

#### 4. IRG-Rail Annual Market Monitoring Report

### Die österreichische Bahn im europäischen Vergleich

- Österreich unter den EU-Mitgliedstaaten weiterhin auf Platz eins beim Bahnfahren, Trend geht seit 2011 kontinuierlich nach oben
- Mit 170 Stationen pro Million Einwohner liegt Österreich auf Platz zwei im regionalen Bahnausbau
- Österreich liegt bei der Benützung des Schienennetzes mit 73 Zügen pro Tag über dem europäischen Durchschnitt
- Niedrige Schienenmaut fördert Personen- und Güterverkehr

Der jüngst erschienene vierte Marktbericht der Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail) befasst sich mit den Entwicklungen des Jahres 2014. Die österreichische Eisenbahn-Regulierungsbehörde Schienen-Control bildet mit 25 weiteren Regulatoren die „Independent Regulators Group-Rail“<sup>1</sup> (IRG-Rail), eine Plattform der unabhängigen Eisenbahnregulierungsbehörden. Deren Ziel ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsbehörden zu stärken und ein einheitliches Regulierungsniveau im europäischen Bahnsektor herzustellen.

#### Bahnfahrland Nummer eins in der EU: 1.426 Kilometer legte jede Österreicherin bzw. Österreicher pro Jahr durchschnittlich zurück

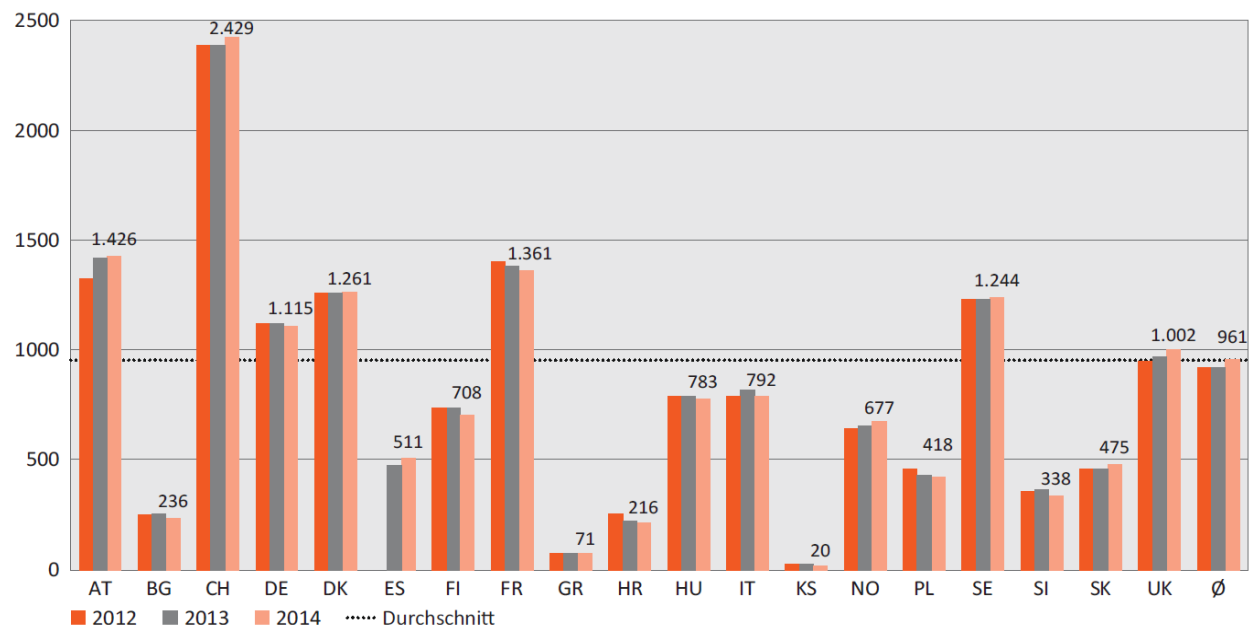


Abb. 1: Pro Jahr mit der Bahn zurückgelegte Entfernung je Einwohnerin und Einwohner 2014 (in Kilometer).

