

## **Entwicklungen Schienenverkehr in Europa: Internationalisierung und Wettbewerb steigt**

**Utl.: 6. IRG-Rail Annual Market Monitoring Report über das Jahr 2016 veröffentlicht – Bahnen wickeln internationale Güterverkehre auch im Ausland zunehmend selbst ab – Österreich Bahnfahrland Nummer 1 in der EU**

Die „Independent Regulators Group-Rail“<sup>1</sup> (IRG-Rail) ist ein Zusammenschluss von derzeit 31 europäischen Regulierungsbehörden. Ziel ist es, den Informationsaustausch zu gewährleisten und ein einheitliches Regulierungsniveau im europäischen Bahnsektor herzustellen. Als Gründungsmitglied arbeitet die Schienen-Control von Anfang an bei der IRG-Rail mit.

Insgesamt 28 Länder haben für den 6. IRG-Rail Marktbericht statistische Auswertungen zur Verfügung gestellt.<sup>2</sup> Die Schwerpunkte des aktuellen Berichtes liegen auf der Wettbewerbsentwicklung, den internationalen Tätigkeiten der Marktteilnehmer, der Nutzung der Schiene im europäischen Vergleich und dem Nutzen für die Fahrgäste. Zudem ist zum ersten Mal erhoben worden, welche Länder Daten zu Indikatoren der Qualitätskontrolle (wie etwa Pünktlichkeit oder Zugausfälle) sammeln. Nachfolgend wird ein Überblick der aus österreichischer Sicht interessantesten Ergebnisse aus dem IRG-Rail Marktbericht gegeben:

### **Internationalisierung und Wettbewerb steigt**

Die Öffnung des europäischen Eisenbahnmarkts geht mit einer Internationalisierung der Marktteilnehmer einher: Eine zunehmende Anzahl an Eisenbahnverkehrsunternehmen – vor allem Incumbents – ist mittlerweile auch im Ausland tätig, um dort mithilfe internationaler Verkehre Marktanteilsverluste am Heimatmarkt auszugleichen. Allerdings führen sie die internationalen Güterverkehre – anders als bisher – nicht mehr in Kooperation mit anderen Unternehmen durch. Der Trend unter den europäischen Güterverkehrsunternehmen geht vielmehr dazu über, diese Verkehre selbst oder über Tochterunternehmen abzuwickeln. Dadurch kommt es zu einer zunehmenden Internationalisierung und steigendem Wettbewerb auf der Schiene.

Auch österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen sind – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr – international aktiv: Insgesamt sieben Unternehmen waren 2017 im Ausland tätig, sechs davon im Güterverkehr und eines im Personenverkehr. Neben der RCA, die Güterverkehre in zehn weiteren Ländern fährt, ist die LTE in sieben und die RTS in fünf anderen Ländern aktiv. Die CargoServ, Ecco-Rail und die WLC sind jeweils in einem weiteren EU-Land tätig. Die ÖBB-PV wickelt Personenverkehre in Deutschland in Eigenregie ab und in Italien gemeinsam mit einem Kooperationsunternehmen, das eine Sicherheitsbescheinigung für Italien besitzt.

Umgekehrt sind auch am österreichischen Eisenbahnmarkt ausländische Unternehmen aktiv. Im Güterverkehr agieren einerseits ausländische Incumbents bzw. deren Tochterunternehmen (wie z. B. DB Cargo, Transalpin Eisenbahn (SNCF), TX Logistik (Trenitalia), PKP Cargo, SZ Cargo und CD Cargo) und andererseits Non-Incumbents, die mehrheitlich in ausländischem Besitz sind (wie z. B. Lokomotion, RTB Cargo, FOXrail, Metrans Railprofi Austria, Floyd und MMV Rail Austria). Im

<sup>1</sup> Mitglieder sind neben Österreich: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, der Kosovo, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Mazedonien, die Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, die Schweiz, Serbien, die Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien und Ungarn. Neben sämtlichen EU-Mitgliedsstaaten mit Eisenbahnnetzen (aus den EU28 fehlen nur Malta und Zypern) sind somit auch fünf Nicht-EU-Länder Mitglieder.

