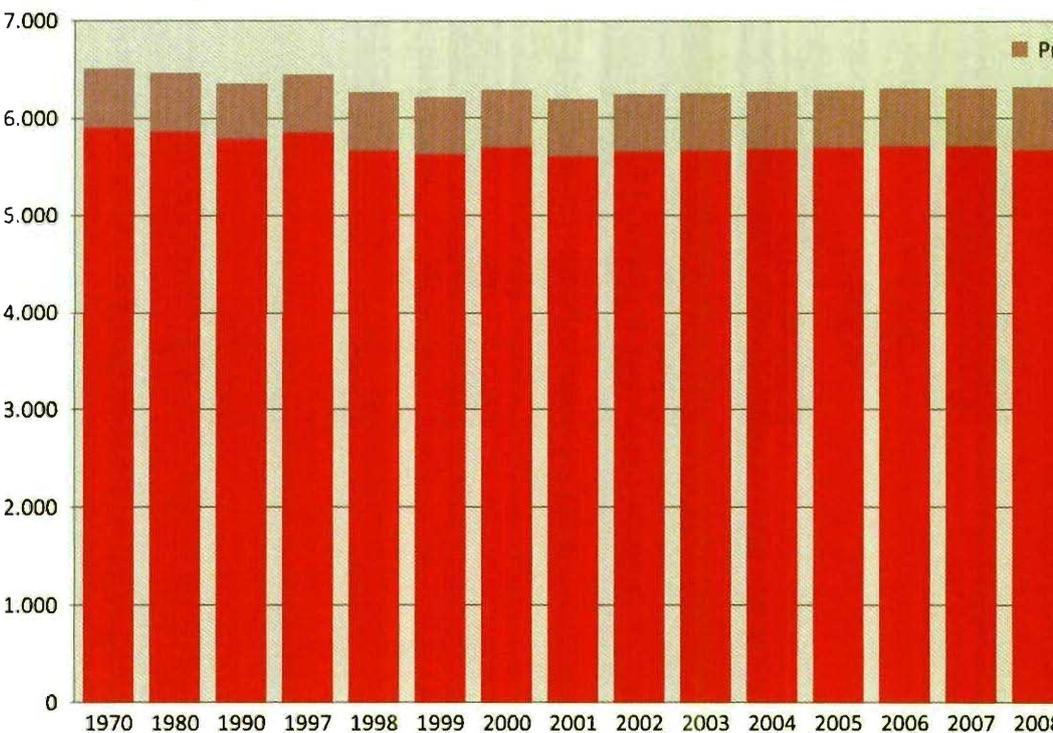
im Zillertal zwischen Stumm und Ramsau.

2012 betrug der Anteil der elektrifizierten Strecken aller Infrastrukturbetreiber 69 Prozent. Das Netz der ÖBB umfasst 4.996 Kilometer.

Neubau – Ausbau

Nach mehr als zehn Jahren Bauzeit sind wichtige Neubaustrecken dem Verkehr übergeben. Einerseits wurde im Osten Österreich die Strecke Wien–St. Pölten durch den Ausbau in Betrieb genommen, andererseits wurde die Strecke im Unterinntal zwischen Innsbruck und Kirchdorf dem Verkehr übergeben. Ergänzend wurde mit der neuen Strecke Wien–St. Pölten ergänzende Verbindungen und im Tullnerfeld errichtet. Die Neubaustrecke im Unterinntal sind bis zu 230 km/h zugelassen. Auf den Strecken mit dem Europäischen ETCS ausgestattet und dürfen auf geeigneten Triebfahrzeugen bis zu 200 km/h fahren. Die Verwendung von ETCS auf dem österreichischen Streckenabschnitt v

Abb. 1: Entwicklung des Schienennetzes in Österreich (Baulänge in Kilometer).



Streckeneröffnungen in Österreich 2012.

Quelle: Schienen-Control

Neubaustrecke	Verkehr	Eröffnung	Streckenlänge
Wien Meidling–Tullnerfeld–St. Pölten (Lainzer Tunnel und Wienerwaldtunnel)	Gesamtverkehr	9. 12. 2012	55 km
Abzweigung Knoten Hetzendorf– Inzersdorf (Anbindung Lainzer Tunnel)	derzeit nur Güterverkehr	9. 12. 2012	4 km
Schleifen Tullnerfeld	Gesamtverkehr	9. 12. 2012	2 km
Kundl-Radfeld–Baumkirchen (Unterinntalstrecke)	Gesamtverkehr	9. 12. 2012	39 km
Lanzendorf-Rannersdorf–Wien Zentralverschiebebahn Ost	derzeit nur Güterverkehr	9. 12. 2012	2 km

Auch sonst ging der Ausbau des hochrangigen Netzes weiter voran: So wurde der viergleisige Ausbau der Westbahn zwischen Ybbs und Amstetten vorangetrieben, ebenso der Ausbau der Ostausfahrt von Linz Hauptbahnhof. Markant waren auch die Spatenstiche für den Semmering-Basistunnel sowie für die Verbindung zwischen Ostbahn und Flughafenschnellbahn. Mediale Aufmerksamkeit erreichte auch die Umstellung zahlreicher Strecken mit einer Gesamtlänge von 260 Kilometern im Großraum Wien von Links- auf Rechtsbetrieb.

Einstellungen

Im Jahr 2012 wurden fünf Strecken eingestellt (siehe Tabelle unten). Die Strecke Mistelbach Lokalbahn–Paasdorf Lokalbahn wurde an die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H. (NÖVOG) übergeben und wird nunmehr als Anschlussbahn betrieben. Ebenfalls als Anschlussbahn weiterbetrieben wird die Strecke Freiland–Markt St. Aegydt am Neuwalde. Außerdem wurde die Einstellung weiterer Nebenbahnstrecken beantragt, diesbezügliche Entscheidungen werden jedoch erst im Jahr 2013 erfolgen.

Stationen, Grenzbahnhöfe

Im österreichischen Eisenbahnnetz gibt es 1.419 Stationen aller Infrastrukturunternehmer. Mit 1.131 Stationen gehören die meisten Haltestellen und Bahnhöfe der ÖBB-Infrastruktur AG. Sechs Haltestellen befinden sich innerhalb von Anschlussbahnen. Als neue Haltestellen kamen unter anderem der Bahnhof Tullnerfeld sowie die Haltestellen Schüttdorf Areitbahn, Uggl-Schwarzenbach und Uttendorf im Pinzgau Manlitzbrücke hinzu. Neben den Veränderungen im Streckennetz gab es auch Ausbaumaßnahmen in zahlreichen Stationen. So wurden im Rahmen der Bahnhofsoffensive unter anderem die Umbauten der Bahnhöfe Wien Mitte, Bad Vöslau, Brunn-Maria Enzersdorf, Schladming, Ehrwald-Zugspitzbahn und Leibnitz fertiggestellt. Am 9. Dezember 2012 wurde ferner der erste Teil von Wien Hauptbahnhof in Betrieb genommen. Er verfügt derzeit über vier Bahnsteiggleise und ein Durchfahrtsgleis. Außerdem wurde an diesem Tag der neue Bahnhof Tullnerfeld dem Verkehr übergeben. Dort entstand eine Park-and-ride-Anlage, außerdem wird der abseits des Siedlungsgebiets liegende Bahnhof von Regionalbussen angefahren. Generell wurde das Angebot an Park-and-ride-Parkplätzen im Umland

Streckeneinstellungen in Österreich 2012.

Quelle: Schienen-Control

Neubaustrecke	Verkehr	Einstellung	Streckenlänge
Freiland–Markt St. Aegydt am Neuwalde	Güterverkehr	31. 3. 2012	16 km
Abzweigung Leoben 2–Leoben-Hinterberg– Leoben-Göss	Gesamtverkehr	9. 12. 2012	8 km
Wittmannsdorf–Steinabrüchl	Gesamtverkehr	9. 12. 2012	8 km
Mistelbach Lokalbahn–Paasdorf Lokalbahn	Güterverkehr	9. 12. 2012	1 km
Engelhof–Gmunden Seebahnhof	Gesamtverkehr	9. 12. 2012	5 km

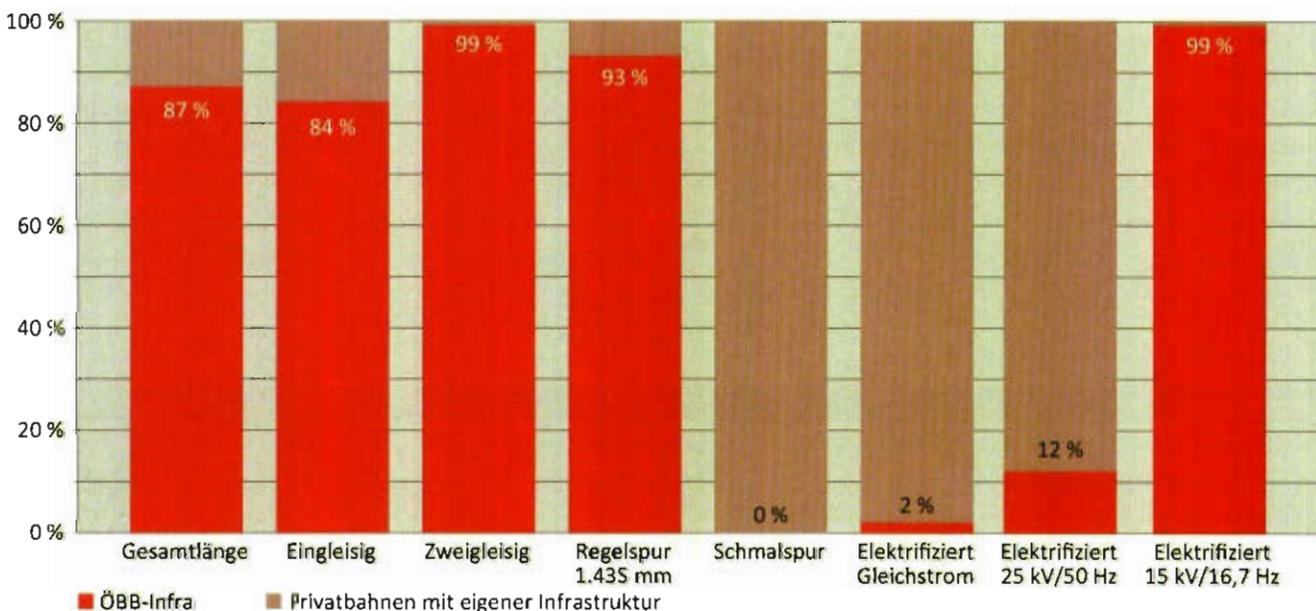
Österreichische Privatbahnen mit eigener Infrastruktur.

Quelle: Schienen-Control

Unternehmen	Typ	„Verknüpfung“ in	Trassenzuweisung	km
AB	Schmalspur-Zahnrad	Jenbach	nicht vernetzt	7
GKB	Integriert	Graz Hbf., Wettmannstätten	SCHIG	98
GV	Schmalspur	Vorchdorf-Eggenberg	nicht vernetzt	15
Höhenbahn Reißeck	Schmalspur	keine	nicht vernetzt	3
IVB	Schmalspur-Straßenbahn	Innsbruck Hbf.	nicht vernetzt	18
LILO	Infrastruktur, Betrieb StH	Eferding, Linz Hbf., Neumarkt-Kallham	LILO	59
LVE	Infrastruktur, Betrieb StH	Stadl-Paura	LVE	16
MBS	Integriert	Bludenz	ÖBB-Infra	13
MStE	Schmalspur, Betrieb StLB	Mixnitz-Bärenschützklamm	nicht vernetzt	11
NÖSBB	Schmalspur-Zahnrad	Puchberg/Schneeberg	nicht vernetzt	10
NÖVOG	Schmalspur	St. Pölten, Gmünd, Waidhofen a. d. Ybbs	nicht vernetzt	158
NSB	Infrastruktur, Betrieb durch Raaberbahn	Neusiedl/See, Fertöszentmiklós	ÖBB-Infra	48
Raaberbahn	Integriert (österr.-ungarisch)	Ebenfurth, Wulkaprodersdorf, Deutschkreutz	ÖBB-Infra	31
SKGB/SLB	Schmalspur-Zahnrad	keine	nicht vernetzt	6
SLB	Integriert	Salzburg Itzling	SCHIG	35
SLB	Schmalspur	Zell am See	nicht vernetzt	53
StLB	Integriert	Gleisdorf, Feldbach, Peggau-Deutschfeistritz	SCHIG	47
StLB	Schmalspur	Unzmarkt, Weiz	nicht vernetzt	78
VA	Schmalspur	Vöcklamarkt	nicht vernetzt	14
WLB	Integriert	Wien Meidling, Traiskirchen	SCHIG	31
ZB	Schmalspur	Jenbach	nicht vernetzt	32

Abb. 2: Anteile unterschiedlicher Infrastrukturmerkmale des österreichischen Eisenbahnnetzes.

Quelle: Schienen-Control



von Wien erweitert, um der gestiegenen Nachfrage infolge der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien Rechnung zu tragen.

Das österreichische Eisenbahnnetz grenzt mit 30 Strecken an die benachbarten europäischen Eisenbahnnetze. 28 Grenzübergänge betreffen die ÖBB-Infrastruktur AG und zwei die Raaberbahn (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.) bzw. die Neusiedler Seebahn GmbH (die Übergänge Baumgarten/Sopron und Pamhagen/Fertőszentmiklós).

Privatbahnen

Bei den privaten Infrastrukturbetreibern ergaben sich nur geringe Veränderungen in der Eigentümer- und Netzstruktur. Die Strecke Mistelbach Lokalbahn–Paasdorf Lokalbahn wurde als Anschlussbahn an die NÖVOG übergeben.

In der Tabelle auf Seite 66 ist das gesamte Privatbahnnetz Österreichs dargestellt (ohne Anschlussbahnen). Die rein touristischen Bahnen scheinen ebenfalls auf. Eine zweigleisige Infrastruktur besitzen innerhalb der Privatbahnen nur die vernetzte Wiener Lokalbahnen AG und abschnittsweise die nicht vernetzte Zillertalbahn.

Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt im Grenzbereich Steiermark–Slowenien über einen Abschnitt, der mit Gleichstrom elektrifiziert ist.

Ein Vergleich mit den Streckennetzen anderer europäischer Länder findet sich im Kapitel Marktbericht IRG-Rail.

PÜNKTLICHKEIT

Eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Verkehrsmittelwahl stellt die Pünktlichkeit des Verkehrsmittels dar. Für Bahnreisende sind eine möglichst kurze Fahrzeit, insbesondere auf dem Weg zum Arbeitsplatz, das zeitgerechte Eintreffen am Zielort und das Erreichen von Anschlusszügen wesentlich. Bei Zugverspätungen besteht für Fahrgäste seit Dezember 2009 ein rechtlicher Anspruch auf Entschädigungszahlungen.

Pünktlichkeit im Personenverkehr

Im Jahr 2012 konnte der hohe Pünktlichkeitsgrad des Vorjahres annähernd gehalten werden: Im gesamten Personenverkehr lag die Pünktlichkeit bei 96,5 Prozent (2011: 96,6 Prozent). Grundlage der Statistik ist die Messung der Zugankunftszeiten an allen bedienten Haltestellen. Es wird ein international üblicher und von den meisten Bahnunternehmen angewandeter Schwellwert von fünf Minuten herangezogen (bei einigen Bahnunternehmen liegt der Wert bei drei Minuten). Dies bedeutet, dass Züge bis zu einer Verspätung von maximal fünf Minuten als pünktlich gewertet werden.

Übersicht Pünktlichkeit 2008–2012 (in Prozent).

Quelle: ÖBB-Infra

	Personenfernverkehr	Personennahverkehr	Wiener Schnellbahn
2008	73,5	95,4	98,8
2009	67,8	91,8	94,3
2010	75,7	95,2	98,5
2011	87,0	97,0	98,4
2012	87,1	96,9	97,6

Vergleicht man die Eisenbahnachsen in Österreich, zeigt sich, dass die Tauernstrecke mit 91 Prozent eine der unpünktlichsten Achsen ist (2011: 89,5 Prozent). Die Verspätungen ergeben sich großteils durch den grenzüberschreitenden internationalen Verkehr. Auf der Ennstalstrecke und der Pyhrn-Schober-Strecke (beide sind in großen Teilen eingleisig) beträgt die Pünktlichkeit 92,3 Prozent (2011: 93,3 Prozent). Die Südbahnstrecke zählt mit 95,9 Prozent neben der Wiener Schnellbahnstrecke mit über 97,6 Prozent zu den pünktlichsten Strecken.

Pünktlichkeit auf der Westbahnstrecke

Seit Mitte Dezember 2011 gibt es auf der Westbahnstrecke neben der ÖBB-Personenverkehr AG mit der WESTbahn Management GmbH ein neues Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dessen Züge verkehren vom Bahnhof Wien West über Salzburg zum deutschen Grenzbahnhof Freilassing. Das Angebot der WESTbahn ist im Gegensatz zu jenem der ÖBB-Personenverkehr AG fahrplantechnisch nicht mit anderen (teils ausländischen) Angeboten vernetzt. Außerdem enthielten die Fahrzeiten der WESTbahn höhere Verspätungsreserven. Daher konnte das neue Eisenbahnunternehmen eine höhere Pünktlichkeit als der Mitbewerber erreichen. Die Pünktlichkeitswerte haben sich in den ersten Tagen nach dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 deutlich verringert, Ursache waren Probleme mit der ETCS-Ausrüstung der Fahrzeuge. Gegen Jahresende kehrten die Pünktlichkeitswerte wieder auf das ursprüngliche Niveau zurück.

Abb. 1: Pünktlichkeit im Personennahverkehr und Personenfernverkehr 2011 und 2012.

Quelle: ÖBB-Infra

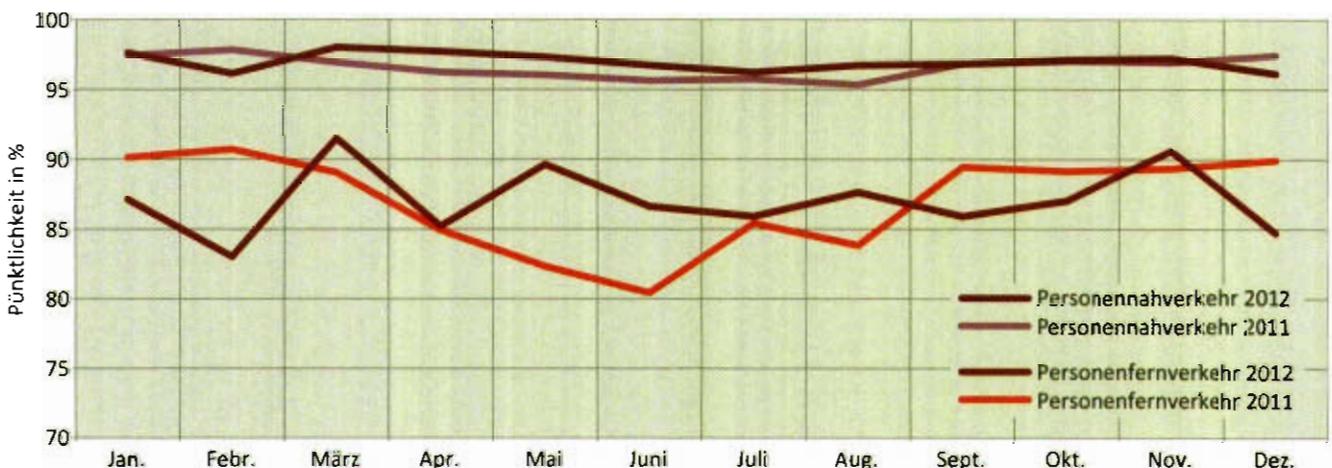
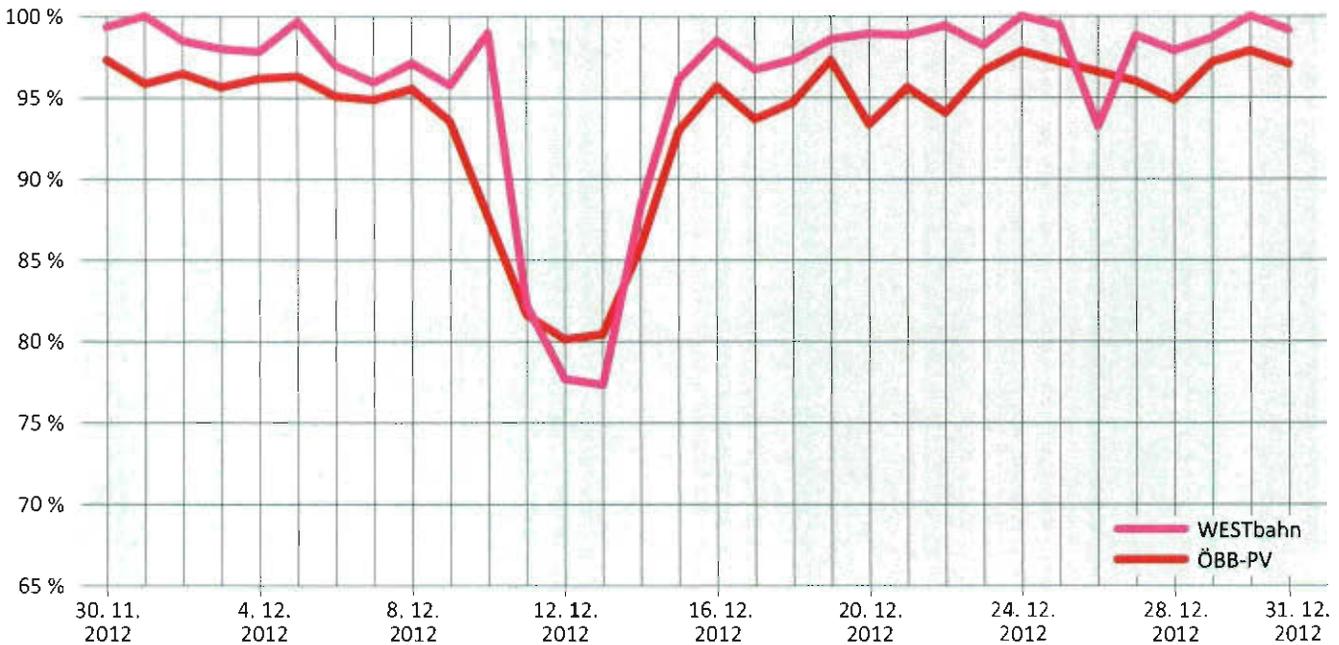


Abb. 2: Pünktlichkeit im Personenfernverkehr auf der Westbahnstrecke im Dezember 2012.

Quelle: ÖBB-Infra



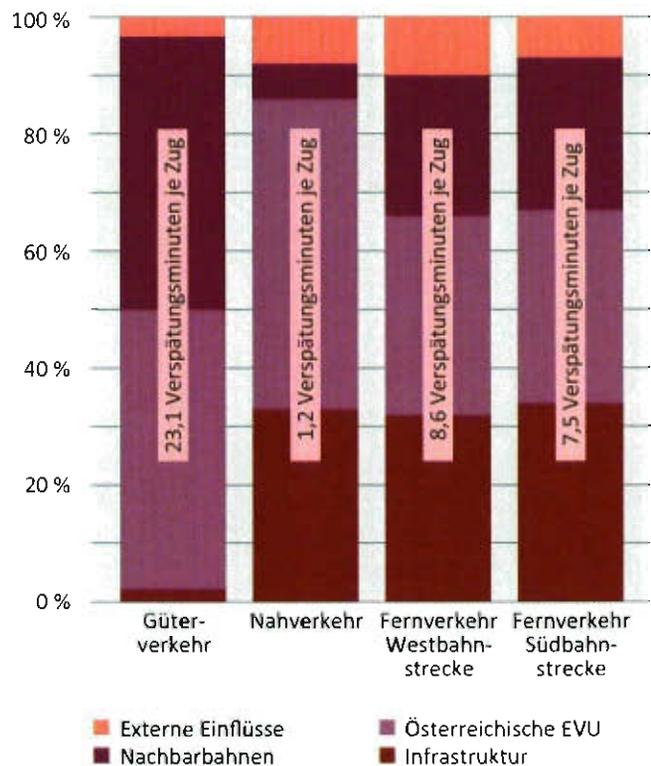
Verspätungsursachen im Personenverkehr

29 Prozent der Verspätungen im Fernverkehr auf grenzüberschreitenden Strecken verursachten die Nachbarbahnen. Die Nachtzüge aus Italien über Tarvis erreichten Österreich nur noch mit einer Pünktlichkeit von 25,5 Prozent (2011: 39,1 Prozent). Die Pünktlichkeit der Züge aus Ungarn hat sich gegenüber 2011 von 49,4 Prozent auf 58,7 Prozent verbessert.

Durch den planmäßig längeren Aufenthalt der grenzüberschreitenden Züge von Budapest nach München im Bahnhof Wien West von 24 Minuten konnten diese Verspätungen abgeschwächt oder durch eine pünktliche Weiterfahrt sogar ausgeräumt werden. Mit 95,9 Prozent Pünktlichkeit waren die Züge Zürich–Bregenz–München die pünktlichsten grenzüberschreitenden Züge im Fernverkehr. Bei den Verspätungsursachen zeigt sich im Fernverkehr folgendes Bild: Auf der Westbahnstrecke bewirken 34 Prozent (2012) statt 27 Prozent (2011) der Verspätungen die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auf der Südbahnstrecke resultieren 34 Prozent (2012) statt 45 Prozent (2011) der Verspätungen aus Infrastrukturmängeln. Im Nahverkehr betrug die durchschnittlich entstandene Verspätung 1,2 Minuten.

