

Liebe Bahninteressierte,

herzlich willkommen zum ersten Newsletter der Schienen-Control GmbH im Jahr 2023.

In dieser Ausgabe widmen wir uns dem Regulierungsjahr 2022 und wagen einen Ausblick auf die Themen, die uns 2023 vermehrt beschäftigen werden. Dabei gehen wir auf wesentliche Verfahren ein und beleuchten die Rolle der Schienen-Control GmbH.

Wir widmen uns zusätzlich der Rechtsprechung des EuGH in Regulierungsfragen und fassen die wichtigsten Erkenntnisse des letzten Jahres für den Regulierungsbereich zusammen.

Im Rahmen unseres Markt-Updates gehen wir diesmal auf **die Jahresdaten der ÖBB Infrastruktur AG** ein, erläutern Vorabinformation des BMK zu den Verkehrsdiensteverträgen, werfen einen Blick auf die Pünktlichkeit im Bahnsektor und informieren zu Neuigkeiten **weiterer Marktteilnehmer**.

Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte verzeichnet neben einem Anfrage- und Verfahrensrekord im Bahnbereich eine äußerst positive Entwicklung bei der Verfahrensdauer, auf die wir in einem Beitrag näher eingehen.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

Herzlichst, Ihre

Teams der Schienen-Control und der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte

Regulierungsjahr 2022

Die Schienen-Control steht für die Herstellung von Chancengleichheit im Wettbewerb zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und für die Förderung neuer Marktteilnehmer um das Angebot an Schienenverkehren in Österreich zu erhöhen.

Trassenzuweisungen

Im Zuge von Beschwerden von EVU über die Vergabe von Zugtrassen, wurden bei der SCK auch 2022 entsprechende Verfahren geführt. Als konkretes Ergebnis eines SCK-Verfahrens kann die Zuweisung des Railjet-Halts in Vöcklabruck im Fahrplanjahr 2023 hervorgehoben werden. Damit setzte die SCK ein deutliches Zeichen in Richtung Nachhaltigkeit und Sicherstellung des Angebotes im Schienenverkehr. Weitere Verfahren im Bereich der Trassenzuweisungen betrafen etwa Nicht-Vergaben aufgrund von Baustellen in der Ostregion. Für das Jahr 2023 erwartet die Schienen-Control aufgrund reger Bautätigkeit im Netz der ÖBB-Infrastruktur weitere Verfahren zu Trassenvergaben.

Weiterhin Zweisprachigkeit in Břeclav/Lundenburg

Die Schienen-Control wurde auf Pläne des tschechische Eisenbahninfrastrukturunternehmens, Správa železnic aufmerksam, wonach im Grenzbahnhof Břeclav/Lundenburg künftig Tschechisch als Betriebsprache zu verwenden sei. Die Schienen-Control setzte sich mit der tschechischen Schwesterbehörde ÚPDI in Verbindung und machte auf die Problematik aufmerksam. In der Folge trug ÚPDI dem Infrastrukturbetreiber auf, die in einem nach wie vor in Kraft stehenden völkerrechtlichen Vertrag zwischen der Republik Österreich und der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik aus dem Jahr 1964 vereinbarte Zweisprachigkeit in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) aufzunehmen und auch in der Praxis anzuwenden. Dies stellt die Verständlichkeit im grenzüberschreitenden Bahnverkehr für das Personal der Infrastrukturbetreiber beider Staaten sicher.

Ausblick auf 2023

Für das Regulierungsjahr 2023 erwartet die Schienen-Control vermehrt Trassenkonflikte aufgrund diverser Baustellen im österreichischen Schienennetz, Entscheidungen aus den älteren Verfahren zum Infrastruktur-Benützungsentgelt, zu Bahnstrom-Netzentgelten und regen internationalen Austausch mit der Europäischen Kommission, den Bahnregulatoren in sowie anderen Interessensträgern in Europa.

Die Hauptaufgaben der Schienen-Control Kommission (SCK) als weisungsfreier Verwaltungsbehörde umfassen u.a. folgende Bereiche:

- Vermittlung bei Trassenkonflikten/Überprüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB)
- Sicherstellung des Zuganges zu Eisenbahninfrastruktur und Serviceeinrichtungen
- Überprüfung der Höhe von Infrastruktur-Benützungsentgelten
- Marktbeobachtung
- Überwachung der Einhaltung von Fahrgastrechten

EuGH-Urteile mit Regulierungs-Bezug

Das vergangene Jahr brachte Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) zu Fragen der Regulierung des Schienenverkehrsmarkts. In diesem Beitrag werden die wichtigsten Urteile des EuGH kurz zusammengefasst.