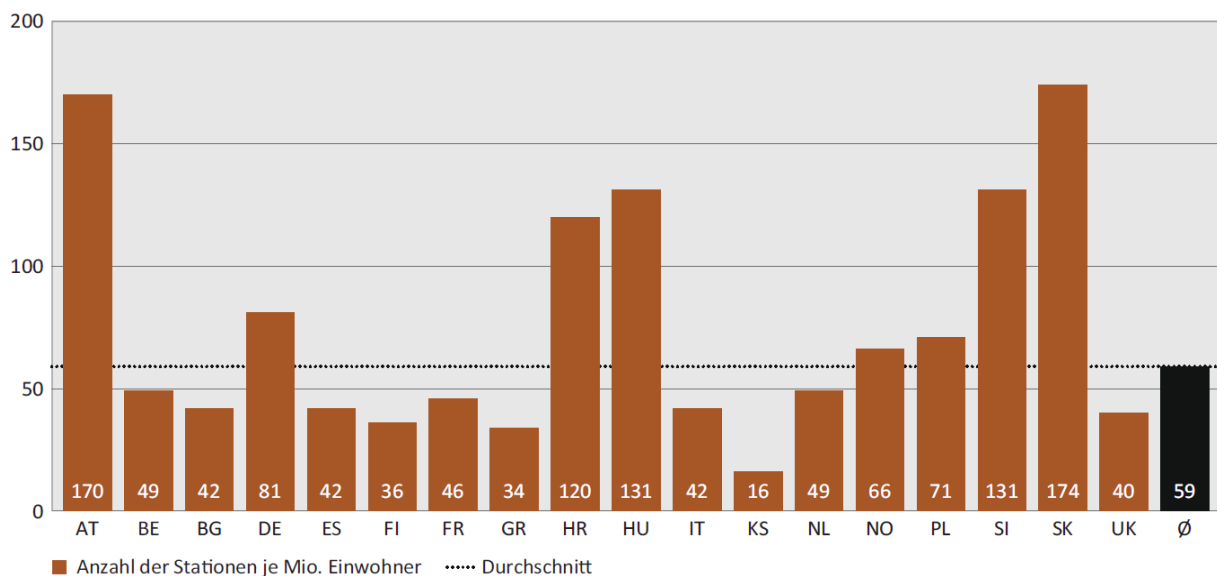
Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

<sup>1</sup> Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Kosovo, Kroatien, Lettland, Luxemburg, Mazedonien, die Niederlande, Norwegen, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien und Ungarn

Im Jahr 2014 hat im europäischen Durchschnitt jede Einwohnerin bzw. jeder Einwohner 961 Kilometer mit der Bahn zurückgelegt. Österreich verzeichnet seit dem Jahr 2011 einen kontinuierlichen Anstieg bei den durchschnittlich pro Jahr zurückgelegten Kilometern pro Einwohnerin bzw. Einwohner. Dieser Trend setzt sich auch im aktuellen Bericht fort. Statistisch betrachtet legte jede Österreicherin bzw. jeder Österreicher 1.426 Kilometer mit der Bahn zurück. Damit liegt Österreich unter den EU-Mitgliedstaaten weiterhin an der Spitze dieser Reihung. Dahinter liegen Frankreich mit 1.361 Kilometern und Dänemark mit 1.261 Kilometern, gefolgt von Schweden, Deutschland und dem Vereinigten Königreich.

Erstmals liegen nun auch Werte aus der Schweiz vor, die ihre Position als führendes Bahnland im Personenverkehr (2.429 Kilometer pro Kopf und Jahr) bestätigt hat. Alle anderen Länder weisen Werte auf, die unter dem Durchschnittswert von 961 Bahnkilometern je Einwohnerin bzw. Einwohner liegen.