Abb. 3: Verspätungsursachen im Güter- und Personenverkehr 2012.

Quelle: ÖBB-Infra



Die höchste Pünktlichkeit im Personennahverkehr war mit 96,1 Prozent in den Monaten Februar und Dezember 2012 zu verzeichnen.

Abb. 4: Pünktlichkeit im Güterverkehr 2010–2012.

Quelle: ÖBB-Infra

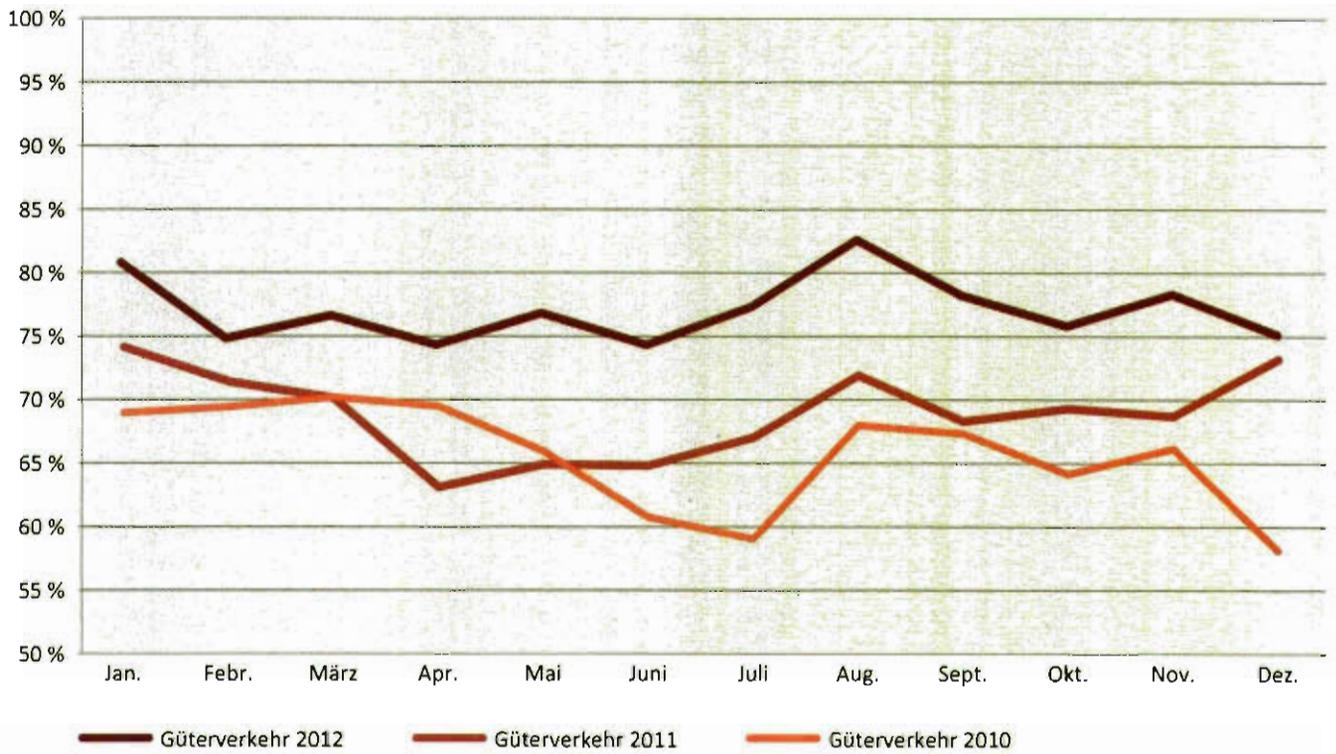
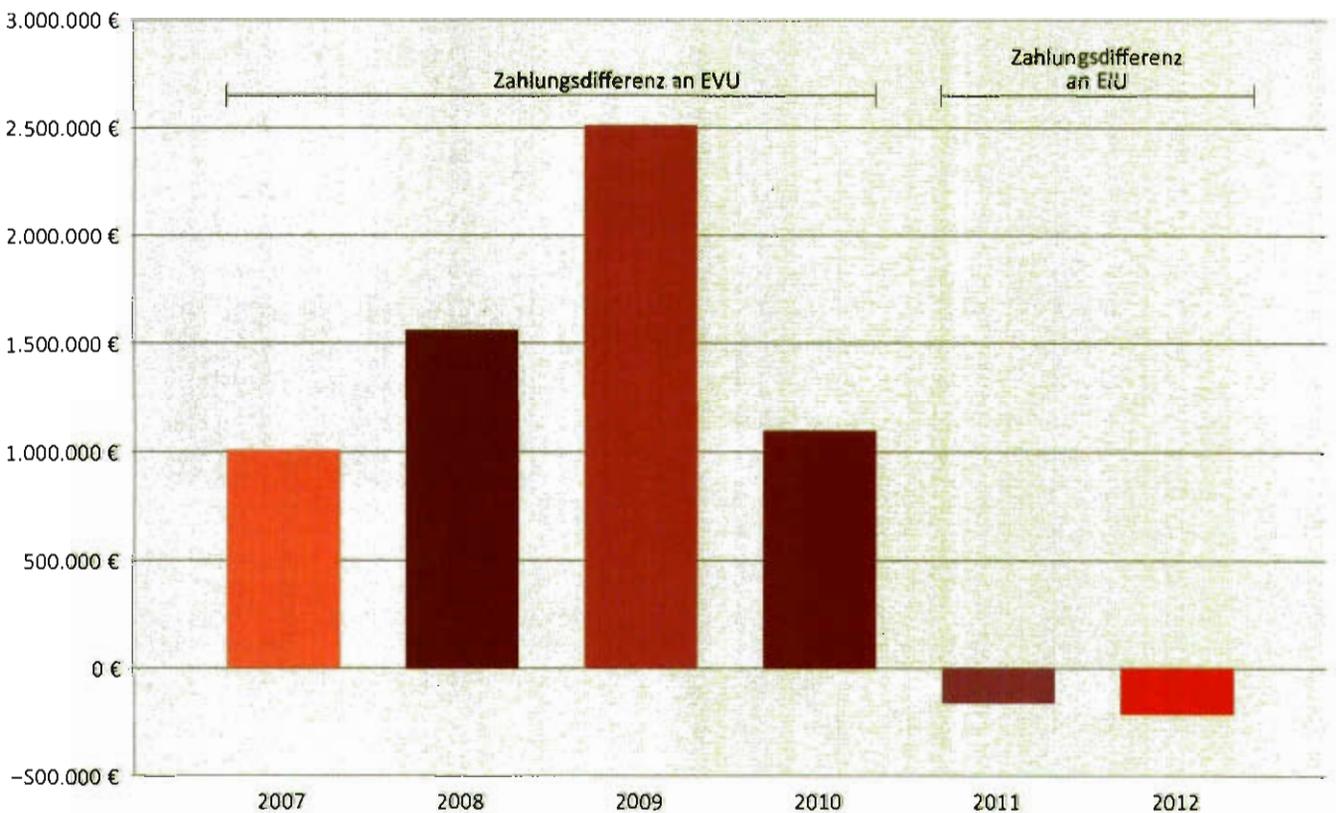


Abb. 5: Zahlungsdifferenz aus dem Performance Regime 2007–2012.

Quelle: ÖBB-Infra



Pünktlichkeit im Güterverkehr

Im Güterverkehr ist der Schwellwert für die Pünktlichkeit mit 15 Minuten festgelegt. Als unpünktlich gilt ein Güterzug ab der 16. Verspätungsminute.

Die Pünktlichkeit konnte um 9,7 Prozentpunkte auf 77,1 Prozent angehoben werden. Die besten Pünktlichkeitswerte konnten – abweichend von den Vorjahreswerten – mit 82,8 Prozent im August 2012 verzeichnet werden. Die Züge der Rail Cargo Austria AG sind mit 76,4 Prozent wesentlich pünktlicher als jene der Mitbewerber (58 Prozent).

Performance Regime

Das Performance Regime stellt ein Anreizsystem zur Vermeidung von Betriebsstörungen, zur Verbesserung der Pünktlichkeit und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur dar. Die Abrechnung für das Jahr 2012 zeigt ein ähnliches Ergebnis wie für das Jahr 2011: Die Eisenbahnverkehrsunternehmen mussten Zahlungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen leisten.

Die höchsten Zahlungen wurden vom Infrastrukturbetreiber an die Eisenbahnverkehrsunternehmer City Airport Train und WESTbahn geleistet. Die höchsten Beträge an die Infrastruktur kamen von der Rail Cargo Austria und von der ÖBB-Personenverkehr AG.

BAHNSTROMVERTRÄGE

Entwicklung des Tarifsystems

Das Tarifsystem der ÖBB-Infrastruktur AG wurde im Lauf der Jahre ständig weiterentwickelt und an die Bedürfnisse der Marktteilnehmer angepasst. Nachfolgend werden sowohl die Struktur als auch die Preisentwicklung näher betrachtet.

Tarifstruktur

Bei der Abrechnung wird die Höhe des Entgelts neben dem absoluten Verbrauch auch von der Tarifzeit bestimmt. Dabei werden drei Tarifzeiten unterschieden. Diese wurden bis zum Jahr 2011 als Hochtarif (HT), Mitteltarif (MT) und Niedrigtarif (NT) bezeichnet. Seit 2012 werden die Tarifzeiten mit T1, T2 und T3 benannt. Mit dieser Änderung ging auch eine Änderung der zugehörigen Zeitspannen einher. Eine genaue Beschreibung findet sich in unserem Tätigkeitsbericht 2011.

Preisentwicklung

Bei der Abrechnung von Traktionsstrom bietet die ÖBB-Infrastruktur AG zwei unterschiedliche Abrechnungsmethoden an. Einerseits kann die Strommenge direkt mittels Stromzähler gemessen und abgerechnet werden. Mit dem Stromzähler wird sowohl der Bezug von Strom als auch die beim Bremsen zurückgelieferte Strommenge im Takt von 15 Minuten gemessen. Gleichzeitig wird der Zeitpunkt des Strombezugs bzw. der Rücklieferung registriert.

Ist kein Stromzähler vorhanden, wird der Stromverbrauch anhand der sogenannten Betriebsleistung abgerechnet. Andererseits wird bei der Abrechnung nach Betriebsleistung aus Messfahrten mit Musterzügen und Verbrauchsmessungen ein Basispreis in Euro je Kilometer für den Bezug von Traktionsstrom ermittelt. Danach wird mit dem Basispreis und den Parametern Zuggattung, Entfernung und Zuggewicht der Preis für den bezogenen Traktionsstrom berechnet. Hat ein Stromzähler eine Fehlfunktion, kommt ebenfalls die Abrechnungsmethode mittels Betriebsleistung zur Anwendung.

In Abbildung 1 ist die Preisentwicklung für Traktionsstrom bei Verbrauchsmessung mittels Stromzähler für den Zeitraum von 2004 bis 2013 grafisch dargestellt. In den Jahren 2011 und 2012 ist vor allem die Höhe der Tarife T2 und T3 gesunken. In Abbildung 2 ist die Entwicklung für den Basispreis beginnend mit dem Jahr 2004 bis ins Jahr 2013 dargestellt. Da die Tarifzeiten nicht gleichmäßig über den Tag verteilt sind, ist es schwierig, einen durchschnittlichen Preis für den Traktionsstrom zu berechnen. Auch die Betrachtung der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführten Verkehre ermöglicht keine über die Jahre vergleichbare Mittelwertbildung der Preisentwicklung beim Traktionsstrom. Um dennoch einen Vergleich zu ermöglichen, wird in Abbildung 2 der Preis des Traktionsstroms für eine 24 Stunden dauernde Zugfahrt dargestellt. Dabei werden alle Tarifzeiten berücksichtigt und der Vergleich ist auf neutraler Basis möglich.

Abb. 1: Strompreisentwicklung in Euro pro Megawattstunde bei Zählerablesung 2004–2013.

Quelle: ÖBB-infra; eigene Darstellung

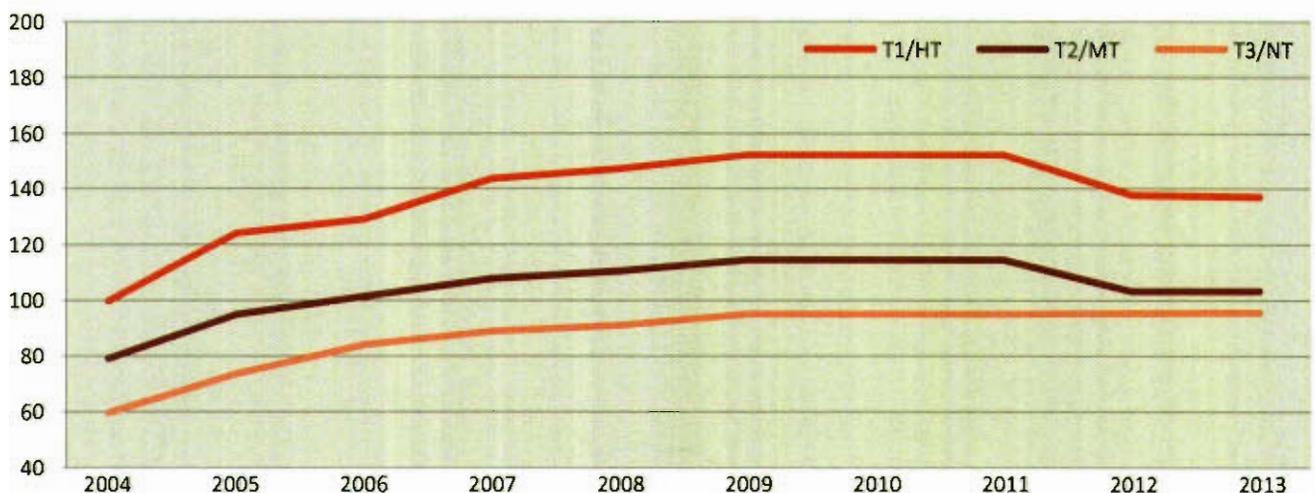


Abb. 2: Kostenentwicklung einer Zugfahrt in Euro pro Tag.

Quelle: ÖBB-Infra; eigene Darstellung

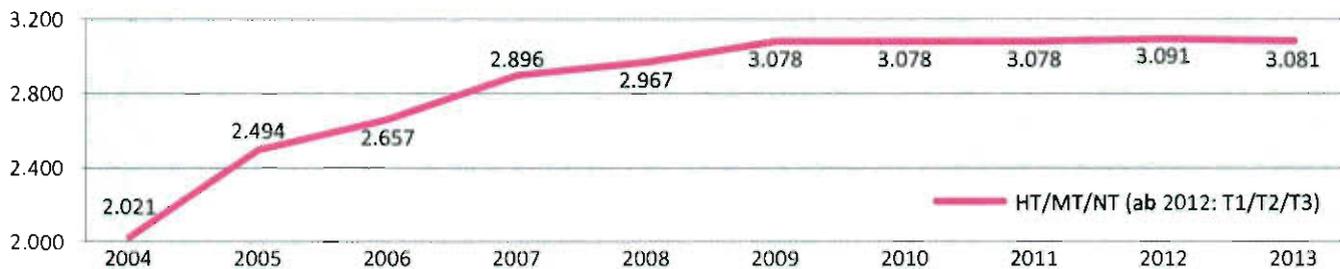


Abb. 3: Ersatzwerte für die Stromrückspeisung in der Ebene in Euro je Kilometer 2004–2013.

Quelle: ÖBB-Infra; eigene Darstellung

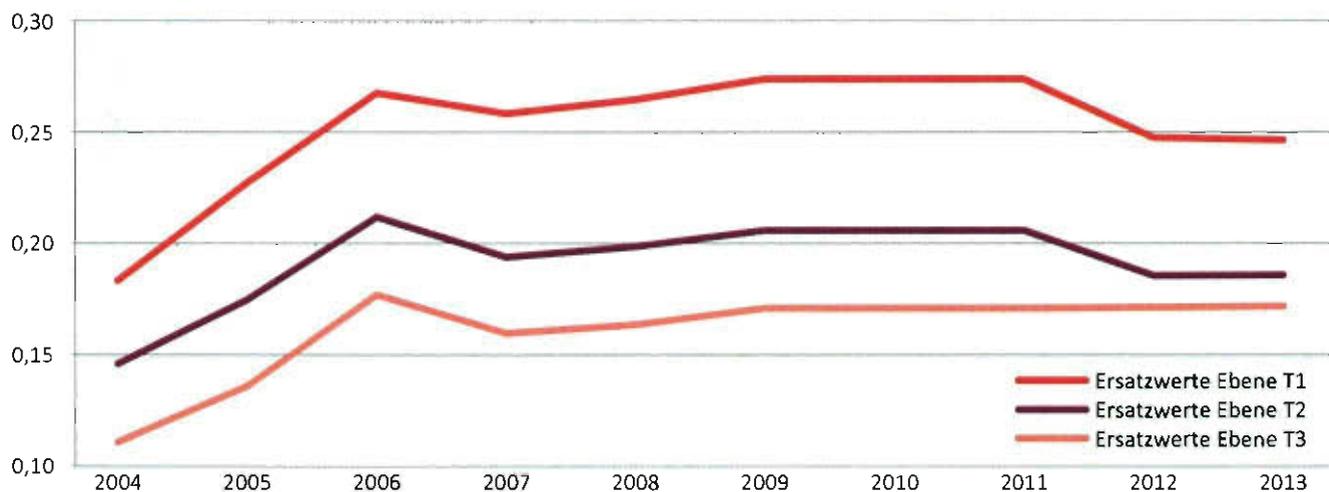
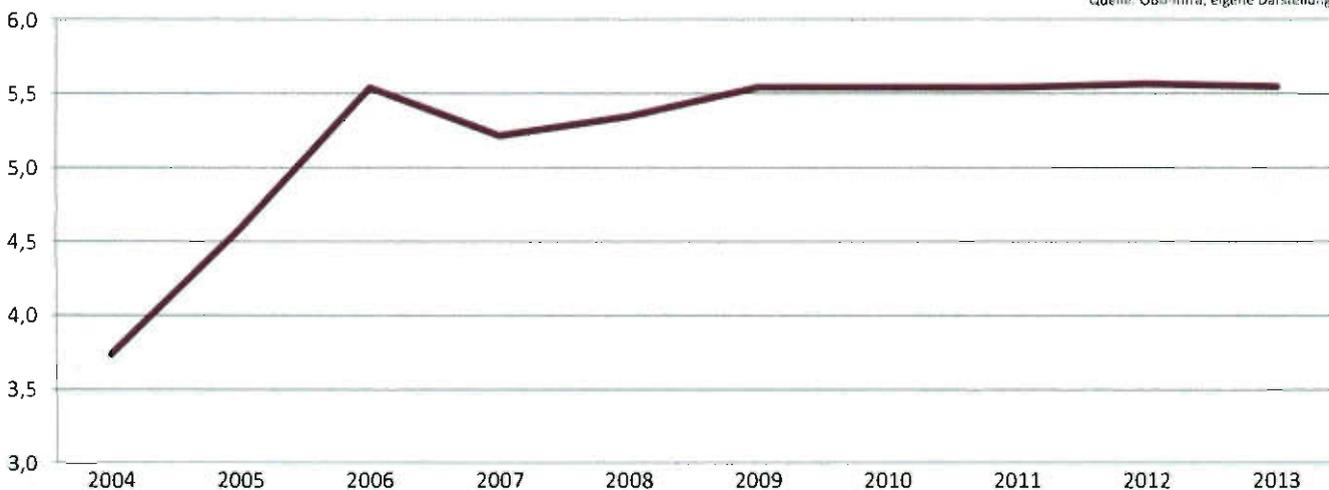


Abb. 4: Ersatzwerte für die Stromrückspeisung einer 24-stündigen Zugfahrt in der Ebene in Euro je Kilometer 2004–2013.

Quelle: ÖBB-Infra; eigene Darstellung



In den Abbildungen 1 und 2 ist in den Jahren 2004 und 2005 ein starker Preisanstieg zu beobachten. Dieser ist zum einen auf die Neugründung der ÖBB-Teilgesellschaften und eine damit zusammenhängende geänderte Zuschreibung der Anlagen zur Versorgung mit Traktionsstrom zurückzuführen, andererseits hat sich auch die Beschaffungsstrategie

für Traktionsstrom geändert. In den Jahren 2006 bis 2011 ist eine deutliche Verringerung des Preisanstiegs zu erkennen.

Die Ursachen dafür sind neben der geänderten Einkaufsstrategie auch die ab dem Jahr 2009 stagnierenden Energiepreise. Ab dem Jahr 2012 blieb zwar die Einkaufsstrategie gleich, die Tarif-

zeiten wurden jedoch geändert und die Höhe von zwei der drei Tarife gesenkt.

Wie bei der Abrechnung mittels Stromzähler wird auch bei der Abrechnung über die Betriebsleistung die zurückgelieferte Bremsenergie berücksichtigt. Neben der Bremsleistung des Triebfahrzeugs wird auch die jeweilige Steigung der befahrenen Strecke berücksichtigt. Je nach Streckenführung ergeben sich unterschiedliche Basispreise. Die in Abbildung 3 dargestellte Preisentwicklung für den Basispreis von rückgespeistem Traktionsstrom gilt für eine Zugfahrt in der Ebene mit einer Lokomotive der Taurus-Klasse, welche die Möglichkeit zur Rückspeisung der Bremsenergie hat.

In Abbildung 4 ist der durchschnittliche Wert der Rückspeisung während einer 24 Stunden dauernden

Zugfahrt in den Jahren 2004 bis 2013 dargestellt, um wie in Abbildung 2 eine Vergleichbarkeit herzustellen.

Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz

Die Zahl der Unternehmen mit elektrischer Traktion ist nicht identisch mit der Zahl der Marktteilnehmer. Einige Eisenbahnverkehrsunternehmen verwenden ausschließlich Dieseltriebfahrzeuge und benötigen daher keine Stromlieferungen. In der Summe sind auch die Unternehmen des ÖBB-Konzerns enthalten. Wie in der Abbildung 5 zu sehen ist, verfügten nur im Jahr 2007 alle im ÖBB-Netz tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen über einen Stromvertrag.

Abb. 5: Anzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz insgesamt und mit Stromvertrag 2004–2012.

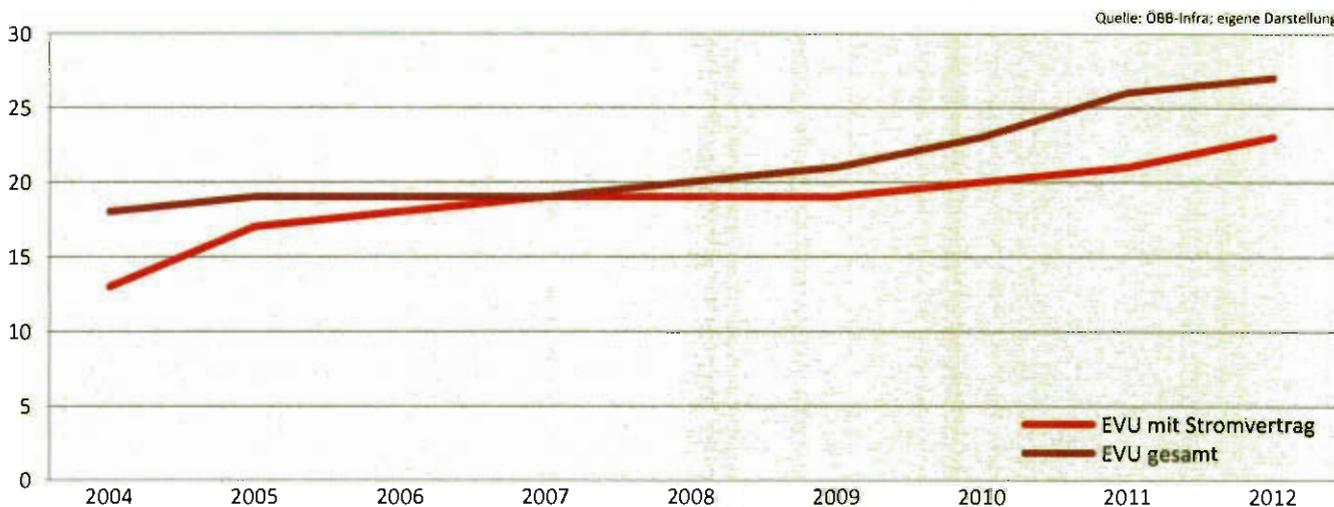


Abb. 6: Gesamter Traktionsstromverbrauch im ÖBB-Netz in Millionen Megawattstunden 2004–2012.

