

Schienen-Control/Bahn/Österreich/Wirtschaft/Verkehr/  
 PRESSEMITTEILUNG  
 Wien, 06. Juli 2023

## Schienen-Control Jahresbericht 2022: Angebotsrekord im Personenverkehr – Güterverkehr unter Druck

**Der Jahresbericht der Regulierungsbehörde zeigt einen neuen Angebotsrekord im Personenverkehr. Der Güterverkehr wächst hingegen nur langsam. Die Schienen-Control zieht in ihrem Jahresbericht Bilanz zu den Marktdaten des Personen- und Güterverkehrs in Österreich und den Wettbewerbsverfahren vor der Schienen-Control Kommission.**

Der Bericht ist unter: <http://www.schienencontrol.gv.at/de/presse1.html> abrufbar

### Angebotsrekord im Personenverkehr, Güterverkehr mit Nachholbedarf

Im Personenverkehr sind im Jahr 2022 alle Leistungsindikatoren kräftig gestiegen. Der Wachstumstrend der Jahre vor 2020 wurde dadurch fortgesetzt. Im Schienengüterverkehr blieben Güteraufkommen und Verkehrsleistung hingegen weitgehend konstant. Aufgrund eines Fahrgastzuwachses stiegen die zurückgelegten Personenkilometer um mehr als 50 Prozent. Ausschlaggebend dafür war das Auslaufen von Maßnahmen gegen die COVID-19 Pandemie und die daraus resultierende Rückkehr zur Präsenz am Arbeitsplatz bzw. in der Schule. Gleichzeitig wurde das Bahnangebot durch Erweiterungen im Fernverkehr, allgemeine Verdichtungen im Fahrplan und Verlängerungen der Betriebszeiten im Nahverkehr auf Rekordniveau ausgebaut. Die durchschnittliche Fahrtweite pro Fahrgast betrug 43,9 km im Jahr 2022 – ein Rekordwert.

Jahr	Reisende	Personenkilometer	Personenzugkilometer	Ø Fahrtweite
	<i>in Mio.</i>	<i>in Mrd.</i>	<i>in Mio.</i>	<i>in km</i>
2018	309,9	13,3	113,3	42,8
2019	316,4	13,4	120,3	42,3
2020	192,2	7,4	113,4	38,6
2021	218,7	8,5	123,4	38,9
2022	295,2	13,0	127,8	43,9

Tabelle 6: Entwicklung des Personenverkehrsmarktes 2018–2022.

