

Vorwort der Geschäftsführung

Sehr geehrte Leserinnen und Leser!

Mit der Sommerausgabe unseres Newsletter möchte ich Ihnen das Erscheinen unseres Fahrgastberichtes 2013 bekanntgeben. Das Jahr 2013 war ein bedeutendes Jahr - die Schienen-Control verzeichnete deutliche Verbesserungen für Fahrgäste, eine hohe Pünktlichkeit der Züge, einen Rückgang der Beschwerden und ein positives Ergebnis in 98 Prozent der Schlichtungsverfahren.

Das neue Fahrgastrechtesgesetz ist mit Juli 2013 in Kraft getreten und hat einen weiteren Ausbau der Rechte von Bahnfahrern in Österreich gebracht. Mit der seit Februar 2013 gültigen Eisenbahngesetznovelle ist nun der Mindestinhalt der Tarifbestimmungen der Eisenbahnunternehmen bzw. der Verkehrsverbände gesetzlich klar festgelegt. Und schließlich stärkt die, durch die Schienen-Control ausgelöste, EuGH-Entscheidung bezüglich „Verspätungsentschädigungen auch bei höherer Gewalt“ die Position der Bahnreisenden in der gesamten Europäischen Union deutlich. Den gesamten Fahrgastbericht mit detaillierten Informationen zu den einzelnen Themen finden Sie auf unserer Homepage unter: http://www.schienencontrol.gv.at/files/fb_2013_finale_versiont.pdf

Es freut mich ebenso, Sie über das Erscheinen unseres Jahresberichtes 2013 zu informieren. Die Themenschwerpunkte des Jahresberichtes liegen auf den Entwicklungen im Schienenverkehrsmarkt, dem rechtlichen Rahmen der Bahnliberalisierung, den Schwerpunkttätigkeiten der Schienen-Control Kommission und der internationalen Zusammenarbeit. Selbstverständlich steht Ihnen auch unser Jahresbericht auf unserer Homepage zum Download zur Verfügung:

http://www.schienencontrol.gv.at/files/jb2013_schienen-control_final_1.pdf

Darüber hinaus wollen wir Sie in diesem Newsletter über die erweiterten Regelungen im Recast zu den Entgeltzuschlägen für Marktsegmente, das erste Netzwerktreffen der Eisenbahnregulierungsbehörden mit der Europäischen Kommission im Jahr 2014 und die Neuerungen bei der IRG-Rail (Independent Regulators Group-Rail) informieren.

Unser 1. Symposium zum Thema „Wettbewerb und Regulierung“ findet am 30. September 2014 in der Urania Wien statt. Die Einladung sowie die Tagesordnung finden Sie auf unserer Homepage unter www.schienencontrol.gv.at. Ich würde mich sehr freuen, Sie persönlich begrüßen zu dürfen.

Bis dahin verbleibe ich mit den besten Wünschen für einen schönen Sommer

Ihre

Maria-Theresia Röhsler, Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH

Aktuelles aus der Regulierungsarbeit

Entgeltzuschläge für Marktsegmente im Lichte des Recasts

Möchte ein Infrastrukturbetreiber nicht nur seine unmittelbar durch den Zugbetrieb anfallenden Kosten decken, ist er grundsätzlich berechtigt, Zuschläge bis zur Deckung der vollen Kosten zu verrechnen. Er muss jedoch bei der Festsetzung darauf achten, dass durch die Zuschläge kein Marktsegment von der Nutzung der Schieneninfrastruktur ausgeschlossen wird.

Im Recast des ersten Eisenbahnpaketes (im Folgenden: Recast) wurden die bisherigen Regelungen nun erweitert. Statt der bloßen Möglichkeit, Marktsegmente vorzusehen, wird nun eine Mindestanzahl an Marktsegmenten vorgeschrieben. Eine Definition eines Marktsegments ist im Recast nicht enthalten. Daher wird auf das EU-Wettbewerbsrecht zurückgegriffen, wobei das Konzept des „relevanten Marktes“ eine entscheidende Rolle spielt. Die Abgrenzung nach dem Konzept des „relevanten Marktes“ wird an der Substitution durch andere Güter gemessen. Wenn bei einer Preiserhöhung des einen Produktes eine hohe Substitution durch andere Produkte stattfindet, kann davon ausgegangen werden, dass sich die Produkte im selben Markt befinden. Nur wenn es zu keiner oder lediglich zu einer geringen Substitution kommt, kann von einem Marktsegment gesprochen werden.