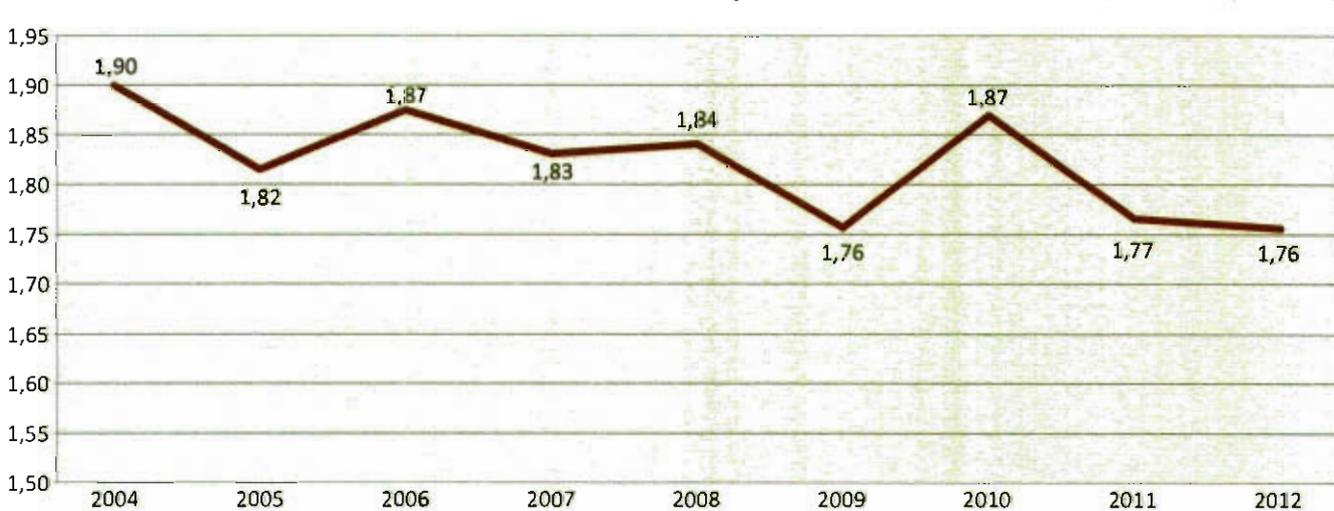
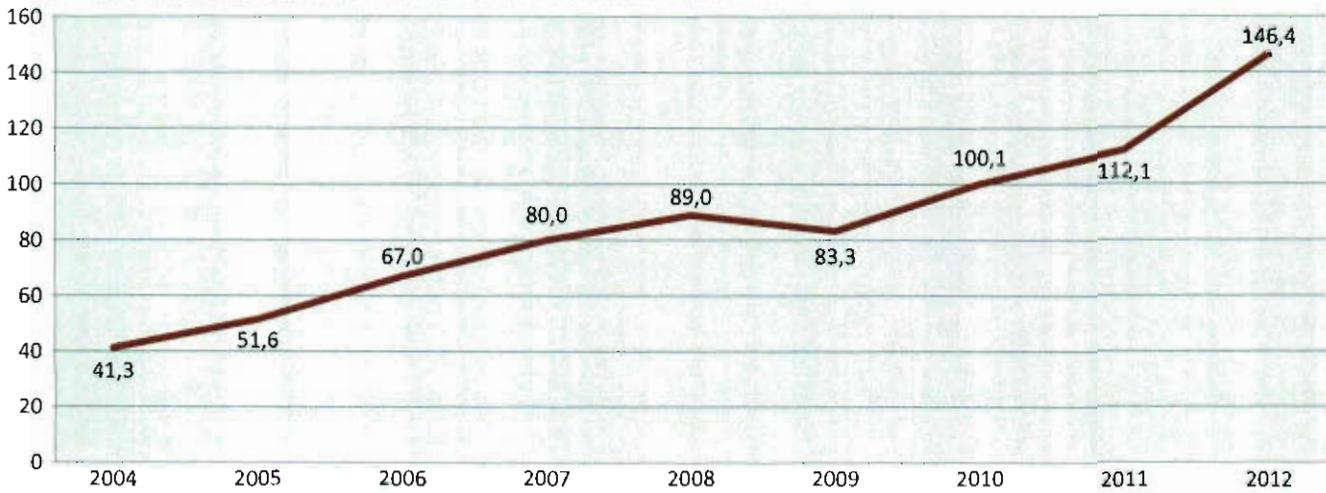


Abb.7: Traktionsstromverbrauch der Privatbahnen im ÖBB-Netz in Gigawattstunden 2004–2012.

Quelle: ÖBB-Infra; eigene Darstellung



Danach entstand durch Neugründungen, die zunächst nur mit Diesellokomotiven unterwegs waren, wieder eine Differenz zwischen den beiden Werten.

In Abbildung 6 ist die Entwicklung des Traktionsstromverbrauchs im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG zu sehen. Man erkennt, dass der Gesamtverbrauch an Traktionsstrom vom Jahr 2004 bis zum Jahr 2012 um 13,4 Prozent gesunken ist. Am sinkenden Verbrauch an Traktionsenergie sind mehrere Faktoren beteiligt. Zunächst hat sich die Zahl der Triebfahrzeuge, die Bremsenergie in die Fahrleitung rückspeisen, erhöht. Das betrifft sowohl Lokomotiven für den Güterverkehr als auch Triebwagen für den Personenverkehr. Weiters erfolgte im Jahr 2009 ein durch die Wirtschaftsentwicklung bedingter Rückgang des Güterverkehrs und damit des Stromverbrauchs. Außerdem ist die Auslastung der Güterzüge gestiegen, sodass sich der spezifische Stromverbrauch je Tonnenkilometer verringerte.

Ein weiterer Faktor sind die Programme zum energiesparenden Fahren, die offenbar ebenfalls Wirkung beim Gesamtstromverbrauch zeigen.

Der Stromverbrauch der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz stieg zwischen den Jahren 2004 und 2012 um 254 Prozent an. Das Krisenjahr 2009 hat auch in der Verbrauchsentwicklung der Privatbahnen eine Spur hinterlassen. Insgesamt fällt der Anstieg des Stromverbrauchs der Privatbahnen sehr deutlich aus. Neben einer Steigerung der Verkehrsleistung ist das auch durch Verlagerung von Dieseltriebfahrzeugen hin zu Elektrotriebfahrzeugen bedingt.

EUROPEAN TRAIN CONTROL SYSTEM (ETCS)

Herkömmliche Zugsicherungssysteme in Österreich

Die Sicherung von Zugfahrten im Eisenbahnnetz erfolgt seit dem 19. Jahrhundert vorwiegend durch Signale, welche dem Triebfahrzeug eine Fahrerlaubnis erteilen oder untersagen. Die Signalbeobachtung durch das Lokpersonal kann jedoch fehlerhaft sein und somit die Sicherheit des Bahnbetriebes gefährden. Daher befassten sich einzelne Bahnunternehmen bereits vor dem 1. Weltkrieg mit der Entwicklung von Zugbeeinflussungssystemen, um den Zug im Fall einer Nichtbeachtung des Signals selbsttätig zum Stillstand zu bringen.

1931 wurde dann in Deutschland die induktive Zugsicherung (Indusi) entwickelt, welche dem Triebfahrzeug über Gleismagnete Informationen über die Signalstellung übermittelt und gegebenenfalls eine Zwangsbremmung des Zugs auslöst. Dieses System wurde ab 1938 auch in Österreich eingeführt. In jüngerer Zeit wurde die Indusi weiterentwickelt, man bezeichnet das System heute als „Punktförmige Zugbeeinflussung“ (PZB).

Neben Österreich und Deutschland verwenden auch Rumänien und die jugoslawischen Nachfolgestaaten dieses System.

Wie schon der Name sagt, beeinflusst die PZB das Triebfahrzeug punktförmig. Bei Geschwindigkeiten über 160 km/h stößt es jedoch an seine Grenzen und macht eine kontinuierliche Zugbeeinflussung erforderlich. Die Deutsche Bahn AG entwickelte daher für ihre Neubaustrecken eine sogenannte Linienzugbeeinflussung (LZB), die ab 1987 zur Anwendung kam. Bei der LZB übernimmt eine Streckenzentrale (Zentralrechner) die Überwachung der Zugfahrt. Die Streckenzentrale steht über einen im Gleis verlegten Linienleiter immer mit den Fahrzeugen in Verbindung. Über diese Verbindung melden die Fahrzeuge ihre Position und Geschwindigkeit an die Streckenzentrale. Diese berechnet für jeden Zug individuelle Führungsgrößen und sendet diese an die Fahrzeuge. Im Fahrzeug wird die Einhaltung der Führungsgrößen kontinuierlich überwacht.

1993 kam dieses System in Österreich erstmals auf der Strecke Linz–Wels zum Einsatz, die fortan mit 200 km/h befahren wurde. Später folgten im Zuge des Ausbaus der Westbahn weitere Streckenabschnitte.

Was ist ETCS?

In den einzelnen europäischen Ländern wurden eigene Zugsicherungssysteme entwickelt, sodass es heute in Europa eine Vielzahl derartiger Systeme gibt. Die Triebfahrzeuge müssen dafür mit den technischen Einrichtungen für das jeweilige System ausgerüstet sein. Durch die zunehmend geforderte Interoperabilität von Lokomotiven und Triebwagen wird es notwendig, auf einem Fahrzeug mehrere verschiedene Zugsicherungssysteme zu installieren, wenn es international zum Einsatz kommen soll. Das ist sowohl kostenintensiv als auch manchmal technisch gar nicht machbar, da die einzelnen Systemkomponenten mitunter nicht kompatibel sind. Daher entschloss sich die Europäische Union, ein neues international anwendbares Zugsicherungssystem einzuführen. 1996 wurde mit der Entwicklung des European Train Control System (ETCS) begonnen. Dieses sollte künftig auf neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken zum Einsatz kommen.

Um den Ansprüchen verschiedener Strecken, Nutzungsprofile und Eisenbahnverwaltungen gerecht zu werden, wurden unterschiedliche Stufen des ETCS definiert, die ETCS Level 0 bis 3. Bei Level 0 wird lediglich die Höchstgeschwindigkeit überwacht, es gibt ansonsten keine Zugsicherung. Dieses System kommt in der Regel nur bei Fahrten von mit ETCS ausgerüsteten Triebfahrzeugen auf Strecken ohne Zugsicherung zur Anwendung und stellt nur einen Ausnahmefall dar.

Bei ETCS Level 1 erfolgt eine punktförmige Kommunikation mit dem Triebfahrzeug über neben dem Gleis eingebaute Balisen. Dabei werden Streckeninformationen (Steigung, Höchstgeschwindigkeit) und die folgende Signalstellung übermittelt. Der Rechner auf dem Triebfahrzeug ermittelt daraus eine Geschwindigkeitskurve bis zum nächsten Signalstandort und überwacht die Einhaltung der sich daraus ergebenden Höchstgeschwindigkeit. Nötigenfalls wird eine Zwangsbremmung ausgelöst. Level 1 ist mit herkömmlicher Stellwerkstechnik kombinierbar und kann daher mit relativ geringem Aufwand auf Bestandstrecken mit älterer Signaltechnik eingebaut werden. Level 1 ist aufgrund der Balisentechnik eine punktförmige Zugbeeinflussung und daher auf Hochgeschwindigkeitsstrecken nicht anwendbar. Bei Level 1 kann der Fall eintreten, dass ein „Halt“ zeigendes Signal während der Annäherung auf „Frei“

umschaltet. Der Triebfahrzeugführer erkennt das zwar, nicht jedoch das System auf der Lokomotive. Diese würde die neue Information erst über die Balise beim Signal erhalten und bis dahin den Bremsvorgang fortsetzen. Um dieses Problem abzuschwächen, können sogenannte Euroloop-Balisen in der Nähe der Signale eingebaut werden. Diese ermöglichen in ihrem Bereich eine kontinuierliche Datenübertragung. Allerdings ist dafür am Triebfahrzeug eine zusätzliche Antenne erforderlich, welche mit der Euroloop-Balise kommunizieren kann, außerdem muss das Fahrzeug auch über die zugehörige Software verfügen.

Level 2 basiert schließlich auf einer kontinuierlichen Zugbeeinflussung über Datenfunk. Dieser erfolgt über den Standard GSM/R, der gleichzeitig auch als Sprechfunk verwendet wird. Die Streckenzentrale erhält alle Daten der in ihrem Bereich verkehrenden Züge und erteilt ihnen entsprechende Fahrerlaubnisse. Die Position der Züge wird dabei einerseits durch ortsfeste Balisen ermittelt, dazwischen werden Radarmessungen am Fahrzeugboden sowie Radimpulsgeber an den Achsen zur genauen Standortbestimmung verwendet. Die Strecken sind jedoch weiterhin in Blockabschnitte eingeteilt, die über herkömmliche Gleisfreimeldeanlagen verfügen. Erst bei Level 3 kann auf eine feste Blockeinteilung verzichtet werden, da die Zugvollständigkeit durch andere Systeme kontinuierlich überwacht wird. Diese Systeme sind jedoch noch nicht fertig entwickelt, weshalb es derzeit noch keine Strecken mit Level 3 gibt.

Neben den verschiedenen Levels gibt es bei ETCS auch unterschiedliche Softwareversionen. Im Jahr 2000 wurde zunächst die Version 2.0.0 veröffentlicht. Es kam jedoch zu einer Weiterentwicklung, welche 2002 in der Version 2.2.2 mündete. Diese wurde von der Europäischen Union mit der Richtlinie 2002/731/EG verbindlich. 2007 erschien dann die Version 2.3.0, die mit der Richtlinie 2007/153/EG umgesetzt wurde. Allerdings zeigte sich, dass diese Softwareversion noch fehlerhaft war, weshalb sie nochmals überarbeitet wurde. Im Juli 2008 wurde sie nach Überarbeitung durch die European Rail Agency als Version 2.3.0 D veröffentlicht und für verbindlich erklärt. Inzwischen hatten einige Länder ihre Neubaustrecken jedoch schon mit der Version 2.2.2 ausgestattet und auch so manches Triebfahrzeug wurde

entsprechend ausgerüstet. Die beiden Versionen sind jedoch nicht vollständig kompatibel. Derzeit wird an einer neuen Version namens 3.0.0 gearbeitet, die alle bisherigen Versionen ersetzen soll. Ihr Erscheinen wird schon seit längerer Zeit erwartet, verzögert sich aber immer weiter.

ETCS in Österreich

In Österreich begann das ETCS-Zeitalter im Jahr 1999 mit einer Demonstrationsfahrt auf der Strecke Wien–Hegyeshalom–Budapest. 2001 begann dann dort ein Probetrieb mit Level 1 in der Version 2.2.2.

Im Jahr 2008 gab die ÖBB-Infrastruktur AG ihre Ausbaupläne für ETCS in Österreich bekannt. Auf allen Neubaustrecken und auf manchen Bestandstrecken wird Level 2 zur Anwendung kommen, Bestandstrecken mit älterer Signaltechnik können auch mit Level 1 ausgestattet werden. Nach und nach wurden die technischen Spezifikationen für ETCS im ÖBB-Netz veröffentlicht. Die Streckenausrüstung erfolgt mit der Version 2.3.0 D. Da aus Sicht der ÖBB-Infrastruktur AG auch diese Version noch Sicherheitsrisiken beinhaltet, wurden in Absprache mit der European Railway Agency drei sogenannte Change Requests (Softwareänderungen) veröffentlicht. Ein Triebfahrzeug mit ETCS Version 2.3.0 D benötigt daher beim Einsatz in Österreich zusätzlich drei Softwareänderungen.

Ein weiteres Problem stellt der Übergang zwischen ETCS und einem herkömmlichen Zugsicherungssystem dar. Ein solcher Wechsel ist normalerweise nur bei Stillstand des Fahrzeugs möglich, dieses Verfahren kommt auch an zahlreichen Grenzbahnhöfen zur Anwendung. Es gibt aber die Möglichkeit, diesen Wechsel während der Fahrt vorzunehmen. Dafür ist ein sogenanntes „Specific Transmission Module“ (STM) erforderlich. Dieses simuliert das nationale Zugsicherungssystem auf dem fahrzeugseitigen ETCS-Rechner und ermöglicht dadurch die sogenannte „fahrende Transition“ zwischen den Systemen. Derzeit gibt es nur ein STM zwischen ETCS und PZB, nicht jedoch zwischen ETCS und LZB. Die fahrende Transition ist auf einigen österreichischen Strecken erforderlich, da ETCS nicht in alle Endbahnhöfe hineinreicht. Außerdem rüstet die ÖBB-Infrastruktur AG ihre Level-1-Strecken mit Euroloop-Balisen aus, um die Streckendurchlässigkeit gegenüber herkömm-

lichem PZB-Betrieb nicht zu verringern. In Österreich müssen für ETCS-Betrieb zugelassene Triebfahrzeuge daher folgende technische Anforderungen erfüllen: ETCS-Software 2.3.0 D mit den drei geforderten Change Requests, STM zwischen ETCS und PZB und Ausrüstung mit Euroloop-Antennen. Da diese Konfiguration sonst in Europa nicht vorkommt, standen im Dezember außer den Taurus-Lokomotiven des ÖBB-Konzerns keine in Österreich einsetzbaren ETCS-Lokomotiven zur Verfügung. Lediglich die WESTbahn Management GmbH hatte ihre Triebwagen zeitgerecht entsprechend ausgerüstet, die ICE-Garnituren der DB waren zu diesem Zeitpunkt erst teilweise adaptiert.

Auf bestehenden Strecken wird ETCS in der Regel zusätzlich zur vorhandenen PZB eingebaut. Dadurch ist ein sogenannter dualer Betrieb möglich, es können also sowohl Fahrzeuge mit als auch ohne ETCS verwendet werden. Auf den im Dezember 2012 eröffneten Neubaustrecken im Unterinntal und im Wienerwald ging man jedoch einen anderen Weg. Hier wurde ETCS Level 2 installiert, zusätzlich gibt es eine Ausrüstung mit herkömmlichen Signalen und PZB. LZB wurde nicht eingebaut. Dadurch ist es technisch möglich, diese Strecken im PZB-Betrieb mit maximal 160 km/h zu befahren. Das lehnt die ÖBB-Infrastruktur AG jedoch im Normalbetrieb ab, nur im Fall eines infrastrukturseitigen ETCS-Ausfalls darf ausnahmsweise im PZB-Betrieb gefahren werden. Triebfahrzeuge mit fehlender oder defekter ETCS-Ausrüstung dürfen daher diese Neubaustrecken nicht befahren.

In den nächsten Jahren sollen weitere österreichische Strecken mit ETCS ausgerüstet werden. Österreich ist auf europäischer Ebene dazu verpflichtet, die Korridore Kufstein–Brenner und Breclav–Wien–Hegyeshalom mit ETCS auszurüsten. Darüber hinaus ist mittelfristig die durchgehende Ausrüstung der Strecken Wien–Linz–Salzburg, Wels–Passau und Wien–Graz–Klagenfurt–Tarvis mit ETCS geplant.

VERURSACHUNGSGERECHTE INFRASTRUKTUR-BENÜTZUNGSENTGELTE

Verursachungsgerechte Trassenbepreisung – mehr als ein Modetrend?

Die von der Europäischen Union geforderte Trennung der Bahnen in Infrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verfolgt die Zielsetzung der Entfaltung von Marktkräften im Bahnbereich, da durch diese die Konkurrenz verschiedener EVU ermöglicht wird. Gleichzeitig ergibt sich daher aber eine Schnittstelle im System Bahn, genau am sehr sensiblen Punkt des Rad-Schiene-Kontakts. Wer ist nun eigentlich für diese Schnittstelle zuständig? Es ist wie immer bei Schnittstellen – grundsätzlich niemand; weder die Infrastruktur noch die EVU allein können diese Schnittstelle systemkonform ausgestalten, da sie nur gemeinsam optimiert werden kann. Also ein Systemfehler? Nicht unbedingt. Der Markt kann hier, wirksam durch den Trassenpreis, eine Systemoptimierung erlauben. Jeder Preis sendet Signale aus und kann zu einer Optimierung unterstützen, aber leider auch konterkarieren. Die Wirkungsweise hängt dabei davon ab, ob der Preis verursachungsgerecht, also kostenbasiert ist. Wird beispielsweise ein Preissystem gewählt, in dem Zugkilometer preisrelevant sind, steuert dieses Preissystem nur zufolge dieses Faktors. Optimierungsmöglichkeiten, etwa durch reduzierten Verschleiß aufgrund erhöhter Fahrzeugqualität, werden nicht unterstützt. Der höheren Investition in lauffähigere Fahrzeuge steht zwar der Nutzen geringerer Kosten der Infrastruktur gegenüber, dieser Nutzen wird jedoch an das die Fahrzeuge beschaffende EVU nicht weitergegeben. Die Konsequenz ist eine Steuerungswirkung gegen erhöhte Qualität. Diese Überlegungen haben, europaweit erstmalig, im Jahr 2005 bei den ÖBB zur Einführung eines Incentives für gleisschonende Triebfahrzeuge geführt.

Neben dieser sehr zu begrüßenden Maßnahme sind allerdings weitere Schritte erforderlich, man denke beispielsweise an die Implementierung lärmärmerer Fahrzeuge bzw. die Umrüstung der Bremssysteme im Güterverkehr.

In einem Mischsystem, d. h. einem Eisenbahnbetrieb, bei dem verschiedene Zuggattungen

dieselben Gleisanlagen nutzen, ergeben sich Verschleiß und Nutzungsdauern der Infrastrukturkomponenten und damit wesentliche Kostenpositionen zufolge der gemeinsamen Nutzung durch verschiedene Zugtypen.

Da unterschiedliche Zuggattungen (Personenfernverkehr, Regional- und Nahverkehr, Güterverkehr) diesen Verschleiß jedoch in unterschiedlichem Ausmaß verursachen, ist eine gleichmäßige Verteilung der Kosten auf Zugzahlen nur eine sehr grobe Näherung – oder anders ausgedrückt: nicht verursachungsgerecht.

In Österreich werden Zugkilometer und Tonnenkilometer bepreist. Dieses duale Preissystem stellt bereits eine Näherung zur Kostenwahrheit dar, da die Tonnenkilometer einen Verschleißeffekt beschreiben.

Andererseits bleiben wesentliche weitere Effekte auch in diesem System unberücksichtigt: Warum muss ein Güterzug für Hochgeschwindigkeitsweichen bezahlen, die er gar nicht benötigt – weder in der Weichenform noch in ihrer Anzahl? Genau hier setzt eine Weiterentwicklung zu verursachungsgerechten Trassenpreisen an. Die Gesamtkosten der Infrastrukturnutzung werden modellhaft auf die Zuggattungen verteilt – jede Zuggattung bezahlt für die Infrastruktur, die sie tatsächlich benötigt. Dies ist teilweise bereits umgesetzt, zahlt doch ein Güterzug keine Stationsentgelte, und wird nun konsequenterweise auf das Produkt Zugfahrt umgelegt.

Weitere relevante Einflussgrößen sind beispielsweise verschiedene Streckentypen oder unterschiedliche Anforderungen an die Pünktlichkeitsniveaus. Betreffend den Verschleiß werden derzeit fahrzeugspezifische Verschleißfaktoren entwickelt, also weg vom Zug, hin zum Fahrzeug.

Alle diese Schritte dienen einerseits der Zielsetzung einer verursachungsgerechten Kostenzuscheidung auf unterschiedliche Zugtypen sowie andererseits einer Steuerung durch Implementierung von Qualitätsincentives zufolge ihrer tatsächlichen Kostenwirksamkeit.

Am Ende dieser Entwicklung sollte das Trassenpreissystem zwei Eigenschaften aufweisen: Es unterstützt die Systemoptimierung über die Schnittstelle Rad-Schiene bzw. EVU-Infrastruktur hinweg (Steuerungswirkung) und es ist in keiner Weise diskriminierend (Verursachungsgerechtig-

keit). Zuzufolge dieser Überlegungen ist ein kostenbasiertes Trassenpreissystem kein modischer Trend, sondern eine Notwendigkeit zur Optimierung des europäischen Eisenbahnwesens.

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Peter Veit

Europarechtliche Vorgaben und Umsetzung in österreichisches Recht

Ein Infrastruktur-Benützungsentgelt wird als verursachungsgerecht bezeichnet, wenn sich seine Höhe an den Kosten und Anforderungen der einzelnen Zugarten orientiert. Dadurch sollen die vom jeweiligen Zug verursachten Kosten möglichst genau angelastet werden, um die spezifischen Anforderungen, die eine bestimmte Zugart an die Infrastruktur stellt, im Entgelt berücksichtigen zu können.

Die Vorgaben der Europäischen Union im 1. Eisenbahnpaket orientierten sich an den Kosten, welche unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes entstehen (RL 2001/14/EG, Art. 7 Abs. 3). Im 1. Eisenbahnpaket wurden diese Kosten nicht näher definiert, daher hat sich seither eine Vielzahl von Begriffsbestimmungen entwickelt. Grundsätzlich werden darunter die Kosten verstanden, welche durch die einzelne Zugfahrt entstehen. Einige Definitionen beinhalten neben den variablen Kosten auch sprungfixe Kosten, welche durch die höhere Inanspruchnahme entstehen. Im 1. Eisenbahnpaket werden die Kosten noch nicht nach der Zugart unterschieden. Darüber hinaus besteht gemäß Art. 7 Abs. 4 der RL 2001/14/EG die Möglichkeit, für überlastete Infrastruktur ein höheres Entgelt zu verrechnen. Dies ist jedoch nur möglich, wenn die Strecke aufgrund einer Kapazitätsanalyse für überlastet erklärt und ein Ausbauplan vorgelegt wird.

Ergänzend zu den genannten Grundsätzen der Entgeltermittlung enthalten die Art. 8 und 9 Regelungen zu Zuschlägen bzw. Entgeltnachlässen. Um eine höhere Kostendeckung oder sogar eine Deckung der Vollkosten erreichen zu können, sieht Art. 8 Abs. 1 der RL 2001/14/EG vor, dass der Infrastrukturbetreiber Zuschläge zu den gemäß Art. 7 ermittelten Entgelten verrechnen kann. Diese Zuschläge dürfen jedoch nur bis zur Höhe der Vollkosten eingehoben werden.