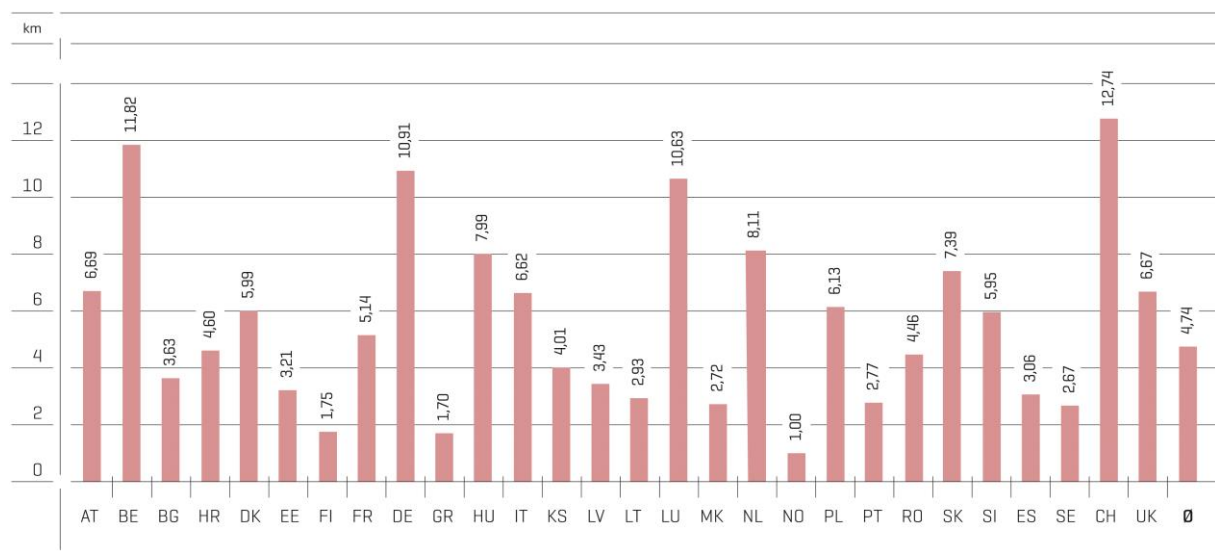
<sup>2</sup> Nicht alle Länder können vollständige Daten liefern, daher sind diese in einigen Darstellungen nicht angeführt.

Personenverkehr betreibt die DB Regio den Personenverkehr im Außerfern und die BOB von München über Freilassing nach Salzburg. Das tschechische Eisenbahnverkehrsunternehmen Regiojet betreibt (gemeinsam mit der österreichischen GKB als Kooperationspartner) seit Dezember 2017 Personenfernverkehr zwischen Wien und Prag.

Bahnunternehmen	Zulassungen/Länder
RCA	AT, BG, CZ, DE, GR, HR, HU, IT, RO, SI, SK
LTE	AT, CZ, DE, HU, NL, PL, RO, SK
RTS	AT, DE, HR, HU, RO, SK
ECCO	AT, DE
CSERV	AT, DE
WLC	AT, DE
ÖBB-PV	AT, DE

**Tabelle 1: Tätigkeit von österreichischen Unternehmen in ausländischen Märkten 2017.** Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

