

Mit RSb

Schienen-Control Kommission

An die

Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien
T: +43 1 5050707
office@schienencontrol.gv.at

GZ: SCK-20-002

BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie MinR Dr. Karl-Johann Hartig und MMag. Dr. Clemens Kaupa, LL.M. als weitere Mitglieder über den Antrag der A** vom 20.01.2020 zu Recht erkannt:

SPRUCH:

Der Antrag der A** auf Gewährung einer Ausnahme gem Art 2 Abs 2 Spiegelstrich 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 für das von dieser betriebene Containerterminal „B**“ im Hafen Wien wird **abgewiesen**.

BEGRÜNDUNG:

Zum Gang des Verfahrens:

Mit Schreiben vom 20.01.2020 beantragte A** die Gewährung einer Ausnahme gem Art 2 Abs 2 Spiegelstrich 2 DVO (EU) 2017/2177 für die von dieser betriebene Serviceeinrichtung.

Die Schienen-Control Kommission hat in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht erwogen:

Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

Die A** betreibt das umschlagsstärkste Güterterminal in Österreich, welches im Hafen Wien angesiedelt ist. Mit einer Fläche von rund *** m², einer Umschlagkapazität von *** TEU/Jahr und einer Lagerkapazität von rund *** TEU werden am Standort Freudenu schienenverkehrsbezogene Serviceleistungen im trimodalen Verkehr erbracht.

Die A** ist ein Tochterunternehmen der C**, welche wiederum zur D** gehört und im Eigentum der Stadt Wien steht. Aufgrund der Hafenanlage verbindet das Güterterminal neben Schienen und Straßen auch Wasserwege.

Das Güterterminal „B**“ ist eine Serviceeinrichtung iSd § 58a Abs 1 iVm § 58b Abs 1 Z 2 EisbG. Die Antragstellerin ist Betreiberin dieser Serviceeinrichtung iSd § 62a Abs 1 EisbG.

Das Güterterminal ist Arbeitsplatz für *** Mitarbeiter und erwirtschaftet einen Umsatz von mehr als *** Mio EUR pro Jahr. Mit einer Auslastung von rund 80% konnte die Antragstellerin im Jahr 2019 ein Umschlagsvolumen von *** TEU erreichen. Im Zuge von mehr als 100 Zügen pro Woche nehmen eine Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen die schienenverkehrsbezogenen Leistungen der A** in Anspruch. In den letzten drei Jahren wurden seitens der Antragstellerin keine Nutzungsanträge abgelehnt. Im Rahmen der Serviceeinrichtung stehen den Nutzern drei Portalkräne und 15 Stapler mit sieben Gleisen innerhalb des Terminals zur Verfügung; vier davon sind Gleise unter Kran mit einer Länge von *** m.

Das Leistungsspektrum des Terminals „B**“ umfasst den trimodalen Umschlag von Containern und Trailern, die Lagerung, die Reparatur sowie Reinigung von Containern und Trailern, den Handel (Verkauf und Vermietung) von gebrauchten Leercontainern sowie Zusatzleistungen wie Verwiegung und etwaige äußerliche Reinigung, die im Zuge des Umschlages anfallen. Der Marktanteil des Terminals ist im Raum Wien mit mehr als 60% zu beziffern.

E** führt für die A** die Reparatur von Containern und Trailern und allfällige vorzunehmende Reinigungsleistungen durch.

Die F** verkauft und vermietet als Spezialist für Container und mobile Raumsysteme Büro-, Mannschafts- und Sanitärcontainer, Lager-, Verpackungs- und Seecontainer in ganz Europa. Sie betreibt ein modernes Containerterminal in Wiener Neudorf, welches Container-Depot und Reparaturbetrieb beherbergt. Das Terminal ist auf den Leercontainerumschlag spezialisiert und verfügt über eine günstige Verkehrslage mit direkter Autobahnanbindung sowie einen Bahnanschluss.