Außerdem dürfen Marktsegmente nicht von der Benützung der Infrastruktur ausgeschlossen werden, welche zumindest das nach Art. 7 ermittelte Entgelt zuzüglich eines angemessenen Gewinns gezahlt hätten. Des Weiteren sollen diese Zuschläge auch zu einer bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit beitragen, sie können daher nach Marktsegmenten differenziert werden. Der Abs. 2 des Art. 8 enthält die Regelung, dass ein Infrastrukturbetreiber für Infrastruktur höhere Entgelte einheben kann, wenn diese ohne die höheren Entgelte nicht errichtet worden wäre. Diese Regelung wird jedoch in der Praxis kaum angewendet und ist daher wenig relevant. Art. 9 enthält Regelungen zu Nachlässen auf die gemäß Art. 7 ermittelten Entgelte. Dadurch können unter anderem für neue Arten von Verkehren oder auf Strecken mit einer niedrigen Auslastung Nachlässe gewährt werden. Die Entgeltbestimmungen der Richtlinie wurden im Eisenbahngesetz (EisbG) umgesetzt und finden sich in § 67 (entspricht Art. 7 und 8 der RL 2001/14/EG) und § 69 (entspricht Art. 9 der RL 2001/14/EG).

Die gesetzlichen Regelungen stellen einen Rahmen für die Entgeltbildung dar, darin gibt es ausreichend Möglichkeiten zur Umsetzung eines verursachungsgerechten Entgeltsystems. Da sich die Entgelte grundsätzlich an den Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen (§ 67 Abs. 1 EisbG und Art. 7 Abs. 3 RL 2001/14/EG) orientieren, ist es möglich, diese Entgelte nach den Eigenschaften des Rollmaterials zu differenzieren. Somit ist es unter anderem möglich, unterschiedlich hohe Entgelte zu verrechnen, um den Verschleiß der Schienen durch das Triebfahrzeug einzubeziehen. Auch die Möglichkeit, Zuschläge zu den Entgelten gemäß § 67 Abs. 1 EisbG zu verrechnen, erlaubt die Berücksichtigung verursachungsgerechter Elemente. Die Zuschläge müssen gemäß § 67 Abs. 4 EisbG in nicht diskriminierender Form (Art. 8 Abs. 1 RL 2001/14/EG)

ermittelt werden, daher können diese Elemente die unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Marktsegmente an die Schieneninfrastruktur berücksichtigen.

Der Recast zum 1. Eisenbahnpaket [RL 2012/34/EU]

Der Recast zum 1. Eisenbahnpaket ändert die Regelungen der RL 2001/14/EG und berücksichtigt die verursachungsgerechte Entgeltbildung stärker. Die Regelungen bilden weiterhin einen Rahmen für die Entgeltbildung, stellen jedoch Präzisierungen gegenüber dem 1. Eisenbahnpaket dar. Die Bestimmungen zur Entgeltbildung wurden nahezu wortgleich aus Art. 7 der RL 2001/14/EG in den Art. 31 des Recast übernommen. Allerdings hat die EU-Kommission nunmehr die Möglichkeit, Durchführungsrechtsakte zur Ermittlung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, zu erlassen. Es wird daher damit zu rechnen sein, dass die derzeit oft unterschiedlichen Definitionen dieses Begriffes durch die Vorgaben der EU-Kommission eingeschränkt werden. Die EU-Kommission hat eine Frist von zwei Jahren ab Inkrafttreten des Recast, um entsprechende Durchführungsrechtsakte zu erlassen. Außerdem ist in der aktuellen Richtlinie eine Regelung zu lärmabhängigen Entgelten enthalten. Die Bestimmungen zu den Zuschlägen zu den Entgelten, welche auf Basis der Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs ermittelt werden, wurden in Art. 32 der RL 2012/34/EU umgesetzt. Die Regelungen orientieren sich am 1. Eisenbahnpaket, wurden jedoch im Recast überarbeitet. Besonders die Regelungen zu den Marktsegmenten wurden präzisiert: Während im 1. Eisenbahnpaket nur der Ausschluss von Marktsegmenten verhindert werden sollte, finden sich im Recast nunmehr Regelungen über die Grundsätze der Marktsegmentierung. Es werden drei Marktsegmente definiert, eine darüber hinausgehende Differenzierung ist zulässig.

ANSCHLUSSBAHNEN

Allgemein

Gemäß § 7 Eisenbahngesetz (EisbG) sind Anschlussbahnen Schienenbahnen, die den Verkehr einzelner oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen ermöglichen, wobei in Anschlussbahnen mit oder ohne Eigenbetrieb unterschieden wird.

Gemäß § 75a Abs. 2 EisbG haben Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Recht auf Zugang zu verästelten Anschlussbahnen, d. h. Anschlussbahnen, von denen Nebenanschlussbahnen abzweigen. Auf diesen Zugang sind sinngemäß die Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes anzuwenden (§ 75a Abs. 3 EisbG). Dies bedeutet insbesondere, dass der Betreiber der verästelten Anschlussbahn Schienennetz-Nutzungsbedingungen erstellen und das Entgelt für die Benützung seiner Schieneninfrastruktur nach den sonstigen Bestimmungen des § 67 EisbG berechnen muss.

Das EisbG sieht für Betreiber von verästelten Anschlussbahnen die Möglichkeit vor, bei der Schienen-Control Kommission um Erleichterungen von den Verpflichtungen aufgrund der Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes – wie Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Berechnung eines Infrastruktur-Benützungsentgelts – anzusuchen (§ 75a Abs. 3 EisbG). Die Erleichterungen können gewährt werden, wenn dadurch nicht die Erreichung des Regulierungszweckes

gemäß § 54 EisbG gefährdet wird. Das ist unter anderem dann der Fall, wenn keine Begehren auf Zugang von Dritten vorliegen.

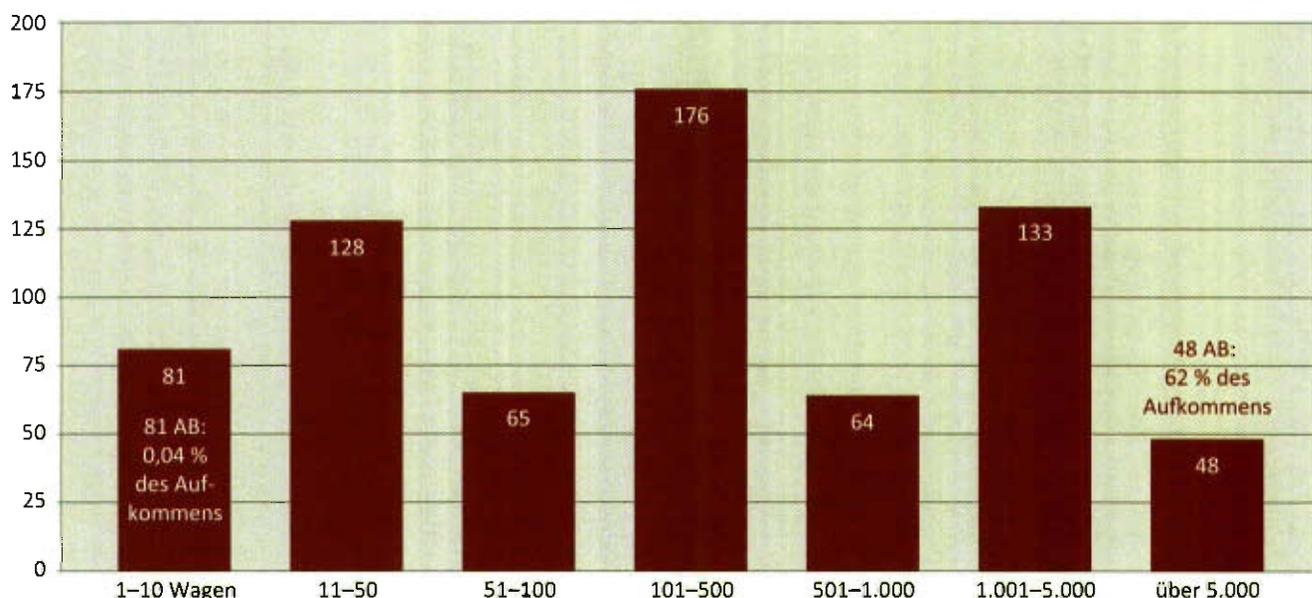
Aufkommen

Im Jahr 2012 war das Aufkommen auf Anschlussbahnen abermals rückläufig. Im Berichtsjahr wurden im österreichischen Netz 735 Anschlussbahnen bedient, davon 695 oder 95 Prozent im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG. Damit wurden gegenüber 2011 46 Anschlussbahnen weniger bedient. 1,04 Millionen Wagen wurden im Berichtsjahr diesen Anschlussbahnen beigestellt. Dies ist ein Rückgang von rund 95.000 Wagen. Ende 2012 wurde das Trassenentgelt für den Nahverkehrsgüterzug reduziert, um die Bedienung der Anschlussbahnen finanziell attraktiver zu gestalten.

14 der 695 bedienten Anschlussbahnen im ÖBB-Netz erreichten 2012 ein Aufkommen von lediglich einem Wagen. Im Gegensatz dazu verzeichneten neun Anschlussbahnen ein Aufkommen von über 20.000 Wagen. Aufkommensstärkste Anschlussbahn ist jene vom Bahnhof Enns zum Hafen Enns mit 44.869 beigestellten Wagen, gefolgt von der Anschlussbahn zur OMV im Bahnhof Wien Lobau (37.200 beigestellte Wagen). Mit 17 Anschlussbahnen ist der Bahnhof Linz Stadthafen jener Bahnhof

Abb. 1: Aufkommen der an das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG anschließenden Anschlussbahnen gegliedert nach der Anzahl der beigestellten Wagen je Anschlussbahn 2012.

Quelle: ÖBB-Infra; eigene Darstellung



Österreichs mit den meisten bedienten Anschlussbahnen, gefolgt von Enns mit 14.

Letzte Meile

Das Befahren einer Anschlussbahn wird als Bedienung der letzten Meile bezeichnet und umfasst die Zustellung oder Abholung einzelner Wagen oder Wagengruppen zu bzw. von einer Anschlussbahn vom bzw. zum nächsten größeren Bahnhof. Da die letzte Meile kaum über eine elektrische Oberleitung verfügt, ist für die Bedienung eine Diesellokomotive notwendig. Des Weiteren wird ein Verschubmitarbeiter benötigt, welcher Kuppelarbeiten und Lotsenaufgaben übernehmen muss.

Da viele Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht über die für die Bedienung der letzten Meile benötigten Diesellokomotiven vor Ort verfügen, müssen sie bei anderen, lokal tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (meist beim Incumbent) um Zustellung der Wagen vom Übergabebahnhof zum Anschlussgleis anfragen. Der hierfür von dem zustellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen verrechnete Preis für die Bedienung der letzten Meile ist meist im Verhältnis zur eigentlichen Zugfahrt sehr hoch.

Während im Tätigkeitsbericht des Jahres 2011 einige Fallbeispiele zu den Problemen der letzten Meile diskutiert wurden, widmen wir uns diesmal der Frage der Preisfestsetzung für diese Leistungen und den Entwicklungen im Bereich der letzten Meile im Jahr 2012.

Die Bedienung der letzten Meile fällt normalerweise unter Durchführung des Verschubs gemäß § 58 Abs. 3 Z. 3 EisbG und unterliegt somit der Überwachung durch die Regulierungsbehörde. Die Anbieter solcher Leistungen können gemäß § 70 EisbG einen Preis verrechnen, welcher den Grundsätzen eines angemessenen Kostenersatzes und eines marktüblichen Preises entspricht. Unter einem angemessenen Kostenersatz wird allgemein verstanden, dass bei der Preisermittlung neben den variablen Kosten auch die Fixkosten, welche der Leistung zugerechnet werden können, berücksichtigt werden. Dafür sollte ein angemessener Kostenansatz angesetzt werden, der sicherstellt, dass im verrechneten Preis keine Kosten enthalten sind, welche anderen Leistungen zugerechnet werden müssten.

Bei der Preisfestsetzung kann ein angemessener Gewinn verrechnet werden. Üblicherweise sollte die Ermittlung eines angemessenen Gewinns nach der WACC-Methode dem § 70 EisbG entsprechen. Das zweite Kriterium, an welchem sich der Preis zu orientieren hat, ist das marktübliche Entgelt. Dieses kann als Preis verstanden werden, der am Markt von Anbietern von ähnlichen Leistungen gefordert wird. Dieses Kriterium stellt nur eine Richtlinie bei der Preisfestsetzung dar und soll sicherstellen, dass sich ein Preis, der nach den Vollkosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns ermittelt wird, nicht überdurchschnittlich stark von den Preisen abhebt, die von anderen Anbietern für solche Leistungen verlangt werden. Diese Regelung dient der Schaffung eines effektiven Wettbewerbs.

Im Jahr 2012 hat die Schienen-Control Kommission keine neuen Beschwerden im Zusammenhang mit dem Problem der letzten Meile erhalten. Dennoch beschäftigte dieses Thema die Schienen-Control Kommission auch im Jahr 2012, da die Verfahren des Jahres 2011 weitergeführt wurden. Neben der Behandlung der einzelnen Verfahren wird auch an einer generellen Erörterung dieser Thematik gearbeitet. Dabei geht es vor allem um eine nachvollziehbare Ermittlung der Kosten sowie um eine darauf basierende Preisbildung nach den Kriterien des § 70 EisbG.

Zur Förderung des Verkehrs auf der letzten Meile hat die ÖBB-Infrastruktur AG in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2013 die Entgelte für Nahverkehrsgüterzüge stark reduziert. Somit wird die Benützung der Schieneninfrastruktur für Bedienungs- und Verschubfahrten wesentlich günstiger. Dies soll den starken Rückgang der Flächenbedienung stoppen und die Verkehre auf der letzten Meile fördern.



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

- 29 Verfahren im Jahr 2012
- Beschreibung der wichtigsten Verfahren

ARBEIT DER SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION

Im Kalenderjahr 2012 wurden zehn 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 hatte im Jahr 2010 eine Beschwerde bei der Schienen-Control Kommission eingebracht, da ihm vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Zurverfügungstellung von Echtzeitdaten anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen verweigert worden war. Das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen hatte die Zurverfügungstellung der Echtzeitdaten verlangt, um seine 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 (Rs C-136/11). Einerseits wollte die Schienen-Control Kommission wissen, ob die Information über die wichtigsten Anschlussverbindungen, welche das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Fahrgästen gemäß der Fahrgastrechteverordnung, VO EG Nr. 1371/2007, erteilen muss, neben den fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten auch die Bekanntgabe von Verspätungen oder Ausfällen der Anschlusszüge, insbesondere von anderen Eisenbahn-

verkehrsunternehmen, umfassen muss. Andererseits fragte die Schienen-Control Kommission den Europäischen Gerichtshof, ob 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, sofern es sich bei diesen Zügen um die wichtigsten Anschlussverbindungen handelt. Mit Urteil vom 22. November 2012 bejahte der Europäische Gerichtshof beide Vorlagefragen. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hatte sich im Jahr 2011 bezüglich der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens für die Dauer des eingleisigen Betriebs der Brennerstrecke im Jahr 2012 vorgesehenen Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße an die Schienen-Control Kommission gewandt. Mit Bescheid vom 27. Mai 2011 erklärte die Schienen-Control Kommission die Priorisierungsregel für unwirksam und ordnete ihre Entfernung an, da sie gegen den Grundsatz der diskriminierungsfreien Gewährung des Zugangs zur Schieneninfrastruktur verstieß. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhob Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Mit Erkenntnis vom 26. März 2012 wies der Verwaltungsgerichtshof die Beschwerde des Eisenbahninfrastrukturunternehmens gegen den Bescheid, mit dem die Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße für unwirksam erklärt wurde, ab. Der Verwaltungsgerichtshof sprach aus, dass baustellenbedingte kurzfristige Kapazitätseinschränkungen kein Fall einer überlasteten Schieneninfrastruktur i. S. d. §§ 65c bis 65e Eisenbahngesetz (EisbG) sind. Zwar liegt es nahe, auch bei vorübergehenden Kapazitätseinschränkungen den Priorisierungsregelungen in § 65c Abs. 3 EisbG Bedeutung beizumessen, allerdings war es jedenfalls nicht zulässig, die Rollende Landstraße (die mit der Beschwerdeführerin überdies konzernmäßig verflochten ist) als einzig mögliche gemeinwirtschaftliche Leistung zu bevorzugen und die Schienennetz-Nutzungsbedingungen so abzufassen, dass nur Zügen der Rollenden Landstraße Priorität bei der Zuweisung von Zugtrassen zukommt. Mehrere Betreiber verästelter Anschlussbahnen wurden aufgefordert, entweder den Verpflichtungen aufgrund der Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes, insbesondere der

Verpflichtung zur Erstellung und Veröffentlichung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie zur Erstellung eines Netzfahrplanes, nachzukommen oder gemäß § 75a Abs. 3 EISbG um Erleichterungen von diesen Verpflichtungen anzusuchen. Alle Betreiber suchten um Erleichterungen an, welche die Schienen-Control Kommission zum Teil gewährte.

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. Der Vorschlag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sah allerdings auch eine Bündelung der schnellen Verkehre innerhalb von 24 Minuten auf der viergleisigen Neubaustrecke vor. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen verwies darauf, dass eine gleichmäßige Verteilung der Abfahrten optimal für die Fahrgäste wäre, und bestellte eine Trasse Wien–Salzburg, die zu ähnlichen Konflikten wie 2011 geführt hätte. Die Konflikte auf der Strecke Salzburg–Wien konnten ausgeräumt werden. Nach mehreren Vermittlungsversuchen der Schienen-Control GmbH konnte schließlich eine Einigung erzielt werden. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen nahmen den Lösungsvorschlag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens mit der Bündelung der schnellen Trassen Wien–Salzburg an, im Gegenzug stimmte eines der beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen einer geänderten Abfahrtszeit seiner Züge im Fahrplan 2012 zu.

Die Attergaubahn, auf der die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H. Verkehre führt, verbindet im Anschluss an die Westbahnstrecke den Bahnhof Vöcklamarkt mit dem Bahnhof Attersee. Durch den dichten Fernverkehr zwischen Wien und Salzburg muss sich der Regionalverkehr entsprechend anpassen. Der im Sommer erschienene Entwurf für den Fahrplan 2013 sah deutlich schlechtere Umsteigeverbindungen zwischen dem Regionalverkehr der Westbahnstrecke und der Attergaubahn vor.

Wartezeiten auf Anschlussverbindungen von bis zu 20 Minuten wären die Folge gewesen. Außerdem hätte Stern & Hafferl zur Herstellung wichtiger Anschlüsse einen zweiten Triebwagen auf der Attergaubahn einsetzen müssen, womit sich deutlich höhere Kosten für das Unternehmen ergeben hätten. Stern & Hafferl wandte sich mit der Bitte um Schlichtung an die Schienen-Control GmbH. In zwei Gesprächen zwischen den Beteiligten Stern & Hafferl, ÖBB-Infrastruktur AG und ÖBB-Personenverkehr AG unter der Leitung der Schienen-Control GmbH konnten Änderungen des Fahrplans vereinbart werden. Der Fahrplan des Regionalverkehrs auf der Westbahnstrecke wurde so umgestellt, dass sich in Vöcklamarkt bessere Anschlüsse zur Attergaubahn ergeben. An Werktagen konnten zu jeder zweiten Stunde wieder bessere Anschlussverbindungen erreicht werden, am Wochenende sogar für alle Züge.

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. Außerdem wurde die Anzahl des Servicepersonals des Eisenbahnverkehrsunternehmens auf Bahnsteigen limitiert und der Ticketverkauf in Hallenbereichen untersagt. 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 gemäß § 74 Abs. 1 Z. 3 EISbG 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.

Die Änderungen in den Produktkatalogen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens haben die Entgeltstrukturen und Entgeltgrundsätze der letzten Jahre verändert. Um einen chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gewährleisten, unterzog die Schienen-Control Kommission die Entgelte einer

genauen Überprüfung auf Gesetzmäßigkeit, um den Änderungen der letzten Jahre und den damit verbundenen offenen Fragen Rechnung zu tragen. Insbesondere war eine Überprüfung der Differenzierung der Preise für die Zugtrasse der einzelnen Marktsegmente und der Stationspreise notwendig. Die Überprüfung ist aktuell noch im Gange und Gegenstand von weiteren Ermittlungen.

Die von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgelegten Bahnstromverträge sehen grundsätzlich ein erhöhtes Entgelt für Nachfrist- und Kurzfristbestellungen sowie für Mehr- und Minderverbrauch vor. Allerdings fehlt in einem Teil der Verträge die Angabe dieses erhöhten Betrages, nämlich in den Verträgen der Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Stromverbrauch nicht über einen Stromzähler, sondern anhand der Betriebsleistung verrechnet wird. Diese Eisenbahnverkehrsunternehmen sind dadurch besser gestellt als die übrigen, da sie keinen erhöhten Preis für Nach- und Kurzfristbestellungen bzw. Mehr- und Minderverbrauch zu bezahlen haben. Auch aufgrund weiterer untersuchungswürdiger Aspekte der vorgelegten Bahnstromverträge wurden diese einer eingehenden wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Prüfung durch die Schienen-Control Kommission unterzogen, die bis dato noch andauert.

Alle drei Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Transit über den Brenner fahren, zahlen für die Benützung der BrennerServiceStelle monatlich einen hohen vierstelligen Betrag. Laut Aussagen von zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden dort auch Trassenbestellungen abgegeben und behandelt. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen behauptete dagegen, dies obliege dem Fahrdienstleiter bzw. der Betriebsführungszentrale Innsbruck. Die Trassenzuweisung im Bahnhof Brenner werde vom Fahrdienstleiter vorgenommen, der jedoch nicht der BrennerServiceStelle angehört. Zu der von der Schienen-Control GmbH aufgeworfenen Frage, weshalb die Fahrplananordnungen von der BrennerServiceStelle übermittelt werden, führte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus, es sei bedauerlicherweise bei der „Neuausrichtung der Zuständigkeiten auf eine gleichzeitige Umbenennung der Organisationseinheiten entsprechend den Funktionen vergessen worden“. Um die Tätigkeiten der Mitarbeiter der BrennerServiceStelle besser nachvollziehen zu können, wurden Arbeits- bzw. Schichtpläne

angefordert. Nach deren Übermittlung und Prüfung erschien eine ausreichende Trennung zwischen Trassenzuweisung und Servicestelle gegeben. In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2013 ist vorgesehen, dass mit Fahrplanwechsel im Dezember 2012 die Neubaustrecken im Unterinntal und im Wienerwald ausschließlich mit Triebfahrzeugen befahren werden dürfen, die bei der Sicherungstechnik über eine ETCS-Level-2-Ausrüstung verfügen. Mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen wandten sich an die Schienen-Control GmbH, da es ihnen nicht möglich war, bis Fahrplanwechsel ihre Triebfahrzeuge mit ETCS Level 2 auszustatten, da die Industrie nicht in der Lage war, rechtzeitig die erforderliche Software zu liefern. Auch gäbe es Missverständnisse, ob die ETCS-Level-2-Ausrüstung nur für eine Teilstrecke des Brennerkorridors nötig sei oder ob der gesamte österreichische Abschnitt Kufstein–Brenner mit ETCS Level 2 ausgestattet sei. Im ersten Fall müssen die Loks während der Fahrt von Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB) auf ETCS umschalten können (sogenannte „fahrende Transition“). Auch diese Ausstattung könne die Industrie aber derzeit nicht liefern. Des Weiteren stellte sich in diesem Zusammenhang die Frage, zu welchem Zeitpunkt die Eisenbahnverkehrsunternehmen über die ETCS-Anforderungen in der aktuellen Spezifikation informiert worden sind. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthielten außerdem den Hinweis, dass aufgrund eines Bescheides des bmvit (nicht näher definierte) lärmemissionsabhängige Beschränkungen des Befahrens der Bestandstrecke im Unterinntal bestehen. Aus Sicht der Schienen-Control GmbH konnte dem zitierten Bescheid – der sich auf den Bau der Neubaustrecke bezieht – keine Beschränkungen des Befahrens der Bestandstrecke entnommen werden. Für die Strecke Tulln–Herzogenburg sah die Liste der Streckenöffnungszeiten ein Nachtfahrverbot vor. Dieses wurde nunmehr aufgehoben, womit auch schwere Züge ohne ETCS-Ausrüstung ganztägig die Donauachse befahren können. Aufgrund der Vielzahl an offenen Fragen im Zusammenhang mit der Einführung von ETCS Level 2 eröffnete die Schienen-Control Kommission ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren, das derzeit noch Gegenstand weiterer Ermittlungen ist.

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen regte in zwei ähnlich gelagerten Sachverhalten, welche die

fehlerhafte Durchsage der das Eisenbahnverkehrsunternehmen betreffenden Halte im Bahnhof Neumarkt-Köstendorf und Bahnhof Attnang-Puchheim betrafen, die Einleitung eines amtswegigen Verfahrens durch die Schienen-Control Kommission gemäß § 74 Abs. 1 EISbG an. Nach einem umfangreichen Ermittlungsverfahren konnte die Ursache (technische Störung) für die fehlerhafte Durchsage zur Zufriedenheit des Eisenbahnverkehrsunternehmens behoben werden und dieses regte selbst die Einstellung des amtswegigen Verfahrens an. Das Verfahren wurde daraufhin eingestellt.

