

## Vorwort der Geschäftsführung

Sehr geehrte Leserinnen und Leser!

In der Frühlingsausgabe unseres Newsletters möchte ich die Gelegenheit wahrnehmen, Ihnen das 1. Symposium der Schienen-Control zum Thema „Wettbewerb und Regulierung im Schienenverkehr“ anzukündigen. Die ganztägige Veranstaltung findet am Dienstag, den 30. September 2014, im Dachsaal der Urania Wien statt und wird in Kooperation mit der ÖVG abgehalten. Der Fokus in diesem Jahr liegt auf der Entgeltregulierung. In Kombination aus Vorträgen von ExpertInnen aus verschiedenen Bereichen und einer Podiumsdiskussion soll das Thema intensiv erörtert und diskutiert werden.

Ihre Anmeldung ist schon jetzt unter [symposium2014@schienencontrol.gv.at](mailto:symposium2014@schienencontrol.gv.at) möglich. Ein „Save the date“ mit einem ersten Programmentwurf versenden wir in den nächsten Tagen per E-Mail.

Darüber hinaus wollen wir Sie über aktuelle Entwicklungen und rechtliche Neuerungen aus dem Regulierungs- und Schlichtungsbereich informieren sowie das Erscheinen des Marktberichtes der IRG-Rail (Independent Regulators Group-Rail) bekanntgeben. Es freut mich sehr, dass es der IRG-Rail gelungen ist, die Erhebungsmethodik und die in den einzelnen Ländern herangezogenen Kennzahlen zu vereinheitlichen, um die Marktentwicklung international vergleichbar zu machen. Der neue IRG-Rail Marktbericht wurde im Februar 2014 veröffentlicht. Neben der Darstellung der Ergebnisse des Bahnsektors aus dem Jahr 2012 werden erstmals auch Fragestellungen zu Serviceleistungen behandelt.

Herzliche Grüße,

**Maria-Theresia Röhsler**, Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH

---

## Aktuelles aus der Regulierungsarbeit

### Neues Bundesverwaltungsgericht

Mit 1. Jänner 2014 hat das neue Bundesverwaltungsgericht seine Tätigkeit aufgenommen. Gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission und der Schienen-Control GmbH kann nun eine Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden. Die Beschwerde muss binnen vier Wochen nach der Zustellung des Bescheides bei der belangten Behörde (d.h. der Schienen-Control GmbH bzw. der Schienen-Control Kommission) eingebracht werden. Es besteht keine Anwaltpflicht.

Eine Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht hat grundsätzlich aufschiebende Wirkung. In der Beschwerde können auch neue Tatsachen vorgebracht werden. Eine Ausnahme stellen jedoch Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission dar, die den Zugang zur Schieneninfrastruktur und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen betreffen. Solche Beschwerden haben grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung. Neue Tatsachen und Beweise können in diesen Beschwerden nur insofern vorgebracht werden, als sie der Beschwerdeführer im Verfahren vor der belangten Behörde nicht vorbringen konnte.

Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet über die Beschwerde binnen sechs Monaten. Über Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission in Verfahren gemäß §§ 72 und 73 EISbG hat das Bundesverwaltungsgericht binnen zwei Monaten zu entscheiden.

Gegen Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts kann Revision an den Verwaltungsgerichtshof und Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden.

## **Zugang zu technischen Einrichtungen**

Ebenso wie die Nutzung der Schieneninfrastruktur ist die Nutzung von technischen Einrichtungen für die Zugangsberechtigten von essentieller Bedeutung. Dementsprechend sieht das Eisenbahngesetz vor, dass den Zugangsberechtigten Personenbahnhöfe, Güterterminals, Häfen, Verschubbahnhöfe, Zugbildungseinrichtungen, Abstellgleise, Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen sind. Auch die in den Einrichtungen erbrachten Dienstleistungen sind diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen, wobei Eisenbahnverkehrsunternehmen den Zugangsberechtigten nur die Durchführung von Verschubbetrieb, nicht jedoch auch die anderen in technischen Einrichtungen erbrachten Leistungen anbieten müssen.

Der Zugang zu technischen Einrichtungen hat in der Arbeit der Schienen-Control große Bedeutung, da die Schienen-Control häufig Anfragen von Zugangsberechtigten erhält, die die Nutzung technischer Einrichtungen betreffen.



## Schlichtungsstelle – wir vermitteln zwischen Fahrgästen und Bahnen

### Fahrkartenpreise im internationalen Vergleich

Die Schienen-Control untersuchte auch im Berichtsjahr 2013 wieder ausgewählte Strecken im Hinblick auf deren Preisentwicklung. Der Preisvergleich einer Fahrt mit einem Normalticket zwischen Österreich und seinen sieben Nachbarländern (ohne Liechtenstein) stellt einen guten Vergleich der Preisniveaus dar. Verglichen wurden die auf den Internetseiten veröffentlichten Preise der nachstehend angeführten marktführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, für unterschiedlich lange Entfernungen, im Regional- und Fernverkehr:

- Ungarn: MAV-START,
- Slowakei: ŽSR (Železnice Slovenskej Republiky),
- Slowenien: SŽ (Slovenske Železnice),
- Italien: FS/Trenitalia,
- Tschechien: ČD (České Dráhy),
- Schweiz: SBB (Schweizerischen Bundesbahnen),
- Deutschland: DB (Deutsche Bahn) und
- Österreich: ÖBB-PV (ÖBB Personenverkehr).

