

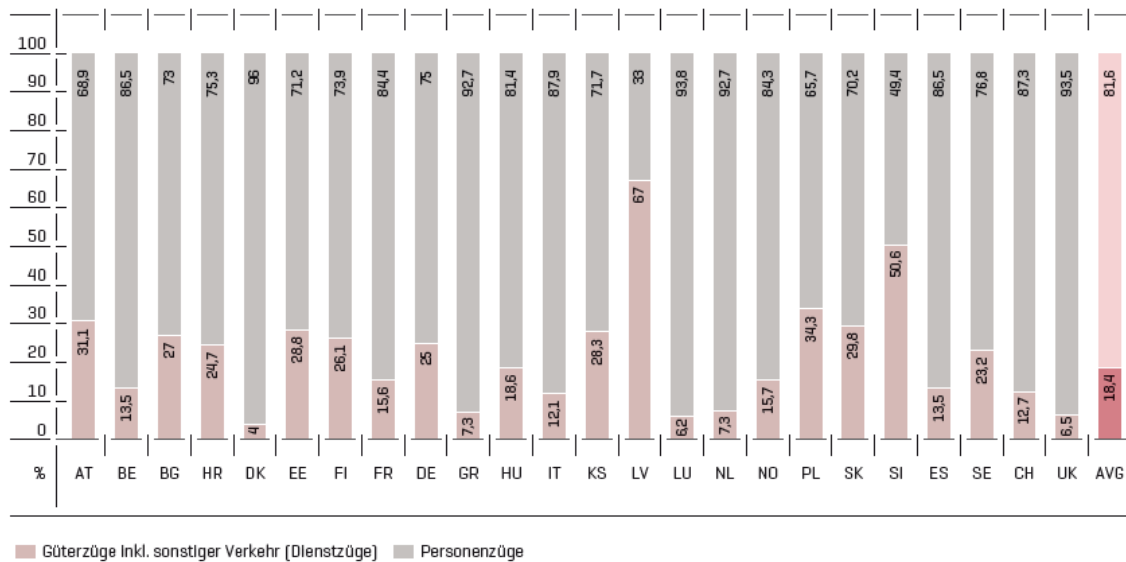
## 5. IRG-Rail Annual Market Monitoring Report

### Die österreichische Bahn im europäischen Vergleich

- Österreich EU-weit weiterhin auf Platz eins beim Bahnfahren
- Zugangebot in Österreich stark genutzt, durchschnittlich 1.427 Kilometer mit der Bahn pro Person pro Jahr
- EU-Vergleich: Schienengüterverkehr in Österreich mit hohem Stellenwert
- österreichisches Schienennetz stärker für Personenverkehr als für Güterverkehr genutzt

Im April 2017 erschien der fünfte Marktbericht der Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail), der sich mit den Entwicklungen im Schienenverkehr 2015 in 24 Ländern befasst. Die Schwerpunkte des aktuellen Berichtes liegen auf der Wettbewerbsentwicklung, der Nutzung der Schiene im europäischen Vergleich und auf dem Nutzen für Passagiere. Zudem ist zum ersten Mal eine detaillierte Analyse der Wettbewerbssituation in den einzelnen Ländern und die internationalen Tätigkeiten der Marktteilnehmer dargestellt.

Die österreichische Schienen-Control bildet mit 28 weiteren unabhängigen Eisenbahnregulierungsbehörden die „Independent Regulators Group-Rail<sup>1</sup>“ (IRG-Rail) mit dem Ziel, Homogenität in der europäischen Bahnregulierung herzustellen.



Anmerkung Güterverkehr: Dienstzüge [Leerfahrten mit Lokzügen] sind eingerechnet, da in vielen Ländern keine Differenzierung vorgenommen wird.

**Abb. 1: Netznutzung nach Verkehrsart (Güter- bzw. Personenverkehr), Anteil an den Zugkilometern im Jahr 2015.** Quelle: IRG-Rail Marktbericht

