

## Zum Geleit

Als neue Geschäftsführerin der SCG nehme ich die Gelegenheit wahr, mich bei Ihnen vorzustellen. Ich hoffe auf eine gute Zusammenarbeit mit den für das Eisenbahnwesen zuständigen Behörden, vor allem aber mit den in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen. Gleichzeitig möchte ich meinem Vorgänger Georg Fürnkranz für die reibungslose Geschäftsübergabe danken und wünsche ihm Alles Gute auf seinem weiteren Lebensweg.

Das neue Jahr hat der SCG durch die im Dezember 2009 in Kraft getretene EU-Fahrgastrechte-Verordnung neue Aufgaben beschert, deren Umfang durch das in Begutachtung befindliche Bundesgesetz noch präzisiert werden wird. Die gleichfalls zum Jahreswechsel eingetretene Liberalisierung des internationalen Personenverkehrs hat zu einer Belebung des Markts geführt, wie unter anderem die neue Partnerschaft im EC-Verkehr München – Innsbruck – Verona zeigt. Die zunehmende internationale Vernetzung der Eisenbahnunternehmen erfordert eine verstärkte Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden über die Grenzen hinweg, auch das ist eine Aufgabe, der wir uns 2010 verstärkt widmen werden.

**Mag. Ursula Zechner** (Geschäftsführerin der SCG)

## Die neue Geschäftsführerin der SCG stellt sich vor



Seit Februar 2010 ist Frau Mag. Ursula Zechner als neue Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH (SCG) tätig. Die 41-jährige Juristin war seit Ende der 90er Jahre in verschiedenen Unternehmensbereichen der ÖBB unter anderem für Management-, Rechts- und Personalagenden verantwortlich und sammelte Erfahrungen in der Verkehrspolitik im Schienenverkehr auf nationaler und europäischer Ebene. Als Mitglied in Ausschüssen europäischer Interessensvertretungen gestaltete Zechner die Entwicklung europäischer Rahmenbedingungen mit.

Seit 2005 war Zechner Leiterin des Stabes Unternehmensentwicklung der ÖBB-Produktion GmbH und baute dort die strategische Ausrichtung und Organisation der Gesellschaft mit auf. In Ihrem Verantwortungsbereich lagen neben der Steuerung sämtlicher rechtlicher Agenden der Gesellschaft auch die Beobachtung der europäischen Verkehrspolitik und Themen der Wettbewerbsregulierung. Zechner erwarb dadurch schon früh Regulierungskompetenz, auch durch den intensiven Einblick in die Tätigkeit der Regulierungsbehörde Schienen-Control Kommission und Schienen-Control GmbH.

## Aus der Arbeit der Schienen-Control Kommission

Ein EIU hat **ein Fahrverbot für bestimmte Typen von Kesselwagen** erlassen. Seitens des Verband der Privatgüterwagen – Interessenten (VPI) wurde der Verdacht auf Diskriminierung an die SCK herangetragen, zumal keine technische Begründung für das Fahrverbot angegeben wurde. Die SCK leitete daraufhin ein Verfahren (SCK-WA-09-021) ein und beauftragte die SCG mit entsprechenden Erhebungen, wobei beim Fahrzeugregister der SCHIG die Eigentümerschaft der betroffenen Wagen erhoben wurde. Das EIU wurde aufgefordert, aus wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Gründen nachzuweisen, ob diese Maßnahme aufgrund entsprechender Berechnungen oder Versuchsergebnisse erfolgte

Das Schlichtungsverfahren (SCK-WA-09-009) betreffend der **Beschwerde eines EVU über Streckensperren** wurde fortgesetzt. Darin geht es vor allem um die Frage von Entschädigungen durch das EIU an die betroffenen EVUs, um deren durch Umleitungsverkehre hervorgerufenen Mehrkosten abzudecken. Die in Österreich tätigen EVUs wurden um Stellungnahmen zu dieser Problematik ersucht, die mittlerweile bei der SCK eingelangt sind.