Bereits Ende 2010 hatte die Schienen-Control Kommission in einem weiteren Wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren gegen mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen bezüglich deren Entschädigungsbedingungen einige wesentliche Entscheidungen getroffen. Dazu zählte insbesondere, dass die meisten Gründe für das Verweigern der Fahrpreischädigungen für Einzeltickets aufgehoben wurden (z. B. Verhalten eines Dritten, außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände wie witterungsbedingte oder technische Gründe, Verkehrsbeschränkungen infolge Streiks usw.). Nur wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen nachweisen kann, dass die Verspätungen außerhalb der EU eingetreten sind, wenn der Fahrgast bereits vor dem Kauf des Tickets über eine Verspätung informiert wurde oder wenn die Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten betragen würde, kann der Anspruch abgewiesen werden.

Die ÖBB-Personenverkehr AG hat gegen den Bescheid eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erhoben. Der Verwaltungsgerichtshof hat einige Fragen dem Europäischen Gerichtshof mit dem Ersuchen um Vorabentscheidung vorgelegt. Dem beim Verwaltungsgerichtshof gestellten Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung wurde nicht stattgegeben, daher gilt der Bescheid der Schienen-Control Kommission bis auf Weiteres. Ende November 2012 fand die mündliche Verhandlung vor dem Europäischen Gerichtshof statt. Wesentlicher Inhalt war, ob die Schienen-Control Kommission den Eisenbahnverkehrsunternehmen konkrete Inhalte der Entschädigungsbedingungen vorschreiben kann, auch wenn das nationale Recht

ihr lediglich eine Unwirksamklärung einräumt, bzw. ob der Ausschluss der Verspätungsschädigung gemäß Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bei höherer Gewalt durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Analogie zu Verordnungen anderer Verkehrsträger oder aufgrund von Haftungsbefreiungen des Art. 32 CIV möglich ist. Der Generalanwalt des Europäischen Gerichtshofs unterstützt die Position der Schienen-Control Kommission in seinem Schlussantrag vom 14. März 2013. Auch seiner Ansicht nach muss Bahnreisenden bei großer Verspätung ein Teil des Fahrpreises erstattet werden, selbst wenn die Verspätung auf höherer Gewalt beruht. Mit einer Entscheidung in diesem für Fahrgäste wichtigen Verfahren ist Mitte 2013 zu rechnen.



Fahrgastrechte

- 986 Beschwerdefälle an die Schlichtungsstelle
- Mehr als 95 Prozent der 775 Schlichtungsverfahren zufriedenstellend gelöst
- Entschädigungsanspruch für Wochen- und Monatskarten ausverhandelt
- EU-Generalanwalt stützt Rechtsmeinung der Schienen-Control bei höherer Gewalt

JAHRESBILANZ DER SCHLICHTUNGSSTELLE

Die Schienen-Control behandelt entsprechend ihren gesetzlichen Kompetenzen einerseits Fälle, bei denen es um Rechtsansprüche insbesondere aus der EU-Fahrgastreueverordnung¹ geht, und andererseits Fälle ohne einen derartigen Rechtsanspruch, bei denen die Schlichtungsstelle dem Fahrgast als Vermittler zur Seite steht (die letztgenannten Fälle überwiegen).

Nahezu alle Beschwerden bezüglich Verspätungsentschädigungen und ein Teil der Beschwerden bezüglich Fahrpreiserstattungen betreffen Rechte aus der EU-Fahrgastreueverordnung. Viele Fahrgäste haben jedoch zu wenig Kenntnis über ihre Rechte und können sie dadurch nicht in Anspruch nehmen.

Die übrigen Beschwerden, meist ohne rechtlichen Anspruch, hängen insbesondere mit Fahrgeldnachforderungen, Fahrpreiserstattungen und Problemen mit Bahnmitarbeitern zusammen. Darunter fallen beispielsweise Verspätungen, die knapp unter den gesetzlich für eine Verspätungsentschädigung geforderten 60 Minuten liegen.

In der statistischen Darstellung wird nicht zwischen diesen beiden Arten von Beschwerden (mit und ohne Rechtsanspruch) unterschieden.

Maßstab für die Behandlung von Schlichtungsverfahren ist immer der durchschnittlich verständige, informierte und redliche Fahrgast. Dies ist Voraussetzung dafür, dass die Schlichtungsstelle ein Schlichtungsverfahren in Fällen ohne Rechtsanspruch einleiten kann. Werden diese oder auch andere Kriterien nicht erfüllt, kann von der Einleitung eines Schlichtungsverfahrens abgesehen werden (hierzu mehr unter „Beschwerdefälle ohne Schlichtungsverfahren“).

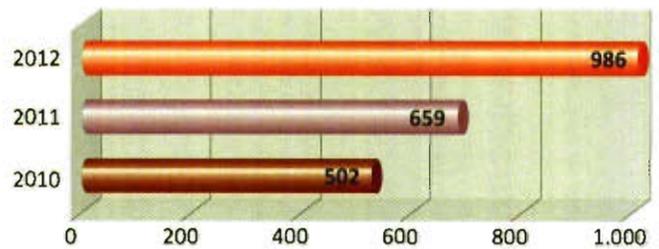
Als unabhängige Schlichtungsstelle sind wir stets darum bemüht, zwischen dem Fahrgast und dem Eisenbahnunternehmen zu vermitteln und eine für beide Seiten akzeptable Lösung herbeizuführen. Unser Ziel ist es, berechtigten Kundeninteressen zur Durchsetzung zu verhelfen und unnötige sowie langwierige, womöglich kostenintensive Rechtsstreitigkeiten vor Gericht zu vermeiden. Dies ist sowohl im Sinne des Fahrgastes als auch des betroffenen Bahnunternehmens.

Beschwerdeentwicklung

986 Beschwerdefälle

Abb. 1: Vergleich der Zahl der eingelangten Beschwerden 2010–2012 (in absoluten Zahlen).

Quelle: Schienen-Control



Die Zahl der Beschwerdefälle stieg bei der Schlichtungsstelle von 659 im Jahr 2011 auf 986 im Jahr 2012. Diese Steigerung um 327 Fälle bedeutet einen Zuwachs von rund 50 Prozent. Das sechste Jahr des Bestehens der Schlichtungsstelle war ein besonders arbeitsintensives. Die Bedeutung der Schienen-Control als Schlichtungsstelle konnte weiter ausgebaut werden, dazu trugen unter anderem die Informationspflichten der Bahnunternehmen bei. Auf vielen Bahnhöfen und im Internet wird auf die Schlichtungsstelle verwiesen.

Die Schienen-Control setzt selbst auch verstärkt Informationsmaßnahmen. Im Frühjahr 2012 wurde ein Folder über die Funktion der Schlichtungsstelle und mit Tipps rund ums Bahnfahren veröffentlicht. Der Folder liegt österreichweit bei Arbeiterkammern, beim Verein für Konsumenteninformation, in Personenkassen und Zügen verschiedener Bahnunternehmen sowie an weiteren Infostellen auf. Wichtige Themen der Schienen-Control werden außerdem insbesondere auf der Website und mittels Medienarbeit transportiert.

Die meisten Beschwerden wurden 2012 direkt bei der Schlichtungsstelle über das hierfür vorgesehene Beschwerdeformular eingebracht.

Seit Februar 2011 vereinfacht das auf der Website eingerichtete Beschwerdeformular für Beschwerdeführer die Kontaktaufnahme und beschleunigt die Fallbearbeitung. Mit Pflichtfeldern stellt die Schlichtungsstelle sicher, dass sie alle für die Bearbeitung einer Beschwerde notwendigen Daten der Bahnkunden erhält. Das Beschwerdeformular wird regelmäßig weiterentwickelt und verbessert. Seit Frühjahr 2013 ist es auch in Englisch verfügbar, um ausländischen

¹ Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315

Reisenden und Fahrgästen ohne Deutschkenntnisse die Eingabe einer Beschwerde zu erleichtern.

Eine Beschwerde muss gemäß der Richtlinie der Schienen-Control (siehe Anhang) schriftlich bei der Schlichtungsstelle eingebracht werden, prinzipiell sind alle Formen der Übermittlung zulässig (Beschwerdeformular, E-Mail, Fax, Post).

Die Anzahl an telefonischen Beratungen stieg im Jahr 2012 an. Vor allem ältere Personen, Personen ohne Computer und Personen mit dringenden Fragen wünschen eine persönliche Beratung. Auch wenn Zahlungsfristen zu wahren sind, nehmen die Betroffenen diese Kontaktmöglichkeit gerne in Anspruch.

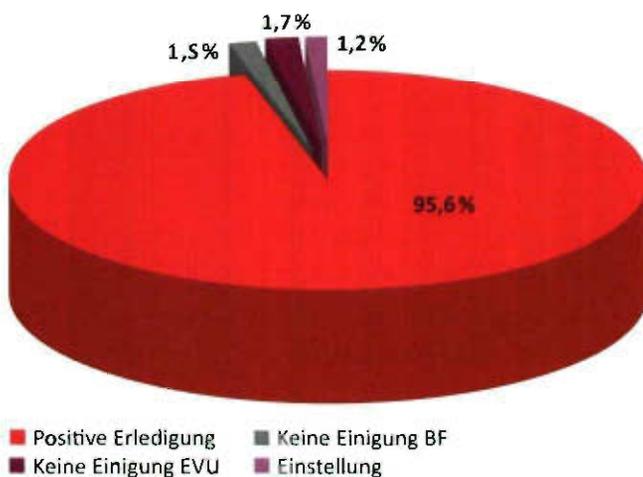
Beendete Schlichtungsverfahren 2012

775 Schlichtungsverfahren

Für das Berichtsjahr 2012 wird erstmals in Beschwerdefälle und Schlichtungsverfahren unterschieden. Beschwerdefälle sind alle bei der Schlichtungsstelle eingegangenen Beschwerden. Als Schlichtungsverfahren werden nur jene Fälle gezählt, in denen tatsächlich ein Verfahren zur Schlichtung zwischen Fahrgast und Bahnunternehmen eröffnet wurde. Von den insgesamt 986 an die Schlichtungsstelle herangetragenen Beschwerdefällen leiteten wir in 775 Fällen ein Schlichtungsverfahren ein. Davon konnten 741 Fälle einvernehmlich gelöst werden, d. h., wir konnten für Fahrgäste in mehr als 95 Prozent der Fälle ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen

Abb. 2: Beendete Schlichtungsverfahren 2012 nach Art der Erledigung (In Prozent).

Quelle: Schienen-Control



(2011: 81 Prozent, allerdings noch ohne Differenzierung zwischen Beschwerdefällen und förmlichen Schlichtungsverfahren).

Oft genügte es Beschwerdeführern, vom Eisenbahnunternehmen die gewünschte Information oder eine rasche Stellungnahme zu erhalten. Bei Fahrgeldnachforderungen oder Erstattungen stand der Wunsch nach finanziellen Ergebnissen wie Reduktion oder Erlass im Vordergrund.

469-mal, also in sechs von zehn Fällen, erreichten wir eine Entschädigung (teils in bar und teils in Gutscheinen) oder einen Strafnachlass bzw. -erlass auf die Forderung gegenüber dem Beschwerdeführer.

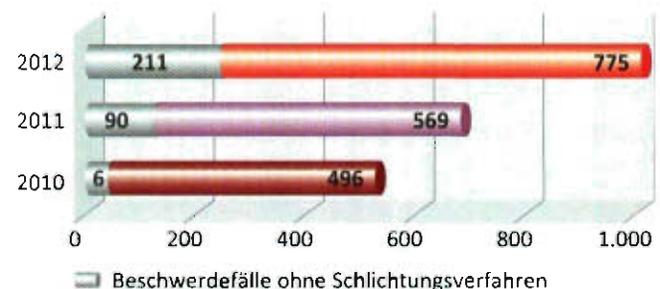
211 Beschwerdefälle ohne Schlichtungsverfahren

Die Schlichtungsstelle musste 2012 einige Fälle ablehnen. Der häufigste Grund einer Ablehnung war, dass Beschwerdeführer sich nicht – wie gesetzlich vorgeschrieben – zur Problemlösung zuerst an das Bahnunternehmen gewandt hatten. Die Bahnunternehmen verfügen über eigene Beschwerdeabteilungen, die die Schlichtungsstelle nicht ersetzen, sondern in Streitfällen erst anschließend zur Vermittlung eingeschaltet werden.

Des Weiteren wird kein Verfahren eröffnet, wenn bereits bei Eingang der Beschwerde ersichtlich ist, dass diese nicht in den Kompetenzbereich der Schlichtungsstelle fällt. Beschwerden sind gemäß § 2 der Richtlinie der Schienen-Control nicht zulässig, falls sie beispielsweise bereits rechtsanhängig sind oder kein nachweisbarer Beförderungsvertrag vorhanden ist. Bei allgemeinen Beschwerden zu Bauarbeiten, Ruhestörungen gegenüber Anrainern,

Abb. 3: Beschwerdefälle ohne Schlichtungsverfahren im Vergleich zu Beschwerdefällen mit Schlichtungsverfahren 2010–2012 (in absoluten Zahlen).

Quelle: Schienen-Control



Parkplatzproblemen etc. kann die Schlichtungsstelle ebenfalls nicht behilflich sein.

Auch Beschwerden gegenüber Busunternehmen oder städtischen Verkehrsunternehmen (z. B. bei Strafzahlungen oder Verspätungen der Wiener Linien) können nicht behandelt werden.

Von den 211 Beschwerdefällen ohne Schlichtungsverfahren leitete die Schlichtungsstelle 67 Fälle, die eine rasche Behandlung erforderten, zur direkten Bearbeitung an das betroffene Bahnunternehmen oder den Bahnhofsbetreiber weiter. Bei den restlichen Fällen informierte die Schlichtungsstelle die Beschwerdeführer, warum kein Schlichtungsverfahren möglich ist, und teilte die richtigen Ansprechpartner mit.

25 Schlichtungsverfahren ohne Einigung

Der Lösungsvorschlag der Schlichtungsstelle wird manchmal von einem der Beteiligten nicht akzeptiert, 2012 mussten 25 der 775 Schlichtungsverfahren ohne Einigung geschlossen werden. Bei zwölf Fällen lehnte der Beschwerdeführer das Schlichtungsangebot ab, bei den restlichen 13 war das Bahnunternehmen nicht mit dem Vorschlag einverstanden und unterbreitete auch keinen adäquaten Gegenvorschlag.

Neun eingestellte Schlichtungsverfahren

Im Jahr 2012 waren neun Schlichtungsverfahren einzustellen. Verfahren werden eingestellt, wenn sich während der Durchführung herausstellt, dass ein Verfahren nicht in die Kompetenz der Schlichtungsstelle fällt, gewisse Voraussetzungen nicht erfüllt werden oder wenn der Beschwerdeführer nicht entsprechend mitwirkt.

Die wichtigsten Beschwerdegründe

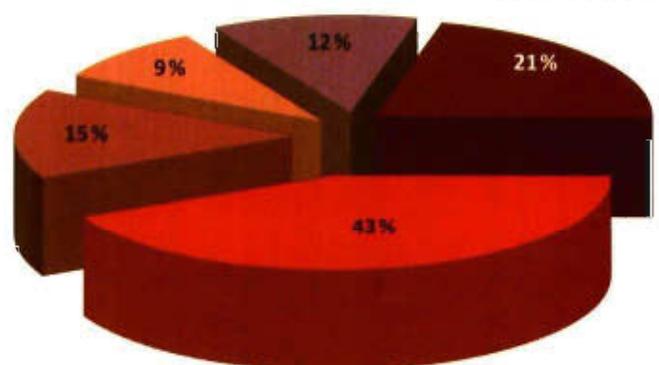
Fahrgeldnachforderungen, Inkassogebühren und Fahrpreiserstattungen auf Platz 1

Auch im Jahr 2012 ist die Gruppe Fahrgeldnachforderungen, Strafen, Inkassoforderungen und Erstattungen auf dem ersten Platz. Mehr als ein Viertel aller Beschwerden, die bei der Schlichtungsstelle eingebracht wurden, betrafen von Bahnunternehmen verfügte Strafen, die sogenannten Fahrgeldnachforderungen. Diese werden meist wegen eines

fehlenden oder falschen Tickets ausgestellt. Des Weiteren erhalten Fahrgäste Strafen, falls sie Züge verunreinigen oder trotz Verbots rauchen. Zahlungsforderungen nehmen Fahrgäste häufig nicht ernst und Schüler bzw. Kinder übergeben sie nicht den Erziehungsberechtigten. In vielen Fällen erwarten die Betroffenen auch eine Mahnung des Bahnunternehmens. Zusätzlich zum Erlagschein oder Ausdruck des Zugbegleiters muss allerdings derzeit gesetzlich nicht gemahnt werden (dies ändert sich durch das Fahrgastrechtegesetz ab Juli 2013). Bis vor wenigen Monaten übergab die ÖBB-Personenverkehr AG Zahlungsforderungen nach Ablauf der Einzahlungsfrist direkt einem Inkassounternehmen. Ab diesem Zeitpunkt entstanden für Bahnkunden zusätzliche Kosten. Manchmal wurde der Einspruch eines betroffenen Fahrgastes vor der Einschaltung des Inkassounternehmens vom Bahnunternehmen gar nicht beantwortet. Mittlerweile versendet das Inkassounternehmen im Auftrag des Bahnunternehmens eine Mahnung, bevor weitere Schritte gesetzt werden. Seit Dezember 2010 sind alle Strecken der ÖBB-Personenverkehr AG im Nah- sowie Regionalverkehr sogenannte Selbstbedienstreckten. Das Ticket muss hier in der Regel vor dem Zustieg in den Zug gekauft werden. Es kommt noch vermehrt zu Problemfällen, insbesondere Touristen und Gelegen-

Abb. 4: Die wichtigsten Beschwerdegründe 2012 (In Prozent).

Quelle: Schienen-Control



- Fahrgeldnachforderung, Strafe, Inkassoforderung und Fahrpreiserstattung
 - Information und Kundenkontakt
 - Tarife und Produkte
 - Verspätungsentschädigung, Fahrplan und Verspätungen
 - Weitere Beschwerden:
- | | |
|--------------------------|------------------------------|
| 6% Zug/Während der Fahrt | 2% Bahnhof und Infrastruktur |
| 4% Personal | 1% Schäden und Delikte |
| 3% Ticketautomat | 5% Sonstiges |

heitsfahrer kennen diese Regelung und die Konsequenz der Strafe bei fehlendem Ticket meist nicht. Vielen Reisenden ist ebenso nicht bewusst, dass sie bei einem defekten Ticketautomaten der ÖBB-Personenverkehr AG den Zug nur ohne Ticket besteigen dürfen, wenn es am Bahnhof keine (geöffnete) Personenkasse gibt. Bei Ausfall der Kartenzahlung (Bargeldzahlung ist aber möglich) oder bei Nichtannahme von zu hohen Banknoten (Wechselgeld ist maximal 9,90 Euro) gilt der Ticketautomat nicht als defekt. Große Eile und eine überlastete Personenkasse oder eine Menschenschlange vor dem Ticketautomaten sind kein Rechtfertigungsgrund für das Einsteigen ohne Ticket.

Information und Kundenkontakt auf Platz 2

Wie bereits im Jahr zuvor liegt die Kategorie Information und Kundenkontakt auch 2012 auf Platz 2. Diese Kategorie beinhaltet vor allem Beschwerden, bei denen die Kommunikation vonseiten des Bahnunternehmens mangelhaft war, es zu Fehlankündigungen durch Bahnmitarbeiter kam oder das Unternehmen längere Zeit keine oder keine zufriedenstellende Antwort gab. Besonders Fehlinformationen oder widersprüchliche Auskünfte verschiedener Ansprechpartner können weitreichende Konsequenzen für Fahrgäste haben und sogar zu einer Fahrgeldnachforderung führen. Gerade bei Problemen mit Fahrgeldnachforderungen wird häufig kritisiert, dass die dafür zuständige Stelle der ÖBB-Personenverkehr AG bei Einsprüchen nicht telefonisch kontaktiert werden kann, sondern nur per Post oder E-Mail.

Die Antwortzeit der ÖBB-Personenverkehr AG hat sich bei Fahrgeldnachforderungen im Berichtsjahr deutlich reduziert. Das Unternehmen bemüht sich, innerhalb der zweiwöchigen Zahlungsfrist zu antworten.

Bei der Buchung von Onlinetickets bestehen weiterhin Probleme, da für viele Nutzer nicht ersichtlich ist, dass diese Tickets bei der ÖBB-Personenverkehr AG nach der Zustellung weitgehend von der Erstattung und Stornierung ausgeschlossen sind. Aber auch beim Kauf am Schalter kann eine falsche Information oder der Verkauf eines falschen Tickets Probleme hervorrufen. Viele Reisende überprüfen das Ticket nach Erwerb nicht, eine spätere Reklamation ist oftmals schwierig und z. B. auch mit Gebühren verbunden.

Verspätungsentschädigung, Fahrplan und Verspätung auf Platz 3

War im Jahr 2011 noch der Beschwerdegrund Personal auf Platz 3, so wird diese Kategorie im Jahr 2012 von Beschwerden betreffend Verspätungsentschädigungen und Problemen im Zusammenhang mit dem Fahrplan abgelöst. Viele Beschwerden beziehen sich auf die nicht fristgerechte Auszahlung des Entschädigungsbetrages, diese müsste gesetzlich innerhalb eines Monats erfolgen. Andere Fälle betrafen die (zum Teil unberechtigte) Ablehnung von Entschädigungsanträgen.

Die Schlichtungsstelle erreichten auch Beschwerden zur Verbund-Jahreskartenentschädigung. Seit Anfang 2010 haben Besitzer von Verbund-Jahreskarten Anspruch auf Entschädigung, wenn der festgelegte und garantierte Pünktlichkeitsgrad nicht eingehalten wird. Viele Jahreskartenbesitzer sind bislang kaum über ihre diesbezüglichen Rechte informiert, zeigen allerdings steigendes Interesse. Probleme gibt es etwa, wenn Schreiben der Bahnunternehmen mit Informationen über den Anspruch nicht bei den Antragstellern eintreffen und diese dadurch die notwendige Zustimmung zur künftigen automatischen Entschädigung nicht geben können. Schnittstellenprobleme zwischen den Bahnunternehmen und den Verkehrsverbänden erschweren ebenfalls die Abwicklung der Entschädigungen. Letztere vertreiben die Jahreskarten und leiten Daten der Jahreskarteninhaber erst nach deren Einverständnis an die Bahnunternehmen weiter.

Mit Fahrplanwechsel 2012/2013 erhielt die Schlichtungsstelle wieder zahlreiche Beschwerden zum neuen Fahrplan. Reisende waren mit Fahrplanänderungen unzufrieden und es kam unmittelbar nach Fahrplanwechsel zu häufigeren Verspätungen und Zugausfällen.

Tarife und Produkte auf Platz 4

In dieser Beschwerdekategorie geht es hauptsächlich um die Tarifbestimmungen sowie um Sonderprodukte der Bahnunternehmen. Im Jahr 2012 kam es bei der ÖBB-Personenverkehr AG zu umfangreichen Schwierigkeiten in Verbindung mit dem Kundenkartenmanagement. Davon betroffen waren vor allem Besitzer von VORTEILScards, ÖSTERREICHcards sowie BUSINESScards. Neu- oder (gemäß Ablaufdatum)

nachbestellte Karten wurden häufig nicht oder zu spät produziert, Namen wurden mehrfach falsch aufgedruckt, Kartengebühren wurden nicht oder doppelt abgebucht etc.

Dies führte zur Unzufriedenheit der Kunden, vor allem weil das Bahnunternehmen erst relativ spät oder unzureichend über die Probleme sowie deren Behebung informierte. Des Öfteren mussten doppelt eingezogene Beträge rücküberwiesen werden, was jedoch längere Zeit in Anspruch nahm. Erhielt ein Kunde seine Karte nicht, so musste er sich einstweilen unter Nachweis der Bezahlung am Bahnhof eine vorläufige Ersatzkarte ausstellen lassen.

Beschwerden betreffend die Tarifbestimmungen umfassen viele Themengebiete, die Bestimmungen sind sehr umfangreich und für Bahnkunden schwer verständlich. Die Bahnunternehmen, insbesondere die hauptbetroffene ÖBB-Personenverkehr AG, waren bei den Tarifbestimmungen nicht immer zu den aus Sicht der Schlichtungsstelle notwendigen Vereinfachungen bereit.

Weitere Beschwerdethemen

Andere Beschwerdethemen bezogen sich auf Probleme mit der Infrastruktur in den Zügen oder in den Bahnhöfen für Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität. Die Schlichtungsstelle erhielt ebenso Beschwerden zu Schäden, Delikten und Ticketautomaten. Auch Qualitätsmängel während der Fahrt zählen mit mehr als fünf Prozent aller Beschwerden zu dieser Kategorie. Beschwerden über Bahnmitarbeiter machten 2012 nur noch 4,5 Prozent aus (2011: 17 Prozent).

Wie Reisende auf die Schlichtungsstelle aufmerksam wurden

Abbildung 5 zeigt wie Fahrgäste auf die Schlichtungsstelle aufmerksam wurden. Der größte Teil (rund 39 Prozent) fand den Kontakt über eine Internetsuche, viele (rund 29 Prozent) erhielten Informationen von den Arbeiterkammern, Konsumentenschutzverbänden und Fahrgastinitiativen. Die Abfrage wurde erst Mitte 2012 gestartet und gibt daher noch kein vollständiges Bild wieder. Eine umfassendere Auswertung ist erst ab dem Bericht für das Jahr 2013 möglich.