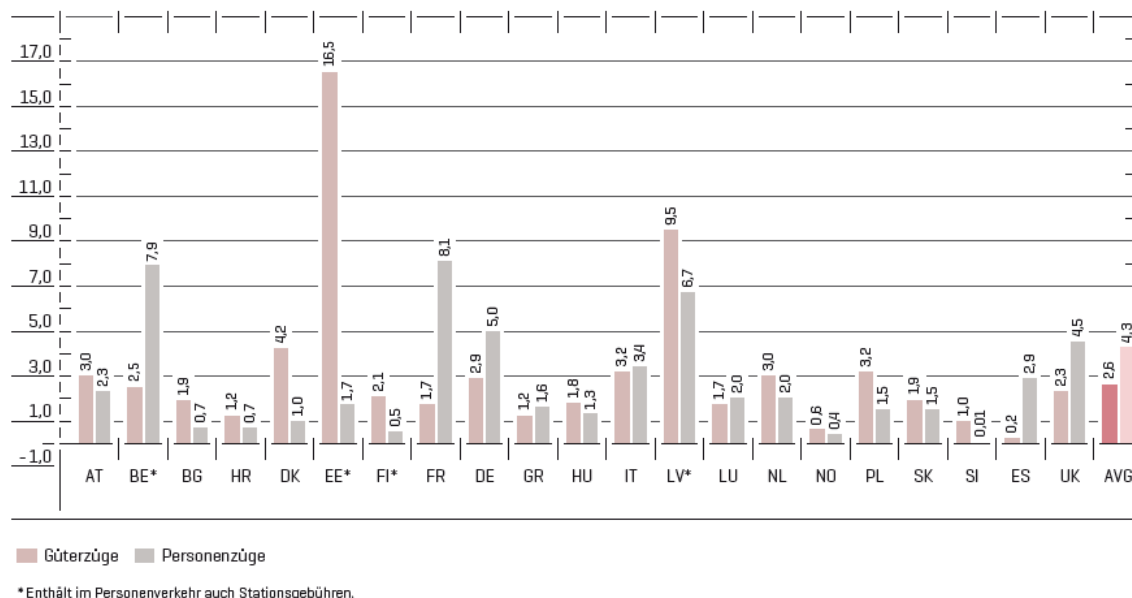
Das Schienenverkehrsnetz in den untersuchten Ländern wird zu über 80 Prozent für den Personenverkehr und nur zu rund 20 Prozent für den Güterverkehr genutzt. Auch im österreichischen Schienenverkehrsnetz ist der Personenverkehrs-Anteil an den insgesamt zurückgelegten 159,8

<sup>1</sup> Mitglieder sind neben Österreich: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Kosovo, Kroatien, Lettland, Luxemburg, Mazedonien, Niederlande, Norwegen, Polen, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien und Ungarn. Neu hinzugekommen sind: Portugal, Irland, Serbien und Rumänien, allerdings scheinen diese Länder nicht im 5. Marktbericht auf.

Millionen Zugkilometern mit 68,9 Prozent deutlich stärker als jener des Güterverkehrs. Dennoch hat der Güterverkehr in Österreich mit 31,1 Prozent Anteil eine größere Bedeutung als in anderen Ländern, der europäische Durchschnitt liegt bei 18,4 Prozent. Das liegt vor allem daran, dass in Österreich im Gegensatz zu vielen anderen Ländern nach wie vor die Bedienung der Fläche im Einzelwagenverkehr<sup>2</sup> und nicht nur der Ganzzugverkehr auf den Hauptachsen eine wichtige Rolle spielt.

Den höchsten Güterverkehrs-Anteil weisen Lettland und Slowenien auf – in beiden Ländern ist der Personenverkehr aufgrund der unzureichend ausgebauten Infrastruktur und der starken Konkurrenz durch Busbetreiber relativ schwach ausgebildet. Daher fahren in Lettland und Slowenien nur wenige Personenzüge und somit ist der Anteil des Güterverkehrs an der Netznutzung höher.

Auch in Polen hat der Güterverkehr mit 34,4 Prozent einen hohen Anteil an der Netznutzung (Zugkilometer). Das ist vor allem darauf zurückzuführen, dass Polen über eine ausgeprägte Schwerindustrie verfügt, deren Grundstoffe Massengüter wie Kohle und Erz sind, die aufgrund ihrer Bahn-Affinität vorwiegend auf der Schiene transportiert werden.



**Abb. 2: Durchschnittlicher Erlös des Infrastrukturbetreibers aus den Gebühren für das Mindestzugangspaket (Euro je Zugkilometer) im Jahr 2015.** Quelle: IRG-Rail Marktbericht

Wie Abbildung 2 zeigt, gibt es zwischen den Ländern deutliche Unterschiede bei den durchschnittlichen Einnahmen der Infrastrukturbetreiber aus dem sogenannten Mindestzugangspaket, das für die reine Zugfahrt von A nach B verrechnet wird (Trassengebühr). Innerhalb der einzelnen Länder kann es jedoch durchaus zu Spreizungen kommen, da verschiedene Strecken und Zugkategorien unterschiedlich bepreist sein können.

