



„Wettbewerb und Regulierung im Schienenverkehrsmarkt/
Herausforderungen des Einzelwagenverkehrs“

3. Symposium der Schienen-Control
27. September 2016

Mag. Roland Schuster, MBA

bmvit

Ausgangssituation

Modal Split in Österreich

- Österreich ist eines jener EU-Länder mit den höchsten Modal Split – Anteil zu Gunsten der Schiene (über 30%).
- Trotz schwieriger Entwicklungen → Modal Split hat sich bis 2015 nicht wesentlich verschlechtert.

Ausgangssituation (2)

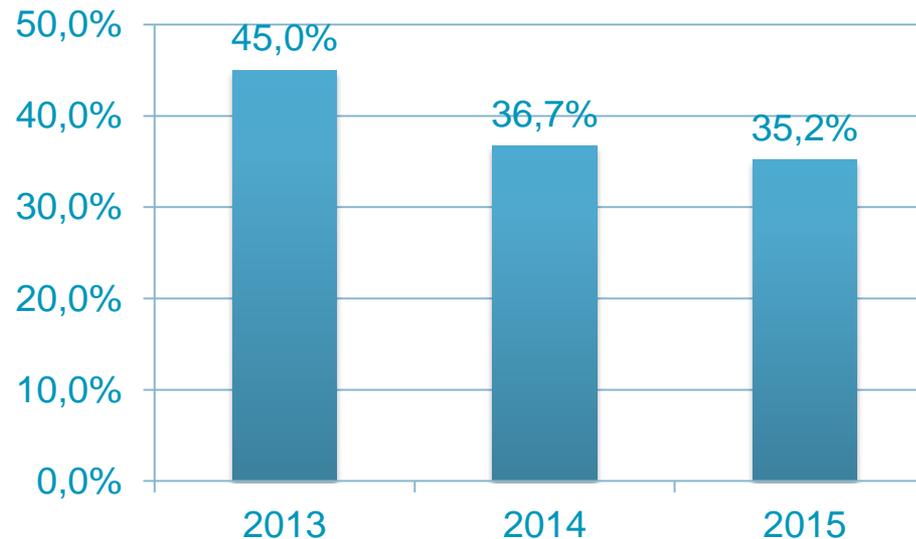
Modal Split und Einzelwagenverkehr (EWW)

- Der *Einzelwagenverkehr* und dessen Förderung in Ö sind **wesentliche Faktoren**, die für Ö einen im internationalen Vergleich hohen Modal Split-Anteil der Schiene bewirken.
- In Österreich werden Einzelwagenverkehr sowie Kombiniertes Verkehr mit über 100 Mio. € pro Jahr gefördert.
- Der Anteil der Verkehrsleistung der geförderten Produktionsformen des Schienenverkehrs (Einzelwagenverkehr sowie Kombiniertes Verkehr: UKV, RoLa) macht über 62% der gesamten in Ö erbrachten SGV-Leistung aus.

Ausgangssituation (3)

Einzelwagenverkehr (EWW)

- Anteile EWW (Bruttotonnenkilometer) am gesamten Güterverkehr (alle EVU)



Quelle: Schienen-Control
Jahresbericht 2015,
Restgröße Anteile des
Ganzzugverkehrs
(Bruttotonnenkilometer) am
gesamten Güterverkehr

Rückblick

Förderung Schienengüterverkehr SGV

- Seit Dezember 2012 wurden die gemeinwirtschaftlichen Leistungen (GWL) im Bereich Schienengüterverkehr durch eine notifizierte Beihilfe ersetzt.
- Auf Basis von externen Studien wurden die Förderkategorien hinsichtlich Verlagerungswirkung evaluiert und treffsicherer gestaltet.
- Wesentliche Änderung:
 - **Einzelwagenverkehrsförderung** anstatt Gefahrgutförderung

Warum Förderung des Einzelwagenverkehrs (EWW)?

