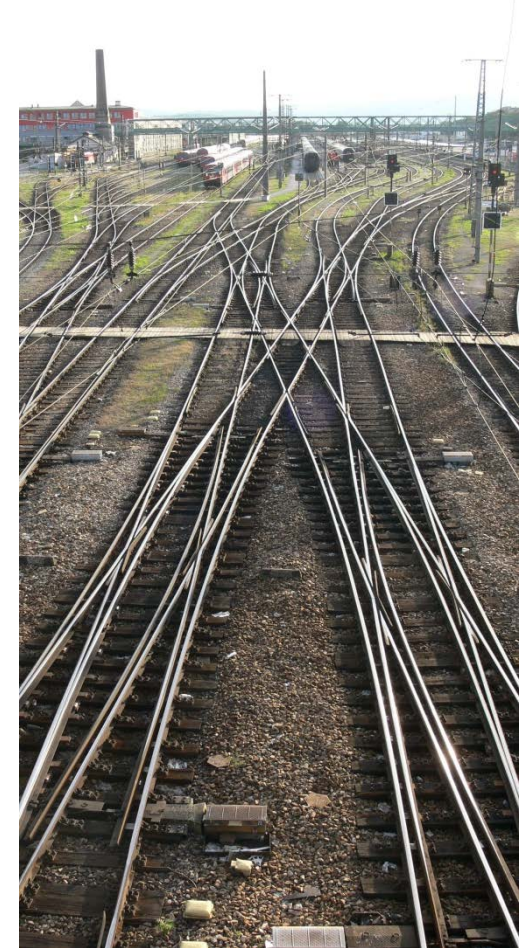


Herausforderungen für die Zugangsregulierung zu den Mobilitätsmärkten am Beispiel des Zugangs zur Schieneninfrastruktur

Mag. Maria-Theresia Röhlsler, LL.M., MBA
Geschäftsführerin der Schienen-Control

Inhalt

- Rechtsgrundlagen der Liberalisierung
- Aufgabenverteilung im Eisenbahnmarkt
- Aufgaben der Schienen-Control GmbH und Kommission
- Bilanz der Liberalisierung
- Marktsituation in Österreich
- Aktuellen Themen der Regulierung



Rechtsgrundlagen der Liberalisierung

Europäisches Recht:

- Richtlinie 91/440/EWG
- 1. Eisenbahnpaket 2001 (Trennung Infrastruktur und Betrieb)
- 2. Eisenbahnpaket 2004 (Öffnung Güterverkehr und Einrichtung ERA)
- 3. Eisenbahnpaket 2007 (Lokführerschein)

Nationales Recht:

- Eisenbahngesetz (Novellen 1999, 2006, 2010 und 2011)

Verteilung der wichtigsten Aufgaben im regulierten Eisenbahnmarkt

Genehmigung, Aufsicht

BMVIT
Legistik, Behörde,
Auftraggeber
Eigentümer

EB
Eisenbahnbehörde
(teilweise verländert)

VAI
Verkehrsarbeitsinspektorat

SCHIG
Register, Controlling,
Trassenzuweisungsstelle

Bahnen

EVU
Eisenbahnverkehrsunternehmen

EIU
Eisenbahninfrastruktur-
unternehmen

TZW
Trassenzuweisungsstelle

Regulator

**Schienen-Control
GmbH**
Organisation,
Marktbeobachtung,
Berichte, Prüfung von
Unterlagen,
Schlichtungsstelle

**Schienen-Control
Kommission**
Entscheidungen

VwGH
Berufungen

Aufgaben der Regulierungsbehörde im liberalisierten Eisenbahnverkehr

Zielsetzung der Liberalisierung (§ 54 Eisenbahngesetz):

- Wirtschaftliche und effiziente Nutzung des Schienennetzes durch
 - Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen EVUs
 - Förderung des Markteintritts neuer EVUs
 - Sicherstellung des Netzzugangs
 - Wettbewerbsaufsicht zum Schutz vor Missbrauch

Die wichtigsten Zuständigkeiten der Schienen-Control GmbH

- Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission
- Statistik, Marktbeobachtung, Berichte
- Überwachung der Wahrung der Bereitstellungs- und Vorlagepflichten der Eisenbahnunternehmen und Zuweisungsstellen
- Verhandlungsaufsicht über IBE-Höhe
- Informationsaustausch und Zusammenarbeit mit ausländischen Regulatoren
- Beobachtung des Trassenkoordinierungsverfahrens
- Schlichtungsstelle

Die wichtigsten Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission (1)

- Beschwerden gegen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zuweisungsstellen
- Beschwerden von Anschluss- und Mitbenützungsberechtigten
- Beschwerden betreffend Zugang zu Schulungseinrichtungen und Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen
- Erleichterungen für Anschlussbahnen
- Schlichtungsstelle bei freiwilligem Zugang
- Wettbewerbsaufsicht bezüglich Zugang und sonstige Leistungen

Die wichtigsten Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission (2)

- Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH
- Genehmigung von Rahmenverträgen über 10 Jahre
- Genehmigung von IBE-Zuschlägen bei überlasteten Strecken
- Feststellung einer Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts eines Vertrages über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Personenverkehr
- Unwirksamkeitserklärung von Entschädigungsbedingungen betreffend Fahrpreisentschädigungen

