

Liebe Leserin, lieber Leser,

wir berichten Ihnen in der vorliegenden Newsletter-Herbstaussgabe aus unserer Regulierungsarbeit und aus der Marktbeobachtung.

Im Verfahren zu Last-Mile-Services erließ die Schienen-Control Kommission einen Bescheid gegenüber einem Betreiber von Serviceeinrichtungen, der daraufhin die relevanten Verträge vorlegte.

Des Weiteren konnte die Schienen-Control Kommission in einem Verfahren erwirken, dass ein Infrastrukturbetreiber eine geplante Gleislängen-Reduktion in einem Bahnhof überprüfte und verringerte. So konnte ein Eisenbahnverkehrsunternehmen seine Trassenbestellung für einen langen Güterzug ab Herbst 2021 doch wie gewünscht vornehmen.

Erfahren Sie außerdem die Marktzahlen des zweiten Quartals 2021: Bei der Güterverkehrsleistung gibt es beispielweise ein deutliches Plus im Vergleich zu 2020. Die Zuwächse im Personenverkehr fielen hingegen geringer aus.

Herzlichst, Ihre

Maria-Theresia Röhler

Geschäftsführerin der Schienen-Control GmbH und Leiterin der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte

Aktuelles aus der Regulierungsarbeit

Last-Mile-Services

Die Schienen-Control Kommission führte ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren betreffend Last-Mile-Services. Ein Betreiber von Serviceeinrichtungen, der die Beförderung von Schienenfahrzeugen von und zu Verschubbahnhöfen und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Verschubeinrichtungen anbietet, hat diese Zusatzleistung sämtlichen beantragenden Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung zu gewähren (§ 58b Abs 2 Z 4 EisbG [Eisenbahngesetz]). Der Betreiber hat der Schienen-Control Kommission Verträge über diese Leistungen vorzulegen (§ 73a Abs 2 EisbG).

Die von der Schienen-Control Kommission geprüften Last-Mile-Services umfassen die Beistellung und Abholung von Fahrzeugen als Verschubfahrt, insbesondere auf Anschlussbahnen und Ladegleisen. Die Beistellung der Schienenfahrzeuge beinhaltet deren Beförderung von und zu Verschubbahnhöfen und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Verschubeinrichtungen iSv § 58b Abs 2 Z 4 EisbG.

Im Verfahren der Schienen-Control Kommission vertrat das Unternehmen, welches die Last-Mile-Services anbietet, den Standpunkt, dass diese Leistungen nicht die Kriterien einer Zusatzleistung gemäß §

58b Abs 2 Z 4 EisbG erfüllen. Daher handle es sich nicht um regulierte Leistungen und Verträge seien nicht der Schienen-Control Kommission vorzulegen.

Mit (Teil-)Bescheid vom 27. Juli 2021 erteilte die Schienen-Control Kommission dem Unternehmen den Auftrag, die Verträge über Last-Mile-Services vorzulegen. Diesem Auftrag kam das Unternehmen nach. Außerdem erweiterte es auf Ersuchen der Schienen-Control Kommission die Liste der Standorte, an denen es Last-Mile-Services anbietet. Die Schienen-Control Kommission stellte das Wettbewerbsüberwachungsverfahren daraufhin ein.

Reduktion der Gleislängen in einem Bahnhof

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die Schienen-Control Kommission darüber informiert, dass seine Trassenbestellung für einen langen Güterzug ab Herbst 2021 abgelehnt wurde. Die Ablehnung erfolgte, weil im relevanten Bahnhof auf einer eingleisigen Strecke zu dieser Zeit nicht mehr die erforderliche Gleislänge von 642 Meter zur Verfügung stehen wird. Die Gleislänge ist für die Triebfahrzeugmanipulation (Ankoppeln eines Nachschub-Triebfahrzeugs) erforderlich. Der Infrastrukturbetreiber plante eine Reduktion der Gleislänge im Bahnhofsbereich auf 610 Meter. Im Rahmen des Verfahrens der Schienen-Control Kommission überprüfte der Infrastrukturbetreiber das Projekt nochmals und konnte eine Reduktion auf lediglich 633 Meter zusagen. Diese Länge reicht aus, damit das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinem (langen) Güterzug im Bahnhofsbereich das zweite Triebfahrzeug begeben kann. Somit stellte die Schienen-Control Kommission das Verfahren ein.

Marktbeobachtung

Marktzahlen des zweiten Quartals 2021

Die Leistungsdaten der ÖBB-Infrastruktur zeigen für das zweite Quartal 2021 gegenüber jenem aus 2020 ein deutliches Plus von über 26 Prozent bei der Güterverkehrsleistung (bei 17 Prozent mehr Zugfahrten). Interessanterweise bedeutet das neben dem zweiten Quartal 2019 und dem vierten Quartal 2018 den höchsten Wert aller bisher verfügbaren Daten seit 2011. Auch im Vergleich zum ersten Quartal 2021 stellt das ein Plus von knapp fünf Prozent dar. Die Güterzugkilometer sind im direkten Vergleich der jeweils zweiten Quartale der Jahre 2020 und 2021 ebenfalls um beträchtliche 22 Prozent angestiegen, gegenüber dem Vorquartal 2021 um etwas mehr als drei Prozent.

Weniger stark waren die Zuwächse im Personenverkehr: Zwischen dem zweiten Quartal 2020 und dem zweiten Quartal 2021 waren es zwar noch 16 Prozent, allerdings nur knapp ein Prozent im Vergleich zum ersten Quartal 2021. Aktuell befinden wir uns damit nahe an den Personenzugkilometerwerten von 2018 und 2019. Die Anzahl der Zugfahrten im Personenverkehr hat sich nach den COVID-19-bedingten Rückgängen 2020 ebenfalls wieder stabilisiert.