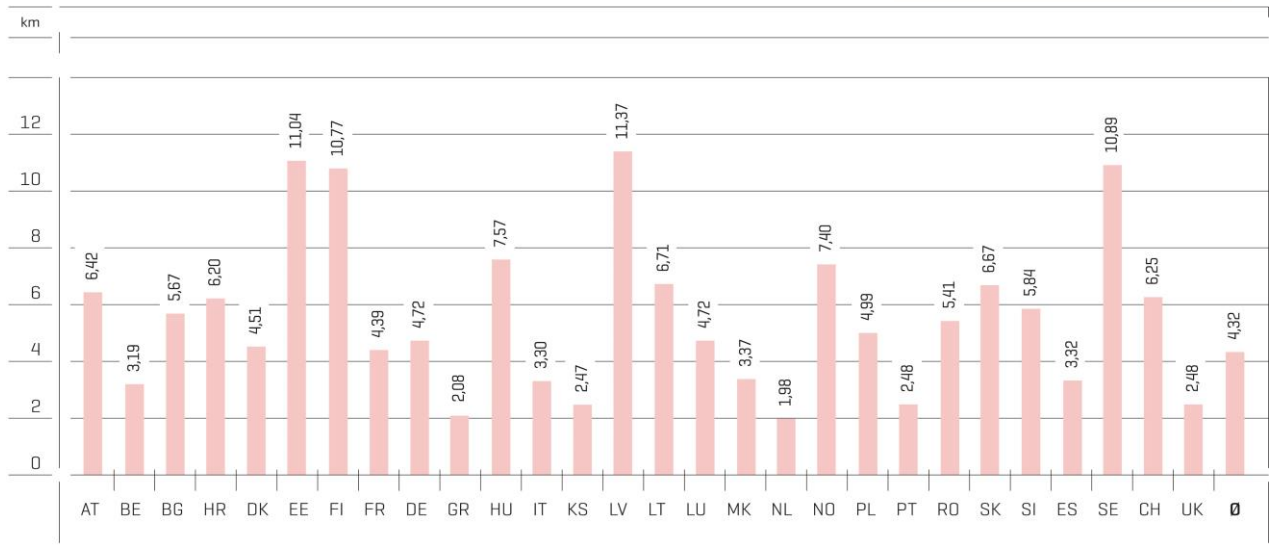
### Dichte des Eisenbahnnetzes



■ Streckenkilometer je 100 km² Landesfläche

**Abb. 1: Erschließung durch das Eisenbahnnetz bezogen auf die Landesfläche 2016.** Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

Österreich liegt – obwohl die gebirgigen Teile kaum mit Schieneninfrastruktur erschlossen sind – sowohl bei den Streckenkilometern je Flächeneinheit als auch bei den Streckenkilometern je Einwohner über dem Durchschnitt der betrachteten Länder. Hier zeigt sich die gute Erschließung mit einem dichten Bahnnetz, das für die Bevölkerung und für den Wirtschaftsstandort von Vorteil ist. Die Bahnkilometer bezogen auf die Einwohneranzahl sind nur in Skandinavien (Norwegen, Dänemark, Schweden) und im Baltikum (Estland, Lettland, Litauen) aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte bzw. der geografischen Beschaffenheit deutlich höher. Sowohl Deutschland und Italien (rund zehnfache Fläche von Österreich) als auch die Schweiz (vergleichbar mit der Fläche Österreichs) liegen deutlich unter dem österreichischen Wert.



Streckenkilometer je 10.000 Einwohner

**Abb. 2: Erschließung durch das Eisenbahnnetz bezogen auf die Einwohnerzahl 2016.** Quelle: IRG-Rail Marktbericht.

### Netznutzung im Vergleich



Personenverkehr | Güterverkehr

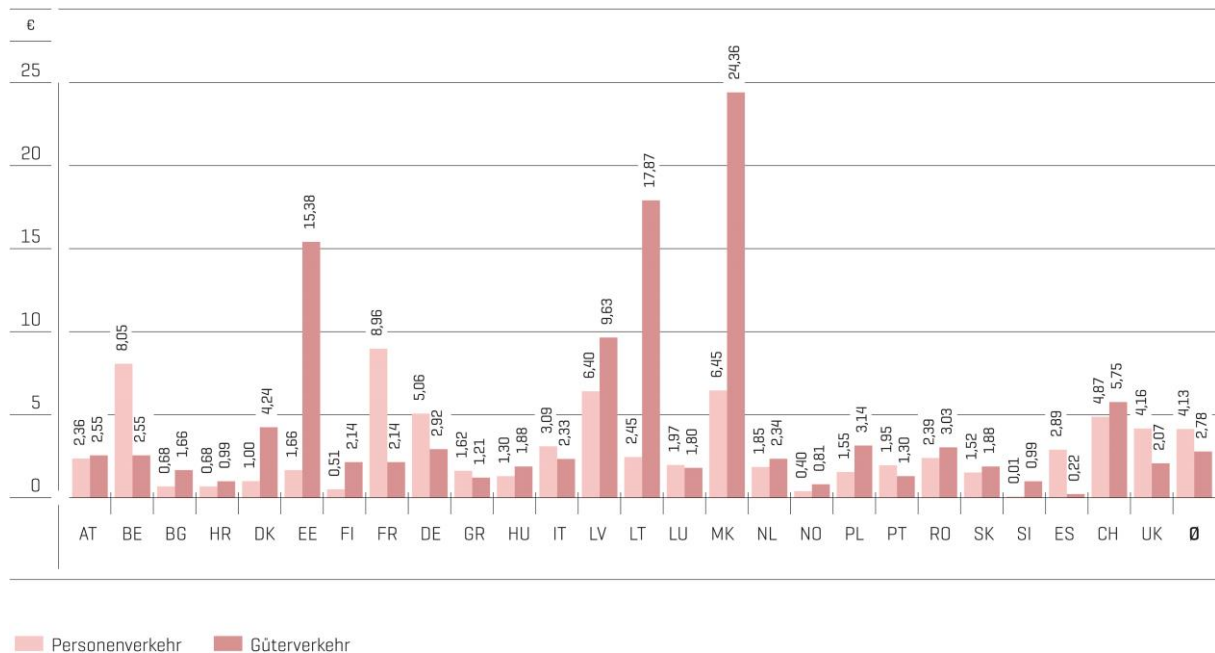
**Abb. 3: Anzahl der Züge pro Tag und Streckenkilometer 2016.** Quelle: IRG-Rail Marktbericht