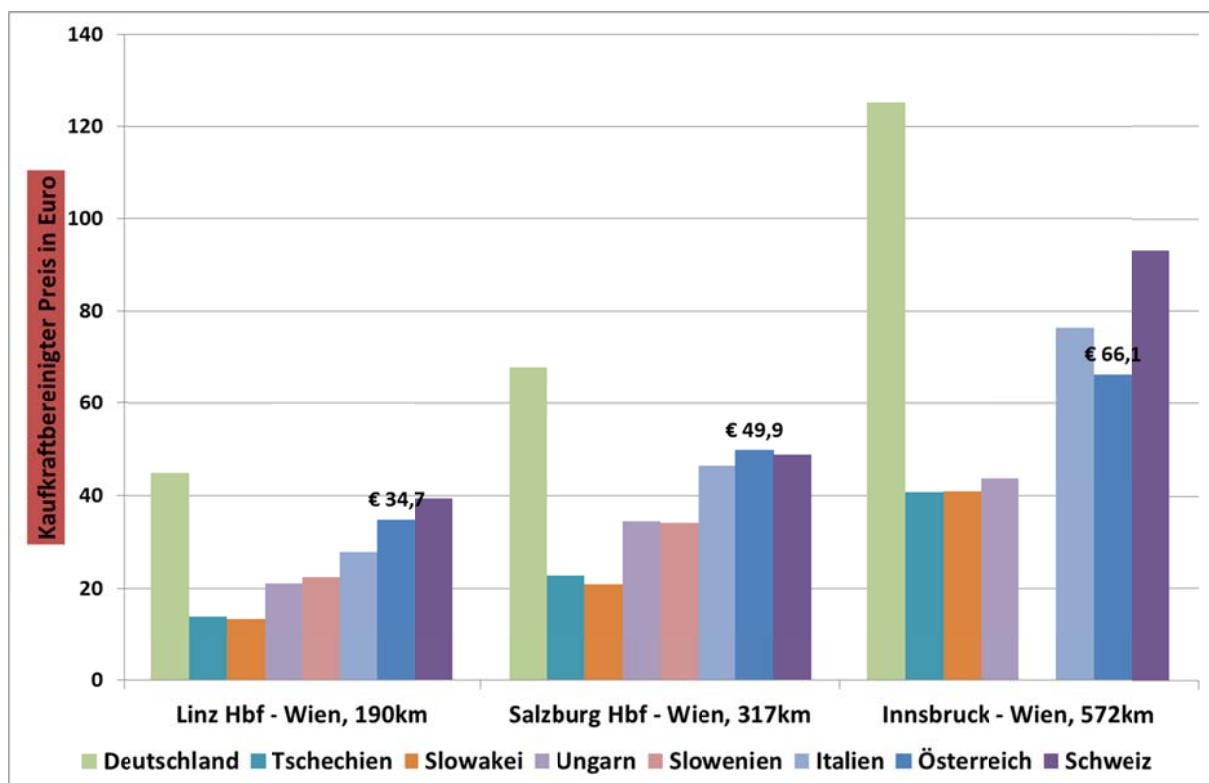


Abbildung: kaufkraftbereinigter Fahrkarten –Normalpreis 2. Klasse von Österreich und den Nachbarstaaten im Fernverkehr (ausgenommen Liechtenstein). Quelle: Websites der Bahnen ÖBB-PV, MAV-START, ŽSR, SŽ, FS, ČD, DB, SBB. Preisstand inkl. möglicher Fernverkehrszuschläge: Internetpreise Jänner 2014.

Anzumerken ist, dass ein Vergleich der Fahrkartenpreise zunehmend schwieriger wird, da das Preissystem vieler Bahnunternehmen aufgrund von Relationstarifen oder Zuschlägen immer komplexer wird. Die leicht vergleichbaren Kilometertarife wurden in einigen Ländern im Fernverkehr durch die so genannten Relationstarife abgelöst, bei denen Angebot und Nachfrage, aber auch andere Faktoren wie etwa die Geschwindigkeit bzw. die Reisezeit die Tariffhöhe bestimmen. Dies erschwert zwar die Ermittlung exakter Preise insbesondere im Fernverkehr, allerdings können generelle Schlüsse über das Preisniveau in den einzelnen verglichenen Ländern gezogen werden. Im Vergleich wurde die oft unterschiedliche Qualität der Angebote nicht berücksichtigt.

## **Ergebnis aller sieben verglichenen Relationen im Jahr 2013:**

### Ohne Kaufkraftbereinigung:

- Auf den untersuchten Relationen liegen die durchschnittlichen Ticketpreise der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Spitzenfeld, gefolgt von den Fahrkartenpreisen der Deutschen Bahn (DB) und der ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV).
- Als günstigste Bahnen erwiesen sich die slowakische Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) und die tschechische České Dráhy (ČD), an dritter Stelle liegt die ungarische MAV-START.

