

Vorwort der Geschäftsführung

Sehr geehrte Leserinnen und Leser!

Mit der Frühlingsausgabe unseres Newsletters möchte ich die Gelegenheit wahrnehmen, Ihnen das zweite Symposium der Schienen-Control zum Thema „Wettbewerb und Regulierung im Schienenverkehr“ anzukündigen. Die ganztägige Veranstaltung wird in Kooperation mit der ÖVG abgehalten und findet am Dienstag, den 29. September 2015, im Dachsaal der Urania Wien statt.

Aufgrund der positiven Rückmeldungen der TeilnehmerInnen nach dem vorjährigen Symposium haben wir uns entschlossen, auch in diesem Jahr ein wettbewerbsrechtliches Thema in einer Kombination aus Vorträgen und einer Podiumsdiskussion zu erörtern und zu diskutieren.

Ein „Save the date“ mit einem ersten Programmwurf erhalten Sie in Kürze per E-Mail. Ihre Anmeldung nehmen wir gerne schon jetzt unter symposium2015@schienencontrol.gv.at entgegen.

Darüber hinaus wollen wir Sie über aktuelle Entwicklungen aus dem Regulierungs- und Schlichtungsbe-
reich informieren sowie das Erscheinen des dritten internationalen Marktberichtes der IRG-Rail (Independent Regulators Group-Rail) bekanntgeben. Am dritten Marktbericht haben 19 Länder teilgenommen. Dadurch ist es nun möglich, einen Vergleich zwischen 19 europäischen Schienenverkehrsmärkten zu ziehen und Entwicklungstrends über drei Jahre abzuleiten. Eine positive Entwicklung, vor allem wenn man bedenkt, dass die Marktbeobachtung bis zur Umsetzung des Recast¹ des 1. Eisenbahnpaketes in vielen Ländern noch nicht gesetzlich vorgeschrieben ist.

Ich wünsche Ihnen eine angenehme Frühlingszeit!

Herzliche Grüße,

Maria-Theresia Röhler

Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH

Aktuelles aus der Regulierungsarbeit

Bestätigung des Bescheides der Schienen-Control Kommission zum „Fernverkehrsfaktor“ durch den Verwaltungsgerichtshof (VwGH 27.11.2014, 2013/03/0092)

In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens war vorgesehen, dass das Stationsentgelt für den Halt von Fernverkehrszügen mit dem Faktor 1,25 multipliziert wird. Mit Bescheid vom 25. Juni 2013 erklärte die Schienen-Control Kommission diesen Fernverkehrsfaktor für unwirksam. Sie stellte fest, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Fernverkehrsfaktor nicht gemäß den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ermittelt hat, nach denen ein Stationsentgelt gemäß § 70 Abs. 1 EISBG zu berechnen wäre. Das ergab sich für die Schienen-Control Kommission daraus, dass das Eisenbahninfrastrukturunter-

¹ Neugestaltung des 1. Eisenbahnpaketes

nehmen trotz mehrmaligen Nachfragens nicht darlegen konnte, wie es den Fernverkehrsfaktor anhand dieser Grundsätze ermittelt hatte.

Die Argumentation des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dass der Fernverkehrszuschlag Kosten längerer Bahnsteige berücksichtigen soll, die Fernverkehrszüge benötigen, überzeugte die Schienen-Control Kommission nicht. Denn Fernverkehrszüge benötigen nicht unbedingt einen längeren Bahnsteig als Züge des Nah- und Regionalverkehrs. Der Fernverkehrsfaktor diskriminierte insbesondere ein neu in den Markt eingetretenes Eisenbahnverkehrsunternehmen, dessen Fernverkehrszüge 150 m lang sind, während die Konzernschwester des Eisenbahninfrastrukturunternehmens die längsten Fernverkehrszüge mit 410 m führt.