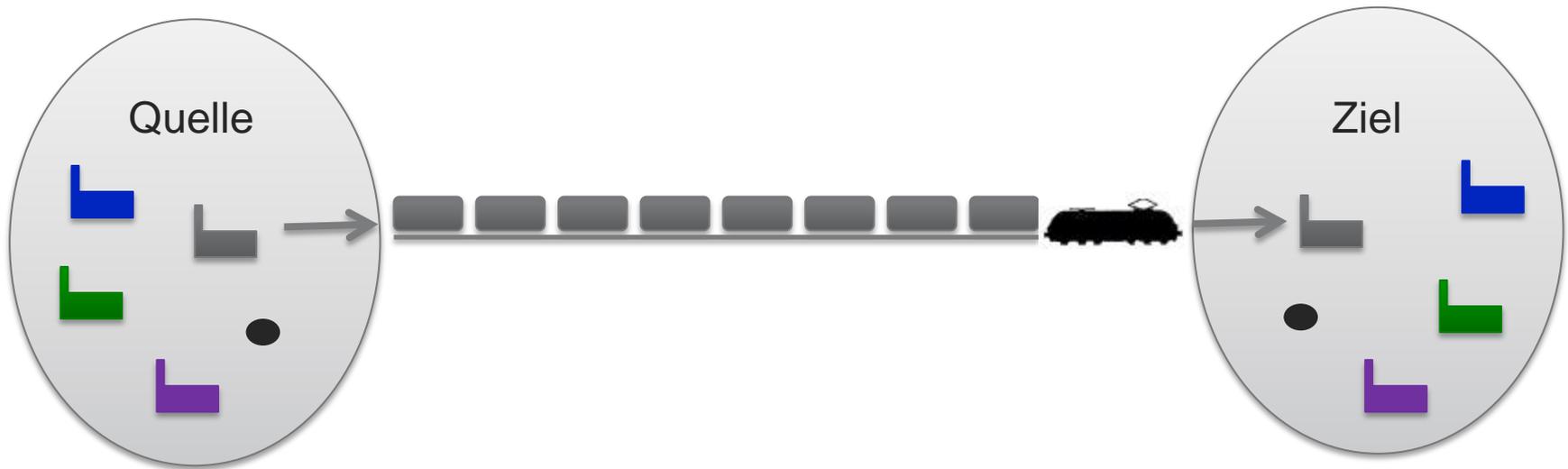
EIN VERGLEICH

EINZELWAGENLADUNGSVERKEHR

VERSUS

GANZZÜGE

Ganzzüge vs. EWV



 Betrieb/ Anschlussbahn

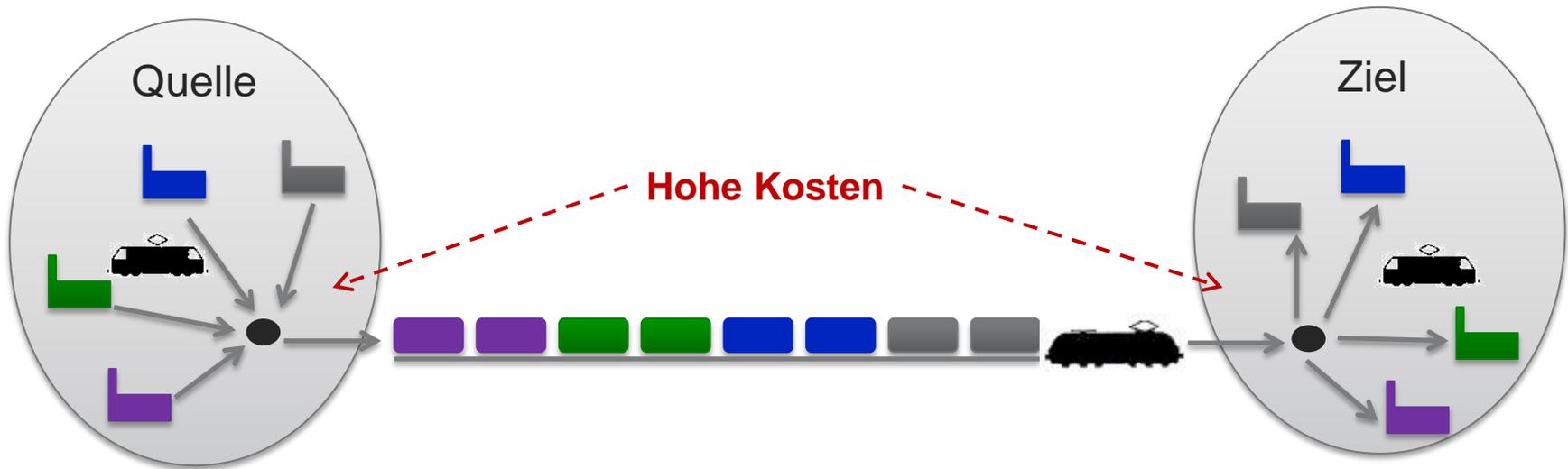
 Verschubknoten

Förderung von Ganzzügen?

- Bei Ganzzügen (außer jenen, die als UKV oder für die RoLa produziert werden) fallen i.d.R. nur die Kosten des Hauptlaufs an.
- Darüber hinaus ergeben sich im Vergleich zum EWW (bzw. UKV oder RoLa) keine zusätzlichen Kosten, die zu einem entsprechenden Wettbewerbsnachteil gegenüber der Straße führen.
- Konventionelle Ganzzüge sind jene Produktionsform des Schienengüterverkehrs, die gegenüber der Straße am wettbewerbsfähigsten ist.

→ Daher keine Förderung für konventionelle Ganzzüge!

Ganzzüge vs. EWV



 Betrieb/ Anschlussbahn

 Verschubknoten

Verkehrspolitische Zielsetzung der Förderung Schienengüterverkehr und insbesondere des EWV

- Die Förderung des Schienengüterverkehrs (SGV) soll
 - jene Produktionsformen des Schienengüterverkehrs betreffen,