Die G** betreibt in Wien Inzersdorf ein bimodales Containerterminal, das den Umschlag zwischen Schiene und Straße ermöglicht. Auf einer Fläche von *** Hektar werden bis zu *** Ladeeinheiten pro Jahr umgeladen. Angeboten werden schienenverkehrsbezogene Leistungen wie der Umschlag von Containern und Wechselaufbauten, ebenso wie die Zwischenlagerung, Distribution und Kommissionierung von Containern und Trailern.

Diese Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die wiedergegebenen Sachverhaltsfeststellungen gründen sich auf den Antrag der A** vom 20.01.2020 und die darin gemachten Ausführungen zur Beschreibung der Serviceeinrichtung. Die gemachten Angaben orientieren sich an den von der Schienen-Control Kommission gem Art 2 Abs 5 DVO erarbeiteten und auf der Internetseite der Schienen-Control GmbH veröffentlichten Entscheidungsgrundsätzen¹. Die Ausführungen stehen im Einklang mit der Marktbeobachtung und den Marktkenntnissen der Schienen-Control Kommission und werden von der Regulierungsstelle als plausibel erachtet.

Die Feststellungen betreffend des von der „B**“ betriebenen Handels mit gebrauchten Leercontainern finden ihren Ursprung auf der Webseite² des Unternehmens und den dort aufgezeigten Referenzen.

Die Informationen zum sachverhaltsrelevanten Leistungsspektrum der E** gründen sich auf eine Presseaussendung³ der Muttergesellschaft D**.

Die Sachverhaltsfeststellungen, welche die F** betreffen, gründen sich zum einen auf den Antrag der A** vom 20.01.2020, zum anderen auf die über die Internetseite⁴ der F** abrufbaren Informationen.

Hinsichtlich des von der G** betriebenen Güterterminals Wien Süd gründen sich die Sachverhaltsfeststellungen auf die im Rahmen der Internetseite⁵ der G** zur Verfügung gestellten Informationen.

Rechtlich folgt:

Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

Gestützt auf die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, insbesondere auf Art 13 Abs 9, erließ die Europäische Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177. Gem Art 2 Abs 1 DVO haben Betreiber von Serviceeinrichtungen die Anträge auf Gewährung von Ausnahmen gem Art 2 Abs 2 leg cit bei der zuständigen Regulierungsstelle einzubringen und hinreichend zu begründen. Zuständig ist die Schienen-Control Kommission als Regulierungsstelle iSv Art 55 der RL 2012/34/EU.

¹ GZ: SCK-18-033, https://www.schienencontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schienen-Control/1b-Wettbewerbsregulierung/Veroeffentlichungen/Bescheide2018/Kriterien%20Ausnahmen%20DVO%202177_2017.pdf.

² https://***.

³ https://***.

⁴ https://***.

⁵ https://***.

Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:

Die Durchführungsverordnung über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen gilt seit 01.06.2019 und beinhaltet unter anderem neue Pflichten für die Betreiber von Serviceeinrichtungen, die den Zugang, die Entgelte sowie die Veröffentlichung von Informationen über Serviceeinrichtungen und die darin erbrachten Serviceleistungen betreffen. Art 2 DVO gilt bereits seit 01.01.2019.

Zu den Voraussetzungen für die Gewährung einer Ausnahme gem Art 2 Abs 2 DVO:

Gem Art 2 Abs 2 DVO können Regulierungsstellen Betreiber von Serviceeinrichtungen von der Verordnung ausnehmen, wenn:

- *Serviceeinrichtungen oder Leistungen ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes sind, insbesondere was die Auslastung der Einrichtung, die Art und den Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs sowie die Art der in der Einrichtung angebotenen Leistungen anbelangt;*
- *Serviceeinrichtungen oder Leistungen, die in einem wettbewerbsorientierten Umfeld mit einer Vielzahl von Wettbewerbern, die vergleichbare Leistungen erbringen, betrieben bzw erbracht werden;*
- *durch die Anwendung der Verordnung das Funktionieren des Marktes für Serviceeinrichtungen oder Leistungen beeinträchtigt werden könnte.*

Die Schienen-Control Kommission entwickelte darüber hinaus gem Art 2 Abs 5 DVO gemeinsam mit anderen Regulierungsstellen Entscheidungsgrundsätze, die ebenfalls im Rahmen der einzelfallbezogenen Antragsprüfung berücksichtigt werden können, um die Ausnahmefähigkeit einer Serviceeinrichtung zu beurteilen.

