Eisenbahnregulierung

Tätigkeitsbericht Schienen-Control GmbH

Inhaltsverzeichnis

Vorwort 3

BM Doris Bures 3
HR Dr. Gerhard Hellwagner 4
SC Mag. Christian Weissenburger 5
GF Georg Fürnkranz 6

Zusammenfassung / Summary 8

Zusammenfassung 8
Summary 13

Die Rolle der Regulierungsbehörde 17

Zusammensetzung und Struktur der SCK 17
Das Team der Schienen-Control GmbH 19
Die Schienen-Control GmbH als Unternehmen 22
10 Jahre Regulierungsbehörde 24

Die Bahnliberalisierung in der Europäischen Union 34

Die Eisenbahnpakete der EU 34
Europäische Rechtsvorschriften in der Verkehrspolitik 39
Internationale Netze 43

Rechtlicher Rahmen 46

Behördenstruktur in Österreich 46
Verfahrensablauf für ein neues EVU 48
Die Aufgaben der SCHIG 50
Unfallstatistik 52

Marktentwicklung 53

Wirtschaftsentwicklung und Güterverkehr 53
Marktentwicklung 2008 56
Gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen 67
Auswirkung auf den bisherigen Monopolisten 70
Zwischen Markteintritt und Konzentration 71

Infrastruktur 76

Das österreichische Eisenbahnnetz 76
Pünktlichkeit und Performance Regime 80
Technische Überwachung 82
Traktionsenergie, Bahnstrom 86
Durchleitung von Traktionsenergie 89

Themen der Regulierung 91

Schwerpunkte der Arbeit der SCK 91
Infrastrukturbenutzungsentgelte in Österreich 98
Zugang zu Schienenfahrzeugen 103
Zugangsrechte auf Anschlussbahnen und Terminals 106
Fahrplankoordination 109

Hindernisse der Marktentwicklung 112

Ergebnisse der SCG-Erhebung 2008 112

Kundenzufriedenheit 120

SCG – Schlichtungsverfahren 120
Fahrkartenpreise im Vergleich 126

Internationale Zusammenarbeit 128

Erfahrungsaustausch der Regulatoren 128
Verschub in Europa 131

Fachbeiträge 134

Life Cycle Kosten im Oberbau 134
Anreizregulierung 138

Zahlen und Fakten 141

Eigentümerstruktur 141
Marktteilnehmer 147
Adressen der Regulatoren in Europa 154
Quellenangabe 158

Vorwort

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

Ich freue mich, Ihnen den dritten Tätigkeitsbericht der österreichischen Eisenbahnregulierungsstelle Schienen-Control GmbH vorlegen zu können.
Im abgelaufenen Jahr wurde auch für eine breitere Öffentlichkeit erkennbar, dass Eisenbahn in Österreich nicht nur ÖBB bedeutet: Mit der Liberalisierung im Personenverkehr planen nun auch andere Unternehmen, Bahnpersonenverkehrsleistungen anzubieten. Eine Entwicklung, die es im Güterverkehr schon seit rund einem Jahrzehnt gibt und die für das System Eisenbahn und die Bahnkundinnen und -kunden insgesamt positiv ist.
Gerade mit den jüngst verabschiedeten Konjunkturpaketen hat die Politik unter Beweis gestellt, dass sie ihrer Aufgabe, die nötige Infrastruktur für einen optimalen öffentlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen, mit großem Engagement nachkommt. Investitionen in Infrastruktur sind kein Selbstzweck, hier werden Werte für Generationen geschaffen.
Innerhalb Österreichs werden rund 50 Bahnhöfe renoviert oder neu gebaut und die Ausbaumaßnahmen der wichtigen Magistralen West-, Süd und Tauernbahn vorangetrieben. Im internationalen Bereich ist es gelungen, für den Brennerbasistunnel eine Lösung zu finden, die eine Entlastung der Bevölkerung im Nord-Süd-Transit verspricht.
Die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden der Bahn ist mir besonders wichtig, deshalb ist die Schlichtungsstelle der Schienen-Control GmbH eine sehr wichtige Einrichtung. Und es freut mich daher besonders, dass die meisten der an sie herangetragenen Probleme zur Zufriedenheit aller beteiligten Kundinnen und Kunden sowie Eisenbahnunternehmen gelöst werden konnten.
Auch in den kommenden Jahren steht die Optimierung der Eisenbahn ganz oben auf der Tagesordnung meines Ministeriums. Leistungsfähige und sichere Verkehrsnetze sind ein ganz entscheidender Standortfaktor für die Wirtschaft. Und gerade im Hinblick auf den Klimaschutz ist die Bahn der Verkehrsträger der Zukunft. Mit keinem anderen Verkehrsmittel ist man so umweltfreundlich und sicher unterwegs. Um aber im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern bestehen zu können, müssen auch hier die Angebote laufend verbessert werden.
In diesem Sinne hoffe ich auf weitere gute Zusammenarbeit und freue ich mich auf nächste gemeinsame Schritte.

Doris Bures, Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

Sehr geehrte Damen und Herren!

Bereits in den Vorworten zu den Tätigkeitsberichten der SCG für die Jahre 2006 und 2007 habe ich darauf hingewiesen, dass die hervorragende Tätigkeit dieser Einrichtung nicht nur der interessierten Fachwelt, sondern auch einem breiteren Publikum weitestgehend bekannt wurde.

Auch der Tätigkeitsbericht für das Jahr 2008 gibt einen umfassenden Bericht über die Tätigkeit der Regulierungsbehörden SCG und SCK wider.

Besonders herausgefordert wurden die Tätigkeiten der Regulierungsbehörden SCG und SCK durch das im Jahr 2008 eingeleitete wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren gegen die ÖBB Holding AG wegen mangelnder Unabhängigkeit der Konzerntöchter.

Die Durchführung dieses wichtigen aufsichtsbehördlichen Verfahrens aus europarechtlicher und nationaler Sicht wäre nicht möglich gewesen, ohne die bisher bewährte Zusammenarbeit zwischen der SCG einerseits und der SCK andererseits.

Als Vorsitzender der SCK möchte ich in diesem Zusammenhang neuerlich festhalten, dass es Aufgabe der SCK im Zusammenwirken mit der SCG ist, einen chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Schienenmarktes auf Haupt- und Nebenbahnen herzustellen.

Im Jahr 2008 haben die Aufgaben der SCK und SCG erheblich zugenommen. Die Mitglieder der SCK und der Geschäftsführer der SCG und seine Mitarbeiter haben den gesteigerten Arbeitsaufwand erfolgreich und klaglos bewältigt.

Über die umfangreiche Tätigkeit der SCK wird in Zusammenarbeit mit der SCG nunmehr in Form eines Newsletters berichtet, abzurufen im Internet unter www.scg.gv.at, dies ist ein wichtiger Beitrag zur Rechtssicherheit am Schienenverkehrsmarkt.

In Zukunft werden die Aufgaben der Regulierungsbehörden SCG und SCK schon im Hinblick auf die Liberalisierung des Personenschienenverkehrs im Jahr 2010 und die daraus zu erwartenden Benützungskonflikte zunehmen. Zur Lösung dieser Konflikte wird die SCK wie immer auf die wertvollen Erkenntnisse und Erfahrungen sowie auf das ausgezeichnete Know-how des Geschäftsführers der SCG und seiner Mitarbeiter zurückgreifen.

Als Vorsitzender der SCK habe ich auch für die Zukunft den Wunsch, dass diese hervorragende Zusammenarbeit in den künftigen Jahren der Funktionsperiode der SCK fortgesetzt werden möge.

Im Namen der Mitglieder Univ. Prof. Dkfm. Dr. Brigitta Riebesmeier und Univ. Prof. DI Dr. Erich Kopp sowie der Ersatzmitglieder Dr. Robert Streller, Univ. Prof. DI Dr. Klaus Rießberger und Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer der Schienen-Control Kommission danke ich dem Geschäftsführer der Schienen-Control GmbH und seinen Mitarbeitern für die Unterstützung der verantwortungsvollen Tätigkeit der Schienen-Control Kommission.

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

Liebe Leserinnen und Leser!

Als vor 10 Jahren die Schienen-Control GmbH als österreichische Eisenbahnregulierungsstelle gegründet wurde, war selbst für Fachleute kaum noch absehbar, wie sich der Schienenverkehrsmarkt entwickeln würde: Von einem Gemetzel der ehemaligen Staatsbahnen auf dem Schienennetz des Transitlands Österreich bis hin zu gar keinen Konsequenzen der Marktöffnung war alles denkbar.

Die Praxis hat uns gezeigt, daß eine moderate Marktentwicklung mit mittlerweile 24 Eisenbahnunternehmen, die sich den österreichischen Markt teilen, stattgefunden hat. Im Güterverkehr werden dabei rund 10%, im Personenverkehr ein deutlich geringerer Anteil von Privatbahnen abgewickelt, die internationale Liberalisierung greift hier aber auch erst in den nächsten Jahren.

Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Entwicklung dieses Marktes war und ist eine faire Wettbewerbssituation. Zur Gewährleistung dessen sind in Österreich die Schienen-Control Kommission und die Schienen-Control GmbH eingerichtet worden. Sie sorgen für die erforderliche Wettbewerbsaufsicht und Streitschlichtung.

Aus der Sicht des Eigentümers und damit des Aufsichtsrates ist neben der fachlich tadellosen Arbeit der Gesellschaft vor allem auch die sparsame und wirtschaftliche Geschäftsführung wesentlich. Es freut mich daher ganz besonders, daß es hier gelungen ist, in den letzten Jahren den Gesamtaufwand von Jahr zu Jahr weiter zu senken ohne daß darunter die Qualität der Arbeit gelitten hätte, ganz im Gegenteil, wie unter anderem der vorliegende Bericht zeigt.

Insgesamt zeigt sich also die Richtigkeit des Konzepts dieser 1999 gegründeten Regulierungsbehörde (das inzwischen im übrigen in vielen Länden Nachahmer gefunden hat): Schlanke Organisation, unabhängig, sachlich kompetent, aber zurückhaltend, um effiziente Konsenslösungen gegenüber formellen Verfahren zu bevorzugen.

Möge daher der erfolgreiche Weg der letzten Jahre seine Fortsetzung und dieser Bericht Ihr Interesse finden.

SC Mag. Christian Weissenburger

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

Die österreichische Eisenbahn-Regulierungsstelle Schienen-Control GmbH ist 2009 10 Jahre alt! Eine entsprechende Festveranstaltung ist für den Herbst geplant. Dieser dritte Jahresbericht ist daher zum Teil auch ein Rückblick auf lange vergangene Aktivitäten, vor allem aber spiegelt er die Ereignisse des Jahres 2008 wieder.

Gerade dieses Jahr 2008 war von einer erfolgreichen Ausweitung der Aktivitäten der SCG gekennzeichnet: Die Zahl der abgewickelten Verfahren der SCK unter ihrem langjährigen Vorsitzenden, Senatspräsident des OLG Wien i. R. Hofrat Dr. Gerhard Hellwagner stieg sprunghaft an, keine einzige Entscheidung der österreichischen Eisenbahnregulierungsstelle wurde angefochten bzw. etwa gar aufgehoben. 2008 war auch das Jahr einer personellen Erneuerung der SCG, denn nach dem Abgang der langjährigen Prokuristin Mag. Lutter zur ÖBB-PV-AG waren wesentliche Funktionen neu zu besetzen, was mit den neuen Mitarbeitern Dipl.-Ing. Vanicek und Beier hervorragend gelang. Dennoch konnte der finanzielle Aufwand der SCG zum vierten Mal in Folge gegenüber dem jeweiligen Vorjahr gesenkt werden!

Das Eisenbahnjahr 2008 war für die österreichischen Bahnen ein durchaus erfolgreiches, wenngleich im letzten Quartal die Wirtschaftskrise bereits deutlich ihre Schatten zeigte, 2009 sind weitere dramatische Einbrüche im Transportmarkt zu erwarten.

Daß der Zuwachs des Vorjahres nach wie vor zu einem bei weitem überproportionalen Anteil auf das Konto der „Privat“-bahnen geht, zeigt, daß der Markt – vor allem auch dank der Tätigkeit der Regulierungsbehörde SCK/SCG – funktioniert.

Wie schon im Vorjahr konnte die Schlichtungsstelle der SCG, die sich mit Problemen befaßt, die zwischen Endkunden (Fahrgästen) und Eisenbahnunternehmen nicht lösen ließen, auch 2008 zu unserer Freude letztlich alle an sie herangetragenen Fälle im Konsens, also zur allgemeinen Zufriedenheit lösen. Für 2009 ist hier eine Intensivierung dieser Tätigkeiten im Rahmen der Umsetzung der Fahrgastrechte-Verordnung der EU vorgesehen.
Stärker als in den vergangenen Jahren werden Fakten und Zusammenhänge der Marktentwicklung analysiert und dargestellt, die statistischen Erhebungen der letzten Jahren tragen Früchte und ermöglichen auch im internationalen Vergleich äußerst tiefgreifende und interessante Erkenntnisse der Marktbeobachtung, von denen einige allerdings mit Rücksicht auf Geschäftsgeheimnisse nur anonymisiert bzw. aggregiert wiedergegeben werden können.
Ein traditionell fester Bestandteil des Berichts der SCG ist eine Übersicht über die wesentlichsten Fakten der in Österreich tätigen Bahnen auf dem jeweils letzten Stand sowie Veränderungen im Eisenbahnnetz. Aber auch die Arbeit anderer Behörden und Einrichtungen im Eisenbahnsektor finden Erwähnung.
Mir bleibt daher nach mittlerweile 4 Jahren Tätigkeit an der Spitze der SCG und dem dritten Jahresbericht nur die Hoffnung, dass Sie die Lektüre unseres Berichts als interessant und bereichernd empfinden und den österreichischen Bahnen viele erfolgreiche weitere Jahre zu wünschen.

Georg Fürnkranz, Geschäftsführer SCG

Zusammenfassung / Summary

Mit der vorliegenden Publikation erscheint hiermit der dritte Bericht der Regulierungsbehörde SCK und SCG über ihre Tätigkeit und die Entwicklung der Eisenbahnen in Österreich. Die SCG freut sich, mit den folgenden detaillierten Informationen einen Einblick in ihre Tätigkeit und das Bahngeschehen im Allgemeinen bieten zu können.

Das österreichische Eisenbahnnetz umfasst 6.383 km, wobei die Betriebslänge des größten Betreibers ÖBB Infrastruktur Betrieb AG 5.664 km beträgt. An neuen nennenswerten Inbetriebnahmen kam im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Westbahn die Verbindung nach Purkersdorf hinzu. Abgegeben wurde hingegen die schmalspurige Pinzgaubahn an die Salzburger Lokalbahn, welche schon mit der Übernahme der Schafbergbahn schöne Erfolge erzielen konnte. Die Pinzgaubahn ist jedoch nicht vernetzt und unterliegt daher nicht der Regulierung.

Entwicklung des Eisenbahnmarkts

Das Jahr 2008 begann gut, ab der Jahresmitte wurden jedoch die Auswirkungen der Wirtschaftskrise spürbar, die im vierten Quartal bereits erhebliche Wirkungen auf das Transportaufkommen im Güterverkehr zeitigte. Somit sind die Zuwachsraten des Güterverkehrsaufkommens im Berichtsjahr 2008 mit 0,3% Bruttotonnenkilometer relativ gering, womit Österreich deutlich hinter dem Ergebnis von +3,3% von 2007 zurückliegt. Insgesamt wurde 2008 152,2 Mio Zugkm bei 76,2 Gesamtbruttotonnenkilometern (GBrTKm) im österreichischen Netz erbracht. Diese Leistungen ergaben ein Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) von 437,9 Mio €. Lässt man die EVUs des ÖBB-Konzerns außer Betracht, ergeben sich für 2008 5,5 Mio. Zugkm bei 5,1 Mrd. GBrTKm, die ein IBE von 18,9 Mio. € ergaben.

Siebzehn private Verkehrsunternehmen fahren im Netz der ÖBB und erreichen im Güterverkehr einen Marktanteil von knapp 10% der Leistungen und nahezu 14% des Aufkommens. Die größten privaten EVUs sind Lokomotion, WLB Cargo und LogServ. Die Auslastung der Züge des Spitzenreiters hat sich gegenüber 2007 mit durchschnittlich 1.215 Tonnen/Zug nochmals verbessert. Mehr als die Hälfte des Brennertransits verbuchen die großen „Privaten“, die teilweise im Eigentum der ehemaligen Staatsbahnen in Italien und Deutschland stehen. In der Bedeutung der Strecken für den privaten Güterverkehr folgen die weiterhin boomende Westbahnachse sowie die Tauernachse. Regelmäßig bedient wurde erstmals 2008 auch die Semmeringachse durch Private. Gleichzeitig erfolgt aber nach wie vor ein großer Teil des Verkehrs der traditionellen Privatbahnen mit eigener Infrastruktur auf Basis einer Kooperation mit der jeweiligen ÖBB-Tochterfirma. Das gilt vor allem für den Personenverkehr, wo es noch fast keinen Wettbewerb gibt. Dennoch haben auch hier die Privatbahnen (allerdings auf eigener Infrastruktur) einen Marktanteil von rund 11% gemessen an den beförderten Personen.

Das Jahr 2008 brachte auch strukturelle Veränderungen im Schienengüterverkehrsmarkt mit sich. So wurde von der Wettbewerbsbehörde in Brüssel der Kauf der MÁV Cargo durch die Rail Cargo Austria (RCA) mit der Auflage genehmigt, dass es eine Entflechtung zwischen RCA und GySEV gibt, der Kauf wurde im November 2008 wirksam. Zur selben Zeit erwarb die RCA auch Anteile an der italienischen Privatbahn Linea und kann dadurch auch mit Eigenverkehren in Italien tätig werden.

Auch die GKB hat ihren Aktionsradius erweitert und begann im Jahr 2008 mit der Führung von Ganzzügen aus Slowenien nach Österreich, wobei sie sich ihrer Tochterunternehmen Adria Transport (Slowenien) und LTE (Österreich) bedient.

Schließlich erhielten im Jahr 2008 auch zwei neue EVUs vom BMVIT eine Verkehrsgenehmi-

gung. Es sind dies die Rail Professionals Stütz GmbH (RPS) und die Majestic Imperator Train de Luxe Waggon Charter Gesellschaft m.b.H. (MIT). Nachdem diese Unternehmen jedoch 2008 keine Sicherheitsbescheinigung für das ÖBB-Netz erlangten, wurden sie im Berichtsjahr noch nicht als EVU tätig.
Die Ende 2008 in Kraft getretenen Schienennetz-Nutzungsbedingungen und die darin enthaltene Berechnung des IBE ergaben gegenüber dem Vorjahr keine strukturellen Änderungen. Für das Jahr 2010 wurden jedoch deutliche Änderungen in der Struktur des IBE verlautbart, wird doch die Differenzierung im Güterverkehr entfallen. Der bestehende Personenverkehrsbonus entfällt ebenfalls, im neuen Stationspreismodell werden künftig alle Stationen mit einem Mindestentgelt ausgewiesen.

Rechtliche Neuerungen

Im Jahr 2008 traten zwar keine neuen gesetzlichen Regelungen in Kraft, allerdings wurden seitens der EU Kommission im Zusammenhang mit der Umsetzung des 1. Eisenbahnpakets mehrere Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, darunter auch eines gegen Österreich. Dabei geht es um die mangelnde Unabhängigkeit des Infrastrukturmanagers von der ÖBB Holding AG, um das Fehlen eines Performance Regimes und um unzureichende Rechte der Regulierungsbehörde. Das Vertragsverletzungsverfahren läuft noch, bereits eingeleitete Verfahren der SCK beweisen allerdings, dass manche Kritikpunkte bereits ausgeräumt werden konnten.
In einer Enquete über Fahrgastrechte im Rahmen des 3. Eisenbahnpakets wurden deren Wirkung auf den österreichischen Markt erörtert. Die EU-Fahrgastrechte-Verordnung sieht etwa vor, dass bei Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb Entschädigungen zu bezahlen sind. An Umsetzungsschritten ist einerseits eine Stelle zur Durchsetzung der Fahrgastrechte gemäß Artikel 30 zu notifizieren, andererseits kann Österreich Ausnahmen z.B. für den Nahverkehr in Anspruch nehmen. Das wird vor allem seitens der Privatbahnen gefordert, weil diese Entschädigungen für hohe Folgeschäden auf fremden Netzen fürchten. Die nationale Gesetzgebung kann gewisse Abweichungen von der EU-Verordnung zulassen, eine entsprechende gesetzliche Regelung ist in Österreich für 2009 zu erwarten.

Europäische Entwicklungen

Im Jahr 2008 wurde von der EU-Kommission die Evaluierung des 1. Eisenbahnpakets fortgesetzt. Diese dient dazu, Adaptierungen/Präzisierungen der im Rahmen des 1. Eisenbahnpakets vorgeschlagenen Maßnahmen vorzunehmen. An dieser Evaluierung nahm auch die SCG teil. Im Jahr 2008 wurden die vorläufigen Ergebnisse des Prozesses (Fragebogenerhebung) präsentiert, außerdem gab es eine Überprüfung der Vor- und Nachteile bestimmter Maßnahmen und die Präsentation der vorläufigen Ergebnisse der Wirkungsanalyse und das Feedback der Stakeholder. Die endgültigen Ergebnisse der Evaluierung werden jedoch erst 2009 vorliegen.
Weiters wurden auf europäischer Ebene die Probleme des Zugangs zu Anschlussbahnen und Terminals weiter diskutiert. Der freie Zugang zur „Letzten Meile“ ist eine wesentliche Voraussetzung für ein Funktionieren des liberalisierten Güterverkehrsmarkts. 2008 wurden auch Änderungen bei der Zuordnung des Verschubs (bisher Infrastruktur) diskutiert, die aber erst 2009 umgesetzt werden sollen.

Schlichtungsstelle

2008 war das zweite Jahr des Bestehens der Schlichtungsstelle und zugleich auch das erste volle Arbeitsjahr, da die Schlichtungsstelle erst im März 2007 ihre Tätigkeit aufgenommen

hatte. Obwohl es keine gesonderte Öffentlichkeitsarbeit gab, wandten sich deutlich mehr Beschwerdeführer als im Jahr davor direkt oder über Interessensvertretungen an die SCG. Insgesamt verzeichnete die Schlichtungsstelle 151 Beschwerdefälle im Jahr 2008, was gegenüber dem Jahr davor eine Steigerung ca. 45% bedeutet.
Bei den von den Beschwerden betroffenen Unternehmen ergaben sich leichte Verschiebungen. Unverändert dominierend mit fast 97% aller Beschwerden blieb der Branchenführer ÖBB (90% Marktanteil), allerdings gab es innerhalb des Konzerns eine breitere Streuung. Nichtsdestotrotz betrafen mehr als 87% oder 132 Beschwerden die ÖBB PV AG. An direkten Entschädigungen konnten im Jahr 2008 für Kunden von Eisenbahnunternehmen € 1.441,45 in 22 Fällen erreicht werden, im Jahr davor waren es € 554 in fünf Fällen gewesen.

Arbeit der Regulierungsbehörde

Für die Regulierungsbehörde Schienen-Control Kommission brachte das Jahr 2008 eine Fülle von Tätigkeiten mit sich. Es gab acht Sitzungen, was abermals eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr darstellt. Außerdem fand eine Klausur statt, in welcher Fragen im Zusammenhang mit dem 3. Eisenbahnpaket der EU erörtert wurden. Zu den Themen der SCK-Sitzungen zählten neben der Genehmigung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen insgesamt dreizehn Verfahren der Wettbewerbsaufsicht (ohne Anschlussbahnen). Gegenstand waren unter anderem Änderungen der Stationskategorie und die damit verbundenen Erhöhung des Stationsentgelts. Hinsichtlich der Diskriminierung beim Zugang zu Schulungseinrichtungen gab es ebenfalls ein Verfahren, in dem die SCK ihre Zuständigkeit feststellte und in einem weiteren Verfahren die SCG mit der Beobachtung der weiteren Vorgangsweise hinsichtlich des Angebots an Schulungsveranstaltungen beauftragte. In der Frage der Unabhängigkeit von Tochterunternehmen der ÖBB-Holding wurde auf Grundlage eines Berichts des Rechnungshofs ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren eingeleitet.
In einem weiteren Verfahren ging es um die Verweigerung von Schiebeleistungen auf einer Bergstrecke. Ein marktbeherrschendes EVU lehnte – im Gegensatz zu entsprechenden Diensten für andere Privat-EVUs auf anderen Strecken – eine solche Leistung auf der gegenständlichen Bergstrecke ab. Die SCK stellte mittels Beschluss fest, dass die Frage, ob das jeweilige EVU aus Kapazitätsgründen Schiebeleistungen durchführt oder nicht, nicht ausschließlich dessen eigener Beurteilung unterliegt, sondern von der SCK im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht überprüft werden kann. Sonstige Verfahren betrafen kapazitätssteigernde Maßnahmen auf einem überlasteten Streckenabschnitt, die Vorgangsweise bei Trassenzuweisungen, neue Stationspreise, den Inhalt einer Konzession sowie den Rabatt für Triebfahrzeuge mit ETCS-Ausrüstung.
Insgesamt 27 Anträge von Anschlussbahnen auf Erleichterungen gemäß §75a EisbG sowie ein Antrag auf Fristerstreckung langten bei der SCK ein. 19 Anträgen auf Erleichterung wurde nach Anhörung der Betroffenen stattgegeben, es gab auch Aufschübe und einige Verfahren waren zu Jahresende noch anhängig.
Die bevorstehende Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs hat die Frage des Abschlusses von Rahmenverträgen für die Nutzung der Schienennetzinfrastruktur aktualisiert. Bisher gibt es in der Frage der Rahmenverträge zwar gewisse Erfahrungen aus Deutschland, die von „RailNetEurope“ erstellten Muster enthalten aber nur formale, jedoch keine inhaltlichen Vorgaben. SCK und SCG sind diesbezüglich in engem Kontakt mit den Netzbetreibern, um in dieser Frage eine gesetzeskonforme Regelung herbeizuführen.
Seit Ende 2008 gibt die Regulierungsbehörde einen Newsletter heraus, der künftig viermal

Die GKB-Töchter Adria Transport und LTE sind für einen zwischen Slowenien und Österreich verkehrenden Zug mit Mineralöltransporten tätig geworden, wodurch nunmehr auch auf der Südbahnachse regelmäßig private Güterzüge anzutreffen sind, wie hier im Bahnhof Wampersdorf.

im Jahr erscheint und Auskunft über die Tätigkeit von SCK und SCG gibt. Darin werden aktuelle Themen und Verfahren ebenso behandelt wie Berichte über die Zusammenarbeit mit nationalen und internationalen Behörden sowie über die Teilnahme an verschiedenen Veranstaltungen. Der Newsletter kann abonniert oder über die Homepage der SCG heruntergeladen werden.

Die hier aufgezählten Verfahren und sonstigen Tätigkeiten der SCK zeigen eine deutliche Zunahme der Aufgaben von SCK und SCG, insbesondere durch die Novelle des Eisenbahngesetzes aus dem Jahr 2006 aber auch durch die fortschreitende Liberalisierung. So gesehen waren die ersten zehn Jahre bereits sehr interessant, das 3. Eisenbahnpaket und die damit zusammenhängenden weiteren Liberalisierungsschritte werden wohl dafür sorgen, dass die Anzahl der Aufgaben der Regulierungsbehörde weiter zunimmt und die nächsten zehn Jahre mindestens genau so interessant sein werden.

Zusammenarbeit mit österreichischen Behörden

Auf Einladung des Bundeskanzleramtes wurden anlässlich der OECD-Länderprüfung Österreich 2009 von der SCG die wesentlichsten Ge-

gebenheiten des Wettbewerbs im Schienenbereich erläutert. Besonderes Interesse hatte das OECD-Team dabei an der Frage, inwieweit sich die Liberalisierung auf die Kosten- und Preisstrukturen ausgewirkt hat. Hier war im Güterverkehr durchaus eine deutliche Veränderung festzustellen, weil die früher überdurchschnittlich hohen Tarife für schwere Massengüter (Kohle, Erz) deutlich gesunken sind.

Internationale Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden

Die Zusammenarbeit mit den ausländischen Regulierungsbehörden wurde 2008 fortgesetzt und intensiviert. Im Mittelpunkt stand dabei der bereits seit 2007 anhängige Konflikt mit dem Verein „RailNetEurope“ und dessen Weigerung, den Regulierungsbehörden Informationen über Trassenzuweisungen zur Verfügung zu stellen. Die Frage wurde gemeinsam mit anderen europäischen Regulatoren diskutiert und soll 2009 einer Lösung zugeführt werden.

Weitere Themen waren die Zusammenarbeit europäischer Infrastrukturmanager und die sich daraus ergebende Problematik für die Regulierungsbehörden, die Rolle der Regulatoren bei der Bemessung der Infrastrukturbenützungsentgelte, die Entscheidungspraxis in Streitfällen und das 3. Eisenbahnpaket.

Die SCG als Unternehmen

Im Berichtsjahr gab es keinerlei Veränderungen bei den Organen der SCG (Geschäftsführung und Aufsichtsrat). Angesichts der gestiegenen Aufgaben für die SCG wurde der Personalstand wieder auf der Sollstand gebracht. Dennoch konnte der gesamte Aufwand 2008 trotz dieser zusätzlichen Personalaufnahmen und einer Zunahme der Zahl von SCK-Sitzungen gegenüber dem Vorjahr um 3,2 Prozent auf ca. 803.000 € gesenkt werden.

Ausblick

Die Liberalisierung im Schienenpersonenverkehrsmarkt wirft ihre Schatten bereits voraus. So kam es 2008 zur Ankündigung eines neuen Unternehmens, private IC-Verkehre auf der Westbahn führen zu wollen. Die damit in Zusammenhang stehenden wettbewerbsrechtlichen Fragen werden die Regulierungsbehörde in den Folgejahren sicherlich stark beschäftigen, zumal inzwischen auch noch ein anderer Mitbewerber seinen Markteintritt angekündigt hat.

Summary

This is the third report of the regulatory body SCK and SCG on its activities and on the development of railways in Austria during the year 2008. SCG is pleased to give you an insight in its activities and on the railway market in this report.

The Austrian railway network length is 6.383 km, of which the main operator ÖBB runs 5.664 km. During 2008 the Hütteldorf - Purkersdorf section near Vienna has been quadrupled which was the only addition to the network. On the other hand the narrow gauge branch line Pinzgaubahn has been handed over to operator Salzburger Lokalbahn, which already took over the Schafbergbahn successfully. The Pinzgaubahn is not an interlaced railway and therefore not subject of regulatory issues.

Development of the railway market

2008 started as a good year for railways but from mid-2008 the effects of the economic crisis appeared which had significant impacts on traffic volumes in the 4th quarter of the year. That is why growth of gross tonne kilometres was quite low at 0,3% in 2008 which compares to 3,3% in 2007. In 2008 152,2 million train kilometers and 76,2 billion gross tonne kilometres have been handled which resulted in infrastructure fees of 437,9 million €. In 2008 private operators contributed 5,5 million train kilometres and 5,1 billion gross tonne kilometres and paid infrastructure fees of 18,9 million €.

17 private operators use the ÖBB network and have a market share of 10% in tonne kilometres and almost 14% in tons. The biggest private operators are Lokomotion, WLB Cargo and LogServ. The top operator could raise its average train load to 1.215 tons per train. More than 50% of transit across the Brenner is operated by private companies which are partly owned by incumbents from Germany and Italy. Next in this ranking of corridors are the Westbahn and the Tauernbahn. Since 2008 the Semmering also has regular freight trains operated private railway enterprises.

However, the majority of traffic generated by the traditional private railways with their own infrastructure is still being operated in co-operation with one of the ÖBB companies. Above all this is the case in passenger traffic with nearly no competition at present. Nevertheless private operators with own infrastructure have a market share of 11% in the number of passengers carried.

In 2008 there were also some structural changes in the freight traffic market. EU authorities finally agreed to the acquisition of MÁV Cargo by Rail Cargo Austria (RCA) on the condition that all ties between RCA and GySEV should be cut. The sale of MÁV Cargo came into effect in November 2008. At the same time RCA acquired shares in Italian private operator Linea and is now able to operate trains on its own in Italy.

GKB also extended its area of activity and started to operate block trains from Slovenia to Austria via its subsidiary companies Adria Transport (Slovenia) and LTE (Austria).

Last but not least the Ministry of Transport granted concessions to two new entrants. These are Rail Professionals Stütz GmbH (RPS) and Majestic Imperator Train de Luxe Waggon Charter Gesellschaft m.b.H. (MIT). As these companies do not yet have a safety case in Austria they did not become operational in 2008.

The new Network Statement and the infrastructure usage fees in force from December 2008 did not include any structural changes compared to 2007. However, ÖBB announced changes in the usage fee structure for 2010: in the future there will be no difference between various types of freight trains. Passenger trains

will loose their bonus. The new charging system for stations access will have a minimum charge for all classes of stations.

Legal innovations

In 2008 there were no legal innovations but the European Commission started several infringement proceedings including one against Austria. It deals with the lack of independence of the infrastructure manager from ÖBB Holding AG, the missing performance regime and insufficient competences of the regulatory body. The infringement proceeding has not yet been concluded but various proceedings of the regulatory body SCK prove that several criticised points are no longer an issue.
In a workshop on passenger rights within the framework of the 3rd Railway Package the impacts on the Austrian market have been discussed. The new directive on passenger rights includes compensations in case of operational irregularities. Its implementation requires notification of an institution according to article 30, Austria is also entitled to opt out with local transport. This is being requested by private operators who do not want to take the risk of compensation for delays triggered by them in other networks. The national legislation is entitled to allow some exceptions from the directive, such a step is being expected for 2009.

European developments

In 2008 the European Commission continued the evaluation of the 1st Railway Package. This is being used to adjust measures from the 1st Railway Package to make them more precise. SCG took part in the evaluation and in 2008 the first results of a survey have been presented. There was also a check of advantages and disadvantages of certain measures and the presentation of preliminary results of the impact analysis and feedback from stakeholders. The final results of the evaluation are being expected for 2009.
There were also discussions on European level on the problems with access to the terminals and private sidings. Open access to the "Last Mile" is essential for the functioning of a liberalised freight transport market. 2008 also saw discussions on the future allocation of shunting services (so far with infrastructure), which will only be implemented during 2009.

Arbitration board

2008 was the second operational year of the arbitration board and also its first full year of work, as it had only been operational since March 2007. Although no marketing efforts took place there was a significant increase in complaints which were either made directly to SCG or via consumer organisations. The arbitration board dealt with a total of 151 complaints in 2008, which is an increase of 45 per cent compared to 2007.
The structure of companies dealt with changed only slightly. 97 per cent of complaints were against ÖBB companies but with a wider variation amongst them. Nevertheless 132 complaints (87 per cent) dealt with ÖBB PV AG. In 2008 direct compensations made to customers were worth € 1.441,45 in 22 cases, in 2007 it had been € 554 in five cases.

Work of the regulatory body

2008 brought many activities for regulatory body Schienen-Control Kommission (SCK). There were eight meetings which is an increase compared to 2007. In addition a workshop has been held in which issues of the 3rd Railway Package have been discussed. Amongst the topics of the SCK meetings were the approval of network statements and 13 procedures on com-

petition issues (excluding private sidings). These dealt with changes of station classification in respect to access charges. Discriminatory access to training facilities was also an issue where SCK stated its competence in this matter and asked SCG to monitor future offers for the use of training facilities. In the issue of independence of ÖBB companies from ÖBB Holding AG a competition procedure has also been launched.

A different procedure dealt with the refusal to provide banking services on a mountain railway line. A network operator refused to provide such services although it offered them to private operators on other lines. SCK stated formally that the question whether a network operator provides such services or not is to be decided by the regulatory body and not by the operator. Other procedures included measures to raise capacity on an infrastructure bottleneck, the process of path allocation, new access charges for stations, the contents of a concession and a discount for rolling stock equipped with ETCS.

New underground section Hütteldorf – Unterpurkersdorf opened 2008

Durch die im Dezember 2008 dem Verkehr übergebene unterirdische Weichenhalle in Hadersdorf verfügt der Abschnitt Hütteldorf – Unterpurkersdorf wieder über vier Streckengleise, was zu einer Entspannung der betrieblichen Situation geführt hat.

A total of 27 requests by sidings operators for relief according to §75a Railway Act and one request to extend the closing date have been started in 2008. 19 requests have been granted after hearings with the stakeholders involved, some decisions have been postponed and were to be decided in 2009.
The forthcoming liberalisation of railway passenger transport has emphasised the issue of signing framework contracts for the usage of rail infrastructure. So far there is some experience with such contracts in Germany but the templates compiled by "RailNetEurope" cover only formal aspects. SCK/SCG are continuously negotiating this issue with infrastructure manager to find a solution in line with the legal framework.
At the end of 2008 the regulatory body started to publish a newsletter which will be issued four times a year and deals with the activities of SCK/SCG. It covers actual matters and procedures as well as co-operation with bodies from Austria and abroad and the participation in conferences and meetings. The newsletter can be subscribed and is also available for download from the SCG website.
The procedures and other activities described above show that the tasks of SCK and SCG are inclining. This is caused by the revised Railway Act of 2006 and also by continuing liberalisation. In this light the past ten years have been very interesting and the 3rd Railway Package and more liberalisation will further increase the number of activities of the regulatory body so that the next ten years will be at least as interesting as in the past.

Co-operation with Austrian authorities

On invitation of the Chancellors Office SCG gave an insight on competition in the railway sector on the occasion of the 2009 OECD survey on Austria. OECD was especially interested in the impacts of liberalisation on costs and prices. There were important changes in rail freight traffic, as fares for bulk cargo (coal, ore) decreased significantly.

International co-operation of regulatory bodies

In 2008 co-operation with regulatory bodies from abroad has been continued and intensified. The focus laid on the conflict with "RailNetEurope" (RNE) which had already started in 2007. The conflict is on the refusal of RNE to provide information on path allocation to regulatory bodies. After discussion with other regulatory bodies it is being hoped that this issue will be solved during 2009.
Further topics were the co-operation of European infrastructure managers and the resulting problems for regulatory bodies, their role in calculating infrastructure usage fees, the practise of decisions in arbitration and the 3rd Railway Package.

SCG as an enterprise

During 2008 there were no changes in the management and in the supervisory board of SCG. Given the increasing number of activities for SCG the number of staff has been raised to the former standard. Nevertheless total expenses could be cut by 3,2 per cent against 2007 despite the increased number of staff and the increase in SCK meetings.

Outlook

On the eve of liberalisation of the rail passenger market 2008 saw the announcement of a new entrant to launch a private Intercity service on the so called Westbahn. No doubt the regulatory body will need to deal with competition in this sector during the years to come, another new entrant also announced to start such services.

Die Rolle der Regulierungsbehörde

Zusammensetzung und Struktur der SCK

Die Schienen-Control Kommission ist gemäß Art. 133 B-VG die oberste Verwaltungsbehörde der Regulierung des Bahnverkehrs in Österreich. Sie setzt sich aus jeweils drei Mitgliedern und drei Ersatzmitgliedern zusammen. Der Vorsitzende, ein Richter, wird vom Justizminister, die übrigen Mitglieder, Experten des Eisenbahnwesens, werden von der Bundesregierung auf Vorschlag des Verkehrsministers bestellt. Nach der Bestellung sind die Mitglieder in ihren Entscheidungen völlig unabhängig und weisungsfrei.

Für die aktuelle Funktionsperiode vom 1.1.2007 bis einschließlich 31.12.2011 ergibt sich die nachstehende Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission.

Die Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission

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

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

Mitglied:
em. o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing.
Dr. techn. Erich Kopp

Stellvertretender Vorsitzender:
Dr. Robert Streller

Ersatzmitglied:
Univ.-Prof.
Dr. Sebastian Kummer

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

Die SCG/SCK besuchte im Herbst 2008 die steiermärkische Landesregierung; SCK Vorsitzender Senatspräsident Hellwagner mit Landesrätin für Wissenschaft& Forschung, Verkehr und Technik Mag. Kristina Edlinger-Ploder

Funktionsweise

Die Schienen-Control Kommission folgt bei ihrem Verfahren einer Geschäftsordnung, die sie sich gemäß Eisenbahngesetz selbst gibt und die im Internet unter www.scg.gv.at nachzulesen ist. Im Übrigen ist das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz AVG anzuwenden.
In der Praxis treffen sich zumeist alle Mitglieder und Ersatzmitglieder bei den Sitzungen, um einen optimalen Informationsstand und damit Kontinuität sicherzustellen, falls einmal eines der Mitglieder tatsächlich verhindert sein sollte.

Die Arbeit der SCK in der Praxis

Auf die Tagesordnung werden primär formelle Beschwerden gesetzt. Darüber hinaus müssen aber alle jene Unterlagen, die die SCG von den Bahnen im Rahmen der so genannten Meldepflichten erhält, behandelt werden. Das sind insbesondere Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Infrastrukturnutzungsverträge, Infrastrukturverknüpfungsverträge und vieles mehr. Im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht gemäß §74 Eisenbahngesetz werden diese Unterlagen dann seitens der Kommission mit Unterstützung der Mitarbeiter der SCG von Amts wegen auf Diskriminierungspotenziale oder sonstige aus wettbewerbsrechtlicher Sicht unzulässige Komponenten geprüft und gegebenenfalls beeinsprucht.
Schließlich werden wettbewerbsrelevante oder diskriminierende Sachverhalte, die sich aus der Marktbeobachtung durch die SCG oder aus informellen Kontakten der SCG mit Marktteilnehmern ergeben, vom Geschäftsführer der SCG in seinem Bericht vorgebracht und ebenfalls einer Entscheidung durch die SCK, ob sich ein Anlass für wettbewerbsbehördliches Eingreifen ergibt, zugeführt.
In der Praxis erfolgen wettbewerbsbehördliche Schritte durch die SCK zumeist in Form einfacher Schreiben an das betroffene Unternehmen, so dass sich im (üblichen) Fall einer umgehenden positiven Reaktion keine Notwendigkeit ergibt, mittels Bescheid gegen den beanstandeten Sachverhalt vorzugehen. Im Berichtsjahr konnten alle aufgetretenen Probleme auf diesem Weg bereinigt werden. In einigen Fällen erfolgte die Einigung allerdings erst buchstäblich in der letzten Stunde, bevor die SCK eine formelle Entscheidung getroffen hätte. Der größere Teil der Bescheide im Jahr 2008 wurde jedoch auf dem Gebiet der Anschlussbahnen erlassen, darüber wird im Kapitel „Zugangsrechte auf Anschlussbahnen und Terminals“ ausführlich berichtet.

Das Team der Schienen-Control GmbH

Die Hauptaufgabe der Schienen-Control GmbH als öffentlicher Rechtsträger ist die Sicherstellung eines funktionierenden, belebten und liberalisierten Schienenverkehrsmarktes. Als Mediator sorgen wir für einen Interessensausgleich zwischen den Teilnehmern am Verkehrsmarkt und fördern dadurch einen fairen Wettbewerb. Auf Grundlage unserer Marktbeobachtung und durch unsere Kontakte zu anderen Regulatoren und Institutionen wirken wir mit unserem Fachwissen bei eisenbahnspezifischen Fragestellungen sowie deren Umsetzung aktiv mit. Wir überwachen die laufenden Entwicklungen auf dem Schienenverkehrsmarkt und bewirken mehr Transparenz für alle Marktteilnehmer.

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 aber effizientes Team von qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bildet die Basis für den Erfolg unserer Tätigkeiten. Die SCG ist in die sieben Fachbereiche Beschwerde/Schlichtungsstelle, Betriebswirtschaft/Controlling, Netz, Recht, Verkehrsökonomie, IT sowie Markt (seit Ende 2008) strukturiert.

Mitarbeiterwechsel

Durch einige personelle Abgänge im Vorjahr war auch 2008 von einem größeren Mitarbeiterwechsel geprägt. Ab Jänner 2008 wurde das Sekretariat mit Eveline Stagl verstärkt. Mag.[a] Brigitte Mikula-Schwarzmann ging mit April 2008 in Karenz, ihre Karenzvertretung ist seit Juli 2008 Katharina Titz. Im August 2008 übernahm Dipl. Ing. Tobias Vanicek den Fachbereich Netz und im November 2008 Roland Beier den neu geschaffenen Fachbereich Markt und die Öffentlichkeitsarbeit. Beide waren zuvor bei der IPE GmbH als Projektleiter im Bereich Verkehrsplanung und Logistik tätig. Durch die personellen Veränderungen ergaben sich auch erste Neuzuordnungen im Kompetenzbereich Marktbeobachtung, internationale Zusammenarbeit und Marketing.

Das Team der SCG
Sitzend (v.l.n.r.):
Eveline Stagl,
Katharina Titz,
Michaela Graef,
Dagmar Blosel

Stehend (v.l.n.r.):

Mag. Herbert Dachs
D.I. Tobias Vanicek,
Roland Beier,
Dr. Christian Fölzer,
GF Georg Fürnkranz,
Mag. Norman Schadler,
Ing. Michael Indra,

GF Georg Fürnkranz
Aufgabengebiet: Geschäftsführung, Personalwesen, Finanzwesen, Vertretung auf europäischer Ebene, Mitwirkung bei Gesetzgebung, Öffentlichkeitsarbeit, Administrative Unterstützung des SCK-Vorsitzenden

DI Tobias Vanicek
(ab Aug. 2008)
Fachbereich Netz
Aufgabengebiet: Netzzugang, Trassenmanagement, Überwachung der Meldepflichten, Wettbewerbsaufsicht durch Einsicht in die Fahrpläne, Infrastrukturnutzungsverträge, Überprüfung der vorgelegten Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Dr. Christian Fölzer
Fachbereich Verkehrsökonomie
Aufgabengebiet: Volks- und betriebswirtschaftliche bzw. finanzwissenschaftliche Fragestellungen, wirtschaftswissenschaftliche Betreuung der SCK, Vorbereitung Aufsichtsrat, Überprüfung der vorgelegten Infrastrukturnutzungsverträge der Anschlussbahnen und gemeinsam mit Frau Titz die Bereiche Rechnungswesen, Controlling u. Finanzen sowie gemeinsam mit Herrn Beier den Bereich Marktbeobachtung

Roland Beier (Ab Nov. 2008)
Fachbereich Markt
Aufgabengebiet: Öffentlichkeitsarbeit und internationale Zusammenarbeit sowie gemeinsam mit Herrn Fölzer den Bereich Marktbeobachtung

Ing. Michael Indra
Fachbereich IT
Betriebsratsvorsitzender Stellvertreter
Aufgabengebiet: Informationssysteme, Technik, Datenbanken, Kommunikation, Internetauftritt

Mag. Norman Schadler
Fachbereich
Schlichtungsstelle
Betriebsratsvorsitzender
Aufgabengebiet: Behandlung von Fahrgastbeschwerden, Schlichtungsverfahren, Kontakt zu anderen europäischen Schlichtungsstellen, Erstellung Jahres- und Kundenzufriedenheitsbericht, Anschlussbahnverfahren gem. § 75a EisbG, Vertretung für den Fachbereich Recht

Mag. Herbert Dachs
Fachbereich Recht
Aufgabengebiet: Erlassen von aufsichtsrechtlichen Bescheiden, Juristische Betreuung der SCK, Überwachung der Meldepflichten, Externe u. interne Anfragen, Mitwirkung an der nationalen und europäischen Gesetzwerdung, Überprüfung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen

Katharina Titz
(ab Juli 2008)
Fachbereich Betriebswirtschaft/Controlling
Aufgabengebiet: Benützungsentgelt u. angemessener Kostenersatz, Kostenbeiträge der EVUs und gemeinsam mit Herrn Fölzer Rechnungswesen, Controlling und Finanzen

Mag.ª Brigitte Mikula-Schwarzmann
(bis März 2008, dzt. Karenz)
Fachbereich Betriebswirtschaft/ Controlling

Eveline Stagl
Sekretariat

Michaela Graef
Sekretariat

Dagmar Blosel
Sekretariat

Die Schienen-Control GmbH als Unternehmen

Gemäß Art 30 der RL 2001/14/EG ist in den Ländern der EU eine unabhängige Regulierungsstelle einzurichten. Am 26. August 1999 wurde zu diesem Zweck als organisatorischer Teil der österreichischen Regulierungsbehörde die Schienen- Control Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mit beschränkter Haftung in das Firmenbuch eingetragen. Ihre Anteile sind zu 100% dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung der Anteilsrechte obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (§ 76 EisbG). Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt zurzeit € 750.000 und ist vollständig einbezahlt. Es wird zur Gänze von der Republik Österreich gehalten. Die SCG ist verpflichtet einen Null-Gewinn auszuweisen, sie gilt als eine mit Hoheitsrechten beliehene Gesellschaft und ist daher kein Privatunternehmen im eigentlichen Sinn.

Aufsichtsrat

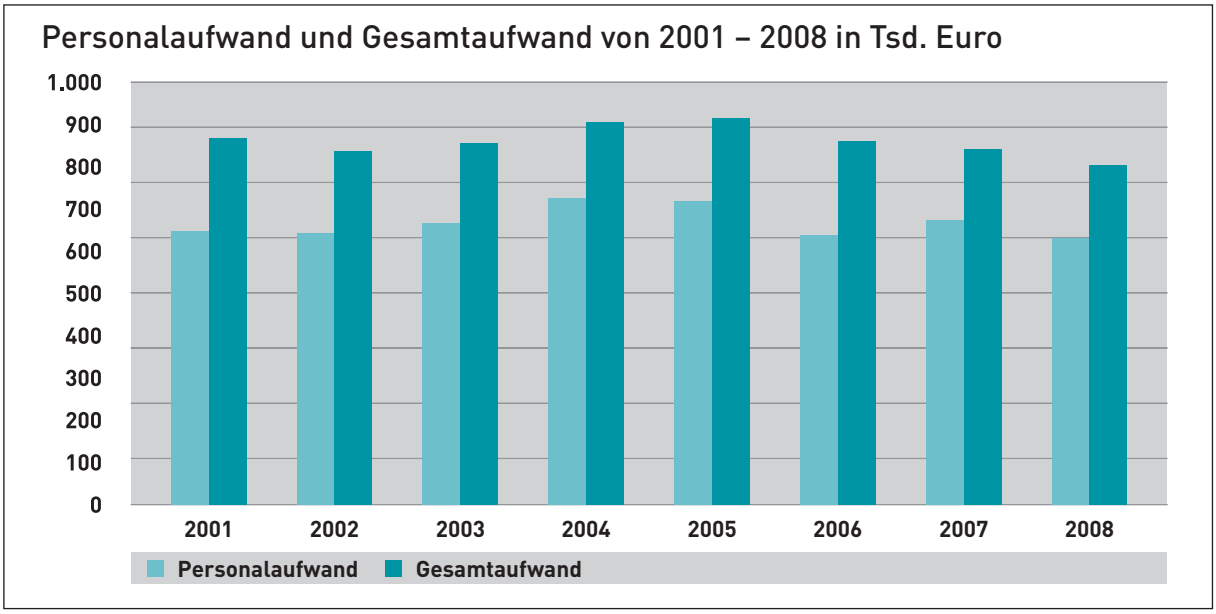
Der Aufsichtsrat der SCG wird vom BMVIT bestellt und besteht aus mindestens vier Mitgliedern, wobei dem Aufsichtsrat ein Vertreter des Bundesministeriums für Finanzen anzugehören hat. Die Kapitalvertreter im Berichtsjahr sind:

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

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

Finanzierung

Die Schienen-Control GmbH hat zur Finanzierung des Personal- und Sachaufwandes, der für die Erfüllung der ihr durch das Eisenbahngesetz 1957 übertragenen Aufgaben notwendig ist, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die



Die Mitglieder des Aufsichtsrats (v.l.): Ing. Indra, Mag. Schadler, Mag. Leodolter, Mag. Weissenburger, Dr. Grubmann, Mag. Bauer

Zugang auf von § 56 Eisenbahngesetz 1957 erfasster Schieneninfrastruktur ausüben pro Kalenderjahr anteilige Kostenbeiträge mit Bescheid vorzuschreiben und unter Berücksichtigung der entrichteten Vorauszahlungen einzuheben. (SchiCGmbH-Kostenbeitragsverordnung § 1Abs 1).

Bei der Budgeterstellung für die jeweils folgende Rechnungsperiode ist die SCG stets bemüht einen möglichst sparsamen Finanzplan aufzustellen und diesen möglichst zu unterschreiten. Für das Jahr 2008 betrug der geplante Aufwand € 1.066.400. Die Vorauszahlungen der Bahnen beliefen sich auf € 906.441,02. Da sich der tatsächliche Aufwand für 2008 auf € 803.142,60 belief, wird den Bahnen im Zuge der dritten Quartalsvorschreibung 2009 diese Differenz rückerstattet. Der Verlauf des Gesamtaufwandes, sowie der Personalkosten ist in der vorstehenden Grafik dargestellt.

Dies ist umso bemerkenswerter, als der größte Posten Personalkosten sind und 2008 wieder die Soll-Stärke erreicht wurde. Auch stieg im Jahr 2008 die zu leistende Arbeit deutlich an, wie sich an Hand des Kapitels über die Arbeit der SCK feststellen lässt. Insgesamt konnte den Empfehlungen des Rechnungshofes Folge geleistet werden und der Aufwand 2008 neuerlich gesenkt werden.

Das Team der SCK/SCG (ohne Titel v. l. n. r.): Kopp, Streller, Rießberger, Hellwagner, Titz, Riebesmeier, Schadler, Fölzer, Fürnkranz

Zehn Jahre Regulierungsbehörde

Durch die Richtlinien der EU 91/440/EWG, 95/18/EG und 95/19/EG wurden die ersten entscheidenden Schritte in Richtung Liberalisierung des Schienenverkehrsmarkts in Europa gesetzt. Die diesbezüglichen Maßnahmen sind unter dem Namen „1. Eisenbahnpaket in der Fassung 2001/12/13/14“ bekannt. Österreich setzte die zugehörigen Richtlinien mit dem Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetz 1999 um, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Bundesbahngesetz 1992 und das Schienen-infrastrukturfinanzierungsgesetz geändert wurden. Diese Novellen traten mit 1.1.2000 in Kraft, damit wurden auch die rechtlichen Grundlagen für eine Regulierungsstelle geschaffen.

Der österreichische Regulator besteht aus zwei Teilen:
– Schienen-Control Gmbh (SCG)
– Schienen-Control Kommission (SCK)
Die SCG ist organisatorisch eine GmbH, die im 100%igen Eigentum des Bundes steht. Das Experten-Team der SCG fungiert auch als Geschäftsstelle der SCK und kann selbständig Bescheide und Anordnungen erlassen. Die SCK ist eine weisungsfreie Verwaltungsbehörde erster Instanz und steht unter richterlichem Vorsitz. Gegen die Bescheide der SCK kann bei Verwaltungsgerichtshof Beschwerde erhoben werden. Nach dem Beschluss des Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetz durch das Parlament im Juli 1999 erfolgte am 26. August 1999 die Erklärung über die Errichtung der Schienen-Control GmbH, welche am 24. September 1999 ins Handelsregister eingetragen wurde. Dieses Datum markiert somit die Geburtsstunde der Regulierungsbehörde.

Die Tätigkeit der Schienen-Control Kommission

In der Folge konstituierte sich die SCK und nahm im Jahr **2000** ihre Tätigkeit auf. In diesem Jahr fanden vier Sitzungen statt, in denen die Allgemeinen Geschäftsbedingungen von neun Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Zu den ersten Verkehren im liberalisierten Markt gehörten die Zementtransporte der LTE nach Liesing-Waldmühle. Das Bild zeigt eine Lok der LTE-Mutter GKB mit einem solchen Zug.

(EIU) endgültig und von einem EIU vorläufig genehmigt wurden. Weiters erfolgte die Genehmigung des Trassenzuweisungsverfahrens der ÖBB. Die Beschwerde eines Anschlussbahnbetreibers über die IBE-Festsetzung wurde gemäß der damaligen Rechtslage mangels Zuständigkeit der SCK abgewiesen.

Im Jahr **2001** fanden fünf SCK-Sitzungen statt, in denen drei AGB von EIU genehmigt wurden, ebenso die Genehmigung von vier verschiedenen AGB für Serviceeinrichtungen sowie der IBE-Regelung der ÖBB. Insgesamt wurden an die SCK vier Beschwerden gerichtet, von denen drei wieder zurückgezogen und eine wegen Unzuständigkeit abgewiesen wurde. In diesem Jahr begann im April mit dem Kalkzug der Logserv zwischen Steyrling und Linz das Zeitalter der Privatgüterzüge im Netz der ÖBB.

2002 fanden vier SCK-Sitzungen statt. Neben der Genehmigung geänderter AGB und IBE-Sätze gab es zwei informelle Informationen über Wettbewerbsprobleme, die jedoch nicht in formalen Beschwerden mündeten. Dabei ging es um grenzüberschreitenden Güterverkehr sowie um die Bedienung von Anschlussbahnen.

Sechs Sitzungen hielt die SCK im Jahr **2003** ab. Neben der Genehmigung von AGB gab es in diesem Jahr sechs Wettbewerbsaufsichtsverfahren. In drei davon ging es um Diskriminierung bei RoLa-Verkehren, die jedoch nicht in die Zuständigkeit der SCK fielen. Eine Beschwerde über die Diskriminierung durch Zollbehörden musste mangels Zuständigkeit formal abgewiesen werden, die Problematik sollte jedoch auf europäischer Ebene gelöst werden. Ein Verfahren wurde wegen der Ablehnung von Trassenbestellungen durch ein privates EVU eingeleitet. Dabei ging es um die Bestellung von Systemverkehren im Personenverkehr, welche zu Trassenkonflikten mit einer Systembestellung des Marktführers führte. Das Verfahren wurde nach Zurückziehung der Beschwerde eingestellt, weshalb es zu keiner grundsätzlichen Klärung der Vorgangsweise in solchen Fällen kam. Im letzten Fall beschwerte sich ein Nebenanschlussnehmer, weile er ein eigenes EVU mit der Betriebsführung beauftragen wollte, was jedoch vom Hauptanschlussnehmer abgelehnt wurde. Die Beschwerde wurde abgewiesen, da der Beschwerdeführer nicht antragslegitimert war, erst mit der Änderung 2006 des EisbG hat sich hier die Rechtslage verändert.

Im Jahr **2004** wurde neben sieben SCK-Sitzungen auch erstmals eine Klausur abgehalten, in der es um verschiedene Themen wie Wettbewerbsaufsicht und die Zusammenarbeit SCK/SCG ging. Zur Genehmigung der Änderung von AGB kamen fünf Verfahren der Wettbewerbsaufsicht. In drei ging es um Kosten für die Benützung von Anschlussbahnen, in der Folge erließ die SCK zwei Bescheide, wonach die Mitbenützung gegen ein vorläufig festgesetztes Entgelt zu gestatten sei. All drei Beschwerden wurden jedoch nach Einigung der Beteiligten zurückgezogen. Die Erhöhung des IBE-Satzes um ein Mehrfaches konnte durch das EIU hinreichend begründet werden, weshalb es zu keinem weiteren Verfahren kam. Auch im Fall einer Erhöhung der Preise für Traktionsstrom gab es keinen Anlass für wettbewerbsaufsichtsbehördliche Handlungen durch die SCK. Informell wurden außerdem Wettbewerbsfragen hinsichtlich des Diesellokverkaufs ins Ausland, der Preisgestaltung von EVUs im Vor- und Nachlauf sowie des Zugangs zu Anschlussbahnen behandelt.

Bei der SCK-Klausur im Jahr **2005** ging es vor allem um die Novellierung des EisbG. In den sieben SCK-Sitzungen stand neben der Änderung von AGB/SNNB vor allem die Mitarbeit an der Eisenbahngesetznovelle 2006 im Vordergrund. Informell wurde die Erhöhung der Bahnstromkosten im Produktkatalog eines EIU sowie der diskriminierungsfreie Zugang zu Ausbildungseinrichtungen behandelt, die jedoch in keinen neuen Verfahren mündeten.

Das Jahr **2006** brachte mit der Eisenbahnge-

setznovelle, welche das 2. Eisenbahnpaket der EU in Österreich umsetzte, eine Erweiterung des Aufgabengebiets von SCK/SCG. So wurde die Schlichtungsstelle bei der SCG eingerichtet, welche sich mit Kundenbeschwerden befasst, die vom jeweiligen EVU nicht befriedigend geregelt wurden. Weiters ist seither das Fahrplankoordinierungsverfahren von der SCG zu beobachten. Klarer gefasst wurde auch die Aufgabe der Marktbeobachtung, die um Kompetenzen zur Einhebung statistischer Daten erweitert wurde. Schließlich wurde die SCG auch mit der Veröffentlichung eines Tätigkeitsberichts beauftragt. In der SCK-Klausur wurde das erweiterte Aufgabengebiet ebenso wie verschiedene Wettbewerbsfragen behandelt. In den fünf SCK-Sitzungen wurden verschiedene SNNB genehmigt und vier Wettbewerbsaufsichtsverfahren behandelt. Darin ging es um die Verringerung des IBE auf bestimmten Streckenabschnitten, die technische Überprüfung von Güterzügen, unvollständige SNNB im Internet und um die Unabhängigkeit der Tochterfirmen der ÖBB Holding AG. Mit Ausnahme des letztgenannten Sachverhalts wurden die Verfahren ohne weitere formale Schritte beendet. Bei der Schlichtungsstelle langten verschiedene Beschwerden ein, die einvernehmlich geregelt werden konnten und somit keine Handlungspflicht der SCK hervorriefen.

Im Jahr **2007** gab es eine SCK-Klausur sowie fünf SCK-Sitzungen. Darin wurden Änderungen von SNNB sowie eine neue Geschäftsordnung der SCK genehmigt. Es gab drei Wettbewerbsaufsichtsverfahren die sich alle um Kostenbeitragsregelungen für die Erneuerung der Verknüpfung mit dem EIU drehten, die Beschwerden wurden zwar zurückgezogen, die SCK forderte dennoch die Vorlage der Infrastrukturanschlussverträge zur wettbewerbsrechtlichen Beurteilung ein. Darüber hinaus gab es informelle Informationen zu Wettbewerbsfragen. Darin ging es nochmals um den IBE-Rabatt auf bestimmten Strecken, Verspätungen an Verknüpfungsstellen, die Nutzung gesperrter Gleise als Lokabstellplatz, die Betriebspflicht auf einer Nebenbahn, die Unterstützung beim Erhalt von Genehmigungen im Ausland und um die Kostenbeteiligung einer Anschlussbahn an der Erneuerung des Zufahrtsgleises. Alle diese Fragen konnten im Einvernehmen mit der Betroffenen geklärt werden, so dass keine formellen Wettbewerbsverfahren eingeleitet werden mussten.

In der Frage der Unabhängigkeit von Tochterfirmen der ÖBB Holding wurde von der EU-Kommission ein Fragebogen versandt und vom BMVIT an die SCG weitergeleitet. Dieser wurde von der SCG wahrheitsgemäß beantwortet. Die Mitglieder der SCK stellen einhellig fest, dass es deren Aufgabe ist wettbewerbsaufsichtsbehördlich zu überprüfen, ob die Struktur von Eisenbahnunternehmen den gesetzlichen und europarechtlichen Normen entspricht. Als Folge der Novelle 2006 des EisbG fallen nunmehr auch verzweigte Anschlussbahnen unter die gesetzlichen Bestimmungen einschließlich der Meldepflicht an die SCG. Daher wurden rund 100 Anschlussbahnnehmer angeschrieben und entsprechend informiert. Während sich die meisten als nicht vom § 75a EisbG betroffen erklärten gab es von etwa 20 Anträge auf Erleichterung von den Bestimmungen.

2008 gab es wieder eine Klausur, in der vor allem das 3. Eisenbahnpaket der EU und die Fahrgastrechte behandelt wurden, außerdem die Frage der Leistungsfähigkeit von Strecken und Knoten sowie die Berechnung des IBE auf Anschlussbahnen. In den acht SCK-Sitzungen wurden neben der Genehmigung von SNNB 13 Verfahren der Wettbewerbsaufsicht (ohne Anschlussbahnen) behandelt. Insgesamt 27 Anträge von Anschlussbahnen auf Erleichterungen gemäß § 75a EisbG sowie ein Antrag auf Fristerstreckung langten bei der SCK ein. Näheres dazu findet sich an anderer Stelle des Bericht.

