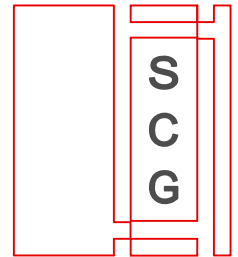


# SCHIENEN-CONTROL KOMMISSION



Praterstrasse 62-64  
1020 Wien  
Telefon (01) 505 07 07-0  
Telefax (01) 505 07 07-180  
Email: office@scg.gv.at

**GZ: SCK-WA-10-035**

Betrifft: Wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren betreffend Entschädigungsbedingungen gemäß § 78b Abs. 2 Z 1 und 2 EisbG

## BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch den Senatspräsidenten des OLG Wien i.R. Hofrat Dr. Gerhard Hellwagner als Vorsitzenden sowie Univ. Prof. DI Dr. Erich Kopp und Ass. Prof. Dkfm. Mag. Dr. Brigitta Riebesmeier als weitere Mitglieder in der am 06.12.2010 in Anwesenheit der Schriftführerin Yvonne Rab durchgeführten nicht öffentlichen Sitzung aus Anlass des von Amts wegen gem. § 78b Abs. 2 Z 1 und 2 EisbG eingeleiteten wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahrens zu Recht erkannt:

### SPRUCH:

Die Schienen-Control Kommission ordnet Folgendes an:

1. In Ziffer 21 Österreichischer Eisenbahn- Personen- und -Reisegepäcktarif (ÖPT) ist folgende Formulierung aufzunehmen:  
„Bei einer Verspätung von mehr als 60 Minuten wird die Eisenbahn den Fahrgästen kostenlos Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit anbieten, sofern diese im Zug oder im Bahnhof verfügbar oder vernünftigerweise lieferbar sind.“
2. Der in Ziffer 21.6. ÖPT genannte Pünktlichkeitsgrad wird für die Periode bis 30.04.2011 zur Kenntnis genommen.

Für die ab Mai 2011 neu geltenden Pünktlichkeitsgrade gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 sind bis 11.03.2011 gemäß folgender einheitlicher Parameter die entsprechenden neuen Werte vorzulegen und zwar:

- Die Pünktlichkeitsgrade sind für einzelne Strecken bzw. Streckenabschnitte vorzugeben

- Die Pünktlichkeitsgrade sind unter Bedachtnahme auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb zu ermitteln
- Die vorgegebenen Pünktlichkeitsgrade haben sich auch an den in den Verkehrsdienstverträgen festgelegten Pünktlichkeitsgraden zu orientieren. Abweichungen sind zu begründen.

Das Erreichen des gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 festgesetzten Pünktlichkeitsgrades ist anhand folgender Parameter zu beurteilen:

- Die Pünktlichkeitsgrade sind monatlich zu ermitteln
- Züge gelten bis zu einer Verspätung von maximal 3 Minuten als pünktlich
- Für ausgefallene Züge wird die Zeit bis zum nächstfolgenden planmäßigen Zug als Verspätung gemessen
- Das Abwarten eines Anschlusses (Sichtanschluss) zählt nicht als Verspätung

Als Begründung für die ab Mai 2011 neu geltenden Pünktlichkeitsgrade sind Pünktlichkeitsstatistiken für den Regelbetrieb für die einzelnen Strecken bzw. Streckenabschnitte jeweils für den Zeitraum Jänner 2010 bis Dezember 2010 vorzulegen, welche nach obigen Parametern zu erstellen sind.

3. Ziffer 21.9., 1. Absatz ÖPT ist wie folgt zu ändern:

Die Formulierung „zwei Monate nach erfolgter Verspätung.“ ist zu streichen und durch „eines Monats nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung.“ zu ersetzen, sodass sie lautet:

„Entschädigungszahlungen erfolgen nur aufgrund einer Einreichung des vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Antrages auf Entschädigung und Refundierung bei Zugverspätungen unter Verwendung des diesbezüglichen Formulars innerhalb eines Monats nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung.“

4. In Ziffer 21 ÖPT ist folgende Formulierung aufzunehmen:

„Ansprüche auf Fahrpreisentschädigung verjähren in einem Jahr. Die Verjährung beginnt mit dem auf den Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises folgenden Tag.“

5. Ziffer 21.9., 2. Absatz ÖPT ist um folgenden Satz zu ergänzen:

„Die Belege sind im Original oder in Abschrift, auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form, vorzulegen.“

6. Ziffer 21.10. ÖPT ist wie folgt zu ändern:

Für Fahrpreisentschädigungen gem. Art. 17 der VO (EG) Nr. 1371/2007 sind folgende Bestimmungen zu streichen:

- „bei Verschulden des Reisenden,
- bei Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles notwendigen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte,
- bei Vorliegen eines außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegenden Umstandes, den der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles notwendigen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte,
- bei Verkehrsbeschränkungen infolge Streiks, wenn der Reisende hierüber angemessen informiert wurde,

- wenn die Verspätung auf Verkehrsleistungen zurückzuführen ist, die nicht Teil des Beförderungsvertrages sind.“

Für die Fahrpreischädigung für Jahreskarten gem. § 2 Bundesgesetz zur VO (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr BGBl. I 25/2010 sind folgende Bestimmungen zu streichen:

- „bei Verkehrsbeschränkungen infolge Streiks, wenn der Reisende hierüber angemessen informiert wurde,
- wenn die Verspätung auf Verkehrsleistungen zurückzuführen ist, die nicht Teil des Beförderungsvertrages sind.“

#### Rechtsgrundlagen:

§§ 22a (1) und (2), 78b (2) Z 1 und 2 Eisenbahngesetz (EisbG) BGBl. Nr. 60/1957 idgF, Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr BGBl. I 25/2010, Bundesgesetz über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern mit der Eisenbahn (Eisenbahnbeförderungsgesetz - EBG) BGBl. Nr. 180/1988 idgF.

#### **BEGRÜNDUNG:**

Die \*\*\* (im Folgenden „\*\*\*\*“) hat die Entschädigungsbedingungen am 17.05.2010 bzw. eine adaptierte Fassung am 29.09.2010 im Sinne des § 22a (2) EisbG der Schienen-Control GmbH (im Folgenden „SCG“) vorgelegt.

Diese wurden gem. § 77 (2) EisbG der Schienen-Control Kommission (im Folgenden „SCK“) zur Kenntnis gebracht.

Die SCK hat darüber beraten und beschlossen, die SCG zu ersuchen, die Kritikpunkte daran auszuführen. Im Hinblick auf die Ergebnisse der Prüfung der Entschädigungsbedingungen durch die SCG wurde ein aufsichtsbehördliches Verfahren (GZ. SCK-WA-10-035) eingeleitet.

Im **Schreiben der SCK vom 22.10.2010** ersuchte die SCK nach Überprüfung der vorgelegten Entschädigungsbedingungen im Wesentlichen zu folgenden Punkten Stellung zu nehmen:

*„1. Ziffer 21.6. Verspätungsentschädigung für Inhaber von Streckenkarten: (Verkehrsverbund-)Jahreskarten-Kunden hingegen wird seitens der ÖBB Personenverkehr AG eine Pünktlichkeitsgarantie je Strecke bzw. Streckenabschnitt gegeben, die einheitlich mit 90 % Pünktlichkeit (= Pünktlichkeitsgrad von 90 %) für alle ÖBB-Züge des Nah- und Regionalverkehrs auf allen Strecken festgelegt ist. [...] Wir ersuchen um Begründung, warum die Pünktlichkeitsgarantie nicht für einzelne Strecken bzw. Streckenabschnitte differenziert wird.*

*2. Sie haben angegeben, dass Sie bei der Ermittlung des Pünktlichkeitsgrades Züge erst dann als verspätet werten, wenn die Verspätung mehr als 5 Minuten beträgt. [...] Wir*

ersuchen um Begründung, warum der Pünktlichkeitsgrad nicht unter Bedachtnahme auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb vorgegeben wird.

3. Um den von Ihnen festgesetzten Pünktlichkeitsgrad in der Höhe von 90% im Sinne des Bundesgesetzes zur VO (EG) Nr. 1371/2007 überprüfen zu können, ersuchen wir Sie

- um Übermittlung des prozentuellen Anteils ausgefallener Züge für 2009 und 2010, ausgewertet nach Monaten.
- um Begründung, warum bei der Ermittlung des Pünktlichkeitsgrades ausgefallene Züge nicht als verspätet gewertet werden.
- um Begründung, warum für den Pünktlichkeitsgrad für 2010 nicht zumindest der Pünktlichkeitsgrad von 2009 herangezogen wurde.
- um Begründung, warum sich der Pünktlichkeitsgrad nicht an den monatlichen Pünktlichkeitsgraden für den Personennahverkehr im 1. Halbjahr 2010 orientiert.
- um Übermittlung einer Tabelle mit den Pünktlichkeitsgraden für 2009 und 2010, zumindest für Strecken bzw. Streckenabschnitte, wobei die Verspätungen schon ab 3 Minuten gewertet werden sollen.