Zum Bestehen eines wettbewerbsorientierten Umfeldes gem Art 2 Abs 2 Spiegelstrich 2 DVO:

Ist der betreffende Markt für Serviceeinrichtungen durch eine Vielzahl von Betreibern gekennzeichnet, die im Wettbewerb vergleichbare Leistungen erbringen, so ist die Regulierungsstelle befugt Betreiber von Serviceeinrichtungen von den Vorschriften dieser Verordnung ganz oder teilweise auszunehmen.⁶

Unter Berücksichtigung des Zwecks und des Anwendungsbereichs der RL 2012/34/EU sollten die Bestimmungen über den Zugang zu den in Serviceeinrichtungen erbrachten Leistungen nur für Leistungen gelten, die mit der Erbringung von Schienenverkehrsdiensten in Zusammenhang stehen.⁷

Aus den zitierten ErwGr ergibt sich die Notwendigkeit der Definition eines Bezugsobjektes, also der Ermittlung des relevanten Marktes. Das Ziel der Marktabgrenzung ist es, den Tätigkeitsbereich eines Unternehmens zu individualisieren und dadurch Aufschluss über dessen Wettbewerbs- und Marktposition zu erhalten. Der für die Würdigung einer

⁶ ErwGr 2 zur DVO (EU) 2017/2177.

⁷ ErwGr 1 zur DVO (EU) 2017/2177.

Wettbewerbsfrage maßgebliche Markt wird durch eine Kombination des sachlich und des räumlich relevanten Marktes bestimmt.

Zur Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes

"Der sachlich relevante Produktmarkt umfasst sämtliche Erzeugnisse und/oder Dienstleistungen, die von den Verbrauchern hinsichtlich ihrer Eigenschaften, Preise und ihres vorgesehenen Verwendungszwecks als austauschbar oder substituierbar angesehen werden"⁸. Von einem Bedarfsmarktkonzept ausgehend ist sohin auf die funktionelle Austauschbarkeit eines Produktes abzustellen, welche aus Sicht der Marktgegenseite zu beurteilen ist.⁹

Im verfahrenseinleitenden Antrag definiert die A** folgendes Leistungsspektrum: im Rahmen des Betriebs des Güterterminals werden der trimodale Umschlag von Containern und Trailern, die Lagerung von Containern und Trailern, die Reparatur und Reinigung von Containern und Trailern, der Handel (Verkauf und Vermietung) von gebrauchten Leercontainern sowie Zusatzleistungen im Zuge des Umschlags erbracht.¹⁰

Als zusätzliche Determinante ist den ErwGr der Durchführungsverordnung zu entnehmen, dass im Zuge der Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes nur solche Leistungen in die Betrachtung einfließen sollen, die mit der Erbringung von Schienenverkehrsdiensten im Zusammenhang stehen.¹¹