Die Tätigkeit der Schienen-Control GmbH

Wie bereits eingangs erwähnt wurde die „Schienen-Control Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mit beschränkter Haftung“ am 26.08.1999 durch den ersten Geschäftsführer Dr. Hartig gegründet. Der Firmensitz war bis zur Übergabe der Büros in der Frankenberggasse 9/5 am 20.4.2000 in 1030 Wien, Radetzkystraße 2. Mit Jänner **2000** löste Dr. Fuhrmann Dr. Hartig als Geschäftsführer der SCG ab. Im Februar 2000 trat Frau Mag. Lutter als Prokuristin in die Firma ein, und übernahm den Fachbereich Netz. Das Sekretariat übernahm im März 2000 Frau Farkas. Im April 2000 wurde der Fachbereich Recht mit der Einstellung von Dr. Heidinger als Fachbereichsleiter etabliert. Ab Juni 2000 waren die Büros möbliert und die Telefonanlage installiert. Im Juni 2000 erfolgte der bisher größte Personalzugang der SCG: Ing. Indra übernahm den Fachbereich EDV, Mag. Fölzer übernahm den Fachbereich Volkswirtschaft, das Sekretariat wurde mit Frau Kultschar, Frau Graef und Frau Czernohorsky verstärkt, für die Sauberkeit sorgte Herr Papp. Der Juni bescherte der SCG nicht nur neue Mitarbeiter, sondern auch mit Frau Farkas den ersten Austritt. Im Juli 2000 erreicht die SCG mit dem Neueintritt von Frau Mag. Schwarzmann, die den Fachbereich Betriebswirtschaft übernahm, und der Assistentin der Geschäftsführung Frau Mag. Riedl ihre vorläufige volle Personalstärke. Um die bescheidene EDV-Ausstattung – für alle Mitarbeiter waren drei Tischcomputer, ein Tintenstrahl- und ein Laserdrucker vorhanden – zu verbessern wurde eine neue EDV Anlage ausgeschrieben. Nach dem Zuschlag erfolgte die Errichtung der EDV Anlage im September 2000. Parallel dazu wurden alle Mitarbeiter der SCG für die Nutzung der Standardsoftware geschult. Nach der internen Strukturierung wie Postlauf, Telefondienst, Arbeitszeit und vielen anderen Routinetätigkeiten und der Aufteilung in Fachbereiche erfolgte eine Reihe von Kontaktgesprächen mit den Österreichischen Bahnen. Die Kontaktgespräche waren sowohl für die Bahnen als auch für die SCG sehr hilfreich, da für beide Seiten die Liberalisierung im Eisenbahnverkehr Neuland darstellte. Zusätzlich erfolgten Arbeitsgespräche zum Informationsaustausch in Brüssel, Deutschland und der Schweiz. Aber auch innerhalb Österreichs besuchten die Mitarbeiter der SCG diverse Veranstaltung sowohl aktiv als Referenten als auch als Hörer.

Mit Jänner **2001** verließen Herr Dr. Heidinger, Frau Czernohorsky und Herr Papp das Unternehmen. Die Austritte wurden am 1.3.2001 mit Frau Bolecsek als Nachfolgerin von Herrn Papp und am 1.6.2001 mit Frau Mag. Haunold neu besetzt. Neben dem erweiterten Internetauftritt wurde eine Informationsbroschüre mit dem Inhalt, die Aufgaben und Tätigkeit des österreichische Eisenbahnregulators und den Hintergründen zur Eisenbahnliberalisierung einer breiteren Öffentlichkeit näher zu bringen, erstellt und aufgelegt. Der Internetauftritt wurde ebenfalls erweitert um die Arbeit der SCG zu dokumentierten. Die Schwerpunkte waren Stellungnahmen betreffend Anschlussbahnen und Standardsicherheitsbescheinigung.

Gegenstand der Arbeit der SCG in den Jahren 2000 bis 2004 war unter anderem die Erstellung von diversen Studien zu den Themen Deregulierung der Eisenbahnen in europäischen Ländern, Osterweiterung und Marktmacht. Mit der Novellierung des Eisenbahngesetzes 2004 und nach Kritik durch den Rechnungshof wurde diese Tätigkeit eingestellt, die nachfolgende Darstellung der Studieninhalte gibt daher den damaligen Stand der Entwicklungen wider. Ausgangspunkt der Überlegungen waren das Modell der Privatisierung in Großbritannien sowie die Deregulierungen im Eisenbahnsektor in Deutschland, der Schweiz und Schwedens.

Die Eisenbahnen in Großbritannien

Nach großen Verlusten von British Rail in den 1970er und 1980er Jahren wurden bereits Anfang der 1980er Jahre Teilbereiche von British Rail privatisiert.
Im Jahr 1982 kam es zu einer kompletten Reorganisation des Eisenbahnsektors in diesem Land. Es wurden unter dem Dach von British Rail fünf Einheiten gebildet, die die Nah- und Fernzüge getrennt nach Personen- und Güterverkehr abwickelten. Die Unternehmen Intercity Passenger, Trainload Freight sowie Railfreight Distribution waren rein nach betriebswirtschaftlichen Aspekten organisiert, Network South East und Regional Railways erhielten darüber hinaus weiter staatliche Subventionen. Erstmals war eine genaue Zuordnung der Kosten möglich. Nach weiteren hohen Verlusten wurde an eine neuerliche Reorganisation gedacht.
Anfangs wurde an den Verkauf des ganzen Unternehmens gedacht. Dies hätte jedoch als Folge ein privat geführtes Monopol bedeutet. Daher entschied man sich für die Teilung in sogenannte Train Operating Companies und Freight Operating Companies. Hinter dem Konzept der Privatisierung der britischen Eisenbahnen steht der Wunsch nach einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Ressourcen nach betriebswirtschaftlichen Maßstäben, mehr Wettbewerb im Sektor sowie einer Entpolitisierung der Entscheidungen.

Am 21.11.2001 wurde im Rahmen einer Veranstaltung mit geladenen Gästen die erste Studie mit dem Titel „Die Eisenbahnen Großbritanniens“ der Öffentlichkeit präsentiert. Als Gastreferentin nahm Frau Agnés Bonnet, European Affairs Manager der Strategic Rail Authority, an der Präsentation, mit anschließender Diskussion, teil. Grund für die Wahl Großbritanniens waren die zeitlich sehr frühe Deregulierung in diesem Land und die Erfahrungen, die gemacht worden sind und europaweit zur Diskussion standen.
Auch im Jahr **2002** kam es zu Änderungen beim Mitarbeiterstand in der SCG. Frau Mag. Haunold verließ das Unternehmen. Mit September 2002 wurde Frau Mag. Gronister ihre Nachfolgerin im Fachbereich Recht.
Im Rahmen der Marktbeobachtung wurden Studien zur Situation der Eisenbahn in Schweden, der Regulierung in Deutschland und dem

Rechtliche und wirtschaftliche Aspekte des Schienenverkehrs der Schweiz

Der Beginn der Marktöffnung in der Schweiz ist die Novellierung des Eisenbahngesetzes im Jahr 1996. Bereits 1997 wurde für die SBB eine organisatorische sowie eine bilanzmäßige Trennung der Bereiche Infrastruktur und Verkehr durchgeführt. Verschiedene schweizerische Privatbahnen vollzogen diese Trennung im Jahre 1999. Die völlige Liberalisierung des Schienengüterverkehrs der Schweiz wurde 1999 vollzogen.
In einer Volksabstimmung sprach sich die Bevölkerung der Schweiz mehrheitlich für das Konzept Bahn 2000 aus. Ziel des Konzeptes ist eine Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Personenverkehr. Zwischen dem Konzept Bahn 2000 und den großen Tunnelbauten Lötschberg und St. Gotthard sind Synergieeffekte feststellbar, da die Neu- und Ausbaustrecken als Zufahrtsrouten zu den beiden Tunnels genützt werden können und umgekehrt die beiden Basistunnel das Hochleistungsnetz sinnvoll ergänzen. Für insgesamt 7,4 Mrd. Franken wurden 130 Projekte seit dem Jahr 2000 gebaut.
Eine weitere Volksabstimmung brachte eine Mehrheit für eine umweltschonende Verkehrspolitik. Einerseits wurde über die Finanzierung von großen Bahnprojekten abgestimmt und andererseits für die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe votiert. Diese wird seit 2001 eingehoben.

Deutschland als Lokomotive der Bahnreform?

Bedingt durch eine starke Verschuldung der DB in den Jahren 1970 bis 1990 (von 13,9 Mrd. DM auf 47 Mrd. DM) wuchs der Wunsch nach Umstrukturierung, damit eine drohende Finanzkrise abgewendet werden könne. Verschiedene Reformvorhaben sind jedoch gescheitert wobei zu bewerken ist, dass eine unklare Verantwortlichkeit der Grund für das Versagen war. Einerseits arbeitete die DB nach dem Art. 87 Grundgesetz (GG) als Behörde und andererseits nach § 28 Bundesbahngesetz als Wirtschaftsunternehmen, das eine angemessene Verzinsung des Eigenkapitals erzielen sollte und seine Ausgaben durch Einnahmen decken musste. Weiters wirkte sich die Eingliederung der Deutschen Reichsbahn negativ auf das Ergebnis aus. Im Jahr 1991 wurde im sog. „Eckwertepapier" erstmals die Gründung einer Deutschen Bahn AG angedacht. Weiters sollte die DB durch den Bund entschuldet werden. Jedoch herrschte keine Einigung bez. der Trennung in Infrastruktur und Absatz sowie von gemeinwirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Agenden. Nach langen Verhandlungen wurde 1994 die DB AG gegründet. Streitpunkt bei der Umsetzung der Reform ist die Unabhängigkeit der Infrastruktur, da die DB Netz AG eine Tochter der DB AG ist.
Besonders Augenmerk wurde auf die Entwicklung der Güterverkehrssparte der DB AG gelegt. Im Jahr 2000 wurde die Railion GmbH gegründet. Es folgten Kooperationen mit Bahnen anderer Länder, gemeinsame Gesellschaften entstanden mit der SNCF in Frankreich, SJ Green Cargo Group AB (Schweden), PKP (Polen) sowie der schweizerischen BLS Cargo AG. Einen weiteren wichtigen Schritt zu einem Logistikunternehmen setze die DB AG mit dem Kauf der Stinnes AG. Ziel war die Übernehme der Stinnes-Tochter Schenker AG. Wie bei keinem anderen Schienenverkehrsunternehmen in Europa ist es im Fall der DB AG zu Zukäufen im internationalen Umfeld gekommen. Ein Ende dieser Politik ist nicht absehbar.

Schienenverkehr in der Schweiz erarbeitet. Die Studien wurden im Rahmen einer Veranstaltung, unter Beteiligung von Referenten aus den präsentierten Ländern, einer breiten Öffentlichkeit präsentiert. Nach der Präsentation der Studien hatten die Teilnehmer die Gelegenheit mit den Referenten zum Meinungsaustausch.
Wie im Jahr 2001 führte die SCG auch im Jahr 2002 etliche Arbeitsgespräche mit den österreichischen Bahnen. Eine Schweizer Delegation der Schiedskommission besuchte die SCG zum Meinungsaustausch über den Güterverkehr. Bei einem Arbeitsbesuch in Deutschland haben einiger Mitarbeiter der SCG mit Mitarbeitern der DB AG, dem Deutschen Verkehrsministeriums und Eisenbahnbundesamt Gespräche zum Stand der Eisenbahnliberalisierung und den nächsten Liberalisierungsschritten in beiden Ländern geführt.
Im Jahr 2002 normalisierte sich der Betrieb privater EVUs im ÖBB-Netz, die Gleichbehandlung für alle Marktteilnehmer konnte sich auf dem österreichischen Eisenbahnnetz immer mehr durchsetzen.
Frau Mag. Riedl verließ im Februar **2003** und Frau Bolecsek im April 2003 das Unternehmen. Ab Mai 2003 verstärkte Frau Obleser das Sekretariat und Frau Kienböck übernahm ebenfalls im Mai die Agenden von Frau Bolecsek. Neben einigen Stellungnahmen zu nationalen Gesetzen und Verordnungen war die SCG im Jahr 2003 auch in Brüssel stark engagiert. So wurden einige Meetings mit den Arbeitsgruppen Regulatory Bodies und Rail Market Monitoring System von Mitarbeitern der SCG besucht. Im Rahmen dieser Aktivitäten auf europäischer Ebene wurde von der SCG einige Stellungnahmen abgegeben. Um die Kontakte zu den Nachbarländern zu verbessern und

Der schwedische Schienenverkehrsmarkt

Schweden war das erste Land in Europa, in dem eine Strukturreform im Eisenbahnsektor durchgezogen worden ist. Bereits im Jahr 1989 wurde ein erster Schritt im Reformprozess der schwedischen Staatsbahnen Statens Järnväger (SJ) gesetzt. Das Modell Schwedens diente als Vorlage für die Restrukturierungsvorschläge der EU zwei Jahre später (Richtlinie 91/440/EWG).

Ausgangspunkt der neuen Verkehrs- und Umweltpolitik war ein Regierungsdokument aus dem Jahr 1988. Inhalt des Dokuments war nicht nur eine Neuordnung der finanziellen Ausstattung und eine Reorganisation der Eisenbahnen, sondern auch eine Neugestaltung des gesamten Transportbereichs in Schweden. Diese Umorientierung zielte in erster Linie auf eine sozioökonomische und umweltgerechte Ausrichtung des Verkehrs für den Bedarf der schwedischen Bevölkerung.

Im Jahr 1988 wurde der Absatzbereich von der Infrastruktur getrennt. Infrastrukturbetreiber ist seither Banverket. Bereits sehr früh setzte man sich in Schweden mit der Struktur eines Infrastrukturbenutzungsentgeltes auseinander. Dem britischen Modell einer raschen Liberalisierung steht das schwedische Modell eines langsamen Übergangs über Jahre entgegen. Trotz der Tatsache, dass sehr früh mit der Liberalisierung begonnen worden ist, herrscht in Schweden keine allzu große Wettbewerbsintensität. Es sind insgesamt nur relativ wenige private Anbieter am Markt.

Der Großteil der verkehre privater EVUs in Österreich wird mittlerweile grenzüberschreitend abgewickelt, der abgebildete Bosporussprinter der WLB ist auch in Ungarn zugelassen. Durch die internationalen Zugläufe ist auch eine intensive Zusammenarbeit der nationalen Regulierungsbehörden erforderlich.

Osterweiterung

Im Zuge der Diskussion um eine Erweiterung der Europäischen Union um 10 Mitglieder im Jahr 2004 leistete die SCG ihren Beitrag ein Jahr davor mit der Veröffentlichung einer Studie über die Nachbarstaaten Österreichs unter Einbeziehung des größten Beitrittslandes Polen.
Gegenstand der Studie war eine wirtschaftliche Bestandsaufnahme der Länder Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien und Polen. Traditionell spielt der öffentliche Verkehr in den vormals kommunistischen Ländern eine große Rolle. Untersucht wurden der status quo und die Möglichkeiten den Schienenverkehr zu fördern. Da diese Länder den Acquis communautaire übernehmen mussten, war es nur logisch, dass diese Länder auch ihre Verkehrssysteme einer kritischen Prüfung unterzogen haben. Dabei konnten Mängel festgestellt werden und einer Umstrukturierung unterzogen werden. Die SCG sah es als eine Aufgabe an die Reformen kritisch zu würdigen.

deren Pläne zur Umsetzung der EU-Richtlinien die Eisenbahnliberalisierung betreffend kennen zu lernen wurden die für die Eisenbahnliberalisierung zuständigen Behörden in Ungarn, Slowenien und der Slowakei besucht. Die Umsetzung der EU-Richtlinien zur Eisenbahnliberalisierung in nationales Recht ist oft unterschiedlich, so wurden einige Deutsche Eisenbahnunternehmen von Mitarbeitern der SCG zu Österreich-spezifischen Themen besucht. Aber auch die österreichischen Kontakte mit den am österreichischen Schienennetz tätigen Bahnen, Behören und Organisationen wurden nicht vernachlässigt.
Im November 2003 wurde von der SCG ein Regulatorentreffen unter Beteiligung der zehn Beitrittskandidaten veranstaltet. Thema waren die Umsetzung des ersten RL-Paketes und die Liberalisierung im Eisenbahnverkehr in Europa. Am Tag darauf wurde das Symposion „Der regulierte Schienenverkehrsmarkt im erweiterten Europa“ von der SCG veranstaltet. Durch die Anwesenheit der Regulatoren aus den EU-Ländern und prominenter Referenten, bestand die Möglichkeit zum internationalen Meinungsaustausch.
Im Jahr **2004** begann für eine Mitarbeiterin die Karenzzeit. Frau Mag. König übernahm im Februar 2004 die verwaiste Fachabteilung Recht. Nach ihrem Austritt übernahm Herr Mag. Hammerschmid die Fachabteilung.
Neben Arbeitsbesuchen von Mitarbeitern der SCG im EU- Raum, wie z.B. Brüssel, Paris, Amsterdam und Maribor wurden auch Veran-

Konzentration und Marktmacht

In dieser Studie beschäftigte sich die SCG mit Fragen der Ausübung von Marktmacht und den Konzentrationstendenzen im Verkehrsbereich. Auf einem Markt herrscht im Idealfall Wettbewerb. Dieser kann jedoch durch Marktteilnehmer empfindlich gestört werden. Es kann sogar gesagt werden, dass jeder Marktteilnehmer den Markt zu seinen Gunsten ausnutzen will. Der Wettbewerb wird dadurch verzerrt und Mitbewerber am Markt diskriminiert.
Um den Wettbewerb zu fördern, muss sich der Staat entsprechender Gesetze bedienen. Kartellgesetze stellen den Versuch von Staaten dar, die Marktkräfte zu stärken und die Konzentration auf den Märkten abzubauen. Die Erfolge sind jedoch eher bescheiden. Erste Ansätze dieser Politik stammen aus den USA. Dort erfolgte ein Impuls mit der Zerschlagung von Standard Oil und der Anti Trust Gesetzgebung bereits im Jahr 1911.

staltungen in Österreich von Mitarbeitern als Referenten oder Zuhörer besucht. 2004 wurden auch zwei neue Studien mit den Titeln „Bahn und Recht und Marktmacht“ sowie „Wettbewerb und Konzentration“ von den Mitarbeitern der SCG erarbeitet und wie in den Vorjahren im Rahmen einer eintägigen Veranstaltung mit Fachpublikum präsentiert.

Frau Kultschar verließ im Oktober 2005 das Unternehmen. Erstmalig ergaben sich auch Änderungen an der Spitze des Unternehmens. Im Februar 2005 wechselte die Geschäftsführung, Herr Dr. Fuhrmann verließ das Unternehmen und Herr Fürnkranz trat als neuer Geschäftsführer in die SCG ein. Ab Jänner verstärkt Ing. Kreiderits den Fachbereich Netz.

Die Auswirkungen der Eisenbahngesetzesnovelle aus dem Jahr 2004 waren im Jahr 2005 das bestimmende Element. Es ging dabei um die Formulierung von Schienennetznutzungsbedingungen, die Einrichtung von Trassenzuweisungsstellen, die Erhebung von statistischen Daten zum Eisenbahnwesen in Österreich, die Beobachtung der Fahrplanerstellung und nicht zuletzt um die Kontrolle von diversen meldepflichtigen Unterlagen.

Das Jahr **2005** war auch durch intensive Kontakte in Brüssel geprägt. In mehreren Arbeitsgruppen wurden mit Beteiligung von Mitarbeitern der SCG die in den letzten Jahren erfolgte Umsetzungen der EU-Richtlinien in den Europäischen Nationalstaaten verglichen und diskutiert. Neben dem fachlichen Austausch in eisenbahnspezifischen Fragen war die österreichische Lösung bei der Umsetzung der EU-Richtlinien und deren Umsetzungsgrad bei den verschiedenen Treffen der SCG mit ausländischen Kollegen ein wichtiges Thema.

Die in die Jahre gekommene EDV-Anlage der SCG wurde mit Jahreswechsel 2005/2006 durch eine dem Stand der Technik entsprechende Anlage ersetzt. Mit der Beschaffung der neuen Hardware erfolgte auch ein Redesign des Internetauftritts.

Wie im Jahr 2005 hatte die SCG auch **2006** 11 Beschäftigte. Mit Dezember 2006 trat Mag. Hammerschmid aus.

Die SCG hatte mit der Novellierung des Eisenbahngesetztes 2006 einige Änderungen im Aufgabenspektrum zu bewältigen. Neben der Einrichtung einer Schlichtungsstelle gehören nunmehr die Erhebung von Statistischen Daten zur Marktbeobachtung, die Erstellung eines umfangreichen Marktberichtes zum österreichischen Eisenbahnwesen und die Erhebung der Anschlussbahnen zur Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den neuen Aufgaben der SCG. Der Marktbericht erschien erstmals in Form des Jahresberichts 2006 und setzte die Publikationstätigkeit der SCG mit neuen Inhalten fest.

Die Novelle brachte nicht nur Änderungen im Zuständigkeitsbereich von SCK und SCG, auch konnte durch die Mitarbeit von SCK und SCG bei den Vorarbeiten zur Novelle des Eisenbahngesetzes eine von der Praxis diktierte. Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen erreicht werden.

Neben den mittlerweile regelmäßig stattfindenden Arbeitstreffen mit den anderen Regulatoren und der Kommission in Brüssel haben sich auch in Österreich einige regelmäßig stattfindende Veranstaltungen im Themenkreis Liberalisierung im Eisenbahnverkehr etabliert. Diese Veranstaltungen wurden auch im Jahr 2006 als Plattform genutzt.

Langsam wandelte sich das Bild und Auftreten von SCK und SCG von der fordernden Behörde zum Partner und Berater. Mit der Umsetzung der Novelle 2006 werden viele auf die Bahnen neu zugekommene Pflichten und Aufgaben gemeinsam erledigt.

Das Jahr **2007** begann mit dem Austritt von Ing. Kreiderits im Jänner. Mit Februar 2007 übernahm Mag. Dachs die Rechtsabteilung der SCG. Die durch die Gesetzesnovelle 2006 in der SCG angesiedelte Schlichtungsstelle übernahm mit Februar 2007 Herr Mag. Schadler. Im

Dezember verließen Frau Mag. Lutter, Frau Obleser und Frau Kienböck das Unternehmen. Frau Blosel verstärkt seit Dezember das Sekretariat. Seit November hat die SCG mit Mag. Schadler und Ing. Indra auch einen Betriebsrat. Auch das Jahr 2007 wurde von der Eisenbahngesetznovelle 2006 beeinflusst. So waren die umfangreichen Änderungen bei den Auflagen für die Anschlussbahnen der Anstoß für umfangreiche Recherchen über die österreichischen Anschlussbahnen. Dazu wurde einerseits der Kontakt zu den die Anschlussbahnen vertretenden Gremien und Verbänden, andererseits auch der Kontakt zu den Anschlussbahnen selbst gesucht. Durch die unsichere Datenlage gestaltete sich gerade die Kontaktaufnahme mit den Anschlussbahnen schwierig. Auch die Anfänge der neu eingerichteten Schlichtungsstelle bestanden in der Kontaktaufnahme und Koordination mit öffentlichen oder behördlichen Beschwerdestellen. Das Ziel war es, die Aufgaben und Möglichkeiten der Schlichtungsstelle einem größeren Kreis näher zu bringen und die Zusammenarbeit mit den externen Stellen zu koordinieren. Wie in den Vorjahren erfolgte auch im Jahr 2007 ein reger internationaler Erfahrungsaustausch mit den anderen Regulatoren in Brüssel. Auch 2007 wurde die SCG von ausländischen Delegationen besucht, wobei sich die Besucher über die Eisenbahnliberalisierung in Österreich informierten. Ein Fixpunkt im Arbeitsprogramm der Mitarbeiter des Fachbereichs Recht, ist die Fachtagung Eisenbahnrecht in Tübingen. Aber auch in Österreich wurde die Gelegenheit im Rahmen zahlreicher Veranstaltungen wahrgenommen, SCG und SCK zu repräsentieren. Neben dem Besuch der volkswirtschaftlichen Jahrestagung treffen sich auch die Volkswirte der österreichischen Regulatoren zum regelmäßigen Meinungsaustausch.

Über die Ereignisse des Jahres **2008** wird an anderer Stelle ausführlich berichtet. Auch in diesem Jahr zeigte sich eine deutliche Zunahme der Aufgaben von SCK und SCG, insbesondere durch die Novelle 2006 des Eisenbahngesetzes aber auch durch die fortschreitende Liberalisierung.

Der CAT ist bisher die einzige nennenswerte Personenverkehrsleistung eines anderen EVU im Netz der ÖBB. Mit dem 3. Eisenbahnpaket sollte sich diese Situation aber ändern.

Die Bahnliberalisierung in der Europäischen Union

Die Eisenbahnpakete der EU

Gemeinschaftsrechtliche Vorschriften für den Eisenbahnbereich gibt es zwar schon wesentlich länger, die Bahnliberalisierung im eigentlichen Sinne wurde aber durch die vielzitierte Richtlinie 91/440 eingeleitet, später wurden größere Reformschritte in so genannten Eisenbahnpaketen zusammengefasst.
Die Richtlinie 91/440 zur Entwicklung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft stellt 1991 den ersten Schritt zu einer einheitlichen europäischen Eisenbahnpolitik dar. Zentral ist die Umgestaltung der staatlichen Eisenbahnunternehmen zu wettbewerbsfähigen Bahnen. Auch wurden erste Ansätze zur Öffnung der national abgeschotteten Eisenbahnmärkte angestoßen.

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

Beinhaltet vor allem:
Richtlinie 2001/12/EG – Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft
- Allen zugelassenen Eisenbahnunternehmen ist Zugang zum transeuropäischen Güterverkehrsnetz zu gewähren. Nach einer Frist von sieben Jahren ist die Öffnung des gesamten Güterverkehrsnetzes geplant.
- Die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers von staatlichen Stellen ist sicherzustellen. Davon unberührt bleibt die Verantwortung der Mitgliedstaaten für die Eisenbahninfrastruktur.
- Die rechnerische Trennung zwischen den Segmenten Personenverkehr und Güterverkehr eines Eisenbahnunternehmens wird vorgeschrieben.
- Nationale Regulierungsstellen sollen die Einhaltung der Zugangsrechte überwachen.

Richtlinie 2001/13/EG – Zulassung von Eisenbahnunternehmen
- Die Zulassung von Eisenbahnunternehmen wird in der EU vereinheitlicht. Eine in einem Mitgliedstaat erteilte Genehmigung soll auch in allen anderen EU-Ländern gültig sein.

Richtlinie 2001/14/EG – Trassenmanagement
- Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur ist transparent und diskriminierungsfrei zu gestalten.
- Das Trassenmanagement des Eisenbahninfrastrukturbetreibers soll sich flexibel an den Marktverhältnissen orientieren.
- Durch geeignete Mechanismen sollen die Mitgliedstaaten die kritische Kontrolle der Infrastrukturmonopolisten gewährleisten.

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

Beinhaltet vor allem:
Richtlinie 2004/49/EG – Eisenbahnsicherheit
- Aufgrund des zunehmenden grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs sollen die Vorgaben zur Einsenbahnsicherheit harmonisiert werden.
- Zur Umsetzung sind Sicherheitsinstrumentarien zu schaffen und fortwährend weiter zu entwickeln.
- Alle Eisenbahnunternehmen haben für den Eisenbahnbetrieb eine Sicherheitsbescheinigung vorzuweisen.

Richtlinie 2004/50/EG – Interoperabilität
- Die Richtlinie ergänzt die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG zur Interoperabilität im konventionellen bzw. transeuropäischen Hochgeschwindigkeits-Bahnsystem.
- Auf Basis der Richtlinie werden Technische Spezifikationen Interoperabilität (TSI) für einzelne Teilsysteme entwickelt, um die technischen Anforderungen zu präzisieren und zu vereinheitlichen.

Richtlinie 2004/51/EG – Öffnung des europäischen Güterverkehrs
- Der europäische Güterverkehr wird ab 2007 für alle Eisenbahnunternehmen komplett geöffnet.

Verordnung 2004/881 – Europäische Eisenbahnagentur
- Eine Europäische Eisenbahnagentur soll als zentrale Koordinierungsinstanz tätig werden und alle beteiligten Akteure vernetzen.
- Der Agentur werden vor allem technische und sicherheitsrelevante Aufgaben übertragen.

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

Richtlinie 2007/58/EG – Öffnung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs
- Ab 2010 erhalten alle in der EU lizenzierten Eisenbahnunternehmen Zugang auch im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr. Voraussetzung hierfür sind weitgehende Interoperabilität sowie klare Bestimmungen hinsichtlich des Zugangs zur Infrastruktur.
- Für diese Richtlinie sind nationale Ausnahmeregelungen bis zu 15 Jahren möglich.

Richtlinie 2007/59/EG – Europäischer Lokführerschein
- Durch die Richtlinie wird die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern ab Ende 2009 europaweit einheitlich geregelt.
- Dadurch sollen einerseits hohe Sicherheitsstandards innerhalb der EU verwirklicht werden, andererseits kann ein Lokführer dann grenzüberschreitend tätig werden.

Verordnung 2007/1370 – Öffentliche Personenverkehrsdienste
- Die Vorschrift strebt die Stärkung des Wettbewerbsgedankens im öffentlich bestellten Verkehr an. Demnach sollen öffentliche Verkehrsdienste grundsätzlich im Rahmen einer Ausschreibung an öffentliche oder private Unternehmen vergeben werden.
- Allerdings wurden zahlreiche Ausnahmetatbestände beschlossen, auf deren Grundlage eine Direktvergabe an Unternehmen möglich ist. Schienenpersonennahverkehr kann bis maximal 15 Jahre ohne Ausschreibung vergeben werden.
- Die Verordnung tritt am 3. Dezember 2009 ohne die Notwendigkeit nationalstaatlicher Gesetze in Kraft.

Verordnung 2007/1371 – Fahrgastrechte
- Die Verordnung regelt die Rechte und Pflichten von Fahrgästen in Eisenbahnverkehr ab Ende 2009. Ziel ist eine Steigerung der Qualität des Schienenverkehrs und damit ein Wachstum in diesem Segment.
- Wesentliche Bestandteile der Regelung sind Informationspflichten, Haftungsregeln, Entschädigungsleistungen im Falle von Verspätungen sowie Sicherheitsvorgaben an die Eisenbahnunternehmen, die jedoch
- durch zahlreiche Ausnahmemöglichkeiten eingeschränkt werden.

Das 1. Eisenbahnpaket und seine Umsetzung

Das erste Eisenbahnpaket umfasst drei Richtlinien 2001/12,13,14, die eng miteinander verbunden sind und deren Umsetzung durch die EU15 bis 15. März 2003 sowie durch acht neue Mitglieder der EU bis 1. Mai 2004 zu erfolgen hatte.
Wesentlichste Inhalte sind die Strukturreform im Sinne einer Trennung von Infrastruktur und operativem Zugbetrieb, die Entschuldung der Staatsbahnen sowie die Modalitäten für Dritte, diese Infrastruktur diskriminierungsfrei zu benützen. Um dies sicherzustellen wurde die Einrichtung von Regulierungsbehörden vorgeschrieben.

Evaluierung der Reform

Die Reformschritte des 1. Eisenbahnpakets wurden seitens der EU-Kommission im Jahr 2006 untersucht und einer Bewertung unterzogen.

- Es wurde die Notwendigkeit einer Trennung von Verkehrsleistungen und dem Betrieb der Infrastruktur neuerlich betont. Kritik übte die EU-Kommission auch an der für die ÖBB gewählte Holdingkonstruktion und der damit verbundenen Bestellung der Manager der Holding in den Aufsichtsrat der Tochterunternehmen.
- Bei der Trennung von Kapazitätszuweisung, Erteilung von Genehmigungen und Überwachung der Einhaltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sind ebenfalls noch Anstrengungen seitens der Mitgliedsstaaten zu machen. Kritik übte die Kommission weiters an der Praxis der nach wie vor integrierten Eisenbahnen und der Tatsache, dass Infrastrukturmanager und damit die Trassenzuweisung in der Hand der staatlichen Eisenbahnen sind.
- Jedes EU-Land hat dafür Sorge tragen, dass den Regulierungsstellen die dafür notwendigen Human-, Finanz- und Verwaltungsressourcen zur Verfügung stehen. Die EU ist jedoch über den Ausbaugrad der Regulatoren besorgt. Die budgetäre Situation der Regulierungsstellen ist meist prekär und kann daher die Aufnahme von zusätzlichem qualifizierten Personal nicht gewährleisten. Die mitunter anzutreffende Praxis der Anbindung des Regulators an das Verkehrsministerium unterminiert die Unabhängigkeit der Regulierungsbehörden, da die Ministerien auch Eigentümer der Staatsbahnen sind.
- Die Kommission fordert weiters die Aufstellung von Grundsätzen für die Einhebung von Entgelten für die Nutzung von Infrastruktur, die auch für den Regulator nachvollziehbar sein müssen. Auf Grund der Tatsache, dass viele Staaten (Österreich beschreitet hier den gegenteiligen Weg) immer weniger bereit sind, Gelder in den Ausbau der Infrastruktur zu leiten, kommt es zur Verwendung der Infrastrukturbenutzungsentgelte zur Finanzierung von Bauvorhaben. Die große Höhe der Benutzungsentgelte hat speziell in den neuen EU-Ländern negative Auswirkungen auf den intermodalen Wettbewerb. Während der Straßenverkehr die Benutzung der Infrastruktur nicht oder nur in einem geringen Ausmaß zu bezahlen hat, werden dem Bahn(güter)verkehr annähernd Vollkosten bzw. sogar noch die Subventionierung des defizitären Personenverkehrssektors aufgebürdet.
- Den Infrastrukturbetreibern empfiehlt die Kommission eine Verbesserung von Inhalt und Publizität der Schienennetznutzungsbedingungen, die eindeutig und vollständig zu sein haben, die Festlegung von Wegeentgelten in Abhängigkeit von den durch den Verkehr tatsächlich entstandenen Kosten sowie eine Zusammenarbeit auf europäischer Ebene was die Zuweisung grenzüberschreitender Zugtrassen und die harmonisierten Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur betrifft.
- Es wird eine vertragliche Festlegung der finanziellen Beziehungen zwischen nationalen und regionalen Verkehrsbehörden und den Eisenbahnverkehrsunternehmen gefordert, um ordnungsgemäße gemeinwirtschaftliche Leistungen zu erbringen.
- Die Transparenz bei der Erteilung von Genehmigungen ist in den einzelnen Staaten unterschiedlich ausgeprägt.
- Verbot der Querfinanzierung von Güter- und Personenverkehr zur Stützung der Wettbewerbsfähigkeit.
- Schaffung von transparenten Zugängen zu Schulungseinrichtungen und Erstellung von Sicherheitsbescheinigungen.

Konsequenzen

Die Europäische Kommission hat aufgrund der Ergebnisse vertiefende Untersuchungen in den

einzelnen Mitgliedsländern anhand eines Kriterienkataloges durchgeführt. Darin finden sich insbesondere strenge Regeln für die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber in integrierten Unternehmen oder bei Holdingkonstruktionen.
In diesem Zusammenhang wurden 2007 die angekündigten Erhebungen durchgeführt und im Jahr 2008 Vertragsverletzungsverfahren gegen einzelne Mitgliedsstaaten eingeleitet.

Das 2. Eisenbahnpaket in Österreich

Die darin enthaltenen Maßnahmen stützen sich auf die Leitlinien des Verkehrsweißbuches und sollen die Sicherheit, die Interoperabilität und den Marktzugang im Bereich des Schienengüterverkehrs verbessern. Ferner schlägt die Europäische Kommission darin die Errichtung einer europäischen Eisenbahnagentur vor, welche die Harmonisierung in den Bereichen Sicherheit und Interoperabilität leiten soll. Das Richtlinienpaket wurde in Österreich in mehreren Etappen umgesetzt:
Die Güterverkehrsliberalisierung und die Sicherheitsrichtlinie sowie die Interoperabilitätsbestimmungen im Zuge der Eisenbahngesetznovellen 2004 und 2006.
Mit der verkehrsträgerübergreifenden Sicherheitsbehörde VERSA wurde schließlich die geforderte Unfalluntersuchungsstelle geschaffen. Sicherheitsbehörde im Eisenbahnbereich ist ansonsten das Verkehrsministerium selbst. Dieses stellt daher insbesondere auch die zuvor

Das dritte Eisenbahnpaket sieht auch ein verbessertes Beschwerdesystem für Verspätungen und Zugausfälle für den Personenverkehr vor. Das Bild zeigt einen EC aus Brünn nach Wien in Süßenbrunn.

von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vergebenen Sicherheitsbescheinigungen aus. Die sich aus der Interoperabilität ergebenden Fahrzeugregister führt hingegen künftig die SCHIG (Schieneninfrastruktur Dienstleistungs GmbH).
Die Gründung der europäischen Eisenbahnagentur in Valenciennes (Frankreich) erfolgte ohne besonderes Zutun Österreichs.

Das 3. Eisenbahnpaket und seine Neuerungen

Das 3. Eisenbahnpaket wurde im Europäischen Parlament am 25. September 2007 verabschiedet. Es sieht unter anderem die Marktöffnung für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste zum 1. Januar 2010 vor, ferner eine deutliche Stärkung der Fahrgastrechte sowie Mindestanforderungen für die Qualifikation und damit die Zertifizierung von Lokführern. Die neue Fahrgastrechtverordnung wird Ende 2009 in Kraft treten. Die Verordnung regelt u.a. Entschädigungen bei großen Verspätungen, die Haftung der Unternehmen für die Fahrgäste und deren Gepäck, den Transport von behinderten Personen sowie die von den Eisenbahnunternehmen bereitzustellenden Informationen.
Entgegen früheren Entwürfen, die nur eine Regelung für den grenzüberschreitenden Verkehr vorsahen, wird die Verordnung auch im Binnenverkehr der Mitgliedstaaten gelten. Allerdings gibt es hier befristete Ausnahmen.
Das Beschwerdesystem wurde mit Inkrafttreten der Eisenbahngesetznovelle 2006 als Vorgriff auf das 3. Eisenbahnpaket bei der Schienen-Control GmbH angesiedelt. Gem. § 78a EisbG hat die SCG die Aufgabe einer Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnunternehmen (im Güter- und Personenverkehr) übernommen. Neben ihrer behördlichen Aufgabe im Rahmen der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes ist die SCG seither auch für die Behandlung von Fahrgastbeschwerden zuständig. Die neue Fahrgastrechteverordnung, die weitere Aufgaben für die SCG in diesem Bereich mit sich bringen wird, tritt Ende 2009 in Kraft.
Weiters legt die Richtlinie Mindestanforderungen fest, die für die Qualifikation und damit die Zertifizierung der Lokführer gelten. Die gegenseitige Anerkennung und die Harmonisierung der Fachkenntnisse sind unerlässlich für die Schaffung eines europäischen Eisenbahnraums. Die von einem Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnisse werden von den anderen Mitgliedstaten anerkannt.

Europäische Rechtvorschriften in der Verkehrspolitik

Als Service dient folgende Auflistung von wichtigen Richtlinien, Verordnungen und auch einigen Entscheidungen und Empfehlungen der EU in der Verkehrspolitik.
Eine umfangreiche Auflistung europäischer Rechtsvorschriften bzw. weitere interessante Informationen zum europäischen Eisenbahnverkehr finden Sie u.a. auf folgenden Webseiten:
http://eur-lex.europa.eu/de/legis/latest/chap07.htm
http://europa.eu/scadplus/leg/de/s13000.htm

Titel	Kurztext	Datum
RL 91/440/EWG idF RL 2007/58/EG	zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft	29.07.1991
RL 95/18/EG idF RL 2004/49/EG	über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen	19.06.1995
RL 96/48/EG Aufhebung durch RL 2008/57/EG am 19.07.2010	über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems	17.09.1996
RL 96/49/EG idF RL 2006/90/EG	zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter	23. 07 1996
RL 2001/12/EG	zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft	26.02.2001
RL 2001/13/EG	zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen	26.02.2001
RL 2001/14/EG idF. RL 2007/58/EG	über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung	26.02.2001
RL 2001/16/EG Aufhebung durch RL 2008/57/EG am 19.07.2010	über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems	19.03.2001
RL 2002/49/EG	über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm	25.06.2002
VO 91/2003 idF. VO 219/2009	über die Statistik des Eisenbahnverkehrs	16.12.2002

RL = Richtlinie
VO = Verordnung
EC = European Commission
EG = Europäische Gemeinschaft
idF = in der Fassung

Titel	Kurztext	Datum
Empfehlung EC (2004)1279	über die Verwendung eines einheitlichen europäischen Formats für Genehmigungsdokumente gemäß der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen	07.04.2004
RL 2004/49/EG idF. RL 2008/110/EG	über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung	29.04.2004
RL 2004/50/EG	zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeits-bahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems	29.04.2004
RL 2004/51/EG	zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft	29.04.2004
VO 881/2004 idF VO 1335/2008	zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung)	29.04.2004
RL 2005/47/EG	betreffend die Vereinbarung zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr im Eisenbahnsektor	18.07.2005
VO 62/2006	über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Telematikanwendungen für den Güterverkehr des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems	23.12.2005
2007/60/EG geändert durch 2008/593/EG	Beschluss der Kommission vom 26. Oktober 2006 zur Einrichtung der Exekutivagentur für das transeuropäische Verkehrsnetz gemäß der Verordnung (EG) Nr. 58/2003 des Rates	26.10.2006
RL 2006/90/EG	zur siebten Anpassung der Richtlinie 96/49/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter an den technischen Fortschritt	03.11.2006

Titel	Kurztext	Datum
VO 332/2007	über die technischen Einzelheiten der Datenübermittlung der Statistiken über den Eisenbahnverkehr	27.03.2007
RL 2007/32/EG	zur Änderung des Anhangs VI der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des Anhangs VI der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems	01.06.2007
VO 653/2007	zur Verwendung eines einheitlichen europäischen Formats für Sicherheitsbescheinigungen und Antragsunterlagen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Gültigkeit von gemäß der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen	13.06.2007
RL 2007/58/EG	zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur	23.10.2007
RL 2007/59/EG	über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen	23.10.2007
VO 1370/2007	über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates	23.10.2007
VO 1371/2007	über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.	23.10.2007
VO 1304/2007	zur Änderung der Richtlinie 95/64/EG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 91/2003 und (EG) Nr. 1365/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Einführung der NST 2007 als einheitliche Klassifikation für in bestimmten Verkehrszweigen beförderte Güter	07.11.2007

Titel	Kurztext	Datum
Entscheidung EC 2007/756/EG	Entscheidung der Kommission zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Fahrzeug-einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG	09.11.2007
RL 2008/57/EG	über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft	17.06.2008
2008/593/EG	Beschluss der Kommission zur Änderung des Beschlusses 2007/60/EG im Hinblick auf eine Änderung der Aufgaben und der Tätigkeitsdauer der Exekutivagentur für das transeuropäische Verkehrsnetz	11.07.2008
RL 2008/110/EG	zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahn-sicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit)	16.12.2008
VO 1335/2008	zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung)	16.12.2008
VO 169/2009	über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (kodifizierte Fassung)	26.02.2009

Internationale Netze

Die Verwirklichung der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) ist eine Voraussetzung für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sowie für die Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der EU. Rechtsgrundlage ist die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau der transeuropäischen Verkehrsnetze. Das Eisenbahnnetz ist ein wesentlicher Bestandteil der TEN-V. Es besteht aus dem Hochgeschwindigkeitsnetz und konventionellen Strecken und soll den Nutzern dank seiner Interoperabilität sowie durch sein harmonisiertes Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystem einen hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandard bieten.

In den vergangenen Jahren ging der Ausbau der TEN-V langsamer als erwartet voran, nicht zuletzt auf Grund der nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel einerseits und mangelnder Prioritätensetzung andererseits. Es wurde daher die hochrangig besetzte Van-Miert-Gruppe eingesetzt, um neue Empfehlungen auszuarbeiten. Im Anschluss daran hat die EU-Kommission daher eine neue Liste mit 30 vorrangigen Projekten erstellt, die noch vor 2010 in Angriff genommen werden sollen. Alle 30 Projekte wurden zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse erklärt, damit der Bau der grenzüberschreitenden Abschnitte beschleunigt wird. Darunter befinden sich folgende Eisenbahnprojekte mit Österreich-Bezug:

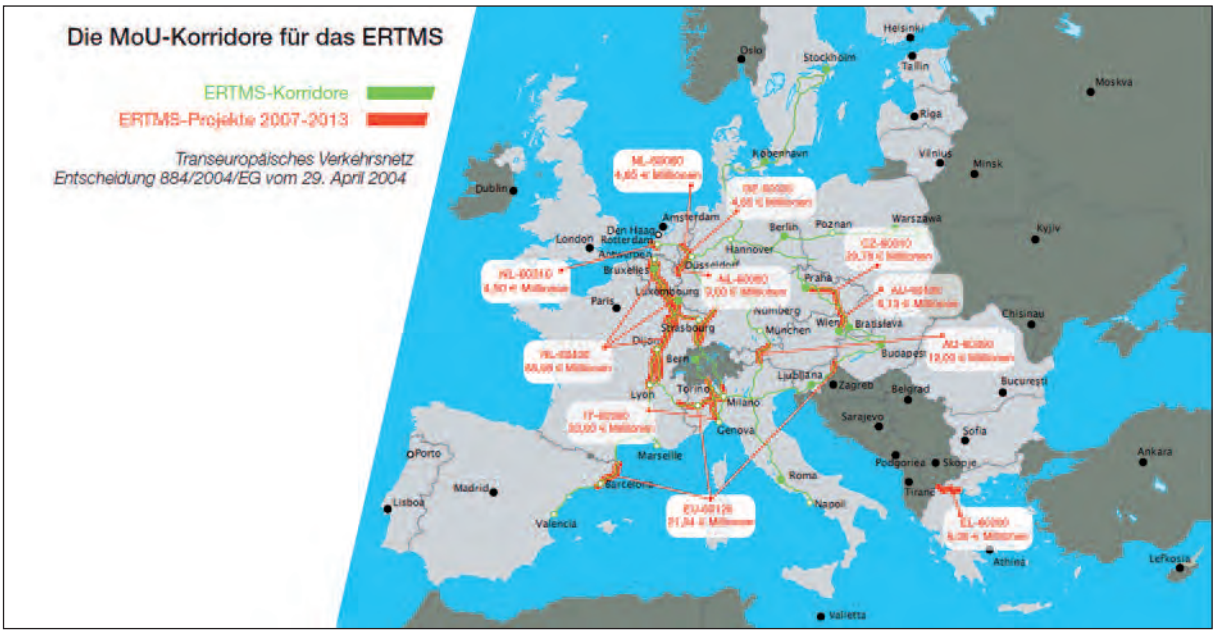
Nr.1: Eisenbahnachse Berlin – München-**Kufstein** – **Brenner** – Verona/Mailand – Bologna – Neapel – Messina

Nr.17: Eisenbahnverbindung Paris – Stuttgart – **Salzburg** – **Wien** – **Bratislava**

Nr.22: Eisenbahnverbindung Athen – Sofia – Budapest – **Hegyeshalom** – **Wien** – **Breclav** – Prag – Nürnberg/Dresden

Nr.25: Eisenbahnverbindung Danzig – Warschau – Brno – **Breclav** – **Wien**/Bratislava

Im Oktober 2007 schlug die Europäische Kommission mehrere Initiativen mit dem Ziel vor, Effizienz und Nachhaltigkeit des Güterverkehrs in der EU zu steigern. Die Vorschläge betreffen



Kartographie:
GD Energie und Verkehr, Januar 2008, © Eurogeographics 2001 bezüglich der Verwaltungsgrenzen

Die Verkehrsströme des Korridors Österreich – Ukraine werden sich durch den Kauf der MÁV Cargo durch die RCA künftig nach Österreich verlagern. Das Bild zeigt einen privaten Güterzug in der hohen Tatra (Slowakei).

unter anderem ein vorrangig für den Güterverkehr bestimmtes Schienennetz. Dabei gilt das European Rail Traffic Management System (ERTMS) auf den Güterverkehrskorridoren als unverzichtbar. Dieses soll zunächst auf sechs wichtigen Korridoren eingerichtet werden, von denen wiederum zwei über österreichisches Territorium verlaufen:
ERTMS-Korridor B: Neapel – Bologna – Verona – **Brenner** – **Kufstein** – München – Berlin – Hamburg – Kopenhagen – Stockholm
ERTMS-Korridor E: Dresden – Prag – Brno – **Breclav** – **Wien** – **Hegyeshalom** – Budapest
Diese decken sich im wesentlichen mit den Prioritätsprojekten TEN-V Nr.1 und 22.

Was ist ERTMS?

ERTMS besteht aus zwei Komponenten:
– ETCS, das European Train Control System, ist ein automatisches Zugsicherungssystem.
– GSM-R ist ein System für Sprach- und Datenfunk als Verbindung zwischen dem Zug und der Infrastruktur, das auf dem GSM-Standard, jedoch mit speziell reservierten Frequenzbereichen beruht.

ERTMS soll die bestehenden nationalen Systeme ersetzen und ein interoperables europäisches Eisenbahnsystem schaffen.
Ein weiterer von mehreren möglichen Ansätzen zur Errichtung eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes in Europa ist die Schaffung transnationaler Korridore. Durch die Konzentration auf Bewirtschaftungs- und Betriebsprobleme würde dieser Ansatz eine Ergänzung der bereits eingeleiteten Maßnahmen zur Einführung des ERTMS darstellen. Die Kommission schlägt in ihrer Mitteilung mehrere Maßnahmen in den folgenden Bereichen vor:

– Errichtung von vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Korridoren;
– Erhöhung der Servicequalität entlang der Korridore;
– Erhöhung der Infrastrukturkapazität der Korridore;
– Streckenauslastung: Koordinierung und mehr Vorrang für den grenzüberschreitenden Güterverkehr;
– Vorrangregelungen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr bei Verkehrsstörungen;
– Zugang zu bahntechnischen Nebenleistungen (Terminals und Rangierbahnhöfe).

Zur Umsetzung der Güterverkehrskorridore bereitet die Europäische Kommission mehrere Gesetzgebungsmaßnahmen vor. Diese Maßnahmen werden Eingang in den für 2009 geplanten Vorschlag zur Änderung des ersten „Pakets“ der EU zur Liberalisierung des Eisenbahnmarktes und in eine besondere Verordnung über das vorrangig für den Güterverkehr bestimmte Schienennetz finden. Ende 2008 wurde ein erster Verordnungsentwurf hiezu vorgelegt. Die SCG hat dazu folgende Stellungnahme abgegeben (Auszug):

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

Rechtlicher Rahmen

Behördenstruktur in Österreich

Zu den Aufgaben der für die Eisenbahn zuständigen österreichischen Behörden gehört auch die Gewährleistung der Sicherheit des Bahnbetriebs, für welche die hier abgebildete Schrankenanlage ein Beispiel darstellt.

In Österreich ist der Großteil der für die Liberalisierung und Regulierung relevanten gesetzlichen Bestimmungen des Eisenbahnwesens im Eisenbahngesetz 1957 verankert. Die Bezeichnung 1957 mag auf den ersten Blick eine veraltete Regelung suggerieren, es sind jedoch völlig neue Teile hinzugekommen und daher ist von den alten nicht viel unverändert geblieben. Hauptgrund dafür sind die Richtlinienpakete der EU, die beginnend mit den Spielregeln für Trennungsrechnung und Netzzugang samt Regulierung, später Interoperabilität und schließlich Sicherheitsmanagement äußerst umfangreiche Neuregelungen brachten und bringen werden.

Speziell mit der Novelle 2006 blieb kaum mehr ein Stein auf dem anderen, weil einerseits viele Punkte infolge der Umsetzung des 2. Eisenbahnpaketes neu geregelt, andererseits viele andere redaktionell neu gestaltet wurden.

Die Bestrebungen der Europäischen Union den Eisenbahnverkehrsmarkt zu liberalisieren, haben auch einen großen Einfluss auf alle mit der Eisenbahn beschäftigten Firmen, Behörden und Organisationen. Als Beispiel sei die ehemalige ÖBB als Eisenbahnbehörde und Zulassungsstelle für z.B. Lokomotiven genannt. Die Funktion als Eisenbahnbehörde und Mitbewerber am Eisenbahnverkehrsmarkt ist aus Sicht der Mitbewerber nicht tragbar. Wie das Wettbewerbsgeschehen am Eisenbahnmarkt haben sich viele tradierte Funktionen und Zuständigkeiten geändert und neu geordnet.

Seither sind zahlreiche Aufgaben auf verschiedene Gesellschaften und Behörden verteilt, die folgende Übersicht soll hier einen groben Überblick schaffen.

Neue Ordnung (vereinfachte Übersicht)

Die Eisenbahnlandschaft bilden neben den Eisenbahn Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen und verschiedenen Dienstleistern folgende Behörden:

- Verkehrsministerium BMVIT – Eisenbahnbehörde/VAI. Teilweise verländert bzw. auf Bezirksebene verlagert
- SCK
- SCG
- SCHIG
- VERSA

Die Behörden verstehen sich heute zunehmend als konstruktiver Ansprechpartner für die Marktteilnehmer und sind daher keineswegs Hemmschuh der neuen Entwicklung.

Behördliche Aufgaben des BMVIT:
- Konzessionserteilung
- Zulassung von Fahrzeugen
- Genehmigung von Vorschriften
- Bestellung von Betriebsleitern
- Sicherheitsbehörde
- Verkehrsarbeitsinspektorrat

Zuständigkeiten der SCK:
- Beschwerden gegen Eisenbahnunternehmen und Zuweisungsstellen wegen Diskriminierung
- Wettbewerbsaufsicht bezüglich Zugang und sonstige Leistungen sowie bei Verknüpfungen von Bahnen

Zuständigkeiten der SCG:
- Statistik, Marktbeobachtung, Berichte
- Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission (§77)
- Schlichtungsstelle (§78a)

Zuständigkeit der SCHIG
- Führung der Fahrzeugregister

Zuständigkeit der VERSA
- Unfalluntersuchungsstelle

Verfahrensablauf für ein neues EVU

Als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind folgende Erfordernisse der Behörde vorzulegen, die kurz und bündig beschrieben sind.

Verkehrsgenehmigung (gem §15 Eisenbahngesetz)

Die Verkehrsgenehmigung berechtigt zur Erbringung von Verkehrdienstleistungen im Europäischen Wirtschaftsraum. Die Verkehrsgenehmigung eröffnet aber nicht den Zugang zum Fahrweg. Dem Antrag ist die angestrebten Verkehrsleistung (Güter- oder Personenverkehr), ein Firmenbuch, eine Strafregisterbescheinigung, Sozialversicherungserklärung, Bilanz, Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit wie verfügbarer Finanzmittel, Sicherheiten, Betriebskapital, Prüfbericht eines Wirtschaftsprüfers beizulegen.
Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) hat die Verkehrsgenehmigung zu erteilen, wenn keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit, Eignung sowie ausreichende Haftung vorliegen. Die fachliche Eignung liegt bei Kenntnissen der Betriebsorganisation und Beherrschen der beantragten Verkehrsleistung vor.

Verkehrskonzession (§16 EisBG)

Die Verkehrskonzession erlaubt die Erbringung von Verkehrsleistungen im Stadt- und Vorortverkehr, bei Inselbetrieben sowie bei regionalen Güterverkehrsdiensten, wobei die selben oben genannten Vorraussetzungen zu erbringen sind.

Genehmigung (§17EisBg)

Eine Genehmigung ist zur Erbringung von Verkehrsleistungen für beschränkt öffentliche Verkehre (z.B. Werkbahnen) zu beantragen.

Sicherheitsbescheinigung

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz in Österreich beziehungsweise in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union (EU) oder des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) benötigen eine Sicherheitsbescheinigung, welche bei der Nationalen Sicherheitsbehörde zu beantragen ist.
Im Rahmen des Verfahrens für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung weist das EVU nach, dass es ein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und die in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft sowie in nationalen Sicherheitsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und damit in der Lage ist, Risiken zu kontrollieren und einen sicheren Verkehrsbetrieb auf dem Netz zu gewährleisten. Praktikabel hat sich die Installierung eines Qualitätsmanagement erwiesen

Pflichten des Eisenbahnunternehmens (§19ff EisBG)

Das EVU hat entsprechende Vorkehrungen zu treffen, Meldepflichten zu erfüllen, einen Betriebsleiter zu ernennen und einen Tarif und Fahrplan anzubieten. Darüber besteht Auskunftspflicht gegenüber der Schienencontrol Interessant ist natürlich die Ausübung des Unternehmensgegenstand, wobei

Voraussetzungen für den Netzzugang

- Nachweis einer aufrechten Verkehrsgenehmigung bzw. –konzession als EVU für die betreffenden Verkehrsleistungen
- Sicherheitsbescheinigung
- Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen

Einen Baustein für den Netzzugang neuer EVUs stellt auch die Streckenkunde da, wobei vor allem große Bahnhöfe wie in diesem Bild Linz von Bedeutung sind

– Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages
– Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Zuteilung von Zugtrassen

Voraussetzungen um eine Trasse zu beantragen
– Erfüllung der Voraussetzungen für den Netzzugang
– Abgeschlossener Infrastrukturnutzungsvertrag

Wer ist Zugangsberechtigt? (EisbG § 57)
1) EVU mit Sitz in Österreich: Alle Verkehre
2) EVU mit Sitz in EU: Alle Güterverkehre, grenzüberschreitender Personenverkehr
3) EVU aus sonstigen Ländern:Sonderregelung mit bilateraler Vereinbarung

Die Aufgaben der SCHIG

Die SCHIG mbH steht im Eigentum der Republik Österreich, die Vertretung der Anteilsrechte obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Ursprünglicher Zweck waren die Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur sowie die Benützungsentgeltfestsetzung und -einhebung für alle Strecken der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Mit 1. Jänner 2005 wandelte sich die SCHIG vom Finanzierungsunternehmen zu einem Dienstleistungsunternehmen des Bundes. Die Aufgaben umfassen nun in erster Linie Prüfung und Kontrolle der Mittelverwendung im Verkehr. Darüber hinaus ist die SCHIG mbH neutraler Dienstleister des Bundes und bietet auf Basis der gesetzlichen Aufgaben Dienstleistungen an. Damit wird die Bundesregierung bei der Umsetzung ihrer verkehrspolitischen Zielsetzungen unterstützt, vor allem bei der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes. Zu den Aufgaben der SCHIG gehören die Führung des Einstellungsregisters des Infrastrukturregisters, die Trassenzuweisungsstelle und die Benannte Stelle.

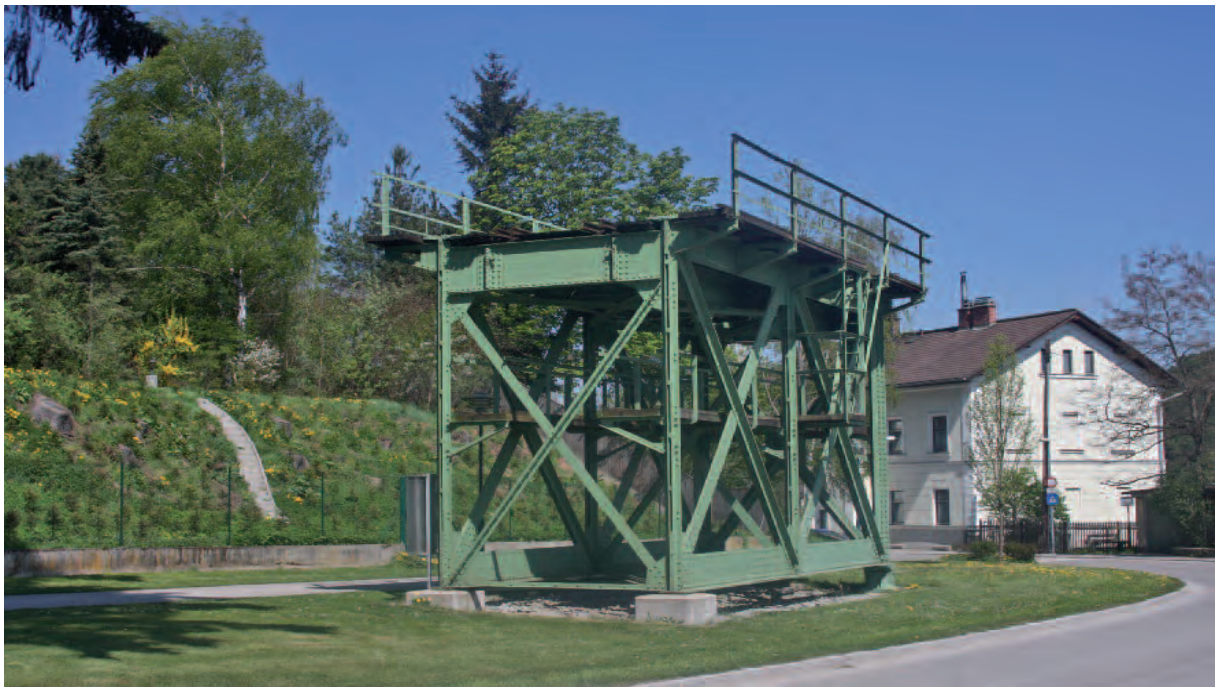
Einstellungsregister

Mit der letzten Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 wurde die SCHIG mbH mit der Errichtung und Führung des nationalen Einstellungsregisters (National Vehicle Register – NVR) betraut. Dieses hat alle in Österreich in Betrieb genommenen interoperablen Schienenfahrzeuge zu enthalten. Voraussetzung dafür ist die Entscheidung der EU-Kommission bezüglich der erforderlichen gemeinsamen Spezifikationen. Mit der Ausarbeitung dieser gemeinsamen Spezifikationen wurde die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) betraut. Da aufgrund der europäischen Interoperabilitätsrichtlinien das NVR nur von einer von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängigen Stelle – ohne eigenes Marktinteresse – zu führen ist, wurde diese Funktion per Eisenbahngesetz an die SCHIG mbH übertragen. Das NVR ist Teil eines europäischen Registers, das einen Gesamtüberblick über den europäischen Fahrzeugbestand sicherstellen soll.

Im Zusammenhang mit der Führung des Einstellungsregisters ist die SCHIG mbH mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übereingekommen, für die Inbetriebnahme interoperabler Schienenfahrzeuge einen alphanumerischen Code gemäß der Anlage P der Entscheidung der Kommission vom 11. August 2006 über die technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (2006/920/EG) zuzuweisen. Jeder Halter eines Fahrzeuges ist mit einer Kennung am Fahrzeug kenntlich zu machen = VKM (vehicle keeper marking). Das VKM kann aus mindestens 2 bis maximal 5 Buchstaben [je von A-Z, keine Umlaute/Sonderzeichen] bestehen. Jede Kennung wird innerhalb der EU bzw. innerhalb der 42 Staaten der OTIF nur einmal vergeben. Die OTIF ist die „Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr“, der u.a. alle europäischen Staaten angehören. ERA und OTIF stimmen sich über die Anträge ab und beide Organe veröffentlichen monatlich eine gemeinsame VKM-Liste *(http://www.era.europa.eu/core/interoperability/Pages/VehicleKeeperMarking.aspx)*

Infrastrukturregister

Die Führung eines Infrastrukturregisters obliegt gleichfalls der SCHIG. Darin werden die wesentlichen Merkmale der Infrastruktur aufgelistet und den geforderten Merkmalen laut TSI gegenüber gestellt. Die Führung des Infra-



Eine Wesentliche Aufgabe der SCHIG stellt die technische Infrastrukturkontrolle gemäß §43 und §45 Bundesbahngesetz dar. Die hier abgebildeten Teile der Fachwerkbrücke in Zwett oblagen einst auch dieser Kontrolle.

struktur- und des Schienenfahrzeugregisters durch die SCHIG mbH bewirkt eine Sammelfunktion für alle in Österreich geführten Register. Die von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und sonstigen Unternehmen, die Schienenfahrzeuge jeglicher Art für den Verkehr zur Verfügung stellen, übermittelten Registerdaten sowie deren jährliche Aktualisierungen werden von der SCHIG mbH gesammelt und an die Europäische Eisenbahnagentur übermittelt.

Trassenzuweisungsstelle

Gemäß Eisenbahngesetz ist die Trassenzuweisung durch das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorzunehmen. Im Falle eines integrierten Unternehmens ist jedoch eine unabhängige Trassenzuweisung nicht gewährleistet, weshalb eine externe Trassenzuweisungsstelle mit den zugehörigen Aufgaben zu betrauen ist. Eine solche befindet sich bei der SCHIG mbH, welche im Jahr 2008 von sechs Privatbahnen mit dieser Dienstleistung beauftragt war.

