

Einleitung

Im Juli konnte die Schienen-Control den Fahrplankonflikt zwischen der WESTbahn Management GmbH und der ÖBB-Personenverkehr AG schlichten. Dazu war beim Regulator ein Verfahren anhängig. Die Schienen-Control begrüßt die Einigung und die Beilegung des Trassenkonfliktes, da der Verkehrsträger Schiene dadurch gestärkt und der Wettbewerb gefördert wird. Mehr Marktteilnehmer und ein ausgeweitetes Angebot kommen den Bahnkundinnen und Bahnkunden zugute. Näheres zu diesem Thema können Sie in diesem Newsletter lesen.

Das bmvit erarbeitet derzeit eine Novelle zum Eisenbahngesetz. Weiters wird es demnächst ein neues Bundesgesetz betreffend Fahrgastrechte geben. Für die Arbeit der Schienen-Control sind Änderungen und Verbesserungen zu erwarten.

Vergleich Trassenkonflikte WESTbahn Management GmbH und ÖBB-Personenverkehr AG

Im Mai 2011 hat bei der ÖBB-Infrastruktur AG ein Koordinierungsverfahren gem. § 65b Eisenbahngesetz (EisbG) zu Trassenkonflikten zwischen der ÖBB-Personenverkehr AG und der WESTbahn Management GmbH stattgefunden, in dem keine Einigung erzielt werden konnte. Die Schienen-Control hat als Beobachterin am Koordinierungsverfahren teilgenommen.

In der Folge hat sowohl die ÖBB-Personenverkehr AG als auch die WESTbahn Management GmbH Beschwerde bei der Schienen-Control Kommission erhoben.

Am 21. Juli 2011 fand eine mündliche Verhandlung zu diesem Verfahren statt. In der Verhandlung wurden die Trassenanträge der Beschwerdeführer, der geplante Trassenzuweisungsvorschlag der ÖBB-Infrastruktur AG, technische, betriebliche und rechtliche Fragen erörtert. Auf Wunsch der Schienen-Control Kommission erklärten sich die Beschwerdeführer und die ÖBB-Infrastruktur AG bereit, nochmals Vergleichsgespräche zu führen. Diese führten in der Folge zu einer Einigung:

Die WESTbahn Management GmbH kann nunmehr konfliktfrei zum railjet von Wien nach Salzburg und wieder retour fahren. Die ÖBB-Personenverkehr AG verzichtete auf einige zusätzliche Fernzüge zwischen Wien und Salzburg, womit eine Alternativtrasse möglich wurde. Im Gegenzug nimmt die WESTbahn Management GmbH die Fahrzeit von knapp unter drei Stunden in Kauf. Außerdem wird ein Zug der WESTbahn Management GmbH zwischen Wels und Linz über Traun geführt, womit die Berufsfahrerzüge konfliktfrei nach Linz geführt werden können. Die ÖBB-Infrastruktur AG reduzierte auch die Reserven für den ICE.

Die zahlreichen Konflikte mit dem Regionalverkehr konnten ebenfalls entschärft werden. Das Verfahren vor der Schienen-Control Kommission konnte in Folge eingestellt werden.

Tätigkeit der Schienen-Control Kommission

Die Schienen-Control Kommission leitete ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren von Amts wegen bezüglich eines standardisierten **Kommunikationstools** zwischen den Triebfahrzeugführern bestimmter Züge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens und den Disponenten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens ein (**SCK-WA-11-036**). Die Schienen-Control Kommission hat die Zugangsberechtigten über die Einleitung informiert. Da im konkreten Fall keine wettbewerbsrelevante Diskriminierung festgestellt werden konnte wurde das nach § 74 Abs 1 Z 1 EibG eingeleitete wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren eingestellt.

Ein anderes wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren eröffnete die Schienen-Control Kommission von Amts wegen, da ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf seiner Internetseite eine Reihe von Dokumenten, die als Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen sind, nicht frei zugänglich, **sondern nur in einem passwortgeschützten Bereich zur Verfügung stellt (SCK-WA-11-030)**. Das Bundesamt für Verfassungsschutz und Terrorismusbekämpfung wurde zur Frage der Terrorismusgefahr im Zusammenhang mit der freien Veröffentlichung von Unterlagen aus dem Passwortbereich zur Stellungnahme aufgefordert.