4. Es fehlt eine gem. Art. 18 (2) der VO (EG) Nr. 1371/2007 normierte kostenlose Hilfeleistung wie Mahlzeiten und Erfrischungen bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten.

5. Ziffer 21.9. Entschädigungszahlungen: „Entschädigungszahlungen erfolgen nur aufgrund einer Einreichung des vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Antrages auf Entschädigung und Refundierung bei Zugverspätungen unter Verwendung des diesbezüglichen Formulars innerhalb von zwei Monaten nach erfolgter Verspätung.“  
[...] Zudem verweisen wir Sie auf folgende Bestimmungen: Art. 17 (2) der VO 1371/2007 führt aus, dass die Zahlung der Entschädigung innerhalb eines Monats nach Einreichung des Antrages auf Entschädigung zu erfolgen hat. Ausführungen über die Verjährung fehlen in der VO 1371/2007. Allerdings normiert Art 60 (2) ER CIV, dass andere (als die in Art 60 (1) ER CIV angeführten Schadenersatzansprüche) Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag in einem Jahr verjähren.

6. Ziffer 21.9. „Den Anträgen auf Verspätungsentschädigung gemäß Ziffer 21.4 oder Kostenersatz gemäß Ziffer 21.7 sind Originale der Fahrausweise, Belege über entstandene und ersatzfähige Kosten gemäß Ziffer 21.7, sowie allenfalls die entsprechenden Verspätungsbestätigungen beizulegen.“

Hier verweisen wir Sie auf folgende Bestimmungen: In der VO 1371/2007 selbst findet sich keine Regelung über die Form der Einreichung in Original oder Kopie. Nur im Art. 55 (3) ER CIV findet sich eine entsprechende Regelung. [...]

7. Ziffer 21.10. Ausschließungsgründe: „Ein Anspruch auf Entschädigung, oder Ersatz von Kosten aufgrund von Zugverspätungen besteht in folgenden Punkten nicht:

- bei Verschulden des Reisenden,

- bei Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles notwendigen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte,
- bei Vorliegen eines außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegenden Umstandes, den der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles notwendigen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte,
- bei Verkehrsbeschränkungen infolge Streiks, wenn der Reisende hierüber angemessen informiert wurde,
- wenn die Verspätung auf Verkehrsleistungen zurückzuführen ist, die nicht Teil des Beförderungsvertrages sind.

Zusätzlich besteht in folgenden Fällen kein Anspruch auf Verspätungsentschädigung gemäß Ziffer 21.4:

- wenn der Reisende vor Kauf des Beförderungsausweises über mögliche Verspätungen informiert wurde,
- wenn bei der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder über eine andere Strecke die Verspätung bei seiner Ankunft am Zielort weniger als 60 Minuten beträgt.“

Hier verweisen wir Sie auf folgende Bestimmungen: Gem. Art. 15 der VO 1371/2007 gehen die Bestimmungen des Kapitels IV der VO 1371/2007 betreffend Verspätungen, Anschlussversäumnisse und Ausfälle den Bestimmungen des Titels IV Kapitel II der angehängten ER CIV vor. [...]

Im Art. 17 der VO 1371/2007 sind nur folgende Ausschlussgründe angeführt:

- wenn das EVU nachweisen kann, dass die Verspätungen außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft eingetreten sind,
- wenn der Fahrgast bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert wurde,
- wenn bei seiner Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt.

Der Art. 17 der VO 1371/2007 und der Art. 32 der ER CIV unterscheiden sich zudem in den Erfordernissen hinsichtlich des Tatbestands [...].“

Die \*\*\* nahm mit **Schreiben vom 04.11.2010** Stellung und führte im Wesentlichen Folgendes aus:

„• Ziffer 1. des Schreibens der SCK: Ziffer 21.6 ÖPT: Einheitlicher Pünktlichkeitsgrad von 90 % für alle Strecken- und Streckenteile der \*\*\*. Begründung für die Einheitlichkeit:

1. Mit der einheitlichen Festsetzung soll einerseits die Kommunikation an den Jahreskartenkunden wesentlich erleichtert werden - insbesondere auch da bei einer unterschiedlichen Festsetzung des Pünktlichkeitsgrades je Streckenabschnitt und einem dementsprechenden Übergang von unterschiedlich bewerteten Streckenabschnitten Zuordnungsprobleme auftreten können (Fragen z.B. wie ist damit umzugehen, wenn nur

in einem Teilabschnitt der Pünktlichkeit erreicht wird u. dgl.). Zugleich kann dann natürlich auch das entsprechende Informationsschreiben an den Kunden einheitlich ausfallen.

2. Eine unterschiedliche Festsetzung des zu erreichenden Pünktlichkeitsgrades je Strecke als Voraussetzung für eine Verspätungsentschädigung würde in jedem Fall zu einer Diskussion mit den Jahreskartenkunden führen, worin denn die Unterschiedlichkeit des Pünktlichkeitsgrades und damit der Streckenbewertung begründet sei und zu ständigen Änderungswünschen/Anpassungswünschen führen. Zudem müssten dann auch beabsichtigte Baumaßnahmen je Strecke (mit absehbaren Pünktlichkeitsauswirkungen) zu einer geänderten Festsetzung des zu erzielenden Pünktlichkeitsgrades zumindest je Fahrplanperiode führen - mit hohem Wartungs- und Auswertungsaufwand.

- Ziffer 2. des Schreibens der SCK: Begründung der Festsetzung des Pünktlichkeitsgrades ohne Bedachtnahme auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb

*Begründung:*

Der einheitliche Pünktlichkeitsgrad wurde unter Bedachtnahme auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb festgesetzt. Siehe beiliegende Verspätungsstatistik, die im Übrigen bereits vorweg der SCG übermittelt worden ist.

- Ziffer 3. des Schreibens der SCK:

- Übermittlung des prozentuellen Anteiles der ausgefallenen Züge an allen Zügen des Nahverkehrs: Siehe Beilage

- Die Anzahl der ausgefallenen Züge liegt je Bundesland im Durchschnitt zwischen 0,19 und 0,74 Prozent, womit die bereits mehrfach vertretene Aussage, dass sich die anteilige Größenordnung der ausgefallenen an allen geführten Zügen lediglich im Promillebereich bewegt, bestätigt und deshalb ausgefallene Züge bei der Ermittlung des Pünktlichkeitsgrades keine Berücksichtigung finden.

- Bedingt durch die Umstellung der gemessenen Pünktlichkeitswerte von bisher Streckenabschnitten auf Stationswerte kann erst nach ersten Auswertungen die Auswirkung beurteilt werden und der Pünktlichkeitswert evaluiert werden.

- Übermittlung von Pünktlichkeitsgraden für 2009 und 2010 mit Verspätungswerten ab 3 Minuten: Diese Werte liegen bei der \*\*\* nicht auf. Zudem erfolgt eine Umstellung der Verspätungsmessung von der bisherigen Art, die Verspätungswerte in Abschnitte zusammen zu fassen auf dann wesentlich genauere Messungen an allen Stationen, ein derartiger Vergleich der Messung bei 5 und 3 Minuten Verspätung wäre daher irreführend.

- Ziffer 4.: Dieser Punkt wird in der Praxis bereits umgesetzt. Es werden je nach örtlichen Gegebenheiten die entsprechenden Maßnahmen gesetzt, um dieser Verpflichtung nachkommen zu können. Eine österreichweite einheitliche Regelung kann aufgrund der sehr unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten nicht festgelegt werden. In jedem Fall wird aber dem Art. 18 (2) der EU-VO (EG) 1371/2007 entsprochen. Die \*\*\* wird aber entsprechend Art. 18 Abs. 2 lit a) der VO (EG) 1371/2007 folgende Formulierung in Ziffer 21 ÖPT aufnehmen: Bei einer Verspätung von mehr als 60 Minuten wird die Eisenbahn den Fahrgästen kostenlos Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit anbieten, sofern diese im Zug oder im Bahnhof verfügbar oder vernünftigerweise lieferbar sind.

- Ziffer 5.: Die in Art. 60 Abs. 2 ER CIV angeführte Verjährungsfrist von einem Jahr gilt unseres Erachtens nur für die im CIV selbst genannten Ansprüche, etwa für die in Art. 60 Abs. 3 ER CIV angeführten Fälle des Verlustes, der Beschädigung oder der verspäteten

Auslieferung von Reisegepäck. Eine darüber hinausgehende Anwendung dieser Regelung - etwa auf die Fälle der Fahrpreiseschädigung gemäß Art. 17 VO (EG) 1371/2007 - ist mangels entsprechenden Verweises in der VO (EG) 1371/2007 für uns nicht erkennbar.