 - die aufgrund ihrer Kostenstruktur am stärksten der Konkurrenz und dem Wettbewerb mit der Straße ausgesetzt sind!

→ ***Einzelwagenverkehr***

Gleichklang

SGV-Förderpolitik - neues Trassenpreisentgelt

SGV	
Gefördert: <ul style="list-style-type: none">• EWV• UKV• RoLa	Nicht gefördert: <ul style="list-style-type: none">• Konventionelle Ganzzüge
Trassenpreisentgelt (IBE)	
Manipulierter Güterverkehr = EWV, UKV, RoLa → kein Marktaufschlag	Nicht manipulierter Güterverkehr = konventionelle Ganzzüge → Marktaufschlag

SGV-Förderung (1)

Einzelwagenverkehr

- EWW-Förderung auf Tonnenkilometerbasis
- Differenzierung:
 - Nationaler Verkehr (höhere Förderung)
 - Grenzüberschreitender Verkehr (niedrigere Förderung)
- Transitverkehre werden nicht gefördert

SGV-Förderung (2)

Einzelwagenverkehr

- Fördersätze (Dezember 2012 – 2014)

Abgeltungssatz in EUR pro 1.000 tkm	
Inland	12,20
Ein- /Ausfuhr	5,60

- Fördersätze NEU nach Entfernungsklassen (Differenzierung Vor/Nachlauf und Hauptlauf (seit 2015))