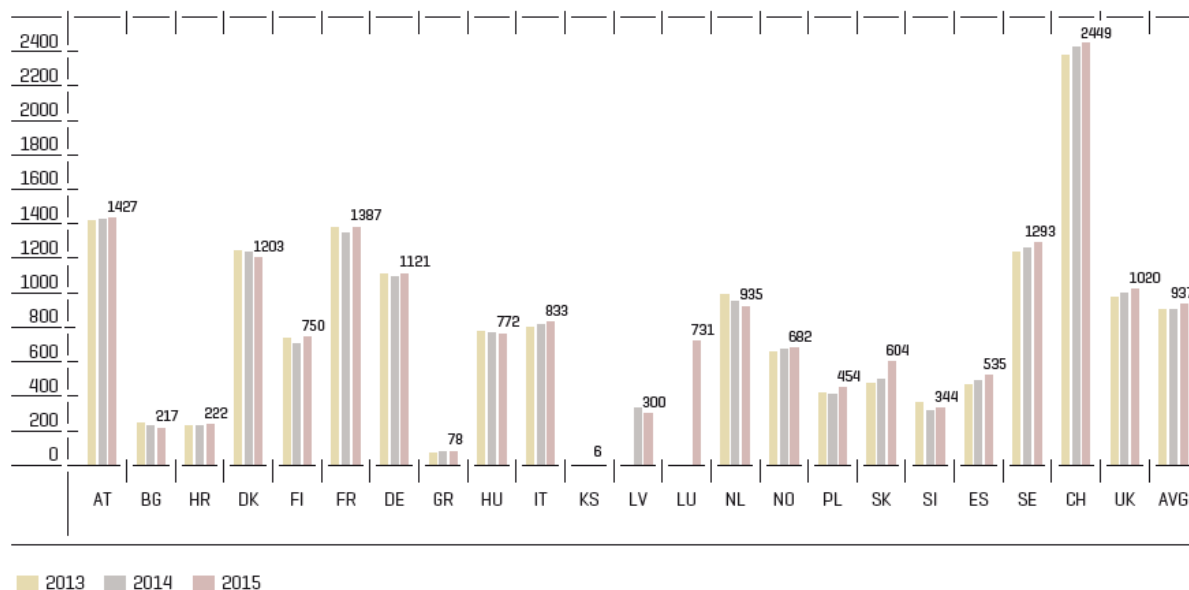
Im Güterverkehr bewegen sich die Trassengebühren zwischen 0,20 Euro in Spanien und 16,50 Euro in Estland. Die Werte für Estland und Lettland liegen um ein Vielfaches über dem europäischen Durchschnitt von 2,60 Euro und spiegeln die dort aufgrund des Breitspurnetzes üblichen hohen Zuggewichte wider. Das Breitspurnetz hat andere technische Spezifikationen und erlaubt daher

<sup>2</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.

höhere Achslasten und längere Züge (bis zu 5.000 Tonnen, im mitteleuropäischen Schienenverkehrsnetz maximal 2.000 Tonnen). Das Zuggewicht ist in der Regel ein bedeutsamer Faktor bei der Berechnung des Benützungsentgelts. In Österreich liegt die durchschnittliche Trassengebühr für den Güterverkehr mit 3,00 Euro geringfügig über dem Durchschnitt. Das ist vor allem darauf zurückzuführen, dass Österreich ein Transitland ist, weshalb viel Güterverkehr auf den beiden gut ausgebauten Hauptachsen Brenner- und Donauachse stattfindet. Bei diesen handelt es sich im Vergleich zu den Nebenbahnen in der Fläche um teurere Streckenkategorien.

Im Personenverkehr reicht die Bandbreite der Trassengebühren von 0,01 Euro in Slowenien bis 8,1 Euro in Frankreich. Grund für das niedrige Benützungsentgelt in Slowenien ist, dass der Personennahverkehr fast gänzlich über das Infrastrukturbenützungsentgelt gefördert wird und nicht wie in den meisten anderen Ländern auch über gemeinwirtschaftliche Leistungen (Verkehrsdiensteverträge). In Frankreich gibt es hingegen ein sehr großes Hochgeschwindigkeitsnetz, für dessen Erhaltung der Infrastrukturbetreiber keine staatlichen Zuschüsse erhält, sondern hohe Nutzungsgebühren berechnet. Diese liegen auch in Belgien (hier sind jedoch die Stationsgebühren einbezogen) und Lettland, aber auch in Deutschland knapp über dem Durchschnitt.

