



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

Geschäftszahl 15.190/12-Pr/7/99

A-1011 Wien, Stubenring 1
DVR 0037257
Telefax (01) 718 24 03
Telefon (01) 711 00 Durchwahl
Name/Tel.-Klappe des Sachbearbeiters:

Mag. Kölpl/2054

An das
Präsidium des Nationalrates
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien

Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen.

D r i n g e n d

Betreff:
Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetz;
Ressortstellungnahme

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten befreit sich, in den Beilagen 25
Ablichtungen der Ressortstellungnahme zum im Betreff näher bezeichneten Gegenstand zur
gefälligen Kenntnisnahme zu übermitteln.

St. Klausgruber

25 Beilagen

Wien, am 3. Mai 1999

Für den Bundesminister:

iV. Dr. Gabler

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:
[Signature]


REPUBLIK ÖSTERREICH

BUNDESMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

Geschäftszahl 15.190/12-Pr/7/99

A-1011 Wien, Stubenring 1
DVR 0037257
Telefax (01) 718 24 03
Telefon (01) 711 00 Durchwahl
Name/Tel.-Klappe des Sachbearbeiters:

Mag. Kölpl/2054

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr
Radetzkystr. 2
1031 Wien

Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen.

D r i n g e n d

Betreff:
Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetz;
Ressortstellungnahme

zu do. GZI. 210.851/5-II/C/11-1999

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten beeht sich, zu dem im Betreff näher bezeichneten Gegenstand folgendes mitzuteilen:

I. Allgemeines:

Bei Realisierung des vorliegenden Gesetzesentwurfes ist tatsächlich nicht mit einer Wirkung auf die Beschäftigung zu rechnen, da sich generell gegenüber der derzeitigen Situation nichts ändern wird. Eine positive Beschäftigungswirkung, wie als Folge der Liberalisierung der Telekom, ist sowieso kaum zu erwarten, da kein so großes Nachfragepotential wie im Telekom-Bereich vorhanden sein dürfte. In der ÖBB dürfte verstärkter Wettbewerb eher zu Personalabbau führen. Aufgrund hoher Markteintrittsbarrieren in Form von hohen Investitionen für „neue“ Anbieter von Schienenverkehr ist auch nicht zu erwarten, daß mehrere neue Anbieter auf den Markt treten (allenfalls bereits bestehende ausländische Unternehmen).

Aber eine „echte“ Öffnung des Schienenverkehrs, die allerdings weit über den vorliegenden Entwurf hinausgehen müßte, könnte insbesondere die Transportkosten für den Güterverkehr senken, die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Unternehmen erhöhen und so

mittelbar auch positiv auf die Beschäftigung wirken.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen:

1) Zu Art. I, §§ 62 f. und Art. II, § 2 Abs. 5:

Die Vereinigung der Funktionen als Fahrwegbetreiber und Zuweisungsstelle bei den Österreichischen Bundesbahnen widerspricht in der hier vorgeschlagenen Form allen Regeln eines fairen Wettbewerbs, da ein Fahrwegbetreiber nicht über die Zugangsmöglichkeit seiner Konkurrenten im Sinne eines fairen Wettbewerbs entscheiden kann, wenn er Eigeninteressen hat.

Die Zuweisungsstelle kann daher nur völlig unabhängig von den ÖBB, und zwar im doppelten Sinn des Wortes (organisatorisch und verkehrspolitisch) eingerichtet werden.

2) Zu Art. I, § 64:

In dieser Bestimmung wird die Behandlung von Fahrwegskapazitätenzuweisungsbegehren geregelt. Allerdings sind weder Richtlinien dafür enthalten noch konkrete Kriterien angegeben, wann die ÖBB und wann andere Eisenbahnunternehmen zum Zug kommen. Die Gebote der Gleichbehandlung, der effizienten Nutzung und der im öffentlichen Interesse liegenden Systemverkehre sind wenig greifbar. Effizient wäre die Nutzung wohl dann, wenn man die Strecke von x bis z für eine bestimmte Uhrzeit an einen „Bestbieter“ vermietet, wobei neben dem Entgelt für die Netzbefüllung auch der Preis für die Kunden berücksichtigt werden muß. Die reine Trennung der Geschäftsbereiche der ÖBB ist - im Gegensatz zur Elektrizitätswirtschaft, wo es unerheblich ist, ob exakt der Strom, den das Unternehmen produziert hat, bei dem der Kunde gekauft hat, auch bei ihm eintrifft, - nicht ausreichend, da keinesfalls garantiert ist, daß die Vermietung des Schienennetzes nach objektiven Kriterien erfolgt bzw. die ÖBB jedenfalls Vorteile aus der unternehmerischen Verbindung lukrieren kann.

3) Zu Art. I, §§ 65 ff.:

Die Rolle der „Schienen-Control Kommission“ ist im Gesetzentwurf offensichtlich sehr passiv festgelegt.

Diesbezüglich bestehen seitens des BMwA Bedenken, insbesondere im Hinblick auf die Zielsetzungen der §§ 67 und 69; Sinn dieser Bestimmungen müßte ein Eingreifen zugunsten

einer möglichst optimalen Nutzung der Infrastrukturtrassen sein, die vom Steuerzahler und vom Fahrgast finanziert werden und nicht vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen schlechthin.

Es wäre im höchsten Ausmaß sinnvoll, mit den Aufgaben der „Schienen-Control Kommission“ die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH zu betrauen, da diese gemäß ihrem Aufgabengebiet zum einen an einer möglichst optimalen Trassennutzung interessiert sein muß und zum anderen keine Eigeninteressen hinsichtlich der Trassennutzung hat, da sie kein Fahrwegbetreiber ist.

25 Ablichtungen dieser Stellungnahme werden u.e. dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Wien, am 3. Mai 1999
Für den Bundesminister:
iV. Dr. Gabler

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