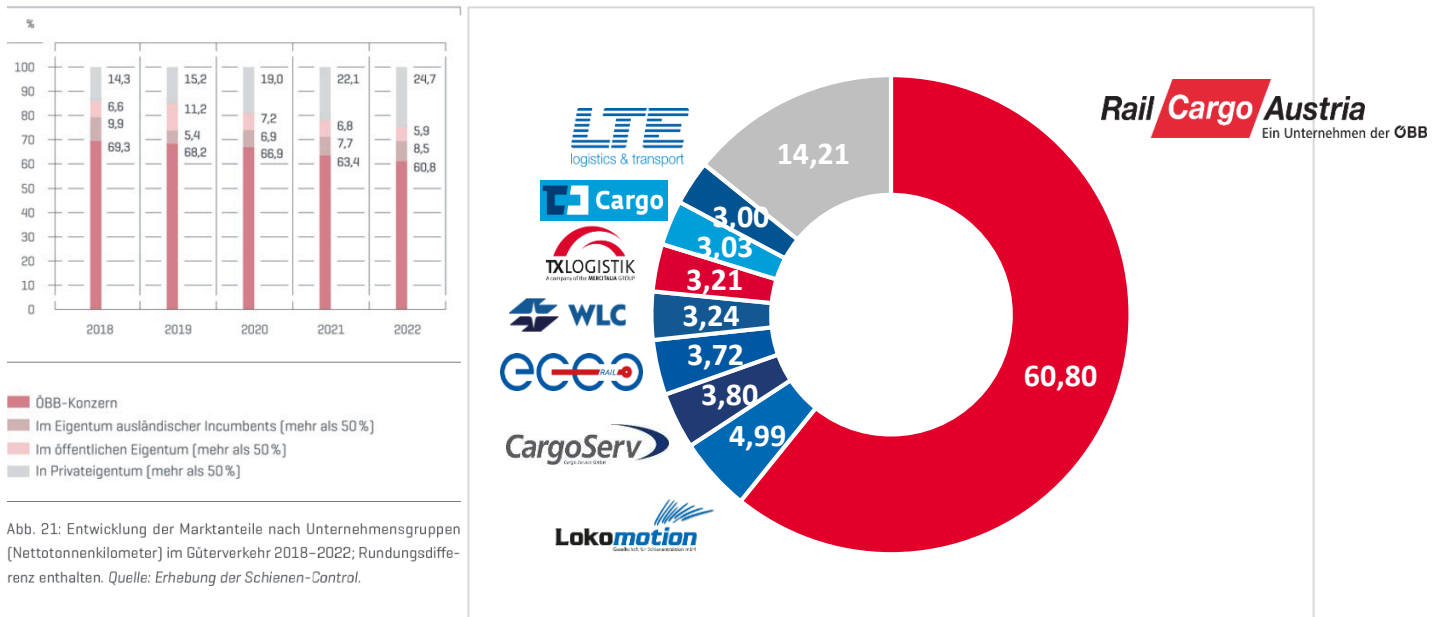
Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Die Hauptindikatoren des Schienengüterverkehrs zeigen für das erste Halbjahr noch gute Wachstumsraten, im zweiten Halbjahr sind sie hingegen stagniert. Für das Gesamtjahr 2022 ergibt sich daraus eine gegenläufige Entwicklung der Kennzahlen: Einerseits konnte die Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer, Bruttotonnenkilometer) im niedrigen einstelligen Bereich gesteigert werden, andererseits ist das Aufkommen (beförderte Nettotonnen) in einem ähnlichen Ausmaß zurückgegangen. So zeigten die Marktdaten sowohl bei den gefahrenen Netto- als auch bei den Bruttotonnenkilometern\* leichte Zuwachsraten von 1,4 bzw. 2,4 Prozent. Bei den beförderten Nettotonnen wurde 2022 hingegen ein leichter Rückgang um 0,8 Prozent

\*Nettotonnenkilometer: Gewicht des transportierten Frachtgutes x zurückgelegte Wegstrecke

Bruttotonnenkilometer: Gesamtlast von Frachtgut und Zuggewicht x zurückgelegte Wegstrecke

verzeichnet. Der Marktanteil der Rail-Cargo Austria war dabei abermals rückläufig (60,8 Prozent) – jener der Bahnen in Privateigentum erreichte mit 24,7 Prozent einen neuen Höchstwert.



Hervorzuheben ist auch die Beinahe-Verdoppelung der Anzahl von Unternehmen mit Marktanteil von mindestens drei Prozent auf acht (Vorjahr: fünf Unternehmen).

Nach Streckenkategorien betrachtet vergrößerten sich 2022 die Marktanteile der Mitbewerber überall. Hervorzuheben sind in dem Zusammenhang die hohen Marktanteile von jeweils mehr als 50 Prozent auf der Brenner- und der Westachse. Mittlerweile wird also bereits auf zwei der drei österreichischen Haupttransitachsen mehr als die Hälfte aller Bruttotonnenkilometer von Eisenbahnunternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns abgewickelt

