

Vorwort der Geschäftsführung

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

wir übermitteln Ihnen hiermit die Frühlingsausgabe unseres Newsletters, bei der wir ein paar inhaltliche Neuerungen vorgenommen haben. Ab jetzt berichten wir Ihnen in unserem Newsletter über je einen aktuellen Themenschwerpunkt der Wettbewerbsregulierung und der Schlichtungsstelle. Wie gewohnt informieren wir weiterhin zur internationalen Zusammenarbeit und zur Marktbeobachtung.

Ich möchte Ihnen an dieser Stelle auch über eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs berichten, und zwar im Zusammenhang mit dem wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren (GZ: SCK-WA-11-014) bezüglich der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens für die Dauer des eingleisigen Betriebs der Brennerstrecke im Jahr 2012 vorgesehenen Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße. Mit Bescheid vom 27. Mai 2011 erklärte die Schienen-Control Kommission die Priorisierungsregel für unwirksam und ordnete ihre Entfernung an, da sie gegen den Grundsatz der diskriminierungsfreien Gewährung des Zugangs zur Schieneninfrastruktur verstieß. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhob Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Mit Erkenntnis vom 26. März 2012 wies der Verwaltungsgerichtshof die Beschwerde ab.

Wir senden Ihnen herzliche Grüße und wünschen Ihnen eine energiereiche Arbeitszeit bis zum nächsten Newsletter.

Maria-Theresia Röhsler, Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH

Aktuelles aus der Regulierungsarbeit

Promotiontätigkeit in Bahnhöfen

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen informierte die Schienen-Control GmbH darüber, dass es für die Tätigkeit von Promotoren in Bahnhöfen einen Bahngrundbenützungsvertrag mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen abschließen musste. Der Vertrag sieht (unter anderem) ein Entgelt für die Benützung von Grund in bzw. vor den Bahnhöfen sowie weitere Bedingungen für die Durchführung der Promotion vor. Außerdem wird die Anzahl des Servicepersonals des Eisenbahnverkehrsunternehmens auf Bahnsteigen limitiert und der Ticketverkauf in Hallenbereichen untersagt.

Die Schienen-Control Kommission hat zu diesem Sachverhalt ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren eingeleitet (GZ: SCK-WA-11-057). Nach Durchführung von Erhebungen hat sie den Bahngrundbenützungsvertrag mit Bescheid vom 12. April 2012 gemäß § 74 Abs. 1 Z. 3 Eisenbahngesetz (EisbG) für unwirksam erklärt. Sie hat dabei im Wesentlichen Folgendes erwogen:

Die im Bahngrundbenützungsvertrag unter anderem geregelte Benützung eines Bahnhofes für Promotion des Eisenbahnverkehrsunternehmens ist eine Mitbenützung eines Personenbahnhofes im Sinne des Eisenbahngesetzes. Der Promotionstätigkeit eines Eisenbahnverkehrsunternehmens in einem Personenbahnhof kommt insofern besondere Bedeutung zu, als das Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenbahnhof direkt sein Zielpublikum, nämlich Bahnfahrer, erreicht. Eine Promotionaktivität an anderen Orten wäre vergleichsweise weniger effektiv, da dort weniger Bahnfahrer angesprochen werden können.

Die Tätigkeit von Promotoren der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Bahnhöfen dient der Erreichung der Ziele des § 54 EisbG, insbesondere der Förderung des Eintrittes neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Schienenverkehrsmarkt. Denn gerade für neu in den Markt eintretende Eisenbahnverkehrsunternehmen ist es notwendig, durch Promotionaktivitäten in Bahnhöfen Kunden auf sich aufmerksam zu machen. Jedoch auch am Markt etablierte Eisenbahnverkehrsunternehmen können durch Promotoren in Bahnhöfen, wie sonst an keinem anderen Ort, gezielt die Personengruppe der Bahnfahrer erreichen.

Aufgrund der Bedeutung, die der Tätigkeit von Promotoren auf Personenbahnhöfen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zukommt, ist eine diskriminierende Vorgehensweise eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens bei der Zurverfügungstellung seiner Bahnhöfe für Promotionstätigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen geeignet, den Wettbewerb auf dem Schienenverkehrsmarkt zu beeinträchtigen. Die diskriminierungsfreie Zurverfügungstellung von Personenbahnhöfen (auch) für Promotion der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist damit zur Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs auf dem Schienenverkehrsmarkt erforderlich.

Die Schienen-Control Kommission hat festgestellt, dass zeitgleich mit dem Abschluss des erwähnten Bahngrundbenützungsvertrages einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen Promotionstätigkeit in Bahnhöfen ohne Abschluss eines Vertrages gestattet wurde. Weiters hat sie festgestellt, dass die in dem Bahngrundbenützungsvertrag vorgesehenen Bedingungen für Promotion in Bahnhöfen nicht in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthalten sind.

