

PRESSEINFORMATION

Wien, 6. Juli 2021

Schienen-Control: Personenkilometer 2020 durch COVID-19 fast um die Hälfte reduziert

Utl.: Jahresbericht des Regulators zeigt: Güterverkehr war weniger stark betroffen, Aufkommen und Verkehrsleistung gingen jeweils um rund sieben Prozent zurück.

- Anzahl der beförderten Fahrgäste um 39,2 Prozent gesunken
- Pünktlichkeit der Züge im Personenverkehr um zwei Prozentpunkte gestiegen

Das Jahr 2020 war europaweit von der COVID-19-Pandemie überschattet. Die Auswirkungen beschäftigen und beeinflussen nachhaltig und länderübergreifend Verkehrsunternehmen, Behörden, Reisende und andere Akteure – so auch die gesamte Eisenbahnbranche. Detaillierte Informationen über alle Entwicklungen im österreichischen Eisenbahnmarkt und die Schwerpunkte der Regulierungsarbeit sowie der vollständige Bericht sind unter <http://www.schienecontrol.gv.at/de/presse1.html> abrufbar.

Personenverkehr: 39,2 Prozent weniger Fahrgäste

Der Schienenpersonenverkehrsmarkt war 2020 stark von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie betroffen, insbesondere im zweiten Quartal. Zwar wurden zur Aufrechterhaltung eines Grundangebotes an Mobilität im Nahverkehr fast alle Bahnverbindungen beibehalten, allerdings wurden die Zugintervalle teils stark ausgedünnt. Die Personenzugkilometer gingen mit minus 5,7 Prozent vergleichsweise moderat zurück und lagen damit leicht über dem absoluten Niveau von 2018. Die Anzahl der Reisenden und dadurch auch die zurückgelegten Personenkilometer sanken österreichweit hingegen drastisch um in Summe 39,2 bzw. 44,6 Prozent. Da der Rückgang im Fernverkehr im Vergleich zum Nahverkehr gegenüber 2019 stärker war, verringerte sich auch die errechnete durchschnittliche Fahrtweite 2020 deutlicher als zuletzt um weitere 3,7 Kilometer.

Die ÖBB-Personenverkehr AG beförderte im Jahr 2020 knapp 162,8 Millionen Fahrgäste, verglichen mit 2019 ein Rückgang von etwa 39 Prozent (2019: 266 Millionen Fahrgäste). Auch die Privatbahnen im Personenverkehr sahen sich mit eklatanten Fahrgastrückgängen konfrontiert, insgesamt beliefen sich diese auf beinahe 42 Prozent. Die Mitbewerber konnten ihre Marktanteile gegenüber 2019 nicht halten und haben vor allem bei den zurückgelegten Personenkilometern (minus 3,4 Prozentpunkte) und den angebotenen Zugkilometern (minus 3,3 Prozentpunkte) verloren. Lediglich bei den Reisenden ist ihr Anteil mit einem Rückgang von 0,6 Prozentpunkten annähernd stabil geblieben. 2020 waren in Summe 17 Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr tätig, der Großteil davon im Nahverkehr.

	Summe	ÖBB-PV	Mitbewerber	Anteil Mitbewerber
Mio. Reisende	192,2	162,8	29,5	15,3 %
Mrd. Personenkilometer	7,4	6,7	0,7	9,8 %
Mio. Personenzugkilometer	113,4	99,7	13,7	12,1 %

Tabelle: Personenverkehrsmarkt nach Unternehmensgruppen 2020; Rundungsdifferenz enthalten. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Aufgrund der geringeren Anzahl an Zügen im Streckennetz war die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2020 mit 97,2 Prozent deutlich höher als 2019 (95,2 Prozent). So erreichte der Nahverkehr eine Pünktlichkeit von 97,5 Prozent (2019: 95,7 Prozent), unter Berücksichtigung der spontan ausgefallenen Züge (z. B. Lokscha­den während einer Zugfahrt) ergab sich eine Pünktlichkeit von 96,8 Prozent. Auch im Fernverkehr war die Pünktlichkeit pandemiebedingt (durch weniger internationale Verknüpfungen) sowie durch die Reduktion mancher Verbindungen mit 90,2 Prozent deutlich höher als noch 2019 (85,9 Prozent).