Der Recast legt zwar keine genauen Regelungen fest, schreibt dem Infrastrukturbetreiber jedoch ein Minimum an Marktsegmenten vor. Marktsegmente sind sowohl für den Güter- wie auch für den Personenverkehr vorgesehen. Im Güterverkehr wird eine Abgrenzung zum Beispiel nach Art der transportierten Güter stattfinden. Im Personenverkehr wird es zumindest eine Segmentierung zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren geben. Bei den Überlegungen zu den Marktsegmenten soll der Infrastrukturbetreiber auch die Unterscheidungen im Anhang VI des Recasts (sogenannte Verkehrspaare) mitbetrachten. Im Gegensatz zu den drei vorgeschriebenen Marktsegmenten sind sie nicht verpflichtend einzuführen.

Auch für die Berechnung der Zuschläge ist im Recast keine Regelung vorgesehen. Einen Ansatz zur Berechnung marktverträglicher Zuschläge bietet die Ramsay-Boiteux-Regel. Dabei erfolgt die Berechnung der Zuschläge für die Marktsegmente entgegengesetzt zu ihrer Preiselastizität. Die Preiselastizität misst dabei die Änderung der Nachfrage bei einer Änderung des Preises. Eine Nachfrage wird als elastisch betrachtet, wenn sie sich prozentuell stärker ändert als der entsprechende Preis und stattdessen ein anderes Produkt konsumiert wird. Marktsegmente die in einem starken Wettbewerb mit einem anderen Verkehrsträger stehen werden somit kein oder nur niedrige Zuschläge zahlen müssen. Marktsegmente, welche nur schwer auf andere Verkehrsträger ausweichen können müssen höhere Zuschläge bezahlen.

Schlichtungsstelle – wir vermitteln zwischen Fahrgästen und Bahnen

Vorgegebene Pünktlichkeitsgrade der Bahnunternehmen

Bis Juni 2013 mussten alle Bahnunternehmen ihre erreichte Pünktlichkeit der Schienen-Control zur Prüfung vorlegen. Seit Juli 2013 gilt dies nur mehr für Bahnunternehmen, die ausschließlich im Fernverkehr tätig sind. In Österreich betrifft das somit derzeit nur die WESTbahn. Für alle anderen Bahnunternehmen gilt der gesetzlich festgelegte Pünktlichkeitsgrad von mindestens 95 Prozent für Züge des Vorort- und Regionalverkehrs. Einzig für den City Airport Train (CAT) ist ein höherer Pünktlichkeitsgrad festgelegt.

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Pünktlichkeitsgrad ab Oktober 2012	Pünktlichkeitsgrad ab Juli 2013
CAT	97 %	97 %
StLB	96 %	95 %
GKB	95 %	95 %
SLB	95 %	95 %
MBS	94 %	95 %
WESTbahn	93,5 %	90 %*
StH	89 %** / 91 %***	95 %
GySEV	90 %	95 %****
WLB	90 %	95 %****
DB	90 %	95 %****
ÖBB-PV	90 %	95 %

Tabelle 1: Pünktlichkeitsgrade der Bahnunternehmen ab Oktober 2012 und ab Juli 2013. * gesetzliche Verpflichtung über mind. 95% gilt für WESTbahn nicht, ** auf Strecke Linz Hbf.–Eferding–Peuerbach/Neumarkt-Kallham, *** auf Strecke Lambach–Vorhdorf–Eggenberg, **** auf Website 90% veröffentlicht. Quelle: Schienen-Control

Die Pünktlichkeitsmessung fällt bei den einzelnen Bahnunternehmen unterschiedlich streng aus. Die meisten Bahnunternehmen werten Verspätungen bis fünf Minuten bzw. 5 Minuten 29 Sekunden noch als pünktlich. Der CAT etwa bewertet Züge nur bis zu drei Minuten Verspätung als pünktlich. Auch ausgefallene Züge werden unterschiedlich gewertet. So gelten diese derzeit bei der ÖBB-Personenverkehr nicht als unpünktlich, beim CAT jedoch schon.

Veröffentlichung der Pünktlichkeitsgrade und deren Auswirkungen auf Jahreskartenbesitzer

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Monatliche Veröffentlichung der Pünktlichkeitsgrade	Daten veröffentlicht bis
CAT	Ja	bis Februar 2014
StLB	Ja	bis Juni 2014
GKB	Ja	bis Mai 2014
SLB	Ja	bis Juni 2014
MBS	Ja	bis Juni 2014
WESTbahn	Ja	bis Juni 2014
StH	Ja	bis Mai 2014
GySEV	Nein	
WLB	Ja	bis April 2014
DB	Nein	
ÖBB-PV	Ja	Nicht öffentlich einsehbar, Login nötig

Tabelle 2: Veröffentlichung der Pünktlichkeitsgrade auf den Websites der Bahnunternehmen. Stand: 11. Juli 2014.