Wie Abbildung 3 zeigt, verkehren in Europa durchschnittlich pro Tag und Streckenkilometer 53 Züge (43 Personenzüge und 10 Güterzüge). Mit 133 Zügen pro Tag und Streckenkilometer befinden sich die Niederlande an der Spitze. Österreich als kleines, sehr bahnaffines Land liegt mit 79 Zügen pro Tag über dem Durchschnittswert der untersuchten Länder.

Insgesamt wird das europäische Schienenverkehrsnetz zu über 80 Prozent für den Personenverkehr und zu rund 20 Prozent für den Güterverkehr genutzt. Auch in Österreich ist der Anteil des Personenverkehrs an der Netznutzung mit rund 69 Prozent deutlich höher als jener des Güterverkehrs. Dennoch hat der Güterverkehr in Österreich mit einem Anteil über 30 Prozent im

internationalen Vergleich eine hohe Bedeutung und nimmt hinter Slowenien den zweiten Platz ein. Das liegt vor allem daran, dass der Transitgüterverkehr entlang der Donau- und der Brennerachse bzw. in Slowenien zum Seehafen Koper eine wichtige Rolle spielt. Außerdem hat der Einzelwagenverkehr<sup>3</sup> in Österreich nach wie vor eine große Bedeutung für die Bedienung der Fläche. In vielen anderen Ländern ist der Fokus ausschließlich am Ganzzugverkehr.

#### Wegeentgelte<sup>4</sup> in Österreich unter dem europäischen Durchschnitt



Im Jahr 2016 wurden auch Dienstzüge (Fahrten einzelner Lokomotiven und leerer Zugsgarnituren) einbezogen. Daher sind die Durchschnittswerte niedriger als im IRG-Rail Marktbericht 2015.