- Ziffer 6.: Die konkrete Durchführung des Entschädigungsverfahrens und die dabei vorzulegenden Unterlagen sind von den Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Basis der VO (EG) 1371/2007 näher zu definieren. Die VO (EG) 1371/2007 selbst hat bewusst auf eine entsprechende Festlegung verzichtet. Als Anhaltspunkt für eine entsprechende Ausgestaltung des Entschädigungsverfahrens kann durchaus der im Schreiben zitierte Art. 55 Abs. 3 ER CIV herangezogen werden. Dieser enthält eine ausdrückliche Möglichkeit des Beförderers, in den diesbezüglichen Regelungen festzulegen, ob Originale oder beglaubigte Abschriften vorzulegen sind oder generell eine Rückgabe des Beförderungsausweises erforderlich ist. Um Manipulationen von Fahrausweisen, Prägungen oder Bescheinigungen auf Kopien sowie Betrugsabsichten vorzubeugen, ist zudem die Rückgabe von Originaldokumenten unbedingt erforderlich. Diese Anforderung wurde auch in den CIT-Bestimmungen, wonach eine Prüfung der Reisedokumente auf Echtheit vorgesehen ist, berücksichtigt. Eine Kontrolle der Sicherheitsmerkmale (z. B. Wasserzeichen, fluoreszierende Fasern und \*\*\*-Logos) kann nur ausschließlich auf Basis des Originalbeleges erfolgen. Für die Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen ist außerdem die Zugnummer der Kontrollprägung, die auf Kopien jedoch häufig kaum lesbar ist, ausschlaggebend.

Weiter müssen die \*\*\* im Rahmen von Steuerprüfungen die Originalbelege, für die ein Vorsteuerabzug geltend gemacht wurde, innerhalb eines Monats der Steuerbehörde vorlegen. Bei Fehlen von Originalbelegen müsste für jede Auszahlung eine manuelle Gutschrift erstellt werden. Diese zusätzliche Belastung der personellen Ressourcen würde die Auszahlung der Entschädigung verzögern und wäre daher zum Nachteil der Kunden. Selbstverständlich können aber dem Kunden auf dessen Wunsch die erforderlichen Belege für seine Abrechnung bzw. Buchhaltung zur Verfügung gestellt werden.

- Ziffer 7.: Dass die Ausschließungsgründe des Art. 32 (Titel IV, Kapitel 11) ER CIV aufgrund des ausdrücklichen Verweises in Art. 15 VO (EG) 1371/2007 zur Anwendung gelangen, steht unseren Informationen zufolge in sämtlichen anderen EU-Mitgliedsstaaten außer Diskussion und dürfte damit die herrschende Rechtsansicht europarechtlicher Regelung darstellen. Es steht für uns außer Frage, dass die in Art. 17 VO (EG) 1371/2007 genannten Ausschließungsgründe zusätzlich zu den in Art. 32 ER CIV genannten zur Anwendung gelangen. Eine andere Interpretation - etwa dahingehend, dass Eisenbahnunternehmen auch in Fällen höherer Gewalt Entschädigung zu leisten hätten - dürfte auch in Widerspruch zu herrschenden Rechtsgrundsätzen stehen und ist aus unserer Sicht abzulehnen.“

Mit **Schreiben der SCK vom 05.11.2010** unter Bezugnahme auf das Schreiben der SCK vom 22.10.2010 wurde die Frist zur Stellungnahme zu den Fragen betreffend die rechtlichen Bestimmungen des ÖPT auf Ersuchen der Eisenbahnverkehrsunternehmen bis 15.11.2010 erstreckt. Die Frist zur Vorlage von Unterlagen betreffend die Festsetzung der Pünktlichkeitsgrade und allfälliger Stellungnahmen dazu wurde bis 30.11.2010 erstreckt.

Die SCK führte im Schreiben vom 05.11.2010 im Wesentlichen wie folgt weiters aus:

*„Sollte zur Begründung des festgesetzten Pünktlichkeitsgrades auf den im Verkehrsdienstvertrag vereinbarten Pünktlichkeitsgrad verwiesen werden, ersuchen wir um diesbezügliche Vorlage.*

*Ferner wird um Auskunft darüber ersucht, welche Gründe dafür maßgebend sind, dass Verspätungen erst ab einer bestimmten Minutenanzahl gewertet werden [...].*

*Die SCK ersucht um Verständnis, dass eine weitere Fristerstreckung im Hinblick darauf, dass gesetzliche Fristen bestehen, nicht möglich ist.“*

Die \*\*\* nahm mit **Schreiben vom 19.11.2010** Stellung und führte im Wesentlichen Folgendes aus:

*„Ergänzend und in Beantwortung Ihrer Anfrage, welche Gründe bei der \*\*\* dafür maßgeblich sind, dass Verspätungen erst ab einer bestimmten Minutenanzahl - konkret ab 5 Minuten - gewertet werden, darf ich Ihnen Folgendes mitteilen:*

- Bei den meisten europäischen Bahnen werden Nah- und Fernverkehrszüge einheitlich erst ab Überschreitung der fahrplanmäßigen Abfahrts- oder Ankunftszeit um 5 oder mehr als 5 Minuten in ihren Statistiken als verspätet gewertet. Die \*\*\* schließt sich daher diesem Standard an. Dementsprechend ist auch die bei der \*\*\* angewendete Messmethode auf diesen international vorgegebenen Grenzwert sowohl bei Nah-, als auch bei Fernverkehrszügen auf ihrem Netz entsprechend festgelegt worden.*
- 5 Minuten ist zudem der Schwell- bzw. Grenzwert, ab dem Verspätungsinformationen unter Berücksichtigung von Messungenauigkeiten und Fahrdynamik in Echtzeitmedien und Lautsprecherdurchsagen validen Charakter haben. Davon abweichend erfolgt nur die Zugverspätungsanzeige bei Bahnsteig-Verspätungsanzeigen bzw. bei Abfahrtsmonitoren neuester Technologie bereits früher. Bei diesen Informationsmedien ist der Schwell- bzw. Grenzwert einer Verspätung mit 4 Minuten festgesetzt worden.*
- 5 Minuten ist die Regel-Zuwartezeit bei Zug-Anschlüssen.*
- Die im Zuge der Fahrgastrechte Jahreskartenkunden gewährte Pünktlichkeitsgarantie von 90 % zielt auf einen Schwell- bzw. Grenzwert, ab dem ein Zug als verspätet gilt, von 5 Minuten ab. Bei einer Änderung des Schwellwertes müsste daher selbstverständlich auch der Wert der Pünktlichkeitsgarantie (= Wert des Pünktlichkeitsgrades) entsprechend angepasst werden!*
- Ziel der Festsetzung eines Pünktlichkeitsgrades von 90 % in Verbindung mit einem Grenzwert von 5 Minuten ist es aber, dadurch die im jeweiligen Messmonat erzielte und damit auch für den Jahreskarten-Kunden merkbare Performance im Nahverkehr festzustellen, um so - immer dann, wenn eine auch für den Fahrgast merkbare schlechte Pünktlichkeitsleistung erbracht worden ist, für diese auch eine entsprechende Entschädigung zu leisten. Eine übergenaue Messung der Verspätungen, noch dazu mit Parametern, die mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind, ist für diesen Zweck unserer Meinung nach dabei nicht zweckdienlich. Für einen regelmäßigen Benutzer des ÖPNV wird die Qualität der Dienstleistung bei einem Pünktlichkeitsgrad von unter 90 % bei einem Schwellwert von 5 Minuten als spürbar schlecht empfunden und somit eine kohärente Verbindung mit dem Empfang der Entschädigungsleistung verbunden.*
- Die Übereinstimmung zwischen der gemessenen Verspätung und der am Bahnsteig wahrgenommenen Verspätung kann differieren, da aufgrund der Fahrdynamik einerseits im Zuglauf die Genauigkeit von angegebenen Verspätungen im Minutenbereich schwankt und die Messpunkte Signalstandorte in unterschiedlicher Entfernung zum Haltebahnsteig sind. Zudem wird auf ganze Minuten auf- oder abgerundet.*



• *Ergänzend zu den oben angeführten Argumenten möchten wir einmal mehr darauf hinweisen, dass die Verspätungsmessung bzw. Ermittlung des Pünktlichkeitsgrades auf den gemessenen Werten aller NRV-Züge je Fahrtrtritts- und Zielbahnhof basiert und damit wesentlich genauer ist, als die bisher vorgenommene Verspätungsmessung, die in Streckenabschnitten (= Zusammenfassung mehrerer Stationen mit ihren Verspätungswerten) erfolgte. Damit vereint diese neue Art der Verspätungsmessung aber dennoch auch mehrfache Durchschnittswerte bei der Berechnung einer allfälligen Verspätungsentschädigung, ohne die jeweilige Fahrgastnutzung der konkret verspäteten Züge oder die Ursache der Verspätungen der Züge überhaupt zu hinterfragen. Zugleich bleiben auch planmäßige Baumaßnahmen und die entsprechend rechtzeitige Information der Fahrgäste darüber außer Betracht, die aber im sonstigen Fall der EU VO (EG) 1371/2007 sehr wohl einen ausreichenden Grund des Entfalles einer Entschädigung im Verspätungsfall darstellen würden.“*

## **Die SCK hat erwogen:**

### **I. Zur Zuständigkeit der SCK:**

Gemäß § 22a (2) EisebG haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Entschädigungsbedingungen bei der erstmaligen Veröffentlichung gleichzeitig der SCG vorzulegen. Änderungen der Entschädigungsbedingungen sind von den Eisenbahnunternehmen rechtzeitig vor der Veröffentlichung der SCG vorzulegen. Die Entschädigungsbedingungen wurden gem. § 77 (2) EisebG von der SCG der SCK zur Kenntnis gebracht.