Quelle: Schienen-Control GmbH

Das neue Fahrgastrechtesgesetz verpflichtet die Bahnunternehmen seit Jänner 2014 dazu, ihren Kunden die monatliche Pünktlichkeit unentgeltlich auf ihren Websites bereitzustellen. Die Pünktlichkeit der Züge ist für Jahreskartenbesitzer insofern wichtig, da sie so überprüfen können, ob sie Anspruch auf Entschädigung haben. Nach wie vor steht die monatlich tatsächlich erreichte Pünktlichkeit nicht immer vollständig oder in aktueller Form zur Verfügung. Bei zwei Bahnunternehmen konnte keine Information auf den Websites gefunden werden. Die ÖBB-Personenverkehr stellt Informationen zur Pünktlichkeit nach einem Login zur Verfügung. Jahreskartenbesitzer, welche sich zu einem Entschädigungsverfahren angemeldet haben, erhalten einen persönlichen Zugangscode und können damit die Pünktlichkeit für die eigene Strecke abrufen.

Anmeldung/Auszahlung der Entschädigung

Die Vorgehensweise bei einer Entschädigungszahlung wird von den einzelnen Bahnunternehmen unterschiedlich gehandhabt. Während beim CAT oder der WESTbahn keine gesonderte Anmeldung notwendig ist, muss bei der ÖBB-Personenverkehr eine Anmeldung erfolgen. Diese ist im Internet oder an den Personenkassen möglich. Eine allfällige Entschädigung wird sowohl bei der ÖBB-Personenverkehr wie auch beim CAT auf das Konto überwiesen bzw. in bar ausbezahlt. Bei der WESTbahn wird eine Gutschrift auf die Jahresnetzkarte gebucht, die bei Verlängerung der Karte eingelöst werden kann. Auf Wunsch wird eine etwaige Entschädigung auch bei der WESTbahn als Geldbetrag ausbezahlt.

Internationale Zusammenarbeit

Treffen des Netzwerks der Eisenbahnregulatoren mit der Europäischen Kommission

Beim ersten Treffen des Netzwerks im März 2014 informierte die Europäische Kommission über den Stand der Durchführungsrechtsakte und hob diesbezüglich die Bedeutung der Zusammenarbeit mit den Regulierungsbehörden hervor.

- Zum aktuellen Stand beim 4. Eisenbahnpaket berichtete die Kommission, dass sie mit der Abstimmung zur technischen Säule (technischer Teil des 4. Eisenbahnpaketes) zufrieden ist.
- Bezüglich der Ausschreibungen zu gemeinwirtschaftlichen Leistungen steht die Kommission auf dem Standpunkt, dass der Text des Parlaments nicht praktikabel ist und private Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr verhindern. Die vorgeschlagene Überprüfung der Einhaltung der Qualitätskriterien bei Direktvergabe durch die Regulierungsbehörde würde entsprechende Befugnisse zur Durchsetzung benötigen.
- Hinsichtlich Unbundling (Unabhängigkeit zwischen verschiedenen Geschäftsfeldern eines Unternehmens aufgrund entsprechender gesetzlicher und/oder regulierungsbehördlicher Vorgaben) steht zwar die Unabhängigkeit des Infrastrukturmanagers außer Streit, die Kontrolle der Finanzströme zu einer Holding bleibt aber problematisch.

IRG-Rail (Independent Regulators' Group – Rail)

Im Mai fand das Mini Plenary der IRG-Rail in Luxemburg statt. Dabei wurden folgende Inhalte bearbeitet:

- Vorstellung der drei neuen Mitglieder: Belgien, Kosovo und Italien
- Abstimmung und Annahme der Positionspapiere zu den Themen: 4. Eisenbahnpaket, Rahmenverträge, Marktbeobachtung und Direkte Kosten. Hinsichtlich des 4. Eisenbahnpakets wurden die IRG-Rail Mitglieder ersucht, das Positionspapier auch auf nationaler Ebene weiterzutragen. Darüber hinaus soll eine Untergruppe „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ und eine Untergruppe „Gebühren für Serviceeinrichtungen“ neu eingerichtet werden. Eine Entscheidung darüber soll in der nächsten Vollversammlung getroffen und gegebenenfalls in das Arbeitsprogramm 2015 aufgenommen werden.