**Platz zwei im regionalen Netzausbau: 170 Stationen je einer Million Einwohnerinnen bzw. Einwohner**

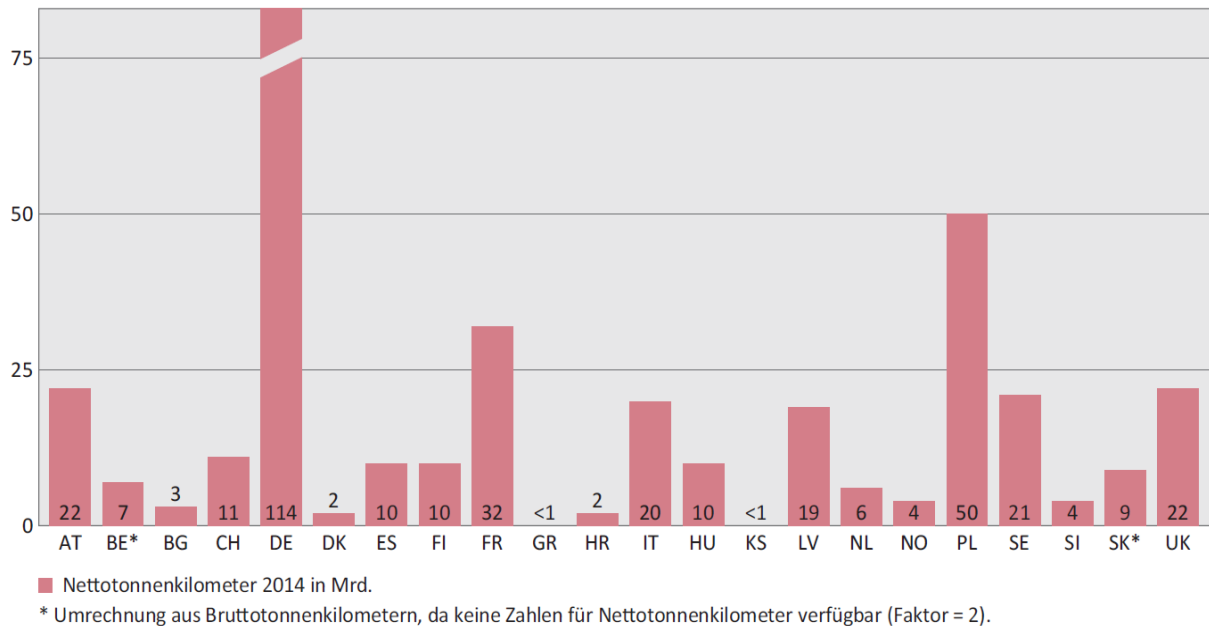


**Abb. 2: Stationsdichte im Verhältnis zur Bevölkerung 2014 (Anzahl Stationen je Mio. Einwohner).**

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

Mit 170 Stationen je einer Million Einwohnerinnen bzw. Einwohner liegt Österreich deutlich über dem europäischen Durchschnitt. Nur die Slowakei verfügt im Verhältnis zur Bevölkerung über eine noch höhere Stationsdichte. Hier zeigt sich die gute Erschließung durch das Bahnnetz, obwohl Österreich und auch die Slowakei keine hohe Bevölkerungsdichte aufweisen. Hingegen gibt es in den Niederlanden nur 49 Stationen je einer Million Einwohnerinnen bzw. Einwohner. Der niedrige Wert in den Niederlanden ergibt sich aus der dichten Besiedelung. Dort kann die Bevölkerung auch über eine relativ geringe Zahl von Stationen gut erreicht werden. Am unteren Ende der Skala liegen der Kosovo, Griechenland und Finnland, wobei dort die geografische Situation und das weitmaschige Streckennetz eine Rolle spielen.

**Platz vier in der Güterverkehrsleistung: 22 Milliarden Nettotonnenkilometer in Österreich erbracht**



**Abb. 3: Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr 2014 (Mrd. Nettotonnenkilometer).**

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

Die mit Abstand größte Güterverkehrsleistung wird von Deutschland erbracht. Dahinter folgen Polen, Frankreich und Österreich. Angesichts der Landesgröße zeigt das die hohe Bedeutung des Schienengüterverkehrs in Österreich. Das Vereinigte Königreich liegt gleich auf, knapp dahinter folgen Schweden, Italien und Lettland. Während in Polen der Verkehr mit Massengütern wie Kohle wesentlich zu diesem Ergebnis beiträgt, ist es in Deutschland der Umschlag in den Nordseehäfen. In Österreich und Lettland trägt auch der Transitverkehr zur hohen Güterverkehrsleistung bei. Bezogen auf die Größe des Landes erzielt Österreich hier weiterhin hervorragende Werte. Die konsequente Förderung des Einzelwagenverkehrs<sup>2</sup> und des kombinierten Verkehrs trägt Früchte. Auch der Ausbau des Streckennetzes entlang der Donauachse und im Unterinntal hat die Kapazitäten erhöht und dazu geführt, dass es keine Engpässe für den Güterverkehr gibt.