Österreich liegt mit einem Wert von 2,30 Euro unter dem europäischen Durchschnittswert von 4,30 Euro. Dieser Wert wird auch von den teils geringen Zuggewichten im Regionalverkehr beeinflusst, weil in Österreich im Vergleich zu anderen Ländern nach wie vor viel Personenverkehr auf Nebenbahnen abgewickelt wird und dort leichtere Fahrzeuge im Einsatz sind.

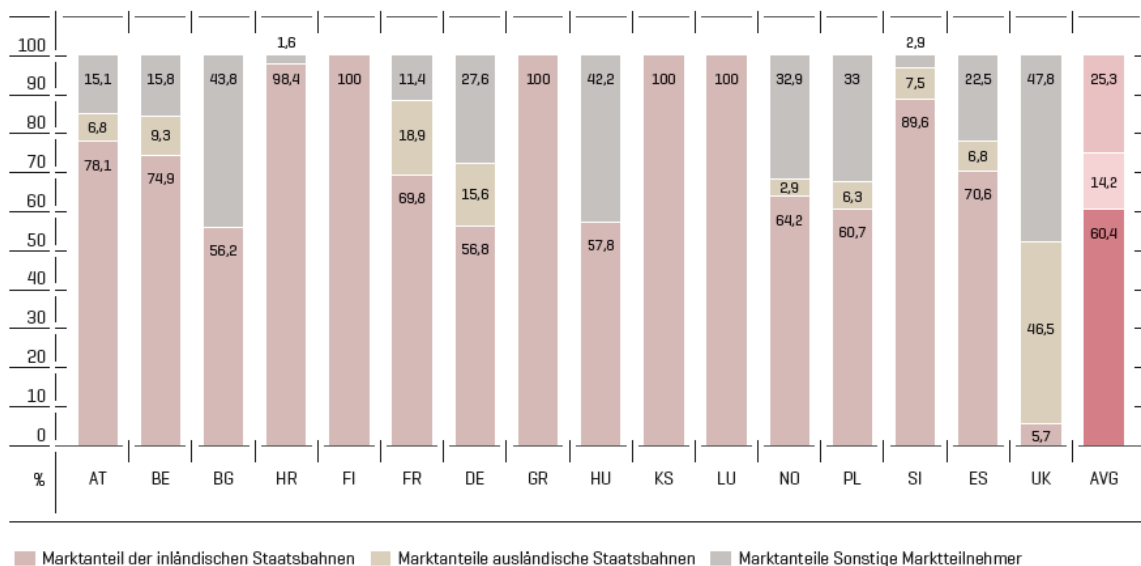


**Abb. 3: Pro Jahr durchschnittlich zurückgelegte Entfernung je Einwohnerin und Einwohner 2015 (in Kilometer).** Quelle: IRG-Rail Marktbericht

2015 haben europäische Bahnreisende im Durchschnitt 937 Kilometer mit der Bahn zurückgelegt. Österreich verzeichnet seit dem Jahr 2011 einen kontinuierlichen Anstieg bei den durchschnittlich pro Jahr und Person zurückgelegten Bahnkilometern. Dieser Trend setzt sich auch im aktuellen Bericht fort. Statistisch betrachtet legte 2015 jede Österreicherin bzw. jeder Österreicher 1.427 Kilometer mit der Bahn zurück. Dieser hohe Wert resultiert nicht zuletzt aus Infrastrukturausbaumaßnahmen, die den Schienenpersonenverkehr deutlich attraktiver gemacht haben. So hat zuletzt der Ausbau der Weststrecke zu einer Steigerung geführt. Spürbare Steigerungen sind auch mit dem Ausbau der Südachse (Semmering-Basistunnel, Koralmbahn) zu erwarten.

Österreich bleibt damit weiterhin das Bahnfahrland Nummer eins unter den EU-Mitgliedstaaten. Dahinter liegen Frankreich mit 1.387 Kilometern und Schweden mit 1.293 Kilometern, gefolgt von Dänemark, Deutschland und dem Vereinigten Königreich.

