

PRESSEMITTEILUNG

Wien, 8. Juli 2020

Jahresbericht der Schienen-Control 2019

20. Arbeitsjahr der Schienen-Control: Neuerlicher Zuwachs an Fahrgästen und Personenkilometern

- **316,4 Millionen Fahrgäste in Österreich befördert – Anstieg um 2,1 Prozent**
- **Pünktlichkeit der Züge im Personenverkehr mit 95,2 Prozent weiterhin hoch**
- **Rückgang von Aufkommen und Verkehrsleistung im Güterverkehr**

Das Jahr 2019 stand für die Eisenbahn-Regulierungsbehörde Schienen-Control (SCG) im Zeichen eines erfreulichen Jubiläums – sie beging das 20. Arbeitsjahr. Die Gründung der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission erfolgte im Jahr 1999, um für einen fairen Zugang zum Schienennetz zu angemessenen Preisen zu sorgen. Damit ermöglicht und unterstützt sie einen gerechten Wettbewerb für eine bessere und erfolgreichere Bahn.

Detaillierte Informationen über die Schwerpunkte der Regulierungsarbeit und der vollständige Bericht sind unter <http://www.schienecontrol.gv.at/de/presse1.html> abrufbar.

316,4 Millionen Fahrgäste im Jahr 2019

Insgesamt stieg die Anzahl der Reisenden und die zurückgelegten Personenkilometer um 2,1 bzw. 0,8 Prozent. Grund für das Wachstum war primär das abermals erweiterte Angebot im Nahverkehr (insbesondere in der Ostregion) rund um die Ballungsgebiete. Das manifestierte sich auch in der errechneten durchschnittlichen Fahrtweite, die sich gegenüber dem Vorjahr weiter um knapp einen halben Kilometer verringert hat.

Die ÖBB-Personenverkehr AG beförderte im Jahr 2019 knapp 266 Millionen Fahrgäste, was gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg von 1,8 Prozent (2018: 261 Millionen Fahrgäste) bedeutet. Der Zuwachs bei den Personenkilometern betrug 1,1 Prozent. Die durchschnittliche Fahrtweite bei der ÖBB-Personenverkehr AG verringerte sich geringfügig von 43,9 auf 43,6 Kilometer.

Die Mitbewerber im Personenverkehr konnten gegenüber 2018 ihre Marktanteile bei der Anzahl der Reisenden um weitere 0,2 Prozentpunkte steigern, während bei den Personenkilometern ein Rückgang von 0,3 Prozentpunkten verzeichnet wurde. Betreffend die Zugkilometer ist ihr Anteil um 0,7 Prozentpunkte zurückgegangen.

2019 führten insgesamt 19 Eisenbahnunternehmen Personenverkehre innerhalb des österreichischen Eisenbahnnetzes.

Jahr	Summe	ÖBB-PV	Mitbewerber	Anteil Mitbewerber
Mio. Reisende	316,4	266,0	50,4	15,9%
Mrd. Personenkilometer	13,4	11,6	1,8	13,2%
Mio. Personenzugkilometer	120,3	101,8	18,5	15,4%

Grafik 1: Personenverkehrsmarkt nach Unternehmensgruppen 2019; Rundungsdifferenz enthalten. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer
	in %	in %	in %
2015	15,7	12,2	13,0
2016	15,5	11,6	13,2
2017	15,5	11,6	13,0
2018	15,7	13,5	16,1
2019	15,9	13,2	15,4

Grafik 2: Marktanteile der Mitbewerber im Personenverkehr 2015–2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Gemäß dem Ende März veröffentlichten Jahresbericht des Dachverbandes europäischer Regulatoren (IRG-Rail) war Österreich im Jahr 2018 mit 1.502 Kilometern (2017: 1.435 Kilometer) je Einwohnerin und Einwohner neuerlich Bahnland Nummer eins innerhalb der Europäischen Union, gefolgt von Frankreich mit 1.373 und Schweden mit 1.324 Kilometern.

