

6279/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6600/J - NR/1999, betreffend die Liberalisierung des österreichischen Schienenverkehrs, die die Abgeordneten Puttinger und Kollegen am 14. Juli 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Die Grundsatzaussagen im zitierten Weißbuch zur gerechten Anlastung der Wegekosten und zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene, zur Bedeutung transparenter öffentlicher Verkehrsdienste, zur Einführung von Güterfreeways, sowie zur Verbesserung harmonisierter technischer und sozialer Rahmenbedingungen im Eisenbahnverkehr halte ich für zutreffend und zielführend.

Zu Frage 2:

Verkehrspolitisches Ziel ist es, die Schiene verstärkt zu nutzen, wozu auch das Prinzip des Drittzuganges gehört. Dabei geht es primär um die Sicherung der Zukunft des Verkehrsträgers Schiene im Wettbewerb zur Straße.

Zu Frage 3:

Während einige Vorschläge der Kommission im sogenannten Infrastrukturlpaket im Sinne der zitierten Grundsätze zu begrüßen sind, besteht in der Frage einer gesellschaftsrechtlichen Trennung der Funktionen Infrastruktur und Verkehr insofern ein Vorbehalt, als eine solche

Trennung Synergieverluste bedeuten würde, die vermeidbar sind, wenn das Ziel eines diskriminierungsfreien Zugangs auch im Wege einer strikten Überwachung durch einen unabhängigen Regulator erreicht werden kann. Letzteren Lösungsweg habe ich sowohl innerösterreichisch vorgeschlagen als auch dem EU - Verkehrsministerrat unterbreitet.

Zu Frage 4:

Zu diesem Fragepunkt ist zunächst doch klarzustellen, daß die Entscheidung über die Einrichtung eines Regulators für den Schienenverkehr in Österreich dem Gesetzgeber obliegt und dieser hat die Entscheidung durch Erlassung des Schienenverkehrsmarkt - Regulierungsgesetzes auch getroffen.

Der Hauptgrund dafür ist - wie in den Gesetzesmaterialien festgehalten - darin zu sehen, daß bei der eingeleiteten Marktöffnung für Schienenverkehrsleistungen schon in der Anfangsphase die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb ergänzt und eine regulierende Aufsichtsfunktion geschaffen werden soll.

Zu Frage 5:

Auch die Aufgaben der SCHIG hat der Gesetzgeber definiert und abgegrenzt. Die SCHIG ist sowohl bisher als auch künftig für die Finanzierungsfunktion der Schieneninfrastruktur vorgesehen. Die Finanzierungsaufgaben der SCHIG wurden anlässlich des Schienenverkehrsmarkt - Regulierungsgesetzes betont.

Die bisher der SCHIG zusätzlich zugeordnete Maklerfunktion für freie Zugtrassen kam in der Praxis nicht zur Geltung; dementsprechend hat der Gesetzgeber in diesem Punkt nur der praktischen Erfahrung entsprochen.

Zu Frage 6:

Die Vergabe von Zugtrassen war vom Gesetzgeber nie als Aufgabe der SCHIG, die eine Finanzierungsgesellschaft ist, zugeordnet worden. Eine solche Funktion konnte ihr daher auch gar nicht aus der Hand genommen werden. Im Rahmen des Schienenverkehrsmarkt - Regulierungsgesetzes wurde vielmehr die mit der Finanzierungsfunktion zusammenhängende Aufgabe der Mitwirkung an PPP - Modellen der SCHIG zugeordnet.

Zu Frage 7:

Für den Bereich des Marktzugangs im Schienenverkehr wird nicht nur eine rechnerische Trennung zwischen Infrastruktur und Verkehr verlangt, sondern auch eine getrennte Organisation der Unternehmensbereiche. Dies gilt im übrigen sowohl für die ÖBB als auch für alle anderen Eisenbahnunternehmen.

Eine gesellschaftsrechtliche Spaltung halte ich aus der in der Antwort zu Frage 3 gegebenen Begründung nicht für zweckmäßig und notwendig.

Zu den Fragen 8 und 9:

Zur konkreten Fragestellung ist zu bemerken, daß sich nach Auskunft der ÖBB das Entgelt für die Beförderung eines Güterzuges aus den Beförderungspreisen der einzelnen Sendungen des Zuges ergibt, wobei die Beförderungspreise jeweils von mehreren Bestimmungsfaktoren abhängen. Die Frage nach dem für einen Zug erzielbaren Gewinn, und damit die Prämisse der Fragestellung, läßt sich daher nicht generalisiert behandeln.

Grundsätzlich sei in dem Zusammenhang aber festgehalten, daß der Drittzugang auf eine zusätzliche Nutzung der Schieneninfrastruktur, d.h. auf eine Zunahme des Schienenverkehrs, abzielt. Erste Erfahrungen bei den Güterfreeways haben auch solche zusätzlichen Trassen - möglichkeiten aufgezeigt.