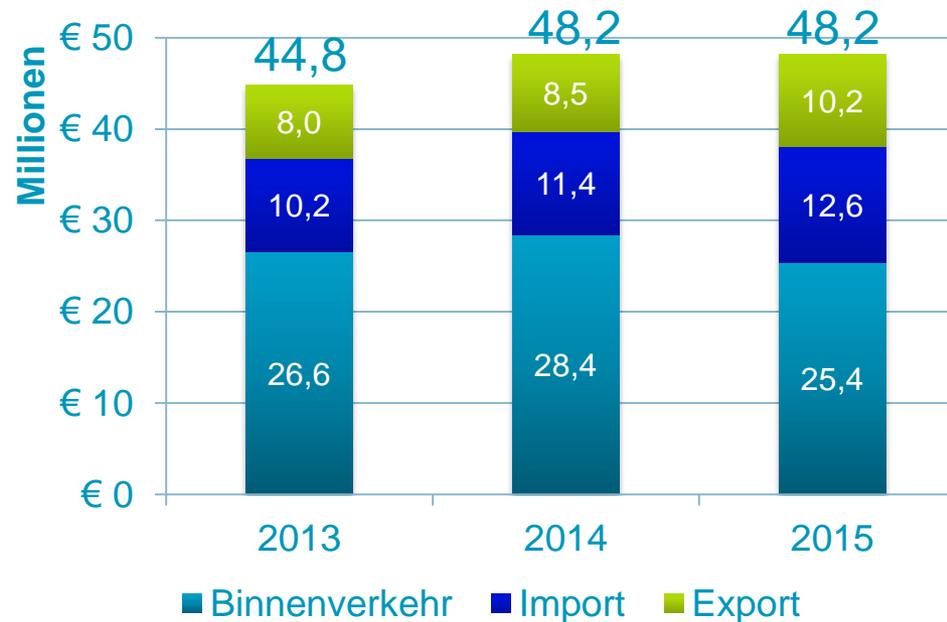
Abgeltungssatz in EUR pro 1.000 tkm		
Entfernungsklasse:	bis 100 km	ab 100 km
Inland	16,60	10,20
Ein- /Ausfuhr	16,60	5,60

→ Stärkere Förderung der **ersten und letzten Meile** (erster und letzter Zug)

SGV-Förderung (3)

Einzelwagenverkehr

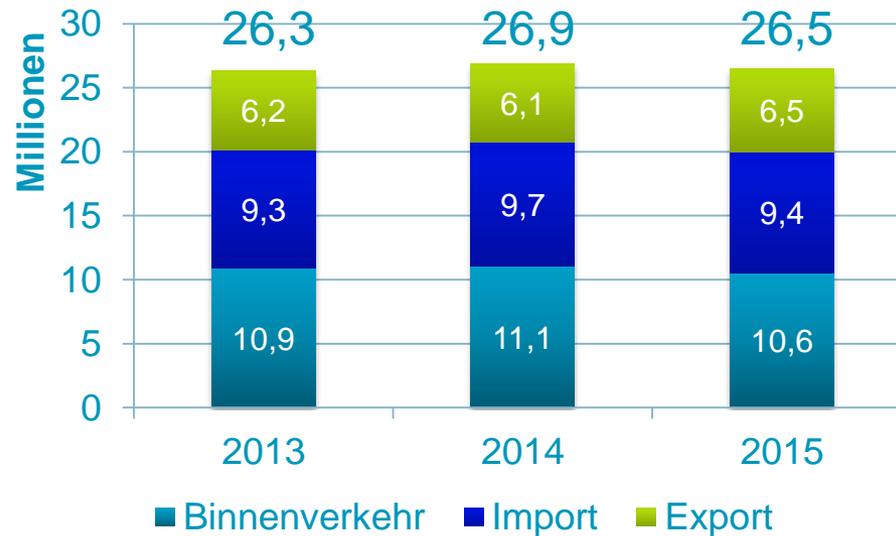
- Ausbezahlte Beihilfe im Jahr 2013, 2014 und 2015:



SGV-Förderung (4)

