

PRESSEMITTEILUNG
Wien, 12. August 2015

Jahresbericht der Schienen-Control 2014

Schienenverkehrsmarkt bleibt 2014 auf Wachstumskurs – Trendwende im Güterverkehr geschafft – Sinkende Preise durch Öffnung des Bahnstrommarkts erwartet

- Zugskilometer im Personen- und Güterverkehr gestiegen
- Historisch höchste Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr – Wirtschaftskrise überwunden
- Marktanteile der Wettbewerbsbahnen 2014 weiter gewachsen – fünf neue Bahnunternehmen gestartet
- Öffnung des Bahnstrommarktes wird freie Wahl des Stromlieferanten ermöglichen

Die Eisenbahn-Regulierungsbehörde Schienen-Control hat am Donnerstag den Jahresbericht 2014 präsentiert. Als Regulierungsbehörde kontrolliert die Schienen-Control den freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen. Damit ermöglicht und unterstützt die Schienen-Control einen fairen Wettbewerb für eine bessere und erfolgreichere Bahn. Detaillierte Informationen über die Schwerpunkte der Regulierungsarbeit der Schienen-Control sowie der vollständige Jahresbericht 2014 sind im Internet unter www.schienecontrol.gv.at abrufbar.

Rekord-Verkehrsleistung im Güterverkehr – Plus zwei Prozent zu bisherigem Rekordjahr 2008

Im Güterverkehr wurde 2014 mit 22,5 Milliarden Nettotonnenkilometern ein noch nie erreichter Wert erzielt. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Verkehrsleistung um sechs Prozent von 21,2 auf 22,5 Milliarden Nettotonnenkilometer angestiegen. Dazu trug unter anderem die Rail Cargo Austria (RCA) mit einem Wachstum von 3,4 Prozent bei. Gegenüber dem Jahr 2009 beträgt die Zunahme sogar 17 Prozent. Insgesamt wurden dabei 113,3 Millionen Tonnen Güter im Jahr 2014 auf der Schiene transportiert. Gegenüber 2013 ist das eine Steigerung um zwei Prozent. Die Summe der gefahrenen Zugkilometer im ÖBB-Netz hat sich um 1,6 Prozent auf über 145 Millionen erhöht.

| Jahr | Mio. NT | Mrd. NT-km | Mrd. BT-km |
|------|---------|------------|------------|
| 2010 | 121,6 | 22,439 | 45,593 |
| 2011 | 118,6 | 22,143 | 44,361 |
| 2012 | 112,5 | 21,523 | 42,633 |
| 2013 | 111,1 | 21,157 | 42,462 |
| 2014 | 113,3 | 22,462 | 44,369 |

Tabelle 1: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2010 – 2014.

Quelle: Schienen-Control

Gleich fünf neue Bahnunternehmen haben 2014 im Güterverkehr ihren Betrieb aufgenommen. Der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen stieg weiter an. Gemessen an den Zugkilometern steigerte sich der Anteil gegenüber dem Vorjahr von 12,8 auf 14,1 Prozent, an der Verkehrsleistung von 19,3 auf 21,4 Prozent und beim Transportaufkommen (Nettotonnen) stieg der Marktanteil von 24,9 auf 26,2 Prozent.

| Jahr | NT | NT-km | BT-km |
|------|--------|--------|--------|
| 2010 | 19,8 % | 14,6 % | 12,9 % |
| 2011 | 20,6 % | 14,4 % | 13,1 % |
| 2012 | 23,2 % | 17,6 % | 15,1 % |
| 2013 | 24,9 % | 19,3 % | 17,2 % |
| 2014 | 26,2 % | 21,4 % | 20,4 % |

Tabelle 2: Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr 2010 – 2014.
Quelle: Schienen-Control

Den größten Anteil der Wettbewerbsbahnen an den Verkehrsleistungen hat mit mittlerweile fünf Prozent (2014: vier Prozent) die Lokomotion. Das ist vor allem auf die zunehmenden Aktivitäten der Lokomotion auf der Donauachse und auf der Südbahn zurückzuführen. Dahinter liegt die CargoServ stabil mit knapp 3,5 Prozent, gefolgt von LTE mit drei Prozent, TXL mit 2,7 Prozent und den WLC mit 2,5 Prozent.