Zu den Fragen 10 und 11:

Mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur selbst ist die Zuweisung einer Zugtrasse und die Benützung der benötigten Infrastruktureinrichtungen verbunden. Darüberhinaus gibt es eine Reihe von - nicht in den Infrastrukturbereich fallenden - sonstigen Leistungen, welche Zugangswerber zusätzlich einkaufen. Im Schienenverkehrsmarkt - Regulierungsgesetz ist hierfür eine Regelung, die sich am sogenannten Mindestzugangspaket gemäß Kommissionsvorschlag orientiert, geschaffen worden. Darin sind insbesondere die Personalausbildungseinrichtungen, die Kombiverkehrsterminals, die Traktionsenergie und die Kommunikations - und Informationssysteme genannt.

Die Einrichtung des Regulators mit umfassenden Aufsichts - und Eingriffsrechten, sowohl im Beschwerdefall als auch von amtswegen, alleine sollte Diskriminierungen vorbeugen. Darüberhinaus wird die konkrete Untersuchung möglicher Diskriminierungen im Rahmen der

Marktbeobachtung eine der dem Regulator zufallenden Aufgaben sein.

Zu den Fragen 12 bis 15:

Als präventive Aufgaben vorgesehen sind die Marktbeobachtung, die Überwachung der Bereitstellungs- und Mitteilungspflichten der Eisenbahnunternehmen, die Stellungnahme zu Standardsicherheitsbescheinigungen und die Genehmigung der allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Reagieren soll der Regulator auf konkretes Vorbringen bei Beschwerden bezüglich Sicherheitsbescheinigungen, Beschwerden bezüglich Angemessenheit von Anzahlungen, bei Beschwerdefällen in den Bereichen Zugangsrechte, Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen und Anlagen sowie Anschluß und Mitbenützung; darüberhinaus ganz generell im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht durch Untersagen diskriminierendes Verhalten bzw. Auferlegen nichtdiskriminierendes Verhaltens, und nötigenfalls auch durch Verfügungen erforderlicher Zwangsmaßnahmen.

Zu den Fragen 16 und 17:

Bezüglich der Frage einer strikten getrennten Organisation für den Bereich der Trassenvergabe gibt es bei den Verhandlungen im Verkehrsministerrat in Brüssel nachwievor unterschiedliche Meinungen. Ob das Infrastrukturpaket noch heuer beschlossen werden kann, und mit welchen konkreten Inhalten, aus denen sich dann mögliche Auswirkungen ergeben, läßt sich zur Zeit noch nicht abschätzen.

Zu Frage 18:

Der innerösterreichische Eisenbahnpersonenverkehr ist weder nach der bisher geltenden noch nach der im Rahmen des Schienenverkehrsmarkt - Regulierungsgesetzes neu formulierten Zugangsregelung des Eisenbahngesetzes ausgenommen.

Zu Frage 19:

Abgesehen davon, daß die ökonomischen und technischen Voraussetzungen am Telekommunikations- und Schienenverkehrsmarkt nicht die gleichen sind, ist darauf hinzuweisen, daß das Schienenverkehrsmarkt - Regulierungsgesetz genauso wie das Telekommunikationsgesetz die Bestimmung zur Förderung des Eintritts neuer Unternehmen enthält, und es

enthält ebenfalls Bestimmungen gegen einen allfälligen Mißbrauch durch marktbeherrschende Unternehmen.

Zu den Fragen 20 und 21:

Es trifft nicht zu, daß ein Teil der im neuen Schienenverkehrsmarkt - Regulierungsgesetz vorgesehenen Tätigkeiten des Regulators bisher in den gesetzlichen Aufgabenbereich der SCHIG fiel. Eine gesetzliche Regelung für den Regulator mit dem entsprechenden Zeitaufwand für ein Gesetzesvorhaben war daher jedenfalls nötig, und auch die Ausstattung für die Einrichtung eines Regulators.

Die bereits in der Antwort zu den Fragen 12 bis 15 dargestellten gesetzlichen Aufgabende - finitionen unterscheiden die neue Regulierungsfunktion des Regulators von bisherigen der Finanzierungsfunktion der SCHIG.

Zu den Fragen 22 und 23:

Die Ausschreibungsmöglichkeit für ÖBB - Strecken, auf denen die ÖBB den Personen - und/oder Güterverkehr nicht mehr betreiben wollen, ist unabhängig davon, ob es sich bei den betreffenden Strecken um solche des A - , B - oder C - Netzes handelt. Es gilt grundsätzlich, daß überall dort, wo die ÖBB einen Verkehr aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr betreiben wollen, die Nutzung der betreffenden Infrastruktur durch Dritte auf Grund des Eisenbahngesetzes möglich ist, wobei ein möglicher Anwärter für einen solchen Nachfolgeverkehr genauso wie die ÖBB nur ein Benützungsentgelt für die Infrastrukturnutzung zu bezahlen hätte. Voraussetzung für die Übernahme des Personen - und/oder Güterverkehrs durch einen Dritten ist in jedem Fall, daß dieser eine Eisenbahnverkehrskonzession erwirbt, wofür er alle im Eisenbahngesetz dafür genannten Voraussetzungen erfüllen muß.