

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

Maria-Theresia Röhler

Im Vortrag wurde berichtet, dass in den 1980er Jahren der Schienenverkehr europaweit kontinuierlich Marktanteile an den Straßenverkehr und an den Luftverkehr verloren hat, während gleichzeitig die Subventionszahlungen an die nationalen Eisenbahngesellschaften weiter anstiegen. Diese Zahlungen wurden teilweise für den reformbedürftigen Betrieb anstatt für dringend notwendige Investitionen in Infrastruktur verwendet. Fehlende Investitionen, mangelnde Interoperabilität und ineffiziente Strukturen der Eisenbahnen charakterisierten den Schienenmarkt in Europa.

Da für die künftige Wirtschaftsentwicklung in Europa eine funktionierende Infrastruktur Voraussetzung ist, wurden bereits in den 1990er Jahren erste Liberalisierungsschritte mit der Richtlinie 91/440 im Schienenverkehr gesetzt. Diese Liberalisierungsbemühungen wurden mit den drei Eisenbahnpaketen 2001, 2004 und 2007 weiterverfolgt. Durch mehrere Novellen des Eisenbahngesetzes wurden die Eisenbahnpakete in den österreichischen Rechtsbestand übernommen.

Im Rahmen des Vortrags wurden die Rollenverteilung und die Kompetenzen der verschiedenen Behörden im Eisenbahnrecht erläutert. Als Regulator für den Schienenmarkt fungiert die Schienen-Control Kommission. Die wichtigsten Aufgaben, wie z. B. Entscheidung über Beschwerden von Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zuweisungsstellen, Entscheidung über den Zugang zur Schieneninfrastruktur, Gewährung von Erleichterungen für Anschlussbahnen, wurden beschrieben und besprochen. Des Weiteren wurde die Rolle der Schienen-Control GmbH aufgezeigt, welche nicht nur als Geschäftsstelle der Schienen-Control Kommission tätig ist, sondern auch eigene Aufgaben wahrnimmt, wie etwa Marktbeobachtung und Überwachung der Meldepflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Ein wichtiger Teil dieses Vortrags beschäftigte sich mit den Erfahrungen des Regulators. Seit Bestehen der Schienen-Control hat sich das Selbstverständnis „Fahren statt Streiten“ entwickelt. Durch eine Mediation bei drohenden Konflikten konnten viele Probleme gelöst werden. Dadurch mündet nur ein geringer Anteil von den an den Regulator herangetragenen Konflikten in offizielle Beschwerden. Hierbei wird, trotz des Versuchs der konsensualen Problemlösung, im Streitfall eine gesetzeskonforme Entscheidung durchgesetzt. Pro Jahr werden rund 60 Verfahren abgewickelt und in den letzten drei Jahren wurden in Summe 30 Bescheide erlassen. Nicht

erfasst sind die zahlreichen Anfragen, welche ohne offizielle Beschwerden an die Schienen-Control Kommission behandelt wurden.

Die fortschreitende Liberalisierung führt auch zu neuen Problemen. In diesem Vortrag wurde auf vier aktuelle Fallbeispiele verwiesen, die im Rahmen der Liberalisierung aufgetreten sind.

- **Trassenkonflikte:** Die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen im Vorhinein die geplanten Fahrplantrassen für das nächste Jahr bestellen. Die Bestellungen durch verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen können zu Überschneidungen führen, sodass es in manchen Fällen zu Konflikten in der Zuweisung von Fahrplantrassen kommt. Diese Konflikte sind meist durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Züge (z. B. Hochgeschwindigkeitszüge bis 200 km/h, Regionalzüge bis 120 km/h, Güterzüge unter 100 km/h) und die unterschiedlichen Haltemuster der Züge bedingt.
- **Benützungsentgelte:** Für die Benützung der Schieneninfrastruktur, der Serviceeinrichtungen und für die Inanspruchnahme von Nebenleistungen sind Benützungsentgelte zu entrichten. Da für die Entstehung und Etablierung des Wettbewerbs auf dem Schienenverkehrsmarkt den Benützungsentgelten eine entscheidende Rolle zukommt, muss sichergestellt werden, dass diese nicht diskriminierend ausgestaltet sind und den nationalen und europäischen Vorgaben entsprechen.
- **Promotorentätigkeit:** Für den Wettbewerb im eigenwirtschaftlichen Personenverkehr ist es entscheidend, dass die Fahrgäste in den Bahnhöfen über Angebote informiert werden und auch Personal für Fragen zur Verfügung steht. Die verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen setzen eigene Promotoren ein. Dafür muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Besitzer der Bahnhöfe einen Vertrag abschließen. Die Verweigerung der Benützung des Bahnhofs durch Promotoren, zu hohe Kosten oder zu restriktive Bedingungen stellen Probleme für Eisenbahnverkehrsunternehmen dar.

- **Das Problem der „letzten Meile“:** Als letzte Meile wird der Transport von Waggons oder Waggongruppen von einem Verteilzentrum, wie z. B. einem Frachtenbahnhof oder einem Terminal, zu einem Ladegleis oder einer Anschlussbahn verstanden. Meist wird die Zustellung und Abholung nur durch ein Unternehmen angeboten, welches aufgrund seiner Marktstellung überhöhte Preise verlangen kann.

Um die Auswirkungen der Liberalisierung auf den österreichischen Schienenverkehrsmarkt darzustellen, wurden die aktuellen Marktentwicklungen abgebildet und diskutiert. Die Incumbents, die ÖBB-Personenverkehr AG und die Rail Cargo Austria AG, haben weiterhin einen Marktanteil von rund 80 bis 85 Prozent. Im Güterverkehr entsteht vor allem auf der Brennerstrecke, der Donauachse und der Pyhrnstrecke Wettbewerb, im Personenverkehr findet er hauptsächlich auf der Westbahnstrecke statt.