Einzelwagenverkehr

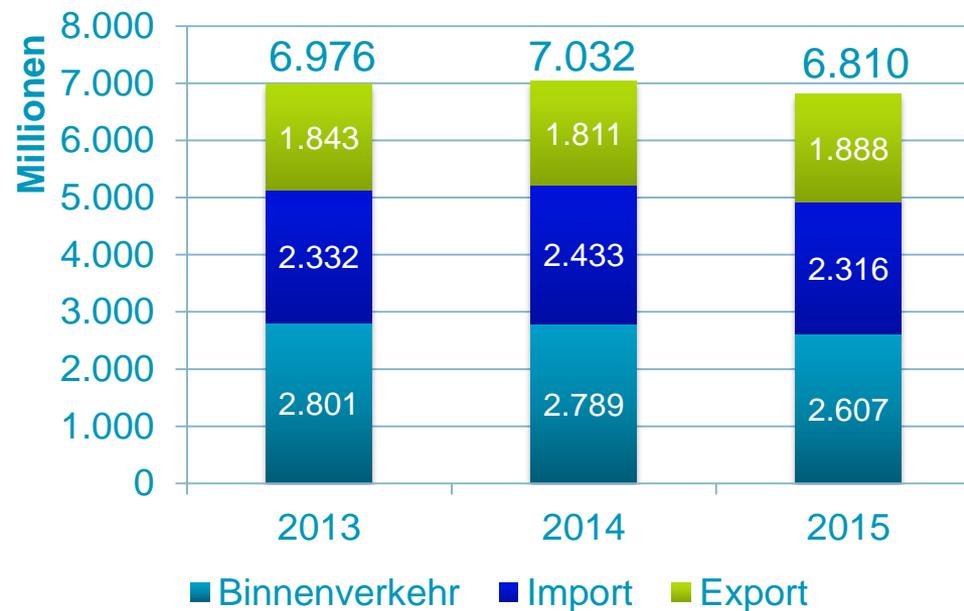
- Transportaufkommen (Tonnen) im Jahr 2013, 2014 und 2015:



SGV-Förderung (5)

Einzelwagenverkehr

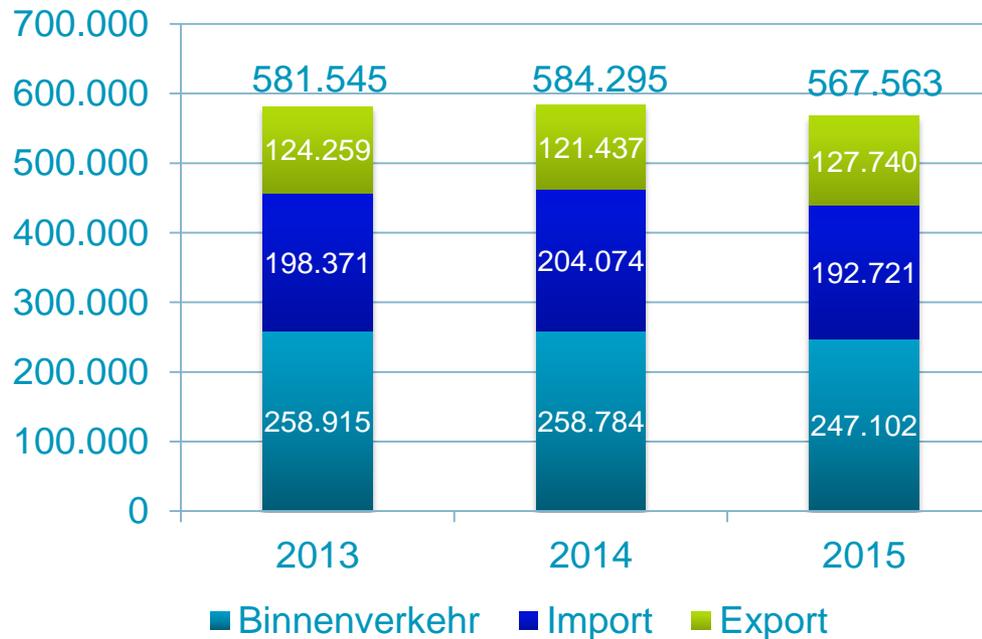
- Transportleistung (Tkm) im Jahr 2013, 2014 und 2015:



SGV-Förderung (6)