Gemäß § 78b (2) EisebG hat die SCK von Amts wegen:

- *Ziffer 1: „die Entschädigungsbedingungen ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn die Anwendung der Modalitäten für die Fahrpreischädigung für die Fahrgäste unangemessen und unzumutbar ist, oder wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen entgegen § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr bei der Vorgabe des Pünktlichkeitsgrades nicht auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb Bedacht nimmt, den Pünktlichkeitsgrad nicht monatlich ermittelt oder die Entschädigungshöhe nicht mit mindestens 10% des rechnerisch auf einen Monat entfallenen Fahrpreises des konkret auf diese Strecke entfallenen Bahnanteiles einer Jahreskarte festsetzt;“*
- *Ziffer 2: „die Entschädigungsbedingungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn sie das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht nach den Kriterien des Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 festsetzt.“*

Gemäß Art. 288 (2) des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gelten Verordnungen in allen ihren Teilen als verbindlich und unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Sie müssen von den EU-Mitgliedstaaten nicht in nationales Recht umgesetzt werden. Modifikationen der vorgegebenen Regelungen durch die einzelnen Mitgliedstaaten sind grundsätzlich nicht möglich. Allerdings können auch die Verordnungen einzelne Artikel enthalten, die ausdrücklich Anpassungen an nationales Recht vorschreiben oder gestatten.

Die SCK ist die gem. Art. 30 der VO (EG) Nr. 1371/2007 vom BMVIT für Österreich benannte Stelle, welche für die Überprüfung der Entschädigungsbedingungen betreffend deren Übereinstimmung mit den europarechtlichen Vorschriften, insbesondere zur Durchsetzung der in der VO (EG) Nr. 1371/2007 genannten Ziele zuständig ist. Die SCK hat daher die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden.

Es ist daher die Zuständigkeit der SCK zur Erlassung der im Spruch genannten Aufträge gegeben.

## II. Zu den anderen Erwägungsgründen

### **1) Zum Sachverhalt:**

Die SCK legt gemäß § 60 AVG folgenden unbestrittenen Sachverhalt ihrer rechtlichen Beurteilung zu Grunde:

Die \*\*\* wendet auf Beförderungsverträge den ÖPT an, welcher auf der Website [www.oebb.at](http://www.oebb.at) veröffentlicht ist, der ua. die folgenden entscheidungsrelevanten Bestimmungen enthält:

#### *„21.4. Erlittene Verspätungen*

*Ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren, kann ein Fahrgast bei Verspätungen eine Entschädigung verlangen, wenn er zwischen dem auf der Fahrkarte angegebenen Abfahrts- und Zielbahnhof eine Verspätung erleidet, für die keine Fahrpreiserstattung nach Zif. 21.2 lit. a erfolgt ist.*

*Die Entschädigung bei Verspätungen beträgt*

- a) 25 % des Preises der Fahrkarte bei einer Verspätung von 60 bis 119 Minuten,*
- b) 50 % des Preises der Fahrkarte bei einer Verspätung ab 120 Minuten.*

*Besitzer einer ÖSTERREICHcard 2. Klasse erhalten bei je drei erlittenen Verspätungen von mehr als 60 Minuten bei der ÖBB-Personenverkehr AG eine pauschale Entschädigung von € 20,-, höchstens € 60,- pro Jahr und Besitzer einer ÖSTERREICHcard 1. Klasse € 30,-, höchstens € 90,- pro Jahr. Der Fahrgast hat sich die Verspätungen jeweils von der ÖBB-Personenverkehr AG bestätigen zu lassen.*

*In die Berechnung des Entschädigungspreises werden nur personenbezogene Beförderungspreise einbezogen.*

*So wird bei Autoreisezügen nur der Fahrpreis der Personen, nicht aber die Autofracht, für die Berechnung der Entschädigung herangezogen.*

*Der Entschädigungsbetrag wird auf volle 10 Cent-Beträge aufgerundet.*

*Wurde der Beförderungsvertrag für eine Hin- und Rückfahrt auf demselben Beförderungsweg abgeschlossen, so wird die Entschädigung für eine entweder auf der Hin- oder auf der Rückfahrt aufgetretene Verspätung auf der Grundlage des halben entrichteten Fahrpreises berechnet.*

## 21.6. Verspätungsentschädigung für Inhaber von Streckenkarten

*Bei Wochen- und Monatskarten-Nutzung besteht im Verspätungsfall kein Anspruch auf Verspätungsentschädigung.*

*(Verkehrsverbund-)Jahreskarten-Kunden hingegen wird seitens der ÖBB Personenverkehr AG eine Pünktlichkeitsgarantie je Strecke bzw. Streckenabschnitt gegeben, die einheitlich mit 90 % Pünktlichkeit (= Pünktlichkeitsgrad von 90 %) für alle ÖBB-Züge des Nah- und Regionalverkehrs auf allen Strecken festgelegt ist. Gemessen wird dabei die Ankunftsverspätung der Züge im Fahrtantritts- und Fahrtendbahnhof. Sonstige in Österreich tätige Eisenbahnen können einen davon abweichenden Pünktlichkeitsgrad festsetzen bzw. eine davon abweichende Messweise und in ihren Tarifen veröffentlichen. Bei Nichterreichen dieses Pünktlichkeitsgrades während der Gesamtlaufzeit der Jahreskarte in mindestens einem Geltungs-Monat hat der Jahreskarteninhaber, der die Bereitschaft erklärt hat, am Verspätungsentschädigungsverfahren teilzunehmen und dafür seine konkret genutzte Bahnhofverbindung genannt bzw. die überwiegende oder ausschließliche Nutzung der Eisenbahn bestätigt hat, einen Anspruch auf eine Verspätungsentschädigung in Form eines Geldbetrages abzugsfrei auf das von ihm bekanntgegebene Bankkonto. Die an eine Person gebundene und nicht übertragbare Jahreskarte muss dazu ohne zeitliche Unterbrechung in Besitz des Jahreskarten-Kunden sein.*

*Vom Nichterreichen dieses Pünktlichkeitsgrades wird der Jahreskarten-Kunde unaufgefordert nach Ablauf der Geltungsdauer seiner Jahreskarte von der Eisenbahn schriftlich verständigt und erhält zum selben Zeitpunkt den Entschädigungsbetrag auf das von ihm bekanntgegebene Bankkonto gutgeschrieben.*

*Die Verspätungsentschädigung für Jahreskarten-Kunden beträgt bei einer Fahrtstrecke mit der Eisenbahn pro monatlich nicht erreichten Pünktlichkeitsgrad 10 % des Preises der auf die konkrete Bahnstrecke entfallenden Verkehrsverbund-Monats-streckenkarte; bei Nichterreichen des Pünktlichkeitsgrades während der Gesamt-laufzeit der Jahreskarte den jeweiligen Preis einer Verkehrsverbund-Monatsstreckenkarte für die konkrete Bahnstrecke.*

*Bei der Berechnung der Verspätung bleiben Beförderungen ausschließlich im Bereich von Stadtverkehren bzw. Verkehrsverbund-Kernzonen ebenso außer Betracht wie Beförderungen im Fernverkehr oder mit regionalen Kraftfahrlinien (Bussen). Ebenso wird der Beförderungspreisanteil von Jahreskarten für Kernzonenbereiche bzw. für Kraftfahrlinien-Strecken nicht berücksichtigt.*

## 21.7. Unmöglichkeit der Fortsetzung der Reise am selben Tag

*Ist die Fortsetzung der Reise wegen Ausfall, Verspätung oder Versäumnis des letzten Anschlusses aufgrund einer Verspätung am selben Tag nicht möglich oder zumutbar, werden folgende Maßnahmen, getroffen:*

*a) die Eisenbahn organisiert, wenn möglich, eine angemessene Unterkunft einschließlich ev. erforderlichem Transfer oder erstattet die Kosten für die angemessene Unterkunft einschließlich erforderlichem Transfer bis zu einem Maximalbetrag von € 80,-. Als angemessene Unterkunft gilt maximal ein Hotel der Mittelklasse (bis zu 3 Sterne), wobei die günstigste Übernachtungsmöglichkeit in Anspruch zu nehmen ist,*

b) oder die Eisenbahn bietet die Weiterbeförderung mit einem anderen Verkehrsmittel (z.B. Taxi) an oder refundiert dem Fahrgast die dafür angefallenen Kosten bis zu einem Höchstbetrag von € 50,-.