Um eine ähnliche Problematik geht es in der Beschwerde eines EVU über die **mangelnde Koordinierung von Baustellen im In- und Ausland** entlang der Donauachse (SCK-WA-09-019). Vertreter von SCK und SCG

nahmen dazu am 08.12.2009 an einem Erörterungsgespräch zwischen Vertretern der BNetzA und der DB Netz AG in München teil. Nachdem in diesem Fall kein diskriminierendes Verhalten des österreichischen EIU festgestellt werden konnte, wurde das Verfahren eingestellt.

In der Frage der **Verrechnung von Stornogebühren** (siehe Newsletter 09/03) hat das betreffende EIU diese mittlerweile in seine SNNB aufgenommen. Da es dazu noch offene Fragen gibt wurde die SCG von der SCK mit weiteren Erhebungen beauftragt.

In einem weiteren Verfahren (SCK-WA-09-020) wurde die Problematik der Fahrplangestaltung aufgegriffen. Ein Aufgabenträger hatte darüber informiert, dass ein **Stationshalt aus fahrplantechnischen Gründen aufgelassen** wurde. Die SCK erblickte darin eine wettbewerbsaufsichtsbehördliche Problematik gemäß § 74 Abs. 1 Ziffer 1 EisbG enthält, weil das EVU mitteilte, dass die Maßnahmen nicht in seinem Interesse gesetzt wurden. Derzeit ist das Verfahren Gegenstand weiterer rechtlicher Beurteilungen.

In der Frage der **Geltendmachung von Infrastrukturanforderungen durch EVUs** insbesondere bei Umgestaltung der Infrastruktur wies die Finanzprokuratorin in Ihrem Antwortschreiben an die SCK vom 29.12.2009 im aufsichtsbehördlichen Verfahren gegen die ÖBB Holding AG darauf hin, dass es einen im Detail

definierten Infrastrukturanforderungsprozess gebe, der allen Marktteilnehmern offen stehe. Dieser Prozess kommt aber in der Regel nur bei neuen Anforderungen an die Infrastruktur zum Tragen. Die neuen EVU gehen ja bei ihren Planungen von der bestehenden Infrastruktur aus und erheben allenfalls Wünsche nach deren Erweiterung. Bei Rückbauten ist es jedoch so, dass es bisher keinen Prozess gibt, der die EVU außerhalb des Konzerns informiert und einbezieht. Die SCK hat daher die SCG beauftragt (SCK-WA-10-001), einen Zugang zu diesem Anforderungsprozess zu beantragen und die darin ablaufenden Vorgänge zu beobachten. Der Zugang zu diesem Internet-Tool wurde der SCG mittlerweile eingerichtet, das Verfahren wurde daher eingestellt.

Die SCK hat in der Frage der **Deckelung im Performance Regime und der Zuschläge für gleisaggressive Lokomotiven und Fahrzeuge** ein Verfahren (SCK-WA-10-002) eingeleitet. Dabei wurde festgestellt, dass die Deckelung mit 0,5% kein ausreichender Anreiz sei, die Performance zu verbessern. Dasselbe gilt für die qualitativen Zu- und Abschläge, deren Höhe in den letzten Jahren sogar gesenkt wurde. Dies ist nach Ansicht der SCK als Steuerungsinstrument unwirksam. Die Höhe dieses Parameters ist aus Sicht der SCK vor allem auch deswegen von Interesse, weil gemäß den einschlägigen Bestimmungen des § 67 EisbG die Struktur des Infrastrukturbenutzungsentgelts auf die Kosten der einzelnen Zugfahrt und damit auch auf die durch einen Zug verursachten Schäden Bedacht zu nehmen ist.

Der vom BMVIT vorgelegte **Gesetzesentwurf zur Umsetzung der EU-Fahrgastrechte-Verordnung** wurde von den Mitgliedern von SCG und SCK eingehend geprüft und eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben.