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen wandte sich an die Schienen-Control Kommission, weil es sowohl die geplante **Gesamtsperre der Brennerstrecke** im Sommer 2012 als auch die für die Dauer des eingleisigen Betriebs der Brennerstrecke im Jahr 2012 vorgesehene **Priorisierung der Züge der Rollenden Landstraße** für wettbewerbsrechtlich unzulässig hält. Die Schienen-Control Kommission leitete diesbezüglich zwei wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren ein (SCK-WA-11-013 und SCK-WA-11-014) und führt ein Ermittlungsverfahren durch.

In dem wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren betreffend **die Gesamtsperre der Brennerstrecke (SCK-WA-11-013)** hat die Schienen-Control Kommission beschlossen das wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren einzustellen.

Da die **Priorisierungsregel der Züge der Rollenden Landstraße (SCK-WA-11-014)** gegen den Grundsatz der diskriminierungsfreien Gewährung des Zugangs zur Schieneninfrastruktur verstößt, erklärte sie die Schienen-Control Kommission für unwirksam und ordnete im Verfahren ihre Entfernung mittels Bescheid an. Zwischenzeitlich hat die ÖBB-Infrastruktur AG eine Beschwerde an den VwGH gemäß Art 131 Abs 1 Z 1 B-VG samt Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung gemäß § 30 Abs 2 VwGG erhoben.

Aufgrund der Vorgaben eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens benötigen alle Fahrzeuge auf Strecken, die infrastrukturseitig mit GSM-R ausgerüstet sind und über keinen analogen Funk mehr verfügen, einen tauglichen **GSM-R Funk**. Zur Inbetriebnahme benötigt **jedes GSM-R Funkgerät eine GSM-R SIM-Karte**. Die SIM-Karten werden ausschließlich durch den

Provider ausgestellt. Dabei wird für die Erstaussstellung ein Einmalbetrag für die Herstellung der SIM-Karte eingehoben. Ferner wird für die Bereitstellung der SIM-Karte eine monatliche Gebühr je SIM-Karte eingehoben. Diese monatliche Gebühr sowie die Gebühr für die Erstaussstellung der SIM-Karte sind sowohl in den aktuell gültigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen als auch im Produktkatalog Netzzugang nicht ausgewiesen. Die Schienen-Control Kommission hat über den zugrundeliegenden Sachverhalt ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren von Amts wegen eingeleitet (**SCK-WA-11-037**).

Im Lichte der Prüfung der Beschwerde betreffend die Aufhebung des Betriebsführungsvertrages wurden von der Schienen-Control Kommission aufgrund der diesbezüglichen Stellungnahmen mehrerer Eisenbahnverkehrsunternehmen **wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren von Amts wegen betreffend den Vershub eingeleitet**. Die einzelnen Verfahren sind aktuell Gegenstand der Untersuchungen der Schienen-Control GmbH.

Aufgrund einer Beschwerde eines Eisenbahnverkehrsunternehmens betreffend die „**Letzte Meile**“ und die damit einhergehende Verweigerung des Zugangs zu einem Terminal wurde ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren gemäß § 74 Abs 1 Ziff 1 EisbG eingeleitet (**SCK-WA-11-044**). Der Kunde des sich beschwerenden Eisenbahnverkehrsunternehmens beabsichtigte 2-mal pro Woche einen Containerzug nach einem fixen Fahrplan zu führen. Die diesbezügliche Anfrage des Kunden des Eisenbahnverkehrsunternehmens wurde mit Hinweis auf die baulichen Gegebenheiten und der Kapazitätsgrenze des Terminals abgelehnt. Aufgrund des hohen Containeraufkommens könne das den Terminal betreibende Eisenbahnunternehmen eine Bedienung nicht durchführen.