**Abb. 4: Wegeentgelte je Zugkilometer im Personen- und im Güterverkehr 2016.** Quelle: IRG-Rail Marktbericht

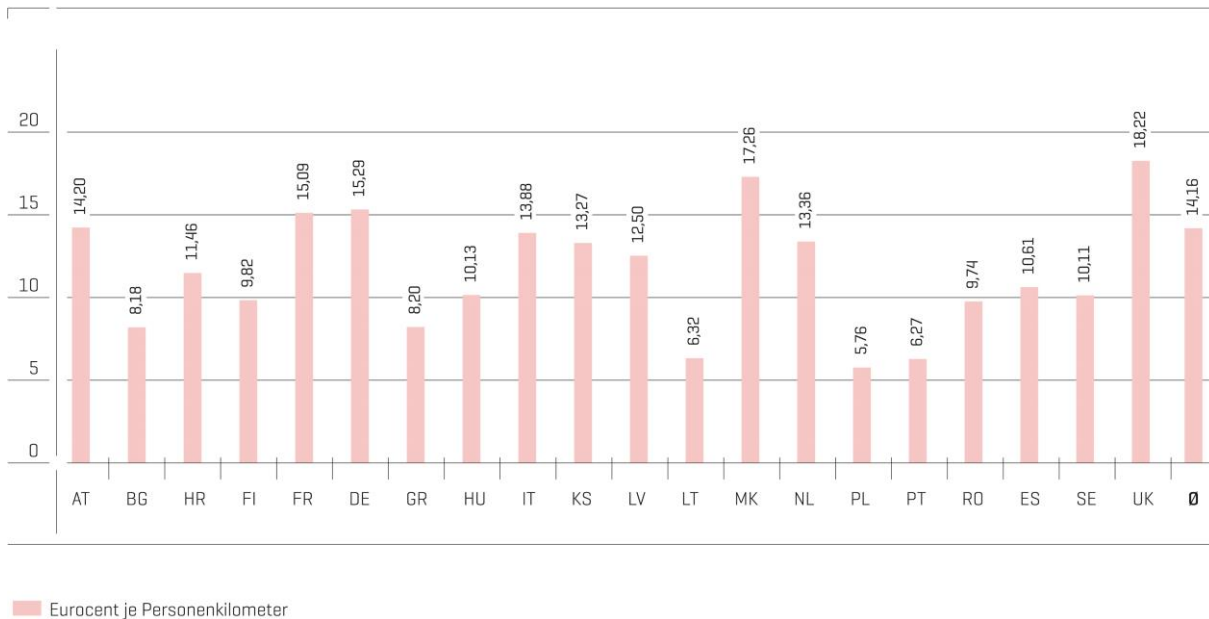
Der Vergleich der evaluierten Länder zeigt die durchschnittlichen Erlöse der Infrastrukturbetreiber aus den Einnahmen für eine Zugfahrt von A nach B je Zugkilometer. Dabei kommt es in den einzelnen Ländern durchaus zu Spreizungen, da verschiedene Strecken- und Zugkategorien unterschiedlich bepreist sein können. Österreich liegt mit den Trassenpreisen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr unter dem Durchschnitt der untersuchten Länder. Im Personenverkehr bewegt sich die Bandbreite in den untersuchten Ländern zwischen 0,01 Euro in Slowenien und 8,96 Euro in Frankreich. Das teure Benützungsentgelt in Frankreich ist vor allem auf das Hochgeschwindigkeitsnetz zurückzuführen, für dessen Erhaltung der Infrastrukturbetreiber keine Zuschüsse bekommt. Auch in den Nachbarländern Deutschland, Schweiz und Italien sind die Entgelte im Personenverkehr deutlich höher als in Österreich. Die niedrigen Werte in Bulgarien, Kroatien und Slowenien sind auch auf das generell vorherrschende geringere Preisniveau zurückzuführen: Anders als in Finnland und Norwegen, wo die Wegeentgelte aus politischen Gründen niedrig gehalten werden.

<sup>3</sup> Im Einzelwagenverkehr werden einzelne Güterwaggons, die von verschiedenen Kunden gefüllt wurden, zu einem Zug zusammengefasst geführt. Im Ganzzugverkehr wird ein Zug von Punkt zu Punkt transportiert.

<sup>4</sup> Entgelt, das die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur an den Infrastrukturbetreiber zahlen.

Im Güterverkehr reicht die Bandbreite von 0,22 Euro in Spanien bis 24,36 Euro in Mazedonien. In Spanien sind die Gebühren deshalb so niedrig, damit der schlecht funktionierende Schienengüterverkehr gefördert wird. Die hohen Gebühren in Mazedonien leiten sich daraus ab, dass der Staat nur geringe Zuschüsse zu den Wegekosten leistet. Österreich liegt mit einem Wert von 2,55 Euro im Güterverkehr unter dem Durchschnitt.