Gleiches gilt für die jüngste **Novelle zum Eisenbahngesetz**, mit welcher das 3. Eisenbahnpaket der EU in Österreich umgesetzt wird. Auch dazu gab es umfangreiche Stellungnahmen von SCK und SCG. Diese flossen auch in das im Nationalrat beschlossene Gesetz ein.



Der vorliegende **Entwurf des BMVIT zur Eisenbahnkreuzungs-Verordnung** wird intern von den Regulierungsbehörden aus

wettbewerbsaufsichtsbehördlicher Sicht geprüft.

Bei der **Schlichtungstelle** hat sich die Zahl der Beschwerden seit dem Inkrafttreten der EU-Fahrgastrechte-Verordnung erhöht, es gab jedoch keinen einzigen Anlass für aufsichtsbehördliche Maßnahmen.

Allerdings wurde die Schlichtungsstelle durch einen Zeitungsartikel darauf aufmerksam, dass ein EVU sich immer wieder seiner Verpflichtungen gegenüber den Kunden entzieht, indem Beschwerden nicht oder nur mit großer Verspätung bearbeitet werden. Da dadurch der **Verdacht eines Wettbewerbsvorteils** gegenüber anderen Marktteilnehmern entstand, wurde ein Verfahren (SCK-WA-10-004) eingeleitet und die SCG mit der weiteren Beobachtung dieses Sachverhalts beauftragt.

## Veranstaltungen, internationale Beziehungen

**Vertreter des kroatischen Verkehrsministeriums** waren am 14. Jänner 2010 bei der SCG zu Gast. Im Rahmen eines Workshops wurden Fragen der Regulierung und der Gestaltung diesbezüglicher Vorschriften erörtert.

Am 26. Jänner 2010 fand in Bonn ein **Treffen von Regulatoren** über die Institutionalisierung der Zusammenarbeit statt. Dabei wurden neben verschiedenen Formen einer Kooperation auch Fragen der Marktbeobachtung diskutiert.



Ein weiteres Regulatorentreffen gab es am 27. Jänner 2010 im Rahmen des **Projekts IQ-C** in Bonn. Daran nahmen auch Vertreter der am Korridor tätigen Infrastrukturmanager teil, besprochen wurden vor allem Trassenzuweisungsfragen und die Zusammenarbeit der Regierungsbehörden behandelt.

Am 29. Jänner 2010 kam es in Brüssel zu einem **Treffen der National Enforcement Bodies** (NEB rail), das für die Schlichtungsstelle der SCG von

großem Interesse war. Neben einem Erfahrungsaustausch wurden Fragen der internationalen Zusammenarbeit und der Stand der Umsetzung der EU-Fahrgastrechte-Verordnung in den einzelnen Mitgliedsstaaten diskutiert.

Das **Symposium Wettbewerb & Regulierung im Eisenbahnsektor** fand am 28. Jänner 2010 in Berlin statt. Behandelt wurden unter anderem die Situation der Liberalisierung in Europa, die Zusammenarbeit der Regulatoren und andere rechtliche Fragen.

Die **Tagung des Fachverbands der Schienenbahnen** wurde diesmal am 28. und 29. Jänner 2010 in Innsbruck abgehalten. Im Zentrum der Tagung standen geänderte Rechtsvorschriften, darunter vor allem die in Begutachtung befindliche Eisenbahn-Kreuzungsverordnung.

Ein Workshop zum Thema **Railway Market Monitoring Systems** fand am 17. Februar 2010 in Brüssel statt. Dabei wurden Anforderungen an die Statistik und die Herstellung vergleichbarer Daten besprochen.

---

### Impressum:

#### Herausgeber und Redaktion

Schienen-Control GmbH  
 GF Mag. Ursula Zechner  
 Frankenberggasse 9/5  
 A-1040 Wien  
 Tel. 0043/1/505 0707  
 Fax: 0043/1/505 0707 17  
 Email: [office@scg.gv.at](mailto:office@scg.gv.at)  
[www.scg.gv.at](http://www.scg.gv.at)