

# **Bericht**

## **des Verkehrsausschusses**

### **über den Tätigkeitsbericht der Schienen-Control GmbH – Eisenbahnregulierung 2008 vorgelegt von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (III-93 der Beilagen)**

Mit der vorliegenden Publikation erscheint hiermit der dritte Bericht der Regulierungsbehörde SCK und SCG über ihre Tätigkeit und die Entwicklung der Eisenbahnen in Österreich. Die SCG freut sich, mit den folgenden detaillierten Informationen einen Einblick in ihre Tätigkeit und das Bahngeschehen im Allgemeinen bieten zu können.

Das österreichische Eisenbahnnetz umfasst 6.383 km, wobei die Betriebslänge des größten Betreibers ÖBB Infrastruktur Betrieb AG 5.664 km beträgt. An neuen nennenswerten Inbetriebnahmen kam im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Westbahn die Verbindung nach Purkersdorf hinzu. Abgegeben wurde hingegen die schmalspurige Pinzgaubahn an die Salzburger Lokalbahn, welche schon mit der Übernahme der Schafbergbahn schöne Erfolge erzielen konnte. Die Pinzgaubahn ist jedoch nicht vernetzt und unterliegt daher nicht der Regulierung.

#### **Entwicklung des Eisenbahnmarkts**

Das Jahr 2008 begann gut, ab der Jahresmitte wurden jedoch die Auswirkungen der Wirtschaftskrise spürbar, die im vierten Quartal bereits erhebliche Wirkungen auf das Transportaufkommen im Güterverkehr zeitigte. Somit sind die Zuwachsraten des Güterverkehrsaufkommens im Berichtsjahr 2008 mit 0,3% Bruttotonnenkilometer relativ gering, womit Österreich deutlich hinter dem Ergebnis von +3,3% von 2007 zurückliegt. Insgesamt wurde 2008 152,2 Mio Zugkm bei 76,2 Gesamtbruttotonnenkilometern (GBrTKm) im österreichischen Netz erbracht. Diese Leistungen ergaben ein Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) von 437,9 Mio €. Lässt man die EVUs des ÖBB-Konzerns außer Betracht, ergeben sich für 2008 5,5 Mio. Zugkm bei 5,1 Mrd. GBrTKm, die ein IBE von 18,9 Mio. € ergaben.

Siebzehn private Verkehrsunternehmen fahren im Netz der ÖBB und erreichen im Güterverkehr einen Marktanteil von knapp 10% der Leistungen und nahezu 14% des Aufkommens. Die größten privaten EVUs sind Lokomotion, WLB Cargo und LogServ. Die Auslastung der Züge des Spitzenreiters hat sich gegenüber 2007 mit durchschnittlich 1.215 Tonnen/Zug nochmals verbessert. Mehr als die Hälfte des Brennertransits verbuchen die großen „Privaten“, die teilweise im Eigentum der ehemaligen Staatsbahnen in Italien und Deutschland stehen. In der Bedeutung der Strecken für den privaten Güterverkehr folgen die weiterhin boomende Westbahnachse sowie die Tauernachse. Regelmäßig bedient wurde erstmals 2008 auch die Semmeringachse durch Private. Gleichzeitig erfolgt aber nach wie vor ein großer Teil des Verkehrs der traditionellen Privatbahnen mit eigener Infrastruktur auf Basis einer Kooperation mit der jeweiligen ÖBBTochterfirma. Das gilt vor allem für den Personenverkehr, wo es noch fast keinen Wettbewerb gibt. Dennoch haben auch hier die Privatbahnen (allerdings auf eigener Infrastruktur) einen Marktanteil von rund 11% gemessen an den beförderten Personen.

Das Jahr 2008 brachte auch strukturelle Veränderungen im Schienengüterverkehrsmarkt mit sich. So wurde von der Wettbewerbsbehörde in Brüssel der Kauf der MÁV Cargo durch die Rail Cargo Austria (RCA) mit der Auflage genehmigt, dass es eine Entflechtung zwischen RCA und GySEV gibt, der Kauf wurde im November 2008 wirksam. Zur selben Zeit erwarb die RCA auch Anteile an der italienischen Privatbahn Linea und kann dadurch auch mit Eigenverkehren in Italien tätig werden.

Auch die GKB hat ihren Aktionsradius erweitert und begann im Jahr 2008 mit der Führung von Ganzzügen aus Slowenien nach Österreich, wobei sie sich ihrer Tochterunternehmen Adria Transport (Slowenien) und LTE (Österreich) bedient.

Schließlich erhielten im Jahr 2008 auch zwei neue EVUs vom BMVIT eine Verkehrsgenehmigung. Es sind dies die Rail Professionals Stütz GmbH (RPS) und die Majestic Imperator Train de Luxe Waggon Charter Gesellschaft m.b.H. (MIT). Nachdem diese Unternehmen jedoch 2008 keine Sicherheitsbescheinigung für das ÖBB-Netz erlangten, wurden sie im Berichtsjahr noch nicht als EVU tätig.