Hohe Pünktlichkeit der Züge

Im gesamten schienengebundenen Personenverkehr war die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2019 mit 95,2 Prozent minimal niedriger als im Vorjahr (95,8 Prozent). Hauptverursacher der Verspätungen im Personenverkehr waren die Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst, mehr als ein Drittel der Verspätungen kam etwa durch starken Fahrgast- oder Personalwechsel innerhalb der Stationen zustande.

Im mengenmäßig wesentlich stärker vertretenen Nahverkehr konnte eine Pünktlichkeit von 95,7 Prozent erreicht werden (2018: 96,3 Prozent). Unter Berücksichtigung der spontan ausgefallenen Züge (z. B. Lokscha den während einer Zugfahrt) ergab sich eine Pünktlichkeit von 95,2 Prozent. Der Nahverkehr war damit wesentlich pünktlicher als der zumeist international vernetzte Fernverkehr. Dort ging die Pünktlichkeit 2019 um 2,3 Prozentpunkte zurück und lag bei 85,9 Prozent (2018: 88,2 Prozent).

Schienengüterverkehr: Rücklauf von Aufkommen und Verkehrsleistung.

Die Indikatoren des Schienengüterverkehrs verzeichneten 2019 rückläufige Entwicklungen: Sowohl das Aufkommen mit in Summe 116,8 Millionen beförderten Nettotonnen (2018: 117,9 Millionen) als auch die Verkehrsleistung mit 23,2 bzw. 46,3 Milliarden Netto- bzw. Bruttotonnenkilometern (2018: 23,7 bzw. 46,6 Milliarden) sind jeweils gesunken.

Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
2015	112,8	22,564	43,997
2016	114,9	22,812	44,770
2017	118,8	23,494	45,973
2018	117,9	23,734	46,639
2019	116,8	23,189	46,256

Grafik 3: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2015–2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Anteil der Wettbewerbsbahnen bei den Nettotonnen stieg weiter auf 36,4 Prozent

Zwar hielt die Rail Cargo Austria 2019 bei allen Güterverkehrsindikatoren weiterhin den weitaus größten Marktanteil, allerdings konnten die Mitbewerber im Jahr 2019 abermals dazugewinnen: Ihr Marktanteil stieg sowohl beim Aufkommen (Nettotonnen) von 33,3 Prozent im Jahr 2018 auf 36,4 Prozent im Jahr 2019 als auch bei der Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) im Jahresvergleich von 30,7 Prozent auf 31,8 Prozent.

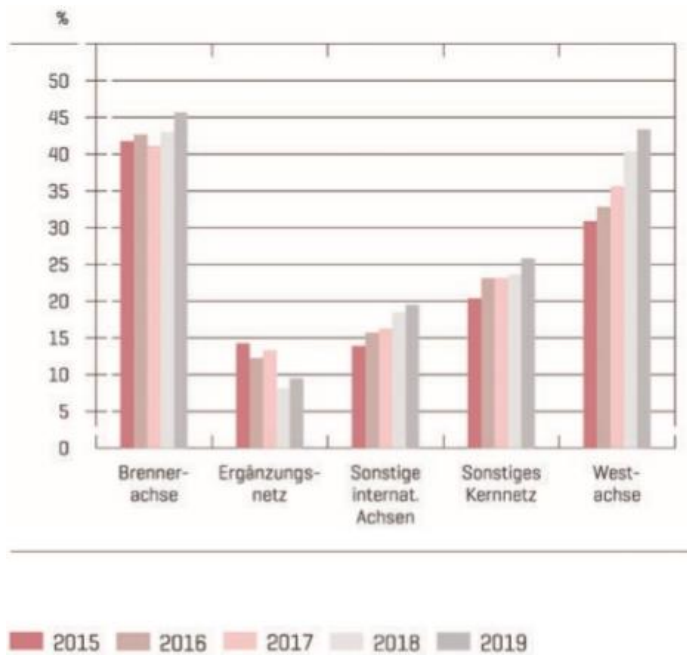
Jahr	NT	NT-km	BT-km
	in %	in %	in %
2015	27,0	23,6	21,4
2016	29,1	26,1	24,6
2017	30,2	26,9	25,5
2018	33,3	30,7	28,9
2019	36,4	31,8	30,2