<sup>2</sup> Im Einzelwagenverkehr können einzelne Güterwaggons von unterschiedlichen Kunden „aufgegeben“ werden, die dann in einem Zug zusammengefasst geführt werden. Im Ganzzugverkehr wird ein Zug durch nur einen Kunden gefüllt.

### 73 Zugfahrten pro Tag und Streckenkilometer in Österreich

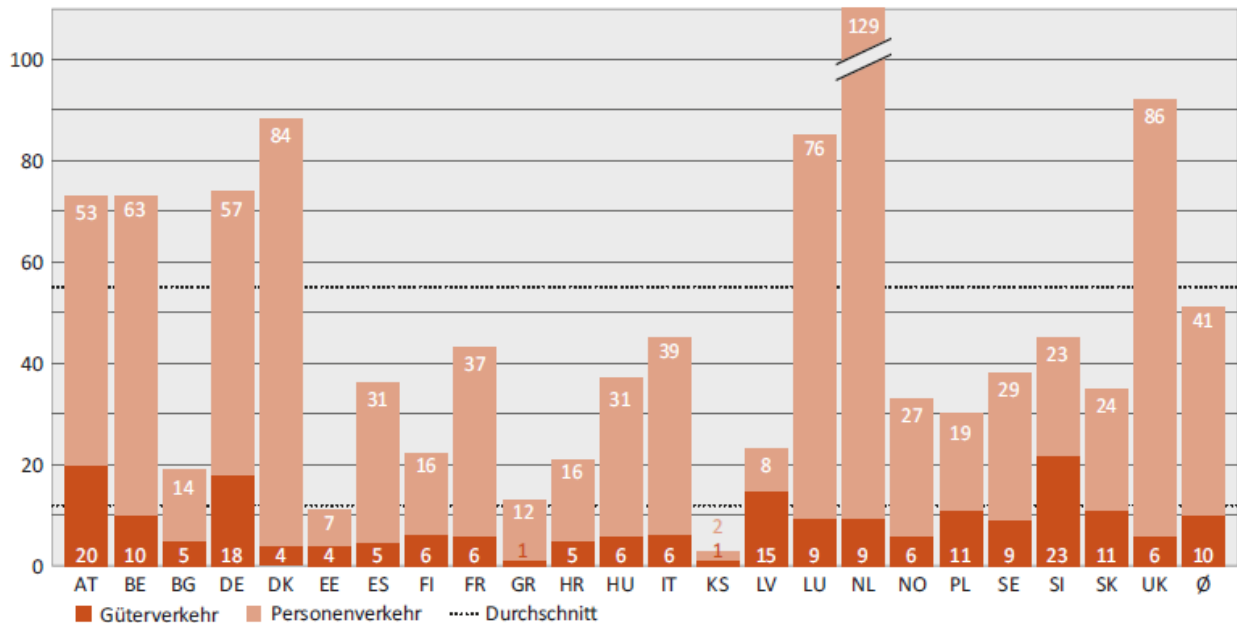


Abb. 4: Benützigungsintensität des Schienennetzes 2014 (Zugfahrten je Kilometer und Tag).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

Das Schienenverkehrsnetz in den untersuchten Ländern wird zu 80 Prozent für den Personenverkehr und nur zu 20 Prozent für den Güterverkehr genutzt. Mit einem Verhältnis von 73 Prozent zu 27 Prozent zählt Österreich auch hier zum europäischen Spitzenfeld. Österreich liegt mit insgesamt 73 Zugfahrten pro Tag und Streckenkilometer sowohl im Personenverkehr mit 53 Zügen sowie im Güterverkehr mit 20 Zügen über dem europäischen Durchschnitt von 51 Zügen und davon 41 Personenzügen und zehn Güterzügen pro Tag. Neben Österreich hat auch das Vereinigte Königreich mit 86 Zügen pro Tag und Kilometer, Dänemark mit 84 Zügen pro Tag und Kilometer und Deutschland mit 57 Zügen pro Tag und Kilometer im Personenverkehr eine hohe Netznutzung.