Im April veröffentlichte zudem der Dachverband europäischer Regulatoren (IRG-Rail) seinen jährlichen Marktbericht. Hier setzte sich ein erfreulicher Trend fort: Im Jahr 2019 (vor dem Jahr der Pandemie) legte statistisch betrachtet jede Österreicherin bzw. jeder Österreicher 1.507 Kilometer (2018: 1.502 Kilometer) mit der Bahn zurück. Damit war Österreich erneut Bahnfahrland Nummer eins unter den EU-Mitgliedstaaten. Dahinter liegen Frankreich mit 1.442 Kilometern und Schweden mit 1.415 Kilometern, gefolgt von Deutschland, den Niederlanden und Dänemark.

Schienengüterverkehr: Pandemiebedingter Rückgang beim Aufkommen und bei der Verkehrsleistung

Spürbar war der Rückgang auch im Güterbereich, wenngleich bei weitem nicht so stark wie im Personenverkehr. Die Indikatoren des Schienengüterverkehrs verzeichneten 2020 primär aufgrund des von der Pandemie stark beeinflussten wirtschaftlichen Umfelds rückläufige Entwicklungen. Sowohl das Aufkommen (beförderte Nettotonnen) als auch die Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer, Bruttotonnenkilometer) sind jeweils um rund sieben Prozent gesunken. Das ist in erster Linie auf unterbrochene internationale Liefer- und Produktionsketten zurückzuführen. Im Eisenbahnbereich wirkte sich beispielsweise auch die nicht immer gegebene grenzüberschreitende Verfügbarkeit von Fachpersonal auf die Tätigkeit der Unternehmen aus. Nicht zuletzt beeinflussten zudem einzelne lokale Ereignisse die Güterverkehrsaktivität: So hat die Sperre des Karawankentunnels (integraler Bestandteil des Güterkorridors von Kärnten Richtung Adria­häfen) zu Sanierungszwecken z. B. dazu geführt, dass gewisse Transporte von der Schiene auf die Straße ausgewichen sind.

Jahr	Mio. NT	Mrd. NT-km	Mrd. BT-km
2016	114,9	22,812	44,770
2017	118,8	23,494	45,973
2018	117,9	23,734	46,639
2019	116,8	23,189	46,256
2020	108,2	21,577	42,840

Tabelle: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2016–2020. *Quelle: Erhebung der Schienen-Control.*

Anteil der Wettbewerbsbahnen: Weiterer Anstieg zu verzeichnen

Die Rail Cargo Austria hielt im Jahr 2020 bei allen Güterverkehrsindikatoren weiterhin den größten Marktanteil, allerdings konnten die Mitbewerber abermals ein Wachstum verzeichnen. Ihr Marktanteil stieg im Jahresvergleich beim Aufkommen (beförderte Nettotonnen) auf 36,7 Prozent

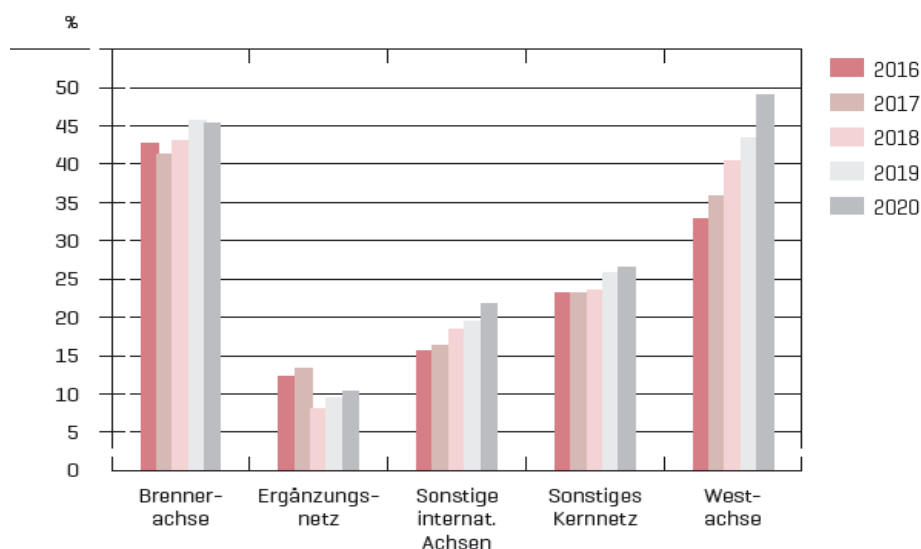
(2019: 36,4 Prozent) und bei der Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer) auf 33,1 Prozent (2019: 31,8 Prozent).

