

Bundesministerium für
Wirtschaft, Familie und JugendBundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
IV/SCH1
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Name/Durchwahl:

Mag. Verena Werner / 5003

Geschäftszahl:

BMWfJ-15.300/0020-Pers/6/2009

Ihre Zahl/Ihre Nachricht vom:

BMVIT-210.559/0008-

IV/SCH1/2009

-
Antwortschreiben bitte unter Anführung
der Geschäftszahl an die E-Mail-Adresse
post@pers6.bmwfj.gv.at richten.**Entwurf eines Bundesgesetzes zur Änderung des Bundesbahngesetzes,
des Privatbahngesetzes 2004 und des Eisenbahngesetzes. Stellungnah-
me des BMWfJ**Das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend beehrt sich, zu dem
im Betreff genannten Gesetzesentwurf folgende Stellungnahme abzugeben:-
Mit der Reform 2003 wurde versucht, die EU - Richtlinien zur Liberalisierung des
Eisenbahnmarktes für Eisenbahnverkehrsbetriebe (EVU) umzusetzen, deren Ziele
in erster Linie die Kostentransparenz der Trassenbenutzung waren (Vgl. dazu
Eisenbahnpakete 1 - 4)¹. Nach einer Studie von IBM 2007 lag Österreich im eu-
ropäischen Vergleich noch im Zeitplan und hinsichtlich Marktöffnung im Schie-
nengüterverkehr an der drittbesten Stelle sowie im Schienenpersonenverkehr an
sechstbesten Stelle². Seit 1. Jänner 2007 sieht das EU-Recht freien Zugang für
alle Schienengüterverkehrsunternehmen vor, bis 2010 sollen alle in der EU lizen-
zierten EVUs freien Zugang auch im grenzüberschreitenden Schienenpersonen-
verkehr erhalten (RL 2007/58/EG).

¹ 1. Eisenbahnpaket: RL 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG. 2. Eisenbahnpaket: RL 2004/49/EG, 2004/50/EG und 2004/51/EG sowie VO 881/2004. 3. Eisenbahnpaket: VO (EG) 1370/2007 und 1371/2007 sowie RL 2007/58/EG und 2007/59/EG. 4. Eisenbahnpaket ("Cross Acceptance" Package: Bestandteile wurden zum Teil vom EP beschlossen, aber noch nicht veröffentlicht: KOM (2006) 783 endg., KOM (2006) 784 endg. und KOM (2006) 785 endg.

² IBM Vergleich in der dritten Auflage der Studie: Liberalisierungsindex Bahn 2007, den Grad der Liberalisierung in der EU, Schweiz und Norwegen. Studie wurde mitfinanziert von der Deutschen Bahn.



Allerdings wurden mit dieser Reform einige Parallelstrukturen und -verantwortlichkeiten geschaffen, welche zum Teil hohe Kosten sowie ein hohes Maß an Inflexibilität mit sich brachten. Diese sollen nun mit der Schnittstellenbereinigung beseitigt werden.

Die jetzige Reform zielt laut Erläuterungen auf die Schaffung eines wettbewerbsfähigen Unternehmens ab, welches im liberalisierten Güter- und Personenverkehrsmarkt bestehen können soll. Die Transparenz des öffentlichen Mitteleinsatzes soll dabei gewährleistet bleiben.

Aus wettbewerbsrechtlicher Sicht sollte aber im Speziellen die Transparenz der Trassennutzungskosten betont werden. In § 4 Abs. 2 Z 2 der geplanten Novelle des Bundesbahngesetzes wird zwar die Sicherstellung der Transparenz der eingesetzten öffentlichen Mittel erwähnt und in den Erläuterungen zu § 6 des Entwurfes auf die buchhalterische Trennung von Personenfern- und Personennahverkehr („Schaffung getrennter Rechnungskreise, um insbesondere die Mittel für gemeinwirtschaftliche Leistungen für den Nahverkehr verfolgen zu können“) hingewiesen. Sämtliche infrastrukturellen Maßnahmen sollen nun aber der ÖBB-Infrastruktur AG obliegen (§ 31 Abs 1 bis 3) und somit auch die Bewertung der Trassennutzungskosten. Da weiters die gesamtstrategische Führung bei der ÖBB-Holding liegt (§ 4 Abs. 1 bis 3), besteht in diesem Fall die potentielle Gefahr, Drittverkehrler durch überhöhte Trassenpreise etc. vom Markt auszuschließen³. Konkurrierende EVUs wären somit im Nachteil und der Zugang für Drittverkehrler auf das österreichische Schienennetz könnte für diese so unwirtschaftlich werden.

Wie auch im Regierungsprogramm erwähnt, soll aber gerade die Steigerung von Drittverkehrlern - sowie Ergebnisverbesserungen im ÖBB-Absatzbereich – zur Erhöhung der Eigenfinanzierung der ÖBB-Infrastruktur beitragen (Vgl. Regierungsprogramm 2008 - 2013, S. 51).

In diesem Sinne wäre bei der geplanten Reform aus wettbewerbspolitischer Sicht auf hohe Kostentransparenz sowie auf faire Trassenpreise Wert zu legen, um Wettbewerb im Schienenverkehr bestmöglich zu gewährleisten.

³ In DE wurde ein Fall überhöhter Trassenpreise untersucht. Die DB-AG führte ein zweistufiges Tarifsysteem mit dem optionalen Angebot einer "InfraCard" ein. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen hatten die Möglichkeit entweder eine "InfraCard" zu erwerben (fixe Eintrittsgebühr) und geringere variable, verbrauchsabhängige Preise zu bezahlen oder ohne Karte höhere nutzenabhängige Preise. Das Kartellamt untersuchte den Fall und stellte fest, dass die DB Regio zwischen 25% und 40% niedrigere Trassenkosten hatte.

U. e. wurde die Ressortstellungnahme elektronisch dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen
Wien, am 28.05.2009
Für den Bundesminister:
Mag.iur. Georg Konetzky

Elektronisch gefertigt.

-

-