Der Fahrgast hat primär die seitens der Eisenbahn organisierten Leistungen in Anspruch zu nehmen. Es ist Aufgabe des Fahrgastes, zuerst alternative Fahrtmöglichkeiten mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln auszunutzen. Bei der Wahl der unter lit. a und b angeführten Maßnahmen hat der Reisende die kostengünstigste Möglichkeit in Anspruch zu nehmen.

#### 21.9. Entschädigungszahlungen

Entschädigungszahlungen erfolgen nur aufgrund einer Einreichung des vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Antrages auf Entschädigung und Refundierung bei Zugverspätungen unter Verwendung des diesbezüglichen Formulars innerhalb von zwei Monaten nach erfolgter Verspätung.

Den Anträgen auf Verspätungsentschädigung gemäß Zif. 21.4 oder Kostenersatz gemäß Zif. 21.7 sind Originale der Fahrausweise, Belege über entstandene und ersatzfähige Kosten gemäß Zif. 21.7, sowie allenfalls die entsprechenden Verspätungsbestätigungen beizulegen. Anträge und Beilagen sind - bei Fahrkarten der ÖBB-Personenverkehr AG bzw. von dieser ausgegebenen Verbundtickets - an das ÖBB-Servicecenter Fahrgastrechte, Postfach 75, 1020 Wien zu senden oder bei einem besetzten Bahnhof an der Personenkasse abzugeben. Bei von sonstigen in Österreich tätigen Eisenbahnen ausgegebenen Fahrausweisen sind diese Anträge und Beilagen an die in den Tarifen der jeweiligen Eisenbahn genannte Stelle zu senden oder bei einem besetzten Bahnhof an der Personenkasse abzugeben.

Die Eisenbahn ist nur für die Bearbeitung bzw. Entschädigung der von ihr, oder einem von ihr ermächtigten Reisebüro, ausgestellten Fahrkarten zuständig. Gegebenenfalls werden die Unterlagen an die zuständige Eisenbahn weitergeleitet und der Fahrgast davon in Kenntnis gesetzt.

Nach Prüfung und Feststellung der Rechtmäßigkeit des Anspruches auf Entschädigung erfolgt die Zahlung der Entschädigung entweder in Form von Gutscheinen oder, auf Wunsch des Fahrgastes, in Form eines Geldbetrages, der abzugsfrei auf das Konto des Antragsstellers überwiesen wird. Es erfolgt keine direkte Auszahlung des Entschädigungsbetrages oder Ausgabe von Gutscheinen als Entschädigung bei den Personenkassen der Eisenbahn.

Entschädigungsbeträge unter € 4,- gelangen nicht zur Auszahlung, weder in Form von Geld, noch in Form von Gutscheinen.

#### 21.10. Ausschließungsgründe

Ein Anspruch auf Entschädigung, oder Ersatz von Kosten aufgrund von Zugverspätungen besteht in folgenden Punkten nicht:

- bei Verschulden des Reisenden,
- bei Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles notwendigen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte,

- bei Vorliegen eines außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegenden Umstandes, den der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles notwendigen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte,
- bei Verkehrsbeschränkungen infolge Streiks, wenn der Reisende hierüber angemessen informiert wurde,
- wenn die Verspätung auf Verkehrsleistungen zurückzuführen ist, die nicht Teil des Beförderungsvertrages sind.

Zusätzlich besteht in folgenden Fällen kein Anspruch auf Verspätungsentschädigung gemäß Zif. 21.4:

- wenn der Reisende vor Kauf des Beförderungsausweises über mögliche Verspätungen informiert wurde,
- wenn bei der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder über eine andere Strecke die Verspätung bei seiner Ankunft am Zielort weniger als 60 Minuten beträgt.“

Mit **Email vom 17.05.2010** wurden gemäß § 22a (2) EisebG von der \*\*\* die Entschädigungsbedingungen der SCG vorgelegt. In Entsprechung dieser Verpflichtung übermittelten die \*\*\* den mit 15.05.2010 gültigen Österreichischen Eisenbahnen – Personen- und Reisegepäcktarif (ÖPT), in dessen Ziffer 21 („Zugverspätung – Zugausfall; Entschädigung Fahrgastrechte“) die oben genannten Rechtsvorschriften umgesetzt wurden.

Die SCG überprüfte die vorgelegten Entschädigungsbedingungen und führte mit den \*\*\* mehrere Gespräche über die von ihr festgestellten Kritikpunkte.

Dabei vertrat die SCG folgenden Standpunkt:

*„Die Einschränkung auf den personenbezogenen Preisanteil gemäß Ziffer 21.4. ÖPT ist in der VO (EG) Nr. 1371/2007 nicht eindeutig geregelt. Eindeutig geregelt ist nur, dass für Fahrzeuge gemäß Art. 44 ER CIV eine Entschädigung nur bei nachgewiesenem Schaden geleistet werden müssen. Die \*\*\* wählte die für den Fahrgast ungünstige Interpretation.“*

Darauf erwiderte die \*\*\* Folgendes:

Gemäß Ziffer 21.6. ÖPT musste der Jahreskarteninhaber die Bereitschaft erklären, am Verspätungsentschädigungsprogramm teilzunehmen. § 2 (1) Ziffer 5 des Bundesgesetzes zur VO bestimmt, dass die Beträge für die Entschädigung mindestens 10% des auf diesen Monat entfallenen Fahrpreises des Bahnanteils einer Jahreskarte zu betragen haben. Seitens der \*\*\* wurde argumentiert, dass die Entschädigungshöhe gem. Ziffer 21.6. ÖPT von 10% exakt der Gesetzesbestimmung entspricht. Zudem sei die Anzahl der konkret von einer Entschädigungsleistung betroffenen Jahreskarten-Kunden noch nicht bekannt. Nach Ablauf eines ersten Entschädigungsjahres könne über eine Anhebung der Entschädigungsleistungen über das Mindestmaß hinaus nachgedacht werden. Das Gesetz spricht von mindestens 10%, was durchaus auch für ein abgestuftes System für Entschädigungszahlungen sprechen könnte. Einen eindeutigen Gesetzesverstoß kann darin nicht erkannt werden.

Ferner wurde von der SCG bemängelt:

*„Gem. Ziffer 21.8. ÖPT konnte sich der Fahrgast die Verspätungsbestätigung nur innerhalb von 7 Tagen ausstellen lassen. Die an eine Person gebundene und nicht*

*übertragbare Jahreskarte musste das ganze vorangehende Jahr ohne Unterbrechung in Besitz des Jahreskarteninhabers sein. Die Vorlage einer Verspätungsbestätigung war gem. Ziffer 21.9. ÖPT obligatorisch. Ziffer 21.11. ÖPT regelte, dass die Eisenbahn Zugverspätungen von mehr als 10 Minuten, den Ausfall von Zügen und sonstige Betriebsstörungen bekannt gibt.“*

Mit **Email vom 29.09.2010** übermittelten die \*\*\* einen adaptierten ÖPT zu den Entschädigungsbedingungen, welche somit Grundlage für das wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren betreffend der Entschädigungsbedingungen gemäß § 78b Abs. 2 Z 1 und 2 EisbG sind.

Nach dem neuen vorgelegten ÖPT erfolgten folgende Klarstellungen:

Gemessen wird nun die Ankunftsverspätung der Züge im Fahrtantritts- und Fahrtendbahnhof. Sonstige in Österreich tätige Eisenbahnen können einen davon abweichenden Pünktlichkeitsgrad festsetzen bzw. eine davon abweichende Messweise und in ihren Tarifen veröffentlichen.

Die missverständliche Formulierung, dass an einem Verspätungsentschädigungsprogramm teilgenommen werden muss, wurde gestrichen. Ebenso wurde die missverständliche Formulierung, dass die Jahreskarte das ganze vorangehende Jahr im Besitz des Jahreskarten-Kunden sein muss, gestrichen.

Im adaptieren ÖPT erfolgte die Klarstellung, dass die Verspätungsbestätigung gem. Ziffer 21.8. ÖPT nach dem Ablauf von 7 Tagen noch beim CallCenter der \*\*\* erhältlich ist. Bei der Vorlage einer Verspätungsbestätigung gem. Ziffer 21.9. ÖPT wurde durch die Einfügung des Wortes „allenfalls“ der Kritikpunkt entschärft. Ziffer 21.11. ÖPT wurde gänzlich gestrichen.

Eine Bestimmung über die Verjährung zur Geltendmachung der Ansprüche auf Fahrpreischädigung fehlt.

Im Rahmen der Marktbeobachtung hat die SCG Folgendes festgestellt und der SCK berichtet:

Ein Teil der EVUs hat bei der Ermittlung des Pünktlichkeitsgrades folgende Parameter angewendet:

- Züge gelten bis zu einer Verspätung von maximal 3 Minuten als pünktlich
- Für ausgefallene Züge wird die Zeit bis zum nächstfolgenden planmäßigen Zug als Verspätung gemessen
- Das Abwarten eines Anschlusses (Sichtanschluss) zählt nicht als Verspätung.

Bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gelten Züge bis zu einer Verspätung von maximal 3 Minuten als pünktlich.

## **2) Zur rechtlichen Beurteilung:**

### Zu den im Spruch genannten Maßnahmen:

Am 23. Oktober 2007 wurde die VO (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr erlassen. Die Verordnung trat 24 Monate nach ihrer Veröffentlichung, mithin am 3. Dezember 2009 in Kraft. Der Anwendungsbereich der Verordnung erfasst dem Grunde nach alle Eisenbahnfahrten und -dienstleistungen, die von einem nach der Richtlinie 95/18/EG genehmigten Eisenbahnunternehmen erbracht werden. Im Anhang I ist ein Auszug aus den einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV), (Anhang A zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, geändert durch das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr) wiedergegeben.

Gemäß § 22a (1) EisebG haben die Tarife für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen auch Entschädigungsbedingungen jeweils zur Anwendung der Regelungen über die Fahrpreisentzündung gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl. I Nr. 25/2010 und gemäß Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007 S 14, zu enthalten.

Gemäß § 2 (1) EBG hat die Eisenbahn die zum EBG notwendigen näheren Bestimmungen als Beförderungsbedingungen festzusetzen.

Der ÖPT gilt laut Ziffer 1.1 ÖPT für die Beförderung von Personen und Reisegepäck mit den Österreichischen Eisenbahnen von Bahnhöfen und Grenzen dieser Eisenbahnen in Bahnhöfe und bis zu Grenzen dieser Eisenbahnen auf den Strecken der Österreichischen Eisenbahnen.

Nach der Rsp des VwGH sind die Auslegungsregeln der §§ 6 und 7 ABGB nicht nur auf die „bürgerlichen“, sondern auch auf alle sonstigen Gesetze anzuwenden, die diese Anwendung nicht ausdrücklich oder schlüssig ausschließen. Die Auslegungsregeln der §§ 6, 7 ABGB gelten daher auch für öffentlichrechtliche Normen, ebenso wie für EU-Richtlinien (Dittrich/Tades, ABGB<sup>36</sup> (2003) § 6 E 1/2/2a und die dort zitierte Rsp des VwGH).

Die Gerichte und Behörden haben sich bei der Auslegung einer nationalen Vorschrift, wodurch eine europäische Richtlinie umgesetzt wird, soweit wie möglich am Wortlaut und Zweck der Richtlinie zu orientieren und Rechtsbegriffe, die in der Richtlinie und im innerstaatlichen Recht übereinstimmen, entsprechend den gemeinschaftlichen Begriffen auszulegen. Das zur Umsetzung einer Richtlinie erlassene Recht ist in deren Licht und Zielsetzung auszulegen (aaO E 54c/54d und die dort genannte Rsp des VwGH und OGH).

Diese Grundsätze gelten auch für die oben genannte Verordnung, zumal diese Auslegungsregeln für diese nicht ausgeschlossen sind.

Für die Auslegung einer Bestimmung der Verordnung hat ebenso wie für die Richtlinien zu gelten, dass diese Verordnung in deren Lichte und Zielsetzung auszulegen ist (vgl. etwa Erk. VwGH vom 22.02.2010, GZ 2007/03/0154 zum Markenschutzrecht).

## Zu Punkt 1 des Spruches

Gemäß Art. 18 (2) lit a der VO (EG) Nr. 1371/2007 wird eine kostenlose Hilfeleistung wie Mahlzeiten und Erfrischungen bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten normiert.

Da eine solche Bestimmung in den ursprünglich vorgelegten Entschädigungsbedingungen fehlte, hat dies die SCK mit ihrem Schreiben vom 22.10.2010 bemängelt. Obwohl die \*\*\* in ihrem Antwortschreiben vom 04.11.2010 diesen Rechtsstandpunkt teilte, indem sie erklärte, diese Regelung in die Entschädigungsbedingungen aufzunehmen, war spruchgemäß zu entscheiden, da im Zeitpunkt der Erlassung dieses Spruches noch nicht sichergestellt ist, ob diesem Auftrag der SCK entsprochen wird.

Eine weitere Begründung zu diesem Punkt hat aber gemäß § 58 (2) AVG zu entfallen.

Ergänzend wird folgendes festgehalten.

Die SCK kann nicht nur Entschädigungsbedingungen gem. § 78b (2) Ziffer 1 und 2 EisbG für rechtsunwirksam erklären, sondern kann als benannte Stelle gemäß Art. 30 der VO (EG) Nr. 1371/2007 auch deren Vollzug durch entsprechende Aufträge sicherstellen.

Aus Anlass der Überprüfung dieser Bestimmung ist noch zu bemerken:

Gemäß Ziffer 21.7. ÖPT wird Folgendes angeordnet:

*„Ist die Fortsetzung der Reise wegen Ausfall, Verspätung oder Versäumnis des letzten Anschlusses aufgrund einer Verspätung am selben Tag nicht möglich oder zumutbar, hat der Fahrgast Anspruch auf eine angemessene Unterkunft bis zu einem Maximalbetrag von € 80 oder auf die Weiterbeförderung mit einem anderen Verkehrsmittel (z.B. Taxi) bis zu einem Höchstbetrag von € 50.“*

Die SCK hat nach Beratung mit der SCG Bedenken, ob diese Einschränkung auf einen Maximalbetrag mit Art. 18 der VO (EG) Nr. 1371/2007 vereinbar ist. Die Entscheidung darüber wird einem weiteren aufsichtsbehördlichen Verfahren vorbehalten.

In Ziffer 21 ÖPT fehlt eine Bestimmung im Sinne des Art. 18 (2) lit c der VO (EG) Nr. 1371/2007: *„Bei einer Verspätung nach Absatz 1 ist den Fahrgästen Folgendes kostenlos anzubieten: [...]*

*c) ist der Zug auf der Strecke blockiert, die Beförderung vom Zug zum Bahnhof, zu einem alternativen Abfahrtsort oder zum Zielort des Verkehrsdienstes, sofern praktisch durchführbar ist.“*

Die SCK hat nach Beratung mit der SCG Bedenken, ob durch das Fehlen einer entsprechenden Bestimmung im ÖPT der Art. 18 (2) der VO (EG) Nr. 1371/2007 ausreichend umgesetzt ist. Die Entscheidung darüber wird einem weiteren aufsichtsbehördlichen Verfahren vorbehalten.

## Zu Punkt 2 des Spruches:

Die SCK hat zwar den bekannt gegebenen Pünktlichkeitsgrad zur Kenntnis genommen, stellt aber aus gegebenem Anlass Folgendes fest:



Gemäß Art. 17 (1) der VO (EG) Nr. 1371/2007 können Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, angemessene Entschädigungen gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen.

Österreich hat den Stadtverkehr soweit als möglich und den Vorort- und Regionalverkehr von allen wesentlichen Bestimmungen ausgenommen.

Gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur VO (EG) Nr. 1371/2007 wurde jedoch für Fahrgäste, die über eine namentlich auf ihre Person ausgestellte und nur sie zur Benützung berechtigte (Verbund)Jahreskarte verfügen, eine Entschädigung bei Nichterreichen eines vorab bekannt gegebenen Pünktlichkeitsgrades und damit die Bestimmung über Fahrgäste mit Zeitfahrkarten gemäß Art. 17 (1) der VO (EG) Nr. 1371/2007 in innerstaatliches Recht umgesetzt.

Dieses Gesetz ist daher gemäß §§ 6,7 ABGB auszulegen. Nach ständiger Rechtsprechung ist ein Gesetz grundsätzlich aus sich selbst auszulegen. Dabei ist grundsätzlich zu fragen, welche Bedeutung einem Ausdruck nach dem allgemeinen Sprachgebrauch oder nach dem Sprachgebrauch des Gesetzgebers zukommt. Die Gesetzesauslegung hat dabei mit der Erforschung des Wortsinnes der Norm zu beginnen (vgl. Dittrich/Tades aaO § 6/E 7/8a/10 ua.).

Gemäß § 2 (1) Ziffer 3 des Bundesgesetzes zur VO (EG) Nr. 1371/2007 ist der Pünktlichkeitsgrad vom Eisenbahnverkehrsunternehmen für einzelne Strecken bzw. Streckenabschnitte unter Bedachtnahme auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb vorzugeben.

Wendet man die oben angeführten Auslegungsregeln auf die zitierte Bestimmung an, dann kann der Regelbetrieb nach seinem Wortsinn wie folgt definiert werden:

Der Regelbetrieb wird erfüllt, wenn alle technischen Einrichtungen der Eisenbahninfrastruktur und der Schienenfahrzeuge funktionieren und die Schienenfahrzeuge der Regel nach bewegt werden. Muss vom Regelbetrieb abgewichen werden, spricht man von einer Betriebsstörung.

Unter Pünktlichkeit im Eisenbahnbetrieb ist wie allgemein im Verkehrswesen, die Übereinstimmung von geplanten bzw. im Voraus veröffentlichten Abfahrts- und Ankunftszeiten (Fahrplan) mit den tatsächlich erreichten Ankunfts- und Abfahrtszeiten zu verstehen, dabei sind aber nur geringfügige Verspätungen zu vernachlässigen.