### Mit Kaufkraftbereinigung:

Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die unterschiedlichen Preise auch kaufkraftbereinigt dargestellt. Dazu wurden die Werte des Eurostat<sup>1</sup>, unter Einbeziehung der Kaufkraft und des Devisenmarktkurses, herangezogen.

- Kaufkraftbereinigt rücken die durchschnittlichen Ticketpreise der DB vor die der ÖBB-Personenverkehr AG gefolgt von den durchschnittlichen Fahrkartenpreisen der SBB, wobei bis auf eine Verbindung die Preisunterschiede zwischen ÖBB-Personenverkehr AG und SBB knapp ausfallen.
- Bei den günstigsten Bahnen ändert sich durch die Kaufkraftbereinigung weniger. Die ŽSR und die ČD bleiben die billigsten Bahnen.

Mehr dazu im neuen Fahrgastbericht 2013 (Erscheinungsdatum: Ende Mai 2014).

---

<sup>1</sup> <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>. Eurostat ist das statistische Amt der Europäischen Union (EU) mit Sitz in Luxemburg

## **Internationale Zusammenarbeit**

### **Independent Regulators Group-Rail (IRG-Rail)**

Die Zusammenarbeit der unabhängigen europäischen Regulierungsbehörden wurde im Jahr 2013 erfolgreich fortgesetzt. Der Dachverband der IRG-Rail umfasst nunmehr 24 Mitglieder.

### **Internationaler Marktbericht**

Im März 2014 wurde von der IRG-Rail der nunmehr zweite Marktbericht veröffentlicht. Gegenüber dem Vorjahr wurde der Themenkreis erweitert, es wurden erstmals auch Daten zu Serviceeinrichtungen erhoben. Neu ist auch, dass nunmehr Zeitreihen vorliegen und daher Entwicklungstrends dargestellt werden konnten. Der Bericht behandelt das Jahr 2012, der gegenüber dem Jahresbericht der Schienen-Control spätere Erscheinungstermin erklärt sich aus den unterschiedlichen Erhebungszeiträumen in den einzelnen Ländern.

Den gesamten Marktbericht (Annual Market Monitoring Report, nur in Englisch verfügbar) finden Sie unter: <http://www.irg-rail.eu/public-documents/2013/>.

### **Güterverkehrskorridore**

Im November 2013 wurde der Güterverkehrskorridor 7 eröffnet, der auch Österreich betrifft. Seither ist es möglich, vorkonstruierte Zugtrassen im Adhoc-Verkehr zu bestellen. Für den Jahresfahrplan 2015 läuft die Bestellfrist für derartige Trassen noch bis April 2014. Die Regulierungsbehörden entlang des Korridors haben mittlerweile eine Vereinbarung abgeschlossen, welche Zuständigkeiten und Verfahrensabläufe regelt. Nach der formalen Unterzeichnung wird die Vereinbarung auf unserer Homepage veröffentlicht.

---

---

## **Marktbeobachtung**

Im Jahr 2013 gab es keine markanten Veränderungen im österreichischen Eisenbahnnetz. Es wurden lediglich einige, schon bisher nicht mehr planmäßig betriebene Nebenbahnstrecken, auch formal stillgelegt.

In Österreich gibt es aktuell elf vernetzte Eisenbahninfrastrukturunternehmen und 33 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Normalspurnetz Züge führen. Neu hinzugekommen sind 2013 die Cargo Service GmbH (CargoServ) mit Sitz in Linz und die Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB) in Deutschland. Die Alpine Bau GmbH ist durch Insolvenz vom Markt verschwunden. CargoServ ist im Güterverkehr tätig und hat als Tochter der Logistik Service

GmbH deren Verkehr im ÖBB-Netz übernommen. Die BOB nahm im Dezember 2013 den Personen-Regionalverkehr von München und Rosenheim nach Kufstein und Salzburg auf.

Im Schienengüterverkehr war im zweiten Halbjahr 2013 ein Anstieg gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres zu erkennen. Es erfolgte eine Steigerung von 43 auf rund 43,5 Mrd. Bruttotonnenkilometer. Im Jahr 2013 ist insgesamt wieder eine leichte Erholung eingetreten. Die Verkehrsleistung der Rail Cargo Austria AG war zwar leicht rückläufig, doch die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten ihre Leistung erneut steigern. Deren Marktanteil erhöhte sich auf rund 19 Prozent.

---

## **Impressum:**

### **Herausgeber und Redaktion**

Schienen-Control GmbH, GF Mag. Maria-Theresia Röhler, LL.M., MBA

Praterstraße 62–64, 1020 Wien

T: +43 1 5050707

office@schienencontrol.gv.at, www.schienencontrol.gv.at

### Hinweis:

Aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung und besseren Lesbarkeit wird im Newsletter (außer im Vorwort) bei personenbezogenen Bezeichnungen nur die männliche Form verwendet. Darin ist das weibliche Geschlecht einbezogen.