Marktbericht

Eisenbahnstatistik 2013

Die Auswertung der Fragebögen zur Eisenbahnstatistik zeigen, dass der Schienengüterverkehr im Jahr 2013 gegenüber 2012 nochmals leicht zurück ging - allerdings setzte im zweiten Halbjahr eine spürbare Erholung ein. Das Verkehrsaufkommen ging von 112,5 auf 111,1 Millionen Tonnen zurück,

die Verkehrsleistung sank von 21,5 auf 21,2 Milliarden Tonnenkilometer. Die Privatbahnen konnten ihren Marktanteil im Verkehrsaufkommen (Tonnen) von 23,2 auf 24,9 Prozent steigern, ihr Anteil an der Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) erhöhte sich von 17,6 auf 19,3 Prozent. Fünf Unternehmen haben Marktanteile zwischen zwei und vier Prozent, die übrigen liegen um oder unter 0,7 Prozent.

Im Personenverkehr wurden im Jahr 2013 274 Millionen Reisende befördert, was einen deutlichen Zuwachs darstellt (2012: 262 Millionen). Der Marktanteil der Privatbahnen hat sich dabei von 13,9 auf 14,5 Prozent erhöht. Auch bei der Verkehrsleistung gab es einen Zuwachs von 11,2 auf 12,1 Milliarden Personenkilometer. Die WESTbahn steigerte 2013 ihr Zugangebot und konnte auch zufolge der Reisezeitverkürzungen auf der Neubaustrecke Wien – St. Pölten Fahrgastzuwächse erzielen. Daher erhöhte sich der Anteil der Privaten an den Personenkilometern von 8,7 auf 12,2 Prozent. Die Bayerische Oberlandbahn nahm erst Mitte Dezember 2013 den Betrieb in Österreich auf, so dass noch keine spürbaren Auswirkungen auf die Marktverhältnisse zu berichten sind.

Eine eingehende Marktanalyse findet sich in unserem Jahresbericht 2013, der nach der Pressekonferenz am 8. Juli 2014 auch auf unserer Webseite verfügbar ist.

Pünktlichkeit im Fokus - Gesamter Personenverkehr

2013 konnte die hohe Pünktlichkeit im gesamten Personenverkehr mit 95,9 Prozent (2012: 96,5 Prozent) fast gehalten werden. Als pünktlich gelten alle Züge bis zu einer Verspätung von 5 Minuten 29 Sekunden. Der Monat mit den meisten pünktlichen Zügen war wetterbedingt der milde Dezember 2013 mit 97,4 Prozent. Am wenigsten pünktliche Züge gab es mit 93,5 Prozent im Juni 2014, was auch auf das Hochwasser zurückzuführen ist. 2014 konnten vorerst wesentlich bessere Werte gemessen werden.

Vergleicht man für das Jahr 2013 die Eisenbahnachsen in Österreich, zeigt sich, dass die Tauernstrecke zwischen Salzburg–Villach und Jesenice bzw. Tarvis mit 90,8 Prozent die Achse mit den wenigsten pünktlichen Zügen im gesamten Personenverkehr. Die Verspätungen ergeben sich größtenteils durch den internationalen Verkehr zwischen Deutschland, Italien und Slowenien. Die Achse mit den meisten pünktlichen Zügen war der Brenner mit 95,6 Prozent.

	2010	2011	2012	2013	1-5/2014
Personenverkehr gesamt	94,2 %	96,6 %	96,5 %	95,9 %	97,1%
Personenfernverkehr	75,7 %	87,0 %	87,1 %	86,3 %	88,0%
Personennahverkehr	95,2 %	97,0 %	96,9 %	96,4 %	97,5%
Wiener Schnellbahn	98,5 %	98,4 %	97,6 %	96,8 %	97,9%
Güterverkehr	68,3 %	68,9 %	77,1 %	75,5 %	76,0%

Tabelle 3: Vergleich der Pünktlichkeit 2009–2014 aller Eisenbahnverkehrsunternehmen im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG.

Quelle: ÖBB-Infrastruktur

Personenfernverkehr

Im Fernverkehr sank die Pünktlichkeit 2013 im Vergleich zum Vorjahr um 0,8 Prozentpunkte auf 86,3 Prozent. Der Monat mit den wenigsten pünktlichen Zügen war der durch das Hochwasser gekennzeichnete Juni 2013 mit 74,6 Prozent, am pünktlichsten kamen die Züge im Dezember mit 91,0 Prozent an.

Für 2014 zeigen sich zwischen Jänner und Mai deutlich verbesserte Werte. Der Fernverkehr der ÖBB Personenverkehr erreichte 85,2 Prozent bis 91 Prozent. Das private Eisenbahnverkehrsunternehmen WESTbahn erreichte eine monatliche Pünktlichkeit zwischen 96,3 Prozent und 98 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.