Zuwächse im Transportvolumen gab es bei den Wettbewerbsbahnen im Jahr 2014 vor allem auf der Donauachse mit einem Anteil von 29 Prozent und auf der Brennerachse mit 41 Prozent des gesamten Güterverkehrs. Hier wie auch im gesamten österreichischen Güterverkehr konnten die Wettbewerbsbahnen ihren Anteil allerdings fast ausschließlich durch Ganzzugsverbindungen ausbauen. Bei Ganzzügen, also Güterzügen, die vom Start- zum Zielbahnhof als unveränderte Einheit verkehren, bedienen die Wettbewerbsbahnen bereits ein Drittel des Marktes in Österreich. Auch die RCA konnte von 2013 auf 2014 im Ganzzugverkehr ein deutliches Wachstum verzeichnen. Die Bedienung der Fläche im Einzelwagenverkehr erfolgt immer noch zu rund 99 Prozent fast ausschließlich durch den Marktführer.

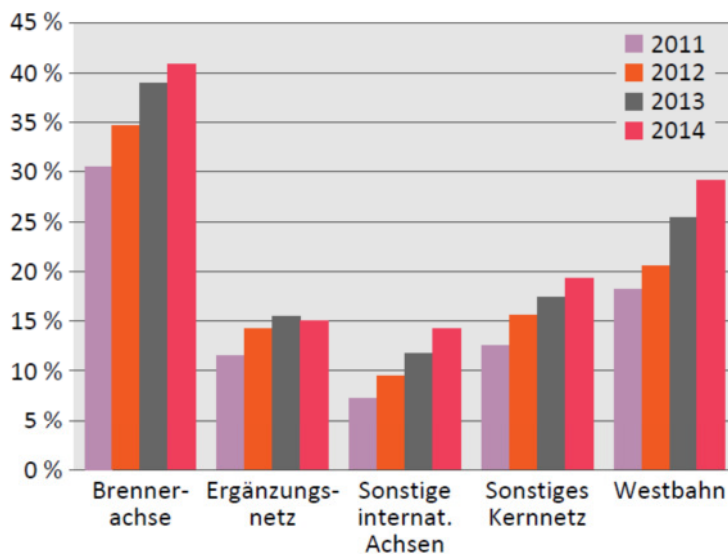


Abbildung 1: Anteile der Wettbewerbsbahnen an den beförderten Gütern (Bruttotonnenkilometern) im Güterverkehr nach Streckenkategorien 2011 – 2014.
Quelle: Schienen-Control

Zuwächse im Personenverkehr 2014 – Anteil der Wettbewerbsbahnen steigt auf 15,4 Prozent

Auch im Personenverkehr gab es, nach dem markanten Anstieg im Jahr zuvor, erneute Zuwächse. Die Zahl der Reisenden stieg im Jahr 2014 um 1,4 Prozent auf 278 Millionen Fahrgäste an.

Die Personenkilometer wuchsen gegenüber dem Vorjahr um 1,6 Prozent auf 12,1 Milliarden an. Statistisch gesehen fährt damit jede Österreicherin und jeder Österreicher jährlich bereits 1.426 Kilometer mit der Bahn.

| | Mio. Reisende | Mrd. Personen-kilometer | Mio. Personen-zugkilometer | Durchschnittliche Fahrtweite (km) |
|------|---------------|-------------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| 2010 | 242,1 | 10,8 | 105,4 | 44,6 |
| 2011 | 244,0 | 10,9 | 106,9 | 44,8 |
| 2012 | 261,9 | 11,2 | 109,6 | 42,8 |
| 2013 | 274,3 | 11,9 | 109,3 | 43,4 |
| 2014 | 278,3 | 12,1 | 110,1 | 43,3 |

Tabelle 3: Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2010 – 2014.

