



Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Dr. Wolfgang Catharin

Radetzkystraße 2
1030 Wien

Fachverband der Schienenbahnen
Wiedner Hauptstraße 63
A-1045 Wien
T 05 90 900-3165 | F 05 90 900-242
E schienenbahnen@wko.at
W www.schienenbahnen.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Datum

02. Juni 2009

Entwurf eines Bundesgesetzes zur Änderung des Bundesbahngesetzes, des Privatbahngesetzes 2004 und des Eisenbahngesetzes 1957; allgemeine Begutachtung

Der Fachverband der Schienenbahnen nimmt zum Entwurf eines Bundesgesetzes zur Änderung des Bundesbahngesetzes, des Privatbahngesetzes 2004 und des Eisenbahngesetzes 1957 wie folgt Stellung:

Allgemeines:

Die Umsetzung des Regierungsprogrammes erfordert eine Änderung des Bundesbahngesetzes und des Privatbahngesetzes.

Grundsätzlich begrüßt wird die Zusammenlegung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG sowie der Brenner Eisenbahn zu einer Infrastrukturgesellschaft. Dadurch werden die Schnittstellenproblematik im Infrastrukturbereich gelöst und die Verantwortung für Planung, Errichtung, Instandhaltung, Betrieb und Bereitstellung der Schieneninfrastruktur gebündelt, Synergien gehoben und damit die Kosten gesenkt sowie die Nachhaltigkeit von Investitionen über die gesamte Betriebsdauer gewährleistet (Life-Cycle-Cost-Orientierung).

Grundsätzlich abgelehnt wird eine neue Zuordnung von Verschubaufgaben zu der als **ÖBB-Produktion GmbH** neu bezeichneten **ÖBB-Traktion GmbH**. Wie in den geplanten § 14 und § 34a BBG beschrieben, soll der Teilbetrieb Verschub oder Teile dessen von der ÖBB-Infrastruktur zur neuen ÖBB-Produktion GmbH verlegt werden. Den bisherigen Aussagen nach soll der Knotenverschub bei der ÖBB-Infrastruktur verbleiben und der Flächenverschub zur ÖBB-Produktion wandern. Für private Eisenbahnverkehrsunternehmen, Anschlußbahnbetreiber und damit auch die Verlader würde die Verschiebung des Flächenverschubes zur ÖBB-Produktion massive Nachteile bringen, da die ÖBB-Traktion Tochter der beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen ÖBB-Personenverkehrs und Rail Cargo Austria ist und damit der diskriminierungsfreie Zugang zu Verschubleistungen nicht mehr gewährleistet ist. Dies hätte beträchtliche Auswirkungen auf die Marktliberalisierung und die Bedienung der letzten Meile wird massiv erschwert.

Grundsätzlich gefordert wird auch die Umsetzung des Regierungsabkommens zum Punkt Privatbahnen der lautet: „Markzutrittsbarrieren sind abzubauen“. Zur Umsetzung dieses Punktes ist im PrivatbahnG (analog zur ÖBB) ein Anspruch auf Förderbeiträge des Bundes anstelle einer „Kann-Bestimmung“ für Investitionen (Bau), Instandhaltung sowie des Betriebes einer Infrastruktur zu verankern.

Zu den einzelnen Bestimmungen: BundesbahnG

Zu §§ 14, 34a, BBG:

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 Verladener wichtig. Es zeigt sich auch, dass der Modalsplit durch den Wettbewerb auf der Schiene nicht leidet, durch die bessere Qualität sogar gefördert wird.

Besonders in Österreich ist diese positive Entwicklung spürbar. Positiv anzumerken ist, dass seitens der ÖBB Infrastruktur von Anfang an ein faires Verhalten gegenüber den neuen Marktteilnehmern gezeigt wurde (Netzzugang, Trassenfindung, Energieversorgung, ...)

Die beabsichtigte Übertragung des bisher dem Bereich Infrastruktur der ÖBB zugeordneten Teilbetriebs Verschub zum Absatzbereich und die damit zusammenhängenden gesetzlichen Änderungen (§ 34a BBG, § 58 Abs. 3 EisbG) werden abgelehnt.

Dies aufgrund folgender Argumente:

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

In den Fällen, in denen jedes EVU sich selbst mit Verschubpersonal versorgen muss, ist 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 führt. Im Extremfall sind rein organisatorisch begründete Engpassbildungen zu erwarten, die wiederum den Wunsch nach zusätzlich neu zu bauenden Anlagen begründen.

Zur Durchführung von Zugfahrten ist der Verschub unentbehrlich; die Zuordnung zum Absatzbereich der ÖBB bedeutet nichts anderes, als die Zuordnung zu einem der Marktteilnehmer, dem dadurch ein Vorteil im Wettbewerb verschafft wird, in-

dem er die alleinige Verfügung über eine zur Produktion unentbehrliche Dienstleistung erhält. Von einer wettbewerbsneutralen Maßnahme kann somit nicht gesprochen werden.