In der Folge gilt es sohin festzustellen, ob das von der Antragstellerin angebotene Leistungsspektrum dem sachlich relevanten Markt zuzurechnen ist, oder ob nicht einzelne Leistungen den Bezug zur Erbringung von Schienenverkehrsdiensten vermissen lassen. In Anlehnung an die Definition der Vereinten Nationen¹² ist nach Ansicht der Schienen-Control Kommission der intermodale Verkehr definiert als Transport von Gütern in ein und derselben Ladeinheit oder demselben Straßenfahrzeug mit zwei oder mehreren Verkehrsträgern, wobei ein Wechsel der Ladeinheit, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt. Als Verkehrsträger kommen dabei die Straße, die Bahn oder das Schiff in Frage. Der kombinierte Verkehr als Teil des intermodalen Verkehrs ist charakterisiert durch Kombination unterschiedlicher Transportmodi durch die die Strecke bewältigt wird. Hierbei ist das Ziel den überwiegenden Teil der Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen- oder Seeschiff zu bewältigen und dadurch den Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich halten. Der kombinierte Verkehr erfordert standardisierte Ladeeinheiten wie Container oder Wechselaufbauten. Für den Wechsel zwischen den Transportmodi müssen diese Ladeeinheiten einem systematischen Umschlagsvorgang zugänglich

⁸ Bekanntmachung der Kommission über die Definition des relevanten Marktes im Sinne des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft, ABl 1997, C 372, 5 ff, Rz 7.

⁹ Fuchs in Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht⁹, Band I, Art 102 AEUV, Rz 48 f.

¹⁰ Antrag der A** vom 20.01.2020, 2.

¹¹ ErwGr 1 zur DVO (EU) 2017/2177.

¹² United Nations/European Conference of Ministers of Transport/European Commission, Terminologie des kombinierten Verkehrs, 17.

sein. Dieser Umschlag erfolgt in einem Terminal durch Kranlagen, wodurch das Terminal zum Herzstück des kombinierten Verkehrs avanciert.

Der trimodale Umschlag von Containern und Wechselaufbauten, ebenso wie die Zwischenlagerung, Distribution und Kommissionierung von Containern und Trailern dieser, stehen unzweifelhaft in Zusammenhang mit dem Schienenverkehr. Damit ein intermodaler Verkehr durchgeführt werden kann, sind Umschläge, also die Umladung von Containern und Terminals von der Schiene auf die Straße bzw die Seewege unumgänglich. Hierbei kommt es regelmäßig zu Warte- bzw. Lagerungszeiten, in denen die Container und Terminals abgestellt werden müssen. Auch die von der A** angebotenen Zusatzleistungen wie Restgasmessung, Verwiegung und etwaige äußerliche Reinigung fallen im Zuge des Umschlages an und sind als im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienenverkehrsdiensten stehend zu qualifizieren.

Die Reparatur von Containern und Trailern und allfällige vorzunehmende Reinigungsleistungen, sind der Darstellung¹³ der Muttergesellschaft D** folgend dem Bereich des Containerhandels zuzurechnen. Zudem konnte festgestellt werden, dass die Reparaturleistungen nicht von der „B**“, sondern von E** durchgeführt werden.¹⁴ Es ist sohin festzuhalten, dass es sich bei den angebotenen Reparaturleistungen weder um Dienstleistungen handelt, welche von der Antragstellerin erbracht werden, noch um Leistungen, die in einem engen Zusammenhang mit dem Schienenverkehr und den schienengebunden Terminalleistungen stehen.

Einen ausreichenden Bezug zum Schienenverkehr kann nach Ansicht der Regulierungsbehörde ebenfalls nicht für die angebotenen Leistungen im Rahmen des Handels von gebrauchten Leercontainern argumentiert werden. Die von der Antragstellerin im Rahmen ihrer Webseite präsentierten Referenzen¹⁵ zeigen „*einzigartige Ideen*“ und „*individuelle Container*“ in Form von Media-Boxen, Informations- und Pflanzcontainern. Es entsteht der Eindruck, dass im Bereich des Handels von Gebrauchtcontainern ein nachgelagerter, vom Schienenverkehrsmarkt losgelöster und sachlich abgrenzbarer Markt besteht, auf dem die Marktgegenseite durch gänzlich andere Unternehmen repräsentiert wird.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der durch die Schienen-Control Kommission abgegrenzte sachlich relevante Markt nicht das gesamte durch die A** angebotene Leistungsspektrum umfasst. Nach Auffassung der Regulierungsbehörde ist die durch den ersten Erwägungsgrund der Durchführungsverordnung erfolgte Beschränkung des Bedarfsmarktkonzeptes auf Leistungen, die mit der Erbringung von Schienenverkehrsdiensten im Zusammenhang stehen, enger auszulegen, als dies von der Antragstellerin vorgenommen wurde. Dem sachlich relevanten Markt zuzurechnen sind der Umschlag sowie die Verwiegung, als auch die Zwischenlagerung von Containern und Trailern.