Wie alle anderen Behörden ist die SCK weiters verpflichtet, die genannte Bestimmung verfassungs- und gesetzeskonform auszulegen und zu vollziehen (vgl. etwa Erk. VwGH vom 25.05.2010, GZ 2007/15/0309 zum Einkommensteuergesetz).

Daraus folgt für die SCK die Verpflichtung, im Sinne des Gleichheitsgrundsatzes gemäß Art. 7 B-VG für alle EVUs (Personenverkehr) nach Möglichkeit den bekannt gegebenen Pünktlichkeitsgrad nach einheitlichen Parametern zu beurteilen.

Abweichungen von den von der SCK zur wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Beurteilung bekannt gegebenen Pünktlichkeitsgraden für erforderlich gehaltenen Parametern können nur dann hingenommen werden, wenn dafür sachlich gerechtfertigte Gründe angegeben werden.

Die SCG hat nun der SCK festgestelltermaßen berichtet, dass ein Teil der EVUs bei der Ermittlung des Pünktlichkeitsgrades folgende Parameter beachtete:

- Züge gelten bis zu einer Verspätung von maximal 3 Minuten am Endbahnhof als pünktlich
- Für ausgefallene Züge wird die Zeit bis zum nächstfolgenden planmäßigen Zug als Verspätung gemessen
- Das Abwarten eines Anschlusses (Sichtanschluss) zählt nicht als Verspätung.

Um eine einheitliche Beurteilung des Pünktlichkeitsgrades durch die Regulierungsbehörden in Zukunft zu ermöglichen, hat die SCK über Empfehlung der SCG beschlossen, die bekannt gegebenen Pünktlichkeitsgrade vorerst zur Kenntnis zu nehmen, aber bei der Vorlage der neu geltenden Pünktlichkeitsgrade ab Mai 2011 sind von den EVUs folgende Parameter zu beachten, wobei diese Werte nach § 2 legcit ab Mai 2011 zu gelten haben:

- Die Pünktlichkeitsgrade sind für einzelne Strecken bzw. Streckenabschnitte vorzugeben
- Die Pünktlichkeitsgrade sind unter Bedachtnahme auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb zu ermitteln
- Die vorgegebenen Pünktlichkeitsgrade haben sich auch an den in den Verkehrsdienstverträgen festgelegten Pünktlichkeitsgraden zu orientieren. Abweichungen sind zu begründen.

Das Erreichen des gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 festgesetzten Pünktlichkeitsgrades ist anhand folgender Parameter zu beurteilen:

- Die Pünktlichkeitsgrade sind monatlich zu ermitteln
- Züge gelten bis zu einer Verspätung von maximal 3 Minuten als pünktlich
- Für ausgefallene Züge wird die Zeit bis zum nächstfolgenden planmäßigen Zug als Verspätung gemessen
- Das Abwarten eines Anschlusses (Sichtanschluss) zählt nicht als Verspätung

Als Begründung für die ab Mai 2011 neu geltenden Pünktlichkeitsgrade sind Pünktlichkeitsstatistiken für den Regelbetrieb für die einzelnen Strecken bzw. Streckenabschnitte jeweils für den Zeitraum Jänner 2010 bis Dezember 2010 vorzulegen, welche nach obigen Parametern zu erstellen sind.

Soweit sich die \*\*\* in ihrer Stellungnahme vom 19.11.2010 auf die europäische Praxis beruft, wenn sie erst die Überschreitung der fahrplanmäßigen Abfahrts- oder Ankunftszeit um 5 oder mehr als 5 Minuten in ihren Statistiken als verspätet wertet, so kann dies von der SCK nur dann im Sinne der Gleichbehandlung berücksichtigt werden, wenn die \*\*\* sachlich gerechtfertigte Gründe bei der Vorlage der neuen Entschädigungsbedingungen vorbringt, warum für sie andere Parameter als für andere EVUs zur Anwendung kommen sollen, zumal es festgestelltermaßen nach Bericht der SCG auch andere europäische Bahnen gibt, wie z.B. die SBB, die Verspätungen ab 3 Minuten messen.

Eine weitere Begründung zu diesem Punkt und eine Auseinandersetzung mit den von der \*\*\* dazu bisher vorgetragenen Argumenten entfällt vorerst gem. § 58 (2) AVG.

Aus Anlass der Überprüfung dieser Bestimmung ist noch zu bemerken:

Gemäß Ziffer 21.4. ÖPT wird Folgendes angeordnet:

*„Besitzer einer ÖSTERREICHcard, erhalten für je drei erlittene Verspätungen von mehr als 60 Minuten eine pauschale Entschädigung von € 20,- (2. Klasse) bzw. € 30 (1.Klasse), höchstens € 60,- (2. Klasse) bzw. € 90 (1: Klasse) pro Jahr und Besitzer.“*

Die SCK hat nach Beratung mit der SCG Bedenken, ob diese Einschränkung mit Art. 17 (1) der VO (EG) Nr. 1371/2007 vereinbar ist. Die Entscheidung darüber wird einem weiteren aufsichtsbehördlichen Verfahren vorbehalten.

Gemäß Ziffer 21.6. ÖPT wird Folgendes angeordnet:

*„Bei Wochen- und Monatskarten-Nutzung besteht im Verspätungsfall kein Anspruch auf Verspätungsentschädigung.“*

Besitzer einer Wochen- und Monatskarte bekommen keinerlei Entschädigungen, obwohl es darunter Zeitkarten gibt, die für Fernverkehrsstrecken gelten. Auch dies wird einem weiteren aufsichtsbehördlichen Verfahren vorbehalten.

#### Zu Punkt 3 des Spruches:

Art. 17 (2) der VO (EG) Nr. 1371/2007 lautet wie folgt:

*„Die Zahlung der Entschädigung erfolgt innerhalb von einem Monat nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung.“*

Demgegenüber lautet Ziffer 21.9., 1. Absatz wie folgt:

*„Entschädigungszahlungen erfolgen nur aufgrund einer Einreichung des vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Antrages auf Entschädigung und Refundierung bei Zugverspätungen unter Verwendung des diesbezüglichen Formulars innerhalb zwei Monate nach erfolgter Verspätung.“*

Vergleicht man diese beiden Bestimmungen miteinander, so ist gemäß § 78b (2) Ziffer 2 festzustellen, dass die genannte Bestimmung des ÖPT vom Wortlaut des Art. 17 (2) abweicht und nicht den Kriterien des Art. 17 (2) der Verordnung (EG) 1371/2007 entspricht.

#### Zu Punkt 4 des Spruches:

Nach den Feststellungen der SCK fehlt im ÖPT eine Bestimmung über die Verjährung zur Geltendmachung der Ansprüche auf Fahrpreisentschädigung.

Soweit die \*\*\* zur Verjährung der Ansprüche Folgendes ausführt:

*„Die in Art. 60 Abs. 2 ER CIV angeführte Verjährungsfrist von einem Jahr gilt unseres Erachtens nur für die im CIV selbst genannten Ansprüche, etwa für die in Art. 60 Abs. 3 ER CIV angeführten Fälle des Verlustes, der Beschädigung oder der verspäteten Auslieferung von Reisegepäck. Eine darüber hinausgehende Anwendung dieser Regelung - etwa auf die Fälle der Fahrpreisentschädigung gemäß Art. 17 VO (EG) 1371/2007 - ist mangels entsprechenden Verweises in der VO (EG) 1371/2007 für uns nicht erkennbar;“* ist ihr zu erwidern:

Es ist richtig, dass in der zitierten VO (EG) Nr. 1371/2007 eine Bestimmung zur Verjährung fehlt. Die \*\*\* übersieht jedoch, dass die Bestimmungen der §§ 6,7 ABGB über

die Auslegung auch auf die Rechtsvorschriften des öffentlichen Rechts anwendbar sind, wie dies bereits ausgeführt wurde.

Es ist der \*\*\* zwar beizupflichten, dass in die in Art. 60 (2) ER CIV angeführte Verjährung von 1 Jahr grundsätzlich nur für die in Art. 60 angeführten Fälle Geltung hat, das weitere Argument jedoch, dass eine darüber hinausgehende Anwendung dieser Regelung mangels eines entsprechenden Verweises der VO (EG) Nr. 1371/2007 nicht erkennbar sei und das Fehlen einer Bestimmung über die Verjährung rechtfertige, ist jedoch aus nachstehenden Gründen nicht überzeugend:

Lässt sich ein Rechtsfall weder aus den Worten, noch aus dem natürlichen Sinn des Gesetzes entscheiden, so muss gemäß § 7 ABGB auf ähnliche, in den Gesetzen bestimmte Fälle, und auf die Gründe anderer damit verwandter Gesetze Rücksicht genommen werden. Berücksichtigt man, dass wie die \*\*\* zutreffend ausführt, für die Fälle gem. Art. 60 ER CIV eine einjährige Verjährungsfrist gilt und ebenso eine solche für Ansprüche auf Erstattung und Nachzahlung gem. § 29 (7) EBG, ist von der SCK dieses planwidrige Fehlen jeglicher Verjährungsbestimmungen im Wege der Analogie dahingehend zu schließen, dass für derartige Ansprüche für Fahrpreischädigung nach Art. 17 legit im Sinne der Rechtssicherheit eine einjährige Verjährungsfrist gelten muss (vgl. Dittrich/ Tades aaO § 7/E/2 und die dort angeführte Judikatur).