Genehmigung von Weegeentgelten in Polen

Ausgehend von einem Rechtsstreit zwischen der polnischen Orlen KolTrans und der polnischen Regulierungsbehörde Urząd Transportu Kolejowego (UTK) über die Festsetzung der Höhe von Entgelten zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in Polen entschied der EuGH über die Frage, ob einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen Parteistellung in solchen Verfahren zukommt. Der EuGH sprach aus, dass die RL 2001/14/EG kein Verfahren zur Genehmigung von Weegeentgelten vorsieht und daher nicht regelt, wer in einem solchen Verfahren Parteistellung hat. Allerdings können Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen die Genehmigung der Weegeentgelte durch die Regulierungsbehörde Rechtsmittel ergreifen.

Hat eine Regulierungsstelle Vorlageberechtigung beim EuGH?

Im Zuge eines Rechtsstreites über den Zugang zu Verladeorten zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen CityRail und der tschechischen Eisenbahnverwaltung Správa železnic vor der tschechischen Regulierungsbehörde ÚPDI wandte sich diese direkt mit Fragen an den EuGH. Dieser sprach in seinem Urteil aus, dass die ÚPDI im Ausgangsverfahren nicht Aufgaben gerichtlicher, sondern administrativer Natur ausübe. Sie sei daher nicht berechtigt, dem EuGH Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen.

Kosten für die Anmietung von Ersatzlokomotiven

Der österreichische Oberste Gerichtshof hatte Fragen bezüglich der Haftung für Unfallschäden an den EuGH gerichtet. Ein Zug des Eisenbahnverkehrsunternehmens Lokomotion war in Kufstein entgleist. Dabei wurden zwei der Lokomotiven beschädigt und waren für die Dauer der Reparatur nicht einsatzfähig. Die Lokomotion musste daraufhin zwei Triebfahrzeuge anmieten und verlangte vom Infrastrukturbetreiber einen Ersatz der Mietkosten. Der EuGH entschied, dass der Infrastrukturbetreiber verschuldensunabhängig für Sachschäden haftet – die Anmietung von Ersatzlokomotiven fällt jedoch nach EU-Recht nicht darunter. Nach österreichischem Recht sind hingegen auch Vermögensschäden wie die Mietkosten von Ersatz-Loks zu ersetzen, sofern ein Verschulden des Infrastrukturbetreibers vorliegt.

Überprüfung von Entgelten durch Zivilgerichte

Im Zuge eines Rechtsstreites über die Höhe von Entgelten für die Nutzung von Verkehrsstationen zwischen der DB Station & Service AG und der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) forderte das Kammergericht Berlin den EuGH zu einer Beantwortung der Frage auf, ob ein innerstaatliches Zivilgericht im Einzelfall unabhängig von der Regulierungsstelle die Höhe der verlangten Entgelte nach kartellrechtlichen Gesichtspunkten überprüfen dürfe.

Nach dem Urteil des EuGH ist ausschließlich die Regulierungsstelle dafür zuständig, die Höhe der Entgelte zu überprüfen, nicht die Zivilgerichte. Antragsteller müssen sich demzufolge zuerst an die

Regulierungsstelle wenden, bevor die nationalen Gerichte wegen der Rückzahlung zu viel gezahlter Entgelte angerufen werden können.

Marktupdate Februar 2023

Aus dem Bereich der Marktbeobachtung ist zu berichten, dass eine Vorinformation des BMK über künftige Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB Personenverkehr und der WESTbahn verlautbart wurde, die Leistungsdaten der ÖBB Infrastruktur für das vierte Quartal 2022 erschienen sind und dass sich die Pünktlichkeit der Bahn im Jahr 2022 insgesamt verschlechtert hat. Zudem informieren wir über relevante Neuigkeiten bei einzelnen Marktteilnehmern.

Verkehrsdiensteverträge als Vorinformation verlautbart

Das BMK hat am 21. 12. 2022 im Amtsblatt der Europäischen Union eine Vorinformation zu künftigen Verkehrsdiensteverträgen mit WESTbahn und ÖBB-Personenverkehr für den **Fernverkehr** zwischen Wien und Innsbruck verlautbart. Die Verträge sollen zehn Jahre gültig sein und sehen vor, dass in etwa die Hälfte der derzeitigen Verkehrsleistungen künftig gemeinwirtschaftlich erbracht wird. Die Railjet-Verbindung mit zehn Halten zwischen Wien und Salzburg würde demnach aufgelassen und die Verkehrsknoten Attnang-Puchheim, Neumarkt am Wallersee, Wels, Amstetten und St. Valentin künftig stattdessen von der WESTbahn bedient werden. Diese Bestrebungen führten in den betroffenen Gemeinden zu Petitionen und anderen Gegenreaktionen. Die ÖBB-Personenverkehr hat mittlerweile angekündigt, die oben genannten Halte auch in Zukunft weiter bedienen zu wollen.