Benannte Stelle

Zur Realisierung der von der Europäischen Kommission angestrebten Harmonisierung und Liberalisierung des europäischen Eisenbahnwesens werden von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) sogenannte Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) erarbeitet. Die Einhaltung dieser TSI in den verschiedensten Bereichen soll in Zukunft für den vollkommenen Entfall der technischen Barrieren sorgen. Die Überwachung der Einhaltung der TSI obliegt sogenannten Benannten Stellen, die in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu errichten sind. Die SCHIG mbH hat mit der letzten Novellierung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes den Auftrag erhalten, alle Geschäfte und Tätigkeiten einer derartigen Benannten Stelle zu besorgen. Derzeit ist der Aufbau der Benannten Stelle bei der SCHIG mbH im Gang.

Unfallstatistik

Im 2. Eisenbahnpaket ist unter anderem die Einrichtung einer unabhängigen Stelle zur Untersuchung von Bahnunfällen vorgesehen. In Österreich wurde zur Untersuchung von Unfällen und Störungen im Verkehrsbereich die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes in der Bundesanstalt für Verkehr (VERSA) gegründet. Die Anstalt deckt alle Verkehrsbereiche ab und zwar für Luftfahrt, Schiene, Straße, Seilbahnen und Schifffahrt.

Mit dem Unfalluntersuchungsgesetz wurde in Österreich erstmals eine multimodale, unabhängige Untersuchungsanstalt für Unfälle eingerichtet. Am Beginn des Jahres 2006 hat die Unfalluntersuchungsanstalt des Bundes (UUB) in der Bundesanstalt für Verkehr ihre Arbeit aufgenommen.

Die Arbeit der Anstalt besteht aus der Untersuchung von Vorfällen und der Erarbeitung von Sicherheitsempfehlungen sowie der Dokumentation. Jede Untersuchung beginnt mit der Meldung eines Vorfalls. Es wird jedoch nicht bei jeder Meldung eine Untersuchung eingeleitet. Dies ist abhängig von der Klarheit der Unfallursache. Ist die Unfallursache unklar, wird eine Untersuchung eingeleitet, die nicht öffentlich ist. Jeder Beteiligte hat ein Recht auf Stellungnahme. Die Untersuchung wird mit einem Bericht abgeschlossen, der veröffentlicht wird. Als ein wichtiges Ergebnis der Untersuchung sind Empfehlungen zur Verbesserung der Sicherheit zu erarbeiten.

Ein besonderer Schwerpunkt sind die Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen. Zwischen den Jahren 2006 und 2008 waren die Unfallzahlen rückläufig. Gleichzeitig wurden die technischen Sicherungseinrichtungen bei EKs verbessert. Aus den vorliegenden Daten ist jedenfalls ableitbar, dass die im Jahr 2008 gesetzten technischen und organisatorischen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Sicherung von EK dazu beigetragen haben, die Anzahl der Unfälle auf EK – insbesondere im Bereich der ÖBB – deutlich zu minimieren.

Gegenüber 2007 stieg die Zahl der Vorfälle um 4% auf 1.589. Davon waren 1.177 Unfälle und 412 Störungen. Dieser Ansteig ist sowohl auf ein verbessertes Meldewesen als auch auf steigende Transportleistungen zurückzuführen. In 18 Fällen kam es zu Untersuchungen vor Ort, in 17 Fällen zu weiterführenden Untersuchungen.

Im Zusammenhang mit Unfällen im Schienennetz ergibt sich auch das Problem, dass die bisweilen von Polizei bzw. Staatsanwaltschaft verfügten Streckensperren über einen längeren Zeitraum eine empfindliche Störung des Bahnbetriebs darstellen. Nachdem die Tätigkeit der Unfalluntersuchungsstelle offenbar bei anderen Behörden nur unzureichend bekannt ist, soll diese in Zusammenarbeit mit der SCG in einer Veranstaltung den beteiligten Infrastrukturunternehmen und Behörden näher gebracht werden.

Unfälle oder Streckensperren führen zumeist zu Umleitungen. Bauarbeiten auf der S2 zwischen Wien und Mistelbach erforderten einen Umleitungsverkehr über Hollabrunn – Retz, wie wie hier nächst Haugsdorf im Weinviertel

Wirtschaftsentwicklung und Güterverkehr

Die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

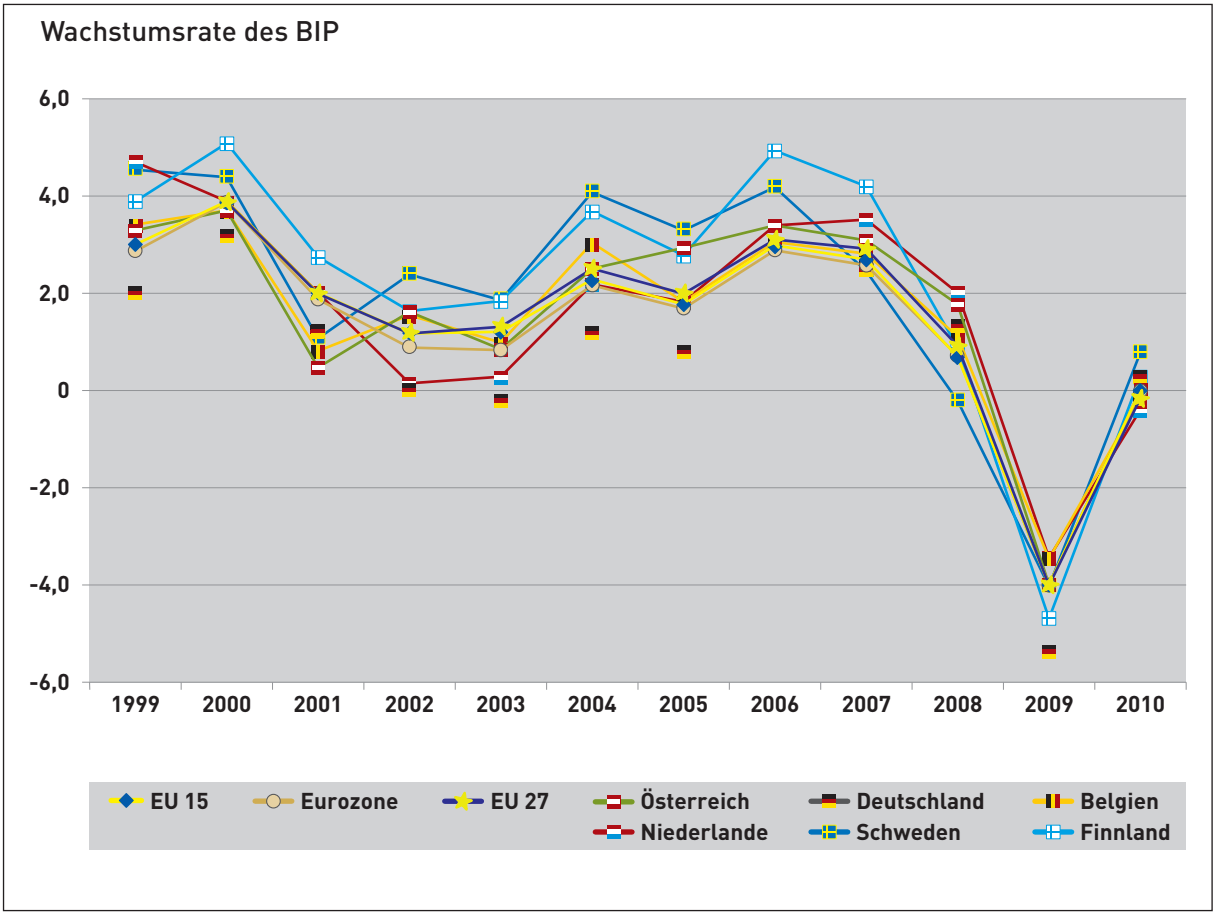
Bei einer Addition der realen Änderungsraten des Brutto-Inlandsprodukts ergibt sich für Österreich für den Zeitraum von 1999 bis 2008 ein Wachstum von 23,6%. Damit wuchs Österreich in diesem Zeitraum schneller als der Durchschnitt der EU und der Eurozone (22,8% und 20,5%). Österreich wuchs auch schneller als der wichtigste Handelspartner Deutschland (15,0%). Der Abschwung ist bereits im Jahr 2008 deutlich ablesbar. Das Jahr 2009 bringt für alle untersuchten Länder einen großen Rückschlag, für 2010 ist wieder mit einem leichten Wachstum zu rechnen.[1]

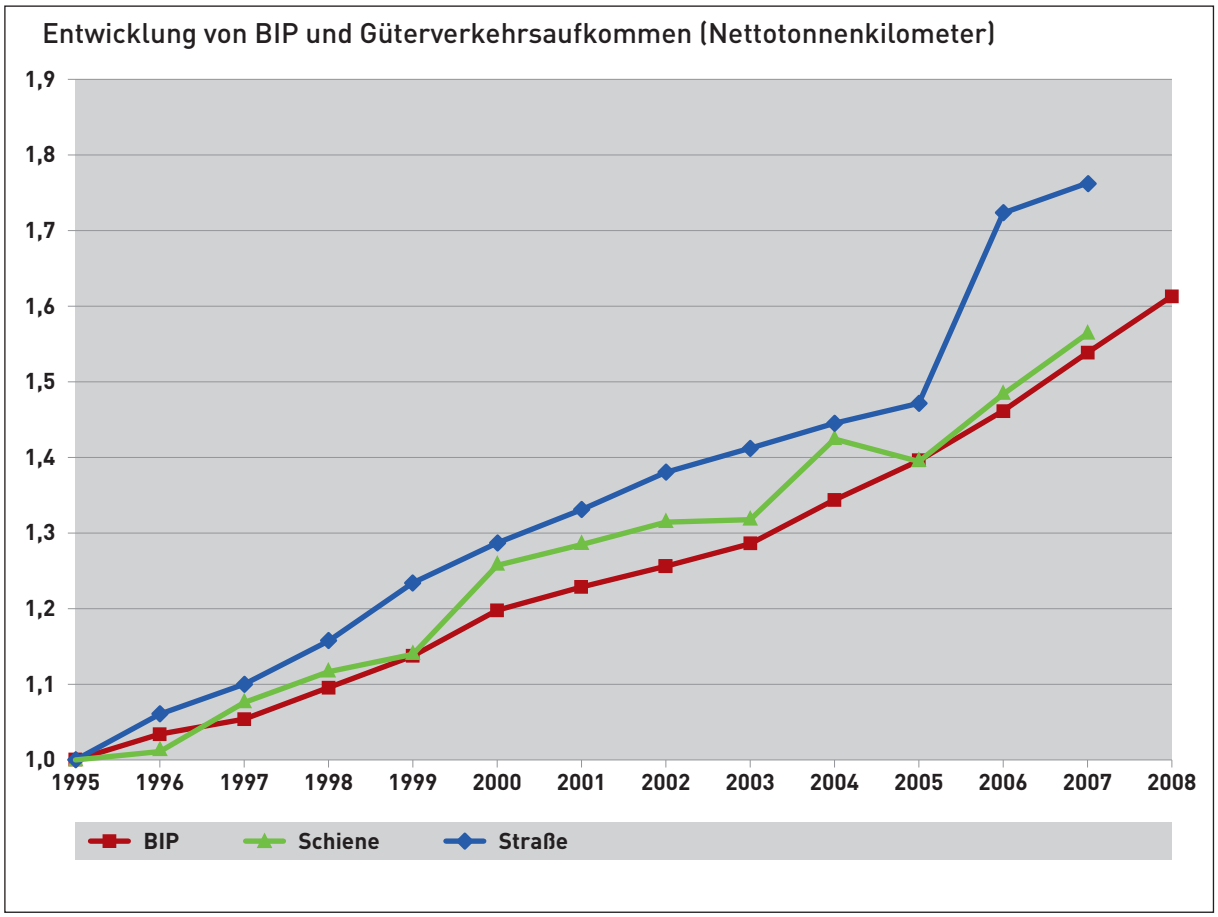
Wirtschaftswachstum und Güterverkehr

In der Transportwirtschaft wird oft die Ansicht vertreten, dass Wirtschaftswachstum und der Anstieg der Güterverkehrsleistung miteinander gekoppelt sind. Dieser Zusammenhang lässt sich in den letzten Jahren in Österreich empirisch nachvollziehen, wie die nachstehende Abbildung zeigt. Dabei verlief die Entwicklung auf Schiene und Straße ähnlich.

Natürlich ist der hier dargestellte Zusammenhang stark verkürzt. So ist Österreich ein Transitland, die im Transit erbrachte Güterverkehrsleistung ist natürlich nicht vom Wirtschaftswachstum in Österreich sondern von

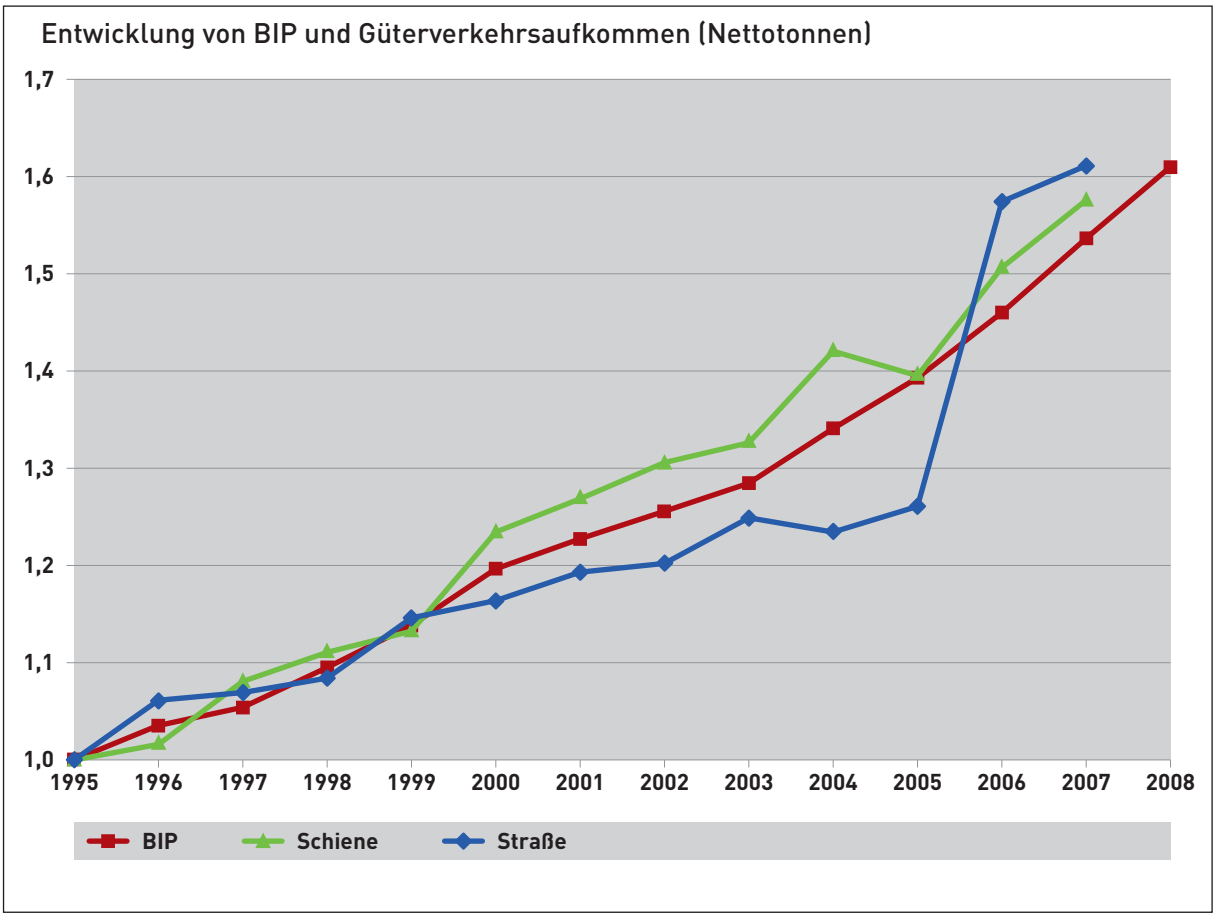
[1] Quelle: Eurostat





dem der Quell- und Zielländer abhängig. Auch Importe und Exporte hängen zumindest teilweise auch mit den Wachstumsraten im Ausland zusammen. Nachdem bis 2008 aber auch in den wichtigsten Ländern, mit denen Österreich Außenhandelsbeziehungen unterhält zu Teil erhebliche Wachstumsraten des BIP zu verzeichnen waren, kann der Zusammenhang von BIP-Wachstum und Wachstum der Güterverkehrsleistung als gesichert angesehen werden. Das stärkere Wachstum auf der Straße kann darauf zurückgeführt werden, dass der Trend zum Outsourcing immer stärker wird. Wurden früher halbfertige Produkte einfach von einer Werkshalle in die nächste gebracht, so geht es heute oft von einem Standort zum nächsten, ohne dass eine zusätzliche Wettschöpfung vorliegt. Diese Transporte werden überwiegend auf der Straße abgewickelt, weshalb dort das Wachstum über dem des BIP liegt. Allerdings hat auch die Bahn Steigerungsraten vorzuweisen, die etwas höher als die des BIP sind. Auch die Bahn profitiert vom Trend zu Outsourcing und Globalisierung, vor allem im Bereich der Automobilherstellung erbringt die Bahn nicht unerhebliche Transportleistungen mit Vorprodukten (z.B. Stahlbleche) und Halbfertigprodukten (Motoren, Karosserieteile etc.).

Etwas differenzierter ist das Bild beim Güterverkehrsaufkommen. Die nachstehende Abbildung zeigt dessen Entwicklung im Zusammenhang mit dem Wirtschaftswachstum. Bis 2005 lag das Aufkommenswachstum auf der Straße und dem Wachstum des BIP, erst mit der EU-Osterweiterung wandelte sich das Bild und der Straßengüterverkehr legte stark zu. Auf der



Schiene waren die Wachstumsraten ähnlich denen des BIP, die Ostöffnung 2005 bewirkte aber einen kleinen Rückgang, der erst danach wieder aufgeholt wurde.

Die Konjunkturentwicklung seit dem 4. Quartal 2008 hat ihre Auswirkungen auch auf den Güterverkehr. Erste Zahlen für das letzte Quartal 2008 und das erste Quartal 2009 zeigen Rückgänge im Güterverkehr auf Straße und Schiene, die mit bis zu einem Drittel um ein Vielfaches stärker ausfallen, als die Entwicklung beim BIP. Das stützt die These, wonach Änderungen des BIP überproportional auf das Transportwesen durchschlagen.

Marktentwicklung 2008

In der Analyse steht der Verkehr auf dem Netz der ÖBB im Zentrum der Betrachtungen, da der freie Netzzugang auf anderen Infrastrukturen gar nicht oder nur in äußerst geringem Ausmaß in Anspruch genommen wurde. Damit konzentriert sich der aus der Perspektive einer Regulierungsstelle interessante Wettbewerb auf das ÖBB Netz. Eine Ausnahmen ist z.B. das von der Steiermärkischen Landesbahn betriebene Terminal Werndorf (Cargo Center Graz).

2008 begann für Österreichs Bahnen bei den Beförderungsmengen im Personen- und Güterverkehr gut, was sich erst mit der Wirtschaftskrise im vierten Quartal 2008 änderte. Dies gilt insbesondere für die aus der Sicht des Wettbewerbs besonders interessanten Güterbahnen, die auf dem Netz der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG ihre Verkehre abwickeln. Insgesamt wurde 2008 152,2 Mio Zugkm bei 76,2 Gesamtbruttotonnenkm(GBrTKm) im österreichischen Netz erbracht. Diese Leistungen ergaben ein Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) von 437,9 Mio €. Lässt man die ÖBB EVUs außer Betracht ergeben sich für 2008 5,5 Mio Zugkm bei 5,1Mrd. GBrTKm, die 18,9 Mio. € IBE zahlten.

Abb. 1: Vergleich der Kennzahlen (ohne ÖBB-Konzern) 2008

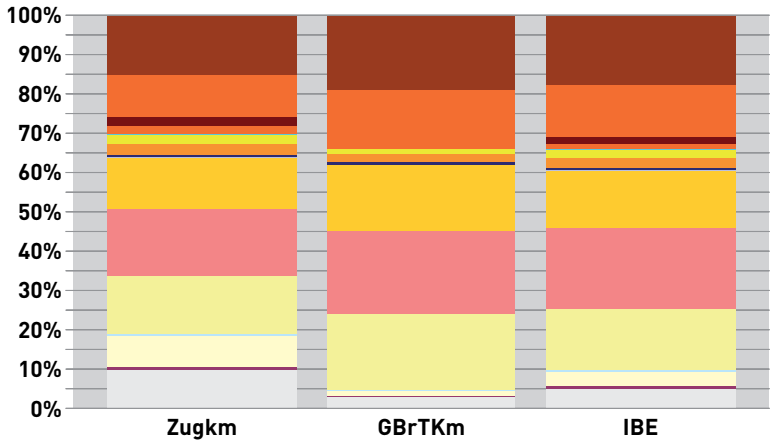


Abb. 2: Verkehrskennzahlen ÖBB Netz – alle Verkehre

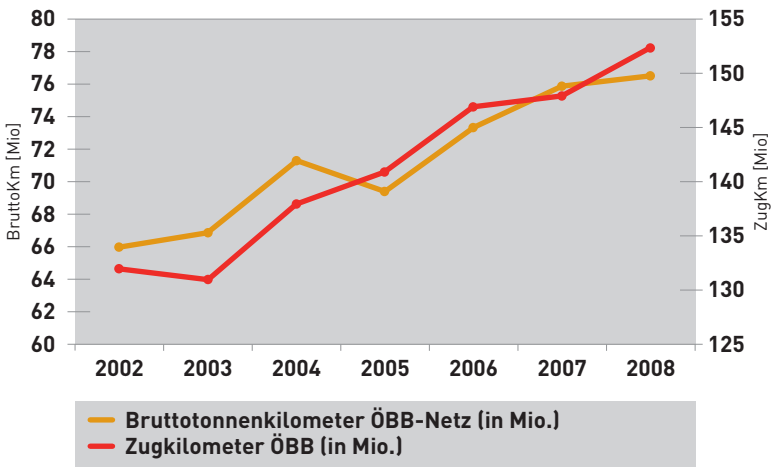


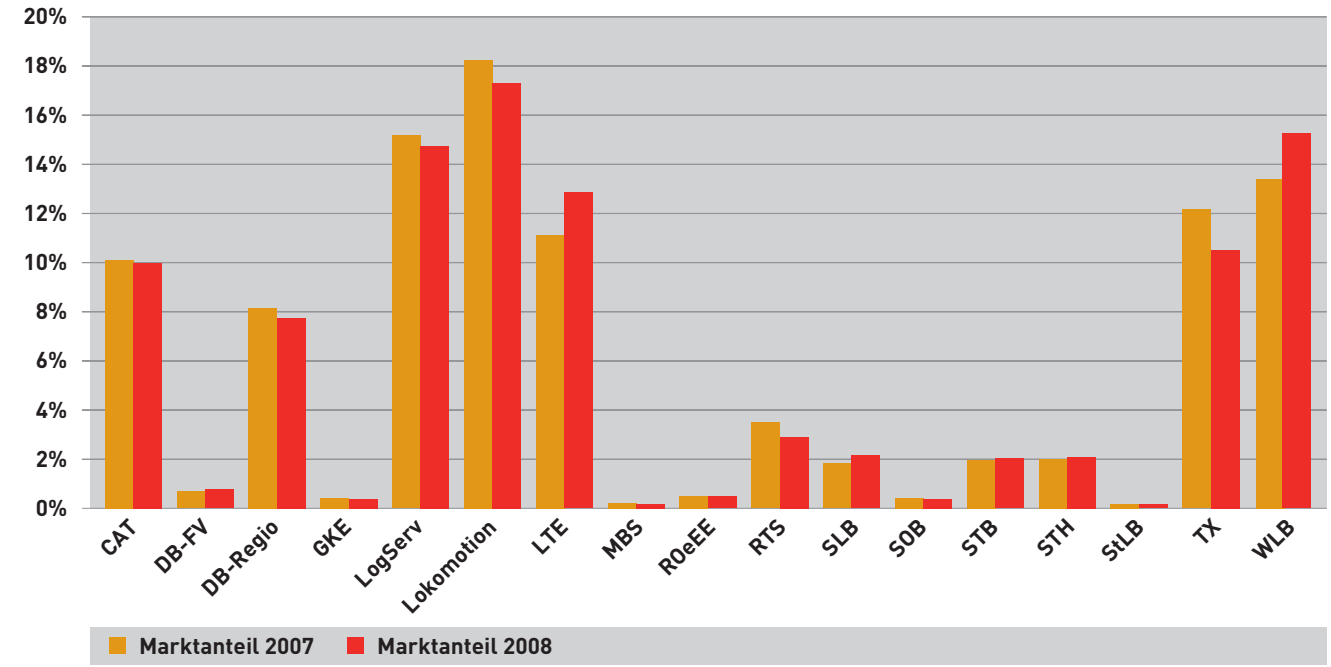
Abbildung 1 zeigt die im Personen- und Güterverkehr agierenden EVUs. Die PV-Unternehmen (DB, CAT-Züge zum Flughafen Wien,…) verzeichnen hohe Laufleistungen bei geringen Zuggewichten und finden sich daher im Bereich der ganz schmalen Balken. Im Gegensatz dazu verzeichnen die Güterverkehrsbahnen naturgemäß spezifisch höhere Transportmengen als Laufleistungen. Daher erkennt man Güterbahnen mit geringen Zugkm und hohen Tonnagen, aber auch personenbefördernde EVUs mit zahlreichen Zugkm bei geringen Tonnagen.

Die Zuwachsraten sind im Berichtsjahr 2008 mit 0,3% Bruttotonnenkilometer bescheiden (2007 noch 3,3%).

Die sehr positive Entwicklung im ÖBB-Netz zeigt Abbildung 2. Seit 2002 steigen kontinuierlich sowohl Zugkm als auch Bruttotonnenkm. 2005 stiegen im Vergleich zu 2004 zwar die Zugkm, gleichzeitig sanken aber die Tonnagen je Zugkm. Zwischen 2006 und 2007 kann ein durch den Personenverkehr verursachter reverser Effekt beobachtet werden.

Die Frage der Veränderung der Marktanteile zeigt Abbildung 3. LTE und WLB Cargo gewannen Marktanteile. Lokomotion tritt mit ihren Verkehren durch das Inntal auf den Brenner

Abb. 3: Marktanteile ohne ÖBB-Konzern auf ÖBB-Infrastruktur (Basis = Zugkm)



trotz Marktanteilsverlusten als stärkste Privatbahn mit knapp 18% Marktanteil weiterhin in den Vordergrund.

Abbildung 4 zeigt die IBE-Zahlungen der EVUs aller Netze, die die Nutzung der Netze recht gut wiedergibt.

Deutliche Steigerungen sind bei jenen Bahnen, die vor allem auf fremdem (ÖBB) Netz (z.B. Logserv, Lokomotion, LTE, TXL und der WLB) unterwegs sind, festzustellen. Die WLB ist ein Sonderfall, da der diesbezüglich relevante abgespaltene Cargo-Bereich 2008 noch gemeinsam mit der traditionellen Lokalbahn auf dem eigenen Netz aufscheint. Die Raaberbahn nutzt hingegen noch fast ausschließlich ihr eigenes Netz (incl. NSB). Einziges österreichisches Personenverkehrsunternehmen mit nennenswerter Nutzung des ÖBB-Netzes ist der CAT, der Wien Mitte mit dem Flughafen Wien verbindet. Bei weitem übertroffen werden die Anteile der Privatbahnen durch die ÖBB Konzern-EVUs, wobei aber die Steigerungsraten deutlich moderater sind (Abbildung 5).

Eine Betrachtung der ÖBB EVUs zeigt folgendes Bild: In der Zunahme dominiert die ÖBB TS mit 10% bei sehr geringer Infrastrukturnutzung, gefolgt von der ÖBB-PV AG mit + 6,2% gegenüber 2007 und der RCA + 2,9%. Die ÖBB-Traktion verringerte Ihre Nutzung um 3% im Vergleichszeitraum 2007/2008.

Die Betrachtung der IBE nach EVUs zeigen die deutlichen Spannweiten. Bahnen mit Güterverkehr erreichen über 4€ je Zugkm, während EVUs mit Personenverkehr auf bis zu 1,5€ je Zugkm kommen. Eine gesamte Betrachtung zeigt einen Durchschnittswert von 2,81€/km (Abbildung 6).

Im Rahmen der verpflichtenden statistischen Erhebung hat die SCG zahlreiche Daten abgefragt. Abbildung 7 zeigt die Verteilung der Marktanteile. Private haben nur 4% der im Eigentum befindlichen Güterwagen, weil fast alle Güterwagen geleast oder gemietet sind. So zeigt der nächste Balken, dass 25% der geleasten Drehgestellwagen Privaten gehören.

Abb. 4: Marktanteile der Privatbahnen in allen Netzen

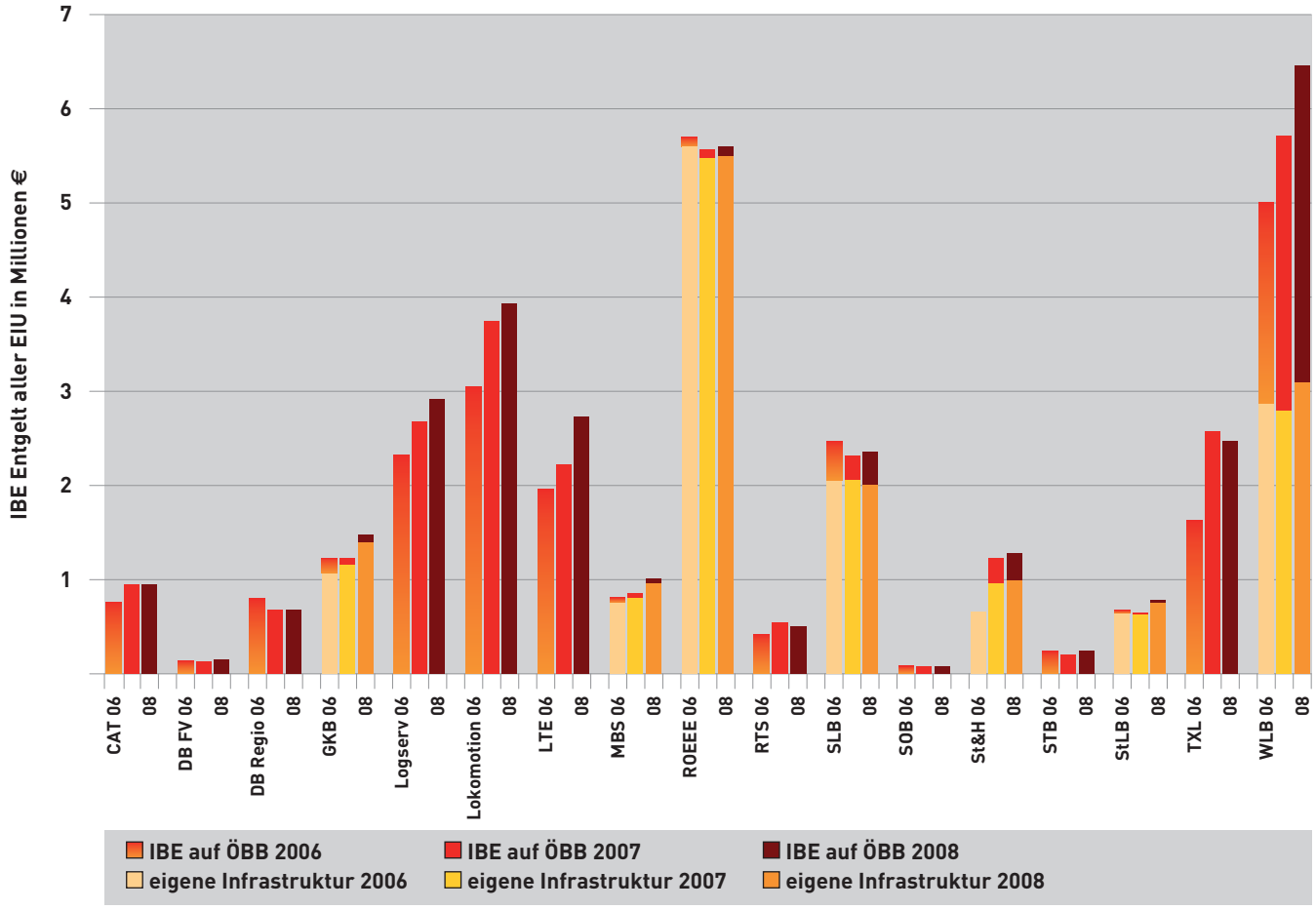
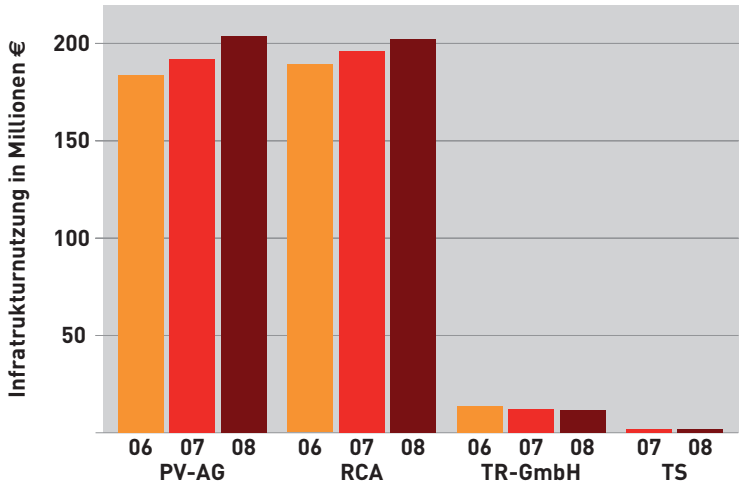


Abb. 5: Entwicklung der Infrastrukturnutzung der ÖBB Konzern-EVU 2006 – 2008



7% der Loks aller geleasten Loks gehören den Privaten. Diese Zahl wird aber durch Cross Border Geschäfte der ÖBB-Traktion dominiert bzw. verfälscht. Gänzlich anders stellt sich der Fuhrpark im Personenverkehr da. Null Prozent der privaten Triebwagen für den Nachverkehr sind geleast oder gemietet. Fast jeder vierte Triebwagen gehört einem privaten EVU. Erklärt wird dies durch die zahlreichen Nahverkehre wie Wien Baden (WLB), Salzburg – Lamprechtshausen/Trimmelkam (SLB), Bludenz – Schruns (MBS) oder Graz – Köflach/Wies-Eibiswald (GKB). Die zunehmenden multinationalen Geschäfte können bei den zugelassenen Triebfahrzeugen gut erkannt werden, sind doch nahezu die Hälfte der Loks auch im

Abb. 6: IBE 2007 – 2008 je Zugkm je EVU

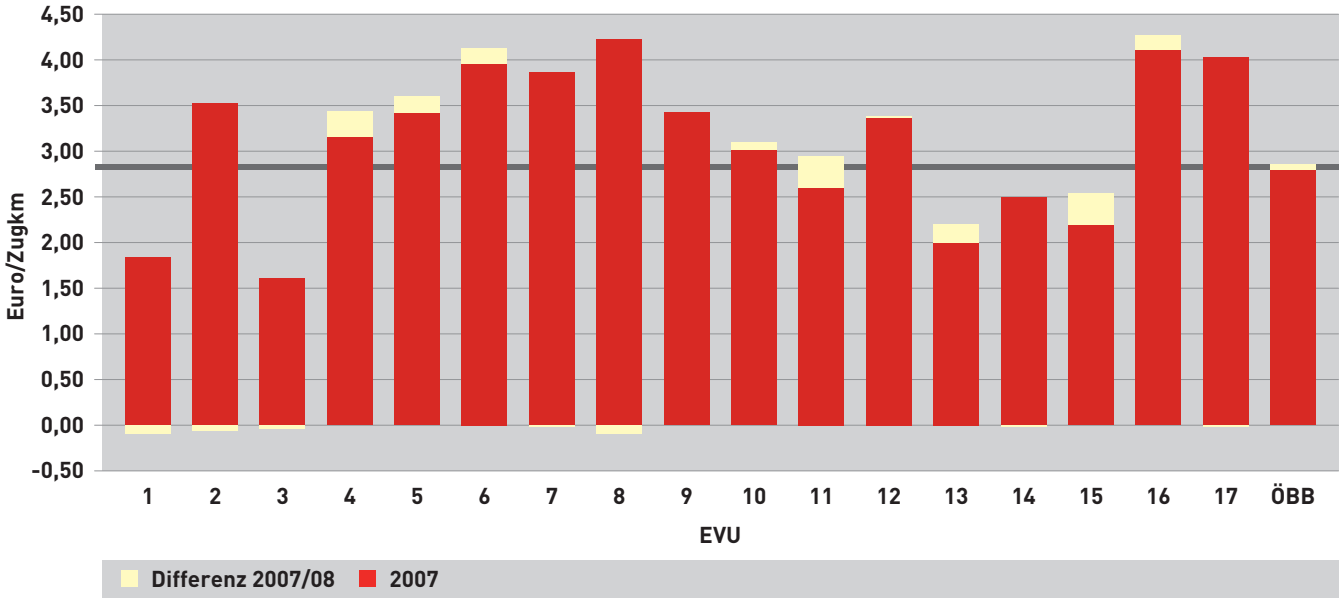
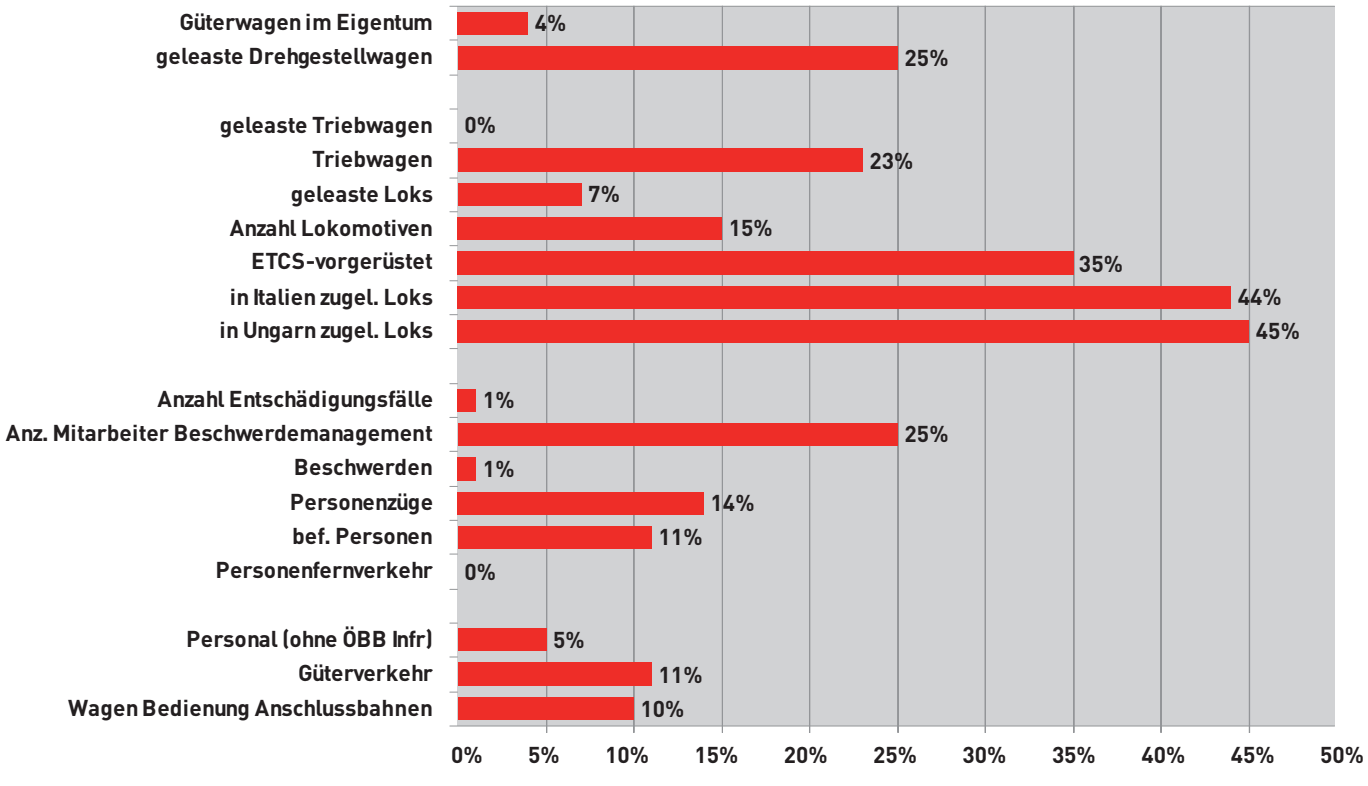


Abb. 7: Anteile der Privaten



benachbarten Ungarn oder Italien zugelassen. Nur ein Prozent der Beschwerden bzw. der Entschädigungfällen entfallen auf die privaten EVUs, die aber 14% aller Personenzüge führen.

Güterverkehr

Aus der Perspektive des Wettbewerbs ist natürlich besonders interessant, wie sich die Marktanteile im Güterverkehr entwickeln. Nach wie vor besitzt ja in Österreich wie in den meisten anderen EU-Ländern die ehemalige Staatsbahn RCA (Incumbent) einen im Vergleich zu allen Mitbewerbern gewaltigen Vorsprung.
Insgesamt ist festzuhalten, dass sich im Jahre 2007 die Gesamtbeförderungsleistung der österreichischen Güterbahnen positiv entwikkelt hat. Der Marktanteil der Privatbahnen ist weiter gestiegen, und liegt bei der Verkehrsleistung (Netto-Tonnenkilometer) bereits an der 10% Grenze. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass die Erhebung dieser Daten auf Grund von unklaren Definitionen und Abgrenzungen nicht einfach ist. Auf Grund ihres gesetzlichen Auftrags hat die SCG entsprechende Daten erhoben und diese in enger Zusammenarbeit mit dem BMVIT einer Plausibilisierung sowie einem Vergleich mit den Daten der Statistik Austria unterzogen. In Abbildung 8 ist die Entwicklung der Marktanteile der neuen EVUs im Güterverkehr nach Verkehrsaufkommen sowie nach Verkehrsleistung dargestellt. Ähnliches gilt für die Verkehre der klassischen Privatbahnen, die in den jeweiligen Verknüpfungsbahnhöfen die ÖBB-Infrastruktur im für ihre Zwecke erforderlichen Ausmaß benützen. Durchgehende Güterzüge gehen im jeweiligen Grenzbahnhof in die Verantwortung des Partner-EVUs über, so dass hier kein oder kaum ein Netzzugang im Sinne des Wettbewerbs ausgeübt wird. Als Beispiele können Ebenfurth (Raaberbahn), Neusiedl am See (Raaberbahn), Gleisdorf (StLB), Bludenz (MBS) oder Salzburg (SLB) genannt werden.
Vielfältig gestalten sich die Verflechtungen mit den Nachbarländern. Die Abbildung 9 zeigt die EVUs der übergebenen Züge in den Grenzbahnhöfen. Die meisten EVUs können in Deutschland verzeichnet werden. Fast ebenso vielfältig gestaltet sich die Übergabe in Hegyeshalom (Ungarn). Railion Deutschland übergibt nicht nur in den deutschen Grenzbahnhöfen Passau, Salzburg und Kufstein Güterzüge, sondern auch in St. Margrethen (Schweiz). An allen Grenzübergängen dominieren die ehemals staatlichen Bahnen. In Slowenien und in der Schweiz übernehmen nur je zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen die österreichischen Güterzüge.
Abbildung 10 zeigt die durchschnittliche Tonnage je Zug nach EVU unterteilt. Die stärkste Güterbahn weist 1.233 Bruttotonnen/Zug auf, gefolgt vom zweitstärksten EVU mit 1.215t/Zugkm. Gegenüber 2007 hat sich die Auslastung nochmals verbessert, konnten doch 2007 nur 1.185 Tonnen/Zug ermittelt werden. Die RCA kommt auf 961t/Zug, der Wert wird durch die zahlreichen lokalen Verschubgüterzüge gedrückt. Die mittlere Tonnage aller EVUs sank minimal von 511Tonnen je Zug 2007 auf

Abb. 8: Marktanteile der Privaten EVUs am Güterverkehr im ÖBB-Netz

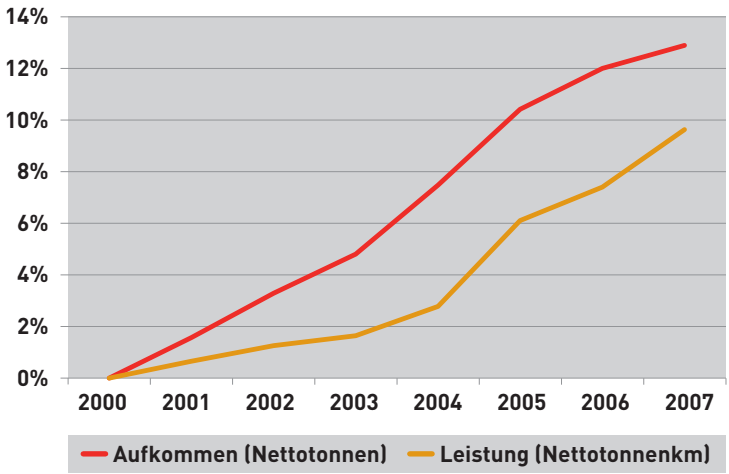
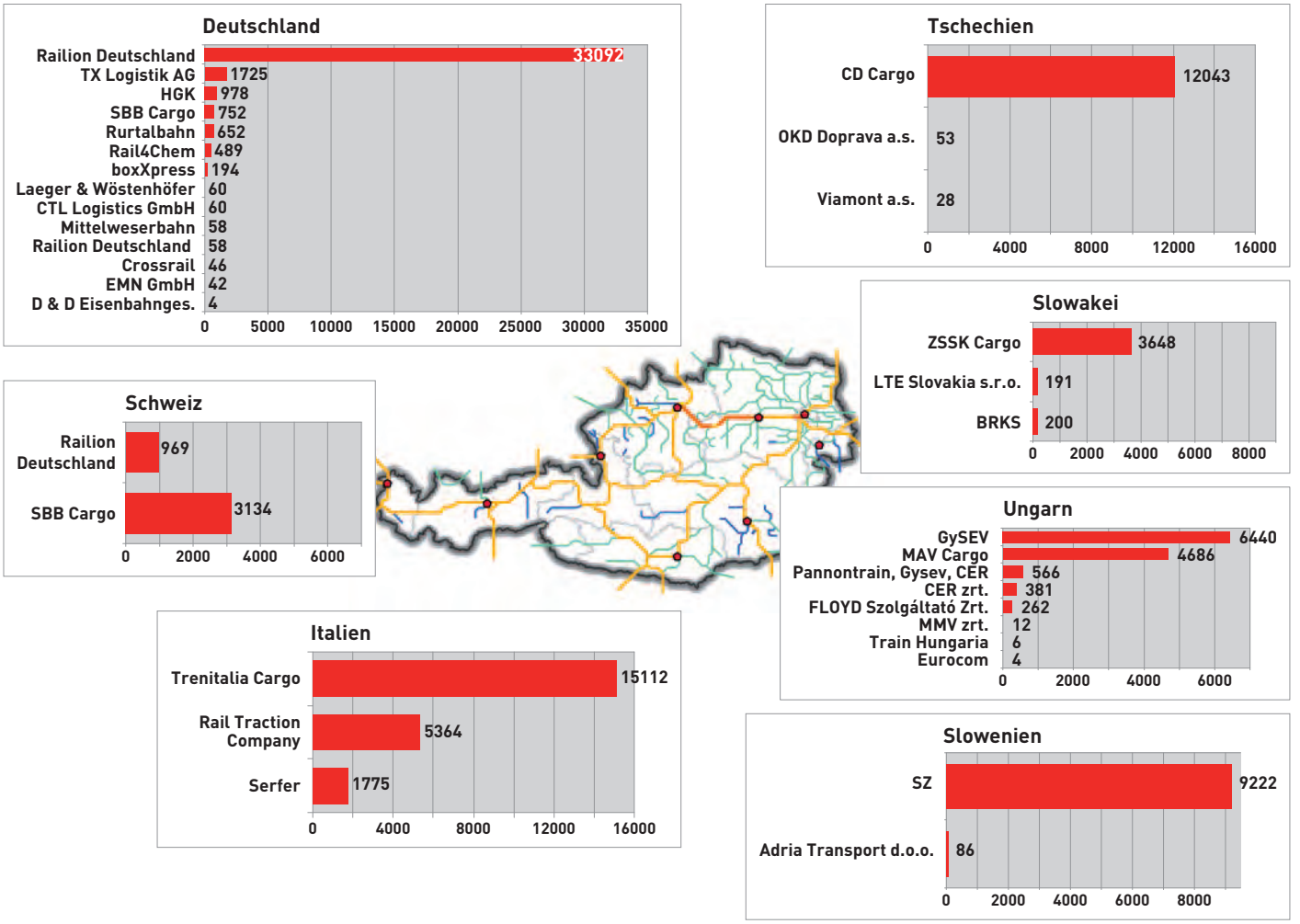


Abb. 9: EVUs der übergebenen Züge am Grenzbahnhof



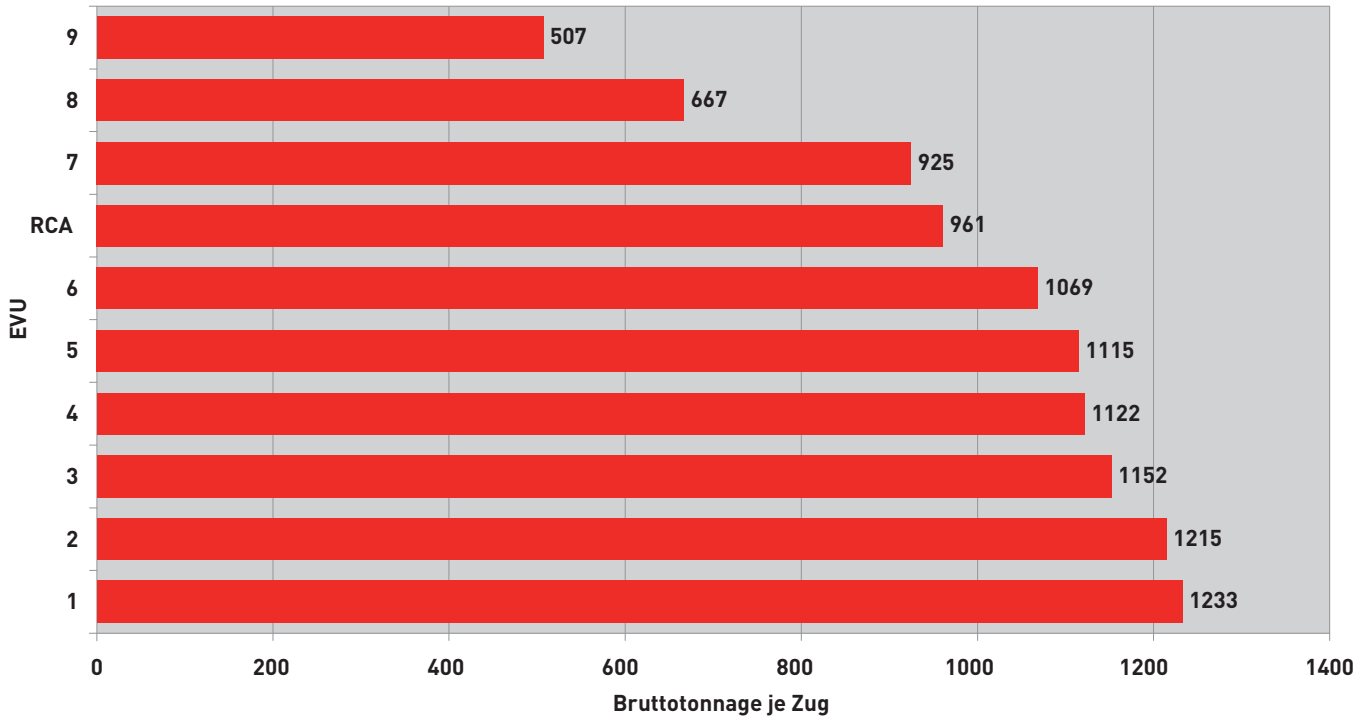
501t 2008. Als Ursache ist die vermehrte Dominanz der personenbefördernden EVUs festzustellen.

Durch den Güterverkehrseinbruch werden 2009 geringere Werte erwartet.

Interessant ist dabei, daß je nach zugrundegelegtem Parameter die Anteile der einzelnen Unternehmen höchst unterschiedlich ausfallen. Dies ist im Vergleich Personen- zu Güterverkehr relativ klar, weil Personenzüge relativ leicht sind und somit höhere Kilometerleistungen bei geringen Bruttotonnenkilometern anfallen. Im Güterverkehr zeigt sich hier sehr deutlich der Unterschied, der sich aus dem Transportsubstrat ergibt, das typischerweise vom jeweiligen Unternehmen transportiert wird. So gibt es etwa unter den Privatbahnen solche, die sich auf Baustellenverkehre spezialisiert haben, andere hingegen führen vorzugsweise internationale Ganzzüge, was sich naturgemäß in entsprechend unterschiedlichen Anteilen niederschlägt. Beim Infrastrukturbenützungsentgelt fällt darüber hinaus auch die vorzugsweise befahrene Streckenkategorie (insbesondere Brenner) stark ins Gewicht (Abbildung 11).

Die Gegenüberstellungen können aus diesen Gründen weder vollständige Aussagen über die Bedeutung geschweige denn den wirtschaftli-

Abb. 10: Mittlere Bruttotonnage je Zug



chen Erfolg einzelner Unternehmen abbilden, deshalb werden diese auch in der Regel in diesem Bericht nicht im Einzelnen erwähnt. Sie erklären aber die stark schwankenden Angaben verschiedener Statistiken, weil klarerweise je nach Interessenslage der jeweils günstigste Parameter für die Publikation herangezogen wird. Die meisten Angaben in diesem Bericht stützen sich auf Infrastrukturnutzung und Bruttotonnenkilometer, weil hier die zuverlässigsten und am längsten zurückreichenden Zahlenreihen vorliegen (Abbildung 12).

Es bedarf daher einer Betrachtung der relativen Verschiebungen, um Aussagen über die Dynamik des Marktes zu erhalten. Und hier ist festzustellen, dass die privaten EVUs im Vergleich zu den letzten zwei Jahren nicht mehr überdurchschnittlich gewonnen haben. Geografisch dominieren neben der Brennerachse Kufstein – Brenner, die Donauachse Passau – Wien – Hegyeshalom sowie die Tauernachse. Der hohe Anteil entlang der Brennerachse Kufstein – Brenner im Nord-Süd-Transit blieb konstant.

Die Zuwächse im fast durchwegs zweistelligen Bereich der privaten EVU zeigen, daß die privaten Güterbahnen von der 2007 hervorragenden Konjunkturentwicklung profitieren konnten, die sich 2008 deutlich abflachte (Abbildung 13).

Es zeigt sich, daß im letzten Jahr die Beförderungsleistung der Privatbahnen relativ geringer gestiegen ist als ihre Kilometerleistung, ganz im Gegensatz zur RCA. Das ist ein deutliches Zeichen dafür, daß sich auch Private um weniger lukrative Geschäfte wie Einzelwagen- oder Wagengruppenverkehr bemühen. Andererseits zeigt es aber auch, dass im Zuge des zunehmenden Gelegenheits- (und Baustellen-) verkehrs in steigendem Ausmaß Leerfahrten oder tonnagemäßig gering ausgelastete Fahrten erforderlich werden. Umgekehrt dürfte

Abb. 11: Steigerung der Güterbahnen auf ÖBB-Netz 2007/2008 absolut

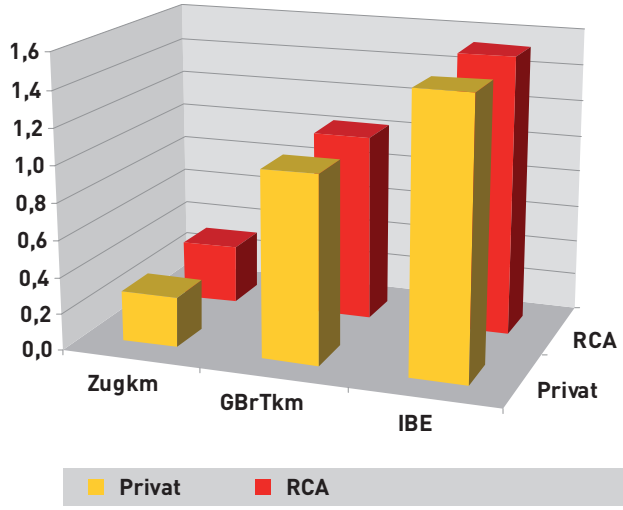
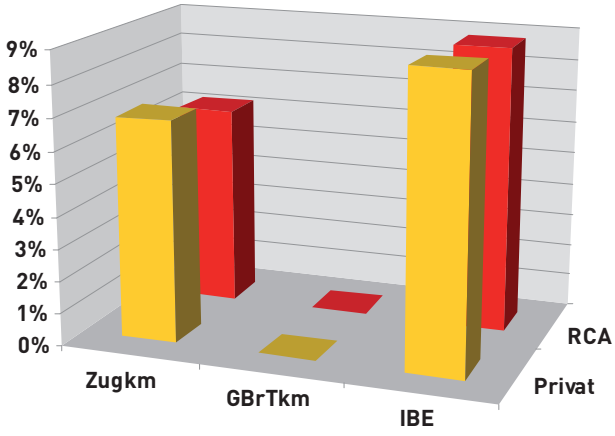


Abb. 12: Steigerung der Güterbahnen auf ÖBB-Netz 2007/2008 relativ



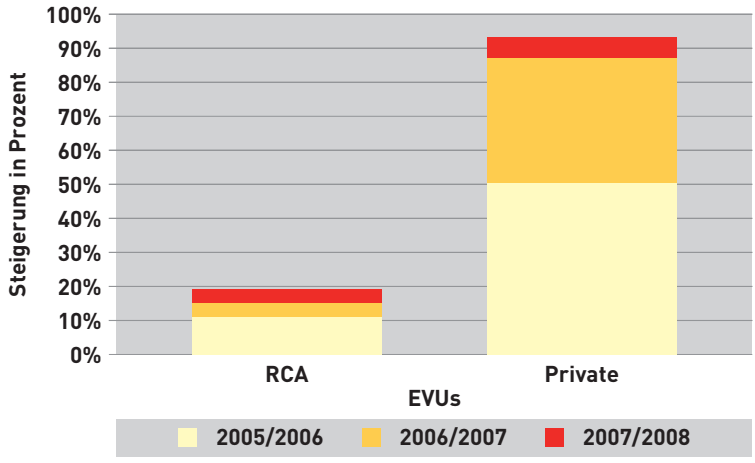
auch der Incumbent bei seinen Bemühungen erfolgreich gewesen sein, die bedingt durch die stärkere Flächenbedienung ungünstigere Relation Kilometerleistung (Zugkilometer) zu Beförderungsleistung (Bruttotonnenkilometer) zu verbessern und verlorengegangene Aufträge durch besonders günstige Angebote zurückzugewinnen (Abbildung 14).

Während also die RCA in den letzten drei Jahren 11% Steigerung der Infrastrukturnutzung hatte, verbuchten die privaten Güterbahnen knapp 80%, wobei pro Jahr etwa 2,5% auf das Konto der Tariferhöhung gehen und kein Verkehrswachstum widerspiegeln. Tarifbereinigt zeigen sich die marginale Zunahme bei der RCA sowie die Stagnation bei den Privaten im Vergleich 2007/2008, womit der Wirtschaftsabschwung erkennbar wird.

Wichtige Privatbahnen wie etwa die Raaberbahn/GySEV, die sehr hohe Tonnagen im Güterverkehr auf einer relativ kurzen Strecke transportiert, spielen daher bei dieser Betrachtung ebenso wie etwa die GKB, die primär Personennahverkehr am eigenen Netz betreibt, eine untergeordnete Rolle. Anders hingegen WLB und SLB, die neben ihrem Personenverkehrs-Stammnetz in beträchtlichem Ausmaß als Güterbahn im Wettbewerb im In- und Ausland weiterhin aktiv sind. Auch hier bleibt aber in der Folge die Verkehrsleistung auf eigenem Netz außer Betracht.

Durch die vielfältigen Kooperationen mit der RCA einerseits und der ÖBB PV andererseits, haben andere private EVUs wie insbesondere

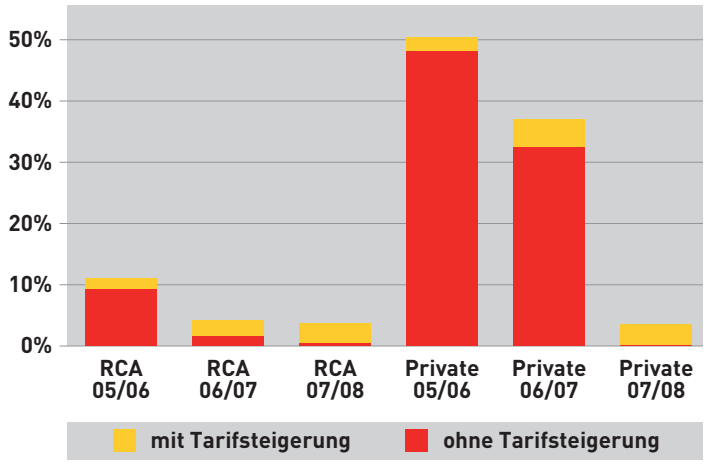
Abb. 13: Zuwachs der IBE Zahlungen



Sehr positiv entwickelte sich 2008 der Güterverkehr über den Tauern Richtung Italien und Slowenien. Das Bild zeigt einen Lokomotion-Containerzug Richtung Italien nächst Golling-Abtenau

Raaberbahn/GySEV oder Stern&Hafferl nominell deutlich weniger Leistungen im ÖBB-Netz, als diese tatsächlich operativ abwickeln. Das heißt zum Beispiel, daß in steigendem Ausmaß „private“ EVUs wie etwa St&H im Raum Wels als Subunternehmen der RCA auftreten. Diese Leistungen wurden quantitativ von der SCG nicht erfasst, sodass exakte Angaben über die tatsächliche Leistungserbringung nicht möglich sind.

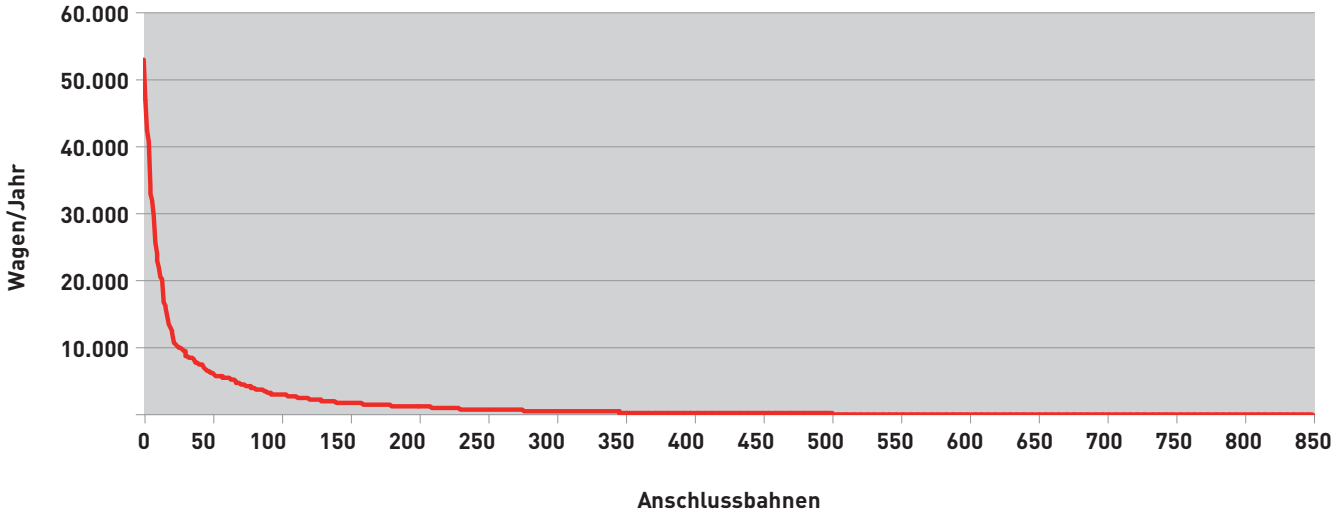
Abb. 14: Zuwachs der Infrastrukturnutzung im Güterverkehr 2005-2008



Anschlussbahnen

Im ÖBB Netz befinden sich 916 Anschlussbahnen, die 2008 bedient wurden. Davon befinden 863 im ÖBB Netz (94%). 2008 wurden 1,3 Mio. Wagen in diese Anschlussbahnen beigestellt. Eine Analyse der Inanspruchnahme zeigt, dass nur 33 Anschlussbahn 50% des Aufkommens aller Anschlussbahnen erzeugen. Die 10 meist frequentierten Anschlussbahnen verzeichnen einen Umschlag von über 22.000 Wagen im Jahr, wobei in die wichtigste Anschlussbahn 53.000 Wagen bereitgestellt werden. Anderseits haben 90 Anschlussbahnen unter 10

Abb. 15: Wagenaufkommen der Anschlussbahnen im ÖBB-Netz 2008



Wagen 2008 aufgegeben. Abbildung 15 zeigt dieses Verhältnis.