Aus Gründen des Wettbewerbs (der in der Vergangenheit zu einer Erhöhung des Modal Split und der Verbesserung der Dienstleistungsqualität im Schienengüterverkehr gesorgt hat), ist die geplante Neuordnung problematisch:

- Bereits in der Angebotsphase für einen Transportauftrag muss sichergestellt werden, dass benötigte Verschubleistungen zum gewünschten Zeitpunkt und am gewünschten Ort verfügbar sind. Ein Marktteilnehmer muss also bereits in der Angebotsphase den Verschubwunsch beim Wettbewerber (Absatzgesellschaft der ÖBB) bekanntgeben. Aus dieser Information lässt sich leicht schließen, für welchen (potentiellen) Kunden ein Dritt-EVU Transporte übernehmen möchte. Es liegt nahe, dass die Absatzgesellschaft der ÖBB in weiterer Folge versuchen wird, den Kunden für sich zu gewinnen.
- Gemäß § 58 EibG ist für EVUs zwar das diskriminierungsfreie Anbieten von Serviceleistungen ebenso wie für den Infrastrukturbetreiber verpflichtend, die Vorschrift ist aber weit weniger streng. So müssen die EVUs Serviceleistungen (die unter Marktbedingungen nicht bei alternativen Anbietern bezogen werden können) nur dann Dritten zur Verfügung stellen, wenn dies „nach Maßgabe verfügbarer Kapazität und der Zumutbarkeit“ möglich ist. Für den Absatzbereich der ÖBB ist es ein leichtes, die vorhandenen Kapazitäten ausschließlich auf den eigenen Bedarf aufbauend zu dimensionieren, so dass keine freien Kapazitäten mehr für Dritte zur Verfügung stehen. Ferner ist die Zumutbarkeit auslegungsbedürftig und wäre exakt zu definieren.
- Durch die Zuordnung des Verschubs zum Absatz der ÖBB wird der Wettbewerb im Güterverkehr beeinträchtigt, was zu einer Remonopolisierung inkl. nachteiliger Auswirkungen für den Modal Split und die Transportqualität sowie zu einer suboptimalen Anlagennutzung führt.
- Es ist zu erwarten, dass die Preise für die Verschubleistung aus den oben genannten Gründen eher steigen und Anschlussbahnbetreiber davon unmittelbar betroffen sind.
- Das Anbieten unentbehrlicher Dienstleistungen von einer Absatzgesellschaft an einen Konkurrenten im selben Markt widerspricht grundsätzlich dem Wettbewerbsgedanken. Das Argument, dass auch in Deutschland der Verschub bei den Güterverkehrsunternehmen und nicht beim Netz liegt, hinkt: Dort gibt es eine sehr große Zahl (> 100) von lokalen Bahnen, Anschlussbahnen, Hafenbahnen etc., die genau den Verschub - weitgehend diskriminierungsfrei - für alle Marktteilnehmer anbieten.

Nach den uns vorliegenden Informationen ist durch diese Maßnahme auch keine wesentliche Senkung der vom Bund für den Eisenbahnbereich eingesetzten Mittel zu erwarten, weshalb der Grund dieser Maßnahme, zumal auch in den Erläuterungen kein Aufschluss darüber gegeben wird, hinterfragt werden sollte.

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 da-

her auch per se ein größeres Interesse als der Absatzbereich der ÖBB, 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 ist bei einer Verschubabwicklung über den Infrastrukturbetreiber auch eine optimale Anlagenausnutzung gewährleistet.

Zu den einzelnen Bestimmungen: PrivatbahnG

Zu § 4

Im Umsetzung des Regierungsabkommens zum Punkt Privatbahnen „Marktzutrittsbarrieren sind abzubauen“ ist ein Anspruch anstelle einer Kann-Bestimmung auf Förderbeiträge des Bundes für die Eisenbahninfrastruktur analog ÖBB im Privatbahngesetz zu verankern sowie Förderbeiträge für den Betrieb vorzusehen.

Aus Gründen der Wettbewerbsneutralität (Abbau von Marktzutrittsbarrieren) durch die zwingenden Netzöffnung, den damit verbundenen finanziellen Verpflichtungen, sowie der Sicherung einer nachhaltigen Infrastrukturplanung sollte der freiwillige Beitrag des Bundes nach dem Privatbahngesetz in ein formales Bekenntnis in Form eines Anspruches zur Leistung von Förderbeiträgen in die Schieneninfrastruktur umgewandelt werden. Die Förderbeiträge sollten dabei neben der Instandhaltung und Bau auch analog ÖBB den Betrieb einer Infrastruktur umfassen.

§ 4 PBG ist wie folgt abzuändern und zu ergänzen:

- **§ 4 Abs. 1: Der Bundesminister ... hat ... zu gewähren anstelle von ... kann ... gewähren.**
- **Ergänzung des § 4 um eine Bestimmung des § 42 Abs. 1 BBG (Finanzierungsbeiträge für den Betrieb der Infrastruktur) in Analogie für Privatbahnen wie folgt: Der Bund leistet den Privatbahnen über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken.**

Diese Regelungen sollen auch sicherstellen, dass durch vergleichbare Förderungen in die Schieneninfrastruktur indirekt Wettbewerbsverzerrungen im Absatzbereich zwischen Privatbahnen und ÖBB vermieden werden.

Für Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zu Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Robert Woppel
Fachverbandsgeschäftsführer