Der vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen ins Treffen geführte niedrige Kostendeckungsgrad des Stationsentgelts änderte für die Schienen-Control Kommission nichts daran, dass das Entgelt diskriminierungsfrei auszugestalten ist.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhob Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Der Verwaltungsgerichtshof wies die Beschwerde ab und sprach im Wesentlichen Folgendes aus:

- Ein Entgelt für die Zurverfügungstellung unter anderem der Mitbenützung von Bahnhöfen soll nur solche Leistungen erfassen, die für die Ausübung des Zugangsrechtes benötigt bzw. in Anspruch genommen werden.
- Die in § 70 Abs. 1 EisbG enthaltene Regelung zur Ermittlung des Entgeltes (nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts) stellt darauf ab, dass die Höhe des Entgeltes in Relation zu den auf Grund der Inanspruchnahme der Serviceleistungen anfallenden Kosten stehen muss. Entgelte für die Inanspruchnahme eines Bahnhofs und seiner spezifischen Ausstattung können nur für die konkrete Leistung infolge der konkreten Nutzung (etwa für den Fernverkehr) gebühren.
- Zum Grundsatz des angemessenen Kostenersatzes tritt nach § 70 Abs. 1 EisbG der Grundsatz des branchenüblichen Entgelts hinzu. Die Orientierung an diesem Grundsatz erfordert, dass das Branchenübliche ermittelt und dargestellt wird. Einer Partei, die sich auf diesen Grundsatz in einem Verfahren gemäß § 74 EisbG beruft, kommt es zu, das Branchenübliche näher darzulegen bzw. aufzuzeigen, sofern das Branchenübliche nicht ohnehin notorisch ist.
- Auch für den Fall, dass nicht alle Kosten bzw. die Kosten nicht zur Gänze refundiert werden, muss der Ersatz jedenfalls in Relation zu den durch den Gebrauch seitens des zahlenden Eisenbahnverkehrsunternehmens verursachten Kosten stehen. Dies gilt auch für die Benützung eines Personenbahnhofs im Fernverkehr, wenn dieser eine für diese Verkehrsart entsprechende Ausstattung (etwa betreffend die Bahnsteiglänge bzw. die Serviceeinrichtung auf dem Bahnsteig) verlangt.
- Im Sinne des Art. 30 Abs. 3 der RL 2001/14/EG gewährleistet die Schienen-Control-Kommission, dass die vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzten Entgelte dem Kapitel II („Wegeentgelte“) der RL 2001/14/EG entsprechen und nicht diskriminierend sind.
- Die Zuweisungsstelle ist gemäß § 74a EisbG verpflichtet, die von ihr verlangten und grundsätzlich erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Die Erteilung von Auskünften umfasst auch die Zurverfügungstellung von Unterlagen, die von der Schienen-Control Kommission zum Nachweis des Inhalts der Auskunft verlangt werden.

- Der Hinweis des beschwerdeführenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens darauf, dass in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union ebenfalls ein Kostenfaktor (zur Abgeltung der Benutzung von Personenbahnhöfen im Rahmen des Fernverkehrs) verwendet werde, lässt nicht erkennen, dass die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen angenommene Höhe dieses Faktors jedenfalls branchenüblich sei.
- Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission besteht bezüglich der zu Beginn des Aufsichtsverfahrens anwendbaren Schienennetz-Nutzungsbedingungen i. S. d. § 59 EisbG auch dann, wenn sie ihre Entscheidung erst in einem der darauffolgenden Jahre fällt.

Schlichtungsstelle – wir vermitteln zwischen Fahrgästen und Bahnen

Verfahren wegen mangelnder Tarifveröffentlichung

Beim aufsichtsbehördlichen Verfahren wegen mangelnder Tarifveröffentlichung ging es unter anderem um die Veröffentlichung der Fahrpreise eines Personenverkehrsunternehmens in den Tarifbestimmungen, was Recherchen der Schienen-Control zufolge bis 1. Juli 2013 zumindest teilweise erfolgt ist. Seit 1. Juli 2013 veröffentlichte das Personenverkehrsunternehmen zu zahlreichen Tarifen und Preisen offensichtlich keine Informationen mehr in den Tarifbestimmungen.