Grafik 4: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2015–2019. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Von den insgesamt 42 im Güterverkehr zugelassenen Bahnunternehmen hatte die Rail Cargo Austria mit 68,2 Prozent den höchsten Marktanteil bei den Nettotonnenkilometern. Dahinter gab es fünf weitere Unternehmen mit Marktanteilen von jeweils über drei Prozent, die restlichen Unternehmen lagen darunter. Stärkste Mitbewerber waren wie im Vorjahr die deutsche Lokomotion und die österreichische LTE mit jeweils rund 4,7 Prozent, gefolgt von der TX Logistik mit rund vier Prozent. Die Cargo Service (CargoServ) und die Wiener Lokalbahnen Cargo lagen diesbezüglich bei rund 3,7 bzw. 3,3 Prozent.

Nach Streckenkategorien des ÖBB-Netzes betrachtet vergrößerten sich 2019 die Marktanteile der Mitbewerber (gemessen an den Bruttotonnenkilometern) überall, obwohl sie im Jahr 2018 im Ergänzungsnetz rückläufig bzw. im sonstigen Kernnetz quasi stabil waren. Hervorzuheben ist zum einen die Tatsache, dass die Marktanteile auf der Brenner- und der Westachse bereits zuvor bemerkenswert hoch waren, im Jahr 2019 allerdings noch einmal kräftig zugelegt haben und mittlerweile bei über 45 Prozent bzw. knapp darunter liegen. Wie bereits von 2017 auf 2018 ist die Verkehrsleistung auf der Brennerachse 2019 absolut betrachtet allerdings abermals zurückgegangen. Interessanterweise ist die Brennerachse das Streckensegment, auf dem im Vergleich zu den übrigen genannten Segmenten die von der Anzahl her wenigsten Mitbewerber unterwegs sind. Die Westachse ist das Streckensegment, auf dem neben den sonstigen internationalen Achsen (z. B. Tauern- und Semmeringstrecke) die meisten Unternehmen Verkehre führten. Auf der Westachse haben die Mitbewerber durch den Eintritt neuer Marktteilnehmer und den daraus resultierenden verstärkten Wettbewerb – bei insgesamt relativ stark gestiegener absoluter Verkehrsleistung – noch einmal signifikant um drei Prozentpunkte zugelegt.

In absoluten Zahlen ausgedrückt verringerte sich 2019 hingegen die Verkehrsleistung im Ergänzungsnetz und auf den sonstigen internationalen Achsen etwas, während sie im sonstigen Kernnetz leicht gewachsen ist. Zusammenfassend lässt sich jedenfalls festhalten, dass der Wettbewerb im Güterverkehr auf der Brennerachse immer noch am stärksten ausgeprägt ist, dahinter folgt die Westachse.



Grafik 5: Anteile der Mitbewerber an den Bruttotonnenkilometern im Güterverkehr nach Streckenkategorie 2015–2019. Quelle: Schienen-Control.

Schwerpunkte der Regulierungsarbeit

Aufgrund eingegangener Beschwerden bzw. aufgrund von Erkenntnissen aus der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control hat die Schienen-Control Kommission 2019 mehrere Verfahren eingeleitet. Die jüngeren Verfahren erstreckten sich thematisch vom Fahrkartenverkauf über die Entgelte und den Bahnstrom bis hin zum Fahrplan 2020. Im Lauf der Jahre wurden die Verfahren auch inhaltlich immer komplexer – die Unterlagen zum ersten Bahnstromverfahren umfassten beispielsweise zum Zeitpunkt der Übermittlung an das Bundesverwaltungsgericht im September 2016 fast vier Laufmeter an Akten.