Einzelwagenverkehr

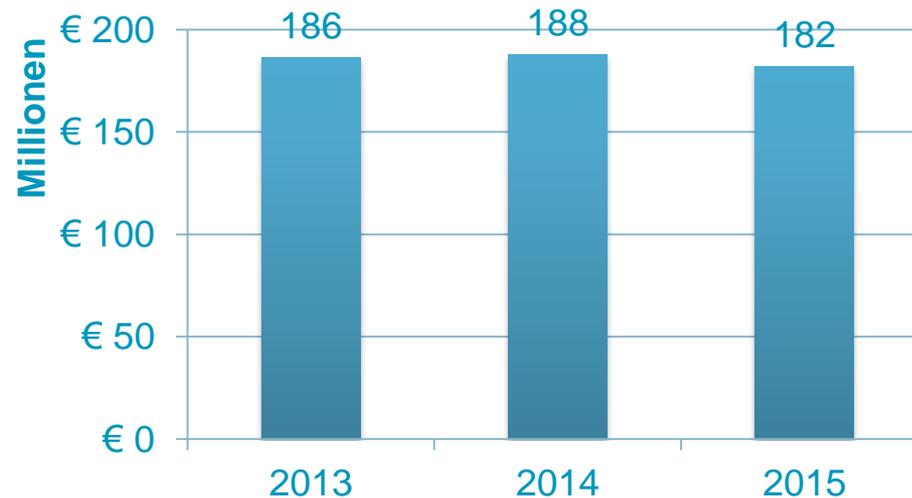
- Transportmengen (Wagen) im Jahr 2013, 2014 und 2015:



SGV-Förderung (7)

Einzelwagenverkehr

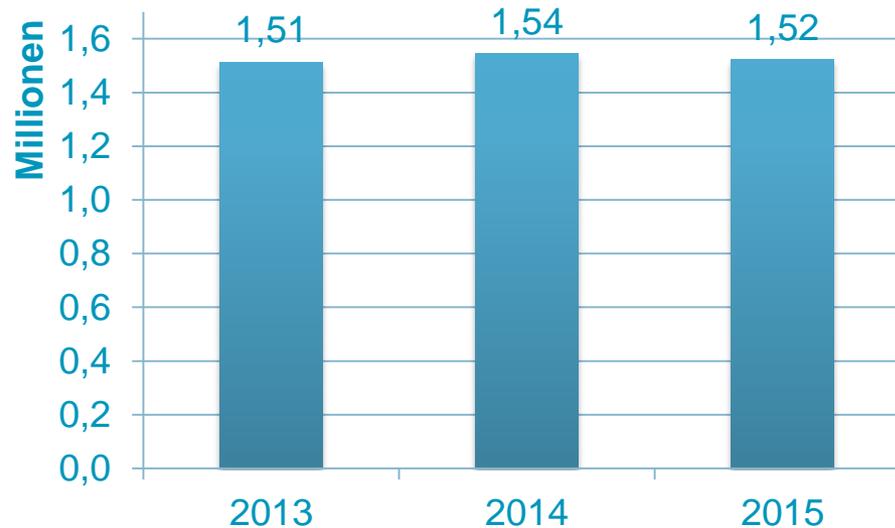
-Wirksamkeit der Beihilfe 2013, 2014 und 2015:
Vermiedene externe Kosten



SGV-Förderung (8)

Einzelwagenverkehr

-Wirksamkeit der Beihilfe 2013, 2014 und 2015:
Anzahl vermiedener LKW-Fahrten



Neues Förderprogramm ab 2018 (1)

Förderung Schienengüterverkehr SGV

- Das geltende SGV-Förderprogramm läuft bis 2017.
- Das mit dem laufenden SGV-Förderprogramm umgesetzte Grundmodell hat in der Vergangenheit gewirkt.

Neues Förderprogramm ab 2018 (2)

Einzelwagenverkehrsförderung

- Während in anderen europäischen Ländern der **EWV** stark zurückgegangen ist, blieb er in Ö **relativ stabil**.

Änderung Transportmenge in %	von 2013 auf 2014	von 2014 auf 2015
Tonnen	+ 2 %	- 1%
Tonnenkilometer	+ 1 %	- 3 %

Neues Förderprogramm ab 2018 (3)

Förderung Schienengüterverkehr SGV

- Mit den Vorbereitungen für ein SGV-Förderprogramm ab 2018 wurde bereits begonnen.
- Grundsätzlich hat sich das Förderprogramm bewährt und soll daher 2018ff weitergeführt werden.