Für die SCK ist nicht zu erkennen, inwiefern es sich beim Fehlen einer Bestimmung über die Verjährung betreffend die genannten Ansprüche um eine gewollte Lücke des nationalen und europäischen Gesetzgebers handeln soll, die es ihr verwehrt, diese Lücke durch ergänzende Rechtsfindung zu schließen. Dabei hat sich die SCK an die entsprechenden Formulierungen des § 29 (7) EBG und des Art. 60 (3) ER CIV gehalten.

#### Zu Punkt 5 des Spruches:

In der VO (EG) Nr. 1371/2007 selbst findet sich keine Regelung über die Form der Einreichung im Original oder Kopie.

Nur im Art. 55 (3) ER CIV findet sich eine entsprechende Regelung. Diese bestimmt, dass Reklamationen im Original oder in Abschrift vorzulegen sind und auf Verlangen des Beförderers der Beförderungsausweis zurückgegeben werden muss.

Nach Ansicht der SCK ist der gänzliche Ausschluss von Abschriften oder beglaubigten Kopien als Beweismittel zur Bescheinigung von Ansprüchen durch die zitierten Rechtsvorschriften nicht gedeckt. Die Bestimmung ist weiters im Sinne des § 78b (2) Ziffer 1 EibG unangemessen und unzumutbar, weil der gänzliche Ausschluss von Abschriften bzw. beglaubigter Kopien allenfalls bedeuten würde, dass der Fahrgast auch in unverschuldeten Fällen, in denen das Original im Einflussbereich der Eisenbahn verloren geht, keine Fahrpreischädigung erhält.

Nach Ansicht der SCK wird durch die von ihr in Punkt 5 des Spruches aufgetragene Ergänzung ein Kriterium des Art. 17 der VO (EG) Nr. 1371/2007 und des zitierten Art. 55 (3) ER CIV gem. § 78b (2) Ziffer 2 genauer umgesetzt.

#### Zu Punkt 6 des Spruches:

Zur Formulierung der Ausschlussgründe argumentiert die \*\*\* wie folgt:

*„Dass die Ausschließungsgründe des Art. 32 (Titel IV, Kapitel 11) ER CIV aufgrund des ausdrücklichen Verweises in Art. 15 VO (EG) 1371/2007 zur Anwendung gelangen, steht unseren Informationen zufolge in sämtlichen anderen EU-Mitgliedsstaaten außer Diskussion und dürfte damit die herrschende Rechtsansicht europarechtlicher Regelung darstellen. Es steht für uns außer Frage, dass die in Art. 17 VO (EG) 1371/2007 genannten Ausschließungsgründe zusätzlich zu den in Art. 32 ER CIV genannten zur Anwendung gelangen. Eine andere Interpretation - etwa dahingehend, dass Eisenbahnunternehmen auch in Fällen höherer Gewalt Entschädigung zu leisten hätten - dürfte auch in Widerspruch zu herrschenden Rechtsgrundsätzen stehen und ist aus unserer Sicht abzulehnen.“*

Dieser Argumentation ist Folgendes entgegen zu halten:

In Art. 17 der zitierten Verordnung sind in Absatz (1) und (4) nur folgende Ausschlussgründe angeführt:

- wenn das EVU nachweisen kann, dass die Verspätungen außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft eingetreten sind,
- wenn der Fahrgast bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert wurde,
- wenn bei seiner Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt.

Da es gemäß § 78b (2) Ziffer 2 EiszG Aufgabe der SCK ist, darüber zu wachen, ob das EVU die Entschädigungsbedingungen nach den Kriterien des Art. 17 der Verordnung (EG) 1371/2007 festgesetzt hat, ist es nach Ansicht der SCK europarechtlich nicht gerechtfertigt, weitere Ausschlussgründe als die genannten in den Entschädigungsbedingungen festzusetzen.

Soweit sich die \*\*\* „auf eine herrschende Rechtsansicht europarechtlicher Regelung“ beruft, wird diese Ansicht aus den dargelegten Gründen von der SCK nicht geteilt.

Ferner ist noch Folgendes zu bemerken:

Gem. Art. 15 der VO (EG) Nr. 1371/2007 gehen die Bestimmungen des Kapitels IV der VO (EG) Nr. 1371/2007 betreffend Verspätungen, Anschlussversäumnisse und Ausfälle den Bestimmungen des Titels IV Kapitel II der angehängten ER CIV vor. Die ER CIV dienen als Ergänzung der VO (EG) Nr. 1371/2007 in jenen Bestimmungen, in denen die VO (EG) Nr. 1371/2007 keine Regelungen trifft. Art. 17 der VO (EG) Nr. 1371/2007 regelt jedoch die Entschädigungsausschlussgründe und ist daher abschließend. Die Ersatzansprüche gem. Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007 sind verschuldensunabhängig zu gewähren, da es sich nach Ansicht der SCK um einen Gewährleistungsanspruch handelt (vgl. Reischauer in Rummel<sup>3</sup> §§922, 923 Rz 10 und die dort zitierte Rechtsprechung).

Im Übrigen unterscheiden sich der Art. 17 der VO (EG) Nr. 1371/2007 und der Art. 32 der ER CIV hinsichtlich des Tatbestands. Letzterer gilt nur für Schäden, die dem Reisenden dadurch entstehen, dass die Reise wegen Ausfall, Verspätung oder Versäumnis des Anschlusses nicht am selben Tag fortgesetzt werden kann oder dass unter den gegebenen Umständen eine Fortsetzung am selben Tag nicht zumutbar ist. Außerdem

umfasst diese Bestimmung den Schadenersatz für die dem Reisenden im Zusammenhang mit der Übernachtung und mit der Benachrichtigung der ihn erwartenden Personen entstandenen angemessenen Kosten. Die Verschiedenheit des Tatbestandes betreffend Art. 17 legcit und Art. 32 ER CIV spricht für die Richtigkeit der Ansicht der SCK, dass es sich bei den Ansprüchen des Art. 17 der Verordnung um Gewährleistungsansprüche handelt.

Die SCK stellt in diesem Zusammenhang auch fest, dass die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen (GCC-CIV/PRR) lediglich eine Empfehlung für Mitglieder des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), ihre Beförderungsbedingungen in diesem Sinne zu gestalten, darstellen. Sollten sich Fahrgäste diesen Beförderungsbedingungen unterwerfen, können diese Bedingungen den Fahrgästen nicht ihre unabdingbaren Rechte nach der zitierten Verordnung oder nationalen Gesetzen nehmen.

Nach dem § 2 (3) des Bundesgesetzes zur VO (EG) Nr. 1371/2007 wird Folgendes normiert:

*„Dem Fahrgast steht ein Anspruch gemäß Abs. 1 insoweit nicht zu, als die Nichterreichung des Pünktlichkeitsgrades auf Verspätungen und Zugausfälle auf folgende Ursachen zurückzuführen ist:*

- 1. außerhalb des Betriebes liegende Umstände, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen trotz Anwendung der nach der Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte;*
- 2. ein Verschulden des Fahrgastes;*
- 3. ein Verhalten einer dritten Person, welches das Eisenbahnverkehrsunternehmen trotz Anwendung der nach der Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte.“*

Da es sich nach Ansicht der SCK dabei um eine taxative Aufzählung handelt, können nur die obgenannten Ausschließungsgründe zu einem Verlust der Ansprüche führen. Weitere Ausschlussgründe sind nicht zulässig. Die Anordnung weiterer Ausschließungsgründe in den Entschädigungsbedingungen ist daher gesetzlich nicht gedeckt.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

## **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diese Entscheidung ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Hinweis: Die Bescheide der SCK unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im Verwaltungswege. Die Anrufung des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH) ist gem. § 84 EibG zulässig. Die Beschwerde an den VwGH ist binnen sechs Wochen nach Zustellung dieses Bescheides zu erheben. Sie bedarf der Unterschrift eines Rechtsanwaltes und ist mit Euro 220,- zu vergebühren.

Ferner kann binnen sechs Wochen nach Zustellung des Bescheides Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof (VfGH) erhoben werden. Sie bedarf der Unterschrift eines Rechtsanwaltes und ist mit Euro 220,- zu vergebühren.

Wien, am 06.12.2010

Der Vorsitzende:

Hofrat Dr. Gerhard Hellwagner eh

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:  
Mag. Norman Schadler

Dieser Bescheid ergeht mit RSb an:

\*\*\*