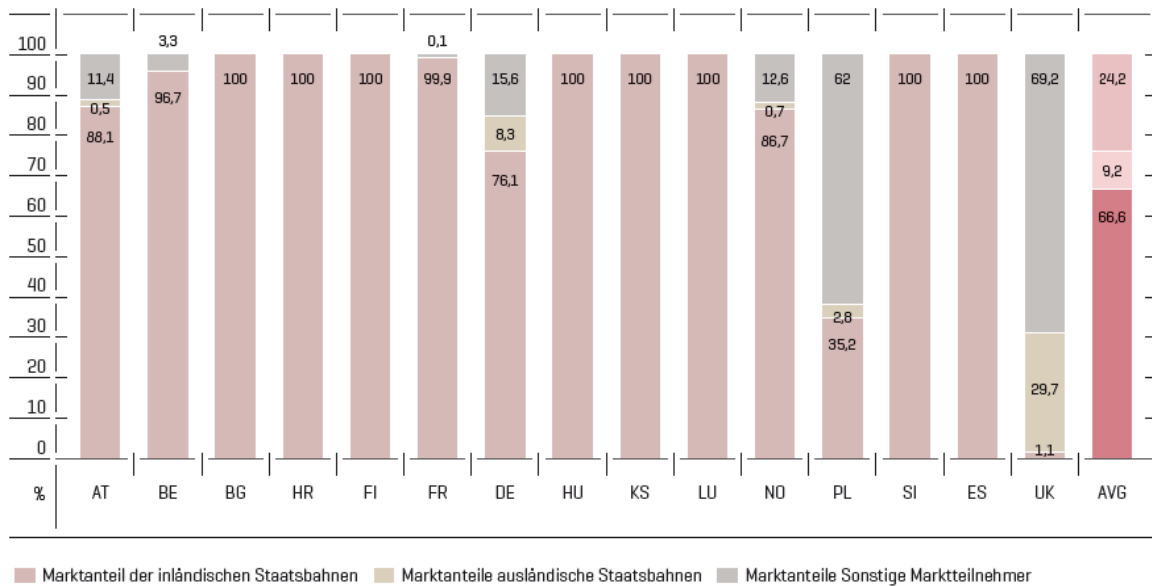
Mit dem aktuellen Marktbericht liegen zum zweiten Mal Werte aus der Schweiz vor, die ihre Position als führendes Bahnland im Personenverkehr mit 2.449 Kilometern pro Person und Jahr bestätigt hat. Alle anderen Länder liegen unter dem europäischen Durchschnitt.



**Abb. 4: Anteile an den Güterzugkilometern nach Herkunft des Eisenbahnverkehrsunternehmens 2015.** Quelle: IRG-Rail Marktbericht

Im europäischen Durchschnitt erbringen die Wettbewerbsbahnen in den einzelnen Märkten 39,6 Prozent der Gütertransporte auf der Schiene. Der vergleichsweise hohe Durchschnitt ist vor allem auf die hohen Anteile der Wettbewerbsbahnen im Vereinigten Königreich und in Deutschland zurückzuführen.

In Österreich erbringt der Incumbent Rail Cargo Austria (RCA) 78,1 Prozent der insgesamt 40,7 Millionen im Güterverkehr gefahrenen Kilometer. Lediglich 6,8 Prozent der Güterzugkilometer werden im österreichischen Schienennetz von ausländischen Incumbents erbracht (vor allem TX Logistik im Eigentum von Trenitalia, PKP Cargo, SZ Cargo). 15,1 Prozent sind anderen Marktteilnehmern zuzurechnen. 2014 hatte die RCA noch 81 Prozent der Güterzugkilometer in Österreich erbracht. Das zeigt, dass der Wettbewerb im Schienengüterverkehr zunimmt.