Neues Förderprogramm ab 2018 (4)

Förderung Schienengüterverkehr SGV

- Um die beihilferechtlich zulässigen Obergrenzen für das SGV-Förderprogramm ab 2018 zu ermitteln, wurde eine Studie bei Herry Consult in Auftrag gegeben. Der Endbericht der Studie wird Ende September 2016 vorliegen.
- Zwischenergebnis:
 - Beihilferechtlicher Spielraum ist vorhanden und soll genutzt werden

Neues Förderprogramm ab 2018 (5)

Studie „Optimierung der Beihilfen für den EWW“ („Brenner-Kores Studie“)

- Für den EWW wurde von der SCHIG (Abwicklungsstelle SGV-Förderung) eine Studie bei Brenner-Kores in Auftrag gegeben.
- Die Studie wurde bereits im Mai 2016 im Rahmen der Veranstaltung „Schienengütertransport optimal unterstützen“ der Öffentlichkeit präsentiert.
- Studie wird vom bmvit bei der Ausarbeitung des neuen Fördersystems für den EWW berücksichtigt

Neues Förderprogramm ab 2018 (6)

Studie „Optimierung der Beihilfen für den EWW“ („Brenner-Kores Studie“)

- Der Vorschlag der Studie deckt sich weitgehend mit dem bestehenden Modell für die Förderung des EWW und kommt im Ergebnis zu einem ähnlichen Fördersystem wie es bereits besteht.
- Vorschläge der Brenner-Kores Studie im Detail:
 - Sätze für Verkehre zw. Vershubknoten und Ziel bzw. Quelle bis 120 km: 22,07 € / 1000 Tonnenkilometer
 - Keine Förderung der „Hauptläufe“ (Verkehre zw. Vershubknoten)