Den höchsten Wert im Personenverkehr mit 129 Zügen pro Tag und Streckenkilometer weisen die Niederlande auf. Hier gibt es auf Grund der hohen Bevölkerungsdichte zahlreiche Strecken mit sehr dichtem Personenverkehr. Die Netznutzung im Güterverkehr liegt in den Niederlanden mit neun Zügen pro Tag und Streckenkilometer unter dem Durchschnitt. In Slowenien halten sich Güter- und Personenverkehr die Waage, lediglich in Lettland hat der Güterverkehr eine größere Bedeutung als der Personenverkehr.

## Niedrige Schienenmaut fördert Personen- und Güterverkehr

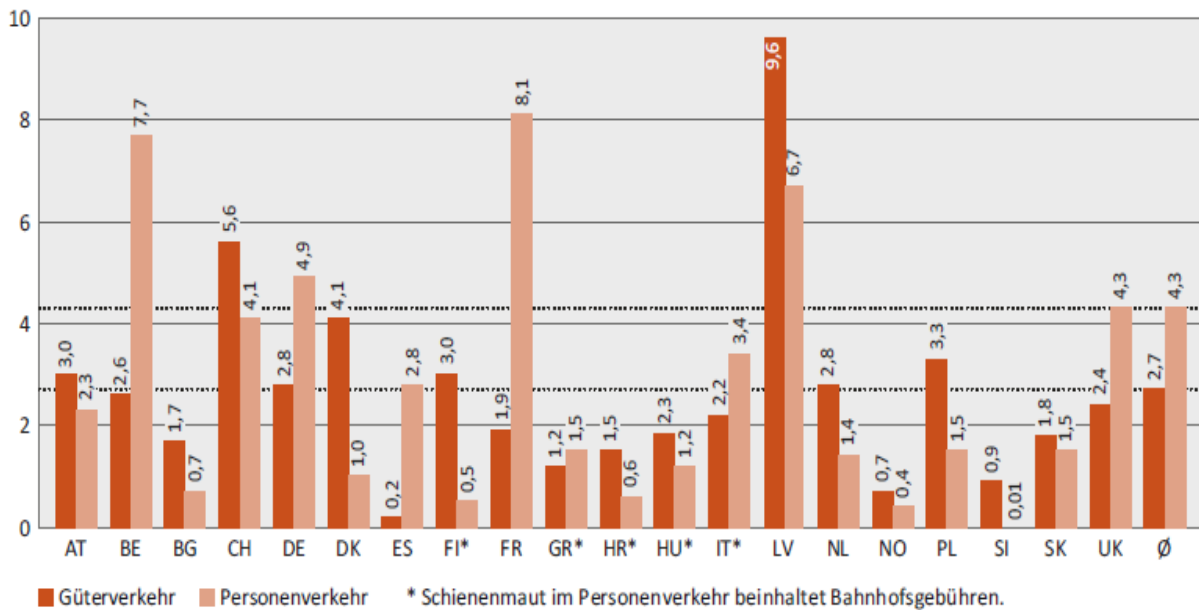


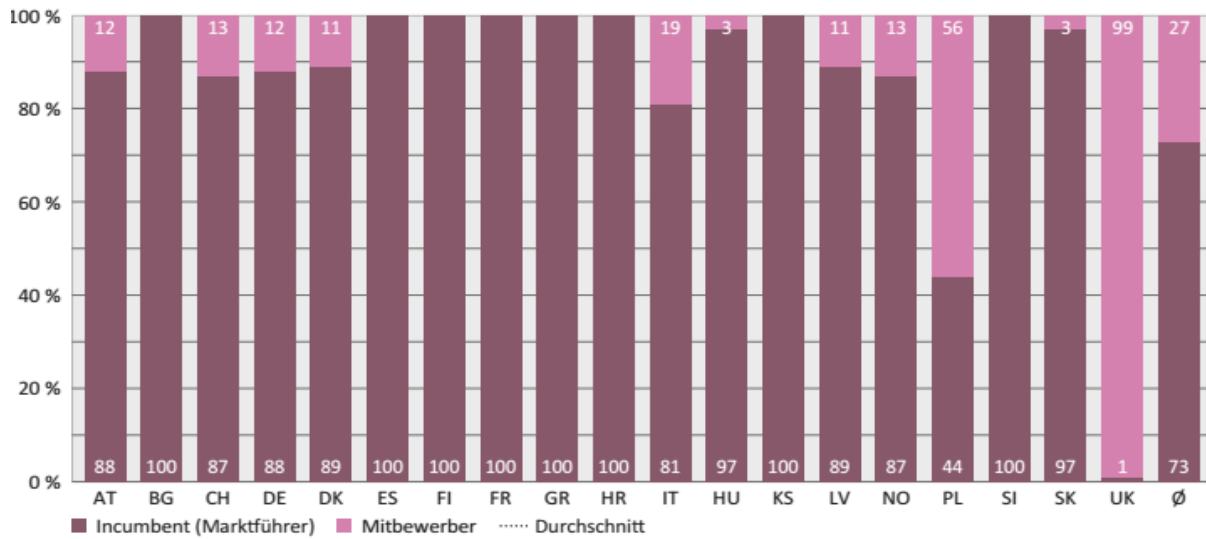
Abb. 5: Durchschnittliche Schienenmaut je Zugkilometer 2014 (in Euro).

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

Die Abbildung 5 zeigt die durchschnittlichen Erlöse der Infrastrukturbetreiber aus den Einnahmen für eine Zugfahrt von A nach B, dem sogenannten Mindestzugangspaket. Innerhalb der einzelnen Länder kann es jedoch durchaus zu Spreizungen kommen, da verschiedene Strecken und Zugskategorien unterschiedlich bepreist sein können. Im Güterverkehr bewegt sich die Bandbreite zwischen 0,2 Euro in Spanien und 9,6 Euro in Lettland. Österreich liegt mit 3 Euro knapp über dem Durchschnittswert von 2,7 Euro, jedoch