Personenverkehr

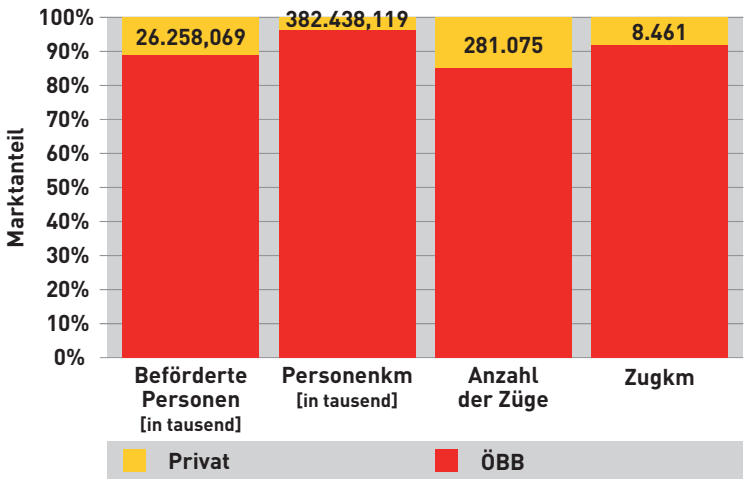
Im Personenverkehr ist weiterhin kaum Wettbewerb spürbar, sowohl die Angebotsdichte im Nahverkehr als auch die Fahrgastzahlen stiegen auf 233 Mio. Fahrgäste 2008 (222 Mio. Fahrgäste 2007, +5%) an. Nur 1,1% der Fahrgäste nutzten die nur im Fernverkehr angebotene erste Klasse. Alle EVUs zusammen leisteten 10,5 Mrd. Personenkm. Im Fernverkehr waren insbesondere die Einführung des Railjet-Verkehres München – Wien – Budapest, der EM Verkehr 2008 und Verdichtung zwischen Wien und Prag mit zusätzlichen Zugspaaren zu verzeichnen. Im Nahverkehr wurde das Taktangebot rund um Innsbruck, Graz und Klagenfurt sowie die Pendlerstrecke von Wien nach Wiener Neustadt verbessert.

	Beförderte Personen (in Tausend)	Personen-km (in 1.000 km)	Anzahl der Züge
In der 1. Klasse	2.761	512.974	133.858
In der 2. Klasse	231.147	10.028.731	1.872.506
Gesamt	**233.908**	**10.541.705**	**1.900.066**

Tabelle: Personenverkehrsleitung 2008 in Österreich

Die Anzahl der Züge in der ersten Klasse summiert mit jenen der zweiten Klasse ergibt nicht den dargestellten Summenwert, da der CAT als einziges Unternehmen nur erste Klasse-Züge führt. Hingegen verfügen alle ÖBB-Züge mit einer ersten Klasse auch über eine zweite Klasse. Die traditionellen Privatbahnen beherrschen einen durchaus beachtlichen Anteil des gesamten Personenverkehrs auf ihrem eigenen Netz: Alleine die ‚vernetzten' Privatbahnen (also ohne Schmalspur-, Zahnrad- und Straßenbahnen, sowie U-Bahnen) wickeln je nach zugrunde gelegter Größe zwischen 4% und 9 % des Personenverkehrs ab. 11% der beförderten Personen entfallen auf die Privatbahnen, wobei vor allem WLB und SLB zu nennen sind. Durch die kurzen Entfernungen entfallen nur 3,6% der zurückgelegten Personenkm auf die Privatbahnen. Hingegen führen die zahlreichen kurzen Zugleistungen dazu, dass 14,7% der Züge durch Private geführt werden. Beispielhaft kann hier die MBS mit nur 13 km genannt werden. Betrachtet man als Basis die zurückgelegten Zugkm, so werden 8% durch Private im gesamten österreichischen Schienennetz erbracht (Abbildung 16).

Abb. 16: Marktanteile 2008 Personenverkehr auf allen Netzen



In der Berechnung berücksichtigt sind die vernetzten Bahnen Der dargestellte Unterschied lässt sich an der WLB oder SLB beispielhaft gut erläutern: Beide EVUs transportieren im Nahbereich einer großen Stadt viele Personen im dichten Takt bei relativ geringen Entfernungen. Im Fernverkehr ergibt sich noch eine Monopolstellung der ÖBB. 2008 wurde diesbezüglich aber bereits angekündigt, dass die Westbahn AG einen Fernverkehr zwischen Wien West und Salzburg anbieten möchte. Diese Züge sollen im Stundentakt mit bis zu sieben Halten in einer Fahrzeit unter 3 Stunden verkehren, wobei neue in der Schweiz gefertigte Doppelstockwagen zum Einsatz kommen sollen.

Die durchschnittliche Reiseweite je Fahrgast beträgt 2008 45km (2007 49km), womit die zunehmende Bedeutung des Nahverkehrs erkennbar ist. Der Anteil von PV-Unternehmen auf dem ÖBB-Netz außerhalb des ÖBB-Konzerns hat sich im Berichtsjahr so gut wie nicht verändert. Die in Österreich in den letzten Jahren in konstantem Ausmaß tätige Nachbarstaatsbahn DB-AG und insbesondere ihre Tochter DB-Regio wird ebenso wie die SOB bei dieser Betrachtung in der Regel nicht berücksichtigt, da ihre Leistungen primär in Deutschland erbracht werden und somit die Ergebnisse verfälschen würden, aber eine exakte Abgrenzung praktisch nicht machbar ist. Eine Sonderstellung hat auch der Korridorverkehr der ÖBB nach Deutschkreutz und weiter Neckenmarkt-Horitschon.

Gemeinwirtschaftliche Leistungs-bestellungen im Schienenverkehr

In den letzten Jahrzehnten trat an die Stelle ursprünglich üblicher Verlustabdeckungen schrittweise ein System einer leistungsbezogenen Mittelzufuhr zu den Verkehrsunternehmen. Im Rahmen dieser sogenannten ‚gemeinwirtschaftlichen Leistungen', werden zwischen dem Bund und den Unternehmen bestimmte Verkehrsleistungen, Tarife usw. gegen Bezahlung einer entsprechenden Abgeltung vereinbart. Da die Summe der Zahlungen sehr hoch ist, hat sie wesentlichen Anteil an der Entwicklung des Eisenbahnmarktes, vor allem im Personenverkehr.

Demnach gab der Bund 2008 736,62 Mill.€ (2007: 653,82 Mill. €, 2006: 643,35 Mill. €) für gemeinwirtschaftliche Leistungen aus, die von den Schülerfreifahrten über den kombinierten Verkehr auf der Schiene bis hin zur Errichtung von Anschlussbahnen reichten.

Im Einzelnen wendete der Bund im Berichtsjahr für die Gewährung von Sozialtarifen im Personenverkehr (sogenannter Öko-Bonus) 377 Mill. € (2006: 378 Mill. €) auf. Bezahlt wurden damit Wochenstreckenkarten, Monatsstreckenkarten, Lehrlingsmonatsstreckenkarten, Jahresstreckenkarten, Lehrlingsjahresstreckenkarten, Schülermonatskarten, der BMVIT-Anteil an den Schülerfreifahrten, Lehrlingsfreifahrten, Umwelttickets für Lehrlinge, Hochschüler und Schüler, Familien, Senioren, Schwerkriegsbeschädigte, Zivilblinde und Behinderte. Für 2008 waren 381 Mill. € vorgesehen. Der Ökobonus stellt damit eine Tarifstützung für die Fahrgäste da. Darüber hinaus wur-

Regionalverkehr wie hier im Bild mit zwei aus Marchegg kommenden Triebwagen 5047 auf der Stadlauerbrücke wird als gemeinwirtschaftliche Leistung von den Gebietskörperschaften bestellt und finanziert.

Tabelle 1: Zahlungen und Entwicklung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen in Mio. Euro (Quelle: BMVIT)

	Ökobonus	Nahverkehr	Kombinierter Verkehr	Gefährliche Güter	Sonstiges	Summe
1993	258	0	148	0	5	409
1994	301	82	107	65	29	585
1995	328	84	85	65	24	586
1996	346	87	81	62	22	598
1997	342	91	83	64	19	598
1998	345	104	84	57	31	621
1999	349	104	84	51	33	622
2000	349	111	77	63	28	627
2001	349	111	70	65	25	620
2002	349	113	52	58	27	599
2003	347	110	46	65	29	597
2004	347	110	34	65	24	580
2005	348	124	31	59	26	588
2006	378	110	48	68	29	632
2007	377	119	43	68	22	629
2008	**381**	**116**	**60**	**68**	**29**	**653**
Veränder. 07-08	**1%**	**-3%**	**38%**	**0%**	**30%**	**4%**

den vom BMGFJ der ÖBB im Jahr 2008 180 Mill. € (2007: 153 Mill. €) für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zugesprochen.

Aus dem Titel Leistungsbestellung und Qualitätsbonus wurde 2008 ein Betrag von 161 Mill. € (2007: 119 Mill. €) vorgesehen. Das Geld diente etwa zur Beschaffung und Finanzierung des Einsatzes von Doppelstockwagen und Wendezuggarnituren anstelle von Waggons mit einem Baujahr vor 1966 oder der behinderten- und kindergerechten Adaptierung der Einstiegsbereiche.

In den Kombinierten Verkehr wie beispielhaft die Rollende Landstraße flossen 2008 59,5 Mill. € (2007 43,5 Mill. € (2006: 47,90 Mill. €). Diese gemeinwirtschaftliche Leistung regelt Bestellungen für Beförderungen im Kombinierten Verkehr, deren Kriterien Behältergröße, Transportentfernung und Streckenauslastung darstellen. Die diesbezüglichen Verträge sind wettbewerbsneutral gestaltet.

Der Transport gefährlicher Güter auf der Schiene schlug sich wie im Jahr 2007 im Jahr 2008 mit 68 Mill. € (2006: 67,7 Mill. €) zu Buche.

Darüber hinaus bestellte und finanzierte der Bund verschiedene kleine, aber verkehrspolitisch bedeutende Leistungen, wie die Errichtung und Erweiterung von Anschlussbahnen, für die ebenso wie 2007 2008 17 Mio. € (2006: 21 Mio. €) gewährt wurden. Der Klimafonds förderte zudem Anschlussbahnprojekte im Wert von 15 Mill. €.

Die Aufteilung nach Privatbahnen und ÖBB-Unternehmen zeigt, dass die privaten EVUs mit 16% die meisten Anteile im kombinierten Verkehr halten. 9% der Ökobonuszahlungen fließen nicht zur ÖBB. 6% der Leistungsbestellungen erhalten die Privatbahnen. Zuschüsse für sonstige Leistungen gehen zu 100% an die ÖBB. Die Privatbahnen erhielten somit 2008 56 Mio (2007 rund 37,4 Millionen) Euro. Dies entspricht einer Steigerung von 49% gegenüber 2007.

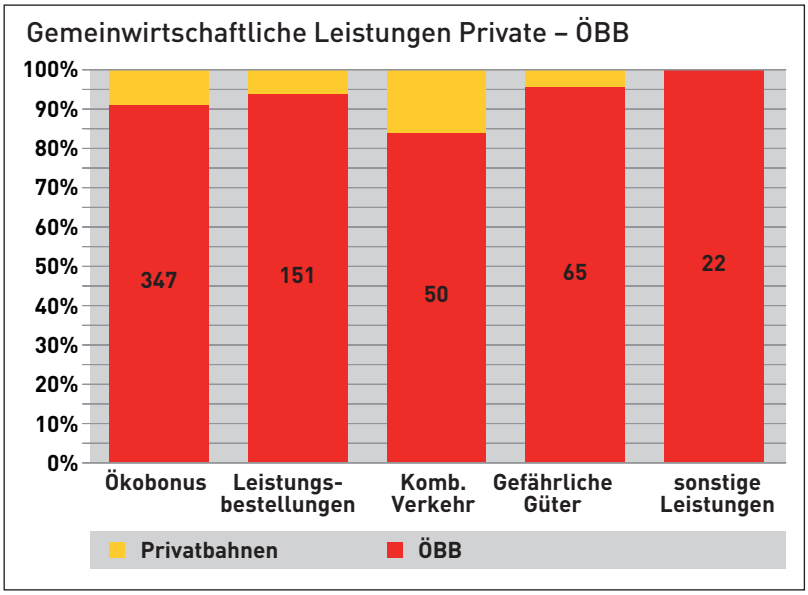
Tabelle 2: Vergleich der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen in Mio. Euro

	Privatbahnen (Güter-Personenverkehr)	ÖBB Personen-verkehr	Rail Cargo Austria
2005	30	472	89,7
2006	36	458	105,1
2007	37	463	107,0
2008	**56**	**502**	**109,5**

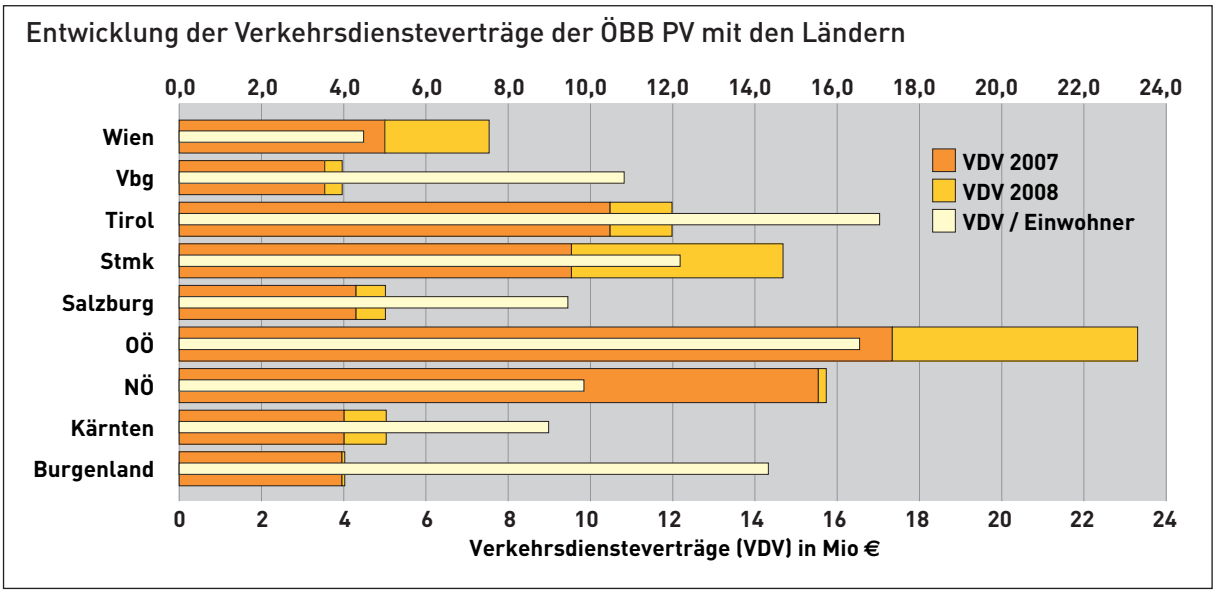
Obenstehende Tabelle berücksichtigt nicht die Zahlungen von 180 Mio € für Schüler- und Lehrlingsfreifahrten, die vom BMGFJ bezahlt

werden. Deutlich erkennbar ist das Ausmaß der Zahlungen an den Personenverkehr. Nur 16% der Zahlungen fließen an die RCA. Allerdings muss auch darauf hingewiesen werden, dass die Politik der EU Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen gemäß der Verordnung für Public Service Obligations (PSO) nur mehr im Personenverkehr zulässt. Damit werden die Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Güterverkehr grundsätzlich in Frage gestellt.

Neben den Bundesleistungen gibt es noch Länderbeiträge für den Nahverkehr an die ÖBB Personenverkehr und Privatbahnen. 2008 wurden deutliche Mehrzahlungen in Oberösterreich und der Steiermark getätigt. OÖ zahlt mit 23 Mio.€ die höchsten Beträge, Vorarlberg und das Burgenland die geringsten Beträge. Interessant ist auch der Zusammenhang zwischen der Zahl der Einwohner und den Zahlungen für einen attraktiven Nahverkehr. Die schmalen Balken der Grafik der Abb. 3 zeigen den Zuschuss je Einwohner an die ÖBB für einen attraktiven Nahverkehr. Die ÖBB nehmen in Wien – wie deutlich zu sehen ist – angesichts des dichten U-Bahn- und Straßenbahnnetzes nur geringe Entgelte ein. Überdurchschnittlich



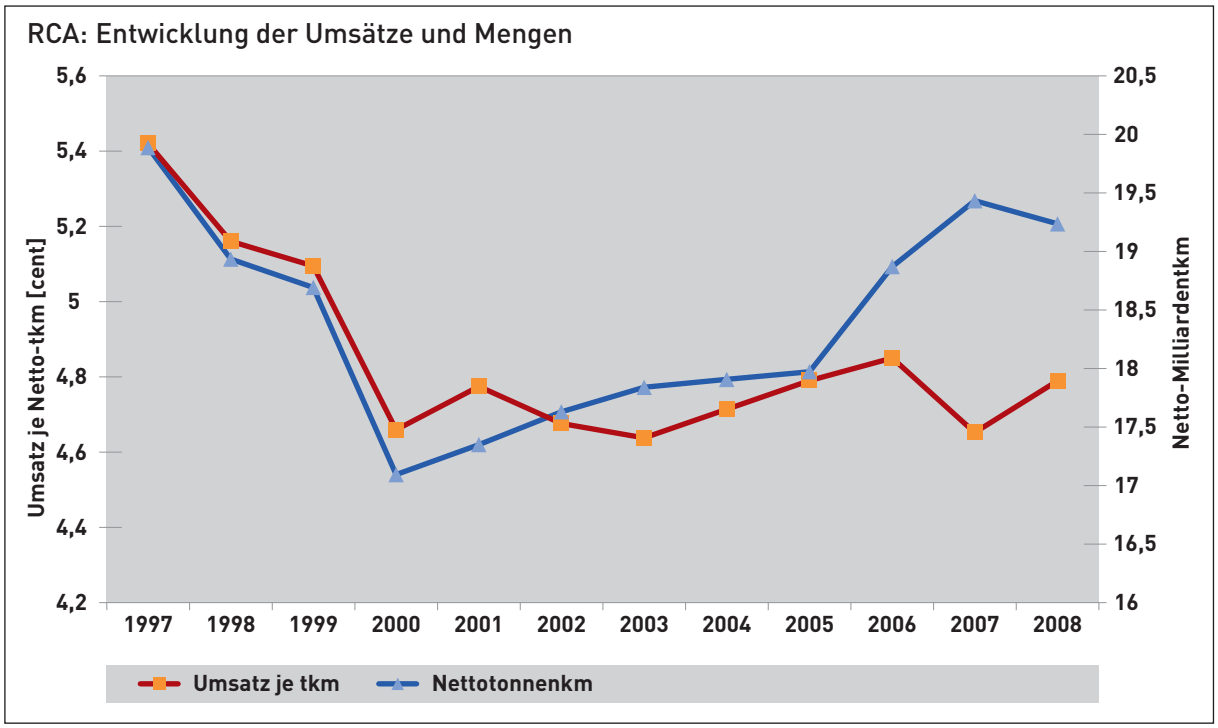
hoch sind die Zahlungen in Oberösterreich und Tirol. In Tirol kommen noch beispielhaft die Abgeltungen für die Außerfernbahn an die DB Regio hinzu, in Oberösterreich die Zahlungen an Stern & Hafferl. Für 2009 werden deutliche Verbesserungen in Tirol umgesetzt, womit sich diesbezügliche Beträge erhöhen. Aber auch die Übernahme der Pinzgauer Lokalbahn durch die SLB wird sich künftig in den Zahlungen des Landes Salzburg niederschlagen.



Auswirkung auf den bisherigen Monopolisten

Anhand der Geschäftsberichte der RCA wurden die Netto-Beförderungsmengen erhoben. Zusammen mit den dargestellten Erlösen im schienengebunden Bahnverkehr kann der Einheitserlös je Nettotonne ermittelt werden. Die Darstellung zeigt deren Entwicklung seit 1997 bis 2008. Gleichzeitig wurde auf der Abszisse die Beförderungsmenge auf der Sekundärachse eingezeichnet. Damit zeichnete sich folgende Entwicklung ab:

- Bis 2000 sank die Beförderungsmenge.
- Gleichzeitig sank auch mit der einsetzenden Liberalisierung der Bahn sowie der starken LKW-Konkurrenz der Umsatz je Einheit von 5,4 auf 4,6 Cent ab.
- Die Rezession1 in der zweiten Jahreshälfte 2000 führte zu einem weiteren Verkehrsrückgang
- Seit Ende 2000 steigen stetig die Beförderungsmengen
- Gleichzeitig verbesserten sich auch die Umsätze je Einheit
- Der Marktauftritt der privaten EVUs ab 2001 bewirkte eine Stagnation bei den Erlösen der RCA
- Deutlich zu sehen ist auch die deutliche, konjunkturbedingte Nachfragesteigerung, beginnend mit 2005
- 2008 kann aus der Beförderungsmenge schon der „Einbruch“ – beginnend im vierten Quartal – erkannt werden
- RCA lebt sehr gut



Zwischen Markteintritt und Konzentration

Vom Monopol zum liberalisierten Markt

Ein Markt ist ein Ort des Tausches, an dem sich durch Zusammentreffen von Angebot und Nachfrage Preise bilden *(Gabler, 1992)*. Auf diesem Markt existiert im Regelfall Wettbewerb. Die Realität zeigt jedoch, dass Machtpositionen auf dem Markt diesen Wettbewerb verzerren können.

Wesentliches Charakteristikum eines funktionsfähigen Wettbewerbs ist, dass Größenvorteile in der Produktion eine wichtige Rolle spielen und dass Unternehmensstrategien, wie Produktdifferenzierung, Preisdifferenzierung, Aufbau von Goodwill, Suche nach neuen Produkten und innovativen Produktionsprozessen auch strategisch genutzt werden können. Um die Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs zu sichern, gilt es das Vorliegen von Marktmacht aufzudecken und den Missbrauch von Marktmacht zu vermeiden. *(vgl. Knieps, 2005 S.5)*. Vereinfacht gesprochen, liegt ein perfekt funktionierender Markt bei vollkommener Konkurrenz und allgemeinem Gleichgewicht vor. Für das allgemeine Gleichgewicht müssen u.a alle Konsumenten ihr Nutzenmaximum bezüglich ihrer Budgetbeschränkung, dem Einkommen, verwirklichen. *(vgl. Knieps, 2005, S.7)*.

Das Modell perfekt funktionierender Märkte kommt in der Praxis selten vor. Gründe dafür sind die Tatbestände des Marktversagens. Das heißt, dass der Markt nicht in der Lage ist Ressourcen effizient auszuschöpfen. Das Vorhandenseinsein von öffentlichen Gütern, Größenvorteilen und damit verbunden von natürlichen Monopolen sowie von externen Effekten verursacht Unvollkommenheiten, die meist als Grund für ein Eingreifen des Staates in den Wirtschaftsablauf gesehen werden *(Knieps, 2005, 11f.)*.

Ein Natürliches Monopol ist dadurch gekennzeichnet, dass ein Unternehmen den Markt kostengünstiger bedienen kann als mehrere Anbieter. Im Einproduktfall herrscht ein direkter Zusammenhang von Größenvorteilen und dem Vorliegen eines Monopols. *(vgl. Knieps, 2005, S. 21)*. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die ÖBB Absatzgesellschaften kein natürliches Monopol sind, weil sie in öffentlicher Hand sind, sondern weil oben genannte Faktoren dazu geführt haben. Ein natürliches Monopol kann auch bei privaten Betreibern vorliegen.

Vor der Liberalisierung des Schienenmarktes war folgende Marktstruktur charakteristisch: ein nahezu unangefochtenes Monopol der ÖBB am österreichischen Netz und Gebietsmonopole von sog. Privatbahnen. Ein weiteres Kennzeichen war die Preisbestimmung ohne Marktmechanismen. Durch die Richtlinie 91/440 EWG wurde der Grundstein des Wettbewerbs im Eisenbahnsektor gelegt, insbesondere durch die Gewährung des diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs. Allerdings waren die Auswirkungen auf den Wettbewerb nicht so dynamisch wie erhofft und so wurde zur weiteren Liberalisierung im Jahr 2001 das 1. Eisenbahnpaket erlassen. Dieses Paket ist eine Neufassung der RL 91/440 EG, 95/18 EG sowie 95/19 EG. Wesentlich dabei ist, neben der Förderung des Wettbewerbs der Eisenbahnen, die Trennung von Absatz und Infrastruktur vorzuschreiben *(Kahl, 2005, S.286 f)*.

Die früheren Monopolisten haben bis dato ihre Marktstellung, in denen sie angesiedelt sind, erfolgreich verteidigt. Neue Marktteilnehmer kämpfen um neue Anteile. Teil der oft auch politisch vorgegebenen Strategie von marktbeherrschenden Unternehmen ist der Zusammenschluss mit anderen Unternehmen, die Übernahme und im Extremfall die Ausbildung

von Gebietsmonopolen wie dies im Schienenverkehr Großbritanniens der Fall ist.
Weiters antworten große Unternehmen mit Internationalisierung. Beispiele sind die Übernahmen durch die Deutsche Bahn AG aber auch der Kauf der MÁV Cargo durch die RCA.
Traditionell werden natürliche Monopole als regulierungsbedürftig eingestuft. Folgende Maßnahmen, die auch in Kombination angewendet werden können, sind zu implementieren:

- Marktzutrittsregulierung durch gesetzliche Maßnahmen
- Regulierung der Monopolmacht bei Preisen und der Rentabilität
- Regulierung mit dem erklärten Ziel der Versorgungssicherheit

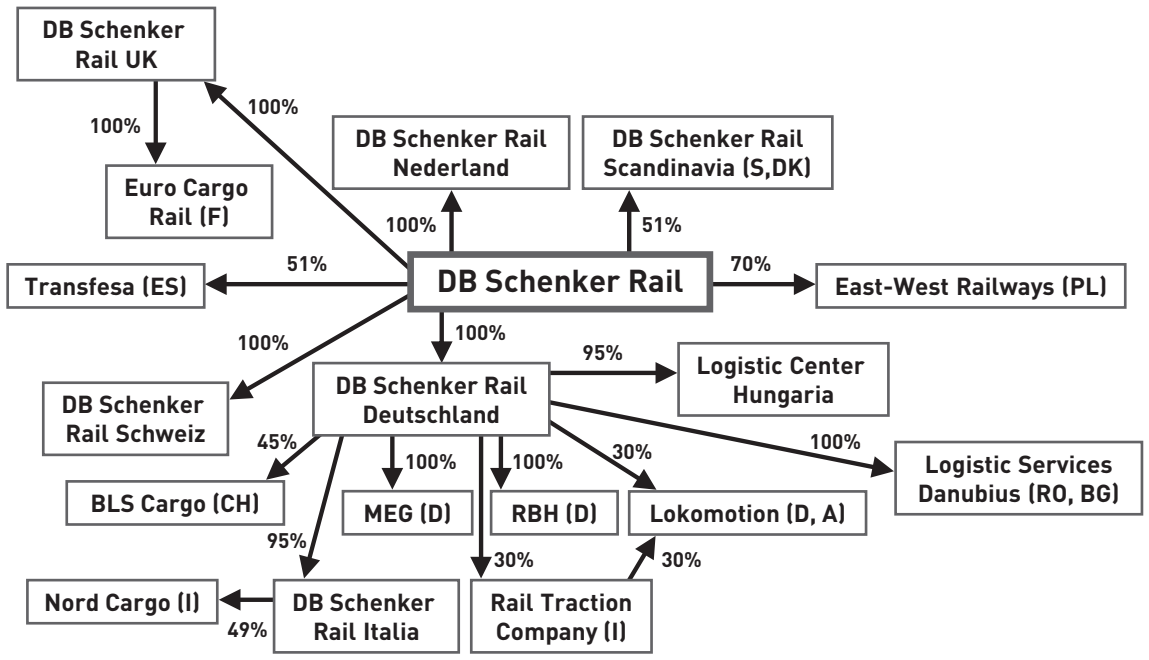
Ausgangspunkt jeder Regulierung muss das Konzept der angreifbaren Märkte sein. Ein Markt wird dann als angreifbar bezeichnet, wenn der Eintritt frei ist und der Marktaustritt kostenlos ist. Ein potentieller Markteintritt wird als Drohung eingestuft. Darunter wird nicht verstanden, dass der Markteintritt keine Kosten verursacht, sondern, dass dem Neuling keine kostenseitigen Nachteile gegenüber dem bereits aktiven Anbieter erwachsen. Ein Charakteristikum des angreifbaren Marktes ist die Anfälligkeit gegenüber „hit and run entry“, das bedeutet, dass ein kleiner selbst nur kurze Zeit möglicher Gewinn den Anreiz setzt, dass ein neues Unternehmen in den Markt eintritt. Demnach ist ein natürliches Monopol beständig, wenn kein Anreiz besteht in den Markt einzutreten *(Knieps, 2005, S. 29)*.
Als Folge eines möglichen Gewinns durch ein junges Unternehmen werden Monopole proaktiv agieren. Kennzeichen eines natürlichen Monopols sind hohe Fixkosten. Mittels Fixkostendegression kann ein alt eingesessenes Unternehmen seine Kosten gegenüber eintretenden Unternehmen gering halten. Hieraus ergibt sich ein strategisches Potential für den Monopolisten, so dass ineffiziente Produktion nicht mehr notwendigerweise einen Markteintritt Dritter zur Folge hat.
Monopolunternehmen können kurzfristig die Preise senken, damit Kunden nicht zu einem neuen Unternehmen abwandern. Diesem Unternehmen wird somit die Gewinnmöglichkeit entzogen, was dazu führen soll, dass dieses erst gar nicht in den Markt eintritt *(Knieps, 2005, 32f)*.
Kampfpreisstrategien (predatory pricing) ergeben damit für den Monopolisten in der ersten Phase einen Gewinnrückgang, geben jedoch in der zweiten Phase dem Unternehmen die Möglichkeit höherer Gewinne, da ein Markteintritt eines potentiellen Konkurrenten unterbleibt *(Knieps, 2005, S. 171)*.
Damit ein Monopol reguliert werden kann, muss Marktmacht nachgewiesen werden können. Sog. monopolistische bottlenecks (Schienenwege, Flughäfen, Elektrizitätsnetze und der gleichen) müssen uneingeschränkt auch von dritten Unternehmen benützt werden können. Damit ist ein diskriminierungsfreier Zugang zu komplementären Teilmärkten möglich und Wettbewerb wird sich bilden *(Knieps, 2005, 95f)*.
Auch wenn noch in vielen europäischen Ländern die Incumbents eine Vormachtstellung haben, ist ein reges Geschehen wahrzunehmen, was Beteiligungen ehemaliger Staatsbahnen angeht. Die Mergers & Acquisitions Deals im Logistiksektor allgemein haben durch die aktuelle Weltwirtschaftkrise einen leichten Rückgang erfahren. Hingegen hat es im Eisenbahnsektor vergleichsweise viele Abschlüsse gegeben. Laut PriceWaterhouseCoopers, die vierteljährlich eine Expertise über die in der M&A Aktivität in der Transport- und Logistikbranche erstellen, hat sich Zahl der Abschlüsse weltweit mehr als verdoppelt *(DVZ, 2009)*. Es liegt die Vermutung nahe, dass noch viel Konzentrationsspielraum gegeben ist, denn tatsächlich sind M&A´ s in dieser Subbranche noch sehr jung.

Die europäische Marktentwicklung

Die Liberalisierung des kontinentaleuropäischen Eisenbahnmarkts begann in den Neunziger Jahren, wobei Deutschland eines der ersten Länder war, in denen Güterverkehr durch Dritte im Netz der (ehemaligen) Staatsbahn stattfand. In Deutschland waren daher verschiedene Tendenzen und Begleiterscheinungen der Liberalisierung meist schon früher als in anderen Ländern erkennbar. So begannen die neuen EVUs in Deutschland ihre Verkehre zumeist mit gebraucht erworbenen Lokomotiven, die vielfach auf Umwegen beschafft werden mussten. Schon bald entstanden Lokomotivpools, welche die privaten Anbieter von Traktionsleistungen auch mit Neubaufahrzeugen versorgten, ohne dass das jeweilige EVU die langjährige Kapitalbindung und das damit verbundene Risiko auf sich nehmen musste. Erst später entschlossen sich manche der neuen Marktteilnehmer auch zum Kauf eigener Lokomotiven. Diese Tendenz fand auch auf anderen Märkten wie etwa in Österreich mit etwas Verzögerung statt. Logserv und WLB begannen ihre Verkehre mit gebrauchten Dieselloks (ex DR V100), einige Jahre danach ging RTS denselben Weg und erwarb gebrauchte Loks der ÖBB-Reihen 2143 und 2067. Dann kam die Phase der Leihfahrzeuge aus verschiedenen Lokpools, wobei MRCE Dispolok mit seinen ES64U2 (gleich ÖBB 1116) in Österreich sehr stark präsent ist. Inzwischen haben einige österreichische EVUs auch die jüngste Entwicklung mitgemacht und eigene Lokomotiven beschafft (RTS, LTE, GKB/Adria, Logserv, SLB und WLB: Reihe 1216, LTE, RTS und StH: Reihe 2016).

Eine weitere Entwicklung ist auch das Anbieten bestimmter Serviceleistungen durch eigene Unternehmen. Dazu gehört vor allem die kurzfristige Bereitstellung von qualifiziertem Leihpersonal (Lokführer, Verschieber, Wagenmeister), das über die entsprechenden Prüfungen verfügt und bei kurzfristig gewonnenen Trans-

Abb. 1: DB Schenker Rail: Beteiligungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen

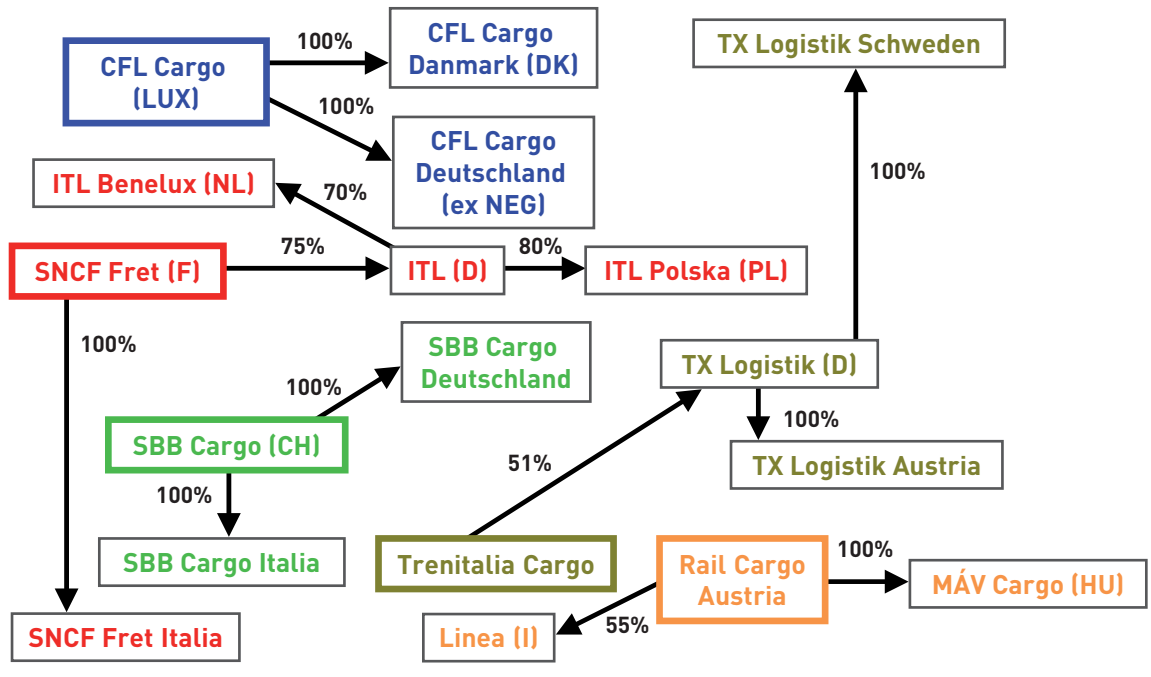


portaufträgen flexibel zum Einsatz kommt, ohne dass die EVUs das Auslastungsrisiko für eigenes Personal übernehmen müssen. Als führendes Unternehmen für solche Serviceleistungen hat sich die MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft aus Deutschland etabliert, die mittlerweile über Tochtergesellschaften in Österreich, Italien, Tschechien, den Niederlanden und in der Schweiz verfügt. In Österreich zählen die meisten neuen EVUs zu Kunden der MEV.

Eine weitere Tendenz ist es, dass sich private EVUs mit Fahrzeugen und Personal gegenseitig aushelfen. Damit gelingt es den kleinen Marktteilnehmern ihre Reserven gering zu halten und dennoch flexibel auf Transportaufträge reagieren zu können.

Was die gesamte Marktentwicklung betrifft, so fand am Eisenbahnmarkt dieselbe Entwicklung wie auf anderen liberalisierten Märkten ehemaliger Monopolbetriebe statt. Am Beginn entstanden eine Vielzahl neuer Unternehmen die mit durchaus unterschiedlichem Erfolg in den Markt eintraten und in manchen Fällen auch schon wieder verschwunden sind. Das betrifft vor allem Deutschland, wo es zu einigen Insolvenzen kam, wogegen eine solche Entwicklung bisher in Österreich noch nicht beobachtet werden konnte. Inzwischen ist eine Marktkonsolidierung eingetreten und es kam auf europäischer Ebene zu einer Vielzahl von gesellschaftlichen Verflechtungen zwischen einzelnen EVUs, wobei auch die ehemaligen Monopolisten nach anfänglicher Starre durchaus die Entwicklung erkannten und mit der Gründung bzw. dem Zukauf ausländischer Tochtergesellschaften in anderen Staaten Fuß fassten, um den Anteil am europäischen Eisenbahnverkehrsmarkt zu steigern oder zumindest zu verteidigen. Auch auf diesem Gebiet spielt Deutschland eine Vorreiterrolle. Die ehemalige Railion, nunmehr DB Schenker Rail, baute ein Netzwerk von Beteiligungen auf und ist mittlerweile in nahezu jedem europäi-

Abb. 2: Ausgewählte Beteiligungen anderer ehemaliger Staatsbahnen



schen Land mit einem eigenen EVU vertreten. Österreich bildet dabei insofern eine Ausnahme als die 30%-Beteiligung Lokomotion zwar kein österreichisches Unternehmen ist, jedoch über eine österreichische Sicherheitsbescheinigung verfügt. Abbildung 1 veranschaulicht die vielfältigen Beteiligungen von DB Schenker Rail.

Aber auch andere Staatsbahnen standen nicht zurück und gingen ähnliche Wege: SBB Cargo verfügt über Töchter in Deutschland und Italien, CFL Cargo hat Töchter in Deutschland und Dänemark, Trenitalia Cargo hat sich an TX Logistik und deren diversen Tochtergesellschaften beteiligt, und selbst die ehemals liberalisierungsskeptische SNCF Fret kaufte sich bei der deutschen ITL ein, die wiederum über Töchter in Polen und in den Niederlanden verfügt (siehe Abbildung 2). Die RCA nehmen ebenfalls an diesem Prozess teil, indem sie die MÁV Cargo kaufte und eine Mehrheitsbeteiligung an der italienischen Linea erwarb.

Aber auch unter den verschiedenen Privatbahnen kam es zu Zusammenschlüssen und Übernahmen. Ein Beispiel dafür ist die britische Unternehmensgruppe Arriva PLC, die sich durch Unternehmenszukäufe in ganz Europa ein Netzwerk geschaffen hat. Arriva ist sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr tätig. Auch die französische Veolia Cargo hat mittlerweile eine Reihe von Tochtergesellschaften in mehreren Ländern wie Belgien, Deutschland, Italien und den Niederlanden. 2008 kaufte Veolia den ehemaligen deutschen Mitbewerber Rail4Chem, der über Beteiligungen in den Niederlanden, der Schweiz und Polen verfügt und konnte damit den Marktanteil der Gruppe erheblich steigern.

Mit der Übernahme der MÁV Cargo durch die RCA kommt es auch zur gemeinsamen Nutzung von Lokomotiven, wie hier im Bild zu sehen ist.

Infrastruktur

Das österreichische Eisenbahnnetz

Das österreichische Eisenbahnnetz veränderte sich in den letzten Jahren beachtlich. Neubaustrecken in seit annähernd einem Jahrhundert nicht gekanntem Ausmaß kamen hinzu, Einstellungen hingegen fanden (formell) so gut wie nicht statt, praktisch allerdings durchaus. Insbesondere der Ausbau der viergleisigen Westbahn entlang der Donauachse ließ das Bahnnetz wachsen. Im Gegenzug wurde auf einigen Nebenbahnen bzw. Regionalbahnen der Betrieb eingestellt.
Das österreichische Schienennetz (Infrastruktur) mit einer Länge von 6.383 km wird von mehreren Unternehmen betrieben. Hier die Entwicklung der Streckenlänge der ÖBB, des größten österreichischen Netzes, in den letzten Jahren:

Quelle: ÖBB Geschäftsberichte

	Streckennetz in km	
	Betriebslänge	davon elektrifiziert
2002	5.616	3.512
2003	5.656	3.526
2004	5.675	3.545
2005	5.690	3.560
2006	5.702	3.523
2007	5.702	3.519
2008	5.664	3.539

Damit erhöhte sich der Anteil der elektrifizierten Strecken 2008 von 61,7 auf 62,4%.
Interessant ist der Vergleich mit den Streckennetzen im benachbarten Ausland:

Quelle: EU Statistik Energie und Transport 2009

Land	Streckennetz 2007 in km	Elektrifiziert 2007 in km	Elektrifiziert in %	Einwohner 2007 in 1000	Streckennetz je Tausend Einwohner
BRD	33.890	19.544	58%	82.315	412
Italien	16.667	11.731	70%	59.619	280
Liechtenstein	9	9	100%	35	257
Österreich	5.702	3.519	62%	8.299	687
Schweiz	3.563	3.563	100%	7.509	474
Slowakei	3.629	1.577	43%	5.401	672
Slowenien	1.228	503	41%	2.026	606
Tschechien	9.588	3.060	32%	10.381	924
Ungarn	7.942	2.793	35%	10.045	791
EU 27	**212.336**	**109.564**	**52%**	**493.236**	**430**

Österreich hat bezogen zur Wohnbevölkerung im Vergleich zu den Nachbarstaaten Ungarn und Tschechien eine deutlich geringere Netzlänge.

Neubau – Ausbau

Im Jahr 2008 wurden in Summe 9 km (2007: 37,9 km) Gleislänge fertig gestellt; wobei zwischen Ausbau und Neubaustrecken unterschieden wird. Bei den Neubaustrecken kann die Teilinbetriebnahme Wien Hütteldorf – Unter Purkersdorf genant werden. Bei den Ausbaustrecken ist Wien Donaukaibhf – Wien Freudenau anzuführen. Gestartet wurde 2008 mit dem Bau des Koralmtunnels, wobei die schon seit längerer Zeit im Bau befindlichen Zubringerstrecken schon 2011 eröffnet werden sollen. Neben den Verbesserungen im Streckennetz-Erneuerung von 170 Km Gleis wurden im Rahmen der Bahnhofsoffensive Wien Nord, Wien Heiligenstadt, Riedenburg und Feldkirch fertig gestellt. Zusätzlich wurde bei 36 Verkehrsstationen die Bahnsteigkante auf 55 cm angehoben und das Park&Ride Angebot um 1.500 Stellplätze für PKWs und 620 Zweiradstellplätze zu Kosten von 9 Mio. € erweitert. Um die Lärmbelastung von Anrainern zu minimieren, wurden an Bestandsstrecken 21 km und an Neubaustrecken 16 km Lärmschutzwände um 23,4 Mio. € errichtet.

Das österreichische Eisenbahnnetz verfügt nur über zwei Donaubrücken in Wien. Die östlichste Donaubrücke verbindet die Nordbahn und den Marchegger Ast mit Südbahn und Ostbahn.

Grenzbahnhöfe

Im österreichischen Eisenbahnnetz gibt es 1454 Bahnhöfe aller Infrastrukturunternehmer. Die meisten hat die ÖBB mit 1392 Haltestellen und Bahnhöfe. Das Netz der ÖBB grenzt mit den im Folgenden angeführten Grenzbahnhöfen an die angrenzenden europäischen Eisenbahnnetze:

Deutschland:	Lindau – Reutin, Kufstein – Kiefersfelden, Vils – Pfronten-Steinach, Ehrwald Zugspitzbahn – Griesen, Scharnitz – Mittenwald, Salzburg Hbf. – Freilassing , Braunau/Inn – Simbach/Inn, Wernstein – Passau
Italien:	Tarvisio Boscoverde, San Candido/Innichen, Brennero/Brenner
Liechtenstein:	Tisis – Schaanwald
Schweiz:	St. Margarethen – Lustenau (Markt), Buchs (in Liechtenstein von ÖBB betrieben)
Slowenien:	Spielfeld Straß, Bleiburg – Prevalje, Rosenbach – Jesenice
Slowakei:	Marchegg – Devínska Nová Ves, Kittsee – Petržalka
Tschechien:	Summerau – Horni Dvořiště, Gmünd NÖ – Česke Velenice, Retz - Šatov (-Znojmo), Hohenau – Břeclav

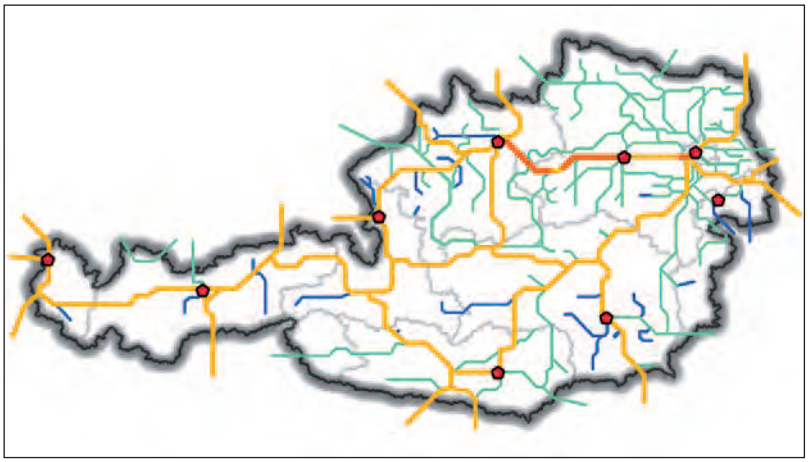


Abbildung 1: Österreichisches Streckennetz
In der Grafik ist die österreichische Schieneninfrastruktur in Haupt-, Neben- und Privatbahnen farbkodiert dargestellt.

Ungarn: Nickelsdorf – Hegyeshalom, Loipersbach-Schattendorf – Sopron Deli, Mogersdorf – Szentgotthárd, Deutschkreutz – Harka

Dazu kommen noch die im Netz der RÖEE bzw. der NSB gelegenen Übergänge Baumgarten – Sopron und Pamhagen – Fertöszentmiklós.

Einstellungen

Nicht Genutzt – Stillgelegt

Den im vorigen Abschnitt dargestellten neuen oder ausgebauten Strecken stehen auch Streckenabschnitte gegenüber, die wegen geringer Nutzung oder Unwirtschaftlichkeit nicht mehr benützt werden. Von der Stilllegung sind ca. 185 km betroffen. Manche Teile der Infrastruktur werden seit Jahren nicht mehr genutzt (z.B. Göpfritz – Raabs) und dadurch ist auch der bauliche Zustand so, dass kein Fahrbetrieb mehr möglich ist. Die Einstellung mittels Bescheid ist allerdings noch nicht erfolgt. In Abbildung 2 sind die betroffenen Abschnitte rot dargestellt.

An einen anderen Betreiber wurde die Pinzgaubahn zwischen Zell am See und Krimml übergeben. Nach der Übernahme der Schafbergbahn übernimmt die Salzburger Lokalbahn somit eine weitere Schmalspurstrecke der ÖBB.

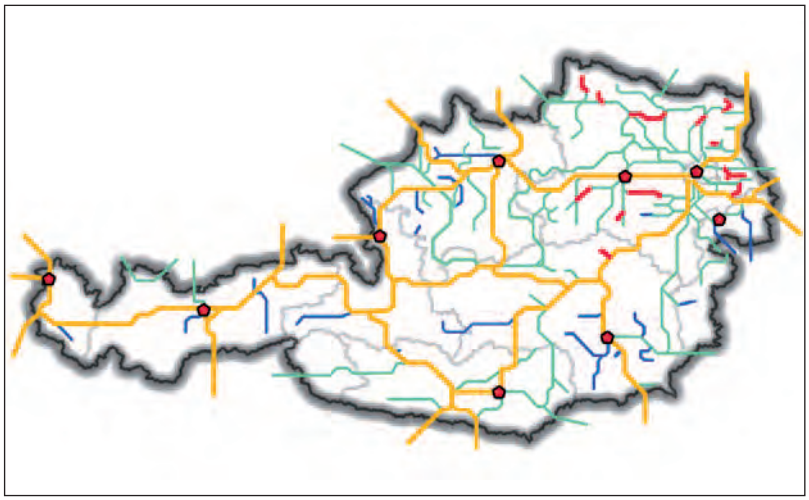
Die Strecken Mürzzuschlag – Neuberg Ort und Dobermannsdorf – Poysdorf wurden 2008 stillgelegt, das Einstellungsverfahren zur Strecke Ernstbrunn – Mistelbach Lokalbahn wurde erst 2009 zu Ende geführt.

Auf allen betroffenen Strecken endete der planmäßige Betrieb größtenteils schon vor vielen Jahren.

Betroffen davon waren 2008 folgende (vernetzte) Streckenabschnitte:

Streckenabschnitt der ÖBB-Strecken	Länge
Breitstetten – Orth an der Donau	6 km
Bad Pirawarth - Gaweinsthal Brünnerstraße	4 km
Rohrau - Petronell-Carnuntum	5 km
Göpfritz - Raabs	19 km
Weißenbach-Neuhaus - Hainfeld	25 km
Siebenbrunn-Leopoldsdorf - Engelhartstetten	22 km
Freiland - Türnitz	9 km
Waidhofen/Th. - Waldkirchen	20 km
Zellerndorf - Sigmundsherberg	20 km

Abbildung 2: Nicht nutzbare ÖBB-Strecken



Privatbahnen

Bei den Privatbahnen ergaben sich im Berichtsjahr 2008 bis auf die Pinzgaubahn keine Veränderungen der Netzstruktur. In der Tabelle auf Seite 79 sind die Unternehmen aufgelistet.

Es sind in Summe 472 km normalspurige Strecken sowie 247 km (2007:194 km) Schmalspur- und Zahnradbahnen. Die SRB ist gemäß 2007 erteilter Konzession im 8 km langen Teilstück Oberwart – Großpetersdorf öffentliche Eisenbahn, die Betriebsaufnahme als Infrastrukturunternehmen (als Betriebsführer ist die GKB vorgesehen) wird allerdings voraussichtlich erst 2009 erfolgen. Derzeit wird nach wie vor auf der gesamten Strecke nur Anschlußbahnbetrieb abgewickelt.

Unternehmen	Typ	TZW	km
Achenseebahn	Schmalspur-Zahnrad	nicht vernetzt	7
CCG	Integriert, Betrieb StLB	SCHIG	1
GKB	Integriert	SCHIG	98
Höhenbahn Reißeck	Schmalspur	nicht vernetzt	3
IVB	Schmalspur-Straßenbahn	nicht vernetzt	18
LH	Eigentum ÖBB, Betrieb St&H	–	26
LILO	Infrastruktur, Betrieb St&H	LILO	59
LVE	Infrastruktur, Betrieb St&H	LVE	16
MBS	Integriert	SCHIG	13
NÖSBB	Schmalspur-Zahnrad	nicht vernetzt	10
NSB	Infrastruktur, Betrieb ROeEE	ÖBB	48
ROeEE	Integriert (öster.-ungarisch)	ÖBB	31
SKGB/SLB	Schmalspur-Zahnrad	nicht vernetzt	6
SLB	Integriert	SCHIG	35
SLB	Schmalspur	nicht vernetzt	53
SRB	EIU, Betrieb bislang nur als AB	----	8+18
St&H	EVU, Schmalspurbahnen	nicht vernetzt	29
StLB	Integriert	SCHIG	47
StlB incl. MStE	Schmalspur	nicht vernetzt	89
WLB	Integriert	SCHIG	31
Zillertalbahn	Schmalspur	nicht vernetzt	32

Der Bau der Koralmbahn wie hier bei Wettmannstätten bringt auch eine neue Verknüpfung mit der Infrastruktur der GKB

Pünktlichkeit und Performance Regime

Bereits seit Jahren besteht die Verpflichtung für Infrastrukturbetreiber, ihr Tarifsystem (IBE) mit „leistungsabhängigen Bestandteilen“ zu versehen, die einen Anreiz für mehr Pünktlichkeit in der Betriebsabwicklung bringen sollen (§67(7) Eisenbahngesetz).

In Österreich wurde dies bislang nur im Personenfernverkehr durchgeführt, was die EU-Kommission dazu veranlaßt hat, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich anzustrengen. Unter dem sperrigen Begriff ‚Performance Regime’ wird nämlich seit geraumer Zeit europaweit ein Versuch unternommen, die Pünktlichkeit der Betriebsabwicklung zu verbessern. Dazu werden in die Infrastrukturtarife pünktlichkeitsabhängige Komponenten eingebaut, die für den jeweiligen Verursacher einer Verspätung eine Pönalezahlung bedeuten.

Größtes Problem dabei ist, die Verursacherfrage ohne großen bürokratischen Aufwand fair und nachvollziehbar zu klären. Ausländische Beispiele zeigen, dass Infrastrukturbetreiber die Beweisführung so aufwendig gestaltet haben, daß kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen letztlich praktisch gezwungen sind, auch für nicht selbst verschuldete Verspätungen zu zahlen, weil der Aufwand der Dokumentation und Verfahrensabwicklung noch größer ist als die Pönale.

Die Schienen Control GmbH hat das österreichische System in den vergangenen Jahren bereits beobachtet und analysiert (vergleiche dazu die Jahresberichte für 2006 und 2007 bzw. die Grafik rechts) und die Infrastrukturbetreiber nachdrücklich darauf hingewiesen, daß ein solches System für alle Verkehrsarten einzuführen ist.

Seitens der ÖBB Betrieb AG wurde zugesagt, im Laufe des Jahres 2009 ein praktikables System zu entwerfen und dann umgehend (anläßlich der nächsten Schienennetznutzungsbedingungen) umzusetzen.

[1] Quelle: ÖBB-Betrieb 2008 – eigene Auswertung SCG

Pünktlichkeit

Als pünktlich werden Züge definiert, die unter 5 min Verspätung haben. Die meisten Verspätungen verursachen mit 18,7min/Zug (2007: 21,1min/Zug) die Nachbarbahnen, die die Züge nicht pünktlich an der Grenze zu Österreich übergeben. Zweitwichtigste Ursache stellte 2008 mit durchschnittlich 10,1min je Zug (2007: 11,6min/Zug) das EVU da: nicht zeitgerechte Abfahrt, obwohl Signal auf frei steht, Abwarten von herbeieilenden Fahrgästen, Störung am Triebfahrzeug usw. Mit nur 6% wurden Anlagenstörungen verzeichnet. Minimal sind geplante Einschränkungen der Infrastruktur[1].

Verspätete Güterzüge waren mit durchschnittlich 16,7 min je verspätetem Zug 2008 (2007 noch 8,9 min) vor allem zwischen Wörgl und Bregenz festzustellen, gefolgt von der zum Teil eingleisigen Schober-Ennstaltrasse St. Michael – Bischofshofen mit 14,1 min (2007: 14 min) zu verzeichnen. Sehr pünktlich waren die Güterzüge der Donauachse mit vernachlässigbaren 9,8 min (2007: 8,5 min). Mit zunehmendem Entfall der Grenzhalte wird mit einer Zunahme der Verspätungen, verursacht durch die Nachbarbahnen gerechnet

Die Pünktlichkeit im Personenfernverkehr ist 2008 um 5,9 Prozentpunkte auf 73,5% gefallen. Als Hauptursachen für Verspätungen sind Nachbarbahnen (24%), Eisenbahnverkehrsunternehmen (16%), Bauarbeiten (12%), Langsamfahrstellen (13%) und Anlagenstörungen (7%) zu nennen.

Die Pünktlichkeitsquote im Personennahverkehr liegt mit 95,4% beinahe auf dem Niveau des Vorjahres. Während der UEFA EURO 2008 war eine eigene Verkehrsleitung eingerichtet, die dafür sorgte, dass insgesamt 3.970 Sonderzüge mit einer Pünktlichkeit von 91,5% geführt wurden, davon 220 Sonderzüge im Personen-

fernverkehr mit einer Pünktlichkeit von 75% und 3.750 Sonderzüge im Personennahverkehr mit einer Pünktlichkeit von 94%. Eine Pünktlichkeitsrate von 99% erreichten die vom Verschub am Bahnsteig bereitgestellten Reisezüge. Auch im Bereich des hochrangigen Güterverkehrs konnte eine hohe Qualität (zeitgerechte Beistellung 75%, zeitgerechte Abholung 80%) erreicht werden. Aber auch der einzige Personenzug eines privaten EVUs war insofern bemerkenswert als er die Planfahrzeit in derselben deutlich unterbot und gegenüber der geplanten Fahrzeit sogar eine Verfrühung aufwies. Viele Verspätungen werden auch durch das Ausland importiert. Abb. 1 zeigt die Anzahl der pünktlichen Züge im Personenfernverkehr. Am pünktlichsten sind jene Züge aus der Slowakei, die über den Grenzübergang Kittsee verkehren. Allerdings verkehren nur drei Zugspaare täglich, die noch dazu in Bratislava längere Aufenthalte haben. Ungarn war 2008 der pünktlichste Nachbarstaat. Die Schweiz konnte doch gegenüber 2007 nochmals die Pünktlichkeit auf hohem Niveau verbessern. Insgesamt ergibt sich über alle Grenzübergänge eine Pünktlichkeit von 66,3% (2007: 67,1%). Mit anderen Worten wurden zwei von drei Zügen 2008 pünktlich übergeben. Zur Verbesserung des Pünktlichkeitsgrades wurden werden folgende Maßnahmen gesetzt:

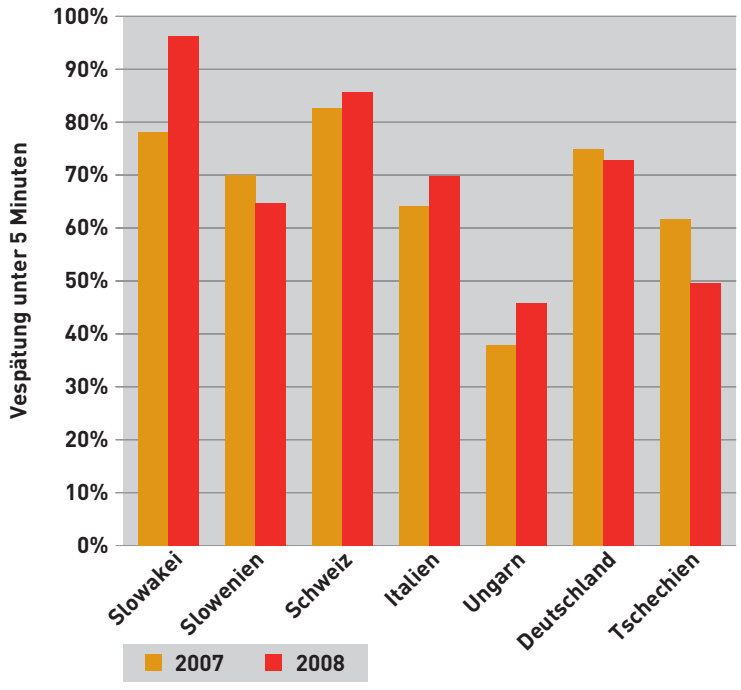
- Einführung eines zentralen und von fünf Infrastruktur-Steuerkreisen „Qualität“
- Abschluss von Service Level Agreements zur Wartung und Entstörung von Anlagen
- Optimierung des Notfallmanagements zur raschen Wiederherstellung der Infrastrukturanlagen nach außerordentlichen Einwirkungen
- Einrichtung spezieller Service-Einheiten für Sofortinstandsetzungsmassnahmen
- Aktionsprogramm „Erhöhte Verfügbarkeit von Signalanlagen“
- Ausdehnung des Schwerpunktprogramms „Abfahrtspünktlichkeit“ auf weitere Verkehrsknoten
- Laufende Modernisierung von Anlagen (Ausbau der automatisierten Betriebsführung)
- Einbau von Weichendiagnosesystemen zur präventiven Vermeidung von Weichenstörungen und Steigerung der Wartungsqualitat

Langsamfahrstellen:

Als zunehmendes Problem kristallisieren sich als Vespätungsursache Langsamfahrstellen heraus. Langsamfahrstellen verursachen durch die verminderte Höchstgeschwindigkeit gegenüber der geplanten Fahrzeit längere Fahrzeiten, die nur zum Teil durch Fahrzeitreserven kompensiert werden. Sämtliche Langsamfahrstellen verursachten gegenüber der geplanten Fahrzeit im ÖBB-Kernnetz 204,9 min Verspätung (2007: 107,7 min pro Tag).

Die Zahl der Langsamfahrstellen ist in den letzten Jahren gestiegen. Zwar sollen sie jetzt mit Mitteln aus dem Konjunkturpaket beseitigt werden, doch wird die damit verbundene Bautätigkeit weitere Verspätungen verursachen.

Abb. 1: Pünktlichkeit übergebener Züge der Nachbarbahnen



Technische Überwachung

Auszug aus den Allgemeine Geschäftsbedingungen der Infrastruktur Betrieb AG Stand 02-11-2007

Anlage 1 zum Infrastrukturnutzungsvertrag

14. Prüfungs- und Weisungsrechte

14.1 Die Betrieb AG ist berechtigt, jederzeit und an jedem Ort zu überprüfen, ob das EVU die vertraglichen Eisenbahnverkehrsleistungen unter Einhaltung der Betriebsvorschriften, insbesondere im Hinblick auf die Unversehrtheit der Schieneninfrastruktur, erbringt. Die Betrieb AG hat das Recht, sich jederzeit von der Art der Dienstausübung und der Dienstfähigkeit der mit der Durchführung des Verkehrs betrauten Mitarbeiter des EVU zu überzeugen. Die Betrieb AG kann weiters prüfen, ob das EVU seine vertraglichen Rechte und Pflichten bezüglich der Nutzung der Schieneninfrastruktur einhält.

14.2 Zum Zwecke der Ausübung der vorstehenden Rechte hat das mit der Durchführung dieser Kontrollen betraute Personal der Betrieb AG das Recht, dem Personal des EVU betriebliche Anweisungen zu erteilen, und das Recht auf Zugang zu den Fahrzeugen, Anlagen und Einrichtungen des EVU sowie zur Einsicht in die Beförderungspapiere, soweit der Zugang oder die Einsichtnahme zur Überprüfung notwendig ist. Die Betrieb AG ist bei Unfällen oder bei vermutetem Verstoß gegen die Betriebsvorschriften unter anderem dazu berechtigt, Aufzeichnungen der Registriereinrichtungen der Triebfahrzeuge (z.B. Geschwindigkeitsstreifen) abzunehmen und/oder zu kopieren. Erfolgen diese Aufzeichnungen ADV-unterstützt, sind der Betrieb AG, sofern dies nicht bereits im Zuge der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung erfolgt ist, die für eine Datenauswertung erforderlichen Programme zur Verfügung zu stellen.