Vor diesem Hintergrund hat die Schienen-Control Kommission den Bahngrundbenützungsvertrag einerseits als diskriminierend, andererseits aber auch deshalb als unzulässig beurteilt, da die Bedingungen für die Promotion nicht in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sind.

Der Schienen-Control Kommission wurden in dem wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren weitere Bahngrundbenützungsverträge vorgelegt, die Promotientätigkeit in Bahnhöfen regeln. Diese sind noch Gegenstand weiterer Erhebungen.

Schlichtungsstelle – wir vermitteln zwischen Fahrgästen und Bahnen

Tarifbestimmungen

Die Komplexität des Tarifsystems der Bahnunternehmen beschäftigt die Schlichtungsstelle seit Beginn ihrer Tätigkeit und ist oftmals Kritikpunkt bei Beschwerden von Bahnkunden. Jeder Fahrgast unterwirft sich mit dem Kauf eines Tickets automatisch den Tarifbestimmungen des benützten Eisenbahnverkehrsunternehmens, bei Verbund-Tickets zusätzlich den Tarifbestimmungen des jeweiligen Verkehrsverbundes. Die Tarifbestimmungen sind auf den Websites der Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbände einseh- und ausdrückbar, allerdings sind sie teilweise nur schwer zu finden und nicht immer aktuell.

Eine Überprüfung mehrerer Bahnhöfe ergab, dass es für Fahrgäste nicht möglich ist, sich beim Ticketkauf an der Personenkasse oder am Ticketautomaten über die Tarifbestimmungen zu informieren. Nur auf der Rückseite des bereits gekauften Tickets gibt es einen entsprechenden Hinweis. Die Schienen-Control schlug den Eisenbahnunternehmen, insbesondere der ÖBB-Personenverkehr AG, vor, Aushänge, Infotafeln und Folder mit Tarifinformationen zu veröffentlichen. Sie wird die weitere Vorgehensweise der Eisenbahnunternehmen 2012 aufmerksam verfolgen.

Die Tarifbestimmungen der mittlerweile zehn (vernetzten) österreichischen Personenverkehrsunternehmen und in Ergänzung dazu der acht Verkehrsverbände sind für den durchschnittlichen Fahrgast kaum verständlich und nicht ausreichend transparent. Dies führt dazu, dass der Kauf des richtigen und günstigsten Tickets, nicht nur für Gelegenheitsfahrer, schwierig ist. Bei der ÖBB-Personenverkehr AG gibt es 55 nationale und internationale Tarife sowie allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB), zusammen mit den übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden sind es 78 – auf über 1.000 Seiten. Gemäß § 6 Abs. 3 Konsumentenschutzgesetz sind in AGB oder Vertragsformblättern enthaltene Vertragsbestimmungen unwirksam, wenn sie unklar oder unverständlich abgefasst sind. Die Tarife und Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sind rechtlich gesehen AGB. Beim derzeitigen intransparenten Tarifsysteem könnte eine rechtliche Überprüfung durch Gerichte zu einer Unzulässigkeitserklärung von Teilen der Tarifbestimmungen führen.

Die Schienen-Control Kommission wies die ÖBB-Personenverkehr AG darauf hin, dass der bisherige österreichweite Geltungsbereich des Österreichischen Eisenbahn-Personen- und Reise-

gepäcktarifs (ÖPT) nur dann gerechtfertigt ist, wenn sämtliche Eisenbahnunternehmen, welche die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf Strecken in der Republik Österreich anbieten, auch ihren rechtsgeschäftlichen Willen erklärt haben, den ÖPT anzuwenden. Spätestens mit dem Markteintritt der Westbahn Management GmbH im Dezember 2011 war dies nicht mehr der Fall. Der Geltungsbereich des ÖPT wurde nun konkret auf einzelne Eisenbahnunternehmen eingeschränkt. Parallel dazu nehmen einige Bahnunternehmen eine Überarbeitung des ÖPT vor.

Neben den bisher wichtigsten Tarifen ÖPT und PT (Personentarif) der ÖBB-Personenverkehr AG hat nun die WESTbahn Management GmbH eigene Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen und Entschädigungsbedingungen veröffentlicht. Die WESTbahn Management GmbH hat sämtliche bei der Überprüfung durch die Schienen-Control GmbH festgestellten Kritikpunkte ausgeräumt.

Internationale Zusammenarbeit

Arbeitsgruppen der IRG-Rail (Independent Regulators' Group-Rail)

Arbeitsgruppe Market Monitoring am 29. März 2012 in Laibach:

In einem Testfragebogen für 2009 und 2010 wurden probeweise einige Indikatoren aus den verschiedenen Ländern – soweit verfügbar – zusammengetragen und es wurde eine erste Analyse der Daten durchgeführt. Diese Analysen sollen vertieft werden, um eventuelle Datenfehler zu identifizieren und das Zahlenmaterial zu verbessern. Für 2011 ist aufgrund der nunmehr vereinheitlichten Indikatoren eine höhere Datenqualität zu erwarten. Die Regulatoren erarbeiten einen Bericht über den aktuellen Stand des Market Monitoring, dieser soll bis Juni akkordiert sein. Mitte Juni wird dann im nächsten Meeting eine gemeinsame Präsentation zum Market Monitoring erstellt, welche bei der Working Group der EU-Kommission in Barcelona vorgestellt werden soll.