weit unter dem Wert der Schweiz mit 5,6 Euro. Der hohe Wert für Lettland spiegelt die dort üblichen hohen Zuggewichte wider, die durch die technischen Spezifikationen des dortigen Breitspurnetzes bedingt sind. Das Zuggewicht ist in der Regel ein bedeutsamer Faktor bei der Berechnung des Benützungsentgelts.

Im Personenverkehr reicht die Bandbreite von 0,01 Euro in Slowenien bis 8,1 Euro in Frankreich. In Slowenien sind gemeinwirtschaftliche Verkehre von Benützungsgebühren befreit, daher der niedrige Wert. In Frankreich gibt es ein sehr großes Hochgeschwindigkeitsnetz, für dessen Erhaltung der Infrastrukturmanager keine staatlichen Zuschüsse bekommt. Daher werden für dessen Benützung hohe Gebühren berechnet. Österreich liegt mit einem Wert von 2,3 Euro unter dem Durchschnitt. Dieser Wert wird auch von den geringen Zuggewichten im Regionalverkehr beeinflusst, der noch dazu teilweise auf niedrig bepreisten Teilen des Schienennetzes verläuft. Das zeigt, dass Österreich den Schienenpersonenverkehr durch niedrige Trassengebühren fördert. Der Güterverkehr in Österreich konzentriert sich jedoch auf die teureren Streckenkategorien wie Brennerachse und Donauachse. Dennoch liegen die Trassengebühren je Zugkilometer nur geringfügig über dem europäischen Durchschnitt.

