

Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
Abteilung IV/SCH1  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

per mail: [sch1@bmvit.gv.at](mailto:sch1@bmvit.gv.at)  
[begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)

Wien, am 2. Juni 2009

**Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes zur Änderung des  
Bundesbahngesetzes, des Privatbahngesetzes 2004 und des  
Eisenbahngesetzes 1957 - Stellungnahme Industriellenvereinigung**

Die Industriellenvereinigung dankt dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für die Übermittlung des oben zitierten Gesetzesentwurfes und nimmt wie folgt zu dieser Stellung:

Die Weiterführung der im Regierungsprogramm verankerten Reform der Österreichischen Bundesbahnen wird seitens der Industriellenvereinigung grundsätzlich begrüßt. Eine moderne, leistungsfähige und effiziente Bahn ist eine verkehrspolitische Notwendigkeit für die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Industrie und Standortqualität Österreichs.

Die IV hält zudem eingangs fest, dass die Optimierung von Unternehmens- bzw. Organisationsstrukturen eine ureigene Unternehmensentscheidung ist, die vom jeweiligen Management zu treffen ist und daher nicht übergebüßer gesetzlich normiert werden sollte. Vielmehr ist jeder Vorstand im Interesse der Unternehmenseigner angehalten, die sich bietenden Rationalisierungspotenziale (Effizienzpotenziale) auszuschöpfen.

## Neuzuordnung des Teilbetriebs Verschub

Die mit dem Gesetzesentwurf intendierte Effizienzsteigerung der Mittelverwendung wird von der IV dennoch grundsätzlich begrüßt. Zum Teil kritisch von der Industrie wird jedoch die beabsichtigte neue Zuordnung des Teilbetriebs Verschub oder Teile dessen - bisher bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb angesiedelt - und die damit zusammenhängenden gesetzlichen Änderungen gesehen.

Hintergrund der Liberalisierung im Eisenbahngüterverkehr ist die Absicht, der verladenden Wirtschaft durch den Wettbewerb von Eisenbahnunternehmen, die auf der Eisenbahninfrastruktur fahren, möglichst attraktive Angebote hinsichtlich Preis und Beförderungsqualität machen zu können. Diese Absicht konnte in den letzten Jahren zweifellos umgesetzt werden.

Es ist zwar richtig, dass verkehrs- und umweltpolitisch der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern von besonderer Bedeutung ist. Dennoch ist, insbesondere hinsichtlich der bahnaffinen Güter, auch der Wettbewerb auf der Schiene für den Verloader wichtig. Es zeigt sich auch, dass der Modalsplit durch den Wettbewerb auf der Schiene nicht leidet, durch die bessere Qualität sogar gefördert wird.

In Österreich ist diese positive Entwicklung spürbar. Positiv zu vermerken ist, dass – trotz nicht erfolgter Eigentümerc Trennung von Netz und Verkehrsunternehmen – seitens der ÖBB Infrastruktur von Anfang an ein faires Verhalten gegenüber den neuen Marktteilnehmern gezeigt wurde (Netzzugang, Trassenfindung, Energieversorgung, ...).

Durch die Neuzuordnung des Teilbetriebs Verschub könnten aus Sicht der Industrie die Absatzgesellschaften des ÖBB-Konzerns zum Nachteil deren Mitbewerber bevorzugt werden. Bisher haben weder die ÖBB-Absatzgesellschaften, noch sonstige auf dem Schienennetz der Infrastruktur AG zugehende EVUs Verschubmitarbeiter ausgebildet, zumal diese Leistungen bisher für alle EVUs von Infrastrukturbetreibern bereitgestellt und diskriminierungsfrei angeboten wurden.

In den Fällen, in denen jedes EVU sich selbst mit Verschubpersonal versorgen müsste, wäre der Infrastrukturbetreiber gezwungen, die für den Verschub erforderlichen Anlagen in örtlicher und zeitlicher Ausdehnung zuzuweisen, was vor allem im Falle von Fahrplanabweichungen gerade im Güterverkehr zu erheblichen Konfliktpotentialen und suboptimaler Anlagennutzung führen würde. Im Extremfall wären rein organisatorisch begründete Engpassbildungen zu erwarten, die wiederum den Wunsch nach zusätzlich neu zu bauenden Anlagen begründen würden.

Zur Durchführung von Zugfahrten ist der Verschub unentbehrlich; die Zuordnung zum Absatzbereich der ÖBB würde die Zuordnung zu einem der Marktteilnehmer bedeuten, dem dadurch ein Wettbewerbsvorteil entstehen könnte, indem er die alleinige Verfügung über eine zur Produktion unentbehrlichen Dienstleistung erhält.



Anzudenken wäre zur Wahrung des funktionierenden Wettbewerbs vielmehr die Bündelung jener zur Wahrnehmung des Netzzugangs und zur Durchführung von Zugfahrten unentbehrlichen Dienstleistungen bei einer Infrastrukturgesellschaft. Die Infrastruktur hat das Eigeninteresse einer möglichst großen Netzauslastung und daher auch per se ein großes Interesse, die erforderlichen Dienstleistungen diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Auch sind die Vorschriften zur diskriminierungsfreien Zurverfügungstellung der nötigen Dienstleistungen für Zugfahrten für Infrastrukturbetreiber strenger und somit wettbewerbsfreundlicher. Des weiteren wäre bei einer Verschubabwicklung über den Infrastrukturbetreiber auch eine optimale Anlagenausnutzung gewährleistet.

**Sollte an der beabsichtigten Neuordnung des Teilbetriebs Verschub festgehalten werden, sind aus Sicht der IV, faire Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer durch den Gesetzgeber sicher zu stellen.**

### **Transparenz der Mittelverwendung**

- Bei der geplanten Zusammenlegung der Infrastruktur-Bereiche Betrieb und Bau ist aus Sicht der IV die Transparenz der Mittelverwendung sicher zu stellen (insbesondere die Abgrenzung zwischen Instandhaltung und Neubau).
- § 49 BundesbahnG sieht bisher vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie dem Nationalrat jährlich einen Bericht über die bei den ÖBB bestellten Gemeinwirtschaftlichen Leistungen zu legen hat. Dies soll nunmehr mit der Novelle entfallen. Aus Sicht der IV wäre diese Berichtspflicht im Sinne der Transparenz der Mittelverwendung aufrecht zu erhalten.
- § 3 Abs. 3 PrivatbahnG sieht vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie dem Nationalrat jährlich einen Bericht über die bei den österreichischen Privatbahnen bestellten Gemeinwirtschaftlichen Leistungen zu legen hat. Dies soll nunmehr mit der Novelle entfallen. Aus Sicht der IV wäre diese Berichtspflicht im Sinne der Transparenz der Mittelverwendung aufrecht zu erhalten.

Die Industriellenvereinigung dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme und ersucht um Berücksichtigung der genannten Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen  
Industriellenvereinigung

Mag. Peter Koren e.h.  
Vize-Generalsekretär

Mag. Monika Schuh e.h.  
Expertin Industriepolitik