Die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen des § 22 EisbG und des § 12 EisbBFG verpflichten Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Veröffentlichung sämtlicher Tarife und Fahrpreise. Alle angebotenen Fahrkartenpreise sind in den Tarifbestimmungen anzuführen und umfassend zumindest im Internet zu veröffentlichen.

Seit 15. März 2014 veröffentlicht das Personenverkehrsunternehmen auf der Website wieder Preise für Standardtickets der 1. und 2. Klasse mit Entfernungsrelationen auf mehreren tausenden Seiten. Zahlreiche Preise wurden damals jedoch weiterhin nicht veröffentlicht. Schritt für Schritt konnte die Schienen-Control Kommission im Verfahren erreichen, dass das Personenverkehrsunternehmen auf der Website möglichst umfangreich über die Preise und die Berechnung informiert. Seit Verfahrensende werden von dem Personenverkehrsunternehmen unter anderem folgende Preise und ihre Berechnung auf der Website veröffentlicht:

Standard-Einzelticket, 1. und 2. Klasse für Österreich

- Tabelle mit Relationspreisen
- Preisberechnung für Tickets für Kinder, VORTEILSCARD, Reisende mit Behindertenpass, BUSINESSCARD, Hunde, Fahrräder, Fahrzeuge auf der *** Tauernschleuse, Gruppen

Standard-Wochenkarte, 1. und 2. Klasse für Österreich

- Tabelle mit Relationspreisen
- Preisberechnung für Tickets für Hunde, Fahrräder Fahrzeuge auf der *** Tauernschleuse

Standard- Monatskarte, 1. und 2. Klasse für Österreich

- Tabelle mit Relationspreisen
- Preisberechnung für Tickets für Hunde, Fahrräder Fahrzeuge auf der *** Tauernschleuse

ÖSTERREICHCARD für alle Fahrgäste, Jugend, Familien, Senioren, Reisende mit Behinderungen
VORTEILSCARD für alle Fahrgäste, Jugend, Senioren und Reisen mit Kindern mit VC Family
Einfach-Raus-Ticket für Erwachsene, Kinder und Fahrräder
SparSchiene Österreich <ul style="list-style-type: none"> • für die Preisstufen zu 9, 14, 19, 24, 29, 34, 39, 44 und 49 Euro in der 2. Klasse • für die Preisstufen zu 19, 24, 29, 34, 39, 44, 49, 54 und 59 Euro in der 1. Klasse
Preise der 19 wichtigsten Relationen zu österreichischen Privatbahnen, Standard-Ticket 2. Klasse und VORTEILSCARD 2. Klasse
Preise der 20 wichtigsten Relationen ins Ausland, Standard-Ticket 2. Klasse und VORTEILSCARD 2. Klasse
Preise der 19 wichtigsten Relationen für SparSchiene in Nachtzügen für die Preisstufen zu 29, 39, 49, 59, 69 und 79 Euro
Komfort-Tickets für innerösterreichische Nachtzüge des Personenverkehrsunternehmens <ul style="list-style-type: none"> • für Erwachsene, Kinder, Reisende mit VORTEILSCARD, Reisende mit Behindertenpass • zum Grundpreis, mit den Zusatzpreisen für Sitzplatz, Liegeplatz im 4- bzw. 6-Personen-Abteil, Schlafplatz im 1-, 2- und 3-Personen-Abteil, Deluxe-Kabine im 1- bzw. 2-Personen-Abteil • mit der Preisberechnung für Kinder, Reisende mit VORTEILSCARD und Reisende mit Behindertenpass

Tabelle 1: Auszug der wichtigsten Preise und Preisberechnungen. Quelle: Website des Personenverkehrsunternehmens, Stand: März 2015.