**Private Marktanteile im österreichischen Personenverkehr gleichbleibend**



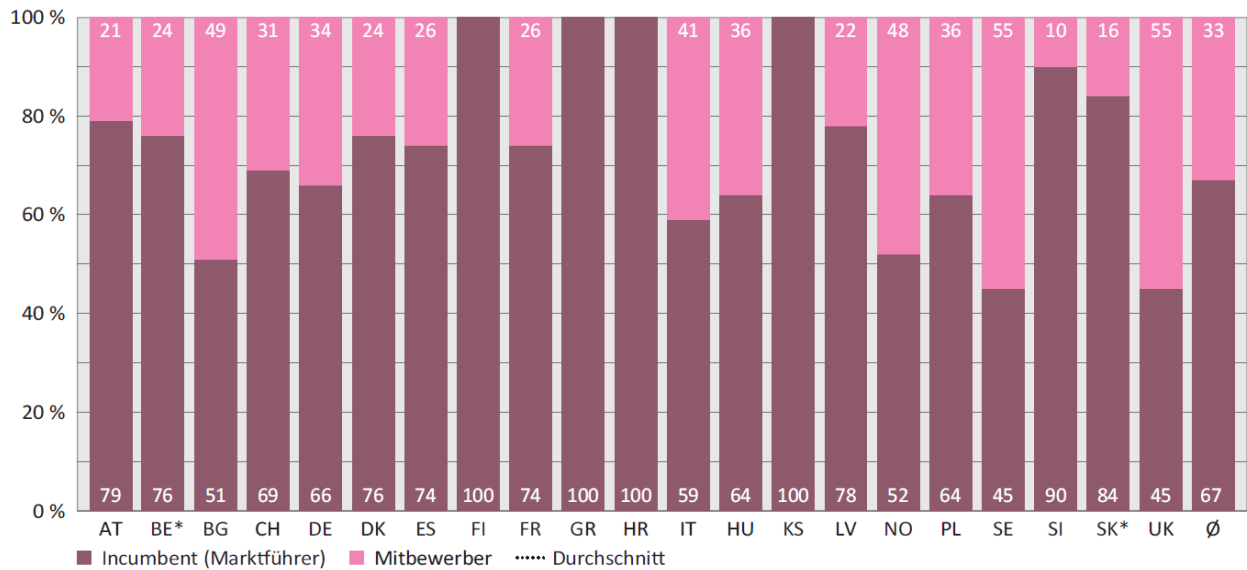
**Abb. 6: Marktanteile der Personenverkehrsunternehmen 2014.**

Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

Der Marktanteil der privaten Mitbewerber bei den Personenkilometern liegt im europäischen Durchschnitt bei 27 Prozent. In Österreich konnten die privaten Mitbewerber ihre Marktanteile mit 12 Prozent auf dem Niveau des Jahres zuvor halten.

In Bulgarien, Spanien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Kroatien, dem Kosovo und Slowenien gibt es keinen Wettbewerb im Personenverkehr. In Großbritannien ist er mit 99 Prozent Marktanteil am weitesten fortgeschritten. Neben Großbritannien fällt auch der hohe Wert für Polen auf. Dieser beruht darauf, dass zahlreiche Regionen den Personennahverkehr nunmehr mit eigenen Gesellschaften abwickeln, die nicht dem ehemaligen Monopolisten zuzurechnen sind. Den dritthöchsten Wert weist Italien mit 19 Prozent Marktanteil auf, dazu trägt vor allem der Wettbewerb im Hochgeschwindigkeitsnetz bei.

**Private Marktanteile im österreichischen Güterverkehr gestiegen**



\* Umrechnung aus Bruttotonnenkilometern, da keine Zahlen für Nettotonnenkilometer verfügbar (Faktor = 2).

**Abb. 7: Marktanteile der Güterverkehrsunternehmen 2014 (Anteil Nettotonnenkilometer in Prozent).** Quelle: Marktbericht IRG-Rail 2014

Der Marktanteil der privaten Mitbewerber im Schienengüterverkehr liegt im europäischen Durchschnitt bei 33 Prozent. In Österreich ist der Marktanteil der privaten Mitbewerber von 2013 auf 2014, von 19,3 auf 21,4 Prozent gestiegen, liegt aber immer noch unter dem europäischen Durchschnittswert. Das ist vor allem darauf zurückzuführen, dass in Österreich die Flächenbedienung im Einzelwagenverkehr eine große Rolle spielt, wodurch es aber systembedingt weniger Wettbewerb gibt. Die Bedienung der Fläche erfolgt in Österreich fast ausschließlich durch den Incumbent. Im österreichischen Ganzzugverkehr ist der Anteil der privaten Mitbewerber mit 34 Prozent deutlich höher.

Vier Länder – Finnland, Griechenland, Kroatien und der Kosovo – haben nach wie vor keinen Wettbewerb im Schienengüterverkehr, am weitesten ist der Wettbewerb in Großbritannien und Schweden mit 55 Prozent fortgeschritten. Knapp dahinter liegen Bulgarien mit 49 Prozent und Norwegen mit 48 Prozent.