Abb. 5: Wie Reisende auf die Schlichtungsstelle aufmerksam wurden (in Prozent).

Quelle: Schienen-Control



Die Schienen-Control setzte 2012 ihre Maßnahmen zur Steigerung des Bekanntheitsgrades mit der Verbreitung eines Folders, der stetigen Verbesserung der Website und Medienarbeit fort.

Herkunft der Beschwerdeführer

Rund ein Viertel der Beschwerdeführer stammt jeweils aus der Bundeshauptstadt Wien sowie aus Niederösterreich, gefolgt von Oberösterreich mit zehn und der Steiermark mit neun Prozent.

Abb. 6: Herkunft der Beschwerdeführer 2012 aufgrund ihres Wohnsitzes (in Prozent).

Quelle: Schienen-Control



Die Beschwerden aus den übrigen Bundesländern sind in Summe ein Viertel. Vier Prozent der Beschwerdeführer kommen aus dem Ausland, nach wie vor am häufigsten aus Deutschland. Durch das seit Anfang 2011 hauptsächlich für die Kontaktaufnahme mit der Schlichtungsstelle genutzte Onlinebeschwerdeformular gab es im Berichtsjahr nur noch wenige Beschwerden, bei denen keine detaillierten Kontaktdaten der Beschwerdeführer vorhanden waren.

Verteilung der Beschwerden auf die Eisenbahnunternehmen

Mehr als 97 Prozent aller Beschwerden über die ÖBB

Auch im Jahr 2012 beziehen sich die meisten Beschwerden, welche an die Schlichtungsstelle der Schienen-Control herangetragen werden, auf den ÖBB-Konzern. Innerhalb des Konzerns entfallen etwas mehr als 94 Prozent auf die ÖBB-Personenverkehr AG sowie drei Prozent auf weitere Teilgesellschaften des ÖBB-Konzerns (hauptsächlich ÖBB-Postbus GmbH und ÖBB-Infrastruktur AG).

Fahrgäste brachten im Berichtsjahr drei Beschwerden zur WESTbahn Management GmbH (WESTbahn) und zur Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H. (NÖVOG), zwei Beschwerden zur Raaberbahn (GySEV) sowie eine Beschwerde zur Wiener Lokalbahnen AG ein. Jeweils drei Fahrgäste

Abb. 7: Verteilung der Beschwerden auf die Eisenbahnunternehmen 2012 (in Prozent).
Quelle: Schienen-Control



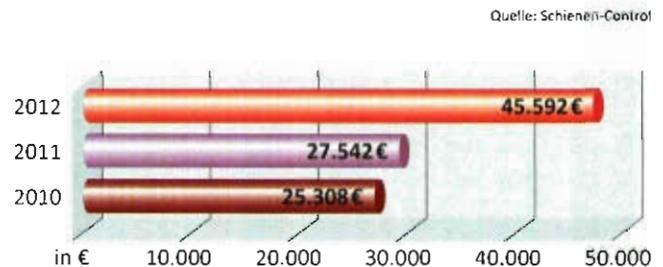
beschwerten sich 2012 über den Verkehrsverbund Steiermark (Verbund Linie) und die Wiener Linien. In einigen Beschwerden über die Bahnunternehmen waren auch der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) oder die Wiener Linien zumindest betroffen. Je eine Beschwerde gab es zum Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, zu den Holding Graz Linien, zu den Linz AG Linien und zum Unternehmen Landbus Unterland.

Bei den ausländischen Beschwerden bezogen sich sieben Beschwerden auf die Deutsche Bahn AG (DB) und eine Beschwerde auf das spanische Bahnunternehmen Renfe-Operadora (RENFE).

Beschwerden zu grenzüberschreitenden Fahrten, bei denen der Fahrgast das Ticket bei der ÖBB-Personenverkehr AG gekauft hat, wurden dieser zugeordnet.

Entschädigungen und Strafnachlässe

Abb. 8: Vergleich der durch die Schlichtungsstelle erreichten Strafnachlässe und Entschädigungen 2010–2012 (in Euro).
Quelle: Schienen-Control



65 Prozent Steigerung an monetären Entschädigungen und Strafnachlässen

Schlichtungsverfahren eignen sich besonders bei Klein- und Kleinststreitwerten sowie bei Beschwerden ohne finanziellen Hintergrund zur Konfliktbeilegung. Die Verfahren werden mit einem geringen Grad an Formalisierung und für den Beschwerdeführer kostenlos bearbeitet. Das Schlichtungsverfahren zielt darauf ab, dass Fahrgäste Konflikte nicht vor Gericht ausfechten müssen, was zeit- und kostenaufwendig wäre.

An monetären Entschädigungen bzw. Strafnachlässen konnte die Schlichtungsstelle im Jahr 2012 für Kunden von österreichischen Eisenbahnunternehmen 45.592 Euro in 469 Fällen erzielen. Im Vergleich zu 2011 (27.542 Euro in 321 Fällen) betrug die Steigerung 65 Prozent. Dazu kommen sonstige

Einigungen wie der Versand von Gutscheineften, Upgrades, Ratenzahlungen etc., die aufgrund der schweren Messbarkeit (z. B. Gutschein für eine Freifahrt) nicht statistisch erfasst werden. Besonders bei Beschwerden, bei denen es um Fahrgeldnachforderungen und sonstige Strafzahlungen geht, kann oft eine entgegenkommende Lösung mit dem Bahnunternehmen gefunden werden. Nachsicht gibt es vor allem bei Kindern und Jugendlichen, wenn es sich um die erste Strafzahlung eines Fahrgastes handelt oder bei Stammkunden. Auch bei älteren Personen und Personen aus dem Ausland ist häufig eine großzügigere Lösung möglich.

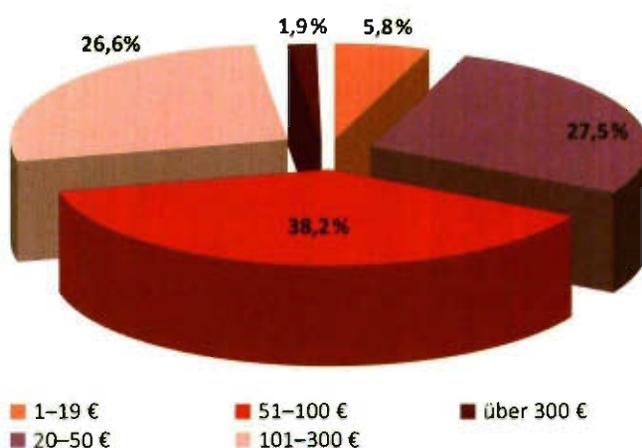
Im Fall von Inkassogebühren ist eine verständnisvollere Haltung meistens dann zu erwarten, wenn die Gebühren dadurch entstehen, dass ein Kundeneinspruch vor der automatischen Weiterleitung an das Inkassounternehmen noch nicht bearbeitet wurde oder die Inkassogebühren sehr hoch und dadurch unverhältnismäßig sind.

Höhe der Entschädigungen

Anhand der Abbildung 9 ist die prozentuelle Verteilung der Höhe der Entschädigungen ersichtlich. Den größten Anteil (179 Fälle, rund 38 Prozent) macht die Kategorie 51 bis 100 Euro aus. Dies liegt vor allem daran, dass die Fahrgeldnachforderung der ÖBB-Personenverkehr AG bei Bezahlung mittels Erlagschein 95 Euro beträgt.

Abb. 9: Verteilung der Schlichtungsverfahren nach der Höhe der erreichten Entschädigungen und Strafnachlässe 2012 (in Prozent).

Quelle: Schienen-Control



Die zweitgrößte Gruppe (129 Fälle, rund 28 Prozent) ist die Kategorie 20 bis 50 Euro, hier handelt es sich meist um Gutscheinangebote für diverse Probleme, z. B. Ausfall der Heizung. Knapp dahinter (125 Fälle, rund 27 Prozent) kommt die Kategorie 101 bis 300 Euro, hierunter fallen viele Fälle mit anteiligen Inkassogebühren.

Über 300 Euro betrafen im Jahr 2012 insgesamt neun Fälle, bei einem Fall ging es nahezu um 2.000 Euro. Die Schlichtungsstelle unterstützte dabei Bahnkunden bei der vorzeitigen Stornierung einer ÖSTERREICH-card Familie für mehrere Familienmitglieder.

UMSETZUNG DER FAHRGASTRECHTE

Auszahlung von Verspätungsentschädigungen

Je nachdem, ob der Fahrgast eine Einzel-, Wochen-, Monats- oder Jahreskarte besitzt, hat er unterschiedliche Rechte im Fall einer Verspätung, eines Zugausfalls oder eines versäumten Anschlusszuges. Bahnfahrpassagiere erhielten im Jahr 2011 insgesamt 328.365 Euro an Entschädigungszahlungen bei Verspätungen (ohne Entschädigungen für Unterbringung und alternative Beförderungsdienste). Für das Berichtsjahr meldeten die ÖBB-Personenverkehr AG, die WESTbahn Management GmbH (WESTbahn) und der City Airport Train (CAT) bis Redaktionsschluss 379.074 Euro an Verspätungsentschädigungen.

Entschädigung von Einzeltickets

Gemäß der EU-Fahrgastrechteverordnung müssen Anträge auf Verspätungsentschädigung innerhalb von einem Monat bearbeitet und die Entschädigungssumme ausbezahlt werden. Da es im Vorort- und Regionalverkehr im Berichtsjahr bei Verspätungen keine gesetzliche Verpflichtung zur Entschädigung für Einzeltickets gab, betraf diese Verpflichtung nur die ÖBB-Personenverkehr AG und die WESTbahn. Der CAT entschädigte als einziges weiteres Bahnunternehmen auf freiwilliger Basis.

ÖBB-Personenverkehr AG

Bei einem allfälligen Anspruch auf Verspätungsentschädigung muss der Reisende bei der ÖBB-Personenverkehr AG einen Antrag stellen. Das Formular zur Geltendmachung der Entschädigungsansprüche bekommt er auf der Website des Bahnunternehmens, im verspäteten Zug oder bei einer Personenkasse. Das vollständig ausgefüllte Formular ist mit den Ticket-Originalen oder -Kopien sowie eventuell vorhandenen Verspätungsbestätigungen und Rechnungen an die ÖBB-Personenverkehr AG, Abteilung Fahrgastrechte, zu senden oder bei einer Personenkasse abzugeben. Im Falle der Beilage von Kopien muss der Fahrgast die Übereinstimmung jeder Kopie mit dem entsprechenden Originaldokument an einer besetzten Personenkasse überprüfen lassen. Eine genaue Aufschlüsselung, wie sich die Entschädigungszahlungen zusammensetzen, übermittelt das Bahnunternehmen dem Kunden nur auf Anfrage.

Entschädigungen unter vier Euro werden nicht ausbezahlt.

Beschwerdeführer gaben gegenüber der Schlichtungsstelle an, dass Verspätungsentschädigungen von der ÖBB-Personenverkehr AG teilweise zu spät ausbezahlt wurden. Bei den von der Schlichtungsstelle behandelten Fällen hat sich die Bearbeitungszeit im Vergleich zu den letzten Jahren verbessert, die vorgeschriebene einmonatige Frist wurde jedoch immer wieder überschritten. Da die ÖBB-Personenverkehr AG bis Redaktionsschluss als einziges Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Informationen zur Bearbeitungsdauer im Jahr 2012 lieferte, kann die Schienen-Control das Ausmaß der Problematik nicht beurteilen.

WESTbahn

Bei der WESTbahn ist für eine Verspätungsentschädigung kein Antrag erforderlich, der Fahrgast muss nur sein Ticket aufheben. Durch die elektronische Erfassung kann die WESTbahn jedes Ticket automatisch dem entsprechenden Zug und der gefahrenen Strecke zuordnen. Im Fall einer Verspätung wird der prozentuelle Entschädigungsbetrag des Ticketwerts elektronisch als Gutschrift auf das Ticket gebucht. Kleinere Beträge zahlt das Zugpersonal auf Wunsch des Fahrgastes bar aus, größere Beträge überweist das Customer Care Center nach Zusendung der Ticketkopie. Das Zugpersonal informiert die Fahrgäste mittels Durchsage über diese Vorgehensweise. Lediglich bei fallweisen technischen Problemen benötigt die Entschädigung länger. Bei diesem Bahnunternehmen gibt es für Verspätungsentschädigungen keinen Mindestauszahlungsbetrag. Die Schlichtungsstelle verzeichnete nur wenige Beschwerden betreffend Probleme bei der Abwicklung von Verspätungsentschädigungen. Die WESTbahn konnte laut bekannt gegebenen Zahlen sämtliche Entschädigungsfälle bei Zugverspätungen unter einem Monat bearbeiten und abschließen.

City Airport Train (CAT)

Beim CAT ist bei Verspätungen kein Entschädigungsantrag notwendig, der Fahrgast kann sich per

E-Mail mit einer Kopie des Tickets an das Bahnunternehmen wenden.

Der CAT hat 2012 auf freiwilliger Basis Entschädigungen bei Verspätungen ausbezahlt. Das Unternehmen prüft jede Beschwerde und entscheidet abhängig vom Einzelfall. Das Bahnunternehmen ersetzt Kunden beispielsweise Anschlussflüge/-züge bis zu einem Anteil von 50 Prozent, auch wenn eine Zugverspätung durch ein außerhalb des Einflussbereiches liegendes Ereignis verursacht wurde. Laut eigenen Angaben erledigte der CAT sämtliche Entschädigungsfälle bei Zugverspätungen innerhalb eines Monats.

Entschädigung von Wochen- und Monatskarten

Gemäß Art. 17 Abs. 1 der EU-Fahrgastrechteverordnung können Fahrgäste mit einer Zeitkarte für eine Woche oder einen Monat, denen während der Gültigkeit mehrfach Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, eine angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen.

In Österreich ist die Beförderung im Vorort- und Regionalverkehr bisher von der Anwendung des Art. 17 ausgenommen, nicht jedoch jene im Fernverkehr. Berechtigten Zeitkarten zur Benützung von Fernverkehrszügen, haben die Fahrgäste in wiederholten Verspätungsfällen Anspruch auf Entschädigung. Diese Verpflichtung betraf im Berichtsjahr bei den Bahnunternehmen nur die ÖBB-Personenverkehr AG und die WESTbahn.

Durch das neue Fahrgastrechtesgesetz müssen zukünftig Verspätungsentschädigungen für Wochen- und Monatskarten auch im Vorort- und Regionalverkehr ausbezahlt werden.

ÖBB-Personenverkehr AG – Verfahren betreffend Zeitkarten

Die ÖBB-Personenverkehr AG schloss in den Tarifbestimmungen (Anmerkung: Z. 21.6. der Anlage 3 zum PT ÖBB) bis vor Kurzem Verspätungsentschädigungen für Wochen- oder Monatskarten aus. Die Schienen-Control Kommission leitete 2011 ein Verfahren gegen die ÖBB-Personenverkehr AG bezüglich der Entschädigung von Wochen- und Monatskarten ein.

Nach längeren, intensiven Gesprächen konnte die Schienen-Control einen Kompromiss mit der ÖBB-Personenverkehr AG finden, dessen Ergebnis seit 1. März 2013 in den Tarifbestimmungen veröffentlicht wurde. Die Eckpunkte lauten:

- Für Wochen- und Monatskarten sind Verspätungen bereits ab 30 Minuten entschädigungsrelevant.
- Nur Verspätungen bei Zügen des Fernverkehrs (EC, ÖBB-IC, IC, ICE, rj oder D) zählen für den Anspruch.
- 0,75 Euro werden pro Verspätungsfall für alle Zeitkartenbesitzer (Streckenkarten der ÖBB-Personenverkehr AG und der Verkehrsverbünde) als Entschädigung gezahlt.
- Die Entschädigung wird ab sechs Verspätungen innerhalb der Geltungsdauer ausbezahlt (Mindestentschädigung beträgt vier Euro).

Nach Ablauf eines Jahres soll eine Evaluierung der konkreten Ergebnisse stattfinden. Entscheidend ist, dass bei wiederholten Verspätungen oder Zugausfällen angemessene Entschädigungen bezahlt werden.

WESTbahn

Das neue Bahnunternehmen hat mit Betriebsbeginn im Dezember 2011 Entschädigungsregelungen für seine Wochen- und Monatskartenbesitzer, aber nicht für jene der Verkehrsverbünde, in die Tarifbestimmungen aufgenommen. Während sich die ÖBB-Personenverkehr AG bei Zeitkarten für eine Entschädigung analog jener für Einzeltickets entschieden hat, regelt die WESTbahn diese analog der Jahreskartenentschädigung bei Unterschreiten des vorgegebenen Pünktlichkeitsgrades. Nach Ende des Gültigkeitszeitraumes informiert die WESTbahn die Fahrgäste automatisch, falls ein Anspruch besteht, und stellt einen Gutschein per E-Mail zu (Barauszahlung auf Wunsch). Die WESTbahn zahlte laut bekannt gegebenen Zahlen bei Wochen- und Monatskarten im Berichtsjahr keine Verspätungsentschädigungen aus.

Entschädigung bei Jahreskarten

Im Vorort- und Regionalverkehr sieht § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 eine Verspätungsentschädigung für Besitzer von

Verbund-Jahreskarten vor, die auf Pünktlichkeitswerten basiert. Der Vorort- und Regionalverkehr wird mittels Zuggattungen (z. B. REX, R, S-Bahn) definiert. Die Eisenbahnunternehmen im Personenverkehr setzen sich derzeit selbst bestimmte Pünktlichkeitsgrade auf ihren Strecken als Ziel fest. Bei Nichterreichen in mindestens einem Geltungsmonat der Jahreskarte hat der Jahreskarteninhaber Anspruch auf eine Verspätungsentschädigung. Die Schienen-Control regte eine Novellierung der Bestimmungen über die Pünktlichkeitsgrade an, da eine Prüfung auf Gesetzmäßigkeit aufgrund der unterschiedlichen Bemessungen schwierig war. Zudem zeigte die geringe Anzahl an Entschädigungszahlungen, dass die bisherige Regelung für Bahnreisende zu wenig weitreichend war. Durch das neue Fahrgastrechtesgesetz wird ab Juli 2013 der zu erreichende Pünktlichkeitsgrad im Regionalverkehr gesetzlich einheitlich mit 95 Prozent festgeschrieben.

Pünktlichkeitsgrade

Die Pünktlichkeitsgrade waren der Schienen-Control von den Bahnunternehmen vorzulegen. In mehreren Verfahren wurden die Pünktlichkeitsgrade zuletzt im Herbst 2012 auf ihre Gesetzmäßigkeit überprüft. Dabei konnten bei neun Bahnunternehmen sofort und bei weiteren zwei nach einer Adaptierung neue Pünktlichkeitsgrade den gesetzlichen Vorgaben entsprechend zur Kenntnis genommen werden. Seit Anfang Oktober 2012 gelten folgende Werte:

Pünktlichkeitsgrade der Bahnunternehmen bis September 2012 und ab Oktober 2012.

Quelle: Schienen-Control

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Pünktlichkeitsgrad bis September 2012	Pünktlichkeitsgrad ab Oktober 2012
CAT	97 %	97 %
StLB	95 %	96 %
GKB	95 %	95 %
SLB	95 %	95 %
MBS	94 %	94 %
WESTbahn	90 %	93,5 %
Stern & Hafferl	95 %	89%/91 %
GySEV	90 %	90 %
WLB	90 %	90 %
Deutsche Bahn	90 %	90 %
ÖBB-PV	90 %	90 %

Bei der ÖBB-Personenverkehr AG gilt der Pünktlichkeitswert von 90 Prozent bei allen 104 Strecken. Die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H. (Stern & Hafferl) wendet für die Strecke Linz Hbf.–Eferding–Peuerbach/Neumarkt-Kallham einen Pünktlichkeitsgrad von 89 Prozent an und für die Strecke Lambach–Vorchdorf–Eggenberg einen Pünktlichkeitsgrad von 91 Prozent.

Die Deutsche Bahn AG bedient in Österreich nur die Strecke im Außerfern und zieht hier einen Pünktlichkeitsgrad von 90 Prozent heran.

Stern & Hafferl senkte als einziges Bahnunternehmen den Pünktlichkeitswert, die anderen Bahnunternehmen behielten ihre Werte bei oder hoben sie an. Gemäß dem Bescheid der Schienen-Control zählen die Bahnunternehmen seit Oktober 2012 Züge bis maximal 3,29 Minuten Verspätung als pünktlich, manche Eisenbahnen sogar nur bis drei Minuten. Bisher wurden teilweise Verspätungen bis fünf Minuten als pünktlich gewertet. Die Pünktlichkeitsmessung unterliegt somit strengeren Kriterien. Das neue Fahrgastrechtesgesetz lässt ab Juli 2013 beide Messungen (drei oder fünf Minuten) zu.

Information über die Pünktlichkeit

Das neue Fahrgastrechtesgesetz verpflichtet die Bahnunternehmen, ihren Kunden die monatliche Pünktlichkeit unentgeltlich auf ihren Websites bereitzustellen. Bisher stand die monatlich tatsächlich erreichte Pünktlichkeit nicht immer vollständig oder in aktueller Form zur Verfügung. Sie ist jedoch für die Überprüfung eines eventuellen Entschädigungsanspruches wichtig.

Anspruchsberechtigte

Eine seitens der Schienen-Control durchgeführte Erhebung hatte ergeben, dass es in Österreich rund 450.000 (Verbund-)Jahreskartenbesitzer gibt. Es handelt sich um eine ungefähre Zahl, da in einigen Bundesländern die Kernzonen, meist Landeshauptstädte, enthalten sind und in anderen nicht. Für die Jahreskartenentschädigung gelten die Kernzonen nicht. Von den 450.000 müssten nach Angaben der Verkehrsverbände rund 85.000 Jahreskartenbesitzer unter § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 fallen und grundsätzlich

entschädigungsberechtigt sein. Laut den der Schienen-Control vorliegenden Entschädigungszahlen profitieren bisher jedoch nur wenige Tausende von diesem Anspruch.

Bei der Berechnung der Verspätung bleiben Beförderungen ausschließlich im Bereich von Stadtverkehren bzw. Verkehrsverbund-Kernzonen ebenso außer Betracht wie Beförderungen in Zügen des Fernverkehrs oder mit regionalen Kraftfahrlinien (Bussen). Der Beförderungspreisanteil von Jahreskarten für Kernzonenbereiche (z. B. die Zonen 100 und 111 in Wien) bzw. für Kraftfahrlinien-Strecken wird nicht berücksichtigt.

Die Schienen-Control erfuhr durch Beschwerden immer wieder von weiteren Einschränkungen Anspruchsberechtigter. Im Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) gibt es in den Außenzonen die Möglichkeit, eine Jahreskarte entweder nur zur Benützung der Bahn oder auch zur Benützung von Bussen zu erwerben. Die Aufzahlung für den Bus ist einheitlich für drei Euro erhältlich, unabhängig vom Bahn-Jahreskartenpreis (dieser beträgt von 371 Euro für eine Außenzone bis 1.121 Euro für sechs Außenzonen). Nahezu jeder Fahrgast kauft die Buszonen.

Die ÖBB-Personenverkehr AG ging bisher im Fall von Jahreskarten mit Buszonen automatisch davon aus, dass überwiegend oder ausschließlich Buslinien und nicht Bahnlinien genutzt werden.

Durch diese Vorgehensweise schloss die ÖBB-Personenverkehr AG einen großen Personenkreis grundsätzlich Anspruchsberechtigter von Entschädigungen aus. Durch die Initiative der Schienen-Control konnte hier eine wesentliche Verbesserung erzielt werden. Die ÖBB-Personenverkehr AG entschädigt nun auch VOR-Jahreskartenkunden mit Buszonen.

Durch das neue Fahrgastretegesetz wird der Kreis der Anspruchsberechtigten ausgeweitet, da auch Besitzer von übertragbaren Jahreskarten entschädigungsberechtigt sind.

Datenübermittlung zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden

Bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigten traten weiterhin zahlreiche Schwierigkeiten auf. Die Schienen-Control bekam immer wieder Beschwerden von Jahreskartenbesitzern, die aus

verschiedenen Gründen nicht am Entschädigungsverfahren teilnahmen. Die Jahreskartenbesitzer müssen bei der Anmeldung bzw. Verlängerung einer Verbund-Jahreskarte der Teilnahme am Entschädigungsverfahren und der Datenübermittlung an die zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmen eigens zustimmen. Es gab nach wie vor Probleme mit der Onlineregistrierung für die Jahreskartenentschädigung durch die unterschiedliche Einholung der Zustimmungserklärung seitens der Verkehrsverbände und mit der Datenweitergabe zwischen Verkehrsverbänden und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Schienen-Control hat den Verkehrsverbänden nach schriftlicher Befassung der Datenschutzkommission eine österreichweit einheitliche, rechtskonforme und auch kundenfreundliche Einverständniserklärung zur Dateneinholung vorgeschlagen und um Übernahme ersucht. Die Verkehrsverbände sind dem nur teilweise nachgekommen.

Die unzureichende Datenweitergabe (keine, keine brauchbaren, unvollständige oder nur bestimmte Daten usw.) sowie mangelnde Kooperation zwischen Verkehrsverbänden und Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten auch im Berichtsjahr nicht endgültig gelöst werden. Die komplette Erfassung aller Jahreskartenbesitzer verzögerte sich daher weiter. Bei der ÖBB-Personenverkehr AG konnten die Jahreskartenbesitzer von zumindest zwei Verkehrsverbänden immer noch nicht registriert werden. Andere Bahnunternehmen meldeten diesbezüglich ebenfalls Probleme.