Bereits am 6. 12. 2022 verlautbarte das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Amtsblatt der Europäischen Union, dass bezüglich des **Nahverkehrs** bestehende Verträge mit der ÖBB-Personenverkehr für Verkehrsdienstleistungen in der Ostregion, Oberösterreich, der Steiermark, Tirol und Vorarlberg verändert werden. Dadurch sollen Verdichtungen im Regionalverkehr (Studentakt), längere Betriebszeiten und der Einsatz von Doppelstocktriebwagen ermöglicht werden.

Marktdaten der ÖBB Infrastruktur

Im Jahresvergleich mit 2021 zeigt sich für den Güterverkehr ein leichter Aufwärtstrend: Die Verkehrsleistung (Bruttotonnenkilometer) ist um mehr als zwei Prozent angewachsen und liegt damit ebenfalls deutlich über dem Niveau der Vorjahre. Die Güterzugkilometer sind um zwei Prozent gestiegen, die absolute Zahl der Güterzugfahrten im Netz der ÖBB-Infrastruktur hat hingegen auch 2022 erneut abgenommen. Die Zugkilometer im Personenverkehr verzeichneten ein Plus von fast sechs Prozent. Für den Güterverkehr war das zweite Quartal das stärkste, für den Personenverkehr das vierte.

Die Verkehrsleistung der **Rail Cargo Austria** ist 2022 im Vergleich zum Vorjahr um knapp zwei Prozent gesunken, wodurch ihr Marktanteil um 2,5 Prozentpunkte auf 60,2 Prozent zurückgegangen ist. Allerdings verzeichneten auch andere große Mitbewerber (Lokomotion, TX Logistik, WLC und CargoServ)

Rückgänge und dadurch Einbußen bei den Marktanteilen. Davon profitierten wiederum größere (eccorail und LTE) wie kleinere Konkurrenz-EVU.

Haupttreiber des Wachstums im Gesamtgüterverkehr war der „klassische“ Ganzzugverkehr mit Jahreszuwächsen von rund sieben Prozent. Sein Anteil hat sich dadurch um knapp zwei Prozentpunkte auf beinahe 40 Prozent erhöht, während der EWW und der KLV anteilig jeweils um ca. einen Prozentpunkt verloren haben und damit bei 29 bzw. 31 Prozent halten.

Pünktlichkeit 2022 schlechter als im Vorjahr

Die Jahrespünktlichkeit der ÖBB-Personenverkehr betrug ohne Zugausfälle insgesamt 95,5%. Der Fernverkehr erreichte dabei lediglich 81,4%. Die Achse mit den geringsten Pünktlichkeitswerten im österreichischen Bahnnetz war 2022 die Brennerachse mit 70,5% Pünktlichkeit. Durch Baustellentätigkeiten in Deutschland, speziell im „deutschen Eck“, gestaltete sich der pünktliche Betrieb des RailjetX der ÖBB-Personenverkehr herausfordernd – lediglich 74,7% dieser Verbindungen erreichten ihre Destination pünktlich. Die Probleme im Nachbarland betrafen auch die WESTbahn, die 2023 grenzüberschreitende Verkehre nach München bzw. Innsbruck einführt. Ihre Pünktlichkeit sank auf 88%. RegioJet-Züge kamen im Schnitt nur auf eine Pünktlichkeit von 53,7%, ausschlaggebend dafür waren baustellenbedingte Umleitungen in Tschechien und Ungarn.

Der Nah- bzw. Regionalverkehr erreichte einen Pünktlichkeitswert von 94,6% inkl. Zugausfälle in Folge des landesweiten Bahnstreiks und ungeplanter Ersatzverkehre. Die Strecke Linz – Wels – Salzburg war aufgrund des dichten Mischverkehrs österreichweit die unpünktlichste Strecke. Die pünktlichste Strecke war jene von Traisen nach Hainfeld bzw. Schrambach. Auch aufgrund des Streiktages wies der November 2022 auf fast allen Strecken eine Pünktlichkeit von unter 95% auf.

Sonstiges aus der Marktbeobachtung

Die **Niederösterreich Bahnen** haben 2022 nach Eigenangaben rund 1,2 Millionen Fahrgäste befördert. Das Unternehmen erreichte damit Fahrgastzahlen von vor der Corona-Pandemie. 2023 werden insgesamt rund 20 Millionen Euro in Bahninfrastruktur investiert.