Ziele

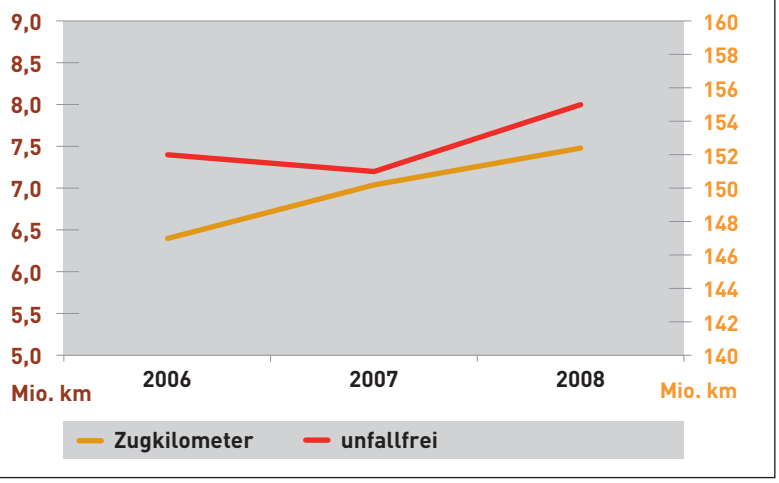
Das Ziel des österreichischen Netzbetreibers war und ist, das hohe Sicherheitsniveau im österreichischen Schienennetz und den damit verbundenen technischen Standard auch bei erweitertem Netzzugang zu erhalten. Alle das österreichische Schienennetz nutzende EVUs sind eigenständige Unternehmen und entziehen sich dadurch einer konzerninternen Kontrolle durch den Netzbetreiber. Daher war die Schaffung einer Stelle mit den am Anfang des Artikels zitierten Rechten zur Überwachung nahe liegend. Eines der Ziele der neu geschaffenen Abteilung Technische Überwachung (TUE) ist es die Steigerung der unfallfrei gefahrenen Zugkilometer sicherzustellen.

In Abbildung 1 ist die Entwicklung der unfallfrei gefahrenen Zugkilometer für die Jahre 2006, 2007 und 2008 dargestellt.

Die weisungsfreie Abteilung mit dem Namen Technische Überwachung bekam folgende Aufgaben übertragen:

[1] Durchschnittlich zurückgelegte Zugkm zwischen zwei Ereignissen

Abb. 1: Unfallfrei gefahrene Zugkilometer 2006 – 2008 [1]



– Kontrolle EVU: Wagen, Triebfahrzeuge, Nebenfahrzeuge und Personal
– Notfalluntersuchung: Beweissicherung, Messung und Sachverständigenaufgaben
– Spezialaufgaben: Messfahrten, Aufdecken von Serienmängeln, Geschwindigkeitsmessungen

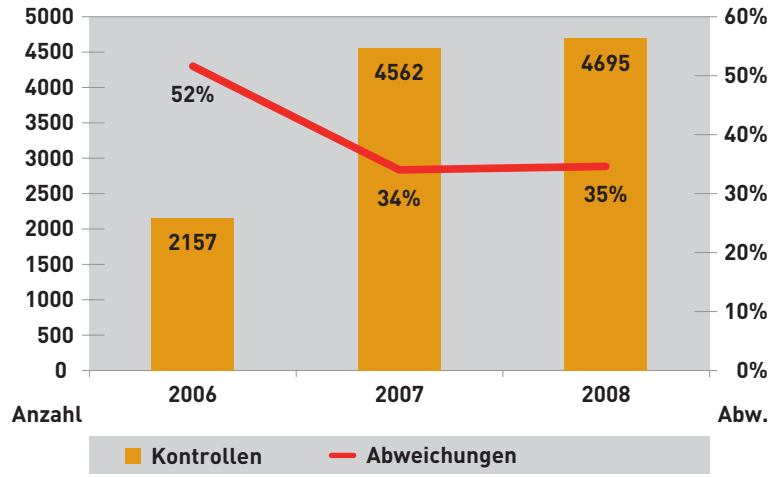
Durchführung

Die Kontrollen werden von 27 Mitarbeitern in acht Stützpunkten und zwar in Bludenz, Graz, Innsbruck, Linz, Salzburg, St. Pölten, Villach und in der Zentrale in Wien durchgeführt. Die Mitarbeiter der Technischen Überwachung müssen technische und handwerkliche Vorkenntnisse mitbringen. Zusätzlich werden die Mitarbeiter in einem mehrmonatigen Schulungsprogramm auf die speziellen Anforderungen bei der Technischen Überwachung in Theorie und Praxis vorbereitet. Die oberste Verantwortung trägt der Leiter der Technischen Überwachung, der stellvertretender Betriebsleiter und die Teamleiter der einzelnen Stützpunkte sind Betriebsleiterbeauftragte.

Umsetzung und Ergebnisse

Die Kontrollen der Technischen Überwachung werden anhand einer in den letzten Jahren entwickelten und standardisierten Checkliste durchgeführt. Entsprechend der Checkliste werden die Fahrzeuge zum Beispiel auf Mängel bei Radsätzen, Rahmen, Federung oder Bremsen untersucht. Wie die Fahrzeuge und Wagen wird auch die Ladung zum Beispiel auf Mängel bei der Sicherung, Verteilung (Statik) und Gewicht kontrolliert. Für den sicheren Eisenbahnbetrieb ist nicht nur der technische Zustand des Zuges wichtig, sondern auch die betriebliche Ausstattung und der Ausbildungsstand des Personals. Um auch hier den Standard zu sichern werden zum Beispiel die Gültigkeit des Verzeichnisses der Langsamfahrstellen, Buchfahrpläne, Ladelisten aber auch Typenkenntnis und Triebfahrzeugführerberechtigung kontrolliert. Die Anzahl der für alle Unternehmen unangekündigten Kontrollen erfolgen entsprechend ihrem Verkehrsaufkommen.

Abb. 2: Kontrollen 2006 – 2008



In Abbildung 2 ist die Anzahl der von der TUE durchgeführten Kontrollen für die Jahre 2006. 2007 und 2008 graphisch dargestellt und abzulesen. Dabei entfielen im Jahr 2007 4025 Kontrollen, das sind 88% auf Züge des ÖBB Konzerns und 527 Kontrollen, das sind 12% auf die anderen, am österreichischen Netz tätigen Eisenbahnen. Anhand der in der Abbildung 2 dargestellten Zahl der Kontrollen hat die TUE mit dem Jahr 2007 ihre volle personelle Besetzung erreicht. Wie die Praxis der Jahre 2007 und 2008 gezeigt hat, ist mit 4500 bis 4700 jährlichen Kontrollen das Maximum der bei Wahrung der qualitativen Standards durchführbaren Kontrollen erreicht. Die rote Kurve in Abbildung 2 zeigt den Anteil der bei den nach Checkliste durchgeführten Kontrollen gefundenen Abweichungen.

In der Abbildung 3 ist die Entwicklung der Fehlerarten für die Jahre 2006, 2007 und 2008 abzulesen. Bei schweren Fehlern muss das Trieb-

Abb. 3: Entwicklung festgestellter Fehler bei Kontrollen

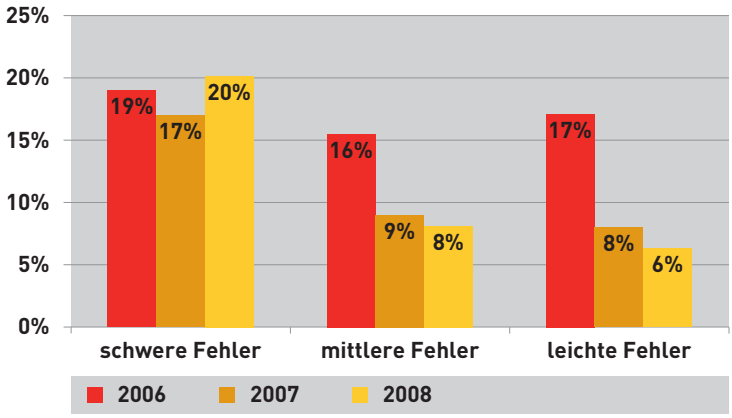
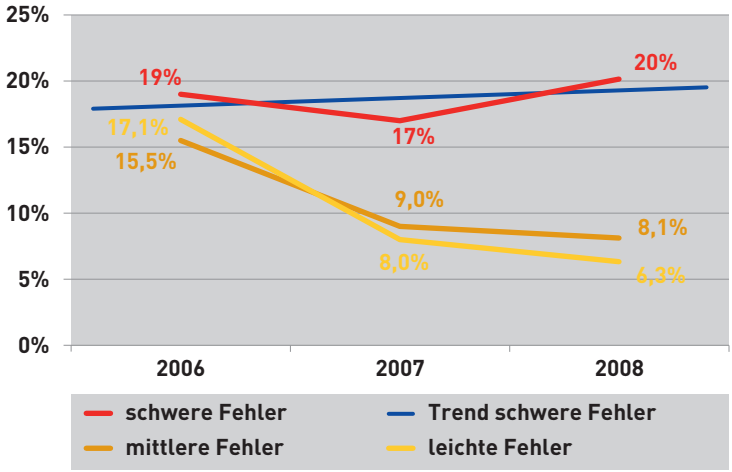


Abb. 4: Abweichungen 2006 – 2008



fahrzeug oder der Wagen abgestellt werden, die Zahl dieser Beanstandungen ist 2008 gegenüber 2007 angestiegen. Bei mittleren Fehlern, die unmittelbar vor Ort oder im nächsten Bahnhof behoben werden können ist eine erfreuliche Entwicklung der Abweichungen vom Sollzustand der Züge festzustellen, der Anteil der mittleren Fehler hat sich im Beobachtungszeitraum von 3 Jahren halbiert. Noch besser ist die Entwicklung bei den leichten Fehlern. Wie in Abbildung 3 gut zu erkennen ist, ist der Anteil von 17 % im Jahr 2006 um fast zwei Drittel auf 6 % gesunken. Bei den mittleren und leichten Fehlern ist eine positive Entwicklung zu erkennen, von der alle am Eisenbahnverkehr beteiligten Unternehmen profitieren. Interessant wird die Entwicklung der nächsten Jahre werden: schleifen sich die Fehlerraten für mittlere und leichte Fehler – in Abbildung 4 ist der Verlauf für die Jahre 2006, 2007 und 2008 gut erkennbar – auf einem niedrigen Prozentsatz ein und bestätigen damit die Tätigkeit der TUE? Lediglich die Entwicklung bei den schweren Fehlern zeigt eine dem Trend nach (blaue Linie in Abbildung 4) steigende negative Entwicklung.

Die sinkende Nachfrage von Industriegütern jeder Art als Folge der weltweiten Wirtschaftskrise hat in der zweiten Jahreshälfte 2008 auch die Auftragslage der Bahnen betroffen. Besonders im Güterverkehr sind starke Einbrüche zu bemerken. Die Auswirkung davon sind abgestellte Gütewagen und Lokomotiven und damit geringere Umsätze bei allen Eisenbahnen. Nach der zu erwartenden Erholung der Wirtschaft und dem damit verbundenen steigenden Bedarf an Güterwagen und Lokomotiven werden die momentan abgestellten Fahrzeuge wieder in Betrieb genommen. Dann wird sich zeigen, ob der momentane sehr erfreuliche Trend bei den leichten und mittleren Fehlern weiter anhält. Die mit Kontrollen verbundenen Anhaltungen können den Zuglauf und den damit verbundenen Fahrplan empfindlich stören. Um die Kontrollen mit möglichst geringer Verzögerung für die Zugfahrt durchzuführen, sind die betriebsbedingten Zughalte aus Sicht der Zeitökonomie ideale Gelegenheiten zur Kontrolle. Von der Beanstandung abhängig wird versucht, die Weiterfahrt ohne größere Verzögerung im Zuglauf zu ermöglichen. Das erfolgt durch rasch eingeleitete Sofortmaßnahmen wie zum Beispiel dem Zurechtrichten von verrutschtem Ladegut oder bei fehlenden Unterlagen am Führerstand durch die Ergänzung am nächsten Bahnhof. Im ersten Quartal des Jahres 2008 erfuhren durch Ausreihen, Verwiegung, Ladung richten und

Der abgebildete Wagenkasten würde keinerlei technischer Überprüfung standhalten.

Wagenliste richtig stellen 2,22 % der kontrollierten Züge eine Verspätung, 97,78 % der von der Technischen Überwachung kontrollierten Züge wurden durch die Kontrollen im Zuglauf nicht beeinflusst.

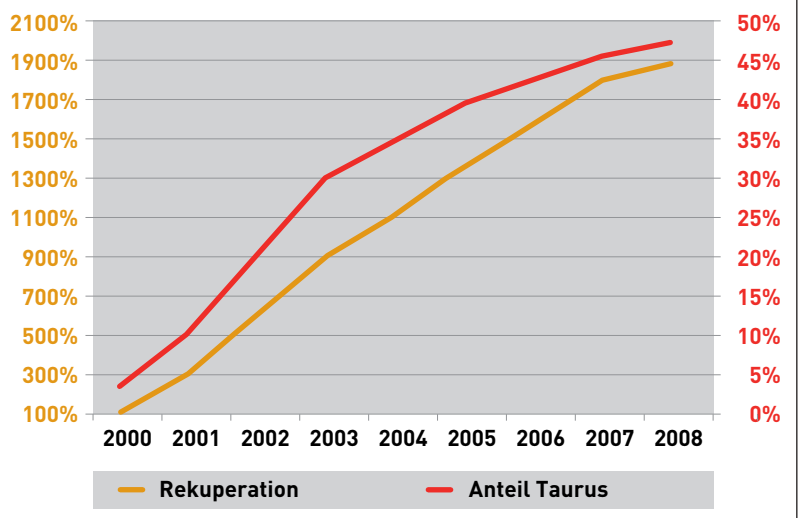
Die unmittelbare Tätigkeit der Technischen Überwachung ist immer mit Emotionen verbunden und erfordert daher eine möglichst objektive Abwicklung der Kontrollen. Dabei muss aus Sicht der Regulierungsbehörde sichergestellt sein, dass nicht einmal der Verdacht von Parteilichkeit oder Einseitigkeit entsteht. Daher werden Verfahren und Tätigkeit der Technischen Überwachung laufend auf Verhältnismäßigkeit und Objektivität zu kontrolliert.

Traktionsenergie, Bahnstrom

Stromsparen Rekuperation

Die elektrische Traktionsenergie wird im ÖBB-Netz von der ÖBB Infrastruktur Bau AG zur Verfügung gestellt und unterliegt der Regulierung durch die SCK. Der Verbrauch an Traktionsenergie hat einen nicht unwesentlichen Anteil an den Transportkosten beim Eisenbahnverkehr. Der Bedarf an Traktionsenergie je Zugfahrt wird unter anderem vom Zuggewicht, vom Streckenprofil, von der Zuggattung, von den Beschleunigungs- und Bremszyklen und nicht zuletzt vom Triebfahrzeugführer bestimmt. Alle oben genannten Faktoren beeinflussen den Energiebedarf einer Zugfahrt. Aber auch durch den Einsatz moderner Lokomotiven und Triebwagen und unter Ausnutzen deren Rückspeisefähigkeit kann der Energieverbrauch maßgeblich gesenkt werden. Dabei wird die Lokomotive beim Bremsen zum Generator und ein Teil der Bremsenergie wird in die Fahrleitung zurückgespeist. Im Jahr 2000 war erstmalig eine nennenswerte Anzahl Lokomotiven mit Rückspeisefähigkeit am österreichischen Netz im Einsatz. In der Abbildung 1 ist der Anteil der rückspeisefähigen Lokomotiven der Taurusfamilie (Reihen 1016, 1116 und 1216) im Fuhrpark der ÖBB Traktion GmbH für die Jahre 2000 bis 2008 zu sehen. Daneben sind auch die Triebwagen der Reihen 4023, 4024 und 4124 ebenso wie zahlreiche Privatbahnloks (Siemens Eurosprinter, Bombardier Traxx) mit Rückspeiseeinrichtung ausgerüstet. Neben dem Anteil der rückspeisefähigen Lokomotiven ist auch die Entwicklung der rückgespeisten Bremsenergie an der orangen Kurve in Abbildung 1 abzulesen. So hat sich mit der Anzahl an rückspeisefähigen Lokomotiven die rückgespeiste Bremsenergie mit den Jahren kontinuierlich gesteigert. Beginnend mit dem Vergleichsjahr 2000 wurde im Jahr 2002 die sechsfache, im Jahr 2003 die neunfache und im Jahr 2008 die neunzehnfache Energiemenge des Jahres 2000 rückgespeist.

Abb. 1: Bestand an Tauruslokomotiven und Rekuperation



Im Jahr 2008 haben die Energiepreise weltweit einen Vorgeschmack auf die kommende Entwicklung am Energiemarkt gegeben. Unter Berücksichtigung der Geschehnisse im Jahr 2008 zeigt die Abbildung 2 einen interessanten Trend beim Güterverkehr auf. Durch die Möglichkeit der Rückspeisung von Bremsenergie und andere Maßnahmen, ist der Bahnstromverbrauch beim Güterverkehr in den letzten acht Jahren um fast 30% gesunken.

Bahnstrom

Im Jahr 2008 wurden am österreichischen Netz 2026,4 GWh Bahnstrom verbraucht. Das ist der Verbrauch aller mit einer Frequenz von 16 2/3 Hz versorgten Verbraucher wie Fahrstrom, aber auch Weichenheizungen und Zugvorheizanlagen. In der Abbildung 3 ist die Entwicklung des Bahnstroms für die Jahre 2000 bis 2008 zu sehen. Die Grafik zeigt eine

deutliche Reduktion beim Bahnstromverbrauch für den dargestellten Zeitraum.
Der Darstellungsbeginn mit dem Jahr 2000 ist kein willkürlich gewählter Zeitpunkt, sondern markiert das Jahr in dem erstmalig eine größere Anzahl von Lokomotiven mit Rückspeisefähigkeit am österreichischen Netz Traktionsleistungen erbracht haben. Bei der Traktion von Güterzügen mit rückspeisefähigen Lokomotiven besteht die Möglichkeit, 15 bis 20% der Traktionsenergie durch Rückspeisung von Bremsenergie in das Bahnstromnetz einzuspeisen. Durch kurze Beschleunigungs- und Bremszyklen in Verbindung mit hohen Endgeschwindigkeiten sind im Personenverkehr unter optimalen Bedingungen durch Rückspeisung der Bremsenergie bis zu 40% Energieeinsparung möglich. Um das Potential der Rückspeisung von Bremsenergie zu vergrößern, wurde im Jahr 2008 die maximale Bremskraft der elektrischen Bremse für rückspeisefähige Lokomotiven unter bestimmten Voraussetzungen und auf ausgewählten Strecken von 150kN auf 240kN erhöht. Die Erhöhung der elektrischen Bremswirkung um mehr als 60% macht Lokomotiven oder Triebwagen mit Rückspeisefähigkeit nicht nur durch den geringeren Verbrauch an Traktionsenergie attraktiv, sondern kann auch den Verschleiß im restlichen Zug reduzieren und so zusätzlich Kosten verringern. Dabei ist aber immer zu berücksichtigen, dass der zurückgespeiste Strom 500A nicht übersteigt. Die Auswirkungen auf den Traktionsstromverbrauch sind in der Abbildung 5 zu sehen, wobei die Entwicklung von Stromverbrauch und den geleisteten Zugkilometern und Tonnenkilometern auf das Jahr 2000 normiert wurden.
Abbildung 4 zeigt den wachsenden Anteil von Lokomotiven der Reihen 1x16 im Lokomotivpark der ÖBB Traktion GmbH für den Zeitraum 2000 bis 2008 sowie die Entwicklung des Bahnstroms für denselben Zeitraum. Bei genauer Betrachtung von Abbildung 4 ist zu erkennen, dass die Kurve, die den Verlauf des Stromverbrauchs anzeigt, im Zeitraum 2000 bis 2003 eine andere Steigung zeigt als in den Jahren 2003 bis 2008, wo sie deutlich flacher wird. Die Linie in Abbildung 4, die den Trend für den Bahnstromverbrauch angibt, zeigt ebenfalls, dass die Änderungen im Bahnstromverbrauch gegenüber den Vorjahren geringer werden, obwohl die Anzahl der Lokomotiven mit Rückspeisefähigkeit noch im Steigen begriffen war. Vermutlich ist der vermehrte Einsatz von Personenzügen mit einer größeren

Abb. 2: Relative Entwicklung Wh/tkm

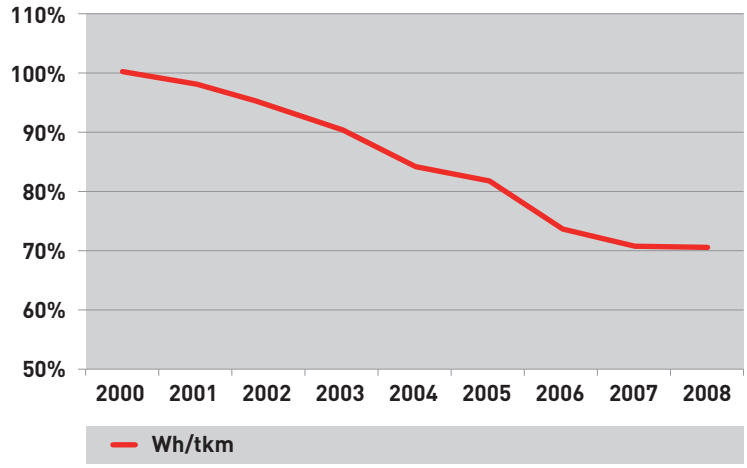


Abb. 3: Entwicklung tkm, GWh 2000 – 2008

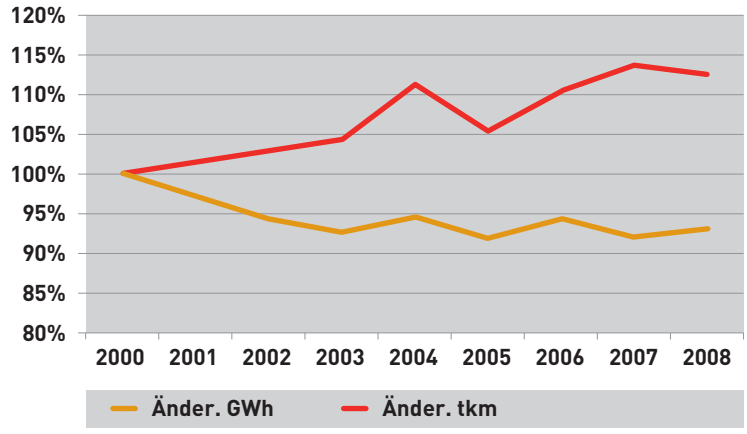


Abb. 4: Zuwachs Taurus 2000 – 2008

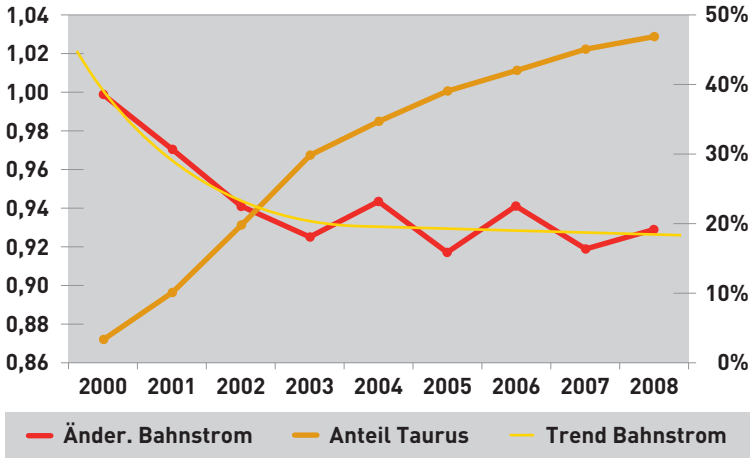


Abb. 5: Veränderung 2000 – 2008

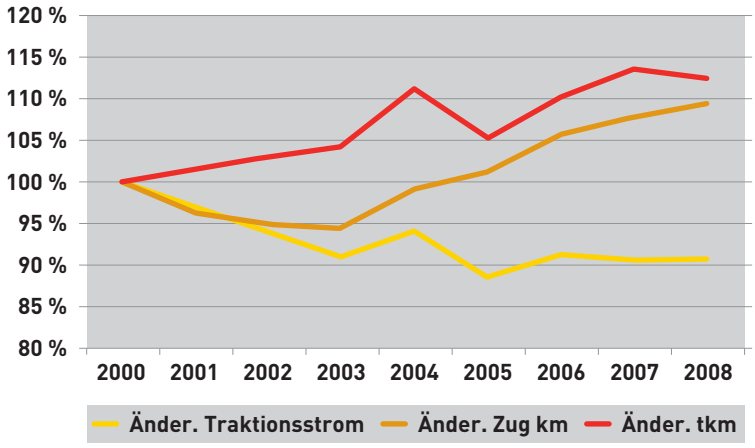
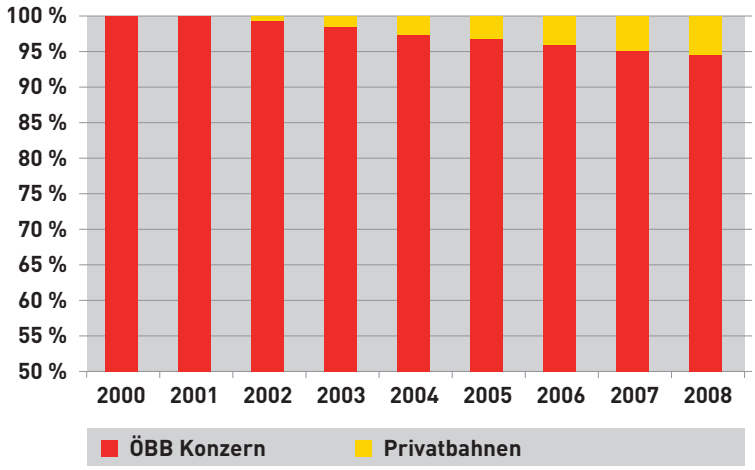


Abb. 6: Traktionsstrom 2000 – 2008



Anzahl von Klimaanlagen eine der Ursache für den abgeschwächten Trend beim Bahnstromverbrauch. So kamen im Personenverkehr ab dem Jahr 2003 vermehrt Triebwagen der Reihe Talent (4023, 4024, 4124) und Doppelstockwagen mit voller Klimatisierung zum Einsatz. Die Triebwagen der Baureihe Talent sind zwar ebenfalls in der Lage Bremsenergie rückzuspeisen, aber die Klimaanlagen laufen natürlich auch, wenn die Züge zwischen zwei Fahrten im jeweiligen Endbahnhof abgestellt sind. Eine weitere Ursache für den schwächer werdenden sinkenden Trend beim Energieverbrauch ist in Abbildung 5 zu sehen, in der ein deutlich steigender Zuwachs an Beförderunsgleistung dem stark sinkenden Trend beim Bahnstromverbrauch der Jahre 2000 bis 2003 entgegenwirkt. Im Gegensatz zur Abbildung 4 ist in Abbildung 5 mit der gelben Kurve die Entwicklung des Traktionsstroms – des über den Stromabnehmer bezogene Bahnstroms im österreichischen Netz – abgebildet. Wichtig ist in dieser Darstellung der Bereich 2000 bis 2003, wo bei sinkender Kilometerleistung die Tonnenkilometer ansteigen. Offensichtlich ist es den Bahnen gelungen, die Auslastung der der Züge deutlich zu steigern.

Aber nicht nur die Teilgesellschaften der ehemaligen Staatsbahn verkehren am österreichischen Eisenbahnnetz. Seit der Bahnliberalisierung ist auch eine steigende Anzahl von Privatbahnen aus Österreich und anderen EU- Ländern am österreichischen Netz mit modernen Elektrolokomotiven tätig. In Abbildung 6 ist die Entwicklung des Anteils des von den Privatbahnen bezogenen Traktionsstroms am österreichischen Schienennetz zu sehen. Beginnend mit dem Jahr 2000, in dem der Anteil der Privatbahnen am Traktionsstrom mit 0,01% sehr bescheiden war, über das Jahr 2005 mit einem Anteil von 3,1% und einem Anteil von über 5% im Jahr 2008, zeigen die Privatbahnen eine stetig steigende Präsenz am österreichischen Eisenbahnnetz.

Durchleitung von Traktionsenergie

Neben dem Zugang zum Schienenetz ist die Bereitstellung von Traktionsenergie ein Bestandteil des Netzzugangs nach EisbG §58 (2,3). Seit 1999 besteht für die EVUs die Möglichkeit Traktionsenergie von einem anderen Unternehmen als dem ÖBB Konzern zu beziehen.

Am österreichischen Schienennetz wird die elektrische Traktionsenergie von der ÖBB Bau AG Geschäftsbereich Kraftwerke angeboten. Das Angebot zur Versorgung mit Bahnstrom erfolgt in drei Varianten. Das Eisenbahnunternehmen schließt einen Langfristvertrag, einen Jahresvertrag oder einen Teilbestellvertrag mit der ÖBB Bau AG ab. Bei der Durchleitung von Traktionsenergie wird der Strom nicht von der ÖBB Bau AG bezogen, sondern von einem anderen Stromlieferanten. In diesem Fall wird der Traktionsstrom vom 50Hz Netz für das 16,7 Hz Bahnstromnetz konvertiert und dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen an der Fahrleitung bereitgestellt. Die Preise für die bei der Durchleitung anfallenden Leistungen der ÖBB Bau AG, sind wie die Preise bei den all-inclusive Stromlieferverträgen auf der Homepage der ÖBB Bau AG einsehbar. Die Durchleitung vom Traktionsstrom wurde auf Wunsch von EVUs ermöglicht, auf Grund des komplizierten und teuren Abrechnungsmodells wird die Durchleitung derzeit aber nicht genützt.

Die Versorgung mit elektrischer Energie ist eine wichtige Komponente im Bahnbetrieb. Versorgungsleitungen und Fahrleitung werden von der ÖBB Bau AG bereitgestellt, die Energie selbst kann auch von anderen Anbietern bezogen werden.

Tarifzeiten

Viele der beim Bahnstrom anfallenden Kosten und Preise sind vom Zeitpunkt der Leistungserbringung oder dem Zeitpunk des Verbrauchs abhängig. Beim Bahnstrom gelten die in Tabelle 1 angeführten Tarifzeiten.

	Niedertarif	Mitteltarif	Hochtarif
Mo - Fr (Werktag)	00:00 - 06:00	06:00 - 08:00 20:00 - 24:00	08:00 - 20:00
Samstag (Werktag)	00:00 - 06:00	06:00 - 24:00	–
Sonn-, Feiertag	00:00 - 09:00	09:00 - 24:00	–

Tabelle 1: Bahnstrom Tarifzeiten

Durchleitung

Bei der Durchleitung von Traktionsenergie sind von der ÖBB Bau AG die in Stromnetzen üblichen Leistungen wie zu erbringen. Um den besonderen technischen und betrieblichen Anforderungen beim Bahnstrom am österreichischen Netz gerecht zu werden, sind neben der Wandlung von Spannung und Frequenz die Koordination von Fahrplan und Schaltung der bereitzustellenden Traktionsenergie sowie die Bereitstellung und Koordination von Ausgleichsenergie notwendig.

Niedertarif	Mitteltarif	Hochtarif
59,09 €/MWh	57,93 €/MWh	65,73 €/MWh

Tabelle 2: Aktuelle Netznutzungspreise für die Durchleitung

In Tabelle 2 sind die für die Durchleitung anfallenden aktuellen Netznutzungspreise angeführt. Diese sind wie viele Energiepreise an Tarifzeiten gebunden und beinhalten z.B. nicht die Energiekosten, Kosten für Ausgleichsenergie, Elektrizitätsabgabe, Messpreis (Zählerablesung) und die Umsatzsteuer.

Zähler

Im internationalen Stromhandel erfolgt die Abrechnung in Intervallen von 15 Minuten. Um nach der Zugfahrt eine zeitliche und quantitative Zuordnung der bezogenen Traktionsenergie für eine korrekte Abrechnung zu ermöglichen, muss der vom Triebfahrzeug bezogene Traktionsstrom natürlich ebenfalls im 15 Minuten Intervall gemessen werden. Bei der Durchleitung von Traktionsstrom können die korrekten Abrechnungsdaten nur mit einem auf dem Triebfahrzeug installierten Stromzähler ermittelt werden.

Tabelle 3: Vergütung für Überschuss an Traktionsenergie

Niedertarif	Mitteltarif	Hochtarif
27,10 €/MWh	36,85 €/MWh	68,22 €/MWh

Lieferant

Hat sich ein Eisenbahnunternehmen für die Durchleitung von Traktionsenergie entschlossen, muss das Unternehmen einige der Aufgaben und Risiken der ÖBB Bau AG übernehmen. Das Eisenbahnunternehmen muss in Eigenregie einen geeigneten Lieferanten im europäischen 50Hz Netz finden. Da die ÖBB Bau AG nicht den gesamten am österreichischen Schienennetz verbrauchten Bahnstrom produziert gibt es Schnittstellen vom 50Hz Netz der Verbund-Austrian Power Grid AG zum Bahnstromnetz der ÖBB Bau AG. Über diese Schnittstellen erfolgt die Einspeisung in das Bahnstromnetz. Der Lieferant muss daher zumindest verrechnungstechnisch und zur Abgrenzung der bezogenen Leistung Teil des Netzwerks der Verbund-Austrian Power Grid AG sein. Neben der Absicherung der zu liefernden Traktionsenergie hat das EVU auch alle Maßnahmen zu treffen die eine zuverlässige Lieferung der Traktionsenergie garantieren. Das Eisenbahnunternehmen haftet für alle Ausfälle und Behinderungen am Schienennetz, die bei Problemen mit der Lieferung von Traktionsenergie verbunden sind.

Planung

Das Unternehmen muss den Bedarf an Traktionsenergie für jede Zugfahrt im 15 Minuten Raster planen. Die Planung beschränkt sich nicht nur auf den Bezug von Traktionsenergie. Für den Fall, dass das Triebfahrzeug technische Einrichtungen zur Rückspeisung von elektrischer Energie hat ist die entsprechende Planung auch für die Bremsenergie erforderlich. Treten bei der realen Zugfahrt Abweichungen zwischen dem geplanten und dem tatsächlichen Verbrauch an Traktionsenergie auf, muss die Differenz mit Ausgleichsenergie kompensiert werden.
Sollte sich bei der Planung durch eine längere Talfahrt ein Überschuss an Traktionsenergie ergeben, erfolgt eine Vergütung nach Tabelle 3.

Ausgleichsenergie

Ausgleichsenergie ist die Differenz zwischen dem geplanten Bedarf an Traktionsenergie und dem tatsächliche Verbrauch im 15 Minuten Raster. Die Ausgleichsenergie wird ebenfalls im 15 Minuten Takt verrechnet. Ein wichtiger Punkt, der nicht übersehen werden darf ist, dass die Kosten für Ausgleichsenergie bei Mehrbedarf und Minderbedarf unterschiedlich hoch sind. (Tabelle 4)

Tabelle 4: Kosten für Ausgleichsenergie

Entgelt Mehrverbrauch	Entgelt Minderverbrauch
120,- €/MWh	10,- €/MWh

Schwerpunkte der Arbeit der Schienen-Control Kommission

Im Kalenderjahr 2008 wurden acht Sitzungen und eine Klausur der Schienen-Control Kommission abgehalten. Im Rahmen der zweitägigen SCK-Klausur beschäftigte man sich thematisch vor allem mit den Grenzen der Wettbewerbsaufsicht, dem 3. Eisenbahnpaket und den darin enthaltenen Fahrgastrechten sowie der Berechnung des Entgeltes bei Anschlussbahnen. Die Themen der turnusmäßig stattfinden SCK-Sitzungen waren im vergangenen Jahr sehr breit gefächert.

Im Rahmen der Kommissionssitzungen hat die Schienen-Control GmbH laufend über ihre routinemäßige Prüfung der meldepflichtigen Unterlagen von Eisenbahnunternehmen berichtet. Im Falle von Verdachtsmomenten wurden die betreffenden Unterlagen der Schienen-Control Kommission zur Beurteilung im Rahmen der amtswegigen Wettbewerbsaufsicht vorgelegt:

	SNNB	INV	IVV	Bahnstrom	Beschwerden	Begutachtungen Gesetze / VO	Sonstiges
SCK 4.2.					1	1	2
SCK 7.3.	3		1		3	1	3
SCK 23.4.	4	1	14		2		3
SCK 16.6.	2	2	18	1	4		2
SCK 1.9.	6	1	13		3		4
Klausur 29.+30.9		1	4			1	1
SCK 10.11.	1	1	11		4	1	3
SCK 17.12.	3	1	19		4	1	1

Aufgrund formell oder informell eingegangener Beschwerden bzw. Erkenntnissen der Marktbeobachtung durch die SCG beschäftigte sich die Schienen-Control Kommission im Rahmen ihrer Aufgaben gemäß §74 EisbG mit eine größeren Anzahl von Themen.

Stellungnahme der Schienen-Control GmbH zur Anmeldung des Zusammenschlusses der Rail Cargo Austria AG mit der MÁV Cargo Zrt., Ungarn

Die SCG wurde von Seiten der Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) ersucht zur Anmeldung dieses Zusammenschlusses aus der Sicht der SCG Stellung zu nehmen.

Zusammenfassend wurde von der SCG festgestellt, daß die drei beteiligten Unternehmen RCA, Raaberbahn/GySEV und MÁV Cargo derzeit ihren gesamten Verkehr in Kooperation miteinander abwickeln.

Eine rechtlich und faktisch durchaus mögliche Konkurrenzsituation auf dem österreichischen Schienenverkehrsmarkt ist somit derzeit nur theoretisch gegeben, sodass sich im Falle der Abwicklung des Zusammenschlusses keine faktischen Auswirkungen auf den Status Quo des Geschehen auf dem sterreichischen Eisenbahnmarktes erwarten lassen.

Eine Kopie der Stellungnahme wurde auch an den Bundeskartellanwalt übermittelt.

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

Änderung Stationskategorie

Ein EVU führte Beschwerde über eine einseitige Änderung der Stationskategorie durch den Infrastrukturbetreiber in einem Verknüpfungsbahnhof.
Die geänderte Stationskategorisierung des Bahnhofes hätte zu erheblichen Mehrkosten auf Seiten des betroffenen EVUs geführt. Als Gründe für die einseitige Erhöhung der Stationskategorie des betroffenen Bahnhofes wurde von Seiten des Infrastrukturbetreibers eine erhöhte Fahrgastfrequenz genannt. Auf Vermittlung der SCG und nach Abhaltung eines formellen Parteiengehörs mit dem Infrastrukturbetreiber konnte im Zuge bilateraler Gespräche zwischen dem EVU und dem Infrastrukturbetreiber ein für beide Seiten zufrieden stellendes Berechnungsmodell ausgearbeitet werden. Aufgrund dieses neuen Berechnungsmodells und Dank dem Mitwirken der SCG wurde die Beschwerde vom EVU zurückgezogen.

Änderung Stationsentgelt

Ein weiteres EVU führte ebenfalls Beschwerde über das Stationsentgelt.
Bauarbeiten führten zu Einschränkungen der vorhandenen Infrastruktur. Aufzüge, Lautsprecher, Verbindungsgänge konnten nicht in gewohnter Form in Anspruch genommen werden. Die eingeschränkte Infrastruktur führte zur Forderung nach einer geänderten Stationskategorisierung des Bahnhofes. Auf Vermittlung der SCG und nach Abhaltung eines formellen Parteiengehörs mit dem Infrastrukturbetreiber konnte im Zuge bilateraler Gespräche zwischen dem EVU und dem Infrastrukturbetreiber ebenfalls ein für beide Seiten zufrieden stellendes Berechnungsmodell ausgearbeitet werden. Aufgrund dieses neuen Berechnungs-

modells und Dank dem Mitwirken der SCG wurde die Beschwerde vom EVU zurückgezogen.

Verdacht auf Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung

In einer (weiteren) Beschwerde eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, die den Verdacht einer gezielten Preisunterbietung durch ein marktbeherrschendes Unternehmen vermuten ließ, wurde die BWB mangels rechtlicher Zuständigkeit der SCG vom gegenständlichen Sachverhalt in Kenntnis gesetzt und der Beschwerdeführer an die Experten der BWB verwiesen.

Strukturfragen der Eisenbahnen

Im Mai des Jahres 2006 veröffentlichte die Europäische Kommission einen Bericht über die Umsetzung des 1. Eisenbahnpakets (RL 2001/12,13,14), in dem unter anderem Fragen der Organisation der Eisenbahnen hinsichtlich der Unabhängigkeit der „wesentlichen Funktionen", also insbesondere der wettbewerbsrelevanten Aufgaben eines Infrastrukturbetreibers behandelt und Kriterien hierfür – insbesondere für den Fall von Holding-Konstruktionen – aufgestellt wurden. Es wurde die Notwendigkeit einer Trennung von Verkehrsleistungen und dem Betrieb einer Infrastruktur neuerlich betont. Kritik übte die EU-Kommission unter anderem an der Praxis der Bestellung von Führungsorganen der Holding und von Tochterunternehmen in Personalunion. Weiters wurde in dem oben zitierten Bericht postuliert, daß unabhängige Institutionen wie insbesondere die nationalen Regulierungsbehörden (wie die SCK) gemäß Art. 30 2001/14 diese Unabhängigkeit überwachen sollten. Die SCK befaßte sich mit den Fragen der Umsetzung der gemäß der RL 91/440 idgF gebotenen Strukturen und kam zu dem Schluß, daß die Situation nicht zuletzt im Lichte eines äußerst kritischen Rechnungshofberichts, kritischer innerstaatlicher Diskussionen und Medienberichte aufmerksam zu beobachten sei und beauftragte die SCG mit der Beschaffung weiterer Informationen zum Thema. Wesentlich sei aber jedenfalls die Frage, ob durch allfällige Verstöße gegen die erwähnten Grundsätze Mitbewerbern nachvollziehbar Wettbewerbsnachteile entstünden.
Nach Ansicht der Schienen-Control Kommission gehe es vor allem um die Klärung der Frage, ob bzw. inwieweit der gesetzliche Auftrag der ÖBB Holding AG gem. § 4 Abs. 2 Bundesbahnstrukturgesetz überschritten wurde. In Ziffer 3 der zitierten Gesetzesstelle wird als Aufgabe der ÖBB Holding AG „die Wahrnehmung der Anteilsrechte an den umstrukturierten Gesellschaften und sonstigen Gesellschaften mit der Zielsetzung einer einheitlichen strategischen Ausrichtung" normiert.
Im Zuge der geführten Erhebungen durch die SCG wurden in der Angelegenheit verschiedene Erhebungen z.B. in Gestalt von Auskunftsverlangen gegenüber der ÖBB Holding AG sowie den auf dem österreichischen Schienenverkehrsmarkt tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen gesetzt. Die Angelegenheit wurde allerdings nicht abgeschlossen. Aktuell ist ein formelles Verfahren anhängig, in welchem alle relevanten Punkte noch zu erörtern sein werden.

Wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren betreffend den Güterverkehr zum slowenischem Hafen Koper

Ein EVU führt darüber Beschwerde, dass ein ÖBB-Unternehmen einen laut seinen eigenen Angaben „unrentablen" Verkehr fünf Tage vor Verkehrsbeginn durch das beschwerdeführende EVU auf den Markt brachte und diese Tatsache vom Pressesprecher der ÖBB-Holding AG bekannt gegeben wurde. Die SCK eröffnete

aufgrund dieser undifferenzierten Trennung und im Lichte des oben unter „Strukturfragen der Eisenbahn“ wiedergegebenen Sachverhalts ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren gegen die ÖBB-Holding AG.

Verdacht von Diskriminierungen bei Schulungsveranstaltungen

Die Schienen-Control Kommission hat sich im Kalenderjahr 2007 und 2008 mit der Frage einer möglichen Diskriminierung bei der Vergabe bzw. Bezahlung von Ausbildungen befaßt. Aufgrund mangelnder Transparenz hinsichtlich der Termine, Kapazitäten und Preise bestand der Verdacht der Diskriminierung anderer Marktteilnehmer. Von der SCG wurden im Auftrag der Schienen-Control Kommission weitere Nachforschungen hinsichtlich des Sachverhalts aber auch der Vergabepraxis der Kurseinheiten betrieben. Im Rahmen dieser Nachforschungen wurde dem die Schulungsveranstaltungen durchführenden Unternehmen ein umfangreicher Fragenkatalog zur Beantwortung übermittelt. Das die Schulungsveranstaltungen durchführende Unternehmen erklärte, sich aufgrund datenschutzrechtlicher Erwägungen nicht in der Lage zu sehen, alle Fragen zu beantworten. Aufgrund dieser Verweigerung beschloss die SCK in ihrer Sitzung gegen das Unternehmen gemäß § 74 EisbG ein aufsichtsbehördliches Verfahren einzuleiten. § 74a EisbG normiert kein Recht eines Eisenbahnunternehmens oder eines Betreibers von Schulungseinrichtungen iS des § 75c EisbG Auskünfte zu verweigern. Dies wurde auch im Rahmen einer förmlichen Einvernahme dem Geschäftsführer des die Schulungsveranstaltungen durchführenden Unternehmens durch die SCK in Kooperation mit der SCG mitgeteilt. Nach ausführlicher Diskussion der Sach- und Rechtslage wurde Übereinstimmung darüber erzielt, dass § 74a EisbG keine Berufung auf das Datenschutzgesetz hinsichtlich Auskunftsbegehren der SCK und SCG zulasse, weil § 74a EisbG eine derartige Einschränkung nicht enthalte. Festgehalten wurde weiters, dass es ein Anliegen der SCG ist, das Angebot hinsichtlich der Schulungsveranstaltungen so transparent wie möglich zu gestalten, um dann eine ex-post Kontrolle zu ermöglichen. Es wurde Übereinstimmung darüber erzielt, dass von Seiten des Schulungsveranstalters Sorge getragen werde, dass auf der Internetseite hinsichtlich des Angebotes von Schulungsveranstaltungen auch eine Kontaktperson genannt werde, an die sich Dritt-EVU’s wenden können und weiters auch die Preise für die Teilnahme von Dritt-EVU’s an Schulungsveranstaltungen den Teilnehmern transparent dargestellt werden. Über diese Änderungen wurden auch die Dritt-EVU’s durch ein Schreiben informiert, in welchem sie auf die zusätzliche Kommunikationsmöglichkeit aufmerksam gemacht wurden.
Abschließend ist zu konstatieren, dass im Berichtsjahr die nötige Transparenz hergestellt wurde und so die Gefahr einer möglichen Diskriminierung anderer Marktteilnehmer durch den Einsatz der SCK beseitigt wurde.

Schiebeleistung auf einer Bergstrecke – IBE Rabatte

Im Zuge einer Akquisition eines neuen Verkehrs durch ein EVU stellte sich erneut das Problem der Schiebeleistung auf einer viel befahrenen Bergstrecke. Ein EVU lehnte – im Gegensatz zu entsprechenden Diensten für andere Privat-EVUs am Brenner und Tauern – eine solche Leistung auf der gegenständlichen Bergstrecke ab.
Auf Bergstrecken werden oftmals Vorspann- oder Schiebeloks benötigt, die jeweils am Fuß der Steigung angekuppelt werden. In diesem konkreten Fall weigerte sich das EVU allerdings solche Loks zur Verfügung zu stellen, obwohl Triebfahrzeuge zur nachgefragten Zeit als Lokzüge in dieser Relation verkehren. Das betrof-

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

fene Privat-EVU musste daher einen Umweg über den Schoberpass und das Ennstal in Kauf nehmen und konnte daher nicht die IBE-begünstigte Bergstrecke benützen, belastet dafür zusätzlich einen überlasteten Streckenabschnitt. Die SCK hat mittels Beschluss festgestellt, dass die Frage, ob das marktbeherrschende EVU aus Kapazitätsgründen Schiebeleistungen durchführt oder nicht, nicht dessen eigener Beurteilung unterliegt, sondern von der SCK im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht gem § 74 Abs 1 Ziff 2 EisbG überprüft werden kann.
Aus gegebenem Anlass wurde das EVU ersucht, der SCG eine Statistik der über die entsprechende Bergstrecke geführten Schiebeleistungen und Lokzugfahrten in der nachgefragten Zeit zu übermitteln.
Da das Privat-EVU seine Beschwerde zwischenzeitlich zurückgezogen hat, hat die SCK die formlose Einstellung des Verfahrens beschlossen, nicht aber ohne das marktbeherrschende EVU zu ersuchen in künftig ähnlich gelagerten Fällen die Erwägungen der SCK zu berücksichtigen.

Anschluss und Mitbenützung auf einer Anschlussbahn

Ein Nebenanschlussbahnnehmer erhob gegen den Hauptanschlussbahnnehmer Beschwerde gem. § 53c EisbG, da bisher kein schriftlicher Vertrag über Anschluss- und Mitbenützung einer Anschlussbahn gem § 53c EisbG abgeschlossen werden konnte. Nachdem es zwischen den beiden Beteiligten zu einer gütlichen Einigung kam, wurde die Beschwerde vom Nebenanschlussbahnnehmer zurückgezogen.

Mangelnde Kapazitätsnutzung einer eingleisigen Strecke (Pyhrnbahn)

Ein Infrastrukturbetreiber verweigerte die mögliche Zuweisung von Güterverkehrstrassen auf Grund innerbetrieblicher Vorschriften, die aber nur bei Jahresbestellungen angewendet werden. Dies verhinderte attraktive kostenminimale Garniturenumläufe. Im täglichen Fahrbetrieb waren diese attraktiven Trassen hingegen möglich. Eine Überprüfung dieses Sachverhalts und das Aufzeigen allfälliger Alternativen durch die SCG ist im Gange. Dessen ungeachtet stellte sich die Frage, ob es im Fall von Kapazitätsengpässen die rechtliche Möglichkeit gibt, wettbewerbsaufsichtsbehördlich eine Überlastungserklärung und damit einen Ausbau zur Kapazitätssteigerung zu erwirken.

Anrainerbeschwerde: Verdacht der fehlerhaften Konzession

Eine Beschwerdeführerin bemängelte die vorhandene Konzession eines Netzbetreibers, der Personennah- und Güterverkehr durchführt. In der Folge wurden die Schienennetznutzungsbedingungen in Frage gestellt. Nach umfassender rechtlicher Beurteilung wurde festgestellt, dass die Befassung der SCK gem § 6 AVG durch die MA 64 der Stadt Wien nicht zu Recht erfolgt war.
Die SCK war der Ansicht, dass die Frage des Inhalts der Konzession von der für die Konzessionserteilung zuständigen Behörde zu klären sei. Die Beschwerde wurde daher mangels Zuständigkeit der SCK (§ 81 Abs 2 EisbG) gem § 6 AVG an das BMVIT abgetreten.

ETCS – Unzulässige Rabattierung

Ein Netzbetreiber gewährte für die Ausrüstung von Lokomotiven mit dem Zugsicherungssystem ETCS einen Rabatt vom IBE als Förderung für die Investitionskosten. Die SCG wurde von der SCK beauftragt Erhebungen durchzuführen für welche Lokomotiven in welchen Zeitraum vom Netzbetreiber ein Abschlag bei Verwendung eines ETCS-Fahrzeugs vom IBE gewährt wurde.
Es steht der Verdacht im Raum, dass laut Fahrzeugdatenbank einem Eisenbahnunternehmen der Abschlag vom IBE für zu viele Triebfahrzeuge gewährt wurde. Eine endgültige Klärung des Sachverhalts durch den Netzbetreiber wird für 2009 erwartet.

Überlasteter Streckenabschnitt

Aufgrund eines Hinweises wurde seitens der SCK gegen ein Infrastrukturunternehmen von Amts wegen ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren gem. § 74 Ziff 3 EisbG wegen nicht kapazitativ wirksamer Streckenausbauten auf der Westbahn eingeleitet. Nach Prüfung der Sach- und Rechtslage war die SCK der Meinung, dass durch den Einbau von Weichenverbindungen – Überleitstelle – die Flexibilität des Betriebes sehr wohl erhöht wurde. Eine Analyse der gesamten Strecke ergab Engpässe in anderen Streckenabschnitten zwischen zwei großen Verkehrsknoten. Die Maßnahme ist sinnvollerweise nicht umkehrbar. Dies führte auch dazu, dass das wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren gegen das EIU eingestellt werden konnte.

Neues Stationspreissystem

Ein Netzbetreiber hat neue Preise für die Benützung von Stationen festgelegt. Die darin gemachten Unterschiede sind nicht immer nachvollziehbar und legen eine Benachteiligung des Nahverkehrs nahe. Die SCG wurde dazu mit weiteren Erhebungen beauftragt.

Internationale Zusammenarbeit

Die internationale Zusammenarbeit der Regulierungsstellen wird in der Regel von der SCG

wahrgenommen. Die Ergebnisse werden in Gestalt von Berichten des Geschäftsführers der SCG den Mitgliedern der SCK zur Kenntnis gebracht, woraufhin gegebenenfalls entsprechende Schritte veranlaßt werden.
Ein solcher Fall war 2007 der immer noch andauernde Konflikt zwischen RailNetEurope, einer Vereinigung der europäischen Infrastrukturbetreiber in Sachen Trassenmanagement und den Regulierungsbehörden betreffend Informationen über den Einsatz der IT-Tools „Pathfinder“ und „Europtirails“. Die Rolle von RailNetEurope ist vor allem deshalb wesentlich, weil die grenzüberschreitende Fahrplangestaltung zu ihren Aufgaben zählt und hier größtmögliche Transparenz zur Vermeidung allfälliger Diskriminierungen unerläßlich ist. Das Problem besteht darin, daß die Infrastrukturbetreiber einen Teil Ihrer Koordinierungsaufgaben im Trassenzuweisungsprozeß an eine Organisation auslagern, die auf dem Standpunkt steht, den Regulierungsbehörden nicht im selben Ausmaß wie die Infrastrukturbetreiber selbst auskunftspflichtig zu sein, sodaß de fakto eine Flucht aus dem Regulierungsregime droht. Für die SCK ergäbe sich aus der Tatsache, daß RailNetEurope als Verein nach österreichischem Recht konstituiert ist, allenfalls die Notwendigkeit im Wege der internationalen Amtshilfe gegen RailNetEurope vorzugehen.
Nach Ansicht der SCG ist RailNetEurope ein Erfüllungsgehilfe für die in diesem Verein zusammengeschlossenen Infrastrukturbetreiber und unterliegt daher der Wettbewerbsaufsicht der SCK.
Allerdings ist die Problematik „Pathfinder“ noch immer Gegenstand von laufenden Diskussionen zwischen der Europäischen Kommission, den beteiligten Regulierungsbehörden und RailNetEurope, wobei sich zuletzt (2009) eien zufriedenstellende Lösung abzeichnete.

Zugangsrecht auf Anschlußbahnen

Gemäß § 75a EisbG sind verzweigte Anschlußbahnen seit 2006 der Netzöffnung unterworfen, wenn sie keine Ausnahme durch die SCK erwirken. Da bis 2007 weder Ausnahmeanträge noch Schienennetznutzungsbedingungen bei der SCG einlangten, wurde beschlossen, die fraglichen Unternehmen auf die neue Rechtslage aktiv aufmerksam zu machen und zu entsprechendem Handeln aufzufordern. Im Berichtsjahr 2008 konnten 23 Anträge auf Erleichterung gem. § 75a EisbG abgewickelt werden. Zwischenzeitlich (2009) laufen dutzende weitere Verfahren.

Infrastrukturbenutzungsentgelte in Österreich

Die Höhe des Infrastrukturbenutzungsentgeltes (IBE) wird vom Betreiber der Infrastruktur berechnet. Die Höhe des IBE wird gem. Art.7 (3) RL2001/14 durch Grenzkosten bis maximal Vollkosten je nach Situation limitiert. In der Regel wird in Österreich nahe den Grenzkosten kalkuliert.

Das Entgelt für die Nutzung der Schieneninfrastruktur und zusätzlicher Leistungen wie Verschub, Schulungseinrichtungen oder Abstellungen wird im Fall der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie geprüft und genehmigt. Bei integrierten Eisenbahnverkehrsunternehmen sind entweder die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder die ÖBB Betrieb AG als Zuweisungsstelle zuständig.

Für 2008 hat die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG neue Preise und ein neues Stationspreisentgeltsystem vorgelegt. Ein jährlich neu veröffentlichter Produktkatalog gibt Aufschluss über die einzelnen Komponenten des IBE sowie die aktuellen Preissätze. Die hier angeführten Punkte und Berechnungsbeispiele beziehen sich auf den Produktkatalog 2008. Der Katalog ist noch bis 13. Dezember gültig. Dieser Katalog enthält strukturell Neuerungen, wie zum Beispiel qualitative Komponenten. Bereits 2008 wurde der neue Produktkatalog für 2009/2010 mit einigen Neuerungen, nicht nur im Stationspreisentgeltsystem, veröffentlicht.

Für die Eisenbahnverkehrsleistungen werden folgende Punkte unterschieden:

1. Zugtrasse und Zugfahrt

- Standardpaket
- Gemeinwirtschaftliche Verkehre

2. Stationshalt Reiseverkehr

- Stationssegmentierung
- Aushang von Fahrplanunterlagen

3. Verschubleistungen

- In Verschubknotenbahnhöfen (innerhalb/außerhalb der Verschuböffnungszeiten)
- Außerhalb der Verschubknotenbahnhöfe
- Auf Anlagen die keine Infrastruktur der Infrastruktur Betrieb AG sind (Industrieverschub)

4. Abstellung

- Abstellung von Fahrzeugen
- Anlagenbezogene Gleisnutzung
- Ladegleisnutzung zur Be- und Entladung

5. Nutzung sonstiger Anlagen

- Zum Vorheizen/Klimatisieren von Zügen mit Personenförderung

Für den Reiseverkehr gilt es folgende Komponenten zu beachten. Im Einzelfall sind auch nur einzelne Punkte relevant.

	Zugtrasse und Zugfahrt (Standardpaket)
+	Stationshalt
+	Verschub
+	Abstellung von Fahrzeugen/Gleisnutzung
+	Nutzung sonstiger Anlagen
	IBE gesamt

Die Berechnung des IBE für den Güterverkehr unterscheidet sich nur insoweit, dass der Stationshalt keinen Eingang in die Berechnungen findet.

Das Standardpaket (Zugtrasse und Zugfahrt) wird nach dem in Tabelle 1 dargestellten Modell berechnet.

Das Grundentgelt für das Standardpaket setzt sich aus den unmittelbar anfallenden Kosten zusammen, dem Preis pro Bruttotonnenkilometer und dem jeweiligen streckenbezogenen Benützungsentgelt (siehe Abbildung 1) – dem Basispreis pro Zugkilometer. Zu diesem Basisentgelt sind je nach bestimmten Parametern der zu berechnenden Zugtrasse und Zugfahrt Zuschläge oder Abschläge zu berücksichtigen. (vgl. Produktkatalog 2008)

Quelle: ÖBB Produktkatalog 2009

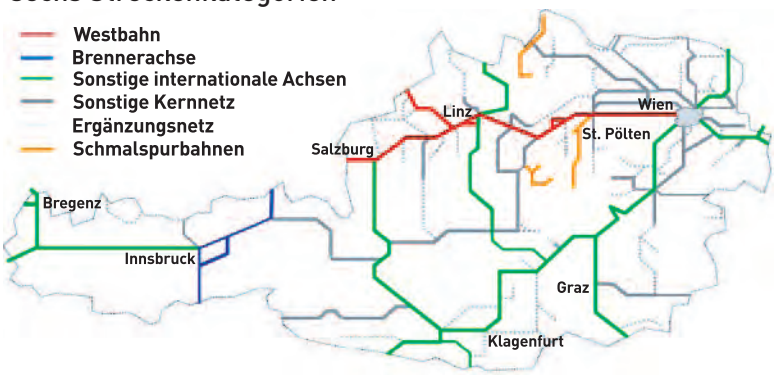
Basisentgelt		Streckenbezogene Zugkilometer + Bruttotonnenkilometer	obligatorisch
Qualitative Abschläge/Zuschläge		± Triebfahrzeugfaktor (Tfz)	obligatorisch
		– ETCS Abschlag	kausal
		± Performance Regime	kausal
Streckenbezogene Abschläge/Zuschläge		+ Engpasszuschlag – Bergstreckenabschlag	kausal
Marktsegmentierung	Güterverkehr	• Direktverkehr • Kombinierter Ladungsverkehr (KLV) • Wagenladungsverkehr (WLV) • Fahrverschub	obligatorisch
		Dienstzüge	
		Reiseverkehr	

Tabelle 1: Berechnung des Standardpaketes
Quelle: nach Vorgabe ÖBB Betrieb AG

Zur Veranschaulichung soll in Abbildung 2 ein Berechnungsbeispiel eines Reisezuges und eines Güterzuges gezeigt werden. Als Referenzzug wird ein 1.000 Tonnen-Güterzug angenommen, der 100 km auf der Westbahn (im Bereich Wien – Salzburg) außerhalb der Engpassstrecke zurücklegt.
Die teuerste Achse stellt die Brennerachse dar, die um 13% teurer als die Westbahnachse ist. Dies ist insofern bemerkenswert, als sie jene Achse mit dem meisten Privatbahnanteil darstellt. Günstiger stellen sich mit 25% die anderen internationalen Achsen wie die Tauernbahn da. Das sonstige Kernnetz wie das Ennstal oder der Abschnitt Zell am See – Wörgl ist im Vergleich zur Westbahn um 37% günstiger. Die geringsten Gebühren fallen im Ergänzungsnetz an.
Um die Vielfalt der Entgelte zu veranschaulichen, zeigt die Abbildung 3 die Einsparungen gegenüber einem Referenzzug einer internationalen Achse mit 1.000t mit einem Güterzug im Direktverkehr:

– Der Einsatz eines gleisschonenden Tfz. ergibt vernachlässigbar geringe Einsparungen von deutlich unter 5%
– Güterzüge erhalten mit Ausnahme des Fahrverschubs (35%) deutlich geringere Abschläge als Reisezüge
– Die Fahrt über die erhaltungsaufwendige, kurvenreiche Semmeringstrecke führt mit über 20% zu erheblichen Reduktionen
– Die meisten Vergünstigungen ergeben sich mit 35% für den Fahrverschub
– Für jeden Reisezug wird ein Abschlag von ca. 20% gewährt

Abb. 1: Das Gesamtnetz der Betrieb AG aufgeteilt in sechs Streckenkategorien



Quelle: Produktkatalog 2007

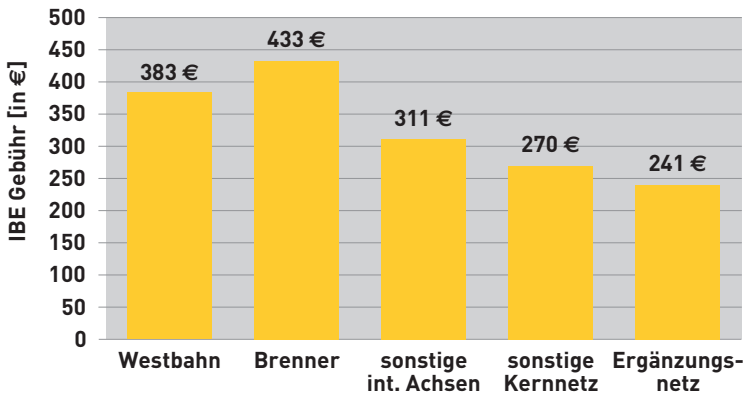
Gegenüber 2007 erhöhten sich die Entgelte nominell sowie durch verminderte Abschläge und höhere Zuschläge um knapp über 2%.