Quelle: Schienen-Control

Die Wettbewerbsbahnen konnten auch im Personenverkehr eine Steigerung ihrer Marktanteile verzeichnen. Der Marktanteil der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen gemessen an der Anzahl der Fahrgäste stieg von 14,5 auf 15,4 Prozent. Nach Personenkilometern erhöhte sich der Marktanteil um 1,1 Prozentpunkte von 10,7 auf 11,8 Prozent.

| | Reisende | Personen-kilometer | Personen-zugkilometer |
|------|----------|--------------------|-----------------------|
| 2010 | 12,9 % | 5,6 % | 8,5 % |
| 2011 | 13,6 % | 5,5 % | 10,9 % |
| 2012 | 13,9 % | 8,7 % | 12,8 % |
| 2013 | 14,5 % | 10,7 % | 12,3 % |
| 2014 | 15,4 % | 11,8 % | 12,4 % |

Tabelle 4: Marktanteile der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr 2009 – 2013.

Quelle: Schienen-Control

52 Eisenbahnunternehmen 2014 aktiv – fünf neue nahmen den Betrieb auf

Insgesamt verzeichnete die Schienen-Control im Personen- und Güterverkehr zum Stichtag 31.12.2014 in Österreich 52 Eisenbahnunternehmen. Davon waren 31 Eisenbahnverkehrsunternehmen, acht Eisenbahninfrastrukturunternehmen und 13 integrierte Eisenbahnunternehmen. Neu hinzu kamen 2014 die Güterverkehrsunternehmen SŽ Tovorni promet d.o.o aus Slowenien, Magyar Magánvasút Zrt. aus Ungarn sowie drei neue österreichische Unternehmen: die Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft, die GEVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrsdienstleistungen sowie Grampetcargo Austria.

In Summe stammen von den 52 registrierten Unternehmen 43 aus Österreich, drei aus Deutschland, drei aus Ungarn und je eines aus Polen, aus Slowenien und den Niederlanden.

Immer häufiger werden Züge an der Grenze an unterschiedliche Bahnunternehmen übergeben, die Bahnen fahren mit verschiedenen Partnern oder eigenen Tochtergesellschaften in den jeweiligen Ländern quer durch Europa. Inklusive Tochter- und Schwestergesellschaften kooperieren bereits 61 ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen mit österreichischen Unternehmen.

Schwerpunkte der Regulierungsarbeit

Aufgrund formell oder informell eingegangener Beschwerden bzw. aufgrund von Erkenntnissen aus der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control hat die Schienen-Control Kommission im Berichtsjahr 13 Verfahren eingeleitet. Die wichtigsten Verfahren betrafen die Öffnung des Bahnstrommarktes, die Benützung von Wartungseinrichtungen und leistungsabhängige Komponenten im Schieneninfrastrukturbenützungsentgelt.

Öffnung des Bahnstrommarktes in Österreich soll für sinkende Preise sorgen

Eisenbahnverkehrsunternehmen in Österreich konnten den Strom für ihre Triebfahrzeuge bisher ausschließlich von der ÖBB-Infrastruktur beziehen. Dafür wurde ein Strompreis angeboten, der den Energiepreis, die Stromnetznutzung und die Umformung beinhaltet. Ab 1. Jänner 2016 wird der Bahnstrommarkt nun geöffnet. Das bedeutet, dass sich Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Energielieferanten zukünftig selbst auswählen können.