Die ÖBB-Personenverkehr stellte mit dem „**Simply Go**“ Ticket eine Check-in – Check-out Fahrkartenlösung vor. Nach dem Check Out wird lt. entsprechender Presseaussendung jeweils die preisgünstigste Variante des Fahrscheines verrechnet. Das Feature kann über die ÖBB-App aktiviert werden und basiert auf GPS-Daten für den Check-in und den Check-out.

Am 23. 12. 2022 fuhr der erste saisonale Nachtzug dieser Wintersaison von TUI und GreenCityTrip von Amsterdam nach Österreich. Bis Ende März wird die Verbindung einmal wöchentlich angeboten. Auf dem österreichischen Streckenabschnitt werden die Verkehre von der **Wiener Lokalbahn** durchgeführt.

Auch der schwedische Betreiber **Snälltåget** bietet im Zeitraum 22. 12. 2022 bis 10. 3. 2023 jeweils an Freitagen eine Verbindung zwischen Malmö und Österreich (Salzburg – Zell am See – Inntal) an.

Mithilfe ihres neuen serbischen Tochter-EVU Rail Cargo Carrier Southeast d.o.o. bietet die Rail Cargo Group seit Jahresbeginn Traktionsleistungen im Transit zwischen der Türkei und Zentral- und Südosteuropa an.

Durch Inkrafttreten einer Novelle des Abfallwirtschaftsgesetzes müssen Abfälle über 10 Tonnen künftig ab einer Distanz von 300km auf der Schiene transportiert werden. Es wurde dafür die Plattform <https://aufschiene.gv.at> gegründet, auf der sich die anbietenden EVUs registrieren müssen.

Der auf der Zillertalbahn wieder eingeführte Güterverkehr zwischen Jenbach und Fügen entwickelte sich 2022 Angaben des Unternehmens zufolge ausgesprochen positiv: Insgesamt wurden knapp 220.000 Nettotonnen an Holz auf die Schiene verlagert und dadurch 22.000 LKW-Fahrten eingespart.

Die European Union Agency for Railways (ERA) hat der **BUDAMAR West GmbH** die Sicherheitsbescheinigung für Güterverkehre in Österreich und Deutschland erteilt.

Das steirische Maschinenbauunternehmen **MFL** (Maschinenfabrik Liezen und Gießerei) wird für das deutsche Logistikunternehmen **Helrom** (in Österreich auch als EVU tätig) 40 neuartige Güterwagen produzieren.

Erfreuliche Entwicklung bei apf-Verfahrensdauer trotz Rekordjahr

Die Schlichtungsstelle der apf blickt auf ein turbulentes Jahr 2022 zurück. Im Bahnbereich konnte ein neuer Rekord an Schlichtungsanträgen und -verfahren verzeichnet werden. Auch der Jänner 2023 entpuppte sich als einer der Monate mit den meisten Anfragen seit Bestehen der apf. Besonders erfreulich ist dabei, dass die Verfahrensdauer bei hoher Erfolgsquote im Schnitt trotzdem deutlich gesunken ist.

Die apf behandelt als nationale Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle zahlreiche Anträge von Fahrgästen im Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr. Im Schnitt entfallen ca. drei Viertel der Schlichtungsanträge auf den Flugbereich, die Bahn zeichnet für ein Viertel der Anträge verantwortlich. Im Jahr 2022 sind bei der **Bahnschlichtungsstelle** der apf **mehr als 1.100 Schlichtungsanträge** eingegangen, aus denen sich fast 900 Verfahren ergaben, die geführt wurden.

Ziel der Schlichtung ist eine **Einigung** zwischen der Antragstellerin/dem Antragssteller und Bahnunternehmen. Eine solche Einigung gelang der apf **im Bahnbereich in 98% der eröffneten Verfahren**.

Die Verfahrensdauer hat sich trotz dieser hohen Anzahl an Fällen über alle Verkehrsträger hinweg in den letzten Jahren deutlich verringert. Noch im Jahr 2020 betrug die durchschnittliche Verfahrensdauer in der apf 101 Tage. Im Jahr 2021 konnte diese Zahl auf 87 Tage pro Verfahren verringert werden. **Im Jahr 2022 gelang es der apf, die durchschnittliche Verfahrensdauer auf rund 31 Tage über alle Verkehrsträger hinweg zu senken.** Ausschlaggebend dafür ist der engagierte Einsatz des Teams an Expertinnen und Experten aus dem Bereich der Fahrgastreue, die konstruktive Kooperation von Seiten der Beschwerdestellen der Transportunternehmen sowie der Wegfall von eher komplexen Erstattungsfällen im Zuge der Covid-19 Pandemie.