Ausblick

Stationsgelt

Das Stationsentgelt wurde bislang nur ab einer Bahnsteigkante von 55cm über Schienenoberkante eingehoben. Bahnsteige, die dies nicht erfüllen, werden nicht bepreist. Dies trifft für 1.147 Stationen in Österreich zu. Die Ausstattung und die Betriebskosten finden sich nur zum Teil in den Preisen wieder. Maßgeblicher kostenwirksamer Faktor für das Stationsentgelt ist die Fahrgastfrequenz pro Tag, wobei die Grenzen bei 800, 2.000, 4.000 und 8.000 Fahrgästen liegen. Automatische Zugzielanzeigen sowie Lautsprecheranlagen erhöhen die Kategorie. Ebenso stellt der Zugang zum Bahnsteig eine bessere Kategorie da, wobei als Kriterien ein Aufzug, ein Fahrsteig oder eine Rampe gelten.

Abb. 2: IBE Entgelte 2008 GV-Direkt 100km 1.000t



Ausblick

Aufgrund von Beschwerden wird 2009 ein geändertes Stationspreismodell implementiert. Alle Stationen werden künftig mit Preisen versehen, wobei eine modulare Kategorisierung zur Anwendung kommt. Diese richtet sich nach der verkehrlichen Bedeutung sowie der Ausstattung. Ebenso erfolgt eine Gliederung nach Verkehrsarten. Die Summe aus verkehrlicher Bedeutung und Ausstattung wird mit der Verkehrsart multipliziert.

Abb. 3: Reduktion in % zum Referenzzug: intern. Achse 1.000t, 100km Güterzug Direktverkehr

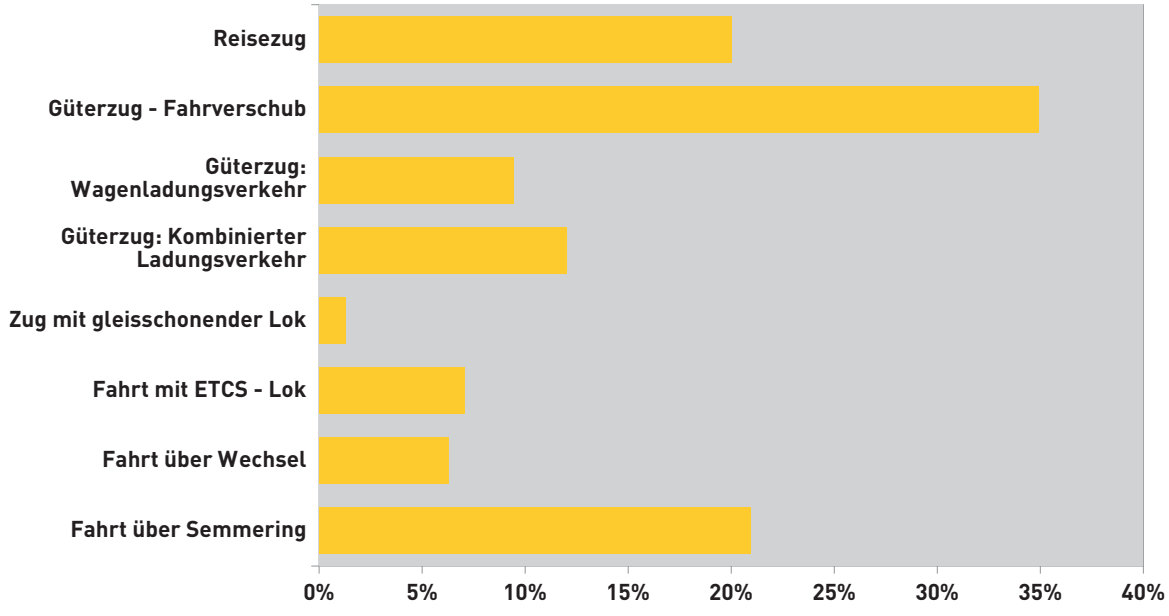


Abb. 4: Stationspreismodell 2009

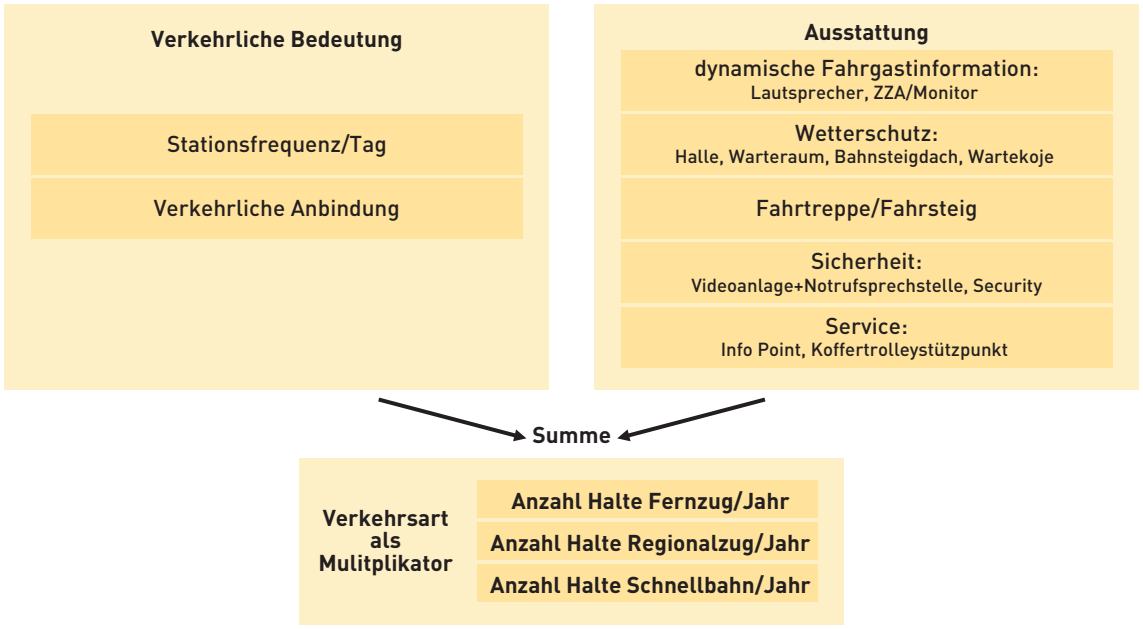
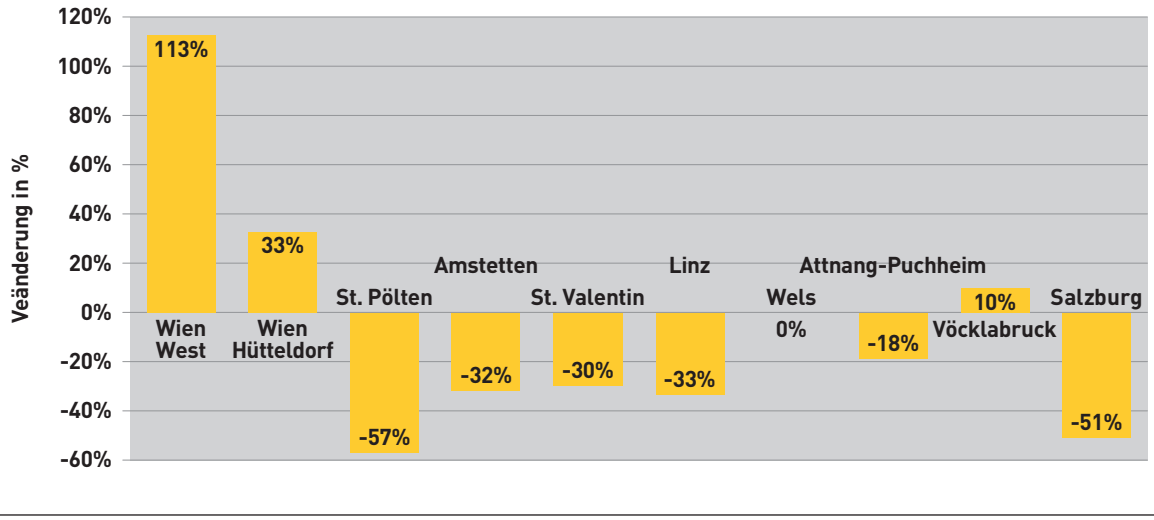


Abb. 5: Veränderung der Stationsgelder

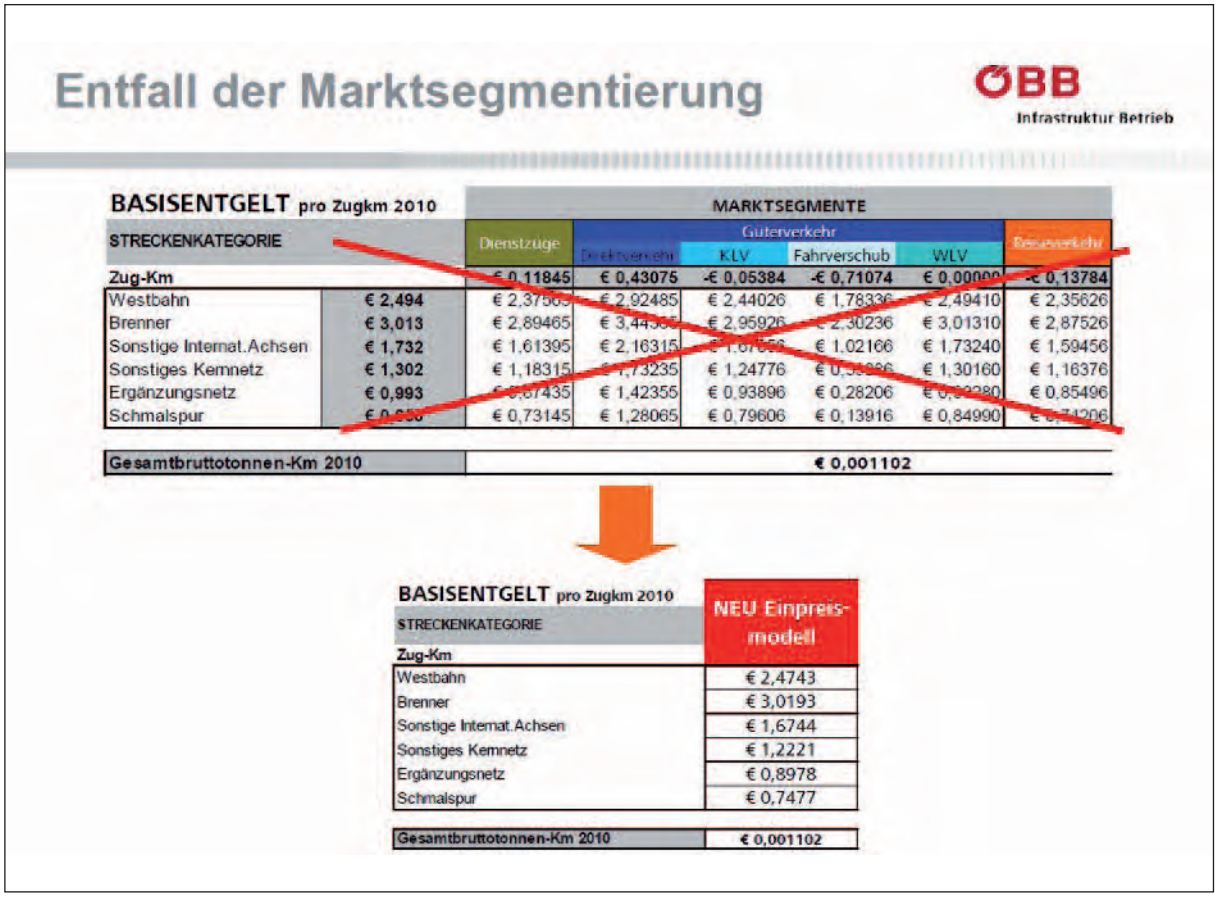


Die Stationsentgelte bewegen sich künftig zwischen 0,08 und 4,43 € je Zugshalt. 2008 war die Spannweite mit 0,00 bis 6,66 € noch deutlich größer. Zurückzuführen ist die auf die doch deutlich günstigeren Entgelte größere Stationen, womit vor allem Fernverkehre profitieren. Regionalverkehre, die niedrig bepreiste Stationen befahren werden hingegen teurer. Die hier gezeigten Beispiele der Westbahn zeigen, dass einzig Wien West um mehr als das Doppelte teurer wird. Das neue System schafft weiterhin keine Kostendeckung.

IBE

Der Produktkatalog sieht für 2010 auch eine Änderung des IBE vor:

Quelle: ÖBB Betrieb AG - homepage



Infrastrukturentgelte werden abhängig vom Ausbauzustand erhoben. Der hier sichtbarer Gleisabschluss verringert hierbei doch deutlich die Infrastrukturkosten ...

Die Marktsegmentierung bzw. Diversifizierung entfällt zugunsten einer übersichtlichen Uniformität. Damit werden Personenzüge sowie der lokale Verschub teurer, womit die „letzte Meile“ im Güterverkehr im Kostenvergleich zum Straßenverkehr den Preisvorteil verliert. Im Gegensatz dazu reduziert sich der Direktzug im Cargobereich von 2,92 auf 2,47 € auf der Westbahn. Die Tonnagegebühr verbleibt unverändert bei 0,001102 € je Gesamtbruttotonnen-Km. Die Brennerachse hat auch 2010 die höchsten Preise aller Achsen. Aus Sicht der Regulierungsbehörde ist zu begrüßen, dass damit die Benachteiligung der vorrangig von Privatbahnen betriebenen Ganzzüge beendet wird.

Zugang zu Schienenfahrzeugen

Im Jahr 2008 fand ein Paradigmenwechsel in der österreichischen Fahrzeugzulassungspolitik statt. Bereits am 7. Juni 2007 hatten Deutschland, Italien, die Niederlande, die Schweiz und Österreich am Rande des Verkehrsministerrates in Luxemburg ein Memorandum of Understanding unterzeichnet, wonach die Länder gegenseitig die Zulassung von Eisenbahnmaterial anerkennen wollen. Im Jahr 2008 folgte dann die Umsetzung in Österreich. Seit November 2008 gelten neue Regeln für die eisenbahnrechtliche Genehmigung von Schienenfahrzeugen. Diese entfallen künftig bei Wechsel des Fahrzeughalters, geringfügigen Veränderungen an Fahrbetriebsmitteln und vor allem beim Vorliegen ausländischer Genehmigungen. Diese so genannte Cross-Acceptance setzt um, was die TSI der EU zum Ziel hatte, nämlich wesentliche Erleichterungen bei der Fahrzeugzulassung. Schienenfahrzeuge, die in der EU einschließlich der Schweiz zugelassen sind, gelten somit automatisch seitens des BMVIT als zugelassen. Damit entfällt für diese das Zulassungsverfahren durch das BMVIT, für die erforderlichen Schritte des Netzzugangs ist wie bisher der Netzbetreiber (in der Regel die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG) zuständig, der die Fahrzeuge nach einem Anforderungskatalog prüft. Wird eine Bauartgenehmigung in Österreich beantragt, so werden nunmehr auch Gutachten befugter Personen aus allen EU-Mitgliedstaaten einschließlich der Schweiz anerkannt.

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

2.116 Triebfahrzeuge und Triebwagen österreichischer EVUs waren 2008 in Österreich insgesamt zugelassen. Hinzu kommen 3.054 Fahr-

BESTAND DER TRIEBFAHRZEUGE	Anzahl im Eigentum	Anzahl fremdes Eigentum (Miete,Leasing)	**Anzahl**
Diesellokomotiven/Dampflokomotiven	320	223	**543**
Elektr. Einsystemwechselstrom-lokomotiven (15kV/ 50Hz)	176	312	**488**
Elektr. Einsystemgleichstromlokomotiven	9	0	**9**
Elektr. Mehrsystemlokomotiven (Wechsel-. und/oder Gleichstrom)	149	260	**409**
Bestand der Lokomotiven	654	795	**1449**
Dieseltriebwagen	242	0	**242**
Elektr. Einsystemtriebwagen	370	0	**370**
Elektr. Mehrsystemtriebwagen (15/25kV Wechsel-. oder Gleichstrom)	53	2	**55**
Bestand der Triebwagen Auswertung: Jahresende 2008	665	2	**667**

Tabelle 1: In Österreich zugelassene Triebfahrzeuge österreichischer EVUs

Die neue Diesellok der MBS wurde Anfang 2009 geliefert und bereits nach dem Grundsatz der Cross-Acceptance in Österreich zugelassen.

zeuge der DB Regio, von denen nur ein sehr geringer Teil nach Österreich täglich kommt. Die Summe an Lokomotiven kommt 2008 auf 1.449 Fahrzeuge in Österreich (ohne DB Regio), womit ein Zuwachs von 20 Fahrzeugen zu verzeichnen ist. Tabelle 1 zeigt zusammenfassend die Ergebnisse. 242 Dieseltriebwagen (ohne DB Regio) und 425 Elektrotriebwagen führen Reisezüge.

Die Tabelle zeigt die Aufteilung der Triebwagen und Triebfahrzeuge mit Jahresende 2008. Nicht inkludiert hierbei sind die im Grenzabschnitt fahrenden Maschinen der DB-Gesellschaften, die das Bild deutlich verfälschen würden. Die hohe Anzahl der Fahrzeuge im fremden Eigentum berücksichtigt die über Leasinggesellschaften finanzierten Fahrzeuge der EVUs. Während sich 99,7% der Triebwagen im Eigentum befinden, ergibt sich für die Lokomotiven ein Wert 45%

Gegenüber 2007 hat sich die Anzahl der Mehrsystemtriebfahrzeuge um 43 Maschinen auf 409 Maschinen erhöht. Gleichzeitig stagnierte die Anzahl der Einsystemmaschinen bei 488 Lokomotiven.

Der Vergleich der privaten EVUS mit denen des ÖBB Konzerns zeigt, das 23% der Triebwagen Privaten gehören. Dazu zählen die im Nahverkehr um Salzburg (SLB) und Graz (GKB) fahrenden Fahrzeuge. Bei den Lokomotiven ergeben sich 14% im Privatbestand. Dieses Ergebnis resultiert vor allem aus den grenzüberschreitend eingesetzten Fahrzeugen der Raaber Bahn.

Interessant ist die Verteilung der „grenzüberschreitend“ zugelassenen Fahrzeuge. Knapp die Hälfte der Fahrzeuge sind in Deutschland zugelassen. Zunehmend an Bedeutung gewonnen hat die Zulassung in Ungarn und der Slowakei, womit der gesamte Donaukorridor ohne Umspannen mit einem Fahrzeug befahren werden kann. Aber nur 60 Fahrzeuge sind mit dem ungarischen Zugsicherungssystem ausgestattet. In 30 Maschinen ist das in Tschechien und der Slowakei erforderliche Zugsicherungssystem eingebaut. Interessant ist aber nach wie vor, dass nur eine auffällig geringe Anzahl (8 Stück) der Fahrzeuge in der Schweiz zugelassen ist. Für die durch Österreich in Liechtenstein betriebenen Fahrzeuge ist eine Zulassung der Schweiz erforderlich. Dies wird sich in den nächsten Jahren durch den Einsatz von railjet-Garnituren bis in die Schweiz deutlich ändern. Die geringe Anzahl der Fahrzeuge, die auch in Italien zugelassen sind, widerspiegelt den derzeit noch fast durchwegs erforderlichen Lokwechsel am Brenner bzw. in Tarvis. Auch Ita-

Tabelle 2: In Österreich zugelassene Triebfahrzeuge oder Triebwagen österreichischer EVUs

In Österreich zugelassene Triebfahrzeuge oder Triebwagen österreichischer EVUs		**2116 Loks**
davon auch zugelassen in:	Deutschland	1081 Loks
	Schweiz	9 Loks
	Italien	44 Loks
	Slowenien	61 Loks
	Ungarn	121 Loks
	Tschechien	23 Loks
	Rumänien	11 Loks
	Slowakei	137 Loks

ANZAHL DER WAGEN 2008	Anzahl im Eigentum	Anteil private EVU	Anzahl fremdes Eigentum (Miete,Leasing)	Anteil	Summe	Anteil
Bestand der Güterwagen	15421	4%	6258	17%	21679	8%
Davon 2-Achser	4989	8%	1428	5%	6417	7%
Davon Drehgestellwagen	10306	2%	4732	25%	15038	10%
Davon Jacobsdrehgestell	173	0%	394	14%	567	10%
Davon geeignet für Kombiverkehr	2406	3%	961	29%	3367	10%

Tabelle 3: Anzahl der Wagen 2008

lien dürfte die Entwicklung künftig dynamischer verlaufen, ist doch auch hier der Einsatz von railjet-Garnituren für 2010 vorgesehen. 2.477 Personenwagen sind für das österreichische Netz zugelassen. Zieht man die Wagen der DB Regio ab, vermindert sich der Bestand auf 7.763 Wagen. 233.156 Sitzplätze stehen zur Verfügung (+1,2% gegenüber 2007), davon 8.076 Sitzplätze oder 3,4% in der ersten Klasse. Nur noch 114 Gepäckwagen sind in Österreich in Verwendung.

Sämtliche Fahrzeuge sind mit einer Sicherheitsfahrschaltung (SIFA, bremst den Zug bei Ausfall des Lokführers) ausgerüstet. Ebenso besitzen nahezu alle in Österreich zugelassenen Fahrzeuge eine INDUSI (Induktive Zusicherung) bzw. die neuere PZB 90 (punktförmige Zugbeinflussung), die sicherstellen, dass ein Zug auch bei Fehlbedienung durch den Lokführer bei Halt zeigenden Signalen stehen bleibt. Mit dem neuen Kommunikationssystem GSM-R sind erst 39% der Fahrzeuge ausgestattet, womit gegenüber 2007 eine Stigerung von 4% zu verzeichnen ist. Eine Sicherung der Fahrzeuge über GPS ist bei 20% oder 425 Fahrzeugen (2007: 392) möglich. Dieses System wird nur auf Nebenstrecken angewandt wird. Daher ergibt eine Vollausstattung keinen Sinn.

Wagen

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

Ingesamt ergibt der österreichische Fuhrpark 21.679 Wagen.

Diese Statistik Ende 2008 gibt nur einen Teil der eingesetzten Wagen wieder, gehören doch viele Wagen Unternehmen, die nicht als EVU tätig sind wie z.B. Wagenverleihfirmen.

Zugangsrechte auf Anschlussbahnen und Terminals

Der Zugang zu Anschlussbahnen und Terminals, die sogenannte „Last Mile“ ist eine wesentliche Komponente bei der Erbringung von Güterverkehrsleistungen durch neue EVUs. Diese Einrichtungen stellen die Verbindung zum Kunden her, ihre diskriminierungsfreie Benützung ist daher in einem liberalisierten Markt unabdingbar. Immerhin werden in Österreich rund zwei Drittel des Güterverkehrsaufkommens über Anschlussbahnen abgewickelt. Da diese sich jedoch zumeist nicht in der Verfügung des Infrastrukturmanagers des öffentlichen Schienennetzes befinden, ergibt sich eine Vielzahl von Problemen, die in der Praxis gelöst werden müssen. Seit der Eisenbahngesetznovelle 2006 (§ 75a EisbG) unterliegen verzweigte Anschlussbahnen sowie Zufahrten zu Häfen und Terminals dem Regulierungsregime. Eine verzweigte Anschlussbahn liegt dann vor, wenn von einer Anschlussbahn eine weitere abzweigt (Haupt- und Nebenanschließer). Für nicht verzweigte Anschlussbahnen gilt der §75a Eisenbahngesetz auch weiterhin nicht, so dass diese nicht der Regulierung unterliegen. In der Praxis ergeben sich allerdings auch auf diesen Anschlussbahnen bisweilen Probleme beim Zugang sowie bei den dafür verrechneten Kosten, vor allem wenn es einen Betriebsführungsvertrag mit einem EVU gibt.

Neue Pflichten

Grundsätzlich treffen damit nun die Betreiber der verästelten Anschlussbahnen, genauer gesagt nach § 75a EisbG die Betreiber der Infrastruktur, sämtliche Bestimmungen des Regulierungsregimes. Die wichtigsten neuen Pflichten sind:

- Erstellung von transparenten Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) gem. § 59 EisbG, in denen Sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie diesen Zugang einräumen
- Eine vom Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängige Zuweisungsstelle gem. § 62 EisbG
- Die Erstellung eines Netzfahrplanes gem. § 65 EisbG;
- Die Festsetzung eines bestimmte Kriterien erfüllendes Infrastrukturbenützungsentgeltes nach § 68 EisbG
- Übermittlung der Unterlagen an die SCG nach §§ 73a, 74a EisbG

Ansuchen auf Erleichterung

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

Informationskampagne der SCG

Da seit der Gesetzesnovelle bis Anfang 2008 kein Anschlussbahnunternehmen einen Antrag auf Erleichterung eingebracht, andererseits aber ebenso keines die Verpflichtungen des Regulierungsregimes erfüllt hat, führte die SCG eine diesbezügliche Informationskampagne durch. Es wurden sämtliche der SCG bekannte Anschlussbahnen, welche auf einer im Auftrag

Der Zugang zur letzten Meile ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs. Diese betrifft sowohl Anschlussbahnen als auch Terminals, wie das hier abgebildete Containerterminal Wien Freudenau.

des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) erstellten Liste als Anschlussbahnunternehmen im Sinne des § 75a EisbG genannt wurden, angeschrieben. Auch mit dem VABU, dem Verband der Anschlussbahnunternehmen, wurde eng zusammen gearbeitet, um so direkt die Anschlussbahnbetreiber zu informieren und allfällige Fragen zu beantworten.

Mit der SCHIG gab es im Jahr 2008 ein Gespräch über die Situation der Anschlussbahnen. Die SCHIG ist für die Anschlussbahn- und Terminalförderung zuständig und spielt daher eine wichtige Rolle bei der Errichtung und Modernisierung von Anschlussbahnen. Es wurde vereinbart, dass die Meldepflichten für Anschlussbahnbetreiber an die SCG in die jeweiligen Förderverträge einbezogen werden sollen.

Aktueller Stand der Dinge

Insgesamt wurden schlussendlich rund 100 der SCG bekannte Anschlussbahnbetreiber angeschrieben und über die sie eventuell betreffenden Neuerungen informiert. Davon ist der überwiegende Teil der Aufforderung, die genaue Lage der jeweiligen Anschlussbahn, insbesondere das Vorhandensein zumindest eines Nebenanschließers und des Betreibers, bekannt zu geben, bisher auch nachgekommen (Stand Mai 2009).

Die SCK hat beschlossen, den Nebenanschließern und den Zugangsberechtigten

gem. § 45 (3) AVG Parteiengehör zu gewähren. Diese wurden ersucht, zu den Erleichterungsersuchen Stellung zu nehmen. Auch mit der Zustimmung zum Erleichterungsersuchen erlischt deren Zugangsrecht gem. § 75a EisbG nicht. Im zu erlassenen Bescheid wird festgestellt, dass das von den Auflagen des § 75a EisbG befreite Anschlussunternehmen den Zugang jederzeit kurzfristig zu gewähren hat, wenn ein solcher begehrt wird. Im Konfliktfall wird die SCK darüber zu entscheiden haben.

Der überwiegende Teil erklärte sich als nicht vom § 75a EisbG betroffen, da es z.B keine Nebenanschließer gibt oder der Betrieb eingestellt ist. Jene, die mangels Notwendigkeit trotzdem Anträge stellten, wurden nach Überprüfung der Sach- und Rechtslage darüber belehrt. Tatsächlich wurden oder werden bislang 28 Verfahren auf Erleichterung gem. § 75a (3) EisbG durchgeführt. In 22 Fällen wurde dem entsprechenden Antrag stattgegeben, insbesondere da keine Begehren auf Zugang von Dritten vorlägen, keine negativen Stellungnahmen einlangten und damit keine Gefährdung der Erreichung des Regulierungszweckes gem. § 54 EisbG zu befürchten war.

Die Erledigung eines Antrags wurde abgelehnt, in diesem Fall gab es nämlich Bedenken mehrerer Nebenanschließer. Diese Bedenken ließen aber eine Gefährdung der Regulierungszwecks gem. § 54 EisbG, nämlich die Gewährleistung der wirtschaftlichen und effizienten Nutzung der Schienenbahnen in Österreich, befürchten. Auch der vom Antragssteller eingewandte Betriebsführungs- und Infrastrukturbenützungsvertrag mit einem EVU kann kein Grund sein, andere Zugangsberechtigte von diesem Zugangsrecht auszuschließen. Vertragliche Regelungen können keine ausschließliche Begründung dafür sein, Zugangsberechtigte vom Zugang zur Infrastruktur gem. § 75a (1) und (2) EisbG zur Gänze auszuschließen.

Weitere fünf Verfahren sind derzeit anhängig (Stand Mai 2009). In einem Fall wurde eine Fristerstreckung gewährt, in einem anderen Fall wurde mitgeteilt, dass man die Bestimmungen schnellstmöglich umsetzen werde.

Fahrplankoordination

Seit zwei Jahren gelten die neuen Bestimmungen über den Beobachterstatus der SCG im Fahrplanerstellungsverfahren (§§ 65(6) und 65b (1) EisbG). Was bedeutet das in der Praxis? Bei der Eisenbahn ist systembedingt die Erstellung eines Fahrplans von wesentlich größerer Bedeutung als bei fast allen anderen Verkehrsträgern (Ausnahme Rohrleitungen). Im Gegensatz zu Schiff, Flugzeug und Straße ist Kapazität nicht nur im Bereich des Be- und Entladens, sondern auf der gesamten Transportlänge nicht beliebig bzw. nicht so ohne weiteres frei verfügbar.

Daher zielt das im Zuge der Liberalisierung geschaffene Regelwerk des 1. Eisenbahnpakets der EU (und seine Umsetzung in nationales Recht) in hohem Maße auf die diskriminierungsfreie Erstellung eines Jahresfahrplans für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) ab und weist den Regulierungsbehörden in diesem Zusammenhang wichtige Aufgaben zu.

Ablauf der Fahrplanerstellung

Der Ablauf ist dabei in groben Zügen wie folgt: Zunächst sind von den Infrastrukturbetreibern die so genannten „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“, in denen von der Streckenkonfiguration bis hin zum Preis für die Benützung alle wesentlichen Informationen enthalten sein müssen, zu erstellen und zu veröffentlichen. Dann läuft die Antragsfrist für Zugtrassen (=Fahrplan für einen Zug). Anschließend versucht die Trassenzuweisungsstelle des Infrastrukturbetreibers einen Fahrplan unter bestmöglicher Berücksichtigung der Anträge zu erstellen. Das Ergebnis wird einer Anhörung der Antragsteller (= EVUs) unterzogen, die sich mit den in der Praxis unvermeidlichen Abweichungen einverstanden erklären können, oder eben nicht. In letzterem Fall hat ein Koordinierungsverfahren, in dem die konkurrierenden Antragsteller und die Trassenzuweisungsstelle einen Kompromiss suchen, stattzufinden (ab diesem Stadium ist die SCG Beobachterin des Verfahrens). Fruchtet auch das nichts, bleibt die Möglichkeit einer Beschwerde an die Schienen-Control Kommission, die dann in der Sache zu entscheiden hat.

Folgende Antragfristen gelten beispielhaft für den Fahrplan 2009:

Bekanntgabe von Änderungen bei Systemverkehren	1.12.2007
Trassenbestellungen für Fahrplansystemänderungen	1.3.2008
Trassenbestellungen für Einzeländerungen	14.4.2008
Lieferung der vorläufigen Trassenentwürfe an Kunden	7.7.2008
Prüfung und Entscheidung des EVU	8.8.2008
Finalisierung der Fahrpläne	22.8.2008
Definitives Trassenangebot, Start der Trassenzuweisung	23.8.2008

Die Fristen zeigen die sehr langen Vorlaufzeiten. Damit kann auf Änderungen der Marktverhältnisse nur sehr langfristig eingegangen werden. Neu hierbei ist, dass die SCG bereits in den Koordinierungsprozess strittiger Zugtrassenzuweisungen einbezogen wird und somit im Fall einer formellen Beschwerde rascher die entsprechenden Maßnahmen ergreifen kann, zumal in solchen Beschwerdeverfahren eine relativ kurze Bearbeitungsfrist von 2 Monaten gilt.

Da der Fahrplanerstellungsprozess eine kontinuierliche und äußerst umfangreiche Arbeit ist, dessen permanente Beobachtung durch die SCG weder sinnvoll noch möglich wäre, wurde mit den Trassenzuweisungsstellen und EVUs vereinbart, dass diese die SCG im Falle sich abzeichnender Trassenkonflikte unverzüglich informieren, so dass gezielt diese Fälle ohne unnötigen Aufwand bearbeitet werden können.

Auf überlasteten Streckenabschnitten wie Hütteldorf – St.Pölten ist die Fahrplankoordination oft schwierig, da oft verschiedene Interessen unter einen Hut gebracht werden müssen. Der in Tullnerbach-Pressbaum abgebildete Regionalzug steht dabei unter Umständen im Konflikt mit internationalen Güterzügen.

Schlussfolgerungen

Zusammenfassend lässt sich als erste Erfahrung feststellen, dass das starre Regime der Netzfahrplanerstellung in der Praxis nur eingeschränkt Bedeutung hat: Im Personenverkehr herrscht bisher de facto kaum Konkurrenz, so dass zwar häufig Probleme auftreten, aber in der Praxis von den Unternehmen intern bzw. im Konsens mit dem Partner-EVU schon vorab gelöst werden. Sollten sie aber ernsthaft ausgetragen werden, dürften Lösungen aufgrund von Taktfahrplänen und Anschlusserfordernissen nur schwer zu finden sein. Andererseits liegen den meisten Personenverkehrsleistungen Leistungsverträge mit Gebietskörperschaften zugrunde, wobei davon auszugehen ist, dass diese nicht zwei Unternehmen mit demselben Verkehr beauftragen, sondern die Konflikte nur im Fall einer Ausschreibung der Leistung (die in Österreich aber bislang der extreme Ausnahmefall ist) zum Tragen kommen. In diesem Fall stellt sich für die Trassenzuweisungsstelle das Problem, dass sie formal gezwungen ist, Verkehre zu koordinieren (d.h. alle konkurrierenden Anträge zu ermöglichen), wobei von Anfang an klar ist, dass nur ein Antragsteller fahren wird – sie weiß nur nicht, welcher. Bei strenger Befolgung der Trassenzuweisungsregeln im Koordinierungsverfahren führt das mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einem suboptimalen Fahrplan und zu schlechter Ausnützung der Streckenkapazität, weil ja die Trassen des unterlegenen Bieters ungenützt bleiben, aber berücksichtigt werden müssen.

Authorized applicants

Abhilfe zum Nutzen aller Beteiligten könnte hier das in der EU-Richtlinie 2001/14 Art. 16 vorgesehene Konzept der ‚authorized applicants', das allerdings in Österreich bislang nicht in das Eisenbahngesetz Eingang gefunden hat, schaffen. Grundgedanke ist dabei, dass der Auftraggeber des Transports anstelle des Eisenbahnunternehmens, das ihn durchführt, die Zugtrasse bestellt, und später entscheidet, welches EVU den fraglichen Zug – in bestmöglicher Fahrplanlage - dann fährt.
Im Güterverkehr ist dieses Problem mittlerweile des öfteren aufgetreten, spielt aber hier in der Regel eine etwas geringere Rolle, da die zeitliche Flexibilität im Vergleich zu den Anschlusserfordernissen des Personenverkehrs im Minutenbereich größer ist.

Ad hoc-Verkehre

Im Güterverkehr verliert der Jahres-Netzfahrplan generell zunehmend an Bedeutung, weil die Bestellfristen für Zugtrassen (siehe oben) mit Ausnahme von langfristigen Systemverkehren schlicht an der Realität des Güterverkehrsgeschäfts vorbeigehen. Immer mehr Güterzüge werden daher aufgrund von mehr oder weniger kurzfristigen ‚Ad hoc' Bestellungen geführt und der tatsächlich gefahrene Netzfahrplan verändert sich im Laufe des Jahres kontinuierlich.
Dies ist aus der Sicht der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn sinnvoll und notwendig, stellt allerdings die Regulierungsbehörde, die darüber zu wachen hat, dass Zugtrassen diskriminierungsfrei vergeben werden, mit dem bestehenden Instrumentarium, das primär auf den Jahresnetzfahrplan abzielt, vor erhebliche methodische Probleme: Wie soll angesichts sich mitunter täglich ändernder Fahrpläne festgestellt werden, ob tatsächlich alle EVUs gleich gut behandelt werden?
Auch die tatsächliche Betriebsabwicklung (z.B. wie oft muss ein Zug bremsen und beschleunigen, was erhebliche Energie- und Materialkosten verursacht bergen beträchtliche Diskriminierungspotentiale, die gerade bei ad hoc Verkehren schwierig zu beurteilen sind. Die SCG geht dabei bislang grundsätzlich von der Annahme aus, dass solche Diskriminierungen nicht oder zumindest nicht planmäßig erfolgen, da bislang von allen EVUs diesbezüglich relative Zufriedenheit vermittelt wurde. Die SCG arbeitet allerdings gemeinsam mit Kollegen im Ausland an einem Konzept, wie diesen Entwicklungen in geeigneter Form durch Stichproben im Dispositionsgeschehen Rechnung getragen werden kann, ohne die Flexibilität der Bahn als Verkehrsträger zu gefährden.

Hindernisse der Marktentwicklung

Ergebnisse der SCG-Erhebung 2008

Ziel aller Liberalisierungsschritte und Bahnreformen ist die Hebung des Marktanteils der Bahnen insgesamt und die Akquisition neuer Transporte. Aus der Erfahrung der Regulierungsbehörde ergeben sich zwar gewisse Problemschwerpunkte, dennoch ist die Liberalisierung für alle Beteiligten höchst interessant, insbesondere für die nationale wie europäische Verkehrspolitik.

Die SCG hat daher seit dem Jahr 2006, gestützt auf die Bestimmungen des §26 EisbG jährlich umfassende Umfragen bei den Eisenbahnunternehmen durchgeführt. Durch die Entwicklung im Eisenbahnwesen musste der Fragebogen erweitert werden:

In den neuen Rubriken (Tabelle 1) wird der Einfluss neuer Technologien und organisatorischer Neuerungen abgefragt.
Wie in den Vorjahren erfolgte die Bewertung der Einflussfaktoren nach dem österreichischen Schulnotensystem. Mittlerweile stehen die Ergebnisse von drei qualitativen Umfragen zur Verfügung. Somit sind – wenn auch kurze – Zeitreihen möglich. Anhand einiger exemplarischer Beispiele wird die Entwicklung der letzten Jahre aufgezeigt.

Trassenvergabe

Rund 75% der befragten Unternehmen haben den Einflussfaktor Trassenvergabe mit 1 oder 2

Tabelle 1: Die Themen aus dem Fragebogen

Netzzugang	Trassenvergabe	Letzte Meile (Bedienung Anschlussbahn)	Engpass bei Trassen	Grenzübertritt	Betriebliche Auflagen	Verschub
Unternehmensfaktoren	Mangel an (Risiko)kapital	Konkurrenz durch andere Eisenbahnunternehmen	Konkurrenz durch andere Verkehrsträger	Unternehmensgründung (EIU, EVU)	Fahrplanqualität	
Verfügbarkeit, Kosten der Betriebsmittel	Triebfahrzeuge	Waggons	Dienstleistungen	Energie		
Netzzustand	Netzzustand (Ausbau)	Netzzustand (Erhaltung)	Sicherungstechnik	Betriebsqualität (Störungen ...)		
Personal	Verfügbarkeit	Schulungseinrichtungen	Soziale Normen	Behördliche Auflagen	Sprache	
Behörden	Zulassung Fahrzeug	Technische Vorschriften	Betriebliche Normen	Genehmigungen (Konzessionswesen, SIBE)		
Verpflichtende Einführung neuer Technologien	Kommunikation (z.B. GSMR....)	Sicherungstechnik (ETCS)	Umsetzung TSI	landesspezifische Ausnahmen bei den TSI		
Organisatorische Neuerungen	Lokführerschein	Sicherheits-bescheinigung Neu	Unterschiede in der Umsetzung in den EU-Ländern	Fahrzeugregister Neu		

benotet. 15% der befragten Unternehmen haben die Note 3 und 10% der Unternehmen die Note 4 vergeben. Keines der Unternehmen hat die Note 5 vergeben. Bei einem detaillierten Vergleich mit dem Jahr 2006 fällt auf, dass 2006 die Note 1 von über 53% und im Jahr 2007 von 40% der befragten Unternehmen zur Bewertung des Einflussfaktors Trassenvergabe herangezogen wurde. Bei allen bisherigen Umfragen hat die Mehrzahl der Unternehmen mit der Note 1 oder 2 benotet. Wie in Abbildung 2 zu sehen ist liegt der Notenschnitt unter 2. Wie in den Vorjahren wurde auch untersucht ob die befragten Unternehmen mehr oder weniger identische Noten vergeben. In Abbildung 2 zeigt sich (die Höhe der braunen Balken ist das Maß der Einigkeit), dass die Erfahrungen und Einschätzungen im Gegensatz zu den Vorjahren divergieren. Neben der Entwicklung der Einigkeit ist in Abbildung 2 auch die Entwicklung des Notenschnitts für die Jahre 2006, 2007 und 2008 für den Einflussfaktor Trassenvergabe zu sehen. Die rote Linie zeigt den Trend für den Notenschnitt an. Eine derartige Entwicklung ist für sich betrachtet nicht besonders erfreulich, auch wenn das Ergebnis für den Einflussfaktor Trassenvergabe im Jahr 2008 mit 1,95 immer noch zu den besten Ergebnissen im Jahr 2008 zählt. Unter Berücksichtigung der Entwicklung am Eisenahnmarkt – die Bahnen steigern kontinuierlich ihre Leistungen – wird die Entwicklung beim Notenschnitt verständlicher. Die Entwicklung die der Eisenbahnmarkt in den Jahren 2006 bis 2008 genommen hat wird durch die braune Kurve in Abbildung 3 veranschaulicht. Dabei zeigt die braune Kurve in Abbildung 3 die Zunahme der Tonnenkilometer im Beobachtungszeitraum.

Verschub

Ein für alle Eisenbahnen wichtiger Produktionsfaktor ist der Verschub. Wie in Abbildung 4

Abb. 1: Trassenvergabe 2008

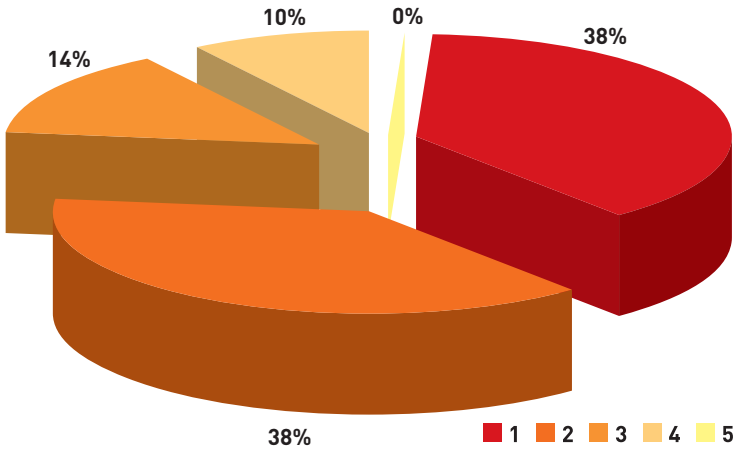


Abb. 2: Trassenvergabe 2006 – 2008

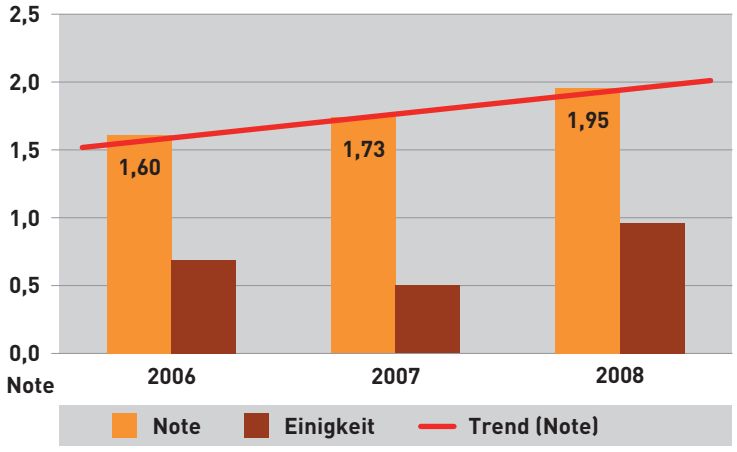


Abb. 3: Trassenvergabe 2006 – 2008

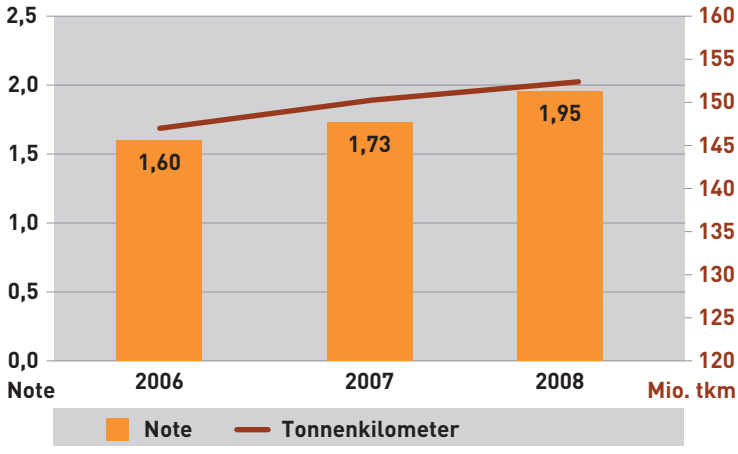


Abb. 4: Verschub 2008

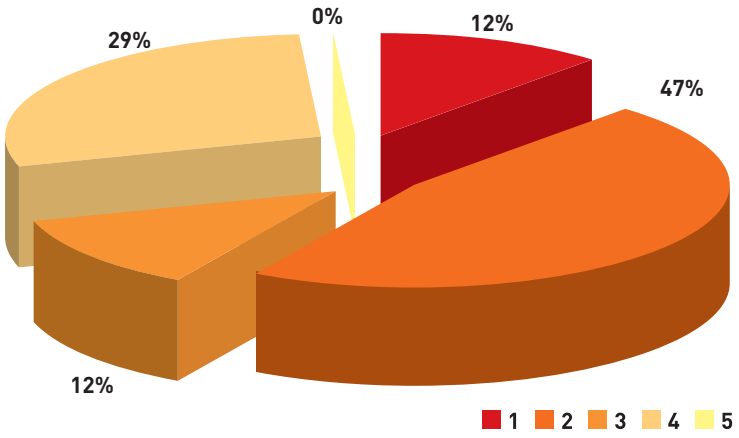


Abb. 5: Verschub 2006 – 2008

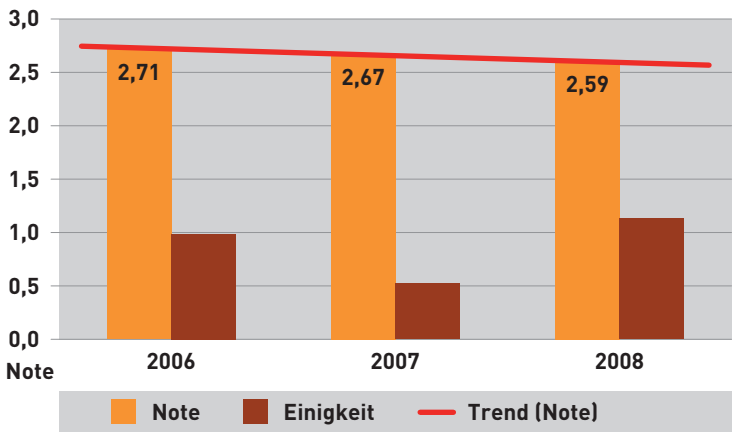
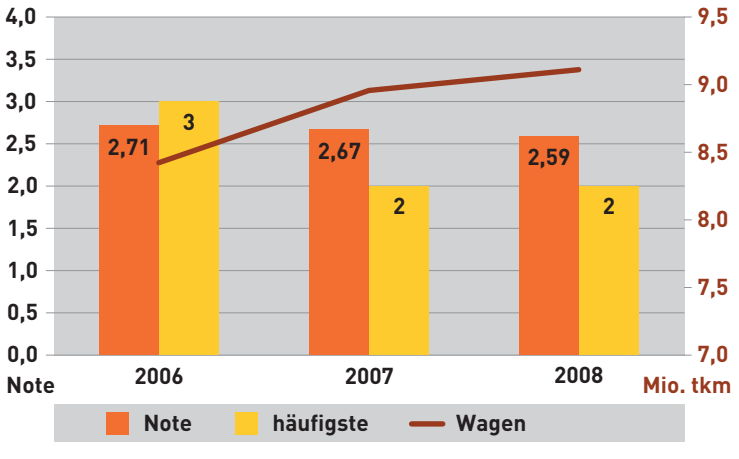


Abb. 6: Verschub 2006 – 2008



zu sehen ist, haben 47% der befragten Unternehmen den Einflussfaktor Verschub mit 2 benotet. Die Note 4 wurde von 29% zur Bewertung herangezogen. Je 12% der befragten Unternehmen haben mit 1 oder 3 benotet. Wie beim vorherigen Einflussfaktor sieht keines der Unternehmen den Verschub für Neuverkehre so hinderlich, dass die Note 5 zur Anwendung kommt.

In Abbildung 5 ist die Entwicklung des Notendurchschnitts für die Jahre 2006, 2007 und 2008 graphisch dargestellt. Mit einem Notendurchschnitt von 2,59 hat der Einflussfaktor Verschub seine bisher niedrigste, also die beste Durchschnittsnote erreicht. Die rote Linie in Abbildung 5 zeigt den Trend der Durchschnittsnote für den Einflussfaktor Verschub der Jahre 2006,2007 und 2008. Der Trend für die Entwicklung der Durchschnittsnote ist an der roten Linie in Abbildung 5 zu sehen.

In der Abbildung 5 ist neben dem Mittelwert der Grad der Homogenität bei der Benotung durch die Unternehmen durch braune Balken dargestellt. Trotz sinkendem Notenschnitt waren die Unternehmen noch nie so unterschiedlicher Meinung bei der Benotung des Einflussfaktors Verschub wie im Jahr 2008. Bei näherer Analyse der Ergebnisse der Umfragen, fällt auf, dass abgesehen vom Jahr 2006, da wurde mehrheitlich mit 3 benotet, in den Jahren 2007 und 2008 die Note 2 am häufigsten verwendet wurde.

Auch die Entwicklung des Notenschnitts des Einflussfaktors Verschub soll nicht ohne Korrelation mit der Entwicklung des Eisenbahngeschehens gesehen werden. In Abbildung 6 ist neben der Entwicklung des Notenschnitts die Anzahl der vom Verschub behandelten Wagen – an der braunen Linie ablesbar – dargestellt. Obwohl die Anzahl der Wagen im Beobachtungszeitraum stetig wächst sinkt der Notenschnitt für den Einflussfaktor Verschub.

Triebfahrzeuge

Ohne Triebfahrzeuge oder Lokomotiven ist kein Eisenbahnbetrieb möglich. Daher ist die Verfügbarkeit von Lokomotiven ein wichtiger Einflussfaktor für Neuverkehre.

In der Abbildung 7 ist das Ergebnis der Befragung für den Einflussfaktor Triebfahrzeuge für das Jahr 2008 zu sehen. Mehr als die Hälfte der befragten Unternehmen hat mit 3 benotet. 29% der befragten Unternehmen hat mit 2 benotet. Von den restlichen Unternehmen haben 14% mit 4 und nur 5% mit 3 benotet. Interessant ist die Tatsache, dass bei der Umfrage für das Jahr 2008 keines der befragten Unternehmen mit 5 benotet hat. Hier zeigt das neue Zulassungsregime in Österreich bereits Wirkung. Im Vergleich mit den Umfragen der Jahre 2006 und 2007, bei denen 2006 21% der Unternehmen mit 5 und 2007 20% der Unternehmen mit 5 benotet haben ist das ein deutlicher Fortschritt. Die Verschiebung in der Benotung ist auch in einem sinkenden Notenschnitt deutlich zu erkennen. Nicht zuletzt durch die Erleichterungen bei der Zulassung ist die Verfügbarkeit von Lokomotiven in den letzten drei Jahren deutlich besser geworden. Das lässt sich neben dem sinkenden Notenschnitt auch am Trend für den Notenschnitt (rote Linie in Abbildung 8) ablesen. Die nächste Überraschung birgt die Tatsache, dass die Unternehmen die Situation bei der Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen im Jahr 2008 sehr ähnlich eingeschätzt haben, ersichtlich an den braunen Säulen in Abbildung 8. Bei aller Veränderung beim Notenschnitt und bei der Verteilung hat die Mehrzahl der Unternehmen in allen Jahren mit 3 benotet.

In Abbildung 9 ist der unmittelbare Vergleich von Durchschnittsnote und die Entwicklung der von den Eisenbahnen geleisteten Tonnenkilometer für die Jahre 2006, 2007 und 2008 zu sehen. Auch in diesem Fall entwickelt sich die Durchschnittsnote für den Einflussfaktor Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen nicht in die

Abb. 7: Triebfahrzeuge 2008

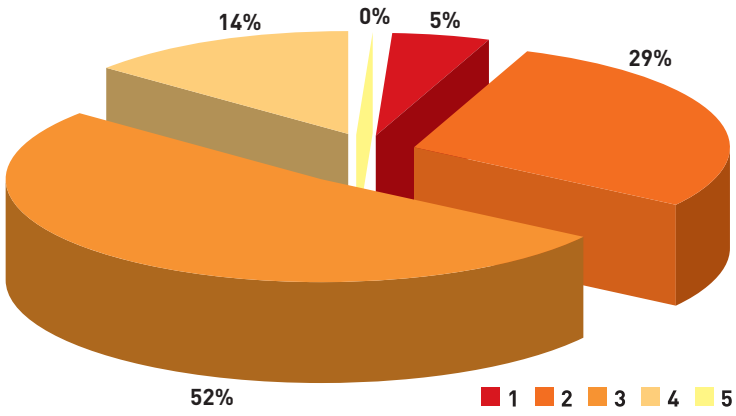


Abb. 8: Triebfahrzeuge 2006 – 2008

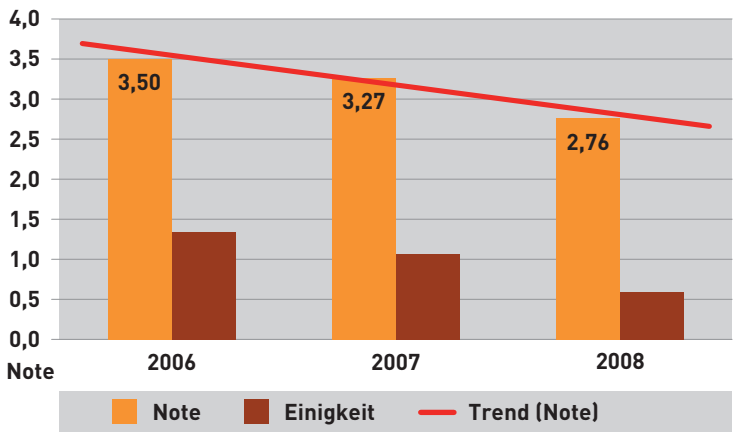


Abb. 9: Triebfahrzeuge 2006 – 2008

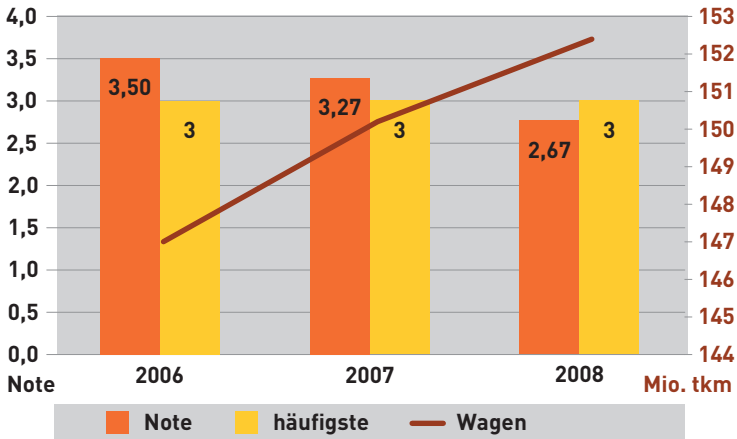


Abb. 10: Waggon 2008

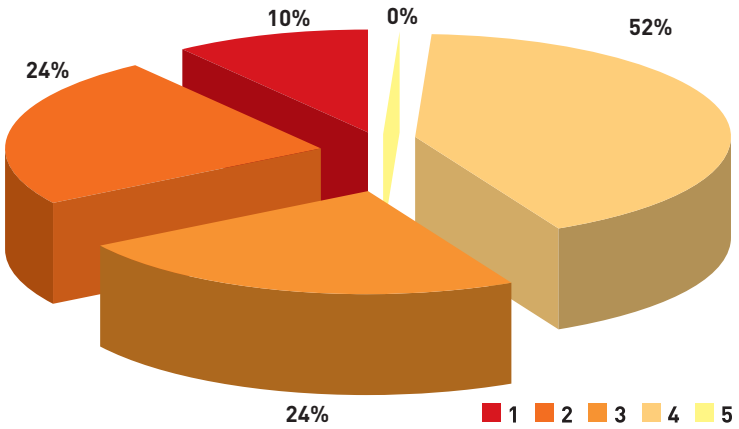


Abb. 11: Waggons 2006 – 2008

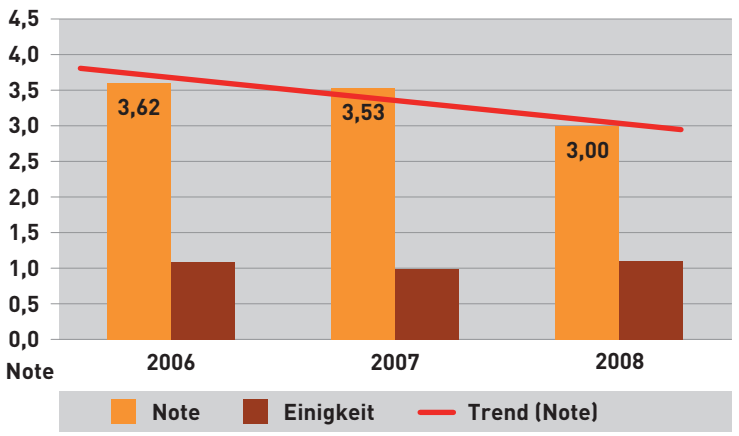
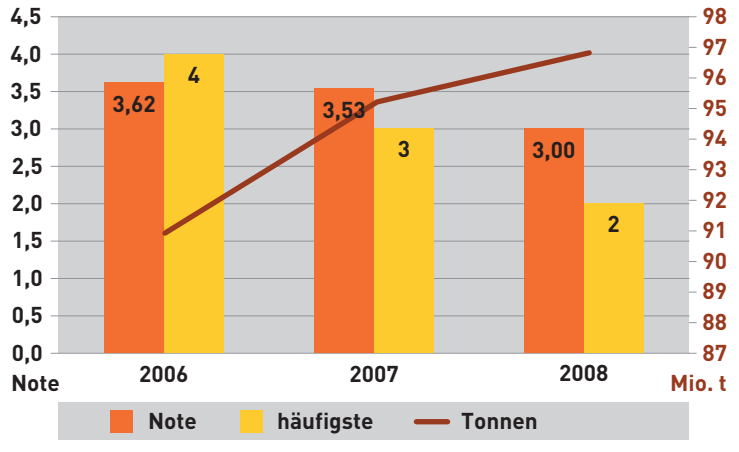


Abb. 12: Waggons 2006 – 2008



erwartete Richtung. Zeigt die Grafik doch, dass obwohl die Transportleistung der Eisenbahnunternehmen kontinuierlich steigt, die Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen besser wird. Die aufgezeigte Entwicklung ist das Resultat einer besseren Zusammenarbeit der einzelnen Eisenbahnunternehmen. Damit ist eine bessere Nutzung der vorhandenen Ressourcen möglich. Viele Eisenbahnunternehmen haben in den letzten Jahren moderne Mehrsystemlokomotiven gekauft, geleast oder gemietet. Der geringere Bedarf an Triebfahrzeugen bei gesteigerter Transportleistung wird offensichtlich durch eine höhere Laufleistung der Triebfahrzeuge verursacht.

Waggons

Neben der Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen zählt die Verfügbarkeit von Waggons zu den grundlegenden Voraussetzungen für Neuverkehre. In Abbildung 10 ist das der Ergebnis für die Befragung für das Jahr 2008 zu sehen. 42% der Unternehmen haben den Einflussfaktor Verfügbarkeit von Waggons mit 2 benotet. Mit der Note 3 und 4 haben je 24% der Unternehmen benotet. Nur 10% der Unternehmen haben mit 5 benotet. Wie erwartet hat keines der Unternehmen die Note 1 vergeben. Die prozentuelle Verteilung der Noten (Abbildung 10) zeigt, dass die Unternehmen beim Einflussfaktor Verfügbarkeit von Waggons im Jahr 2008 unterschiedliche Erfahrungen gemacht haben. Wie in Abbildung 11 zu sehen ist, erreicht die Durchschnittsnote für den Einflussfaktor Verfügbarkeit von Waggons eine 3. Im Vergleich mit den Jahren 2006, 2007 und 2008 (Abbildung 11) ist das durchaus ein überraschendes Ergebnis. Zeigt doch auch die Trendlinie für die weitere Entwicklung nach unten. Auch wenn sich die Unternehmen in der Beurteilung der Einflussfaktoren nicht immer einig sind, ist in der Abbildung 12 ein weiteres sehr interessantes Ergebnis der Befragungen der letzten drei

Jahre zu sehen. Dabei zeigen die gelben Balken die von den Unternehmen am häufigsten verwendete Note für den Einflussfaktor Verfügbarkeit von Waggons an. Das bedeutet im Jahr 2006 hat die Mehrzahl der Unternehmen mit 69% die Note 4 vergeben, im Jahr 2007 mit 40% die Note 3 und im Jahr 2008 mit 42% die Note 2. Im Vergleich zu den Ergebnissen der Befragung für den Einflussfaktor Verfügbarkeit von Triebfahrzeuge ist in Abbildung 9 zu sehen, dass obwohl der Trend für die Durchschnittsnote ebenfalls nach unten zeigt, in jedem Jahr der Umfrage die Note 3 am häufigsten vergeben wurde.

Neben der Entwicklung und der am häufigsten vergebenen Note ist in Abbildung 12 auch die Entwicklung der von den Bahnen beförderte Tonnage in Millionen Tonnen für die Jahre 2006, 2007 und 2008 als braune Linie abzulesen. Entgegen der allgemeinen Erwartung, dass bei steigender Tonnage der Einflussfaktor Verfügbarkeit von Güterwagen schlechter bewertet wird, hat sich der Notenschnitt sogar verbessert.