### Ticketerlöse<sup>5</sup> im Personenverkehr



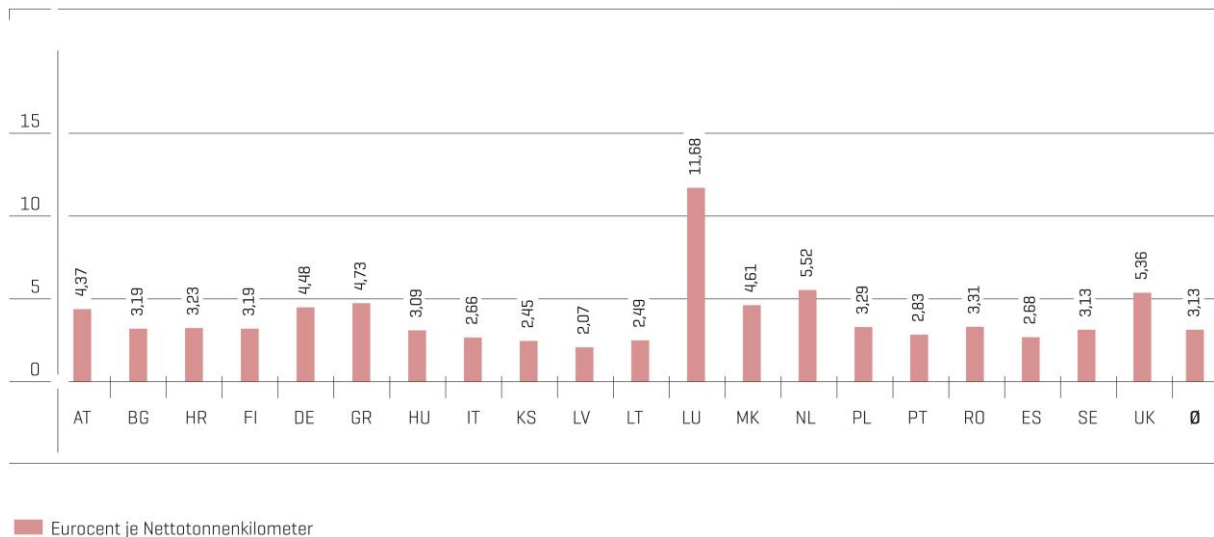
**Abb. 5: Ticketerlöse je Personenkilometer in Eurocent 2016.** Quelle: IRG-Rail Marktbericht

Mit 14,20 Eurocent je Personenkilometer sind die Ticketerlöse in Österreich (und damit der Preis, den Fahrgäste beim Fahrkartenkauf zu bezahlen haben) nahe am Durchschnitt der betrachteten Länder. In Großbritannien sind die Preise aufgrund der geringen staatlichen Zuschüsse am höchsten, gefolgt von Deutschland und Frankreich, wo sich vor allem die Hochgeschwindigkeitsverkehre auswirken. Sie erhalten keine staatliche Unterstützung. Für die Schweiz liegen in dieser Kategorie keine Daten vor.

### Erlöse im Güterverkehr

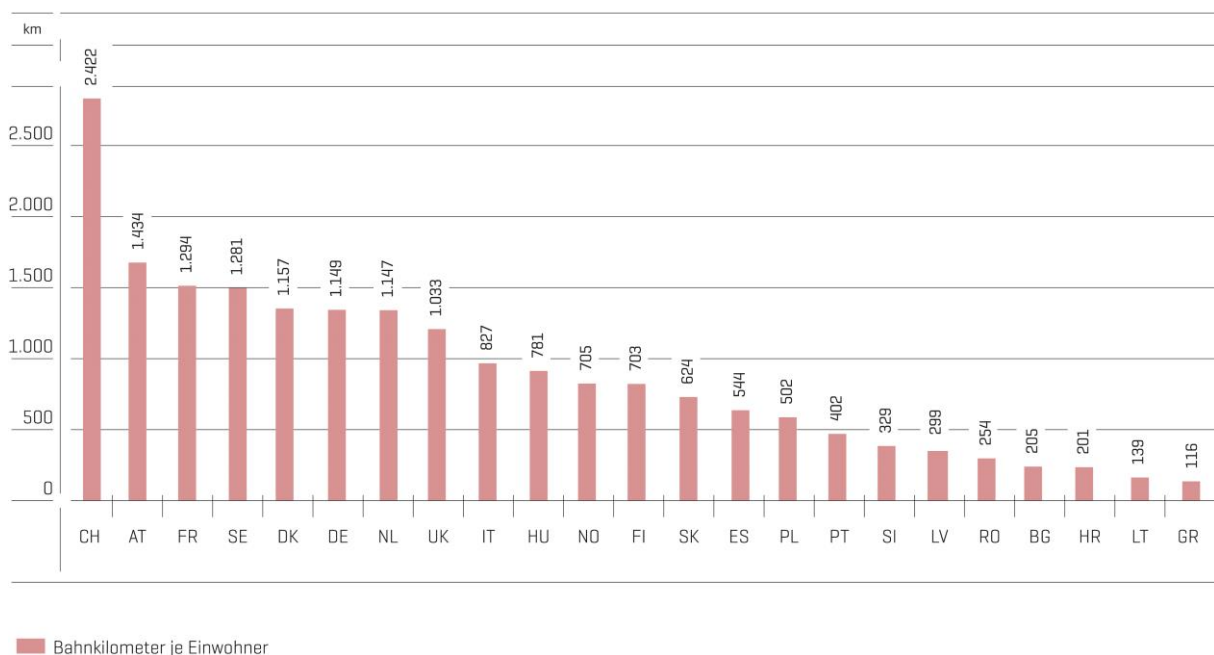
Für den Güterverkehr wurden die Erlöse je Nettotonnenkilometer miteinander verglichen: Im europäischen Vergleich liegt Österreich hier über dem Durchschnitt. Höher als in Österreich sind die Erlöse in Luxemburg, im Vereinigten Königreich, in den Niederlanden, in Griechenland, Mazedonien und Deutschland. Das zeigt, dass die in Österreich tätigen Güterverkehrsunternehmen auf eine durchaus erfreuliche Erlössituation blicken können.