¹³ https://***.

¹⁴ https://***.

¹⁵ https://***.

Zur Abgrenzung des örtlich relevanten Marktes

Nach der vom EuGH verwendeten Formel handelt es sich beim räumlich relevanten Markt um das „Gebiet, in dem die beteiligten Unternehmen die relevanten Produkte oder Dienstleistungen anbieten, in dem die Wettbewerbsbedingungen hinreichend homogen sind und das sich von benachbarten Gebieten durch spürbar unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen unterscheidet“¹⁶. Die räumliche Marktabgrenzung verfolgt den gleichen Zweck wie die Feststellung der sachlich-gegenständlichen Grenzen und vollzieht sich ebenfalls nach dem Kriterium der Austauschmöglichkeiten aus der Sicht der Marktgegenseite. Es gilt also festzustellen, ob Betreiber von Güterterminals an anderen Standorten für den Kunden tatsächlich eine alternative Anlaufstelle zur Serviceeinrichtung der A** darstellen.

Wie von der A** im verfahrenseinleitenden Antrag dargestellt, ist der Güterterminal „B**“ *„das umschlagsstärkste Container-Terminal in Österreich und steht dadurch in direktem Wettbewerb mit anderen Terminals in Österreich und speziell im Raum Wien“*¹⁷. Auch gibt die Antragstellerin bekannt im Raum Wien einen Marktanteil von 60% innezuhaben.¹⁸ Im Rahmen ihrer Ausführungen zum relevanten Markt wiederum argumentierte die Betreiberin der Serviceeinrichtung, dass sie zunehmend auch in unmittelbarem Wettbewerb zu österreichischen Containerterminals in Krems, Enns, Linz (vermutlich Terminal Linz Stadthafen) und Graz (gemeint ist wohl Terminal Graz Süd) sowie zu ausländischen Terminals in Bratislava, Dunajská Streda und Budapest stehe. Nach Ansicht der A** sei *„die geografische Entfernung hier irrelevant, da eine Bahnanbindung zu allen genannten Container-Terminals besteht und somit der gesamte Raum Österreich [sic] und umliegenden [sic] Nachbarländer als relevanter Markt heranzuziehen sind“*¹⁹. Weiters wurde vorgebracht, dass die Leistungen *„an jedem Standort in Österreich oder umliegenden Nachbarländern mit Bahnanbindung möglich [seien], da es für die Operateure und deren Kunden sowie Redereien [sic] meist irrelevant ist wo in Österreich diese Leistungen, aufgrund der notwendigen Vor-/Nachläufe auf der Straße, durchgeführt werden“*²⁰.

Wie aus den zuvor zitierten Passagen hervorgeht, gelang es der Betreiberin der Serviceeinrichtung nicht, im Rahmen ihres Antrages eine widerspruchsfreie Abgrenzung des örtlich relevanten Marktes vorzunehmen. Zum einen gab sie an, mit *„anderen Terminals in Österreich, speziell im Raum Wien“* in direkter wettbewerblicher Beziehung zu stehen, anderenorts brachte sie vor, den Markt für Güterterminals mit Betreibern von Containerterminals im umliegenden Ausland teilen zu müssen. Im Wettbewerb mit Güterterminals in umliegenden Nachbarländern stehend sah sich die Antragstellerin insbesondere auf Grund der von ihr nicht näher ausgeführten Behauptung, dass es für die Marktgegenseite ohnehin *„aufgrund der notwendigen Vor-*

¹⁶ Bekanntmachung der Kommission über die Definition des relevanten Marktes im Sinne des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft, ABl. 1997, C 372, 5 ff, Rz 8; sinngemäß bereits EuGH 14.2.1978, C-27/76 *United Brands*, Rz 10 f, 44.