Letzte Meile

Der Einflussfaktor „Letzte Meile“ soll den Eindruck der befragten Unternehmen für den Zugang zu Anschlussbahnen Terminals, Ladegleisen usw. beschreiben. Alle Bahnen nutzen diese Einrichtung und die Einschätzung der Schwierigkeiten auf der letzten Meile ist ein wichtiger Faktor für die Wirtschaftlichkeit von Neuverkehren. In Abbildung 13 ist das Ergebnis für die Umfrage zu sehen. 39% der Unternehmen haben mit 4 benotet und zeigen damit, dass aus ihrer Sicht die Bedingungen auf der letzten Meile für Neuverkehre nicht sehr förderlich sind. Andererseits haben aber 33% der Unternehmen mit der Note 1 benotet und sehen offensichtlich kein Hindernis beim Einflussfaktor Letzte Meile für Neuverkehre. Dass sich die Unternehmen nicht sehr einig sind ist

Abb. 13: Letzte Meile 2008

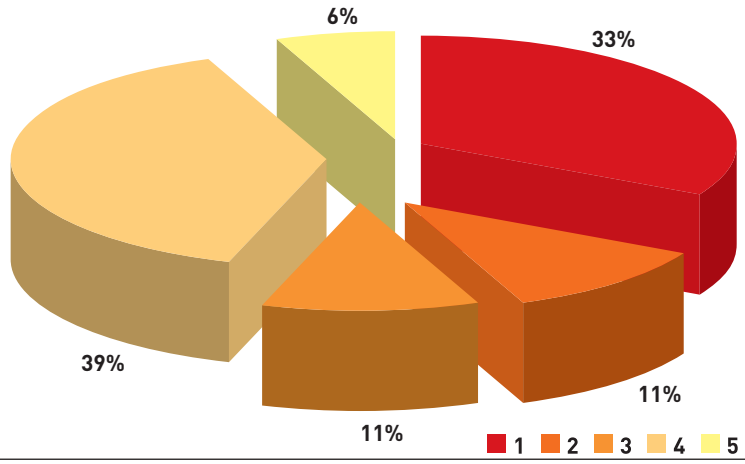


Abb. 14: Letzte Meile 2006 – 2008

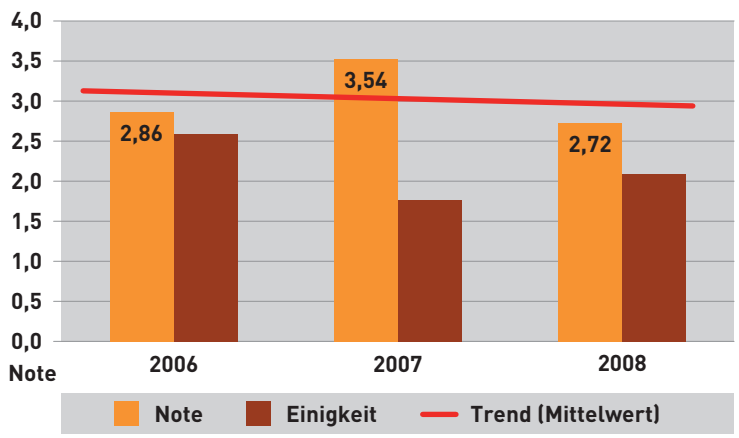


Abb. 15: Letzte Meile 2006 – 2008

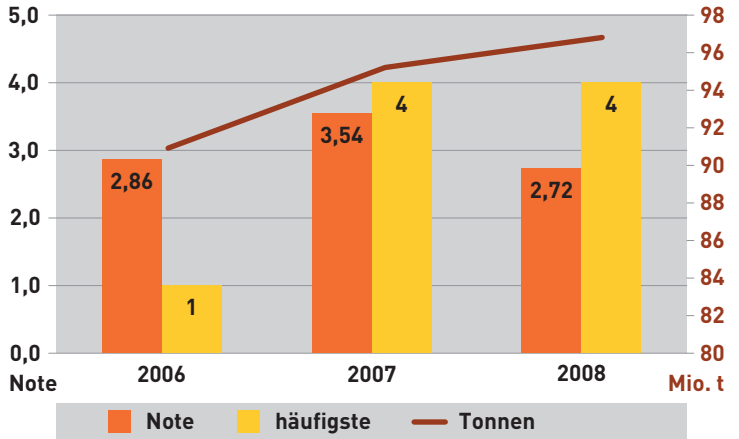


Abb. 16: Fahrplanqualität 2008

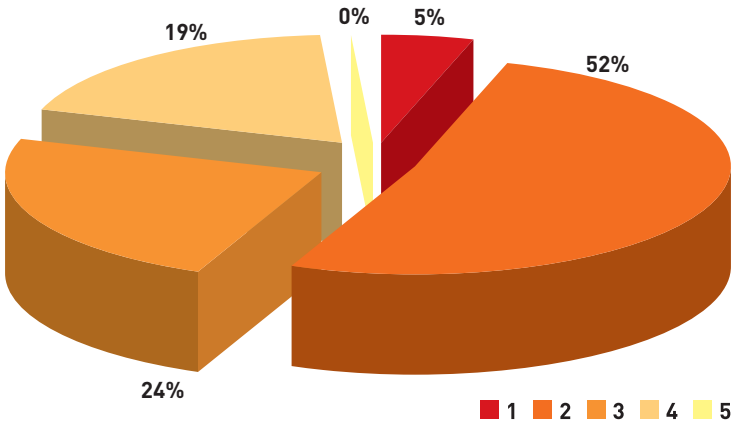


Abb. 17: Fahrplanqualität 2006 – 2008

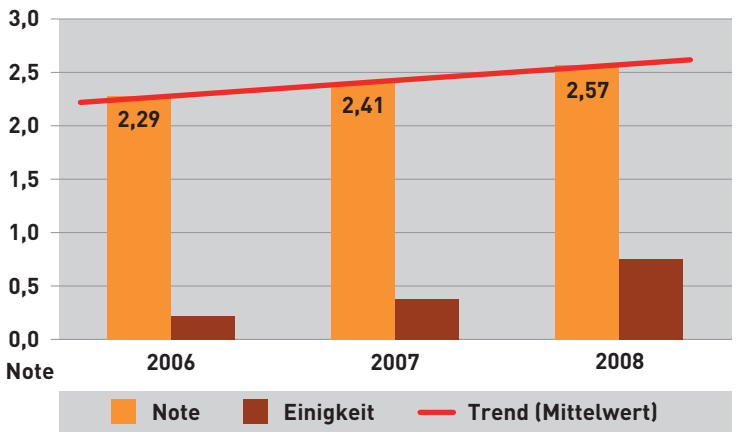
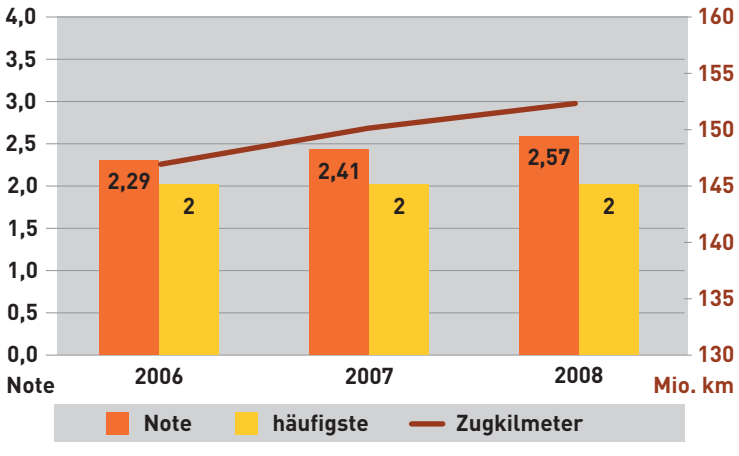


Abb. 18: Fahrplanqualität 2006 – 2008



in Abbildung 14 an den braunen Balken zu erkennen. In allen bisherigen Umfragen war die Benotung sehr differenziert und zeigt, dass die Unternehmen unterschiedlichste Erfahrungen gemacht haben. Auch für den Notenschnitt ist zwar ein Trend (rote Linie in Abbildung 14) erkennbar, aber die Bandbreite der Ergebnisse für die Jahre 2006, 2007 und 2008 lassen keinen Trend erkennen. Ganz extrem war die Veränderung bei der am häufigsten verwendeten Note (Abbildung 15). War die am häufigsten verwendete Note 2006 noch die 1, wurde in den Jahren 2007 und 2008 die Note 4 am häufigsten vergeben. Besondere Beachtung verdient dabei auch die Durchschnittsnote für die Jahre 2006 mit 2,86 und 2008 mit 2,72 in Korrelation mit der am häufigsten verwendeten Note.

Im Vergleich mit der von den Bahnen transportierten Tonnage lässt sich auch keine Korrelation mit der Durchschnittsnote für den Einflussfaktor Letzte Meile herstellen. Insbesondere das Ergebnis der Umfrage für das Jahr 2008 war angesichts der Entwicklung der von den Bahnen transportierten Tonnage so nicht zu erwarten. Offenbar zeigt die laufende Arbeit der SCK/SCG in Bezug auf den diskriminierungsfreien Zugang zu Anschlussbahnen und Terminals ihre Wirkung.

Fahrplanqualität

Für alle im Transportwesen tätigen Unternehmen ist die Planbarkeit und Pünktlichkeit eine Grundvoraussetzung. Viele Logistikunternehmen bauen ihr Geschäftsmodell auf der pünktlichen Lieferung auf. So ist für alle Bahnen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern die Fahrplanqualität ein wichtiger Teil des Leistungspaketes. Bei der Befragung im Jahr 2008 hat mehr als die Hälfte der Unternehmen mit 1 benotet. Die Note 2 haben 24% der Unternehmen und 19% der Unternehmen hat mit 3 benotet. 5% der Unternehmen hat mit 1 benotet.

Für keines der Unternehmen hat die aktuelle Situation beim Einflussfaktor Fahrplanqualität einen so hinderlichen Einfluss auf Neuverkehre, dass mit 5 benotet worden wäre. Der Notenschnitt für die Umfrage 2008 war 2,57 und ist, wie in Abbildung 17 zu sehen, gegenüber den Vorjahren eindeutig im Steigen begriffen. Die Unternehmen sind sich in ihrer Beurteilung auch nicht mehr so einig wie in den Jahren 2006 und 2007. Bei der Befragung 2006 haben 71% der Unternehmen mit 2 und 28% der Unternehmen mit 3 benotet. Dem Trend (rote Linie in Abbildung 17) entsprechend, haben dann im Jahr 2007 47% der Unternehmen jeweils mit 2 oder 3 und der Rest der befragten Unternehmen mit 1 benotet. Obwohl die Durchschnittsnote für den Einflussfaktor Fahrplanqualität in den Jahren 2006, 2007 und 2008 stetig steigt, haben die Eisenbahnunternehmen bei jeder Befragung am meisten mit 2 benotet.

Für den Beobachtungszeitraum der letzten drei Jahre ist die Entwicklung der Durchschnittsnote für den Einflussfaktor Fahrplanqualität keine Überraschung, sondern war durchaus zu erwarten und entspricht damit dem Geschehen am österreichischen Eisenbahnnetz: Betrachtet man die braune Linie in Abbildung 18, so ist eine kontinuierliche Steigerung der von den Eisenbahnen gefahrenen Zugkilometer zu erkennen. Neben den steigenden Tonnagen im Güterverkehr hat sich auch der Personenverkehr in Richtung kürzere Fahrzeiten entwickelt. Leider bedingen kürzere Fahrzeiten höhere Geschwindigkeiten und diese wirken sich destabilisierend auf das Gefüge der Fahrpläne aus. Kleinste Unregelmäßigkeiten oder Störungen im Zuglauf haben bei einem Mix von schnellen und langsamen Zügen in Verbindung mit einer hohen Zugdichte eine verheerende Auswirkung auf die Pünktlichkeit der Züge.

Kundenzufriedenheit

SCG – Schlichtungsverfahren

Gesetzliche Grundlage

Mit Inkrafttreten der Eisenbahngesetznovelle 2006[1] am 27.07.2006 hat die Schienen Control GmbH (SCG) die Aufgabe einer Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnunternehmen (im Güter- und Personenverkehr) gem. § 78a EisbG übernommen, welche für die SCG ein völlig neues Aufgabenfeld zusätzlich zu ihrer bisherigen Tätigkeit darstellt.

[1] BGBl. Nr. 60/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 125/2006

Im Bereich der Schlichtung ist die SCG neben ihrer behördlichen Aufgabe im Rahmen der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes nun auch für die exemplarische Behandlung von Fahrgastbeschwerden zuständig. Diese Aufgabe des Konsumentenschutzes für die sog. Endkunden kann als außergerichtliche Einrichtung mit dem Ziel der Schlichtung gesehen werden, die etwa im Rahmen der Berichtserstellung auch Empfehlungen abgeben kann. Dies ist auch als Vorgriff auf im Rahmen des 3. Eisenbahnpakets beschlossenen Fahrgastrechte[2] auf europäischer Ebene zu sehen. Derzeit laufen in Österreich die Gespräche über die Modalitäten der Anwendung der unmittelbar gültigen Verordnung hierzulande.

[2] VO (EG) 1371/2007

Die in Österreich nach dem Vorbild der Schlichtungsstellen von RTR und e-control gewählte Lösung, die Schlichtung beim unabhängigen Schienenregulator anzusiedeln, hat gegenüber anderen Modellen wie etwa in Deutschland den Vorteil, dass die Finanzierung sicher gestellt ist. Das durchaus erfolgreich arbeitende deutsche Pendant, die Schlichtungsstelle Mobilität, kämpfte seit Bestehen mit der finanziellen Absicherung des Projektes. Das zuständige Ministerium gab vor kurzem bekannt, dass es in Zukunft keine weitere Förderung mehr gibt und damit die Arbeit der Schlichtungsstelle mit 30.11.2009 endet. Es gäbe jedoch Gespräche, die Arbeit der Schlichtungsstelle in einer anderen rechtlichen Konstruktion fortzusetzen. Jedenfalls wird auch in Deutschland eine Stelle zur Umsetzung der Fahrgastrechte-Verordnung erforderlich sein.

Was ist Schlichtung

Schlichtung ist ein modernes Konfliktlösungsverfahren, eine Form der außergerichtlichen Streitbeilegung. Ein unparteiischer Dritter (Schlichter) erarbeitet einen individuellen Schlichtungsvorschlag und vermittelt so in einem vorhandenen Streitfall. Die Vorteile gegenüber der gerichtlichen Schlichtung sind sicher die wesentlich niedrigeren Kosten, der geringe Bedarf an Formalisierung, konsensorientierter Lösungen und die bessere Eignung für Kleinststreitwerte.

Voraussetzung

Die Schlichtungsstelle ersetzt keinesfalls das Beschwerdemanagement des jeweiligen Eisenbahnunternehmens. Vielmehr können vom jeweiligen Unternehmen nach angemessener Frist nicht zur Zufriedenheit des Kunden gelöste Problemfälle in einem weiteren Schritt zur Schlichtung zwischen dem Kunden und dem Eisenbahnunternehmen der SCG vorgetragen werden. Die Eingrenzung auf ‚Kunden von Eisenbahnunternehmen' bedeutet, dass der Beschwerde eine konkrete Geschäftsbeziehung (Fahrkarte bzw. Frachtbrief o.ä.) zugrunde liegen muss. Beschwerden über Bauarbeiten, Lärmbelastungen usw. sind ebenso wie Beschwerden über Busse und Straßenbahnen (auch wenn sie zum jeweiligen Unternehmen gehören) nicht von der Tätigkeit der Schlichtungsstelle umfasst.

Die SCG wird sich dann, wenn die Beschwerde von einer Gebietskörperschaft oder Interessensvertretung kommt jedenfalls, im Fall von Einzelkunden bei häufig auftretenden exemplarischen Problemen nach Maßgabe der Kapazitäten gemeinsam mit dem Kunden und dem Eisenbahnunternehmen um eine ein-

vernehmliche Lösung (Schlichtungsvorschlag) bemühen.

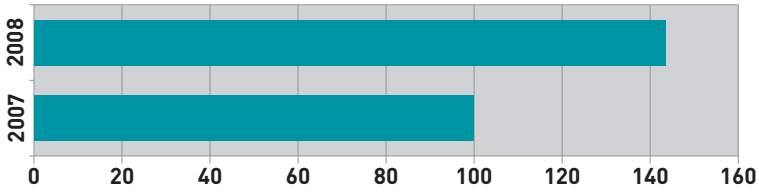
Verfahren
Die genauen Verfahrensabläufe („Richtlinie“) sind auf unserer Homepage *www.scg.gv.at* abrufbar. Beschwerden, die bei uns direkt einlangen, leiten wir umgehend an das jeweilige Unternehmen weiter und erhalten dann jeweils eine Rückmeldung über die Art der Erledigung. Auch wenn kein Schlichtungsverfahren durchgeführt wird bzw. keine unmittelbare Zuständigkeit der SCG vorliegt, werden die Fälle jedenfalls in einem Bericht über die Entwicklung der Kundenzufriedenheit berücksichtigt.

Bilanz der SCG-Schlichtungsstelle

Maßstab für die Behandlung von Schlichtungsverfahren ist immer der durchschnittlich verständige, informierte und redliche Verbraucher. Dies ist Voraussetzung dafür, dass die Schlichtungsstelle ein Verfahren einleitet. Wir sehen uns nicht als Gegenspieler sondern als Vermittler zwischen den Eisenbahnunternehmen und Ihren Kunden. Unser Ziel ist, berechtigten Kundeninteressen zur Durchsetzung zu verhelfen und unnötige und langwierige Rechtsstreitigkeiten zu vermeiden. Damit soll schlussendlich das Image der Eisenbahnen in der Öffentlichkeit verbessert werden. Bis zum jetzigen Zeitpunkt mussten aber erst 2 Fälle abgelehnt werden. Da die überwiegende Anzahl der Fälle Kulanzfälle sind, bei denen die rechtliche Position des Beschwerdeführers sehr schwach ist, ist die Anerkennung der Unparteilichkeit für den Erfolg der Schlichtungsstelle sehr wichtig.

Entwicklung der Beschwerden
Das Jahr 2008 ist das 2. Jahr des Bestehens der Schlichtungsstelle und zugleich auch das erste volle Jahr, da die Schlichtungsstelle erst im März 2007 ihre Arbeit in vollem Umfang

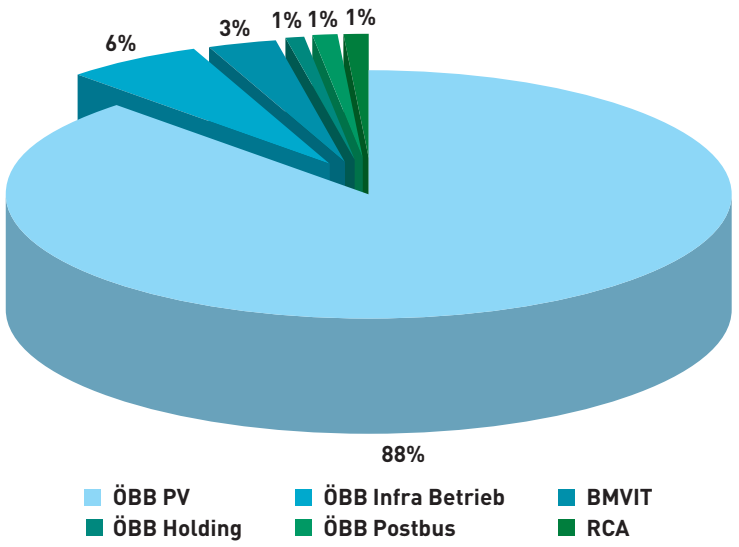
Abb. 1: Vergleich der Anzahl der Beschwerden 2007 – 2008



aufgenommen hat. Obwohl keine intensive Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt wurde, wandten sich deutlich mehr Beschwerdeführer als im Jahr zuvor direkt oder über Interessensvertretungen an die SCG. Weiterhin die meisten Beschwerden kamen direkt oder indirekt über das BMVIT. Zugenommen haben jedoch die Beschwerden, die über die AK oder andere Interessensvertretungen an die SCG gelangt sind bzw. es wandten sich vermehrt auch Beschwerdeführer direkt an die SCG. Insgesamt verzeichnete die Schlichtungsstelle 151 Beschwerdefälle im Jahr 2008, was gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung ca. 45% bedeutet. Die Anzahl der Beschwerdegründe liegt jedoch um einiges darüber. Eine Aufschlüsselung nach dem Einlangen der Beschwerde ist aufgrund der nur bedingten Aussagekraft nicht weiter sinnvoll. Da bei der SCG ja bewusst keine Beschwerde-, sondern eine Schlichtungsstelle eingerichtet wurde, dauert es unterschiedlich lange bis eine Beschwerde tatsächlich bei der SCG anhängig ist.

Verteilung der Beschwerden auf die Bahnunternehmen
Bei den von den Beschwerden betroffenen Unternehmen haben sich leichte Verschiebungen ergeben. Unverändert dominierend mit fast 97% aller Beschwerden bleibt der Branchenführer, die ÖBB, allerdings gab es innerhalb des Konzerns eine breitere Streuung. Nichtsdestotrotz betrafen mehr als 87% oder 132 Beschwerden die ÖBB PV, gefolgt von der ÖBB Infra Betrieb mit knapp 6% oder 9 Beschwer-

Abb. 2: Prozentuelle Verteilung der Beschwerden



den, 5 das BMVIT, 2 jeweils die ÖBB Holding bzw. ÖBB Postbus und 1 die RCA. Keine einzige Beschwerde betraf eine der kleineren Bahnen. Dies bestätigte die im Vorjahr getätigte Analyse, dass hier nicht nur aufgrund der wesentlich geringeren Anzahl an Fahrgästen der persönlichere Kontakt bei Beschwerden sehr lösungsfördernd ist. Die an das BMVIT gerichteten Beschwerden betrafen allgemeine verkehrspolitische Fragen bzw. Sachverhaltsdarstellungen.

Erreichte Entschädigungssumme

Die Schlichtung hat den Vorteil, dass insbesondere bei Streitigkeiten um Kleinststreitwerte mit geringer Formalisierung und niedrigen Kosten gearbeitet werden kann. An direkten Entschädigungen konnten im Jahr 2008 für Kunden von Eisenbahnunternehmen in 22 Fällen € 1.441,45 errreicht werden, im Vorjahr waren es € 554 in 5 Fällen. Nicht in Geld gerechnet sind die sonstigen Einigungen bzw. Stornierungen diverser Forderungen seitens der ÖBB. In einigen Fällen ging es jedoch nicht nur um die konkrete Entschädigung des Beschwerdeführers, sondern um Grundsatzfragen. Etwa die wenig transparente Gültigkeitsdauer von ÖBB-Fahrkarten, wonach der Fahrtantritt auch innerhalb aufrechter Gültigkeitsdauer binnen 6 Tagen nach dem Ticketerwerb erfolgen muss. Nach erfolgreicher Intervention sicherte die ÖBB PV zu, diesen Widerspruch beseitigen zu wollen.

Kritisch angesprochen wurden die teilweise hohen Gebühren bei Erstattungen, das Fehlen von englischen Durchsagen bzw. die verbesserungsfähige Beschriftung bei Zügen zum Flughafen. Ebenfalls ein Thema ist die sehr umständliche Suche nach den Zonengrenzbahnhöfen bei den Fahrkartenautomaten. Hintergrund ist, dass viele Kunden, die eine Fahrkarte für Wien (Zone 100) besitzen, ohne es zu wissen mehr bezahlen als sie müssten, da sie die Bahntickets nur bis zur Stadtgrenze kaufen müssten. Nach wie vor läuft auch die Prüfung des SCG-Vorschlages zur Änderung der Online-Buchung der ÖBB PV. Hier ist der Hintergrund, dass beim Online-Ticketkauf automatisch und nur mit einem kleinen Hinweis darauf ein teureres Ticket verkauft wird, wenn das gewünschte billigere Ticket nicht mehr verfügbar ist.

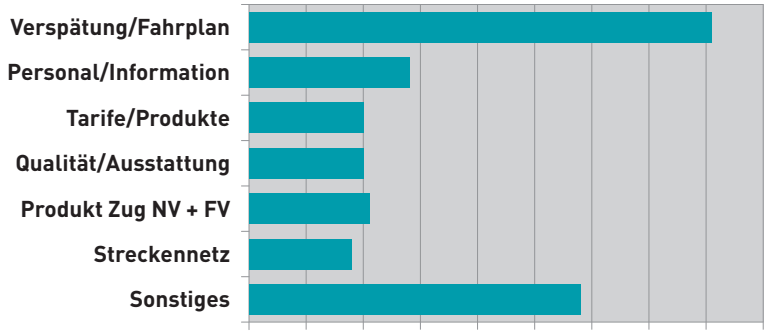
Beschwerdegründe

Im Vergleich zum Vorjahr gab es eine recht deutliche Verschiebung bei der Häufigkeit der einzelnen Beschwerdegründe. Unangefochten die meisten Beschwerden gab es zum Fahrplan bzw. über Verspätungen, mit großem Abstand folgt die Gruppe Sonstiges, bei der schwer zuordenbare Beschwerdegründe, aber auch etwa Fahrgeldforderungen zusammengefasst sind. Mit Respektabstand folgen die übrigen Beschwerdegründe, angeführt von Personal/Information, welcher letztes Jahr noch an 1. Stelle stand.

Zumindest was die Beschwerden, welche der SCG zur Schlichtung vorgelegt wurden, betrifft, sind die Beschwerden gegenüber Mitarbeitern der ÖBB deutlich zurückgegangen.

Wenn man von einzelnen Fällen absieht, scheinen sich mittel- und langfristig die Bemühungen gelohnt zu haben.
Stark angestiegen sind Beschwerden bezüglich Verspätung bzw. Fahrplan. Zumindest zum Teil lässt sich dies mit der zum 14.12.2008 durchgeführten Fahrplanänderung erklären. In den Monaten November und Dezember häuften sich diesbezüglich die Beschwerden deutlich. Ein Dauerbrenner sind jedoch die Verspätungen. Weiterhin bemerkbar ist, dass sich deswegen überdurchschnittlich viele Pendler beschwerden, deren gesteigerte Frustration aufgrund der stärkeren Abhängigkeit vom Transportmittel spürbar ist. Endgültiger Auslöser zur Beschwerde ist für Viele aber erst die schlechte Informationspolitik.
Zugenommen haben eindeutig auch Beschwerden bezüglich Fahrgeldnachforderungen, Inkassogebühren und sonstigen Strafen. Die Ursachen dafür können vielfältig sein, möglicherweise gibt es seitens der ÖBB stärkere Kontrollen und eine rigidere Linie, Forderungen einzutreiben. Manchmal ist jedoch auch zu spüren, dass einzelne Beschwerdeführer diese Forderungen sehr lange nicht ernst nehmen und erst sehr spät (manchmal zu spät) darauf reagieren. Die anfallenden Kosten steigen durch die Einschaltung des Inkassobüros sprunghaft an und verdeutlichen, dass die Angelegenheit nicht weiter vernachlässigt werden kann.
Bestätigt hat sich, dass sich Beschwerden bezüglich schlechter Verbindungen, langer Fahrzeiten oder mangelnder Anschlusszüge weiterhin auf den ländlichen Raum konzentrieren. Daneben gibt es zahlreiche Beschwerden zu höchst unterschiedlichen Problemen. So etwa zu tariflichen Fragen, wie etwa Ermäßigungen, Gültigkeitsbestimmungen, Rückerstattungsmodalitäten oder Bearbeitungsgebühren. Von der versehentlich doppelt gekauften Fahrkarte über Missverständnisse bei der Gültigkeitsdauer bis hin zur vergessenen Jahreskarte.

Abb. 3: Beschwerdegründe



Mehrmals Unmut erzeugte auch der Umstand, dass der Fahrkartenautomat weniger als 10 € Retourgeld herausgibt, sodass etwa ein Fahrpreis von 9,95 € nicht mit einem 20 €-Geldschein bezahlt werden kann. Bei den Beschwerden über die Qualität bzw. Ausstattung häuften sich die Themen Öffnungszeiten, gesperrte WC-Anlagen, Temperierung, Kritik am Speisewagen, Probleme bei der Reservierung, volle Wagons bis hin zur Kritik am Wagenmaterial oder am Zustand der Bahnhöfe. Wobei bei Letzterem ja gerade große Investitionen getätigt werden, diese aber etwa in Wien aufgrund der Baudauer erst in einigen Jahren zu spüren sein werden.
Weiterhin ein Thema sind die Bereiche Fahrradmitnahme oder Abstellmöglichkeiten bzw. Autoreisezug. Die Auseinandersetzungen bezüglich des Rauchverbots spielten bei den Beschwerden, die bei der SCG eingelangt sind, nur mehr eine untergeordnete Rolle.
Nicht alle Beschwerden fallen auch in den Zuständigkeitsbereich der SCG Schlichtungsstelle, wurden aber trotzdem so weit als möglich behandelt bzw. weitergeleitet. Einige Beschwerden hatten auch eher allgemein- bzw. verkehrspolitische Anfragen bzw. Stellungnahmen zum Inhalt, welche etwa die Verlagerung des Individualverkehrs auf die Schiene, die Sinnhaftigkeit von Großprojekten oder die Höhe von Gehältern betrafen.

Erstmals nutzen auch verschiedene Interessenvertretungen die Ihnen eingeräumte Möglichkeit, sich selbst an die Schlichtungsstelle zu wenden.
Die Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der SCG-Schlichtungsstelle verläuft weitgehend gut und reibungslos. Insbesondere mit dem hauptbetroffenen Bahnunternehmen, der ÖBB PV, besteht ein gutes Einvernehmen zum Wohle des Kunden. Dies spiegelt sich auch in der Statistik wieder, da im Jahr 2008 nur in einem einzigen Beschwerdefall keine Einigung erzielt werden konnte. Die Schlichtungsstelle machte wiederum 2008 nur in einem Fall von Ihrem Recht Gebrauch, eine Beschwerde keinem Schlichtungsverfahren zu unterziehen. Hier fehlte es einfach grundlegend an den Voraussetzungen, die dafür notwendig sind, diese werden ohnehin von der Schlichtungsstelle sehr großzügig ausgelegt.

EU-Fahrgastrechte
Das 3. Eisenbahnpaket wurde im Europäischen Parlament am 25. September 2007 verabschiedet. Es sieht unter anderem die Marktöffnung für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste zum 1. Januar 2010 vor sowie eine deutliche Stärkung der Fahrgastrechte.
Die neue Fahrgastrechtverordnung wird Anfang Dezember 2009 in Kraft treten. Sie wird wie vom Europäischen Parlament gefordert, für alle Eisenbahnfahrten und –dienste gelten, und nicht – wie ursprünglich vorgesehen – nur für Fahrgäste im grenzüberschreitenden Verkehr. Die Verordnung regelt u.a. Entschädigung bei großen Verspätungen, die Haftung der Unternehmen für die Fahrgäste und deren Gepäck, den Transport von behinderten Personen sowie die von den Eisenbahnunternehmen bereitzustellenden Informationen.
Entgegen der ursprünglichen Planung, die nur eine Regelung für den grenzüberschreitenden Verkehr vorsah (macht nur rund fünf Prozent des Gesamtaufkommens aus), wird die Verordnung auch im Binnenverkehr der Mitgliedstaaten gelten. Allerdings gibt es befristete Ausnahmemöglichkeiten für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste. Die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, Ausnahmen zu gewähren: nationale Fernverkehrsdienste können zuerst für fünf Jahre ausgenommen werden. Diese Befreiung kann um zwei weitere Perioden von je fünf Jahren verlängert werden. Mit Ausnahme der grundlegenden Rechte (Haftung, Versicherung, Anspruch auf Beförderung, Sicherheit der Fahrgäste), die universell angewandt werden, können die Mitgliedstaaten darüber hinaus dem Stadt-, Vorort-, und Regionalverkehr eine unbefristete Ausnahme gewähren.
Eisenbahnunternehmen müssen die Fahrgäste über ihre Rechte informieren. Zu den Informationen, die von den Unternehmen erbracht werden müssen, gehören u.a. Fahrpläne und Bedingungen der Fahrt mit der kürzesten Fahrtzeit sowie zum günstigsten Fahrpreis, Zugänglichkeit, Zugangsbedingungen und Verfügbarkeit von Einrichtungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Zug, Zugänglichkeit und Zugangsbedingungen für Fahrgäste, die Fahrräder mitführen, Aktivitäten, die voraussichtlich zu Störungen oder Verspätungen von Verkehrsdiensten führen, Verfahren zur Anzeige des Gepäcksverlusts sowie Informationen zu Beschwerdeverfahren.
Das Schlichtungswesen wurde mit Inkrafttreten der Eisenbahngesetznovelle 2006 bei der Schienen Control GmbH (SCG) angesiedelt. Gem. § 78a EisbG hat die SCG die Aufgabe einer Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnunternehmen (im Güter- und Personenverkehr) übernommen. Neben ihrer behördlichen Aufgabe im Rahmen der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes ist die SCG nun auch für die Behandlung von Fahrgastbeschwerden zuständig. Damit hat Österreich bereits Teile

Durch größere Umbauarbeiten kommt es immer wieder zu Problemen für die Reisenden. Sollten diese nicht durch das EVU zufrieden stellend gelöst werden, tritt die Schlichtungsstelle der SCG auf den Plan.

der Verordnung in die Tat umgesetzt und kann nun bereits auf die ersten Erfahrungen bauen. Zum Zeitpunkt der Verfassung dieses Artikels laufen in Österreich gerade die Gespräche bezüglich der nationalen Umsetzung. Die SCG hat dabei Ihre legistischen Vorstellungen für eine praktikable und kundenfreundliche Umsetzung eingebracht. Die SCG hat dabei auch ihr Interesse bekundet, als eine der in diesem Artikel vorgesehenen Stellen zur Durchsetzung der oben genannten EU-Verordnung benannt zu werden, damit Österreich auch weiterhin zu den europäischen Vorreitern von Fahrgastrechten gehört.

Fahrkartenpreise im Vergleich

Im SCG-Tätigkeitsbericht 2007 wurde die Preisentwicklung für Endkunden in Österreich etwas genauer unter die Lupe genommen[1]. Dies umfasste die Entwicklung der letzten 30 Jahre im gesamten Verkehr und detaillierter beim Öffentlichen Verkehr.
Weiters wurden die ÖBB-Kilometertarife über einen Zeitraum von mehr als 30 Jahren verglichen. Die Preise für den öffentlichen Verkehr sind in Österreich nach einer Phase der gemäßigten Preisanstiege in den letzten 15 Jahren doch deutlich über der allgemeinen Teuerungsrate gestiegen. Dank der mäßigen Preissprünge insbesondere in den 80er Jahren blieb das Preisniveau der ÖBB PV im gesamten Beobachtungszeitraum von über 30 Jahren zumindest in der zweiten Klasse nach wie vor unter der allgemeinen Inflation.

[1] Eisenbahnregulierung 2007, Tätigkeitsbericht Schienen-Control GmbH, Kapitel Kundenzufriedenheit, ab Seite 105

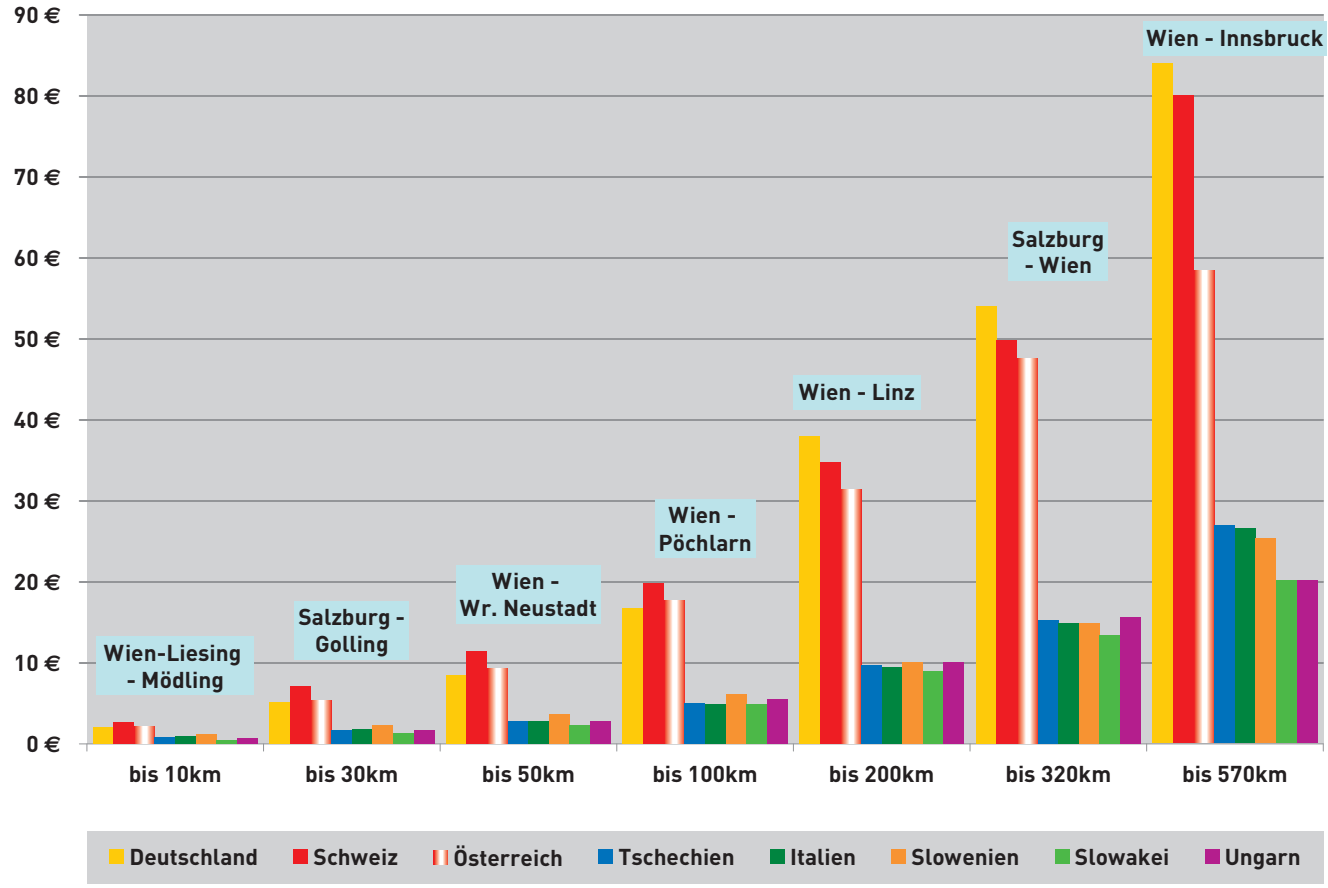
Wandel und Unübersichtlichkeit des Angebotes

Die Tarifstruktur bei den Personentarifen unterlag in den letzten Jahren und Jahrzehnten einem ständigen Wandel. Auch die heutige VORTEILScard ist über die Jahre vom Umweltticket über den Halbpreispass zur VORTEILScard geworden. So hat es über die Jahre zahlreiche verschiedene Vergünstigungen gegeben, von ermäßigten Rückfahrkarten bis zu Familienfahrkarten. Die VORTEILScard in Österreich bzw. ihre Pendants in den Nachbarländern sind sicherlich zum Standard für Vielfahrer geworden, währenddessen sich das Ticket zum Normaltarif als Fahrausweis für den gelegentlichen Bahnfahrer entwickelt hat.
Auch bei den Zuschlägen gab es Veränderungen, so gab es lange Zeit auch auf nationalen Strecken Schnellzugzuschläge, jetzt nur mehr auf manchen europaweiten Strecken bzw. in anderen europäischen Ländern. Auf dem Streckennetz der ÖBB PV gilt nun ein einheitlicher Kilometertarif, der nach Entfernung abgestuft auf kürzeren Strecken verhältnismäßig teurer denn auf langen ist.
Dieser Wandel hat sich natürlich auch bei den Nachbarbahnen abgespielt. Seit 1943 wurden auch im Streckennetz der Schweizer SBB einheitliche Kilometertarife angewandt, seit 1990 wurden teilweise wieder Zuschläge eingeführt. Bei der französischen SNCF gibt es fast ein halbes Dutzend Ermäßigungsniveaus. SNCF wie auch die italienische FS/Trenitalia, arbeiten sehr stark mit Angeboten, welche mit Ermäßigungen und Sitzplatzkontigenten beim Normaltarif arbeiten.
Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Tarifangebote der Bahnen bei genauerer Betrachtung teilweise doch recht verschieden sind. So sehr günstigere Angebote zu begrüßen sind, so sind die oft umfangreichen zeitlichen oder räumlichen Bedingungen skeptisch zu sehen. Insbesondere dann, wenn das ganze für den Kunden unübersichtlich wird.
Die ÖBB PV arbeitet im Vergleich mit relativ wenigen Tarifangeboten, neben dem Normaltarif sind dies die Halbpreiskarte VORTEILScard, welche für verschiedene Benützergruppen angeboten wird, das (nicht verkehrsträgerübergreifende) Generalabonnement ÖSTERREICHcard, die Firmenkarte BUSINESScard, besondere Angeboten wie die SCHULcard, Gruppentickets, das Einfach Raus Ticket, Streckenkarten und die SparSchienen Tickets.

Vergleich der Fahrkartenpreise

Ein Vergleich der Fahrpreise der angrenzenden Länder mit Österreich zeigt ein sehr differenziertes Bild. Verglichen wurde der Normaltarif für eine einfache Fahrt in der 2.Klasse. Der Vergleich aller Tarife würde den Rahmen sprengen, gibt es doch in Österreich alleine ca. 1.100 verschiedene Tarife. Daher wurde

Abb. 3: Fahrkarten-Vollpreise von Österreich und den Nachbarstaaten, 2. Klasse, einfache Fahrt



zwecks Übersichtlichkeit die Vollpreiskarte herangezogen.

Während in Slowenien, der Slowakei, in Tschechien und in Italien die Preise billiger sind als in Österreich, sind die Vollpreiskarten für die einfache Fahrt in den beiden westlichen Nachbarstaaten Deutschland und der Schweiz doch deutlich teurer. Im Nahstreckenbereich bis 10km (entspricht etwa den Entfernungen Wien Stadtgrenze-Flughafen oder nach Mödling) liegt der Durchschnitt bei 1,33 €. In Österreich kostet diese kurze Entfernung 2,00 €. Zur Slowakei als billigstes Land beträgt der Unterschied das Fünffache. In der Grafik erkennbar ist das annähernd gleiche Preisniveau in Tschechien, Slowakei, Slowenien und auch in Italien.

Auf längerere Distanzen werden die Unterschiede im Verhältnis etwas geringer. Die Entfernungen spiegeln typische Relationen in Österreich wieder, wie Wien-Liesing – Mödling (bis 10 km), Linz – Wels (bis 30km), Wien – Salzburg (bis 320km) oder Wien-Innsbruck (bis 570km).

Dieser Preisvergleich berücksichtigt jedoch nicht das unterschiedliche Preisniveau in den einzelnen Ländern, was durchaus zu nicht unwesentlichen Veränderungen führt. So schneidet etwa die Schweizer SBB unter Berücksichtigung des allgemein sehr hohen Preisniveaus in der Schweiz deutlich besser ab. Einen ausführlichen Bericht finden Sie im Kundenzufriedenheitsbericht der SCG-Schlichtungsstelle.

Internationale Zusammenarbeit

Erfahrungsaustausch der Regulatoren

Der in Artikel 31 der Richtlinie 91/440 vorgesehene Erfahrungsaustausch der Regulierungsbehörden wird von der SCG traditionell besonders aktiv wahrgenommen.

Die SCG konnte sich insbesondere durch Zusammenarbeit mit Regulierungsbehörden benachbarter Länder (insbesondere Ungarn, Deutschland und Schweiz) darüber hinaus aber insbesondere mit den Ländern des „IQ-C"-Korridors Rotterdam – Genua hinsichtlich inhaltlicher Fragen abstimmen. Von besonderem Interesse war hier die gemeinsame Arbeit an einer Definition des Diskriminierungsbegriffs.

Einen besonderen Schwerpunkt bildete auch 2008 die Beziehung der Regulierungsbehörden zu der in Wien ansässigen Organisation RailNetEurope, die infolge ungeklärter Probleme bei der Übermittlung von Daten zu bis heute anhaltenden Diskussionen führte. In diesem Zusammenhang waren auch Kollegen aus anderen Ländern wiederholt in Wien bei der SCG zu Gast, zumal die Verhandlungen teilweise hier stattfanden.

Im Bereich des „Rail Market Monitorings" wurde seitens der SCG aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse und Probleme mit mangelnder Konsistenz nunmehr eine Initiative zur Vereinheitlichung und Vereinfachung der statistischen Datenerhebung durch Mitgliedstaaten und Regulierungsbehörden gesetzt. Die SCG ist hier, wie der Bericht in anderen Kapiteln zeigt, durchaus als Vorreiter anzusehen.

Gelegentliche Vorträge oder öffentliche Diskussionen des Geschäftsführers bei Veranstaltungen im Ausland rundeten die internationalen Aktivitäten der SCG 2008 ab.

Im Jahr 2008 hat die SCG unter anderem an folgenden Treffen und Veranstaltungen teilgenommen:

31.1.2008, Berlin – Konferenz Wettbewerb und Regulierung

Im Rahmen einer Podiumsdiskussion mit Vertretern der ÖBB Betrieb AG sowie den jeweiligen deutschen Pendents hatte der Geschäftsführer der SCG Gelegenheit, den „österreichischen Weg der Eisenbahnregulierung" im ungleich konfliktfreudigeren Deutschland zu erläutern. Im übrigen wurden von hochkarätigen Experten deutscher Universitäten ökonomische Aspekte der Eisenbahnliberalisierung analysiert.

6.2.2008, Brüssel – Probleme mit historischen Grenzübergangsverträgen

Entgegen der theoretisch seit Jahren gegebenen Freizügigkeit auf dem europäischen Schienennetz für Güterzüge existieren nach wie vor zahlreiche Hürden, vor allem auch an den Grenzen, „Schengen" zum Hohn. Um dem Problem zu Leibe zu rücken, wurde seitens der EU-Kommission eine Arbeitsgruppe einberufen, in deren Rahmen der Stand der Dinge und mögliche Auswege erörtert wurden.

5.2.2008, Lille – Kontaktgespräch mit der European Rail Agency

Da technische Normen sich nach wie vor als massives Zugangshindernis für Eisenbahnunternehmen und damit auf dem Weg zu einem einheitlichen europäischen Eisenbahnsystem erweisen, wurde seitens einiger Regulierungsbehörden der Kontakt mit dieser seit dem 2.Eisenbahnpaket in Valenciennes eingerichteten und für diese Fragen zuständigen Einrichtung ERA gesucht und künftig engere Kooperation vereinbart.

8.2.2008, Wien – RailNetEurope Präsentation von Softwaretools

RailNetEurope ist ein Verein vieler Infrastrukturbetreiber Europas mit Sitz in Österreich, der

verschiedene Instrumente zur Koordination internationaler Verkehre betreibt. Die Regulierungsbehörden legen dabei Wert darauf, daß für RNE dieselben Pflichten gelten wie für die nationalen Infrastrukturbetreiber, was zu langwierigen Diskussionsprozessen führte. Im Zuge dieser waren hochrangige Vertreter der europäischen Kommission und ausländischer Regulierungsbehörden bei der SCG und eben bei RNE in Wien zu Gast um sich ein Bild von den technischen und rechtlichen Gegebenheiten der fraglichen Instrumente zu machen.

14.2.2008, Zürich – IQ-C: Amtshilfe zwischen Regulierungsbehörden
Der IQ-C-Korridor zwischen Rotterdam und Genua wurde seitens der Niederlande, Deutschlands der Schweiz und Italiens zu einem Muster für die internationale Bahnkooperation auserkoren. Daher gibt es hier auch zwischen den Regulierungsbehörden besonders intensive Zusammenarbeit, an der sich seit einiger Zeit fallweise als Gast auch die SCG beteiligt. Von besonderem Interesse sind dabei im konkreten Fall die Modalitäten des grenzüberschreitenden Informationsaustausches bei amtswegigen und beschwerdebasierenden Verfahren gewesen.

15.2.2008, Brüssel – Infrastrukturbenützungsentgelt-Seminar
Eine der wesentlichen Aufgaben der Regulierungsbehörden ist es, darüber zu wachen, daß die Kriterien für die Festsetzung der Infrastrukturbenützungsentgelte eingehalten werden. Diese sehen grundsätzlich die Grenzkosten der einzelnen Zugfahrt, unter bestimmten Umständen aber Aufschläge bis hin zu den Vollkosten der Infrastruktur vor. Entsprechend schwierig gestaltet sich die Aufgabe, zumal in aller Regel die Datenlage miserabel ist. Um Schwung in die Sache zu bringen, wurde seitens der Europäischen Kommission mittels einer Studie „Railcalc“ der Versuch unternommen, auf wissenschaftlicher Basis entsprechende Kriterien zu definieren.

4.4.2008, Brüssel – Workshop über Ansätze des „Performance Regimes“
Mithilfe des „Performance Regimes“, das gemäß dem 1. Eisenbahnpaket verpflichtend ist, soll erreicht werden, dass sowohl Infrastrukturbetreiber als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund eines finanziellen Anreizes bzw. einer Pönale Verspätungen minimieren. Ein solches System ist in den meisten Staaten immer noch nicht oder zumindest nicht in einer befriedigenden Form eingeführt, weswegen die Europäische Kommission nicht nur im Wege der Vertragsverletzungsverfahren, sondern auch durch entsprechende Workshops wie dem gegenständlichen, bei denen Erfahrungen ausgetauscht werden, Fortschritte zu erzielen versucht.

20.5.2008 Prag – Konferenz zu Liberalisierungsfragen in CEE
Im Rahmen einer Podiumsdiskussion bei einer Konferenz der neuen EU-Mitgliedsländer hatte der Geschäftsführer der SCG Gelegenheit, Erfahrungen und Standpunkte aus der täglichen Arbeit der SCK/SCG zu präsentieren.

11.6.2008 Brüssel – Regulatory Body Meeting: Schwerpunkt Performance Regime
Das routinemäßig 2-3 mal jährlich abgehaltene Treffen der Regulierungsbehörden stand im Zeichen der schon zuvor im engeren Kreis besprochenen Themen Performance Regime und Grenzbahnhofsprobleme sowie der Fragen der Weiterentwicklung und Durchsetzung der Richtlinienpakete. Aber auch die Absetzung des Leiters der ungarischen Regulierungsbehörde und die Auflösung derselben wurde intensiv diskutiert.

3.-4.9.2008 Tübingen – Eisenbahnrechtliche Tagung
Bei der alljährlichen Tagung der deutschen Eisenbahnjuristen nahm neben Mitarbeitern der SCG diesmal auch der Vorsitzende der SCK teil. Aufgrund der prinzipiell ähnlichen Struktur der Rechtsvorschriften und des aufgrund der Größe des Landes üblicherweise immer schon weiter entwickelten Marktes sind die Gegebenheiten und Probleme Deutschlands für Österreich stets von besonderem Interesse, weswegen der Informationsaustausch mit den deutschen Kollegen besonders intensiv gepflogen wird.
Am Rande der Veranstaltung wurde insbesondere auch über mögliche Gefahren für den Wettbewerb im Zuge der Umsetzung der TAF TSI, einer standardisierten Telematikapplikation für den Bahngüterverkehr diskutiert.

28.-29.10.2008 Portoroz – Konferenz für Hafenmanagement und Logistik
Auf Einladung des Hafens Koper, der für die österreichschen Eisenbahnen von steigender Bedeutung ist, hielt der Geschäftsführer der SCG einen Vortrag zu Theorie und Praxis der Eisenbahnregulierung, was insbesondere deshalb von Interesse ist, weil der Hafen Koper gemeinsam mit einer österreichischen Privatbahn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen gegründet hat, das den Hinterlandverkehr des Hafens übernehmen soll bzw. inzwischen teilweise hat.

4.-5.11.2008 Wien – Taskforce, Besuch bei RNE
Abermals waren im November die Kollegen europäischer Regulierungsbehörden und von der Europäischen Kommission zu Gast bei der SCG, wobei es einerseits um die Frage der Methodik der Marktbeobachtung ging, andererseits um die Vorbereitung des ebenfalls in Wien stattfindenden Treffens mit den Vertretern von RailNetEurope, mit denen abermals Fragen der Beziehungen zwischen Infrastrukturbetreibern, RNE und Regulierungsbehörden erörtert wurden.

7.11.2008 Brüssel – Workshop Recast 1. Eisenbahnpaket
Die Europäische Kommission plant eine Zusammenfassung und Präzisierung der mittlerweile recht unübersichtlich gewordenen Gesetzgebung im Rahmen der Eisenbahnpakete, dabei ist ein sogenannter „Recast“ geplant. Im Vorfeld wurden dazu Vorschläge einer Wirkungsanalyse durch ein Beratungsunternehmen unterzogen. Die ersten Ergebnisse wurden im Rahmen dieser Veranstaltung mit den Betroffenen (neudeutsch „Stakeholders“) erörtert und in den folgenden Wochen bilateral vertieft.

28.11.2008 Brüssel – Konferenz „Anschlussbahnen und letzte Meile“
Der großen Bedeutung von Anschlußbahnen und Umschlageseinrichtungen wurde im Rahmen dieser Veranstaltung Rechnung getragen. Der Vertreter der SCG erläuterte hier einerseits im Auftrag des BMVIT die Förderungspolitik Österreichs, andererseits wurden die Erfahrungen aus der Regulierungstätigkeit in Österreich vermittelt, wo die Anschlußbahnen traditionell zu den konfliktträchtigsten Bereichen des Eisenbahnnetzes zählen.

1-2.12.2008 Zürich – Regulatorentreffen
Im Zentrum des routinemäßigen Regulatorentreffens, das erstmals außerhalb der EU in Zürich stattfand, standen Fragen der Umsetzung des 3. Eisenbahnpakets, insbesondere die Beurteilung „der Störung des ökonomischen Gleichgewichts“. Aber auch die Praxis der Regulatorentätigkeit im allgemeinen wurde mit verschiedenen neugegründeten Behörden aus den CEE Ländern erörtert. Schließlich wurde vom Geschäftsführer der SCG die Praxis der Marktbeobachtung und Statistikerhebung der SCG in Österreich präsentiert.

Verschub in Europa

Die Verschubtätigkeit ist ein wesentlicher Bestandteil des Eisenbahnbetriebs und daher mit der Liberalisierung untrennbar verbunden. Grundsätzlich unterscheidet man mehrere Arten von Verschub:

- Verschub in Knotenbahnhöfen (Verschiebebahnhöfe)
- Bedienung von öffentlichen Ladegleisen
- Bedienung von privaten Anschlussbahnen
- Bedienung von Terminals (Kombinierter Verkehr)
- Verschub in Personenbahnhöfen

Der Verschub ist eine Serviceleistung, die entweder vom jeweiligen Infrastrukturmanager oder aber von einem EVU erbracht wird, wobei letzteres entweder nur der Incumbent oder aber auch eine anderes EVU sein kann. Wird die Verschubtätigkeit vom jeweiligen EVU selbst durchgeführt, so stellt das kostenseitig kein Problem dar, da Personal und Triebfahrzeug zu dem EVU gehören und lediglich die Kosten für die Benützung der Schieneninfrastruktur zu tragen sind. Es gibt aber auch andere Fälle. So wird in manchen Ländern die Verschubtätigkeit als Serviceleistung des Infrastrukturmanagers erbracht, in anderen wiederum ausschließlich vom bisherigen Monopolunternehmen. Wenn der Infrastrukturmanager (IM) diese Serviceleistung anbietet, wird dafür eine Gebühr eingehoben, die nicht kostendeckend sein muss. In diesem Fall wird die Verschubdienstleistung also subventioniert. In den einzelnen europäischen Ländern wird die Verschubtätigkeit in unterschiedlicher Form erbracht. Nachdem auch in Österreich anlässlich der bevorstehenden Änderung des Bundesbahngesetzes eine Änderung der Zuordnung des Verschubs erfolgen soll, wurde seitens der SCG mit Unterstützung der EU eine Erhebung unter der Regulierungsbehörden durchgeführt, um die jeweilige Situation des Verschubs zu erfassen und Vergleiche anstellen zu können. Insgesamt langten Antworten aus 16 Ländern ein. Die Kernfragen waren dabei die Bereitstellung der Verschublokomotiven und des Verschubpersonals. Die beiden Tabellen zeigen die jeweiligen Verhältnisse in den einzelnen Ländern.

Dabei zeigen sich durchaus unterschiedliche Verhältnisse. Das Verschubpersonal in den Knotenbahnhöfen wird lediglich in Österreich, Ungarn, der Schweiz und der Slowakei ausschließlich vom IM bereitgestellt, in Italien und Slowenien zumindest teilweise. Die Verschubloks in den Knotenbahnhöfen stammen nur in der Schweiz und in Österreich ausschließlich vom IM, wobei dieser in Österreich die Fahrzeuge von der Traktion anmietet. In Frankreich und Italien werden die Verschubloks teilweise vom IM bereitgestellt. Bei den übrigen Verschubtätigkeiten stellt laut Erhebung lediglich in Ungarn und der Slowakei der IM ausschließlich das Personal, in allen anderen Ländern kommt es entweder auch oder ausschließlich vom Incumbent bzw. den sonstigen EVUs. Auffällig ist auch , dass laut Erhebung in Slowenien, der Slowakei und in der Tschechischen Republik Verschubloks in Knotenbahnhöfen und für die Bedienung öffentlicher Ladegleise nur vom Incumbent bereit gestellt werden. In allen anderen Ländern können auch andere EVUs eigene Lokomotiven zur Bedienung der Ladegleise einsetzen.

Der Verschub wird nicht in allen Ländern von der Regulierung erfasst, manchmal gibt es auch unklare Verrechnungssätze. Auch wird der Zugang zu Verschubanlagen etwa in Frankreich durch die SNNB nur unzureichend geregelt. In manchen Verschubknoten wird verlangt, dass die eingesetzten Lokomotiven über spezielle technische Einrichtungen verfügen, so dass es dadurch Einschränkungen hinsichtlich der Verwendung eigener Lokomotiven gibt. In der täglichen Praxis ist aber auch festzuhal-

Verschubpersonal

Land	Verschub-knoten	Flächenverschub			PV-Verschub
		Ladegleise	Anschlussb.	Terminals	
Bulgarien	1,2	1,2	1,2	1,2	1
Dänemark	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Deutschland	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Frankreich	1	1,2	1,2	1,2	1
Großbritannien	2	2	2	2	
Italien	1,2,3	1,2,3	1,2	1,2	
Niederlande	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Norwegen	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Österreich	**3**	**1,2,3**	**1,2,3**	**1,2,3**	**3**
Rumänien	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Schweden	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Schweiz	3	1,2	1,2	1,2	1,2
Slowakei	3	1,3	3	3	3
Slowenien	1,3	1,3	1,2	1,2	1,3
Tschechische Republik	1	1	1,2	1,2	1
Ungarn	3	3	3	3	3

Verschublokomotiven

Land	Verschub-knoten	Flächenverschub			PV-Verschub
		Ladegleise	Anschlussb.	Terminals	
Bulgarien	1,2	1,2	1,2	1,2	1
Dänemark	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Deutschland	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Frankreich	1,2,3	1,2,3	1,2	1,2	1
Großbritannien	2	2	2	2	
Italien	1,2,3	1,2,3	1,2	1,2	
Niederlande	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Norwegen	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Österreich	**3**	**1,2,3**	**1,2,3**	**1,2,3**	**3**
Rumänien	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Schweden	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Schweiz	3	1,2	1,2	1,2	1,2
Slowakei	1	1	1,2	1,2	1
Slowenien	1	1	1,2	1,2	1,3
Tschechische Republik	1	1	1,2	1,2	1
Ungarn	1,2	1,2	2	2	1,2

Erläuterung:
1 = Incumbent
2= neue EVUs
3 = Infrastruktur-manager

Der Verschub in großen Verschiebebahnhöfen – wie hier in Wien Kledering – wird in Österreich von der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG abgewickelt, die dazu jedoch Triebfahrzeuge der ÖBB Traktion GmbH verwendet.

ten, dass die Benützung von Verschubknoten durch neue EVUs bestenfalls ein Ausnahmefall ist. Die neuen EVUs sind vorwiegend im Ganzzugverkehr tätig, im Wagenladungsverkehr wird Verschubtätigkeit nicht in den großen Verschiebebahnhöfen durchgeführt sondern auf kleineren Anlagen in Eigenregie. Problematisch ist eher der Zugang zu privaten Anschlussbahnen und zu Terminals, wo bisweilen Bedienungsverträge mit dem Incumbent bestehen, so dass ein neues EVU dort dessen Serviceleistung in Anspruch nehmen muss und bisweilen diskriminierendem Verhalten ausgesetzt ist. Diese Problematik wird als Thema der Regulierung an anderer Stelle dieses Berichts abgehandelt.

Life Cycle Kosten im Oberbau[1]

[1] Die SCG bedankt sich bei Dr. Stefan Marschnig, LCC rail consult, für wertvolle Anregungen und Informationen.

Die Kosten der Infrastruktur

Die Kosten der Instandhaltung von Oberbauanlagen erhalten in letzter Zeit mehr und mehr Aufmerksamkeit. Dabei werden die Kosten des Neubaus einer Anlage mit den Erhaltungskosten verglichen. Für den Eigentümer einer Infrastruktur ergeben sich für die Entscheidungsfindung in diesem Zusammenhang zwei entgegen gesetzte Ansätze:

– Neubau ohne Erhaltungsarbeiten
– Instandhaltung der bestehenden Anlage.

Bei der Entscheidung für einen Neubau sind folgende Kostenkomponenten zu berücksichtigen, wobei die Anfangsqualität alle weiteren Instandhaltungserfordernisse definiert:

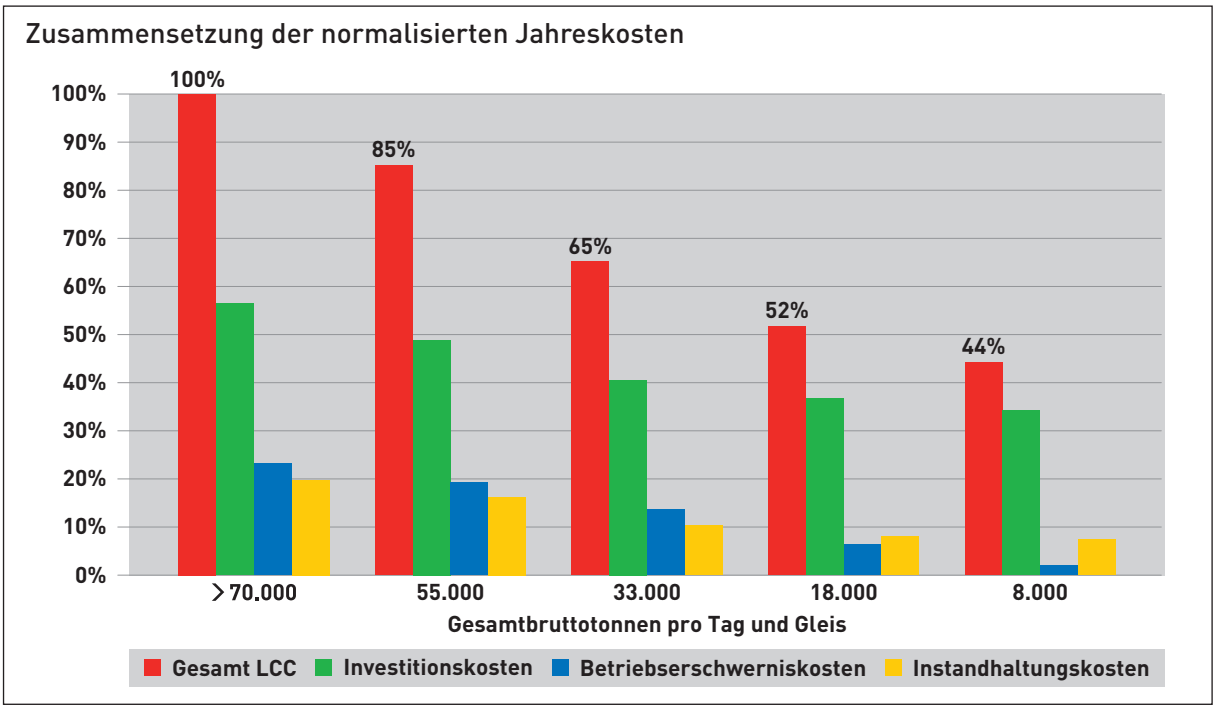
– Unterbau: je besser die Qualität, desto höher die Lebensdauer
– Weichen
– Radius
– Betriebserschwerniskosten
– Verkehrsbelastung
– Qualität der Triebfahrzeuge.

Es muss jedoch festgehalten werden, dass eine Instandhaltung auf verschiedenen Niveaus durchgeführt werden kann. Je nach Grad der Sanierung fallen unterschiedliche Kosten an, die Lebensdauer der Anlage wird jedoch erhöht. Die Entscheidung des Managements der Infrastrukturunternehmung muss sich daher nach den Wünschen für eine zukünftige Lebensdauer richten. Ohne Reparaturarbeiten verfällt die Anlage und muss neu gebaut werden. Dies mag zwar kurzfristig die billigste Lösung sein, langfristig entstehen jedoch sehr hohe Kosten.

Die Frage nach den Erhaltungskosten kann dabei ohne die gleichzeitige Berücksichtigung der Investitionskosten keinesfalls beantwortet werden. Je nach Zustand der betrachteten Anlage steht der Eigentümer bzw. der Betreiber der Infrastruktur vor der Entscheidung die Anlage weiter zu erhalten oder durch eine neue Anlage zu ersetzen. Unterschiedliche Instandhaltungsmaßnahmen kosten nicht nur ungleich viel, sondern haben einen wesentlichen Einfluss auf die Lebensdauer der Anlage, die durch entsprechende Erhaltung jedoch jedenfalls verlängert wird. Eine übermäßige Reduktion von Instandhaltungsmaßnahmen führt zwangsläufig dazu, dass die Anlage die erwartete Nutzungsdauer nicht erreicht. Das kurzfristige Einsparen von Geldern in der Erhaltung führt langfristig daher zu einer drastischen Erhöhung der Gesamtkosten, da zu einem früheren Zeitpunkt re-investiert werden muss. Die Kosten müssen letztlich sowohl das EIU als auch die EVU tragen.