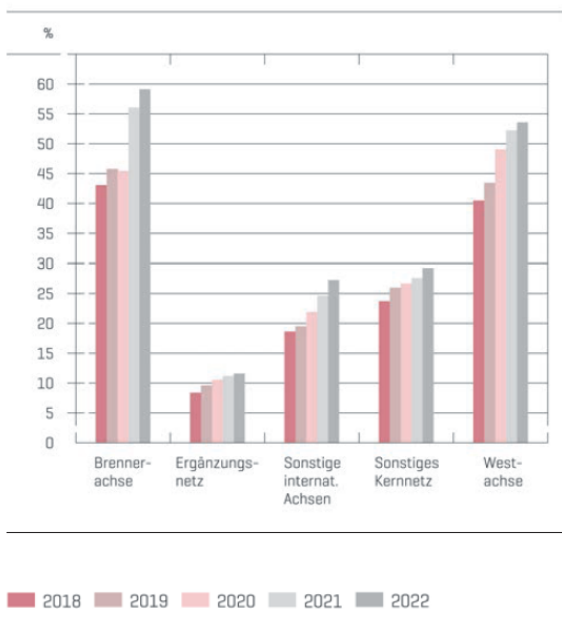


Abb. 14: Anteile der Mitbewerber an den Bruttotonnenkilometern im Güterverkehr nach Streckenkategorie 2018–2022. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Zwar gab es 2022 im Gegensatz zu den Jahren zuvor vergleichsweise wenige Beschränkungen im internationalen Warenverkehr, allerdings machten dem Schienengüterverkehr andere Faktoren zu schaffen. Neben dem Mangel an qualifiziertem Personal hat sich der mittlerweile europaweit ausgeprägte Engpass beim verfügbaren Rollmaterial (der Triebfahrzeuge und Güterwagen gleichermaßen betrifft) weiter verschärft. Auch die vom Krieg in der Ukraine ausgelöste massive Steigerung der Bahnstrompreise ab Ende Februar und der daraus folgende rapide Anstieg des allgemeinen Preisniveaus hat die Eisenbahnunternehmen bzw. den Schienengüterverkehr vor erhebliche Herausforderungen gestellt. Nicht zuletzt wirkten sich auch umfassende Infrastrukturarbeiten und baustellenbedingte Umleitungen im benachbarten Ausland (vor allem in Deutschland) auf die Planung und Durchführung von Verkehren aus. Aufgrund all dieser Umstände und der wieder gesunkenen Preise für Mineralöl verstärkte sich im Güterverkehr der Verlagerungsdruck hin zur Straße.

Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
2018	117,9	23,734	46,639
2019	116,8	23,189	46,256
2020	108,2	21,577	42,840
2021	118,9	23,456	45,843
2022	118,0	23,789	46,935

Tabelle 4: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2018–2022.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

## AUSBLICK 2023:

Die Leistungsdaten der ÖBB-Infrastruktur AG zeigen am Ende des ersten Quartals 2023 gegenüber dem Vergleichsquartal 2022 ein deutliches Minus von vier Prozent bei der Güterverkehrsleistung (Bruttotonnenkilometer), auch im Vergleich mit dem ersten Quartal 2019 war es etwa ein Prozent weniger. Der direkte Quartalvergleich der gefahrenen Güterzugkilometer am Netz weist 2023 zwar nur ein Prozent weniger Kilometer auf als 2022, doch sind die Güterzugzahlen um vier Prozent geringer ausgefallen.

Die Verkehrsleistung der RCA ist im Vergleich zum Anfang des Vorjahres mit minus sieben Prozent stark eingebrochen, allerdings betrifft das – mit Ausnahme von LTE und RBC (plus 16 bzw. 37 Prozent) – alle größeren Mitbewerber in ähnlichem Ausmaß. Für das zweite Quartal (bis dato noch keine Zahlen verfügbar) werden noch stärkere Rückgänge des Bahnaufkommens erwartet. Insgesamt verzeichneten alle drei Güterverkehrsarten Rückgänge, die größten fanden im Einzelwagenverkehr (EWW) und die geringsten im kombinierten Ladungsverkehr (KLV) statt. Bei der RCA liegt man im Ganzzugverkehr ca. zehn Prozent unter den Werten des Vorjahres. Auch gemäß Internationaler Vereinigung für den KV Schiene-Straße (UIRR) haben die im Verband organisierten Unternehmen im ersten Quartal 2023 14 Prozent weniger transportiert als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Sowohl Verband als auch EVU nennen schwerwiegende Pünktlichkeitsprobleme, den Mangel an Trassenkapazitäten, anhaltend hohe Preise für Bahnstrom, eine Reihe folgenschwerer Streiks in Frankreich und Deutschland, eine schwächere Nachfrage aufgrund deutlich nachlassender Konjunktur sowie umfangreiche freie Kapazitäten im Straßengüterfernverkehr als Hauptgründe für den Einbruch.

## Anzahl an Unternehmen am Markt steigt

Mit 65 Unternehmen waren so viele wie noch nie dazu berechtigt im ÖBB-Netz Züge zu führen. Insgesamt waren im Jahr 2022 86 Eisenbahnunternehmen (Infrastruktur, Integrierte, Verkehrsunternehmen) gemeldet.