<sup>5</sup> Einnahmen, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen von den Fahrgästen erhält.



**Abb. 6: Erlöse je Tonnenkilometer in Eurocent 2016.** Quelle: IRG-Rail Marktbericht

### Österreich beim Bahnfahren auf Platz 1 innerhalb der EU



**Abb. 7: Je Einwohner mit der Bahn zurückgelegte Entfernung im Jahr 2016.** Quelle: Erhebung und Berechnung Schienen-Control: IRG-Rail Marktbericht, Eurostat.

Im Jahr 2016 haben Bahnreisende in den ausgewerteten Ländern im Durchschnitt 907 Kilometer mit der Bahn zurückgelegt. Statistisch betrachtet fuhr jede Österreicherin bzw. jeder Österreicher im Schnitt 1.434 Kilometer mit der Bahn, womit Österreich das Bahnfahrerland Nummer 1 unter den EU-Mitgliedsstaaten bleibt. Dass das Angebot der Bahn so intensiv genutzt wird, ist einerseits auf das gute Zugangebot und andererseits auf die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in den Ballungsräumen sowie die damit einhergehenden Gebühren zurückzuführen. Hinter Österreich liegen Frankreich mit 1.294 Kilometern und Schweden mit 1.281 Kilometern, gefolgt von Dänemark, Deutschland und den Niederlanden.

### **Nationale Durchsetzungsstelle für Passagierrechte**

Neben Österreich ist in zwölf weiteren Mitgliedsländern der IRG-Rail die für den Schienenverkehrsmarkt zuständige Regulierungsbehörde auch nationale Durchsetzungsstelle für Passagier- und Fahrgastrechte. In dieser Funktion überwacht sie die Einhaltung der in den EU-Verordnungen für den Bahn-, Bus-, Schiffs- und Flugverkehr verankerten Rechte. In Österreich obliegt diese Aufgabe der als Abteilung bei der Schienen-Control angesiedelten Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (kurz: apf). Im Bahnverkehr kann die Schienen-Control Kommission gesetzeswidrige Beförderungsbedingungen für unwirksam erklären und Fahrgästen eine Entschädigung für Verspätungen zusprechen, falls das Unternehmen die Zahlung verweigert.

In 17 anderen IRG-Rail Mitgliedsländern wird diese Aufgabe von einem Ministerium bzw. einer zugehörigen Behörde wahrgenommen, in zwei Ländern sind es regionale Behörden. In einigen Mitgliedsstaaten wurden die Aufgaben der Durchsetzung von Passagier- und Fahrgastrechten auf mehrere Institutionen aufgeteilt.

### **Über die Schienen-Control**

Als Regulierungsbehörde sorgt die Schienen-Control für einen diskriminierungsfreien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen. Mit umfassender Marktkenntnis und hervorragenden Kontakten zu Bahnunternehmen, Institutionen sowie dem Netzwerk internationaler Regulierungsbehörden verbessert die Schienen-Control kontinuierlich die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb. Als Schlichtungsstelle verhilft die als Abteilung bei der Schienen-Control angesiedelte Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (kurz apf genannt) Fahrgästen und Passagieren im Streitfall mit einem Bahn-, Bus-, Schiffs- oder Flugunternehmen zu ihrem Recht. Und das kostenlos und provisionsfrei.

### **Rückfragehinweis**

Mag. (FH) Martina Galos

Schienen-Control GmbH

T: 0664 88 295 295

E: [m.galos@schienencontrol.gv.at](mailto:m.galos@schienencontrol.gv.at)

[www.schienencontrol.gv.at](http://www.schienencontrol.gv.at)