¹⁷ Antrag der A** vom 20.01.2020, 1.

¹⁸ AaO, 2.

¹⁹ AaO, 3.

²⁰ AaO, 4.

bzw Nachläufen auf der Straße“ „irrelevant [sei,] wo in Österreich²¹ diese Leistungen durchgeführt werden“. Dieses Vorbringen ist aus Sicht der Regulierungsbehörde nicht geeignet das Bestehen von Wettbewerbsbeziehungen mit Güterterminals in Nachbarländern nachzuweisen. Vielmehr entsteht bei dieser Argumentation der Eindruck, dass sich die Antragstellerin selbst nur mit in Österreich agierenden Güterterminalbetreibern im Wettbewerb stehend betrachtet. Dem ist wiederum nur insoweit zu folgen, als die von der A** getroffene Annahme hinsichtlich der notwendiger Weise österreichweit durchzuführenden Vor- und Nachläufe auf der Straße zutreffend ist. Entgegen der Behauptung der A** kann nach Ansicht der Regulierungsbehörde nicht davon ausgegangen werden, dass es für die Marktgegenseite „meist irrelevant“ sei, wo in Österreich die schienenverkehrsbezogenen Terminalleistungen erbracht werden. Definitionsgemäß ist der intermodale Verkehr dadurch charakterisiert, dass „der überwiegende Teil der in Europa zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen- oder Seeschiff bewältigt und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird“²². Dies ergibt sich zum einen aus ökonomischen Aspekten, da die Kosten des Vor- und Nachlaufs auf der Straße pro umgeschlagene Einheit die Kosten pro Einheit auf der Schiene überwiegen. Werden zusätzlich allfällige Verkehrsstillstände aufgrund von Bauarbeiten auf der Straße oder genereller Überlastung sowie Nachtfahrverbote berücksichtigt, so wird deutlich, dass auch der Faktor Zeit bei der Auswahl des Containerterminals miteinzubeziehen ist. Zum anderen gewinnen ökologische Abwägungen, die von den Operateuren und deren Kunden in Betracht gezogen werden, einen größeren Einfluss.

Für den kurzen Vor- und Nachlauf auf der Straße wird in Fachkreisen der Terminus der „last mile“ verwendet. Mit dem Begriff der „letzten Meile“ schwerlich vereinbar sind jedoch Vor- bzw Nachläufe, die hunderte Kilometer zwischen dem Güterterminal und dem Ort, an dem die Güter ge- bzw entladen werden, umfassen, obwohl naher gelegene vergleichbare Serviceeinrichtungen existieren. Unter der Annahme von vergleichbaren Preisen für schienenverkehrsbezogene Leistungen in den österreichischen Güterterminals, kann es für einen Kunden in Wien sohin nicht „irrelevant“ sein, ob die Güter in den Terminals in Graz Süd oder Linz Stadthafen auf den LKW verladen werden, oder ob die „last mile“ im Großraum Wien beginnt. In der Folge bedeutet dies, dass eine österreichweite Austauschmöglichkeit aus Sicht der Marktgegenseite nicht anzunehmen ist, sodass der geografisch relevante Markt durch den Großraum Wien begrenzt ist. Dies findet auch insoweit im verfahrenseinleitenden Antrag Deckung, als dass der Marktanteil im Raum Wien mit mehr als 60% beziffert wird und im Rahmen der Darstellung des relevanten Marktes auf den Raum Wien Bezug genommen wird, „in dem in Summe drei Container-Terminals existieren“²³.