Das Netz zur Durchleitung des Stroms wird dabei weiterhin ausschließlich von der ÖBB-Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Die Durchleitung von Bahnstrom externer Stromlieferanten erfolgt dabei aber zu bestimmten Bedingungen. Sowohl diese Bedingungen als auch die Preise für die Durchleitung unterliegen der Prüfung durch die Schienen-Control. Ziel der Schienen-Control ist es, damit den fairen Wettbewerb auch am Bahnstrommarkt zu fördern. Von der bevorstehenden Liberalisierung erwartet die Schienen-Control sinkende Bahnstrompreise und dadurch wiederum die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern.

Beschwerde wegen Benützung einer Wartungseinrichtung

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen erhob Beschwerde, da es eine Wartungseinrichtung eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens mit seinem eigenen Personal nutzen wollte. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die Wartungseinrichtung betreibt, lehnte dies ab. Es wollte seine Wartungseinrichtung nur gemeinsam mit einer Erbringung der Wartungsdienstleistungen durch sein eigenes Personal anbieten, nicht die Wartungseinrichtung als solche. Im Rahmen einer mündlichen Verhandlung vor der Schienen-Control Kommission konnte eine Einigung erzielt werden. Die Einigung bestand im Wesentlichen darin, dass das Personal des Eisenbahnverkehrsunternehmens die Arbeiten am Fahrzeug durchführt und das Personal des Betreibers der Wartungseinrichtung die Wartungsanlagen bedient. Damit wurde sowohl dem Interesse des Eisenbahnverkehrsunternehmens entsprochen, welches nur sein eigenes Personal bzw. das des Fahrzeugherstellers am Fahrzeug arbeiten lassen wollte, wie auch dem Interesse des Betreibers der Wartungseinrichtung, der eine Bedienung der Wartungsanlagen sowie eine gewisse Aufsicht über die Ausführung der Arbeiten durch sein eigenes Personal wünschte.

Fehlen leistungsabhängiger Entgeltbestandteile

Die Schienen-Control Kommission führte ein wettbewerbsaufsichtsbehördliches Verfahren, da in den Schienennetznutzungsbedingungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens keine

leistungsabhängigen Entgeltbestandteile enthalten waren. Leistungsabhängige Entgeltbestandteile sollen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen bieten. Der Infrastrukturbetreiber soll die Infrastruktur gut in Stand halten und das Eisenbahnverkehrsunternehmen dafür sorgen, dass z. B. die Aufenthaltszeiten in den Bahnhöfen kurz gehalten werden. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erklärte sich bereit, ein sogenanntes Performance Regime einzuführen, das Verspätungsursachen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zuordnet und gegebenenfalls Zuschläge zum bzw. Abschläge vom Infrastrukturbenützungsentgelt vorsieht. Das wettbewerbsaufsichtsbehördliche Verfahren konnte daraufhin eingestellt werden.

Den gesamten Jahresbericht 2014 finden Sie auf der Website der Schienen-Control:

www.schienencontrol.gv.at

Über die Schienen-Control:

Die Schienen-Control GmbH ist einerseits die Regulierungsbehörde des Bundes für den Schienenverkehrsmarkt. Andererseits ist die Agentur für Passagier und Fahrgastrechte – kurz „apf“ genannt als unabhängige verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle bei der Schienen-Control GmbH angesiedelt.

Als **Regulierungsbehörde** kontrolliert die Schienen-Control den Wettbewerb und den freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen. Damit ermöglicht und unterstützt die Schienen-Control einen fairen Wettbewerb für eine bessere und erfolgreichere Bahn.

Als **unabhängige Schlichtungsstelle** verhilft die apf Passagieren und Fahrgästen von Bahn, Bus, Schiff und Flugzeug kostenlos zu ihrem Recht. So sorgt die neue Servicestelle des Verkehrsministeriums für mehr Information und Rechtssicherheit im Öffentlichen Verkehr.

Rückfragehinweis:

Mag. (FH) Martina Prettenhofer

Schienen-Control GmbH

T: +43 1 5050707-140

m.prettenhofer@schienencontrol.gv.at