Angesichts der Vielzahl an Preisen für Standard-Einzeltickets hinterfragte die Schienen-Control Kommission die Transparenz der Preisveröffentlichung kritisch. Das Personenverkehrsunternehmen erklärte dazu, dass neben der umfassenderen Information über die Preise auch die Website neu und übersichtlicher gestaltet wurde, wodurch deutlicher und besser über die Preise und auch die AGB informiert wird.

Das Verfahren wegen mangelnder Tarifveröffentlichung wurde nach Umsetzung der Veröffentlichungspflichten im Februar 2015 eingestellt.

Internationale Zusammenarbeit

Internationaler Marktbericht der Independent Regulators Group-Rail (IRG-Rail)

Die Zusammenarbeit der unabhängigen europäischen Regulierungsbehörden wurde im Jahr 2014 erfolgreich fortgesetzt. Der Dachverband der IRG-Rail besteht aktuell aus 25 Mitgliedern.

Anfang April 2014 wurde der dritte internationale Marktbericht der IRG-Rail veröffentlicht. Die Schwerpunkte des diesjährigen Berichtes lagen auf der Wettbewerbsentwicklung, der Nutzung der Schiene im europäischen Vergleich und auf dem Nutzen für Passagiere.

Mit dem vorjährigen Bericht wurden erstmals Daten zu den Serviceeinrichtungen erhoben. Diese wurden im heurigen Bericht weiter spezifiziert und ausgebaut. Neu hinzugekommen ist die Auswer-

tung der durchschnittlichen Reisekosten im Schienenverkehr. Außerdem ist es mit dem diesjährigen Bericht möglich, Entwicklungstrends über drei Jahre darzustellen.

Den gesamten Marktbericht (Annual Market Monitoring Report, nur in Englisch verfügbar) finden Sie unter: <http://www.irg-rail.eu/public-documents/2015/>

Der Marktbericht der IRG-Rail behandelt das Jahr 2013. Das gegenüber dem Jahresbericht der Schienen-Control späte Erscheinen ist auf die unterschiedlichen Erhebungszeiträume in den einzelnen Ländern zurückzuführen.

Marktbeobachtung

Im Jahr 2014 gab es einige Veränderungen bei der Zahl der in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen. Es kamen wieder neue Marktteilnehmer hinzu, nämlich die SŽ Tovorni promet d.o.o. aus Slowenien und die Magyar Magánvasút Zrt. sowie drei neue österreichische Unternehmen: Grampet-cargo Austria GmbH., Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. und GEVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrsdienstleistungen mbH. Alle fünf Unternehmen sind für den Güterverkehr zugelassen.

Insgesamt gab es zum Stichtag 31. Dezember 2014 in Österreich 52 Eisenbahnunternehmen. Davon waren 31 Eisenbahnverkehrsunternehmen, acht Eisenbahninfrastrukturunternehmen und 13 integrierte Eisenbahnunternehmen.

Die seitens der ÖBB Infrastruktur vorgelegten Zahlen für 2014 zeigen eine weitere Erholung des Schienengüterverkehrs. Die Gesamtbruttotonnenkilometer übertreffen damit die Ergebnisse der Jahre 2009 bis 2012. Die Zahl der Zugkilometer steigerte sich in geringerem Maße, was auf höhere Zuggewichte und damit eine bessere Auslastung schließen lässt. Der Anteil des Ganzzugverkehrs hat zugenommen, auch bei der RCA gab es in diesem Segment größere Zuwächse. Diese Entwicklung ist zweifellos ein Ergebnis der Restrukturierungsmaßnahmen. Das Wachstum bei den neuen Marktteilnehmern blieb ungebrochen, deren Marktanteil stieg auf über 20 Prozent an.

Impressum:

Herausgeber und Redaktion

Schienen-Control GmbH, GF Mag. Maria-Theresia Röhler, LL.M., MBA
Praterstraße 62–64, 1020 Wien

Bitte beachten Sie jetzt schon:

Ab 1. Mai 2015 erreichen Sie uns unter der neuen Anschrift: Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien

T: +43 1 5050707

office@schienencontrol.gv.at

www.schienencontrol.gv.at