Die Schienen-Control in der Praxis

Wirtschaftliche und effiziente Nutzung des Schienennetzes bedeutet vor allem auch: „Fahren statt Streiten“

Selbstverständnis des österreichischen Regulators daher:

- Mediation bei drohenden Konflikten zwischen Eisenbahnunternehmen, aber korrekte Entscheidung und Durchsetzung in Streitfällen
- Ergebnis: nur ein kleiner Bruchteil der an den Regulator herangetragenen Konflikte führt zur offiziellen Beschwerde, der Rest wird durch gütliche Einigung gelöst

Bisherige Tätigkeit der Schienen-Control

- Großteils Wettbewerbsaufsicht (= amtswegige Behandlung) – Beurteilung von vorlagepflichtigen Unterlagen auf ihre Diskriminierungspotenziale.
- Rund 60 formelle Verfahren pro Jahr (amtswegig oder auf Grund einer Beschwerde), dabei etwa 30 Bescheide in den letzten drei Jahren.
- Behandlung zahlreicher aufgetretener Probleme ohne formelle Beschwerden oder amtswegige Verfahren durch Mediation bzw. Schlichtung.

Bilanz der Liberalisierung

- Gleichbehandlung bedeutet noch keine Chancengleichheit
- Das grundsätzliche Liberalisierungskonzept ist eine politische Entscheidung der EU
- Gleichbehandlung, Öffnung der Infrastruktur vor allem im Hinblick auf grenzüberschreitende Verkehre ohne Förderung der Konkurrenten des Ex-Monopolisten.
- Gegenbeispiel Telekom: Bewusstes Zerschlagen des Monopols und Förderung der Konkurrenten

Marktsituation Österreich

- Nach wie vor rund 80 – 85 % Marktanteil für ÖBB-Konzern (Güterverkehr ca. 80 %, je nach Parameter)
- Konkurrenz auf dem ÖBB-Netz vor allem im Brenner-Korridor (TX-Logistik, Lokomotion), auf der Donauachse (LTE, WLC) Tauernroute (SLB, LogServ, Lokomotion), der Pyhrnachse (LogServ, WLB) sowie der Aspangbahn (STB)
- Grenzüberschreitende und innerösterreichisch netzgrenzenüberschreitende Verkehre auch bei Privaten meist auf Kooperationsbasis statt auf Basis Netzzugang.

Aktuelle Themen der Regulierung

- Trassenkonflikte: konkurrierende Trassenbestellungen
- Überprüfung der Entgeltregelungen
- Promotorentätigkeit
- Das Problem der „letzten Meile“

Trassenkonflikt

- EVUs bestellen Trassen beim EIU (April für das Folgejahr) und dieses macht daraus einen Fahrplan (Juli für das Folgejahr).
- Die Trassenbestellungen überschneiden sich in Streckenabschnitten (Frühjahr) – fünf Trassenkonflikte mit Regionalzügen.
- Fahrplankonflikte entstehen durch unterschiedliche Fahrzeiten (wenig Halte vs. viele Halte) und unterschiedliche Geschwindigkeiten (230 km/h vs. 100 km/h).
- Zur Lösung von Trassenkonflikten muss ein EIU ein Koordinierungsgespräch durchführen (im Frühjahr, Schienen-Control ist als Beobachter anwesend).
- Schienen-Control konnte durch Schlichtung eine Einigung erzielen.

Entgeltverfahren

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die Struktur ihrer Entgelte 2011, 2012 und 2013 geändert und neue Entgeltbestandteile eingeführt.

Deshalb wurde amtsmäßig ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren am 2. Februar 2012 eingeleitet.

Überprüfung der Entgelte auf Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorgaben der §§ 67 und 70 EisbG.

Diskriminierende Entgelte werden von der Schienen-Control aufgehoben.

Promotorentätigkeit

- EVUs mussten für die Tätigkeit von Promotoren in Bahnhöfen Bahngrundbenützungsverträge abschließen.
- Die Verträge sahen ein Entgelt von 120 € je Promotor und Tag sowie weitere Bedingungen für die Durchführung der Promotion vor (Anzahl des Servicepersonals wurde limitiert, Ticketverkauf im Hallenbereich wurde untersagt).
- Die Schienen-Control Kommission leitete ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren ein.
- Nach einem Ermittlungsverfahren wurden die Verträge mittels Bescheid gemäß § 74 Abs. 1 Z 3 EisbG für unwirksam erklärt.

Das Problem der „letzten Meile“

- Im Hauptlauf findet ein reger Wettbewerb um die Transportleistungen statt.
- Der Vor- und Nachlauf wird meist nur von einem Unternehmen angeboten.
- Durch Marktmacht eines Unternehmens im Vor- und Nachlauf kann es zu Missbrauch kommen.
 - Kein Zugang zu Terminals, einem Hafen oder in eine Anschlussbahn.
 - Engpass bei Verschubmitarbeiterkapazität an einem Standort.
 - Für die Bedienung der letzten Meile werden zu hohe Preise verrechnet.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

www.schienencontrol.gv.at