Fahrscheinverkauf am Hauptbahnhof Linz

Aufgrund einer Beschwerde eines Eisenbahnverkehrsunternehmens wurde ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren hinsichtlich des Zugangs zu einer geeigneten Örtlichkeit für den Fahrscheinverkauf betreffend den Hauptbahnhof Linz geführt. In diesem Verfahren bot der Bahnhofsbetreiber dem beschwerdeführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Verkaufslokal an, das vom Unternehmen mehrfach abgelehnt wurde. Der Bahnhofsbetreiber wiederum lehnte das Ansuchen des Bahnunternehmens ab, einen mobilen Verkaufsstand in der Eingangshalle errichten zu dürfen. Nachdem das Eisenbahnverkehrsunternehmen letztlich ohne Genehmigung einen mobilen Fahrkartenverkauf in der Bahnhofshalle startete, forderte die Schienen-Control Kommission den Bahnhofsbetreiber erneut dazu auf, der Beschwerdeführerin ein Fahrscheinverkaufslokal anzubieten. Daraufhin teilte der Bahnhofsbetreiber mit, dass mehrere Bestandsverträge, u. a. mit einer Bank, auslaufen. Mithilfe der Schienen-Control Kommission konnten sich das beschwerdeführende Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Bank darauf einigen, das Geschäftslokal der Bank gemeinschaftlich zu nutzen. Die Beschwerdeführerin zog anschließend ihre Beschwerde zurück und die Schienen-Control Kommission stellte das Wettbewerbsüberwachungsverfahren ein.

Abstellkapazitäten für Lokomotiven

Eisenbahnverkehrsunternehmen benötigen Abstellgleise zum „Parken“ von Lokomotiven zwischen zwei Zugfahrten. Grundsätzlich ist es möglich, Lokomotiven auf Betriebsgleisen abzustellen, das schränkt jedoch die Betriebskapazität für den Infrastrukturbetreiber ein. In großen Bahnhöfen sind daher Abstellgleise für Fahrzeuge, die nicht in Betrieb sind, vorhanden. Diese Abstellgleise sind allen Eisenbahnverkehrsunternehmen in diskriminierungsfreier Weise anzubieten. In einem Fall beschwerte sich ein Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Schienen-Control Kommission, weil seine Anfrage hinsichtlich der Nutzung von Abstellgleisen abgelehnt worden war. Die Schienen-Control Kommission erörterte den Sachverhalt mit den Beteiligten. Schließlich ersuchte sie den Betreiber der Abstellgleise, bei künftigen Ansuchen von Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei und kundenorientiert vorzugehen. Wenn die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen gewünschte Abstellanlage voll ist, sollen freie Abstellgleise im Umkreis geprüft werden.

EuGH-Entscheidung zu Vorabentscheidungsersuchen der Schienen-Control Kommission (SCK) betreffend Zuordnung der Personenbahnsteige

Die Schienen-Control Kommission beantragte im Rahmen eines Vorabentscheidungsersuchens vom 19. Februar 2018 die Auslegung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) zu der Frage, ob die von Fahrgästen zum Ein- und Ausstieg verwendeten Personenbahnsteige der Serviceeinrichtung Personenbahnhof oder dem Mindestzugangspaket zuzurechnen sind. Der EuGH hat mit Urteil vom 10. Juli 2019 klargestellt, dass Personenbahnsteige nicht zur Serviceeinrichtung Personenbahnhof zählen, sondern Teil des Mindestzugangspaketes sind. Die Schienen-Control Kommission begrüßt, dass durch die Entscheidung des EuGH Klarheit hinsichtlich der Zuordnung der Personenbahnsteige als Bestandteile des Mindestzugangspaketes eingetreten ist. Trotzdem verbleibt für die Praxis eine Reihe offener Fragen, etwa nach der konkreten Abgrenzung der Eisenbahninfrastruktur als Teil des Mindestzugangspaketes von der Serviceeinrichtung Personenbahnhof.

Über die Schienen-Control GmbH:

Die Schienen-Control GmbH wurde 1999 gegründet und ist einerseits die Regulierungsbehörde für den Schienenverkehrsmarkt und andererseits ist die Agentur für Passagier und Fahrgastrechte (kurz apf genannt) als 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.

www.schienecontrol.gv.at

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

www.passagier.at

Rückfragehinweis:

Schienen-Control GmbH
Sabrina Carina Köcher, BA
Pressesprecherin

T: +43 1 5050707 140

s.koecher@schienencontrol.gv.at