Auszahlungen

Der CAT meldete einen Jahreskarten-Entschädigungsfall. Die ÖBB-Personenverkehr AG, die 2011 an 1.368 Besitzer von (Verbund-)Jahreskarten 29.200 Euro Verspätungsentschädigungen ausbezahlte, übermittelte der Schienen-Control 2012 trotz mehrmaliger Aufforderung keine Daten zur Anzahl der Fälle für das Berichtsjahr. Die anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zahlten im Jahr 2012 keine Entschädigung für Jahreskartenbesitzer.

Die Zahlen zu den Anspruchsberechtigten sowie zu den Entschädigungszahlungen zeigen, dass die bisherige Regelung für Jahreskartenentschädigungen zu wenig weitreichend war.

Verfahren betreffend Entschädigungsbedingungen

Ausschluss der Verspätungsentschädigung

Die Schienen-Control Kommission hat mit Bescheid vom 6. Dezember 2010 (rechtswirksam seit Anfang Jänner 2011) die meisten Gründe für das Verweigern der Fahrpreischädigungen für Einzeltickets (z. B. Verhalten eines Dritten, außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände wie witterungsbedingte oder technische Gründe, Verkehrsbeschränkungen infolge Streiks usw.) aufgehoben.

Seitdem müssen österreichische Bahnunternehmen ab einer Verspätung von mehr als 60 Minuten im Fernverkehr fast immer Entschädigungen an die Fahrgäste ausbezahlen. Das stärkt die Position der Fahrgäste in Österreich.

Der Antrag kann nur abgewiesen werden, wenn das Bahnunternehmen nachweisen kann, dass die Verspätungen außerhalb der EU eingetreten sind, wenn der Fahrgast bereits vor dem Kauf des Tickets über eine Verspätung informiert wurde oder wenn die Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten betragen würde.

Die ÖBB-Personenverkehr AG hat eine Beschwerde gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission beim Verwaltungsgerichtshof (VwGH) erhoben. Sie wendet sich insbesondere gegen die Anordnung, dass bei außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegenden Umständen (insbesondere höhere Gewalt) dem Fahrgast trotzdem die Verspätungsentschädigung zu zahlen ist.

Der VwGH hat den Europäischen Gerichtshof (EuGH) um eine sogenannte Vorabentscheidung gebeten. Zu klären sind die Befugnisse der nationalen Durchsetzungsstelle nach Art. 30 und die Möglichkeit eines Ausschlusses der Verpflichtung zur Leistung einer Fahrpreischädigung bei höherer Gewalt im Sinne des Art. 17 der EU-Fahrgastreueverordnung. Die richtige Anwendung des EU-Rechts dazu ist nicht klar und es gibt noch keine Rechtsprechung des EuGH.

Dem beim VwGH gestellten Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung wurde nicht stattgegeben, daher gilt der Bescheid der Schienen-Control Kommission bis auf Weiteres.

Im Rahmen des derzeit stattfindenden EuGH-Verfahrens unterstützte der Generalanwalt des EuGH in seinem Schlussantrag vom 14. März 2013¹ die Position der Schienen-Control Kommission. Seiner Ansicht nach muss Bahnreisenden bei großer Verspätung ein Teil des Fahrpreises erstattet werden, auch wenn die Verspätung auf höherer Gewalt beruht (z. B. schwierige Wetterverhältnisse, Streiks). Den Standpunkt der Schienen-Control, dass sich die nationale Durchsetzungsstelle auch direkt auf die Fahrgastreueverordnung berufen kann, teilt der EU-Generalanwalt nicht. Diesbezüglich wurden die Anordnungsbefugnisse der Schienen-Control im neuen Fahrgastreuegesetz, das mit Juli 2013 in Kraft tritt, deutlich gestärkt. Mit einer Entscheidung des EuGH in diesem Verfahren ist voraussichtlich Mitte 2013 zu rechnen.

Verpflichtung zur Vorlage von Originaltickets bei Verspätungsentschädigungen

Die Schienen-Control Kommission traf mit Bescheid vom 6. Dezember 2010 (rechtswirksam seit Anfang Jänner 2011) außerdem die Entscheidung, dass für den Antrag auf Verspätungsentschädigung Belege wie Tickets nicht nur im Original, sondern auch in Kopie (auf Verlangen des Bahnunternehmens in gehörig beglaubigter Form) eingereicht werden können. Als der Fahrgast dem Bahnunternehmen nur Originale vorlegen durfte, kam es zu Problemen, wenn beispielsweise Postsendungen verloren gingen. Der Fahrgast konnte dann seinen Anspruch nicht mehr belegen, sofern er das Ticket nicht vorab kopiert hatte.

Die ÖBB-Personenverkehr AG setzte diesen Bescheidpunkt zunächst nicht um. Nach langen Gesprächen erreichte die Schienen-Control im Berichtsjahr einen Kompromiss. Der Fahrgast kann nun beim Antrag auf Entschädigung auch Kopien der Tickets beilegen, muss aber die Übereinstimmung jeder Kopie mit dem entsprechenden Originaldokument an einer Personenkasse überprüfen lassen.

Die Regelung wurde mit Oktober 2012 seitens der ÖBB-Personenverkehr AG in den Tarifbestimmungen veröffentlicht.

¹ SA Jääskinen 14. 03. 2013 Rs C-509/11 (ÖBB-Personenverkehr AG)

Verfahren betreffend Einschränkung der Refundierung von Übernachtungskosten auf Anschlusszüge

Ein Verfahren der Schienen-Control Kommission gegen die ÖBB-Personenverkehr AG befasste sich mit dem Anspruch auf Übernachtungskosten bei Verspätungen. Die ÖBB-Personenverkehr AG refundierte bisher nur Kosten, wenn der letzte Anschlusszug ausfiel, stark verspätet war oder aufgrund einer vorangehenden Zugverspätung am selben Tag versäumt wurde. Erstattet wurden Kosten für eine Unterkunft bis maximal 80 Euro und Kosten für die Weiterbeförderung mit einem anderen Verkehrsmittel (z. B. Taxi) bis maximal 50 Euro. Die EU-Fahrgastreueverordnung sieht eine derartige Einschränkung auf Anschlusszüge nicht vor (Art. 18 Abs. 2 lit. b).

Die Schienen-Control Kommission setzte durch, dass die ÖBB-Personenverkehr AG nun die Kosten einer Übernachtung (im oben angegebenen Ausmaß) bei sämtlichen verspäteten Zügen zahlt (nicht nur bei Anschlusszügen), wenn die Fahrt zum Endbahnhof am selben Tag nicht mehr möglich ist. Das Bahnunternehmen verankerte die erweiterte Regelung mit März 2013 in den Tarifbestimmungen.

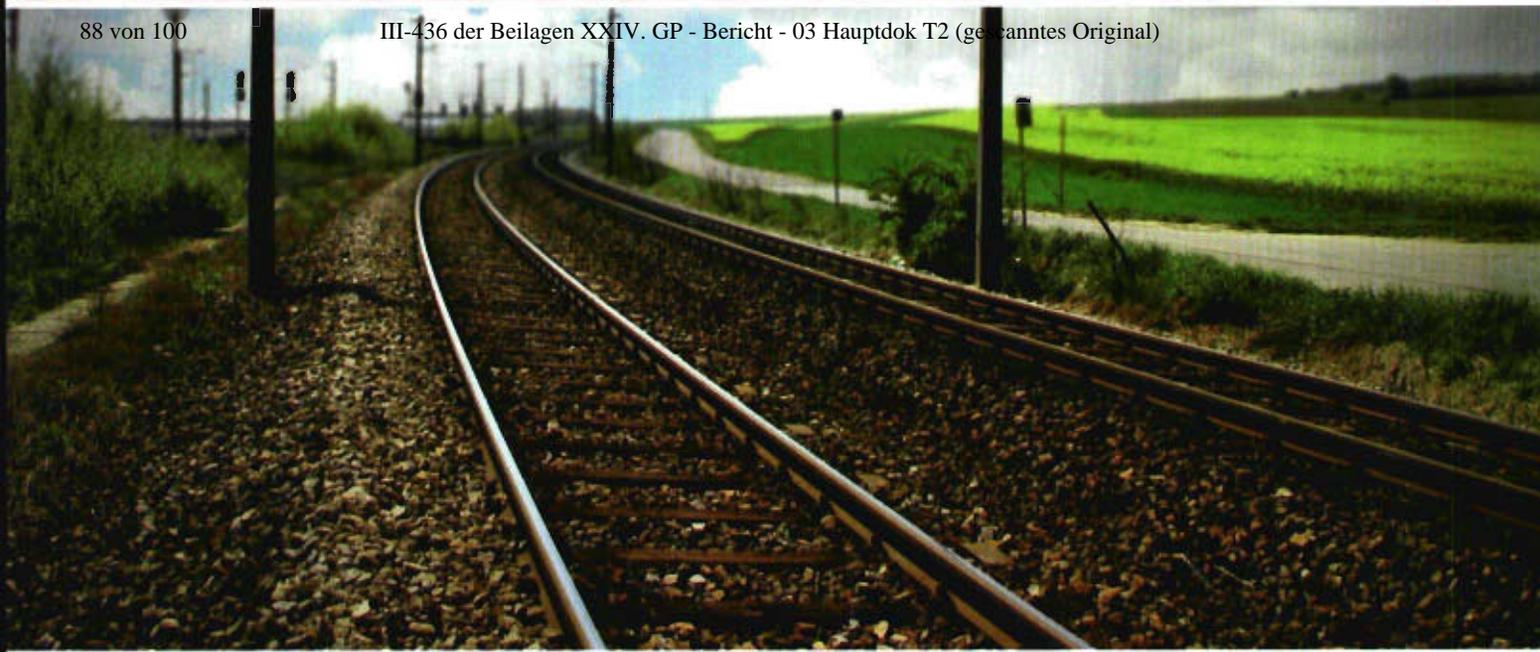
Verfahren betreffend Ermittlung der Pünktlichkeitsgrade

Die Bundesarbeiterkammer (BAK) brachte 2012 eine Beschwerde bei der Schienen-Control ein. Sie behauptete, die ÖBB-Personenverkehr AG würde das Erreichen des vorgegebenen Pünktlichkeitsgrades für die Jahreskartenentschädigung nicht entsprechend den gesetzlichen Vorgaben messen.

Die ÖBB-Personenverkehr AG berechnet die Haltepünktlichkeit der Züge aus allen Richtungen im Fahrtantritts- und Fahrtendbahnhof bei der vom jeweiligen Jahreskartenbesitzer konkret genutzten Verbindung.

Nach Ansicht der BAK sind Pünktlichkeitsgrade jedoch für die konkret benützte Strecke für den Regelbetrieb (im Sinne des Fahrplans) vorzugeben. Laut BAK gewährt die ÖBB-Personenverkehr AG nur dann eine Entschädigung, wenn in beiden Bahnhöfen (am Anfangs- und Endpunkt der Strecke) der Pünktlichkeitsgrad unterschritten wird. Da keine Einigung im Schlichtungsverfahren erzielt werden konnte und die Frage der gesetzeskonformen

Ermittlung der Pünktlichkeitsgrade im Sinne des § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 zu klären ist, wurde ein Verfahren eingeleitet.



nternationale Zusammenarbeit

- Aus der Arbeit der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)
- 22 Mitglieder, rund 20 Positionspapiere

INDEPENDENT REGULATORS' GROUP-RAIL (IRG-RAIL)

2012 war das erste volle Arbeitsjahr der 2011 gegründeten Plattform der unabhängigen Eisenbahnregulierungsbehörden. Zu den 15 Gründungsmitgliedern haben sich weitere Regulierungsbehörden zugesellt, sodass es mittlerweile 22 Mitglieder gibt. Neben Österreich sind das Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Kroatien, Lettland, Luxemburg, Mazedonien, Niederlande, Norwegen, Polen, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien und Ungarn.

IRG-Rail legt großen Wert auf die Unabhängigkeit der Mitglieder. Organisatorisch gliedert sich die Plattform in zwei Ebenen (Vollversammlung, Arbeitsgruppen).

Die etwa zweimal jährlich stattfindende Vollversammlung dient der Beschlussfassung. Es ist jedoch auch möglich, Umlaufbeschlüsse zu fassen. Seit der Gründung wurden rund 20 gemeinsame Dokumente verfasst (Dokumente siehe www.irg-rail.eu). Der seit 2011 tätig gewesene Vorsitzende Matthias Kurth wurde im Februar 2012 von Iris Henseler-Unger von der deutschen Bundesnetzagentur abgelöst. Ende 2012 übernahm Anna Walker vom Office for Rail Regulation in Großbritannien den Vorsitz, zu ihrem Stellvertreter wurde Jacques Prost vom Institut Luxembourgeois de Régulation gewählt.

Im Arbeitsprogramm für 2011/2012 war die Schaffung von fünf Arbeitsgruppen beschlossen worden, über deren Arbeitsergebnisse nachstehend berichtet wird.

Umsetzung der Güterverkehrskorridor-Verordnung der EU

Die Verordnung (EU) 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr bestimmt unter anderem, dass die Regulierungsbehörden den Wettbewerb in den Korridoren überwachen und einen diskriminierungsfreien Zugang sicherstellen müssen. Daher war es das Hauptziel der Arbeitsgruppe, harmonisierte und transparente Verfahren für die Behandlung von Beschwerden über internationale Zugtrassen zu entwickeln. Diese wurden in Form einer Richtlinie von der Vollversammlung der IRG-Rail angenommen und in der Folge auf der Webseite der IRG-Rail

veröffentlicht. Darin werden Methoden, Kriterien und Abläufe in der Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsbehörden dargelegt.

Im Verlauf ihrer Arbeit kontaktierte die Arbeitsgruppe verschiedene Gruppen, allen voran RailNetEurope (RNE). RNE ist eine Vereinigung der meisten europäischen Infrastrukturbetreiber und entwickelt Prozesse und Software für die Güterkorridore. Außerdem wurde mit verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen über deren Bedürfnisse bei der Abwicklung internationaler Güterverkehre gesprochen. Dieser Dialog soll auch in Zukunft fortgesetzt werden.

Kriterien zur Beurteilung der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemeinwirtschaftlicher Verträge und des Hauptzwecks eines grenzüberschreitenden Verkehrs

Anlässlich der Liberalisierung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs wurde die Möglichkeit eingeräumt, die Kabotage (Transport von Personen nur innerhalb des ausländischen Streckenteils) einzuschränken, wenn das wirtschaftliche Gleichgewicht öffentlicher Dienstleistungsverträge gefährdet ist (RL 2007/58/EG Art. 1 Abs. 8). Zur Beurteilung des Themas sind von den Regulierungsbehörden Kriterien zu erstellen und zu veröffentlichen. Einige Regulierungsbehörden hatten diese Aufgabe bereits erfüllt. Ziel der Arbeitsgruppe war es, die Kriterien zu harmonisieren. Ende 2011 sind entsprechende Richtlinien der IRG-Rail veröffentlicht worden. Die Kriterien werden nach Bedarf aktualisiert und an die aktuelle Marktentwicklung angepasst.

Außerdem wurde ein Dokument zur Ermittlung des Hauptzwecks eines grenzüberschreitenden Verkehrs erarbeitet. Dabei geht es um die Frage, ob sich ein neuer grenzüberschreitender Verkehr hauptsächlich an nationale oder internationale Reisende richtet. Diese Beurteilung ist maßgeblich für die Beurteilung, ob der Hauptzweck des Verkehrsdienstes in der Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten liegt. Ist das nicht der Fall, kann ihm die Genehmigung verweigert werden. Das Dokument wurde im Oktober 2012 veröffentlicht und ist eine Anleitung,

wie ein derartiger Test durchzuführen ist. Im Vorfeld hatte es auch Gespräche mit der Europäischen Kommission über die gewählte Methodik gegeben.

Marktbeobachtung

Nach der Festlegung der harmonisierten Marktindikatoren im Jahr 2011 konnten die Mitglieder der Arbeitsgruppe erstmals die Erstellung eines gemeinsamen Marktberichts in Angriff nehmen. Dafür wurden sämtliche europäischen Regulierungsbehörden um Mitarbeit ersucht. Die Erhebung der Daten für das Jahr 2011 wurde im Laufe des Jahres 2012 durchgeführt. In mehreren Abstimmungsrunden wurde die Qualität der Daten weiter verbessert und eine Berichtsstruktur entwickelt. Der solcherart bis Ende 2012 erarbeitete Marktbericht wurde Anfang 2013 verabschiedet.

Überarbeitung des 1. Eisenbahnpaketes (Recast); 4. Eisenbahnpaket

Im Zuge des Gesetzwerdungsprozesses des Recast zum ersten Eisenbahnpaket hat auch IRG-Rail in insgesamt drei Positionspapieren die Meinung der Regulierungsbehörden zu diesem Thema zum Ausdruck gebracht. Besonderes Schwergewicht wurde darauf gelegt, dass die Rolle der nationalen Regulierungsbehörden nicht geschwächt wird. Dadurch können nach Ansicht von IRG-Rail deren Unabhängigkeit und Kompetenzen am besten sichergestellt werden. Dieses Ziel konnte letztendlich auch erreicht werden. Die Idee der Schaffung einer europäischen Regulierungsbehörde wird derzeit nicht weiterverfolgt.

Parallel zu den Arbeiten am Recast kündigte die Europäische Kommission im Jahr 2012 das 4. Eisenbahnpaket an. Dieses hat eine völlige Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrsmarktes, eine strengere Trennung der Tätigkeiten des Infrastrukturmanagers von denen der Absatzgesellschaften und eine Stärkung der Rolle der European Rail Agency zum Ziel. IRG-Rail hat zu diesem Themenkreis bereits im Oktober 2012 ein Positionspapier veröffentlicht, um möglichst frühzeitig an der Diskussion teilnehmen zu können. Grundsätzlich begrüßt IRG-Rail darin die Bestrebungen zur Marktöffnung im Personenverkehr. Dafür sind jedoch starke Regulierungsbehörden

erforderlich. Auch werden öffentliche Ausschreibungen für gemeinwirtschaftliche Verkehre grundsätzlich gutgeheißen, ebenso wie besserer Zugang zu Serviceleistungen, wie vor allem Fahrkartenverkauf und Werbeaktivitäten. Positiv wird auch die bessere Zusammenarbeit der nationalen Sicherheitsbehörden gesehen, da eine Harmonisierung der Fahrzeugzulassung ein wettbewerbsfreundlicheres Umfeld schafft. IRG-Rail wird sich auch weiterhin in die Diskussion über das 4. Eisenbahnpaket einbringen.

Gemeinsame Ansätze in Fragen des Benützungsentgelts

Diese Arbeitsgruppe hat Ende 2011 ihre Tätigkeit aufgenommen. In der Folge wurden zwei Positionspapiere erarbeitet und von der Vollversammlung angenommen. Das erste Dokument befasst sich mit den Grundsätzen der Schienenmaut und vergleicht die Praxis in den einzelnen Ländern. Dabei geht es neben dem Mindestzugangspaket auch um Gebühren für andere Leistungen und deren Berechnungsgrundlagen. Zwölf Länder haben daran mitgearbeitet. Das zweite Positionspapier befasste sich mit dem Prinzip der direkt zurechenbaren Kosten für eine Zugfahrt, wie es in Art. 7 Abs. 3 der Richtlinie 2001/14/EG angeführt ist. Als erster Schritt wurden Richtlinien dafür erarbeitet, wie dieses Prinzip anzuwenden und umzusetzen ist. Außerdem wurde ein Fragebogen erstellt, um die Rolle der Regulierungsbehörden in der Gebührenfrage zu erheben.

Die Vollversammlung von IRG-Rail im Oktober 2012 hat für 2013 ein umfassendes Arbeitsprogramm verabschiedet. Dieses wird auf Ebene der Arbeitsgruppen behandelt. Diese befassen sich nunmehr mit folgenden vier Themenkreisen:

- Neue Gesetzesinitiativen
- Netzzugang
- Marktbeobachtung
- Infrastruktur-Benützungsentgelte



Zahlen und Fakten

- Ertrags- und Vermögenslage der Schienen-Control GmbH
- Beschreibung der in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen
- Kontaktdaten der europäischen Regulatoren

SCHIENEN-CONTROL GMBH ALS UNTERNEHMEN

Die Schienen-Control GmbH besteht seit 26. August 1999 und wurde gemäß Art. 30 der Richtlinie 2001/14/EG als unabhängige Regulierungsstelle eingerichtet.

Die Anteile der Schienen-Control GmbH sind zu 100 Prozent dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung der Anteilsrechte obliegt dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (§ 76 Eisenbahngesetz). Das Stammkapital in der Höhe von 750.000 Euro ist vollständig einbezahlt und wird zur Gänze von der Republik Österreich gehalten.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Schienen-Control GmbH wird vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bestellt und besteht aus mindestens vier Mitgliedern, wobei dem Aufsichtsrat ein Vertreter des Bundesministeriums für Finanzen anzugehören hat.

Die Kapitalvertreter im Berichtsjahr waren:

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

Seit dem Jahr 2007 sind auch die Arbeitnehmervertreter Mag. Norman Schadler und Ing. Michael Indra Mitglieder des Aufsichtsrates.

Personalstand

Der Personalstand der Schienen-Control GmbH ist unter Berücksichtigung von Karenzen im Wesentlichen unverändert geblieben. 2012 waren durchschnittlich 15 Personen für die Schienen-Control GmbH tätig.

Finanzierung

Die Schienen-Control GmbH finanziert sich durch Beiträge der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Bemessungsgrundlage ist das in einem Jahr insgesamt geleistete Infrastruktur-Benützungsentgelt. Durch einen Aufteilungsschlüssel wird der Anteil

der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen am Aufwand der Schienen-Control GmbH errechnet. Die Planung des Budgets folgte den Leitsätzen, dass die Aufgaben der Regulierungsbehörden wirtschaftlich, effizient und zielorientiert erfüllt werden. Auch 2012 wurde das Budget unterschritten. So können insgesamt 184.377,45 Euro an die Eisenbahnverkehrsunternehmen rückvergütet werden. Da die Schienen-Control GmbH verpflichtet ist, einen Nullgewinn auszuweisen, wird der Jahresüberschuss in Höhe von 26.703,09 Euro einer Gewinnrücklage zugeführt.

Der Jahresabschluss 2012 der Schienen-Control GmbH

Der Jahresabschluss ist nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches (UGB) in der geltenden Fassung erstellt worden.

Für den Jahresabschluss der Schienen-Control GmbH liegt für das Wirtschaftsjahr 2012 (1. Jänner bis 31. Dezember 2012) ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk der Grant Thornton Unitreu Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vor.

Aus der Gewinn-und-Verlust-Rechnung geht hervor, dass der Umsatzerlös und der Aufwand der Schienen-Control GmbH 1.306.360,64 Euro für das Geschäftsjahr 2012 betragen. Die Aufwendungen der Schienen-Control Kommission sind darin enthalten. Die Ertrags- und Vermögenslage 2012 wird nachstehend dargestellt.

ERTRAGS- UND VERMÖGENSLAGE 2012

Bilanz zum 31. 12. 2012

AKTIVA	2012	2011
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	12.203,45	19.663,48
2. Geleistete Anzahlungen	13.500,00	0,00
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund	8.847,43	6.277,70
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	81.744,50	75.234,29
	116.295,38	101.175,47
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	8.921,21	15.003,42
II. Wertpapiere und Anteile		
1. Sonstige Wertpapiere und Anteile	493.794,90	493.794,90
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		
	706.917,41	868.445,12
	1.209.633,52	1.377.243,44
C. Rechnungsabgrenzungsposten		
	2.431,11	183,89
Bilanzsumme	1.328.360,01	1.478.602,80
PASSIVA		
A. Eigenkapital		
I. Stammkapital	750.000,00	750.000,00
II. Kapitalrücklagen		
1. Gebundene	2.853,93	2.853,93
III. Gewinnrücklagen		
2. Andere Rücklagen (freie Rücklagen)	215.326,73	188.623,64
IV. Bilanzgewinn/Bilanzverlust		
davon Gewinnvortrag: EUR 0,00	0,00	0,00
	968.180,66	941.477,57
B. Rückstellungen		
I. Rückstellungen für Abfertigungen	25.000,00	20.700,00
II. Steuerrückstellungen	700,00	1.600,00
III. Sonstige Rückstellungen	73.300,00	62.700,00
	99.000,00	83.400,00
C. Verbindlichkeiten		
I. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	40.843,27	28.613,81
II. Sonstige Verbindlichkeiten		
a) Steuern	7.107,59	71.189,36
b) soziale Sicherheit	20.951,04	18.958,12
c) übrige	192.277,45	334.963,94
	261.179,35	453.725,23
Bilanzsumme	1.328.360,01	1.478.602,80

Gewinn- und Verlust-Rechnung zum 31. 12. 2012

	2012	2011
1. Umsatzerlöse	1.306.360,64	1.226.966,03
2. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	4.228,00	6.134,00
b) übrige	2.238,89	4.361,07
	<u>6.466,89</u>	<u>10.495,07</u>
3. Personalaufwand		
a) Gehälter	-733.289,58	-680.622,99
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-14.213,12	-11.465,51
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-23.352,51	-17.734,94
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-187.325,75	-174.942,97
e) sonstige Sozialaufwendungen	-6.286,91	-8.959,91
	<u>-964.467,87</u>	<u>-893.726,32</u>
4. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagevermögen	-37.082,33	-31.541,19
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) übrige	-303.858,65	-301.679,98
6. Zwischensumme aus Z 1 bis 5 (Betriebserfolg)	<u>7.418,68</u>	<u>10.513,61</u>
7. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		
a) übrige	18.750,00	18.750,00
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		
a) übrige	12.188,65	10.070,423
9. Zwischensumme aus Z 7 bis 9 (Finanzerfolg)	<u>30.938,65</u>	<u>28.820,42</u>
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	<u>38.357,33</u>	<u>39.334,03</u>
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	<u>-11.654,24</u>	<u>-12.652,67</u>
12. Jahresüberschuss	<u>26.703,09</u>	<u>26.681,36</u>
13. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	<u>-26.703,09</u>	<u>-26.681,36</u>
14. Jahresgewinn/Jahresverlust	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>
15. Bilanzgewinn/Bilanzverlust	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>

MARKTTEILNEHMER

Die in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen gliedern sich in mehrere Kategorien. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen Leistungen im Güter- und/oder Personenverkehr auf den Netzen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Im Bereich der kleineren Privatbahnen gibt es auch integrierte Eisenbahnunternehmen, deren Strecken mit denen anderer Infrastrukturbetreiber vernetzt sind. Vernetzte integrierte Eisenbahnunternehmen agieren als Eisenbahnverkehrsunternehmen und als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, lediglich die Trassenzuweisung ist an eine unabhängige Stelle ausgelagert. Des Weiteren gibt es nicht vernetzte Eisenbahnunternehmen, welche in der Regel Schmalspurbahnen betreiben. Diese unterliegen zwar nicht der Regulierung, werden hier aber der Vollständigkeit halber angeführt. Reine Touristikbahnen werden jedoch nicht berücksichtigt.