Arbeitsgruppe Güterverkehrskorridore am 29. und 30. März 2012 in Laibach:

Zunächst fand ein Treffen mit der Führung des Forum Train Europe (FTE) statt. FTE ist das Koordinationsgremium für internationalen Personen- und Güterverkehr und dient der Abstimmung der Kooperationsverkehre im Vorfeld der Jahresbestellungen. Danach diskutierten die Teilnehmer der Arbeitsgruppe vor allem das Ablaufdiagramm bei internationalen Beschwerden und besprachen auch die Frage der formalen Weiterleitung von Beschwerden an die national zuständige Regulierungsbehörde. Um das Ablaufdiagramm in der Praxis zu testen, werden Fallbeispiele konstruiert und in der Folge mit unterschiedlichen Rollenverteilungen durchgespielt. Ziel ist eine Verfahrensrichtlinie, welche die Regulatoren bis zum Start der ersten Güterkorridore im November 2012 veröffentlichen wollen.

Arbeitsgruppe Benützungsentgelte, 2. April 2012 in Paris:

Die Vertreter der Regulatoren setzten ihr Arbeitsprogramm fort (Definition von Grenzkosten, Definition von Marktsegmenten, lärmabhängige Benützungsentgelte und Anreize für ein Performance Regime). Zu jedem Arbeitspunkt soll bis Oktober ein gemeinsamer Standpunkt erarbeitet und eine „best practice“-Methode festgelegt werden. In den nächsten Arbeitsgruppen-Treffen werden je ein Thema oder je zwei Themen ausführlich erörtert.

Arbeitsgruppe Economic Equilibrium, 3. April 2012 in Paris:

In dieser Gruppe wurde ein gemeinsames Verständnis für den principle purpose test erarbeitet. Es geht dabei um die Feststellung, ob ein Personenverkehr national oder international ist. Nur wenn es sich um einen internationalen Verkehr handelt, wäre eine Einschränkung der Kabotage gemäß § 57b Eisenbahngesetz möglich. Der Standpunkt soll gemeinsam mit einer empfohlenen Vorgangsweise in einem Positionspapier festgehalten werden, um eine richtlinientreue Durchführung zu sichern.

Arbeitsgruppe Recast, 18. April 2012 in London:

In dieser Besprechung ging es um die Entwicklungen beim Recast des 1. Eisenbahnpaketes. Unter anderem wurden die aktuellen Vorschläge zur Rolle des Regulators, die Trennung von Infrastruktur und Betrieb sowie die Finanzierung der Infrastruktur diskutiert. Für das 4. Eisenbahnpaket soll eine neue Arbeitsgruppe eingerichtet werden, um die Aufgabenstellungen optimal erledigen zu können.

Marktbeobachtung

Zu Redaktionsschluss unseres Newsletters war die aktuelle Markterhebung für das Jahr 2011 noch nicht abgeschlossen. Aus vorliegenden Teilergebnissen lassen sich jedoch Trends erkennen. Das Jahr 2011 war von einer Stagnation des Schienengüterverkehrsmarktes gekennzeichnet. Die Verkehrsleistung im ÖBB-Netz blieb mit 45 Mrd. Bruttotonnenkilometern gegenüber dem Jahr 2010 unverändert. Die Marktanteile der Privaten nahmen geringfügig auf rund 15 Prozent (Bruttotonnenkilometer) zu. Der Hauptgrund dafür liegt in der Neuausrichtung der Rail Cargo Austria AG, welche sich von unwirtschaftlichen Verkehren getrennt hat. Die Rationalisierungsmaßnahmen haben dazu geführt, dass die Anzahl der Güterzüge des Marktführers um rund sieben Prozent zurückgegangen ist, trotz nur geringfügig niedrigerer Transportleistung.

Ende 2011 erhielten zwei neue Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sicherheitsbescheinigung im ÖBB-Netz und haben in der Folge Infrastruktur-Nutzungsverträge abgeschlossen. Es handelt sich um die Alpine Bau GmbH und die Safety4You Baustellenlogistik GmbH. Beide

Unternehmen wollen im Jahr 2012 tätig werden und vor allem Bauzüge befördern. Regelverkehre sind vorerst keine geplant. Ende Jänner erhielt außerdem die Rail Cargo Hungaria (eine Tochter der Rail Cargo Austria AG) eine Sicherheitsbescheinigung für das ÖBB-Netz sowie für die Strecke Sopron-Ebenfurth der Raaberbahn.

Impressum:

Herausgeber und Redaktion

Schienen-Control GmbH

GF Mag. Maria-Theresia Röhler, LL.M.

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.