Die Ende 2008 in Kraft getretenen Schienennetz-Nutzungsbedingungen und die darin enthaltene Berechnung des IBE ergaben gegenüber dem Vorjahr keine strukturellen Änderungen. Für das Jahr 2010 wurden jedoch deutliche Änderungen in der Struktur des IBE verlautbart, wird doch die Differenzierung im Güterverkehr entfallen. Der bestehende Personenverkehrsbonus entfällt ebenfalls, im neuen Stationspreismodell werden künftig alle Stationen mit einem Mindestentgelt ausgewiesen.

### **Rechtliche Neuerungen**

Im Jahr 2008 traten zwar keine neuen gesetzlichen Regelungen in Kraft, allerdings wurden seitens der EU Kommission im Zusammenhang mit der Umsetzung des 1. Eisenbahnpakets mehrere Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, darunter auch eines gegen Österreich. Dabei geht es um die mangelnde Unabhängigkeit des Infrastrukturmanagers von der ÖBB Holding AG, um das Fehlen eines Performance Regimes und um unzureichende Rechte der Regulierungsbehörde. Das Vertragsverletzungsverfahren läuft noch, bereits eingeleitete Verfahren der SCK beweisen allerdings, dass manche Kritikpunkte bereits ausgeräumt werden konnten.

In einer Enquete über Fahrgastrechte im Rahmen des 3. Eisenbahnpakets wurden deren Wirkung auf den österreichischen Markt erörtert. Die EU-Fahrgastrechte-Verordnung sieht etwa vor, dass bei Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb Entschädigungen zu bezahlen sind. An Umsetzungsschritten ist einerseits eine Stelle zur Durchsetzung der Fahrgastrechte gemäß Artikel 30 zu notifizieren, andererseits kann Österreich Ausnahmen z.B. für den Nahverkehr in Anspruch nehmen. Das wird vor allem seitens der Privatbahnen gefordert, weil diese Entschädigungen für hohe Folgeschäden auf fremden Netzen fürchten. Die nationale Gesetzgebung kann gewisse Abweichungen von der EU-Verordnung zulassen, eine entsprechende gesetzliche Regelung ist in Österreich für 2009 zu erwarten.

### **Europäische Entwicklungen**

Im Jahr 2008 wurde von der EU-Kommission die Evaluierung des 1. Eisenbahnpakets fortgesetzt. Diese dient dazu, Adaptierungen/Präzisierungen der im Rahmen des 1. Eisenbahnpakets vorgeschlagenen Maßnahmen vorzunehmen. An dieser Evaluierung nahm auch die SCG teil. Im Jahr 2008 wurden die vorläufigen Ergebnisse des Prozesses (Fragebogenerhebung) präsentiert, außerdem gab es eine Überprüfung der Vor- und Nachteile bestimmter Maßnahmen und die Präsentation der vorläufigen Ergebnisse der Wirkungsanalyse und das Feedback der Stakeholder. Die endgültigen Ergebnisse der Evaluierung werden jedoch erst 2009 vorliegen.

Weiters wurden auf europäischer Ebene die Probleme des Zugangs zu Anschlussbahnen und Terminals weiter diskutiert. Der freie Zugang zur „Letzten Meile“ ist eine wesentliche Voraussetzung für ein Funktionieren des liberalisierten Güterverkehrsmarkts. 2008 wurden auch Änderungen bei der Zuordnung des Vershubs (bisher Infrastruktur) diskutiert, die aber erst 2009 umgesetzt werden sollen.

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Bericht in seiner Sitzung am 1. Dezember 2009 in Verhandlung genommen.

Aufgrund eines am 30. November 2009 eingebrachten Verlangens des Grünen Klubs wird der vorliegende Bericht gemäß § 28b Abs. 4 des Geschäftsordnungsgesetzes des Nationalrates nicht enderledigt.

An der Debatte beteiligten sich im Anschluss an die Ausführungen der Berichterstatterin Mag. Rosa **Lohfeyer** die Abgeordneten Erich **Tadler**, Mario **Kunasek**, Dr. Gabriela **Moser**, Christoph **Hagen**, Johann **Hell**, Mag. Christiane **Brunner**, Dr. Ferdinand **Maier**, Dr. Harald **Walser** und Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures**

Bei der Abstimmung wurde einstimmig beschlossen, dem Nationalrat die Kenntnisnahme des gegenständlichen Berichtes zu empfehlen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle den Tätigkeitsbericht der Schienen-Control GmbH – Eisenbahnregulierung 2008 vorgelegt von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (III-93 der Beilagen) zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2009 12 01

**Mag. Rosa Lohfeyer**

Berichterstatterin

**Anton Heinzl**

Obmann