Übersicht

Im Jahr 2012 gab es einige Veränderungen bei der Zahl der in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen. Es kamen wieder neue Marktteilnehmer hinzu. Darunter sind neben der Cargo Service GmbH (CargoServ), der ECCO Rail GmbH (ECCO) und der MEV Independent Railway Services GmbH (MEV) auch drei ausländische Unternehmen: Floyd Szolgálató Zrt. (Floyd) und Rail Cargo Hungaria Zrt. (RCH) aus Ungarn sowie die PKP Cargo S.A. aus Polen. Insgesamt gab es zum Stichtag 31. Dezember 2012 in Österreich 47 Eisenbahnunternehmen. Davon waren 26 Eisenbahnverkehrsunternehmen, acht Eisenbahninfrastrukturunternehmen und 13 integrierte Eisenbahnunternehmen. 30 verfügten über eine Sicherheitsbescheinigung für das ÖBB-Netz, drei Unternehmen warteten noch darauf. Die restlichen Unternehmen sind entweder reine Infrastrukturbetreiber oder als integrierte Unternehmen auf nicht vernetzter Infrastruktur tätig. Von den 47 Unternehmen stammen 42 aus Österreich, je zwei aus Deutschland und Ungarn und eines aus Polen.

Eisenbahnverkehrsunternehmen

ALPINE Bau GmbH

2010 erhielt die ALPINE Bau GmbH eine Konzession für den Güterverkehr. Das Unternehmen war schon

bisher im Bahnbau tätig und will die zugehörigen Logistikverkehre künftig selbst abwickeln. Nach Erteilung der Sicherheitsbescheinigung im Jahr 2011 erfolgte 2012 die Verkehrsaufnahme.

City Air Terminal BetriebsgmbH (CAT)

Das Unternehmen führt seit 2003 einen Schnellpersonenverkehr mit eigenem Tarif zwischen Wien Mitte und dem Flughafen Wien im 30-Minuten-Takt. Zum Einsatz kommen eigene Doppelstockwendezüge, die mit ÖBB-Lokomotiven bespannt sind.

DB Regio AG

Die DB Regio AG ist ein deutsches Eisenbahnverkehrsunternehmen und eine 100-Prozent-Tochter der Deutschen Bahn AG. Die DB Regio AG betreibt den Regionalverkehr im Außerfern sowie grenzüberschreitende Regionallinien nach Salzburg. Gemeinsam mit der ÖBB-Personenverkehr AG erfolgt der Betrieb des Regionalverkehrs Rosenheim–Innsbruck und München–Garmisch-Partenkirchen–Innsbruck.

ECCO Rail GmbH

Das Unternehmen wurde 2011 gegründet und ist seit 2012 als Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖBB-Netz zugelassen. Vorerst liegt der Schwerpunkt auf der Abwicklung von kurzfristigen Ganzzugverkehren.

Floyd Szolgálató Zrt.

Das Unternehmen zählt zu den ersten neuen Marktteilnehmern in Ungarn. Es befindet sich heute mehrheitlich im Eigentum der Eurogate Intermodal GmbH, welche unter anderem Containerterminals in deutschen Nordseehäfen betreibt. Seit 2012 verfügt Floyd über eine Sicherheitsbescheinigung für Österreich. Seither befördert das Unternehmen Containerzüge zwischen Hamburg und Budapest sowie Getreidetransporte zwischen Belgien und Ungarn durch Österreich.

Logistik Service GmbH (LogServ)

Das österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen betreibt das umfangreiche Werksbahnnetz der voestalpine Stahl in Linz und ist auch im ÖBB-Netz tätig. Kerngeschäft sind Rohstofftransporte für die Muttergesellschaft, wie Erz aus Eisenerz, Kalk aus Steyrling und Kohle aus der Tschechischen Republik.

Außerdem werden End- und Zwischenprodukte nach Italien, Deutschland, Polen und Ungarn befördert. Neu sind auch Coils-Transporte nach Ingolstadt, wobei in der Gegenrichtung Schrott transportiert wird. Seit 2012 wird der Verkehr nach Tschechien vorwiegend über Hohenau und nicht mehr über Summerau gefahren. 2013 wurde der ÖBB-Netzverkehr an die Tochter Cargo Service GmbH (CargoServ) übergeben, LogServ konzentriert sich auf den Betrieb des Werkbahnnetzes.

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH

Das deutsche Unternehmen gehört teilweise der DB Schenker Rail Deutschland AG und ist im alpenquerenden Güterverkehr über die Transitachsen Brenner und Tauern tätig. Während es in Deutschland und Österreich unter eigener Lizenz fährt, gibt es in Italien eine Kooperation mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail Traction Company S.p.A. Das Frachtspektrum reicht vom Kombinierten Verkehr bis zu Stahl und Autozügen. 2012 wurde der Verkehr über die Tauernbahn nach Italien ausgeweitet, auch wurden erstmals Züge des Kombinierten Verkehrs von Italien nach Polen und von Deutschland nach Rumänien geführt.

LTE Logistik und Transport GmbH

Das Unternehmen ist eine 100-prozentige Tochter der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH und ist als österreichisches Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Tochterfirmen auch in der Slowakei, in Ungarn, Deutschland, den Niederlanden und in der Tschechischen Republik tätig. 2012 wurden vor allem Containerzüge und Getreidetransporte zwischen Deutschland und Ungarn, Hackschnitzeltransporte aus Rumänien und Tschechien nach Gratwein sowie Hüttensandtransporte von Linz nach Ungarn gefahren, dazu kommen noch zahlreiche Spotverkehre (kurzfristig eingesetzte Ganzzüge für Saison- und Spezialverkehre).

ÖBB-Personenverkehr AG

Die ÖBB-Personenverkehr AG ist eine 100-Prozent-Tochter der ÖBB-Holding AG. Sie führt den Großteil des Personenverkehrs auf dem österreichischen Schienennetz durch. Ausländische Verkehre werden in der Regel mit Kooperationspartnern abgewickelt. Das Unternehmen ist zu 49,9 Prozent am CAT beteiligt

und hält 50 Prozent an der ÖBB-Produktion GmbH sowie 49 Prozent an der ÖBB-Technische Services GmbH.

ÖBB-Produktion GmbH

Die ÖBB-Produktion GmbH erbringt sämtliche Traktionsleistungen für die Rail Cargo Austria AG und für die ÖBB-Personenverkehr AG. Außerdem werden Vorspann- und Schiebeleistungen auch für Dritte übernommen, wie etwa auf der Tauernbahn und am Semmering. Eine weitere Dienstleistung ist die Bereitstellung mobiler und stationärer Wagendienste für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen.

ÖBB-Technische Services GmbH

Das Unternehmen beschäftigt sich mit der Wartung und Instandsetzung von Triebfahrzeugen des ÖBB-Konzerns sowie von Fremdkunden. Es verfügt über eine eigene Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit der hauptsächlich Probe- und Überstellfahrten im ÖBB-Netz durchgeführt werden.

PKP Cargo S.A.

Seit Mitte 2012 besitzt die polnische Güterbahn eine Sicherheitsbescheinigung in Österreich. Abgesehen von einem Zugpaar, das der formalen Betriebsaufnahme diente, gab es 2012 keine Verkehrsleistungen in Österreich.

Raaberbahn Cargo GmbH

Das Unternehmen wurde 2009 als Tochter der ungarischen GySEV Cargo Zrt. gegründet und ist als reines Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Güterverkehr im ÖBB-Netz zuständig. Seit dem 1. Jänner 2011 ist das Unternehmen operativ tätig. Neben Güterzügen zwischen Sopron und Wien betreibt das Unternehmen seit Mitte 2012 auch Containerzüge von Lambach über Sopron nach Thessaloniki. Seit Ende 2012 wird auch der Güterverkehr Sopron–Deutschkreutz von der Raaberbahn Cargo betrieben.

Rail Cargo Austria AG

Die Rail Cargo Austria ist innerhalb des ÖBB-Konzerns für den Güterverkehr zuständig. Neben dem Verkehr auf dem konzerneigenen Infrastrukturnetz werden Züge auf den Netzen mehrerer Privatbahnen gefahren, aber auch Kooperationen eingegangen. Die Rail

Cargo Austria besitzt mehrere Auslandsniederlassungen (Slowenien, Bulgarien und Tschechische Republik) sowie Auslandstöchter (Rail Cargo Hungaria Zrt., S.C. Rail Cargo Romania S.R.L., Rail Cargo Italia S.p.A.) und führt in diesen Ländern auch Züge in eigener Verantwortung. Außerdem hält das Unternehmen 50 Prozent an der ÖBB-Produktion GmbH und 51 Prozent an der ÖBB-Technische Services GmbH.

Rail Cargo Hungaria Zrt.

Anfang 2012 erhielt das ungarische Tochterunternehmen der Rail Cargo Austria die Sicherheitsbescheinigung in Österreich. Derzeit wird die Genehmigung in Österreich nicht für Zugfahrten genützt, sie dient vielmehr der rechtlichen Absicherung bei der Verwendung ungarischen Personals in Österreich.

Rail Professionals Stütz GmbH

Das 2006 gegründete Unternehmen beschäftigte sich bisher vorwiegend mit der Bereitstellung von Triebfahrzeugführern für österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach der Erteilung aller notwendigen Bescheide erfolgte die Betriebsaufnahme im Güterverkehr Anfang 2011. Neben Spotverkehren wickelt das Unternehmen seit 2012 auch regelmäßige Containerverkehre zwischen der Slowakei und der Tschechischen Republik im Auftrag der Metrans-Gruppe ab.

Rhomberg Bahntechnik GmbH

Das Unternehmen ist im Bahnbau tätig. Im Jahr 2011 fand die Betriebsaufnahme statt. Die Rhomberg Bahntechnik GmbH ist vor allem in der Baustellenlogistik tätig.

RTS Rail Transport Service GmbH

Das Tätigkeitsfeld des zum Bahnbauunternehmens Swietelsky Bauges. m. b. H. gehörenden Unternehmens sind Güterverkehrsleistungen einschließlich Sondertransporten in Österreich und den Nachbarländern. Die RTS hat eine Tochtergesellschaft (RTS Rail Transport Service Germany GmbH) und arbeitet in Ungarn mit der Schwestergesellschaft MÁV Épcell Kft. zusammen. Sie verfügt außerdem über Sicherheitsbescheinigungen in der Slowakei, den Niederlanden und in der Tschechischen Republik. Der Schwerpunkt des Unternehmens liegt in der Baustellenlogistik, es werden aber auch immer

wieder Spotverkehre zwischen Deutschland und Ungarn durchgeführt.

Safety4you Baustellenlogistik GmbH

Ende 2011 hat das in Wels ansässige Unternehmen die Sicherheitsbescheinigung für das ÖBB-Netz (Güterverkehr) erhalten. Die Verkehrsgenehmigung war bereits Ende 2010 erteilt worden. Das Unternehmen arbeitete bisher vor allem im Bereich Baustellensicherheit auf Gleisbaustellen, darüber hinaus stellte es auch Triebfahrzeugführer für Arbeitszüge bereit. Seit Ende 2012 wickelt das Unternehmen auch Spotverkehre ab.

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH

Das Bahnunternehmen ist eine Tochtergesellschaft des integrierten Unternehmens Steiermärkische Landesbahnen. Der Geschäftsschwerpunkt liegt im Güterverkehr, wobei vor allem die Ganzzugtransporte Gleisdorf–Wiener Neustadt zu nennen sind. Außerdem betreibt die Steiermarkbahn Spotverkehre auf der Donauachse mit Kooperationspartnern aus Ungarn und Deutschland.

TX Logistik Austria GmbH

Das Unternehmen ist die österreichische Tochter des deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmens TX Logistik AG, die wiederum der Trenitalia S.p.A. gehört. In Österreich werden vor allem Transitgüterzüge über die Brennerachse nach Italien sowie Containerzüge aus Deutschland zum Terminal Wien Freudenau gefahren. Seit 2012 ist das Unternehmen auch auf der Tauernbahn tätig.

WESTbahn Management GmbH

2008 wurde die WESTbahn als erste Tochter der Railholding AG gegründet. Ziel war die Einrichtung eines schnellen Personenverkehrs auf der Westbahnstrecke. Im Dezember 2011 erfolgte die Aufnahme des planmäßigen Verkehrs auf der Strecke Wien–Salzburg–Freilassing.

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

Im Jahr 2009 hat die Wiener Lokalbahnen Cargo das Güterzuggeschäft der Muttergesellschaft Wiener Lokalbahnen AG in deren Netz und im ÖBB-Netz übernommen. Das Unternehmen ist vor allem im Container- und Ganzzugverkehr auf der Donauachse

zwischen der Nordsee und Rumänien tätig, in Österreich werden die Terminals Enns, Krems und Wien Freudenua regelmäßig bedient. Seit 2010 gibt es auch Containerzüge von Koper über den Semmering in die Slowakei. Dieses Programm wird durch zahlreiche Spotverkehre ergänzt.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Linzer Lokalbahn AG (LILO)

Die LILO ist Eigentümerin der elektrischen Lokalbahn von Linz über Eferding nach Waizenkirchen. 1998 wurde sie mit der Lokalbahn Neumarkt–Waizenkirchen–Peuerbach verschmolzen und hat deren Strecken übernommen. Das Unternehmen besitzt außerdem die Fahrzeuge, als Betriebsführer fungiert jedoch die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H.

Lokalbahn Lambach–Vorchdorf–Eggenberg AG

Die elektrifizierte Lokalbahnstrecke wurde 1903 eröffnet. Seit 1931 wird der Betrieb von Stern & Hafferl bzw. deren Vorgängergesellschaften geführt.

Neusiedler Seebahn GmbH

Das Unternehmen entstand 2010 durch Aufteilung der bisherigen Neusiedler Seebahn AG in einen österreichischen und einen ungarischen Teil. Der ungarische Teil ist nunmehr eine 100-prozentige Tochter der österreichischen Neusiedler Seebahn GmbH. Die Betriebsführung der Strecke von der Grenze bei Pamhagen bis Neusiedl am See obliegt der Raaberbahn.

ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt den Großteil des österreichischen Eisenbahnnetzes. Sie entstand 2009 durch die Verschmelzung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Das Unternehmen ist auch für die Bahnstromversorgung zuständig und betreibt eigene Kraftwerke.

Vernetzte integrierte Eisenbahnunternehmen

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Das integrierte Eisenbahnunternehmen erbringt vorwiegend Verkehrsleistungen auf dem eigenen

Streckennetz Graz–Köflach und Graz–Wies-Eibiswald. Ende 2010 übernahm die Graz-Köflacher Bahn auch den Personenverkehr Graz–Werndorf–Wies-Eibiswald über den neu errichteten Abschnitt Werndorf–Wettmannstätten der Koralmbahn.

Im ÖBB-Netz ist das Unternehmen außerdem im Güterverkehr tätig.

Die Graz-Köflacher Bahn ist zu 100 Prozent an der LTE Logistik und Transport GmbH und zu 50 Prozent an der slowenischen Adria Transport d.o.o. beteiligt.

Montafonerbahn AG

Die Montafonerbahn betreibt als integriertes Eisenbahnunternehmen auf eigener Infrastruktur Personen- und Güterverkehr. Die Strecke verläuft von Schruns nach Bludenz, wo sie mit dem ÖBB-Netz verknüpft ist. Zwar verfügt die Montafonerbahn über die Berechtigung, Züge im ÖBB-Netz verkehren zu lassen, nutzt diese aber nur für Fahrten im Bahnhofsbereich von Bludenz.

Raaberbahn (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt., GySEV)

Die Raaberbahn unterhält neben ihrer Stammstrecke Sopron–Ebenfurth auch die Strecke Pamhagen–Neusiedl am See der Neusiedler Seebahn GmbH, wobei die Züge in Gemeinschaft mit der ÖBB-Personenverkehr AG gefahren werden. In Westungarn hat das Unternehmen sein Netz Ende 2011 durch die Übernahme weiterer Strecken ausgeweitet.

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation – Salzburger Lokalbahn

Die Salzburg AG führt mit dem Geschäftsfeld Salzburger Lokalbahn auf der eigenen Infrastruktur Güter- und Personenverkehr zwischen Salzburg und Lamprechtshausen bzw. Trimmelkam. Das Unternehmen hat auch eine Zulassung im ÖBB-Netz. Dort ist es vor allem mit der Bedienung von Anschlussbahnen im Raum Salzburg und Umgebung beauftragt. Außerdem ist es mit dem Zwischenwerksverkehr von Salzburg-Liefering nach Hüttau beschäftigt und stellt am Tauern Lokomotiven und Personal für Schiebedienste an Zügen anderer Eisenbahnunternehmen.

In der Wintersaison betreibt die Salzburg AG Reisebüro-Turnuszüge im Raum Salzburg/Tirol/

Vorarlberg in Zusammenarbeit mit deutschen Eisenbahnunternehmen. Seit 2008 ist die Salzburg AG des Weiteren unter dem Namen Pinzgauer Lokalbahn für die nicht vernetzte Schmalspurbahn von Zell am See nach Krimml zuständig.

Steiermärkische Landesbahnen

Die Steiermärkischen Landesbahnen stehen zu 100 Prozent im Besitz des Landes Steiermark. Das eigene Streckennetz umfasst die Bahnlinien Feldbach–Bad Gleichenberg und Peggau–Übelbach sowie die nicht vernetzten Schmalspurbahnen Weiz–Oberfeistritz und Unzmarkt–Mauterndorf. Das Unternehmen ist zusätzlich Betreiber der nicht vernetzten Schmalspurbahn Mixnitz–St. Erhard und der Cargo Center Graz GmbH. Den Verkehr im ÖBB-Netz übt das Tochterunternehmen Steiermarkbahn aus.

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H.

Stern & Hafferl hat ihren Schwerpunkt im oberösterreichischen Personennahverkehr. Das Unternehmen ist Betriebsführer auf den vernetzten Strecken Linz–Eferding–Peuerbach/Neumarkt-Kallham und Lambach–Gmunden sowie auf den nicht vernetzten Schmalspurbahnen Gmunden–Vorchdorf, Vöcklamarkt–Attersee und auf der Straßenbahn Gmunden. Das Unternehmen ist auch im ÖBB-Netz tätig, wobei vorwiegend regionale Güterzüge im Raum um Wels und Lambach sowie auf der Bahnlinie Attnang-Puchheim–Bad Aussee im Auftrag der Rail Cargo Austria gefahren werden.

Wiener Lokalbahnen AG

Die Wiener Lokalbahnen AG ist hauptsächlich im Personenverkehr auf eigener Strecke tätig. Diese Strecke ist mit dem Netz der Wiener Linien verknüpft, sodass der Personenverkehr durchgehend von Baden Josefsplatz bis Wien Oper bedient werden kann. Die Wiener Lokalbahnen AG führte früher im eigenen Netz sowie im ÖBB-Netz auch Güterverkehr durch, hat dieses Geschäftsfeld jedoch 2009 an die Tochter Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH ausgegliedert. Neuerdings erbringt das Unternehmen auch Personenverkehrsleistungen im ÖBB-Netz, und zwar hauptsächlich Ausflugs- und Nostalgiefahrten.

Nicht vernetzte Eisenbahnunternehmen

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH

Das Unternehmen betreibt neben dem Innsbrucker Straßenbahnnetz die Stubaitalbahnen von Innsbruck nach Fulpmes. Beide Netze sind miteinander verknüpft. Da sie in der Spurweite von 1.000 Millimetern ausgeführt sind, gibt es keine Vernetzung mit den ÖBB-Strecken.

Lokalbahn Mixnitz–St. Erhard AG

Das Unternehmen ist Eigentümer der elektrisch betriebenen Schmalspurbahn von Mixnitz nach Breitenau. Diese dient vorwiegend dem Magnesittransport. Den Betrieb auf der Schmalspurbahn sowie auf den normalspurigen Anschlussgleisen in Mixnitz besorgen die Steiermärkischen Landesbahnen.

Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf AG

Das Unternehmen ist eine 100-Prozent-Tochter von Stern & Hafferl. Es besitzt die elektrifizierte Schmalspurbahn von Vorchdorf nach Gmunden. Die Betriebsführung obliegt der Muttergesellschaft.

Lokalbahn Vöcklamarkt–Attersee AG

Der Gesellschaft gehört die elektrische Schmalspurbahn von Vöcklamarkt nach Attersee, die auch unter dem Namen Attergaubahn bekannt ist. Die Betriebsführung erfolgt durch Stern & Hafferl.

Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH

Das Unternehmen wurde 1997 anlässlich der Übergabe der schmalspurigen Zahnradbahn auf den Schneeberg gegründet und führte ab diesem Zeitpunkt den Betrieb als integriertes Unternehmen. Seit Ende 2010 hat die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H. (NÖVOG) die Betriebsführung inne, die Niederösterreichische Schneebergbahn ist nur mehr Betreiber der Infrastruktur.

Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m. b. H. (NÖVOG)

Das Unternehmen ist schon seit längerer Zeit als Kompetenzzentrum für den öffentlichen Verkehr des Landes Niederösterreich tätig. 2010 verlagerte sich der Schwerpunkt durch die Übernahme zahlreicher

Nebenbahnstrecken in Niederösterreich zu einem Infrastrukturunternehmen. Seither besitzt die NÖVOG die Konzession zum Betrieb der Strecken St. Pölten–Mariazell, Waidhofen/Ybbs–Gstätt, Gmünd–Groß Gerungs, Gmünd–Litschau und Puchberg–Hochschneeberg. Es handelt sich bei allen um Schmalspurbahnen, wobei nur die beiden erstgenannten Strecken Regelverkehr aufweisen. Die normalspurigen Strecken des Unternehmens wurden noch vor der Übergabe seitens der ÖBB-Infrastruktur AG als öffentliche Eisenbahnen eingestellt, einige werden nunmehr als Anschlussbahnen betrieben.

Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Das Unternehmen besitzt und betreibt die schmalspurige Zillertalbahn von Jenbach nach Mayrhofen. In den letzten Jahren wurden einige Streckenabschnitte zweigleisig ausgebaut, um einen Halbstundentakt zu ermöglichen. Neben dem Personenverkehr gibt es auch noch nennenswerten Güterverkehr mit Rollwagen.

Des Weiteren gehören in diese Kategorie noch einige ausschließlich dem Tourismus dienende Bahnen, die der Vollständigkeit halber taxativ aufgezählt werden:

- Achenseebahn AG
- Salzkammergutbahn GmbH (Schafbergbahn)
- Verbund Austrian Hydro Power AG (Höhenbahn Schoberboden–Reißeck)

Neue Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Jahr 2012 gab es zusätzlich zu den angeführten Eisenbahnverkehrsunternehmen noch drei weitere, die über eine Verkehrsgenehmigung in Österreich verfügen. Allerdings konnten diese Unternehmen bisher nicht aktiv werden, da sie noch keine Sicherheitsbescheinigung haben.

Cargo Service GmbH (CargoServ)

Das Tochterunternehmen der LogServ besitzt seit 2012 eine eigene Verkehrsgenehmigung. Für 2013 wird die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung erwartet, dann sollen die Netzverkehre von der Muttergesellschaft übernommen werden.

MEV Independent Railway Services GmbH

Das Unternehmen wurde 2005 gegründet und ist eine Schwester der deutschen MEV Eisenbahn-Ver-

kehrsgesellschaft mbH. Bisher war das Unternehmen vorwiegend als Personaldienstleister und als Berater für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig. Für 2013 wurde die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung erwartet.

ÖKOMBI GmbH

Das Unternehmen fährt als Tochter der Rail Cargo Austria die Züge der Rollenden Landstraße. Das seit 1987 tätige Unternehmen erhielt im Sommer 2010 die Verkehrsgenehmigung für den Güterverkehr. Im Mai 2013 wurde das Unternehmen mit der Muttergesellschaft verschmolzen.