Eine Befragung der Eisenbahnunternehmen durch die Schienen-Control ergab eine insgesamt sehr positive Bewertung des österreichischen Marktes. Am besten **bewertet wurden die Trassenvergabe, die Sprachkompetenz des Eisenbahnpersonals und die Qualität der Schulungseinrichtungen**. Nachholbedarf sah die Branche bei der Konkurrenz durch andere Verkehrsträger, bei EU-weit uneinheitlichen Regelungen zur Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und behördlichen Auflagen im Bereich Personal. Insgesamt wurde der Eisenbahnmarkt im Inland besser benotet als im Ausland.

## Regulierungsarbeit für die Eisenbahnunternehmen (Verfahren)

Die Schienen-Control Kommission (SCK) eröffnete im Berichtsjahr 2022 Verfahren aus den Bereichen Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen, Wegeentgelte und Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und trug damit zur weiteren Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes bei.

Eine wichtige Aufgabe der Schienen-Control ist die Vermittlung bei Trassenkonflikten zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den Verkehrsunternehmen. Im Jahr 2022 wurden dazu **zwei Verfahren** geführt – einerseits konnte dabei der **RailJet-Halt in Vöcklabruck** sichergestellt werden, andererseits konnten in einem Gespräch zwischen Zulassungsstelle, Regulierungsbehörde und Eisenbahnverkehrsunternehmen Umleitungen vereinbart werden, sodass der Verkehr zwischen Wien und dem Burgenland trotz Baustellen im Sommer 2023 weitergeführt werden kann.

Die Schienen-Control Kommission führte ein Verfahren zu **Verschub-Dienstleistungen** in Tirol. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) brachte vor, dass von ihm beehrte Dienstleistungen vom Servicebetreiber abgelehnt wurden. Die Schienen-Control konnte zwischen dem EVU und dem Servicebetreiber vermitteln und für beide eine zufriedenstellende Lösung finden.

Im Berichtsjahr 2022 führte die Schienen-Control Kommission ein Verfahren betreffend die **Stationsentgelte** des größten österreichischen Bahnhofsbetreibers. Im Zuge des Verfahrens wurde vom Bahnhofsbetreiber ein Abgrenzungsmodell entwickelt, das die Abgrenzung von Anlagen der Serviceeinrichtungen von jenen des Mindestzugangspaketes regelt.

Ein Verfahren zu **Wagenmeisterleistungen** ergab, dass eine Ungleichbehandlung der Eisenbahnunternehmen bei Verrechnungsspesen vorlag. Nach einer Prüfung der Schienen-Control Kommission wurde ein Bescheid ausgestellt, der die Entgelte für die Wagenmeisterleistungen für unwirksam erklärte.

Die Schienen-Control Kommission führte ein Verfahren in Bezug auf die für EVU **verpflichtende Übermittlung ihrer Zug- und Wagendaten** (betriebliche Mindestdaten) an den Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Diese Übermittlung war für ein EVU im Schienengüterverkehr mittels Schnittstelle möglich, für andere Marktteilnehmer jedoch nicht. Das Infrastrukturunternehmen stellte im Zuge des Verfahrens die Übernahme der Datenschnittstelle des Mitbewerbers und die diskriminierungsfreie Zurverfügungstellung an alle EVU bis zur Inbetriebnahme eines Nachfolgesystems sicher.

## Über die Schienen-Control

Die Schienen-Control GmbH wurde 1999 gegründet. Sie ist einerseits Regulierungsbehörde für den Schienenverkehr und andererseits Schlichtungsstelle für Passagier- und Fahrgastrechte (kurz: apf) in Österreich.

Als **Regulierungsbehörde** kontrolliert die Schienen-Control den Wettbewerb und den freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen. Damit ermöglicht und unterstützt sie einen fairen Wettbewerb für eine bessere und erfolgreichere Bahn. [www.schienecontrol.gv.at](http://www.schienecontrol.gv.at)

Als **Schlichtungsstelle** verhilft die apf Passagieren 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](http://www.passagier.at)

**Rückfragehinweis:**

Georg Loderbauer, MA MA

Pressesprecher

+43 1 5050707-150

[g.loderbauer@schienencontrol.gv.at](mailto:g.loderbauer@schienencontrol.gv.at)