Die Verkehrsleistung der Rail Cargo Austria erholte sich gegenüber dem ersten Quartal um sechs Prozent. Momentan beträgt ihr Marktanteil hier knapp 63 Prozent und somit drei Prozentpunkte weniger als im Gesamtjahr 2020.

Der Anteil des sogenannten klassischen Ganzzugverkehrs an der Verkehrsleistung des Gesamtgüterverkehrs liegt derzeit bei 38 Prozent, zusammen mit dem Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) ergibt sich ein Anteil von knapp über 70 Prozent. Die restlichen 30 Prozent entfallen auf den Einzelwagenverkehr. Gründe für die gute Entwicklung sind die starke Industrienachfrage (Kohle, Erz, Koks, Kalk etc.), sehr gute Holzpreise und eine hohe Konsumnachfrage (spürbar im KLV), aber auch der Mangel an Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern in Deutschland.

Europaweit verzeichnete der KLV laut Kombiverkehrsverband UIRR im zweiten Quartal 2021 ein historisches Wachstum von rund 26 Prozent gegenüber 2020. Der rekordhohe Ölpreis habe zusätzlich dazu beigetragen, dass der KLV das während der Pandemie gewonnene Neugeschäft halten konnte.

Marktteilnehmer international/national

In zwei ÖBB-Teilgesellschaften kommt es zu Veränderungen im Vorstand. Bei der Rail Cargo Austria übernimmt Anfang 2022 Gottfried Eymmer (ehemals Euro Cargo Rail) den Vertrieb von Thomas Kargl und ist dann dritter Vorstand neben Clemens Först und Imre Kovács. Bei der ÖBB-Infrastruktur ist Judith Engel ab Anfang 2022 im Vorstand für Infrastrukturanlagenbereitstellung mit den Schwerpunkten Neu- und Ausbau von Bahninfrastruktur sowie Instandsetzung und Wartung der Anlagen zuständig. Der bisherige Vorstand Franz Bauer geht in Pension.

Neu bei der Teilgesellschaft ÖBB-Technische Services ist, dass das Unternehmen künftig als „ÖBB Train Tech“ und mit neuem Logo auftritt. Die Rechtsform (ÖBB-Technische Services GmbH) bleibt hingegen unverändert.

Christoph Korherr ist seit Anfang August neuer Geschäftsführer des CAT (City Airport Train) und folgt dort Belina Neumann nach. Der Betrieb des CAT wird voraussichtlich im Frühjahr 2022 wieder aufgenommen werden.

Die Bahnstrecke Haiding–Eferding–Aschach an der Donau wurde mit Landtagsbeschluss vom Juli 2021 rückwirkend ab Jänner von der Schiene OÖ als neues Eisenbahninfrastrukturunternehmen übernommen. Die Betriebsführung bis Jahresende erfolgt allerdings noch durch die ÖBB-Infrastruktur.

Die schweizerische Hupac-Gruppe beteiligt sich seit August mit etwas mehr als vier Prozent an WienCont (umschlagsstärkstes trimodales Container-Terminal Österreichs). Größter Gesellschafter ist nach wie vor das Unternehmen Hafen Wien (91,7 Prozent). Die Transitverkehre von Hupac via Österreich sind 2021 laut Angaben des Unternehmens um beinahe zehn Prozent gestiegen. Darüber hinaus wurde seitens WienCont eine Kooperation mit dem Trailer-Innovator Helrom (in Österreich als Eisenbahnverkehrsunternehmen im Kombinierten Verkehr tätig) bekanntgegeben, die regelmäßige Verkehre für vorwiegend nicht-kranbare Trailer zwischen Wien und Düsseldorf beinhaltet.

Die österreichische Firma RHI Magnesita (Weltmarktführerin für Feuerfestprodukte) hat Ende August ein Terminal für Kombinierten Verkehr in Hochfilzen eröffnet. Geplant ist ein jährlicher Umschlag von 9.000 Containern.

Das spanische Eisenbahnunternehmen Renfe hat als Teil seiner Internationalisierungsstrategie 50 Prozent des Kapitals der privaten tschechischen Eisenbahngesellschaft Leo Express erworben und dadurch

Zugang zum mitteleuropäischen Markt erlangt. Über die Beteiligung kann Renfe nun unmittelbar an öffentlichen Ausschreibungen in Deutschland, Polen und Tschechien teilnehmen.

Die ERA (Eisenbahnagentur der Europäischen Union) hat der WESTbahn Ende August eine fünf Jahre gültige Sicherheitsbescheinigung für Österreich (Güterverkehr/Personenverkehr) und Deutschland (Personenverkehr) ausgestellt. Die Sicherheitsbescheinigung gilt für die neuen Stadler-Doppelstocktriebwagen (seit September), mit denen ab dem kommenden Fahrplanwechsel die angekündigten Verkehre zwischen Wien Westbahnhof und München Hauptbahnhof abgewickelt werden sollen.

Das Land Salzburg verlängert die Förderung von Anschlussbahnen um ein weiteres Jahr. Gefördert werden dabei nicht nur Waggon, auch für die Reaktivierung, Modernisierung und Errichtung von Anschlussbahnen gibt es Unterstützung. Das Volumen über die gesamte Förderperiode beträgt rund zwei Millionen Euro.

Impressum:

Herausgeber und Redaktion

Schienen-Control GmbH, Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien

T: +43 1 5050707, office@schienencontrol.gv.at

www.schienencontrol.gv.at; www.apf.gv.at oder www.passagier.at

IRG-Rail Chair 2021

<https://www.irg-rail.eu/>