Aufgrund der **Ablehnung einer Anschlussstelle** auf der Westbahnstrecke reichte ein Anschluss- und Mitbenützungsberechtigter Beschwerde an die Schienen-Control Kommission nach § 53c EisbG ein. Die angedachte Ersatzmöglichkeit, Errichtung einer Anschlussbahn, wurde wegen des geplanten Fahrplangefüges und den zu erwartenden hohen Anschlusskosten infrastrukturseitig abgelehnt. Von Seiten der Regulierungsbehörden Schienen-Control und Schienen-Control Kommission wird unter Beiziehung der beteiligten Parteien ein Schlichtungsgespräch durchgeführt werden (**SCK-WA-11-041**).

Veranstaltungen, internationale Beziehungen

Regulatorentreffen mit der EU-Kommission in Luxemburg, 30.06 bis 01.07.2011

Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen der Recast des 1. Eisenbahnpaketes und die Güterverkehrskorridor-Verordnung der EU.

Studienbesuch der mazedonischen Regulierungsbehörde bei der Schienen-Control in Wien, 11. bis 14.07.2011

Die Veranstaltung wurde von der EU im Rahmen des TAIEX-Programms (Technical Assistance and Information Exchange Instrument) gefördert und diente dem Informationsaustausch sowie dem Know-how Transfer zwischen Schienen-Control und der erst jüngst gegründeten mazedonischen Regulierungsbehörde.

Tagung der Arbeitsgruppe Güterkorridore der IRG-Rail in London, 24.08.2011

Die Arbeitsgruppe analysierte die Güterverkehrskorridor-Verordnung der EU und die sich daraus ergebenden offenen Fragen. Behandelt wurden weiters der Informationsaustausch mit den Infrastrukturmanagern und die Rolle von Rail Net Europe.

IRG-Rail, Arbeitsgruppe Recast

Im September wurde von den Mitgliedern der IRG-Rail ein Positionspapier verabschiedet, das sich mit der Möglichkeit der Schaffung einer europäischen Regulierungsbehörde befasst. IRG-Rail bringt darin zum Ausdruck, dass eine derartige Institution zum heutigen Zeitpunkt nicht zielführend ist und stattdessen die Rolle der nationalen Regulatoren verstärkt und vereinheitlicht werden sollte.

Tagung „Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts XVII“ in Tübingen, 07. bis 08.09.2011

Die Vorträge behandelten unter anderem die Themen Betriebspflicht (sowohl für Strecken als auch für Serviceeinrichtungen), Entgeltberechnung, Güterverkehrskorridor-Verordnung der EU und Baumaßnahmen

Arbeitsgruppensitzungen IRG-Rail in Bonn, 15. bis 16.09.2011

1. Gefährdung des ökonomischen Gleichgewichts gemeinwirtschaftlicher Verkehre: Hauptthema war die Erarbeitung einer gemeinsamen Richtlinie für die Vorgangsweise.
2. Recast: Behandelt wurde der aktuelle Stand der Diskussion zwischen Europäischem Parlament und Europäischem Rat. Davon ausgehend wurden die Inhalte eines zweiten Positionspapiers erarbeitet, das bis Ende November 2011 vorliegen soll.
3. Marktbeobachtung: Nach eingehender Diskussion erfolgte die Endredaktion der Liste gemeinsamer Markt-Indikatoren. Diese wurde von der jährlichen Statistik-Erhebung der Schienen-Control maßgeblich beeinflusst. Um die Indikatoren auch wirklich vergleichbar zu machen, mussten exakte Definitionen für die Indikatoren gefunden werden. Erstmals sollen die gemeinsamen Indikatoren im Jahr 2012 für das Berichtsjahr 2011 erhoben werden.

Marktbeobachtung

Neues Eisenbahnverkehrsunternehmen

Nach Erhalt der Sicherheitsbescheinigung und Abschluss eines Infrastruktur-Nutzungsvertrags mit der ÖBB-Infrastruktur AG ist die Majestic Emperor Train de Luxe Waggon Charter GmbH (MITL) seit September 2011 berechtigt, eigene Personenzüge im ÖBB-Netz zu führen. Die Majestic Emperor Train de Luxe Waggon Charter GmbH betreibt keinen Planverkehr, sondern lediglich Charterverkehr.

Impressum:

Herausgeber und Redaktion

Schienen-Control GmbH
Praterstraße 62–64, 1020 Wien
T: +43 1 5050707
F: +43 1 5050707 180
office@schienencontrol.gv.at
www.schienencontrol.gv.at