Zum Bestehen eines Wettbewerbs mit einer Vielzahl an Bewerbern

Basierend auf der vorgenommenen sachlichen und räumlichen Abgrenzung des relevanten Marktes gilt zu prüfen, ob die Voraussetzungen des Art 2 Abs 2 Spiegelstrich 2 DVO erfüllt sind, sodass eine Ausnahme gewährt werden

²¹ Hervorhebung nur hier.

²² United Nations/European Conference of Ministers of Transport/European Commission, Terminologie des kombinierten Verkehrs, 18.

²³ Antrag der A** vom 20.01.2020, 3.

kann. Notwendig ist, dass der betreffende Markt für Serviceeinrichtungen durch eine Vielzahl von Betreibern gekennzeichnet ist, die im Wettbewerb vergleichbare Leistungen erbringen.

Die geografische Beschränkung auf den Großraum Wien hat zur Folge, dass das Bestehen etwaiger marktrelevanter Wettbewerbsverhältnisse der A** zu den Marktteilnehmern der Terminal Wien Süd der G** und der F** zu evaluieren ist.

Bei der F** handelt es sich um eine Unternehmung, die mit neuen und gebrauchten Leercontainern handelt. Dabei werden für Industrie, Handel und Gewerbe Büro-, Mitarbeiter- und Sozialräume, Schau- und Verkaufsräume, Baustellencontainer sowie Lager- und Materialcontainer zur Miete oder zum Kauf angeboten. Daneben beinhaltet das Leistungsportfolio der Container-Handelsgesellschaft die Bereitstellung von Wohn- oder Schlafunterkünften, Raumlösungen für Kindergärten und Schulen sowie spezielle Containerlösungen wie mobile Krankenhäuser und Sanitärräume für den Hilfs- und Katastropheneinsatz sowie Veranstaltungen. Im von der F** betriebenen Container-Depot mit Spezialisierung auf den Leercontainerumschlag in Wiener Neudorf werden die Container gelagert und gewartet. Das Depot verfügt über eine günstige Verkehrslage mit direkter Autobahnanbindung und einen Bahnanschluss.²⁴

Wie zuvor im Rahmen der durchgeführten Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes festgestellt, muss die Leistung mit der Erbringung von Schienenverkehrsdiensten im Zusammenhang stehen.²⁵ Für die Leistungen des Handels mit Containern oder der Reparatur ist nach Auffassung der Schienen-Control Kommission dieser Zusammenhang nicht gegeben. Die Tatsache, dass die F** ein Container-Depot betreibt, welches an Schieneninfrastruktur angebunden ist, bewirkt nicht, dass die von der Handelsgesellschaft angebotenen Leistungen im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienenverkehrsdiensten stehen. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass zwischen der A** und der F** auf dem relevanten Markt kein Wettbewerbsverhältnis besteht.

Weiters ist die Wettbewerbssituation in Hinblick auf den durch die G** betriebenen Terminal Wien Süd zu analysieren. Der Terminal Wien Süd der G** ist ein bimodales Terminal in Wien Inzersdorf, das einen Umschlag zwischen Straße und Schiene ermöglicht. Angeboten werden schienenverkehrsbezogene Leistungen wie der Umschlag von Containern und Wechselaufbauten, ebenso wie die Zwischenlagerung, Distribution und Kommissionierung von Containern und Trailern. Das sachlich relevante Leistungsangebot der „B**“ ist sohin weitgehend durch das Portfolio des Terminals Wien Süd substituierbar. Ein wesentlicher Unterschied zwischen den beiden Containerterminals ist darin gelegen, dass der Terminal der „B**“ neben dem Umschlag zwischen Straße und Schiene auch die Umladung auf den Wasserweg ermöglicht. Der Containerterminal der A** ist somit in der NUTS Ebene-2²⁶ das einzige trimodale Terminal im örtlich relevanten Markt, woraus sich eine Monopolstellung

²⁴ http://***.