SGV-Förderung EWW

Status Quo

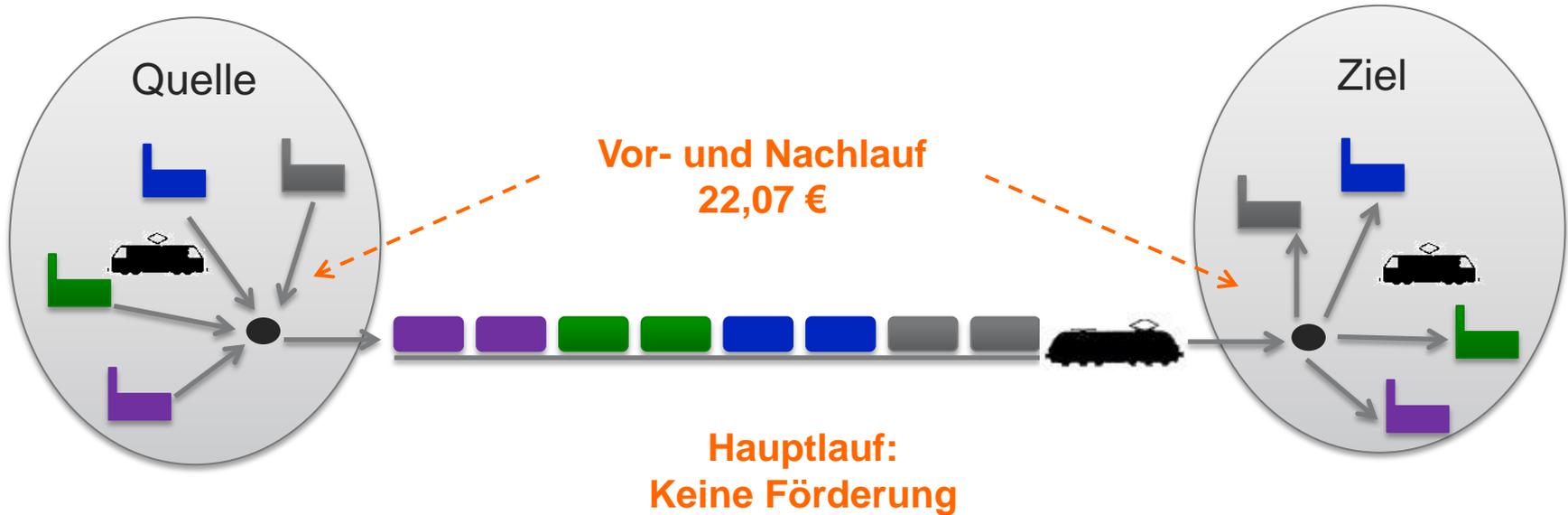


 Betrieb/ Anschlussbahn

 Verschubknoten

SGV-Förderung EWW

Vorschlag Brenner-Kores Studie

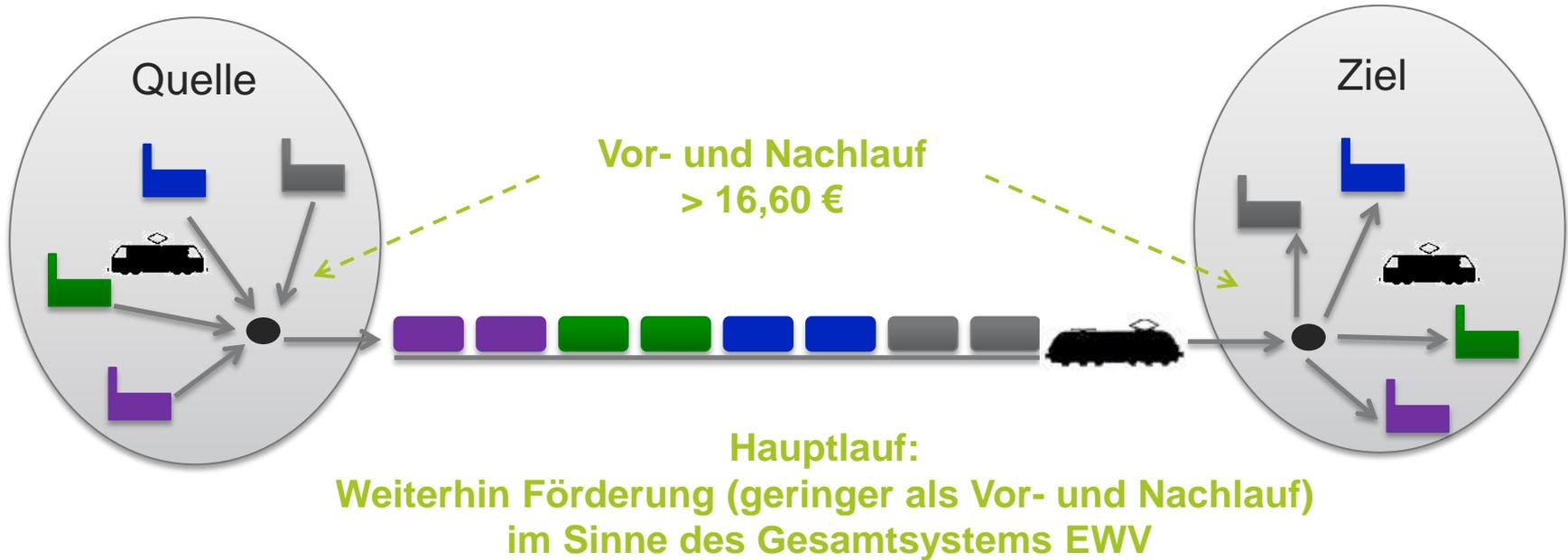


 Betrieb/ Anschlussbahn

 Verschubknoten

SGV-Förderung EWW

Überlegungsstand bmvit



 Betrieb/ Anschlussbahn

 Verschubknoten

Zusammenfassung

- In Österreich wird das Ziel verfolgt, das Marktsegment Einzelwagenverkehr, das für die bisherige positive Bilanz des Schienenanteils am Modal Split wesentlich mitverantwortlich ist, beizubehalten.
- Ohne Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs bestünde die Gefahr, dass sich der Schienenverkehr ganz oder teilweise aus der Fläche zurückzieht.
- Güterverkehr in der Fläche ist ein wirtschaftspolitischer und standortpolitischer Faktor.

→ daher weiterhin Förderung des EWV erforderlich



***Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!***

© Manfred Horvath

Copyright Foto: Manfred Horvath