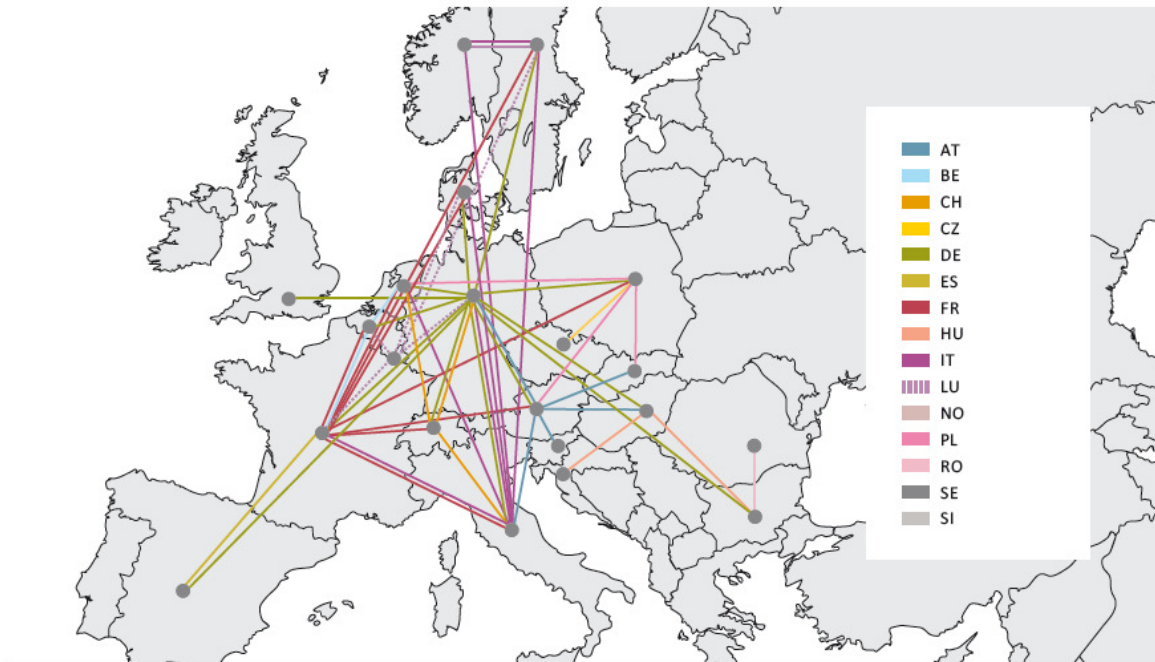


**Abb. 5: Anteile an den Personenzugkilometern nach Herkunft des Eisenbahnverkehrsunternehmens 2015.** Quelle: IRG-Rail Marktbericht

Im europäischen Personenverkehr erbringen die Wettbewerbsbahnen in den einzelnen Märkten durchschnittlich 33,4 Prozent der insgesamt gefahrenen Personenzugkilometer<sup>3</sup>. Der relativ hohe Anteil kommt vor allem dadurch zustande, dass in Polen und im Vereinigten Königreich ausländische Incumbents und andere Marktteilnehmer einen vergleichsweise hohen Anteil an den gefahrenen Personenzugkilometern haben. In Spanien, Slowenien, Luxemburg, dem Kosovo, Ungarn, Finnland, Kroatien und Bulgarien gibt es keinen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr.

Bezogen auf Landesgröße und Bevölkerung gibt es in Österreich mit 11,4 Prozent von anderen Marktteilnehmern erbrachten Personenzugkilometer einen starken Wettbewerb. Insgesamt wurden 111,5 Millionen Personenzugkilometer im Jahr 2015 gefahren. Davon erbringt der österreichische Incumbent ÖBB-Personenverkehr 88,1 Prozent, nur 0,5 Prozent werden von ausländischen Incumbents (z. B. DB Regio) gefahren.

<sup>3</sup> Personenzugkilometer: Zugsangebot. Personenkilometer: Zugnachfrage



**Abb. 6: Tätigkeit von Incumbents in ausländischen Märkten.** Quelle: IRG-Rail Marktbericht

Abbildung 6 zeigt die Aktivitäten der Incumbents in anderen Ländern. Insbesondere die Deutsche DB Cargo ist in anderen Ländern sehr aktiv. Auch die Rail Cargo Austria (RCA) verfolgt das Ziel, die Marktanteilsverluste, die sich aus der Öffnung des österreichischen Eisenbahnmarktes ergeben haben, durch den Markteintritt in anderen Ländern auszugleichen. So ist die RCA in Deutschland, Ungarn, der Slowakei, Slowenien, Italien und mittlerweile auch in Rumänien, Kroatien, Tschechien und Bulgarien aktiv. Umgekehrt sind in Österreich die DB Cargo (Deutschland), SZ Cargo (Slowenien), PKP Cargo (Polen) und die TX Logistik als Tochter der italienischen Trenitalia tätig.

Abgesehen von der RCA sind auch die österreichischen Mitbewerber, die sogenannten Privatbahnen, zunehmend im Ausland aktiv. Die LTE Logistik- und Transport GmbH fährt in den Niederlanden, Deutschland, Tschechien, Ungarn, Slowenien und Rumänien, die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH wickelt vor allem Verkehre in Deutschland ab. Auch RTS Rail Transport Service GmbH, Ecco-Rail GmbH und Cargo Service GmbH sind im Ausland tätig. Das zeigt, dass die Internationalisierung des Schienengüterverkehrs kontinuierlich voranschreitet, da Eisenbahnunternehmen nicht mehr in Kooperation fahren sondern ihre Verkehre selbst abwickeln.