²⁵ Siehe auch ErwGr 1 zur DVO (EU) 2017/2177.

²⁶ Nomenclature des unités territoriales statistiques, deutsch: „Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik“, amtliche Statistik der Europäischen Union für Österreich.

ergibt. Das nächst gelegene inländische trimodale Terminal liegt in Krems an der Donau, welches sich aufgrund seiner geografischen Lage außerhalb des örtlich relevanten Marktes befindet.

Sohin konnte ermittelt werden, dass die Antragstellerin gemeinsam mit der G** am sachlich und örtlich relevanten Markt für Containerterminals eine Oligopolstellung innehat. Die DVO fordert ein wettbewerbsorientiertes Umfeld mit einer Vielzahl von Wettbewerbern, die vergleichbare Leistungen erbringen. Ist von einer Vielzahl die Rede, so muss dies im Sinne einer großen Anzahl bzw Menge oder einer Fülle von Serviceeinrichtungen verstanden werden, deren angebotene Leistungen aus Sicht der Marktgegenseite als austauschbar anzusehen sind. Das Bestehen eines wettbewerbslichen Umfeldes mit in Summe zwei Wettbewerbern wird der von der DVO geforderten Vielfalt iSe großen Anzahl nicht gerecht. In der Folge bedeutet dies, dass die Voraussetzungen für eine Ausnahme von der Verordnung nicht erfüllt sind.

Zum Bestehen etwaiger Wettbewerbsnachteile

Darüber hinaus vermochte es die Antragstellerin nicht darzustellen warum „eine ganzheitliche Ausnahme aus [sic] der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 [...] unbedingt notwendig [sei], um etwaige Wettbewerbsnachteile zu vermeiden“²⁷. Die Betreiberin des Containerterminals führte weder aus, welchen Wettbewerbsnachteilen sie sich derzeit ausgesetzt sieht, noch wie diese etwaigen Einschränkungen ausgestaltet sein könnten. Auch brachte sie nicht vor, wie die begehrte Ausnahme das Eintreten dieser etwaigen Wettbewerbsnachteile verhindern könne, obwohl die Gewährung durch die Regulierungsbehörde unbedingt notwendig sei. Die Schienen-Control Kommission konnte keine Wettbewerbsnachteile erkennen, zumal das von der G** betriebene Terminal Wien Süd als einzige Mitbewerberin am örtlich und sachlich relevanten Markt ebenso keine Ausnahmen iSd Art 2 Abs 2 DVO genießt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass unter Berücksichtigung der zuvor dargestellten Charakteristika der durch die A** betriebenen Serviceeinrichtung sowie der bestehenden Wettbewerbsverhältnisse am sachlich und örtlich relevanten Markt, das Kriterium des Bestehens eines wettbewerbsorientierten Umfeldes iSd Art 2 Abs 2 Spiegelstrich 2 DVO im Hinblick auf das bescheidgegenständliche Containerterminal „B**“ und die darin erbrachten schienenverkehrsbezogenen Leistungen nicht als erfüllt anzusehen ist. Die Schienen-Control Kommission gelangt folglich zu dem Ergebnis, dass die von der A** beantragte ganzheitliche Ausnahme von der Durchführungsverordnung nicht zu gewähren ist.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann gem Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG iVm Art 131 Abs 2 B-VG sowie § 84 Abs 4 EisbG das Rechtsmittel der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden. Die Beschwerde ist binnen vier Wochen ab Zustellung dieses Bescheides bei der

²⁷ Antrag der A** GmbH vom 20.01.2020, 4.

Schienen-Control Kommission einzubringen. Die Beschwerde hat die Bezeichnung des angefochtenen Bescheides und der belangten Behörde, die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angabe zu enthalten, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist. Die Pauschalgebühr beträgt gem der BuLV-EGebV € 30,-.

Schienen-Control Kommission
Wien, am 01.04.2020

Der Vorsitzende:

Dr. Robert Steller

Ergeht an:

z.A.