Neben den bei der Entscheidung für eine weitere Erhaltung oder Re-investition der Anlage anfallenden Instandhaltungs- bzw. Baukosten, sind auch jene Kosten zu berücksichtigen, die nicht direkt in der Infrastruktur selbst entstehen, die jedoch bei den EVUs auftreten. Gleichzeitig erwirtschaften die EVUs durch negative Marktreaktionen aufgrund von betrieblichen Behinderungen weniger Umsatz, was ebenfalls im Rahmen der Betriebserschwerniskosten berücksichtigt wird.

Betriebserschwerniskosten entstehen durch Langsamfahrstrecken, da die Züge eine längere Zeit unterwegs sind. Weitere Kosten sind die Bereitstellung von Schienenersatzverkehren. Bei Betriebseinstellungen entstehen Umfahrungskosten aber auch Opportunitätskosten. Das heißt, dass ein Unternehmen sein Wagenmaterial in der gleichen Zeit bereits in einem anderen Bereich einsetzen und dem entsprechend weitere Umsätze erwirtschaften könnte. Betriebserschwerniskosten hängen in hohem Maße von der Verkehrsbelastung sowie den infrastrukturellen Gegebenheiten der Strecken ab. Bei schwächer belasteten Strecken (30.000 GesBt pro Tag) entstehen bei langen Sperren für Reinvestitionen (zwei Wochen) Kosten von



70.000 bis 80.000 € bei den EVU, während kürzere Sperren relativ geringe Kosten nach sich ziehen. Bei hoch belasteten Strecken (70.000 GesBt pro Tag oder rund 150 Züge pro Tag) können die Betriebserschwerniskosten bei zweiwöchigen Sperren auf bis zu 450.000 € anwachsen und auch in kurzen Einzelsperren von wenigen Stunden beträchtliche Größenordnungen erreichen.

Die Gesamtkosten des Oberbaus setzen sich aus zumindest 50% Abschreibung [2], rund 20% Instandhaltungskosten und einem entsprechenden Anteil an Betriebserschwerniskosten zusammen. Die Zusammensetzung der durchschnittlichen Jahreskosten (ohne Verzinsung des eingesetzten Kapitals) ändert sich mit der Verkehrsbelastung. Grundsätzlich ist anzumerken, dass der Abschreibung bei sinkender Verkehrsbelastung immer größere Bedeutung zufällt, während die Kostenpositionen Instandhaltung und vor allem Betriebserschwerniskosten sinken.

Weiters ist anzumerken, dass diese Kostenzusammensetzung nur dann in dieser Form auftritt, wenn Unterbau und Wasserableitung entsprechend funktionieren. Bei unzureichenden Unterbauqualitäten und fehlendem oder nicht funktionierendem Drainagesystem übersteigen Instandhaltungskosten und Betriebserschwerniskosten die Abschreibung und es treten deutlich erhöhte Gesamtkosten auf.

Die Einheitskosten für Investitions- und Instandhaltungsarbeiten sind in ihrer Höhe stark von der Länge des bearbeiteten Abschnitts beeinflusst und zeigen daher eine Abhängigkeit mit der zur Verfügung stehenden Sperrpause. Kurze Sperrpausen führen zu geringen Schichtleistungen und Bearbeitungslängen, was die Baustellenkosten erhöht, verhindern allerdings hohe Betriebserschwerniskosten. Es gilt hier, in Abhängigkeit der Streckenbelastung ein Optimum zu finden. Ebenso zeigen die Einheitskosten deutliche Unterschiede, ob tagsüber oder in der Nacht, wochentags oder am Wochenende gearbeitet wird. Nacht- und Wochenendarbeiten sind wegen der Zuschläge teurer, die Betriebserschwerniskosten müssen daher den Ausschlag geben, zu welcher Zeit die Arbeit zu

[2] Die Abschreibung basiert auf der technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer und entspricht daher nicht notwendigerweise der buchhalterischen Abschreibung.

den geringsten Einheitskosten führt. Während zumeist tagsüber Behinderungen des Personenverkehrs auftreten, führen Nachtsperren auf den meisten österreichischen Strecken zu Beeinträchtigungen der Abwicklung des Güterverkehrs.
Ein weiterer Aspekt der Bauarbeiten ist die Qualität der verwendeten Materialien. Zwar ist eine geringere Qualität mit geringeren Baukosten verbunden, die Haltbarkeit kann sich jedoch halbieren. Ist die Qualität des Unterbaus gut und werden von Beginn des Lebenszyklus Instandhaltungsarbeiten (kleinere Mängelbehebungen) durchgeführt, kann von einer Haltbarkeit einer Hauptstrecke von 25 Jahren ausgegangen werden. Dabei ist es notwenig, dass ca. alle 2,5 Jahre Stopfarbeiten durchgeführt werden. Ist bei der gleichen Frequenz bei einer Hauptstrecke der Unterbau von geringer Qualität, muss jedes Jahr gestopft werden und die Infrastruktur wird nach ca. 12 Jahren zu ersetzen sein. Die Kosten der Infrastruktur schnellen dadurch aber langfristig in die Höhe. Die Gesamtkosten im Verhältnis zu den normierten Life Cycle Kosten bei guter Qualität und regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten betragen in diesem Fall das 9,5 fache.

Instandhaltung bei wenig frequentierten Strecken und Anschlussbahnen

Bei den Gesamtkosten zeigt sich der Trend, dass Betriebserschwerniskosten bereits bei schwach frequentierten Strecken des Hauptnetzes der ÖBB kaum mehr ins Gewicht fallen. Bei der Betrachtung von Neben- und Anschlussbahnen kann also davon ausgegangen werden, dass praktisch keine Behinderungen des Betriebes entstehen, ohnehin seltenere Arbeiten großteils in Zugs- oder Betriebspausen erfolgen können und damit keine Betriebserschwerniskosten anfallen.
Gerade die Bepreisung von Anschlussbahnen ist für die Tätigkeit der SCG von Interesse, die Preise können zwischen den Grenz- und den Vollkosten angesiedelt sein. Große und daher teure Erhaltungsmaßnahmen werden in aller Regel bei Anschlussbahnen äußerst selten auftreten, da diese Gleise zumeist mit sehr geringen Geschwindigkeiten befahren werden und die Anzahl der Züge pro Tag ebenfalls gering ist.
Da bei entsprechendem Oberbau bereits Gleise im Hauptnetz der ÖBB Nutzungsdauern von 40 bis 50 Jahre erreichen können, kann bei Anschlussbahnen zumindest von einem Wert dieser Größenordnung ausgegangen werden. Es ist jedoch anzumerken, dass dies nur für ausreichende Qualität im Unterbau gilt.
Die gesamten Life Cycle Kosten (LCC) sinken bei geringerer Beanspruchung. Im Verhältnis zu einer Beanspruchung mit 70.000 t täglich sinken die LCC bei 8.000 t pro Tag auf ca. 44% der Kosten.

Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich ableiten, dass die Betriebserschwerniskosten bei geringer Nutzung gegen Null konvergieren. Die Abschreibung und die Instandhaltungskosten konvergieren bei geringer Nutzung gegen einen Mindestwert, der sich bei rund 15.000 € pro km bzw. bei unter 5.000 € pro km jährlich einpendeln wird. Die durchschnittlichen Jahreskosten des Oberbaus auf Basis der LCC können sich daher in einer Größenordnung von maximal 20.000 € bewegen.
Die Nutzungsdauer von Gleisen mit Schotteroberbau ist in erster Linie durch die Komponente Schotter limitiert, in weiterer Folge durch die Haltbarkeit der Betonschwellen (50 Jahre).
Es kann festgehalten werden, dass ein Infrastrukturmanager durch Langsamfahrstellen Investitionen in die Zukunft verschieben kann, auf diese Art allerdings Kosten zu den EVUs umwälzt.

Die Erneuerung des Oberbaus wie hier im Bild bei Stockerau ist nur dann nachhaltig, wenn auch die Qualität des Unterbaus entsprechend gewährleistet wird.

Instandhaltungsarbeiten sinken bei geringen Verkehrsbelastungen und niedrigen Geschwindigkeiten, müssen jedoch immer die Befahrbarkeit der Gleise sicherstellen. Eine entsprechende Erhaltung der Wasserwegigkeit (Drainagepflege, Unkrautbeseitigung) stellt daher das Mindestmaß dar. Die daraus resultierenden Kosten spiegeln die unterste Marke der Grenzkosten wider.

Bei Anschlussbahnen spielt der Unterbau kaum eine Rolle, da nur mit geringer Geschwindigkeit gefahren wird. Weiters stellt sich die Frage der Nutzung. Wenn nur wenige Züge mit geringen Achslasten die Anschlussbahn befahren, ist die Qualität des Unterbaus sekundär. Meist genügt es mit Unkrautvernichtungsmittel den Pflanzenbewuchs zu verhindern. Alle anderen Erhaltungsarbeiten sind bei geringer Nutzung, Schrittgeschwindigkeit und geringer Nutzlast nicht notwendig. Die Kosten der Erhaltung sind damit marginal. Daraus folgt eine Bepreisung der Anschlussbahn, die im Grenzkostenbereich (Unkrautvernichtung) anzusiedeln ist.

Von Bedeutung im Zusammenhang mit Anschlussbahnen ist die Frage nach der Qualität der Anschlussweiche, die in einem stark frequentierten Hauptgleis liegt. Hier ist die Kostenaufteilung zwischen den beiden Betreibern des Haupt- bzw. Anschlussgleises zu diskutieren.

Bei der Schienen-Control Kommission anhängige Verfahren zur Bepreisung von Anschlussbahnen wurden bisher so gelöst, dass im Wege der Einzelfallbetrachtung (Geschichte, Förderung, technische Gegebenheiten etc.) vorgegangen worden ist. Daraus ergeben sich nur bedingt allgemeingültige ableitbare Grundsätze.

Anreizregulierung

Wie im Kapitel über die Marktentwicklung dargestellt, ist es sinnvoll Monopolunternehmen zu regulieren. Die Theorie kennt mehrere Verfahren zur Regulierung der Preise.

Die Regulierung von Monopolunternehmen wurde lange Zeit als eine Aufgabe angesehen, die als reine Kontrolle wahrgenommen wurde. Dabei stand die Ausarbeitung von optimalen Tarifen im Vordergrund. Diese wurden nach ihrer Implementierung nur selten hinterfragt und somit nicht weiter beurteilt.

Erst mit der Weiterentwicklung der Regulierungstheorie in den 1990er Jahren wurde über nichtlineare Preise diskutiert und Informationsasymmetrien besprochen. Regulierung ist also ein Vertrag zwischen dem Regulator einerseits (Prinzipal) und dem Unternehmen andererseits (Agent).[1] Zentrales Anliegen einer Regulierung kann nur sein, dass Anreize (Belohnung und Bestrafung) sozial erwünschte Ergebnisse erzielen. Dabei ist es durchaus im Sinne der Regulierungsbehörde, dass das Unternehmen ein gewisses Maß an Freiheitsgraden in der Entscheidung hat.

[1] Für eine ausführliche Diskussion des Prinzipal-Agent-Problems vgl. z. B. Stiglitz (2000, S. 202 ff.)

Die beste Lösung (first best solution) des Regulierungsproblems wären Grenzkostenpreise, die jedoch nicht kostendeckend sind. Die nächste Variante (second best) der Regulierung wären so genannte Ramsey-Preise. Hier stellt sich jedoch das Problem der unvollkommenen Information der Regulierungsbehörde, da in diesem Fall die Kosten- und Nachfragefunktionen der Märkte bekannt sein müssten. Damit verbleibt die Variante der Regulierung mittels verteilungspolitischer und praktischer Restriktionen.

Die Weiterentwicklung der Regulierungstheorie wurde erstmals in Großbritannien in der Praxis erprobt. Gegenüber British Telecom wurde in den frühen 1980er Jahren eine Price-Cap Regulierung eingeführt. Der Ansatz akzeptiert den Informationsfortschritt, den das regulierte Unternehmen gegenüber der Behörde hat. Das Unternehmen ist jedoch dahingegen kontrolliert, dass es eine exogene Preisvorgabe hat.

Weitere Anreiz setzende Regulierungsvarianten sind yardstick regulation und profit sharing *(Kunz in: Knieps, 2000, s. 46 f.)*.

Charakteristika der Regulierung mittels Price Caps

Eine Regulierung durch Price Caps zeichnet sich durch drei Merkmale aus:

- Es wird auf vergangenheitsbezogene Überprüfung der Tarife verzichtet. Vielmehr werden die Preise der voraussichtlichen Inflation und Produktivität angepasst. Der Term RPI – X beschreibt die Preisentwicklung. Im gegenständlichen Fall beschreibt RPI die Inflation selbst. X symbolisiert einen Parameter, der von der Regulierungsbehörde festzusetzen ist.
- Gegenstand der Regulierung ist das Preisniveau. Die Preisstruktur wird nicht berührt.
- Es werden mehrere in der Zukunft liegende Perioden reguliert. Bis zu einer neuerlichen Festlegung des Price Caps werden Gewinne, die das Unternehmen während der Periode erzielt, nicht berücksichtigt.

Bei dieser Form der Regulierung kommt dem Tarifniveau eine zentrale Rolle zu. Einzelpreise werden einer Gewichtung unterzogen. In Großbritannien wird daher eine Durchschnittsgröße als Maß für Änderungen des Price Caps verwendet. Die zu regulierenden Umsätze werden durch einen Bezugswert dividiert (Revenue yield approach). Beispielsweise wird der Durchschnittserlös je Passagier der British Airport Authority herangezogen.

Beim Average revenue yield approach stellen die jeweiligen Mengen der untersuchten Produktionsperiode die Gewichte dar. Diese kön-

nen mittels Preissetzung des Anbieters beeinflusst werden.
Praktische Relevanz erlangte das Regulierungsinstrument des Price Caps in Großbritannien in den Bereichen Telekommunikation, Elektrizität, Gas, Wasser, Eisenbahn und Flughäfen *(Kunz, 2000)*.

Die Berechnung des X-Faktors

Die Regulierungsbehörde ist verpflichtet den Faktor X zu bestimmen. Der X-Faktor gibt jene Größe an, um die sich das Niveau der um die Inflation bereinigten gewichteten Outputpreise erhöhen kann beziehungsweise senken muss. Es gibt drei Varianten, um den Faktor X zu berechnen:

- Die Berechung schließt die Kostenstruktur und die Produktivität des Unternehmens ein. Nachteil dabei ist jedoch, dass das Unternehmen wenig Anreiz verspüren wird die eigene Effizienz zu steigern, da die veröffentlichte Produktivitätssteigerungen die Basis der zukünftigen Preisbeschränkung darstellen.
- In einem mehrperiodischen Cashflow-Modell setzt den Faktor X fest und bestimmt sich über Kapitalkosten.
- Weiters bietet sich die Variante des Vergleichs der Kosten- und Produktivitätsentwicklungen von Konkurrenten an.

Gegenstand der Regulierung ist dabei immer ein sog. monopolitischer Bottleneck *(vgl. M+A Artikel)*.
Sollte es während der Regulierungsperiode zu einem technischen Fortschritt kommen und ein neues Produkt wird in den Markt eingeführt, ist eine Änderung des Regulierungsregimes nicht notwendig, wenn es ein enges Substitut zu diesem Gut gibt.
Die optimale Dauer einer Regulierungsperiode beträgt zwischen drei und fünf Jahren.
Je länger eine Periode dauert, desto größer ist für Unternehmen der Anreiz Kosteneinsparungen zu erzielen, da die daraus resultierenden Gewinne erst bei der nächsten Festlegung des X-Faktors berücksichtigt werden.
Neue Investitionen während einer Periode seitens der Unternehmen bergen die Gefahr in sich, dass eine angemessene Kapitalverzinsung über die Periode hinaus nicht möglich ist. Aus Konsumentensicht ist eine Regulierungsperiode jedoch mit der Sicherheit verbunden, dass es zu keinen Preissteigerungen kommen kann. Ein Unternehmen kann jedoch Kosten sparen indem es bei der Qualität der Leistung spart. Eine Überwachung der Qualitätsstandards ist daher unumgänglich. Im Fall des britischen Eisenbahnwesens ist eine Überwachung der erbrachten Leistungen und ein damit verbundenes Belohnungs- und Bestrafungssystem eingeführt worden.
Weiters besteht die Gefahr eines strategischen Verhaltens der Unternehmen, da es höhere als die tatsächlichen Kosten angeben kann, da es immer einen Informationsvorsprung gegenüber der Regulierungsbehörde haben wird.[2]

[2] Für eine ausführliche Diskussion vgl. z. B. Fölzer (2002).

Die Regulierung der britischen Eisenbahnen

Bereits im Jahr 1994 wurden in Großbritannien das Netz und der Betrieb mit dem Ziel eines intramodalen Wettbewerbs getrennt. Das Netz wurde Drittunternehmen geöffnet und privatisiert. Im Jahr 2002 wurde das Netz an Network Rail verkauft. Wegen des starken Einflusses des britischen Verkehrsministeriums und der Tatsache, dass es sich um ein Nonprofit-Unternehmen handelt, wird dieser Vorgang vielfach als Verstaatlichung bezeichnet. Seit einer neuerlichen Reform und der damit verbundenen tatsächlichen Nationalisierung der Infrastruktur im Jahr 2004 besteht ein so genanntes binding agreement zwischen Network Rail und dem Verkehrsministerium. Die Leistungen von Network Rail werden beurteilt. Weiters werden die

maximale Höhe der jährlichen Subventionen festgelegt. Es besteht jedoch keine Verpflichtung der Auszahlung der Subventionen. In einem Kontrollbericht werden periodisch Neu- und Ausbaustrecken festgelegt.
Network Rail ist dem Office of Rail Regulation (ORR) unterworfen, damit Diskriminierungen ausgeschlossen werden können. Weiters unterliegt das Unternehmen einem Price-Cap, um die Trassenpreise zu regulieren. Die Kontrolle durch das ORR erfolgt in Perioden, die fünf Jahre dauern. Dabei werden vom ORR die erzielten Geschäftsergebnisse und die Entwicklung von Network Rail kontrolliert. Während des Prüfungsvorganges werden auch Kostensteigerungen, die von dritter Seite zu verantworten sind, berücksichtigt. Obwohl die Regulierungsbehörde strenge Regeln anwendet, gibt es nach wie vor einen gestalterischen Spielraum für Network Rail. Als Benchmark der Regulierung dient ein internationaler Vergleich der Kosten von Infrastrukturbetreibern. Gewünschtes Verhalten wird finanziell gefördert, unerwünschtes Verhalten hingegen mit Geldstrafen belegt. Die Anreize, die in fünfjährigen Abstand gesetzt werden, bestehen darin, dass die Obergrenzen der Nutzungsentgelte festgesetzt werden und das Unternehmen die Effizienz steigern soll. Je effizienter Network Rail arbeitet, desto höher ist der Gewinn des Unternehmens.
Folgende Punkte stehen zur Diskussion:

- Abbau überflüssiger Netzteile, Instandhaltung und Ausbau des Netzes.
- Minimierung der Verspätungen, Reduzierung der Überbuchungen von Trassen mit Hilfe eines Performance Regimes
- Planung von Baustellen, damit Verspätungen in den Fahrplan eingehen können.
- Gehälter mit variablen Bestandteilen des höheren Managements von Network Rail
- Verbesserung bei der finanziellen Ausstattung von Network Rail

Literatur

Bundesnetzagentur (2008): Abschlussbericht der Bundesnetzagentur zur Einführung einer Anreizregulierung im Eisenbahnsektor

Stiglitz, J (2000): The Economics of the Public Sector, Norton & Company, New York, London

Fölzer C. (2002): Price Cap Regulierung am Beispiel der Eisenbahnen Großbritanniens, in: Fremuth, W. und Parak, C. (Hrsg.) Regulierung der Deregulierung von Infrastrukturmärkten, Manz, Wien, S. 127- 138

Kunz, M. (2000): Regulierungsregime in Theorie und Praxis. In: Knieps, G./Brunekreeft, G. (Hrsg.): Zwischen Regulierung und Wettbewerb. Physica, Heidelberg, S. 45–79.

Eigentümerstruktur

Achenseebahn AG

Bahnhofstraße 1-3
A-6200 Jenbach

Eigentumsverhältnisse:
Achenkirchen 7,31%
Eben 22,01%
Jenbach 15,98 %
Streubesitz 54,7 %

Bayerische Cargo Bahn GmbH

Edisonallee 5
D-89231 Neu-Ulm

Eigentumsverhältnisse:
Veolia GmbH 100 %

Cargo Center Graz Betriebsgesellschaft mbH & CoKG

Am Terminal 1
A-8402 Werndorf

Kommanditisten:
Steiermärkische Bank und Sparkassen Aktiengesellschaft
RLB – Beteiligungs- und Treuhandgesellschaft m. b. H.
Landes-Hypothekarbank Steiermark Aktiengesellschaft
Wenzel GmbH
RWL Transport GmbH
Andradit Vermögensverwaltung GmbH
Glanz Beteiligungs GmbH

City Air Terminal Betriebsgesellschaft.m.b.H. (CAT)

A-1300 Wien-Flughafen
PO Box 1

Eigentumsverhältnisse:
Flughafen Wien AG 50,1 %
ÖBB Personenverkehr AG 49,9 %

DB Fernverkehr AG

Lennéstr. 5
D-10785 Berlin

Eigentumsverhältnisse:
Deutsche Bahn AG 100 %

DB Regio AG

Lennéstr. 5
D-10785 Berlin

Eigentumsverhältnisse:
Deutsche Bahn AG 100 %

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Köflacher Gasse 35 - 41
A-8020 Graz

Eigentumsverhältnisse:
Republik Österreich 100 %

Innsbrucker Verkehrsbetriebe u. Stubaitalbahn GmbH

Pastorstraße 5
A-6010 Innsbruck

Eigentumsverhältnisse:
Innsbrucker Kommunalbetriebe AG 51 %
Land Tirol 4 %
Stadt Innsbruck 45 %

Linzer Lokalbahn AG

Rathaus
A-4041 Linz

Eigentumsverhältnisse:
Stadt Linz (54,l %)
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH (StH) (35,3 %)
Stadt Eferding (2,6 %)
Gemeinde Kirchberg-Thening (1 %)
Gemeinde Neumarkt/Hausruck (1 %)
Gemeinde Prambachkirchen (1 %)
Gemeinde Waizenkirchen (1 %)
Gemeinde Wilhering (1 %)
Stadt Leonding (1 %)
Stadt Peuerbach (1 %)
Streubesitz (1 %)

Logistik Service GmbH

Lunzerstrasse 41
A-4031 Linz

Eigentumsverhältnisse:
voestalpine Stahl GmbH 100 %

Lokalbahn Lambach-Vorchdorf – Eggenberg AG

Kuferzeile 32
A-4810 Gmunden

Eigentumsverhältnisse:
Republik Österreich 72,5 %
Streubesitz 1,1 %
Land Oberösterreich 11,0 %
Gemeinde Lambach 9,4%
Gemeinde Vorchdorf 3,3%
Stern & Hafferl 2,7%

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

Kastenbauerstraße 2
D-81677 München

Eigentumsverhältnisse:
Railion Deutschland AG 30 %
RTC-Rail Traction Company SpA 30 %
STR-Brenner Schienentransport AG 20 %
Kombiverkehr GmbH & Co KG 20 %

(Auch zwischen den Gesellschaften
untereinander bestehen Verflechtungen)

LTE Logistik und Transport GmbH

Reininghausstraße 3
A-8020 Graz

Eigentumsverhältnisse:
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH 50 %
Porr Solutions Immobilien- und
Infrastrukturprojekte GmbH 50 %

Lokalbahn Mixnitz – St. Erhard

Wienerbergstraße 11
A-1100 Wien

Eigentumsverhältnisse:
RHI Refractories Raw Material GmbH

Majestic Imperator Train de Luxe Waggon Charter Gesellschaft m.b.H.

Opernring 4/8
A-1010 Wien

Eigentumsverhältnisse:
Sibylle Rieck 24,4 %
Gottfried Rieck 75,6 %

Montafonerbahn AG

Bahnhofstraße 15 a+b
A-6780 Schruns

Eigentumsverhältnisse:
Land Vorarlberg 11,2 %
Stadt Montafon 54,5 %
Streubesitz 22,8 %
Vorarlberger Illwerke AG 11,5 %

Neusiedler Seebahn AG Infrastrukturbetreiber

Bahnhofplatz 5
A-7041 Wulkaprodersdorf

Eigentumsverhältnisse:
Republik Österreich 49,81 %
Land Burgenland 49,05 %
MNV Zrt (Republik Ungarn) 1,14 %

Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH

Bahnhofplatz 1
A-2734 Puchberg am Schneeberg

Eigentumsverhältnisse:
Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. 50 %
ÖBB Personenverkehr AG 50 %

ÖBB Infrastruktur Bau AG

Vivenotgasse 10
A-1120 Wien

Eigentumsverhältnisse:
ÖBB Holding 100 %

ÖBB Infrastruktur Betrieb AG

Elisabethstraße 9
A-1010 Wien

Eigentumsverhältnisse:
ÖBB Holding 100 %

ÖBB Personenverkehr AG

Wagramer Straße 17-19
A-1220 Wien

Eigentumsverhältnisse:
ÖBB Holding 100 %

ÖBB Traktion GmbH

Langauergasse 1
A-1150 Wien

Eigentumsverhältnisse:
ÖBB Personenverkehr AG 51%
Rail Cargo Austria AG 49%

ÖBB Technische Services GmbH

Grillgasse 48
A-1110 Wien

Eigentumsverhältnisse:
ÖBB Personenverkehr AG 49%
Rail Cargo Austria AG 51%

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG

Matyas kiraly ut 19
H-9400 Sopron

Kolingasse 13
A-1090 Wien

Bahnhofplatz 5
A-7041 Wulkaprodersdorf

Eigentumsverhältnisse:
Republik Ungarn 61,01 %
Republik Österreich 33,30 %
Speditionsholding GmbH 5,69 %

(Die Speditionsholding GmbH steht zu 100% im Eigentum der Rail Cargo Austria)

Rail Cargo Austria AG

Erdberger Ländle 40 – 48
A-1030 Wien

Eigentumsverhältnisse:
ÖBB Holding 100 %

Rail Professionals Stütz GmbH

Pallenbergstraße 31d
A-1130 Wien

Eigentumsverhältnisse:
Wolfgang Stütz 100 %

RCN rail center Nürnberg GmbH & Co. KG

Katzwangerstraße 175
D- 90461 Nürnberg

Eigentumsverhältnisse:
Stahlberg-Rönsch GmbH & Co KG 100%

RTS Rail Transport Service GmbH

Puchstraße 184a
A-8055 Graz

Eigentumsverhältnisse:
Swietelsky Baugesellschaft m.b.H 90 %
Ing. Reinhard Zeller 10%

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation

Bayerhamerstraße 16
A-5020 Salzburg

Eigentumsverhältnisse:
Land Salzburg 42,56 %
Stadt Salzburg 31,31 %
Energie Oberösterreich,
Service und Beteiligungs GmbH 26,13 %

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH

Eggenberger Straße 20
A-8020 Graz

Eigentumsverhältnisse:
Land Steiermark 100 %

Steiermärkische Landesbahnen

Eggenberger Straße 20
A-8020 Graz

Eigentumsverhältnisse:
Land Steiermark 100 %
Wirtschaftsbetrieb des Landes Steiermark, ohne eigene Rechtspersönlichkeit, keine Firmenbuch-Nummer vorhanden!

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH

Kuferzeile 32
A-4810 Gmunden

Eigentumsverhältnisse:
Stern & Hafferl Holding GmbH 99,73 %
Stern & Hafferl Verwaltungs-GmbH 0,27 %

Stubaitalbahn

siehe Innsbrucker Verkehrsbetriebe u. Stubaitalbahn GmbH

Südburgenländische Regionalbahn GmbH

Bahnstraße 1
A-7503 Großpetersdorf

Eigentumsverhältnisse:
Autoreisen Schuch 95,0 %
Sonstige 5,0 %

Südost Bayern Bahn / DB-Regio Netz VerkehrsgmbH

Bischoff-von-Ketteler-Straße 1
D-88453 Mühldorf

Eigentumsverhältnisse:
DB Regio AG 100 %

TX-Logistik GmbH

Am Concorde Park E2/13
A-2320 Schwechat

Eigentumsverhältnisse:
TX Logistik AG (Deutschland) 100 %

(Die TX Logistik AG ihrerseits befindet sich zu 51% im Besitz der Trenitalia und zu 49% im Besitz der Gründungsgesellschafter)

Verbund Austrian Hydro Power AG Höhenb.Schoberboden-Reißeck

Am Hof 6a
A-1010 Wien

Eigentumsverhältnisse:
Verbund Austria Hydro Power AG 100%

Wiener Lokalbahnen AG

Eichenstraße 1
A-1121 Wien

Eigentumsverhältnisse:
100% Wiener Stadtwerke Holding AG

Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Austraße 1
A-6200 Jenbach

Eigentumsverhältnisse:
Zillertaler Gemeinden 60%
Streubesitz 40%

ÖBB Holding AG

Wienerbergstrasse 11
A-1100 Wien

Eigentumsverhältnisse:
100% Republik Österreich

Aufgaben gem. § 4 Bundesbahnstrukturgesetz

RHEB Rheinhessische Eisenbahn GmbH

Elsterstrasse 24
D-12526 Berlin

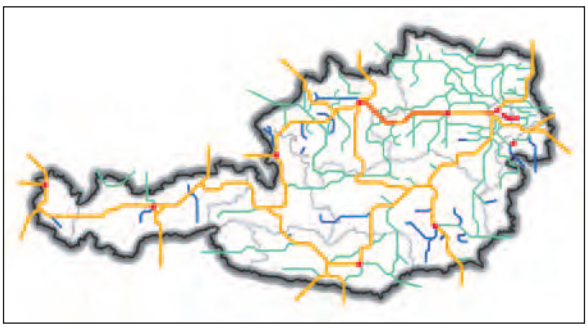
Eigentumsverhältnisse:
Hubert Grippekoven 100%

Anmerkung: Über das Vermögen der Rheinhessische Eisenbahn GmbH ist am 13.08.2007 um 11.45 Uhr das Insolvenzverfahren eröffnet worden.

Marktteilnehmer

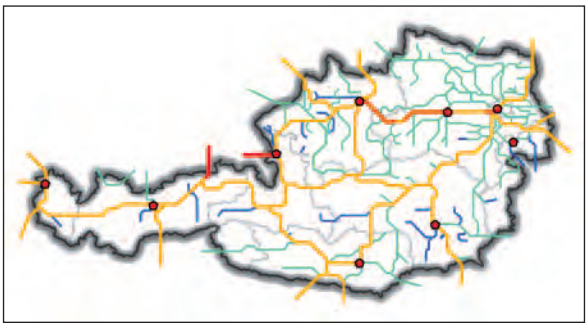
Neben österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzen auch einige Eisenbahnverkehrsunternehmen der Nachbarländer die österreichische Eisenbahninfrastruktur.
In den nachfolgenden Grafiken wird die Nutzung der österreichischen Eisenbahninfrastruktur durch die in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen grafisch dargestellt. Bei der farbigen Kennzeichnung der Netznutzung werden die von den Eisenbahnunternehmen genutzten Teile der Infrastruktur rot hervorgehoben. Die Anzahl der gefahrenen Züge und die beförderten Tonnagen sind aus den Grafiken nicht ablesbar.

City Air Terminal Betriebsges.m.H. Österreichisches EVU



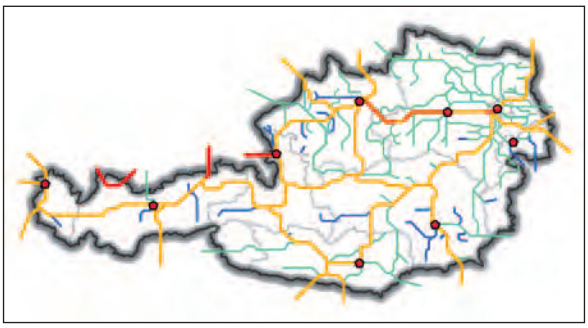
Österreichisches EVU. Schneller Personenverkehr mit dreiteiligen Doppelstockwendezüge zwischen Wien Mitte und Flughafen Wien Schwechat.

DB Fernverkehr AG



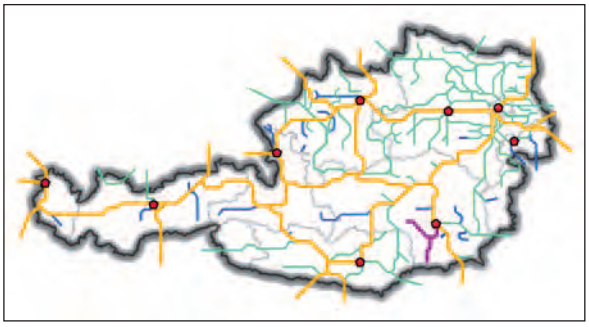
Die DB Fernverkehr AG ist ein Deutsches EVU und eine 100% Tochter der Deutsche Bahn AG. In Zusammenarbeit mit ÖBB PV werden grenzüberschreitende Fernverkehre nach Salzburg und Kufstein angeboten.

DB Regio AG



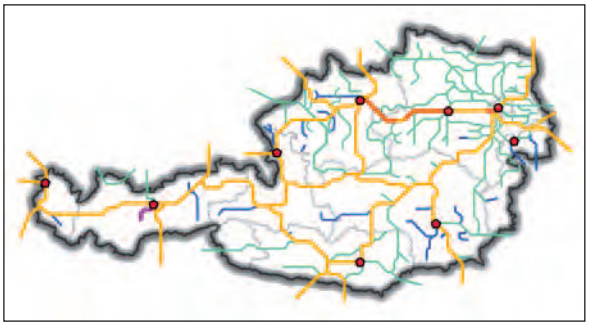
Die DB Regio AG ist ein Deutsches EVU und eine 100% Tochter der Deutsche Bahn AG. Die DB Regio AG betreibt den Regionalverkehr im Außerfern sowie grenzüberschreitende Regionallinien nach Salzburg und Kufstein.

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH



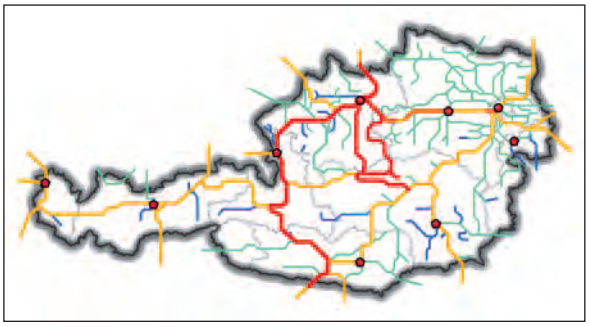
Österreichisches integriertes Eisenbahnunternehmen, mit Leistungen auf der eigenen Strecke von Graz nach Köflach und Wies-Eibiswald sowie regionalem Güterverkehr im Raum Lavamünd. 2008 wurden das Taktangebot verbessert.

Innsbrucker Verkehrsbetriebe u. Stubaitalbahn GmbH



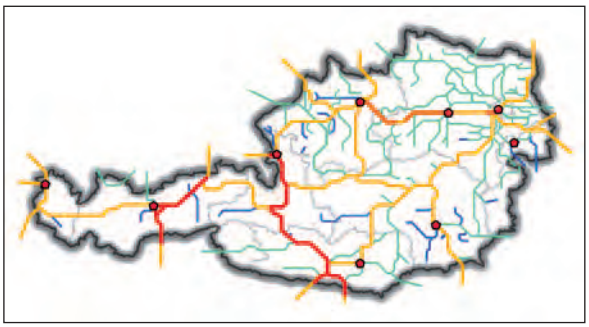
Ein österreichisches Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Schwerpunkt im Personennahverkehr von Innsbruck nach Fulpmes, wobei eine Vernetzung mit der Innsbrucker Straßenbahn erfolgt. Neue Niederflurfahrzeuge sowie ein Halbstundentakt wurden 2008 beschafft und eingeführt.

Logistik Service GmbH



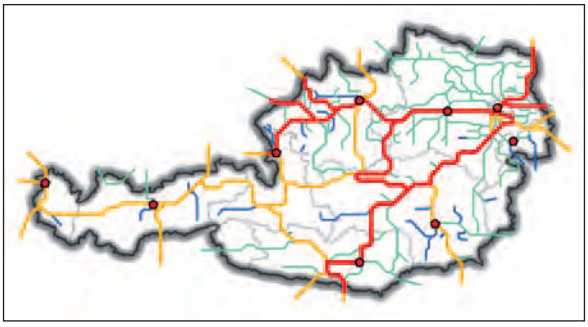
Österreichisches EVU, das neben dem Werksbahnnetz der VOEST im Güterverkehr tätig ist. Diverse Rohstofftransporte werden von Eisenerz, Steyrling und Summerau bzw. Břeclav nach Linz geführt. Zwischenprodukte werden über den Tauern nach Tarvisio abtransportiert.

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH



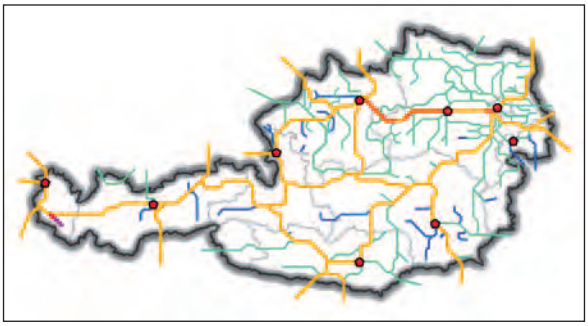
Das Unternehmen ist im alpenquerenden Güterverkehr über die Transitachsen Brenner und Tauern tätig. Die Verkehre werden teilweise mit Partnern (z.B. mit der Rail Traction Company) in den jeweiligen Ländern abgewickelt. Das Frachtspektrum reicht vom KLV bis zu Stahl- und Autozügen.

LTE Logistik und Transport GmbH



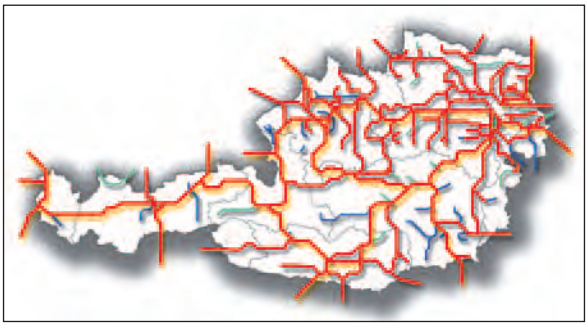
Österreichisches EVU mit einer Tochter in der Slowakei.
Die LTE Logistik und Transport GmbH betreibt Güterverkehr auf der Donauachse Passau – Wien sowie Kerosintransporte Koper – Villach – Gesäuse – Wien Schwechat, die seit Dember 2008 über den Semmering direkt nach Schwechat geführt werden
Die LTE ist überdies Mitglied der Rail Freight Alliance „European Bulls“, ein Kooperationsnetzwerk privater europäischer Eisenbahnverkehrsunternehmen. Schwerpunkt stellt zunehmend die Donauachse da.

Montafonerbahn AG



Die Montafonerbahn AG ist ein österreichisches integriertes Eisenbahnunternehmen.
Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit liegt im Personennahverkehr zwischen Bludenz und Schruns, wobei die Durchbindung nach Bregenz gemeinsam mit der ÖBB PV AG erfolgt.

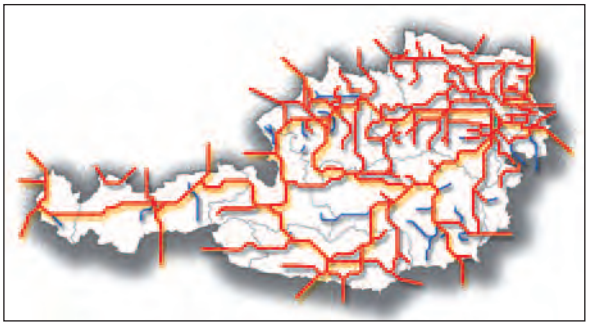
ÖBB Personenverkehr AG



Die ÖBB Personenverkehr AG ist eine 100% Tochter der ÖBB Holding.

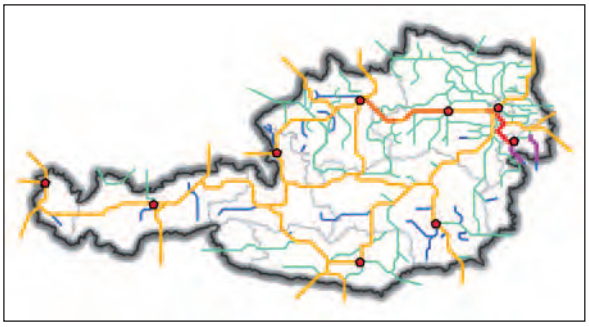
Die ÖBB Personenverkehr AG erbringt einen Großteil des Personenverkehrs auf dem österreichischen Schienennetz. In Zusammenarbeit mit den Nachbarbahnen werden zahlreche Euregio-Verbindungen nach Tschechien, Slowakei, Ungarn und Deutschland geführt.
2008 wurden erstmalig railjet-Züge geführt.

ÖBB Traktion GmbH



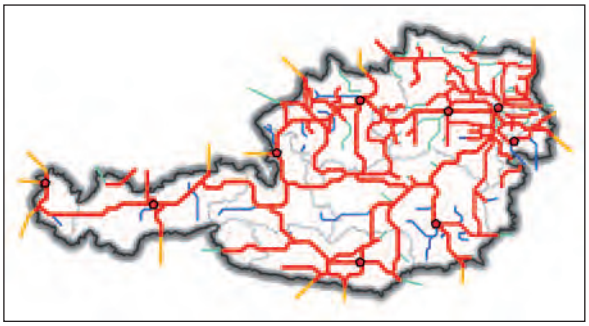
Die ÖBB-Traktion GmbH ist zu 49% im Besitz der Rail Cargo Austria AG und zu 51% der ÖBB Personenverkehr AG.
Die ÖBB-Traktion GmbH stellt die Lokomotiven und Triebfahrzeugführer für die ÖBB Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria zur Verfügung. Eine weitere Dienstleistung ist die Bereitstellung aller Wagendienste innerhalb der ÖBB Holding.

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG



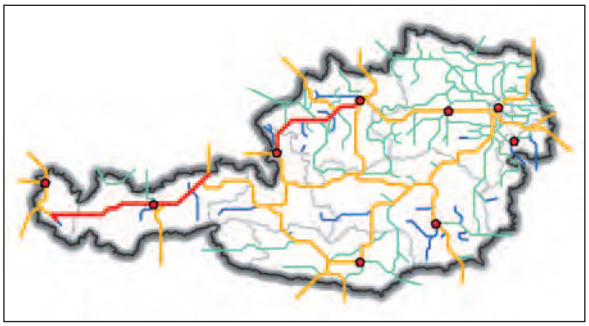
Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG betreibt auch die Strecke der Neusiedlersee Bahn, wobei die Züge in Gemeinschaft mit der ÖBB PV AG betrieben werden. Im Personen- und Güterverkehr ist die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn ein wichtiges Bindeglied zwischen Österreich und Ungarn.

Rail Cargo Austria AG



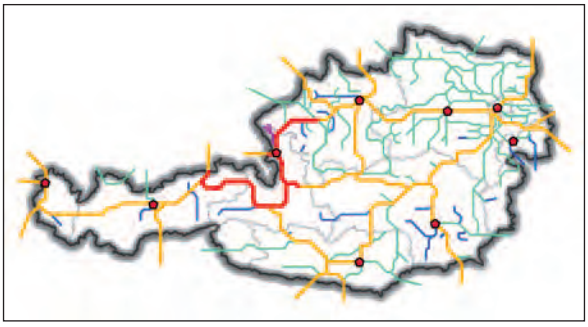
Die Rail Cargo Austria AG ist eine 100%-Tochter der ÖBB Holding.
Neben dem Verkehr auf dem ÖBB-Infrastrukturnetz werden auch Züge auf den Netzen der GKB, CCG, ROeEE gefahren, aber auch Kooperationen mit den genannten Bahnen eingegangen. Auch in Slowenien hat die RCA mittlerweile eine Zulassung und führt eigene Züge.

RTS Rail Transport Service GmbH



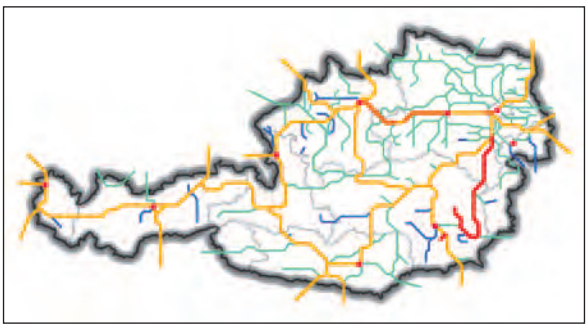
Tätigkeitsfeld sind Güterverkehrsleistungen inkl. Sondertransporte in Österreich und den Nachbarländern. 2008 wurde verstärkt das Bauzuggeschäft durchgeführt. Über einen Zwischenhändler konnten ehemaligen Dieselloks der Reihe 2143 beschafft werden.

Salzburger Lokalbahnen



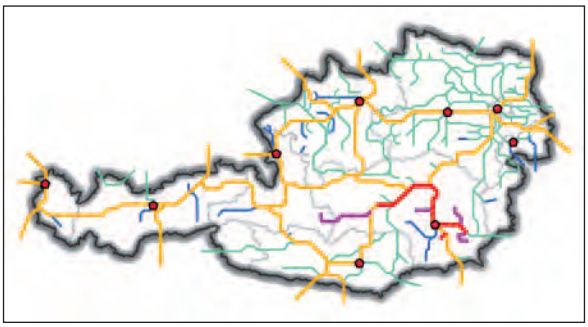
Die Salzburger Lokalbahnen sind eine 100% Tochter der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation, die den Regionalverkehr nach Lamprechtshausen/Trimmelkam übernimmt. Nach der Übernahme der Schafbergbahn konnte auch die nicht vernetzte Pinzgauer Lokalbahn übernommen werden. Loks und/oder Personal werden auch den andern EVU´s zur Verfügung gestellt.

Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH



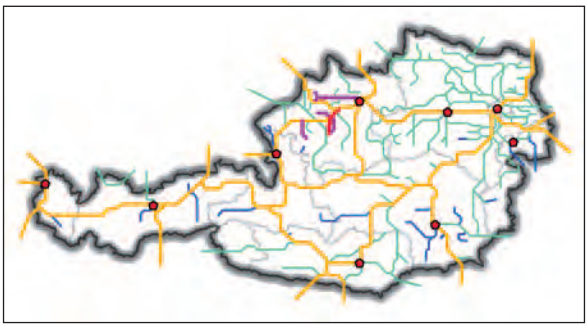
Die Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH ist ein österreichisches Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Schwerpunkt Güterverkehr, wobei vor allem die Ganzugstransporte Gleisdorf – Wr. Neustadt zu nennen sind, die dort von der RCA in die Slowakei weitergeführt werden.

Steiermärkische Landesbahnen



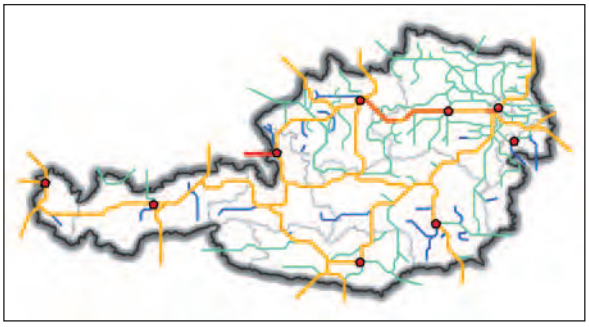
Die Steiermärkischen Landesbahnen sind zu 100% im Besitz des Landes Steiermark.
Neben dem Güterverkehr auf dem eigenen Netz und dem Netz der ÖBB zählt auch der Betrieb von Terminals zu den Tätigkeitsbereichen der Steiermärkischen Landesbahnen.

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH



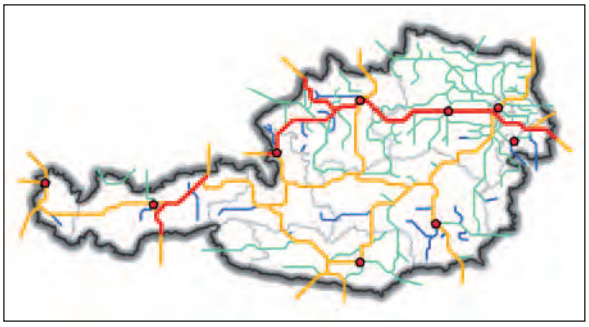
Die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH ist ein österreichisches Eisenbahnunternehmen mit Schwerpunkt im Personennahverkehr. Deutlich verbessert wurde das Fahrplanangebot auf der LILO, speziell im Bereich Linz – Eferding. Im Auftrag der RCA werden lokale Güterverkehre in Oberösterreich abgewickelt.

Südost Bayern Bahn/DB-Regio Netz VerkehrsgmbH



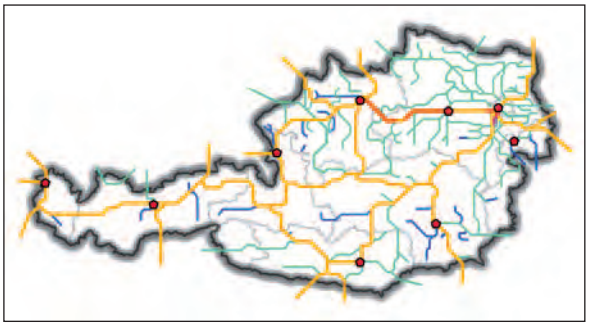
Die Südost Bayern Bahn ist ein integriertes Eisenbahnunternehmen und eine 100% Tochter der Deutschen Bahn AG.
In Österreich fährt die Südost Bayern Bahn Personenzüge.

TX-Logistik GmbH



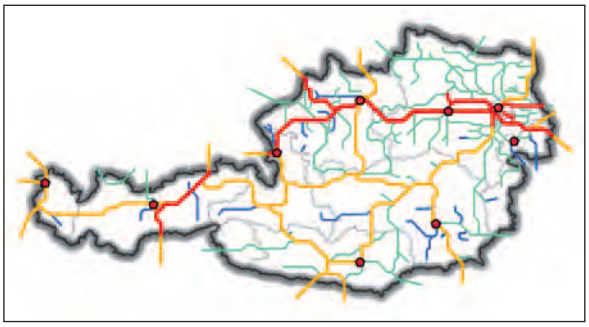
Die TX-Logistik AG ist ein deutsches Eisenbahnunternehmen mit einer österreichischen Tochter, der TX-Logistik Austria GmbH. In Österreich werden als Kerngeschäft Ganzzüge im Transit über die Brenner- und Donauachse gefahren.

Wiener Lokalbahnen AG



Die Wiener Lokalbahnen AG ist ein österreichisches Eisenbahnunternehmen mit Personennahverkehr auf eigener Strecke zwischen Wien Meidling und Baden Josefsplatz. Verknüpft mit den Wiener Linien wird zwischen Wien und Baden ein attraktiver 15min Takt angeboten. 2008 kamen überdies zusätzliche Niederflurfahrzeuge zum Einsatz.

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH



Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH ist ein österreichisches Eisenbahnunternehmen und eine 100% Tochter der WLB. Das Unternehmen wurde 2007 gegründet. Die WLC fährt vor allem Container und andere Ganzzüge nach und durch Österreich, wobei auch das Terminal Enns bedient wird. 2008 wurde noch mit den Genehmigungen der WLB gefahren.

Sicherheitsbescheinigung auf dem ÖBB-Netz, derzeit aber kein Betrieb in Österreich:

RCN

Rail Center Nürnberg
Logistik GmbH
Katzwanger Strasse 175
D-90461 Nürnberg
schroeder@contrack.de
www.railcenter.de

RHEB

Rheinhessische Eisenbahn GmbH
Basilikastrasse 3
D-55411 Bingen am Rhein
info@rheb.de
www.rheb.de

Verkehrsgenehmigung als EVU, aber noch keine Sicherheitsbescheinigung im ÖBB-Netz:

MIT

Majestic Imperator Train de Luxe Waggon Charter Gesellschaft m.b.H.
Opernring 4/8
A-1010 Wien
www.imperialtrain.com

RPS

Rail Professionals Stütz GmbH
Pallenbergstraße 31d
A-1130 Wien
stuetz.w@railprofi.com
www.railprofi.com

Die Adressen der Regulatoren in Europa

Österreich

Schienen-Control GmbH
Schienen-Control Kommission
Frankenberggasse 9/5
A-1040 Wien
Tel: +43 1 5050707
Fax: +43 1 5050707-17
Homepage: www.scg.gv.at
E-mail: office@scg.gv.at

Dänemark

Danish Railway Complaint Board & Ministry of Transport
Frederiksholms Kanal 27
DK-1220 Copenhagen K
Tel: +45 33 92 43 81
Fax: +45 33 38 14 37
Homepage: www.trm.dk
E-mail: trm@trm.dk

Belgien

Service Régulation du Transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-national.
Rue du Progrès 80, Boîte 5
B-1030 Bruxelles
Tel: +32 2 277 45 23
Fax: +32 2 277 42 70
Homepage: www.mobilit.fgov.be
E-mail: info.mob@mobilit.fgov.be

Deutschland

Bundesnetzagentur
Abteilung Eisenbahnregulierung
Tulpenfeld 4
D-53113 Bonn
Tel: +49(0)22814-9921
Fax: +49(0)22814-6700
Homepage: www.bundesnetzagentur.de
E-mail: netzzugang_schiene@bnetza.de

Bulgarien

Railway Administration Executive Agency
5, Gurko Str.
BG-1080 Sofia
Tel: +35 929 405 506
Fax: +35 929 876 769
E-mail: iaja@mt.government.bg

Estland

Estonian Competition Authority
Anna 6
EE-15072 Tallinn
Tel: +372 667 2576
Fax: +372 667 2401
Homepage: www.mkm.ee
Homepage: www.konkurentiasmet.ee
E-mail: info@mkm.ee

Finnland

Finnish Rail Agency
Jakonkatu 3, PO Box 84
FIN-00101 Helsinki
Tel: +358 20 77 67 611
Homepage: www.rautatievirasto.fi

Frankreich

Mission de Contrôle des activités ferroviaires
Arche de la Défense
FR-92055 La Defense
Tel: +33 1 40 81 87 03
Fax: +33 1 40 81 17 22
Homepage: www.equipement.gouv.fr
E-mail: mcaf@equipement.gouv.fr

Griechenland

Ministry of Transport and Communication
Anastaseos Str. 2
GR-10191 Papagou, Athens
Tel: +30 210 650 80 89
Fax: +30 210 650 84 91
Homepage: www.yme.gov.gr
E-mail: d.apostolinas@yme.gov.gr

Großbritannien

Office of Rail Regulation
One Kemble Street
London, WC2B4AN
Tel: +44 20 7282 2000
Fax: +44 20 7282 2043
Homepage: www.rail-reg.gov.uk
E-mail: agnes.bonnet@orr.gsi.gov.uk

Italien

Ufficio per la Regolazione dei
servizi ferroviari
Via Giuseppe Caraci 36
IT-00157 Rom
Tel: +39 06 41 58 3612-3620
Fax: +39 06 41 58 5810
Homepage: www.infrastrutturetrasporti.it

Lettland

State Railway Administration
Riepnieku 2
LV-1050 Riga
Tel: +371 723 44 72
Fax: +371 723 41 05
Homepage: www.vgi.lt
E-mail: juris.iesalnieks@vda.gov.lv

Litauen

State Railway Inspectorate
Pamenkalnio 26-2
LT-01114 Vilnius
Tel: +370 5243 0493
Fax: +370 5243 0493
Homepage: www.vgi.lt
E-mail: d.mazetis@vgi.lt

Luxemburg

Ministry of Transport
11, rue Notre-Dame
L-2938 Luxembourg
Tel: +352 22 478 4883
Fax: +352 24 18 17
Homepage: www.gouvernement.lu/ministeres/mini_transport.html
E-mail: andre.bisser@tra.etat.lu

Zuständig für Marktbeobachtung:
Ministry of Transport and Communications
PO Box 8010 Dep.
NO-0030 Oslo
Tel: +47 22 24 90 90
Fax: +47 22 24 95 70
Homepage: www.sd.dep.no
E-mail: postmottak@sd.dep.no

Norwegen

The Norwegian Railway Inspectorate
(zuständig für Beschwerden)
Wergelandsveien 3
NO-0167 Oslo
Tel: +47 22 99 59 00
Fax: +47 22 99 59 03
Homepage: www.sjt.no
E-mail: post@sjt.no

Niederlande

Office of Transport regulation
P.O Box 16326
NL-2500 BH The Hague
Tel: +31 70 330 1764
Fax: +31 70 330 3370
Homepage: www.nmanet.nl
E-mail: info@nmanet.nl

Polen

Office for Rail Transport
Ul. Chalubinskiego 4
00-928 Warszawa
Tel: +22 626 80 11
Fax: +22 830 07 98
Homepage: www.utk.gov.pl
E-mail: trl@utk.gov.pl

Portugal

Instituto Nacional do Transporte Ferroviario
Rua Padre Luis Aparicio 7
PT-1150-248 Lisboa
Tel: +351 21 317 89 00
Fax: +351 21 317 89 10
Homepage: www.intf.pt
E-mail: intf@intf.pt

Rumänien

Railway Supervision Council
Ministry of Transport, Construction and Tourism
Dinicu Golescu blvd, Nr 38, sector 1
RO-010873 Bucharest
Tel: +4021 319 61 80
Fax: +4021 319 61 51
Homepage: www.mt.ro
E-mail: stancu@mt.ro

Slowakei

Railway Regulatory Authority (URZD)
Mileticova 19
SK-820 05 Bratislava 25
Tel: +421 2 50255 284
Fax: +421 2 55568 002
Homepage: www.urzd.sk
E-mail: jasurkova@urzd.sk

Slowenien

Ministry of Transport of the Republic of Slovenija
Langusova 4
SI-1535 Ljubljana
Tel: +386 1 478 84 16
Fax: +386 1 478 81 46
Homepage: www.mzp.si
E-mail: mzp.zeleznice@gov.si

Spanien

Comité de Regulacion Ferroviara - CRF
Paseo de la Castellana 67
ES-28071 Madrid
Tel: +34 915 97 9924
Fax: +34 915 97 9342
Homepage: www.fomento.es
E-mail: midorrego@mfom.es

Schweden

Swedish Rail Agency (Järnvägsstyrelsen)
Borganäsvägen 26, Box 14
SE-78121 Borlänge
Tel: +46 (0) 243-24 69 00
Fax: +46 (0) 243-24 69 99
Homepage: www.jvs.se
E-mail: jvs@jvs.se

Schweiz

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
Monbijoustraße 51A
CH-3003 Bern
Tel: +41 (0) 31 322 55 84
Fax: +41 (0) 31 323 54 75
Homepage: www.ske.ch
E-mail: santina.bevington@bav.admin.ch

Tschechische Republik

The Rail Authority
Drazni urad
Wilsonova 8
CZ-121 06 Praha 2
Tel: +420(0)224 229 937
Fax: +420(0)972 241 831
Homepage: www.du-praha.cz
E-mail: sekretariat@du-praha.cz

Ungarn

Department or Railway Regulatory Administration
National Transport Authority
Múzeum utca 11
H-1088 Budapest
Tel: +36 1 511 7102
Fax: +36 1 511 4669
Homepage: www.nkh.hu
E-mail: office@nkh.gov.hu

United Kingdom

Office of Rail Regulation
One Kemble Street
UK-London WC2B4AN
Tel: +44 (0) 20 72 82 2000
Fax: +44 (0) 20 72 82 2043
Homepage: www.rail-reg.gov.uk
E-mail: contact.cct@orr.gsi.gov.uk

Irland, Malta, Zypern

kein Regulator

Quellenangabe

AK (2009): Zur Zukunft öffentlicher Dienstleistungen. Die Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen und deren Auswirkungen auf Qualität, Beschäftigte und Produktivität am Beispiel der Sektoren Postdienstleistungen, Öffentlicher Personennahverkehr, Elektrizität und Krankenhäuser, FORBA Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt, Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Nr. 7

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, diverse Berichte

Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, diverse Berichte

Catharin, G., Gürtlich, G. H.(2006); Eisenbahngesetz. Kommentar samt ökonomischen und rechtlichen Grundlagen der Eisenbahnen; Wien: Linde

Commission of the European Communities: Case No COMP/M.4746 – Deutsche Bahn/English Welsh & Scottish Railway Holdings (EWS)

DVZ (2009):Krise könnte M&A-Markt kräftig befeuern, Deutsche Verkehrszeitung, 26.02.09 (http://www.dvz.de/index.php?id=329&uid=6251&L=0, Stand von 30.4. 2009).

E- Control, diverse Berichte

Eisenbahn Österreich, diverse Ausgaben

Eisenbahn Revue international, diverse Ausgaben

Eurailpress, diverse Berichte

Fölzer C. (2002): Diversifikation versus Konzentration. Die industrielle Struktur der Obersteiermark. Diss. Univ. Graz, TU Wien.

Fölzer, C. (2005): Dasein oder nicht Dasein – das ist hier die Frage. Die Daseinsvorsorge im Verkehrswesen, in: Wirtschaftspolitische Blätter 3/2005

Gabler (1992): Gabler Wirtschaftslexikon, Band 5, Gabler, Wiesbaden

Geschäftsberichte aller sonstigen österreichischen Eisenbahnunternehmen

Geschäftsberichte der ÖBB 2003 – 2008

IBM Global Business Services/ Kirchner, C. (2007): Liberalisierungsindex Bahn 2007

Kahl, A. (2005): Der öffentliche Personennahverkehr auf dem Weg zum Wettbewerb.

Knieps G. (2005): Wettbewerbsökonomie. Regulierungstheorie, Industrieökonomie, Wettbewerbspolitik, Springer, Berlin, Heidelberg, New York.

Mitteilung der Kommission: Fortsetzung der Integration des europäischen Eisenbahnsystems – drittes Eisenbahnpaket

ÖBB Fahrpläne Österreich

ÖBB-Bau AG

ÖBB-Betrieb AG

ÖBB-PV Intern 2008

ÖROK (1994): Modellbearbeitung Regionalwirtschaftliches Konzept Östliche Obersteiermark, in: Österreichische Raumordnungskonferenz, Schriftenreihe Nr. 116, Wien

ÖVG Spezial (Band 52): Eisenbahnverkehr – Theoretische Grundlagen und Praxis, 2006

Protokolle der SCK-Sitzungen im Jahr 2008

Puwein, W. (2006): Langfristige Auswirkungen einer Energieverteuerung auf den Verkehr, WIFO-Monatsberichte 10, Wien

Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen

Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung

Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung

Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems

Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur

Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen

Schienenverkehr Aktuell, diverse Ausgaben

Statistik Austria, diverse Publikationen

Steindl S. (2009): Konjunkturverschlechterung beschleunigt sich, in: WIFO Monatsberichte 3/2009, S. 159-167

Tichy G. (1992): Technologiepolitik, Industriepolitik und Wettbewerbsfähigkeit. In: Wirtschaftspolitische Blätter, 4, S. 408-415

VCÖ, diverse Publikationen

Verordnung (EG) Nr. 1371/ 2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

VERSA, diverse Publikationen

Wirtschaft und Umwelt, diverse Publikationen

WKO, Fachverband der Schienenbahnen: Artikel von Mag. Gstettenbauer: Zusammenfassende Information zum Dritten Eisenbahnpaket, zur Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste (PSO) sowie zur Anerkennung von Eisenbahnfahrzeugen (Cross Acceptance)

Fotos

BMVIT (S. 3), Dr. Kummer (S. 17), Dr. Rießberger (S. 17), alle übrigen Fürnkranz, DI Vanicek, Beier bzw. SCG.

Grafiken

GD Energie und Verkehr (S. 43), alle übrigen SCG und Atelier Tintifax.

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Redaktion
Schienen Control GmbH,
GF Georg Fürnkranz
Frankenberggasse 9/5, A-1040 Wien
Tel.: 0043/1/505 0707
Fax: 0043/1/505 0707 17
email: office@scg.gv.at
www.scg.gv.at
Grafik und Druck:
Atelier Tintifax, Breitenfurt
www.tintifax.biz