Jahr	NT	NT-km	BT-km
	in %	in %	in %
2016	29,1	26,1	24,6
2017	30,2	26,9	25,5
2018	33,3	30,7	28,9
2019	36,4	31,8	30,2
2020	36,7	33,1	33,0

Tabelle: Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr 2016–2020. Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Von allen im Güterverkehr aktiven Bahnunternehmen hatte die Rail Cargo Austria mit 66,9 Prozent den höchsten Marktanteil bei den Nettotonnenkilometern (2019: 68,2 Prozent). Zudem gab es fünf weitere Unternehmen mit Marktanteilen von jeweils mehr als drei Prozent: Die deutsche Lokomotion mit 4,9 Prozent, die TX Logistik mit 4,8 Prozent, die Wiener Lokalbahnen Cargo mit 3,77 Prozent, die Cargo Service (CargoServ) mit 3,7 Prozent und die LTE mit 3,03 Prozent.

Im Güterverkehr gibt es allgemein wesentlich mehr Verflechtungen mit dem Ausland als im Personenverkehr. Hinzu kommt die Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern, die für den Vor- bzw. Nachlauf benötigt werden. So müssen beispielsweise Züge in Terminals und Häfen auf Frachten warten, die mit dem Schiff kommen. Hier lag die Pünktlichkeit der Züge im Jahr 2020 bei 81,7 Prozent, wobei als Grenzwert (ab dem ein Zug als verspätet gilt) 30 Minuten herangezogen werden. Nach Streckenkategorien des ÖBB-Netzes betrachten vergrößerten sich 2020 die Marktanteile der Mitbewerber im Güterverkehr (gemessen an den Bruttotonnenkilometern) beinahe überall. Am stärksten ausgeprägt ist der Wettbewerb im Güterverkehr auf der Brenner- und Westachse, hier erbrachten die Mitbewerber in Summe bereits 45 bzw. 49 Prozent der gesamten Verkehrsleistung. Mit jeweils etwa 40 aktiven Unternehmen waren die Weststrecke und die sonstigen internationalen Achsen (z.B. Tauern- und Semmeringstrecke) die von den meisten Unternehmen befahrenen Abschnitte im Güterverkehr.



Grafik: Anteile der Mitbewerber an den Bruttotonnenkilometern im Güterverkehr nach Streckenkategorie 2016–2020. Quelle: Schienen-Control.

Schwerpunkte der Regulierungsarbeit

Im Jahr 2020 hat die Schienen-Control Kommission aufgrund eingegangener Beschwerden bzw. aufgrund von Erkenntnissen aus der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control mehrere Verfahren eingeleitet.

Bahnstrom

Die Schienen-Control Kommission hatte ein Wettbewerbsüberwachungsverfahren zur eingehenden Überprüfung der veröffentlichten Bahnstromtarife (jeweils für das Jahr 2019 und 2020) eingeleitet. Sie folgte in den Bescheiden grundsätzlich den Entscheidungen der Vorjahre nach der Öffnung des österreichischen Bahnstrommarktes im Jahr 2016, weil auch die ÖBB-Infrastruktur bei der Zusammenstellung ihres Netzentgeltmodells weitgehend auf das Modell der Vorjahre abstellte. Am 19. April 2021 wurden die Bescheide für die Jahre 2019 und 2020 erlassen. Die Parteien haben Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben. Durch den Bescheid 2019 wurde der Tarif Verteilung um circa 22,1 % und der Tarif Umformung um circa 5,7 % gesenkt. Der Bescheid 2020 reduzierte den Tarif Verteilung um circa 19,1 %, sowie den Tarif Umformung um circa 12,4 %.

Stationsentgelte

Mit Bescheid vom 12. Jänner 2021 stellte die Schienen-Control Kommission bezüglich der Stationsentgelte der ÖBB-Infrastruktur AG für die Jahre 2012 bis 2015 fest, dass diese nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts ermittelt wurden. Allerdings können Kosten für Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen nicht berücksichtigt werden, da diesen Anlagen der funktionale Bezug zum Eisenbahnbetrieb fehlt. Die Bündelung der Nutzung der Personenbahnsteige mit der Nutzung der sonstigen Leistungen des Personenbahnhofs (Security, Sitzgelegenheit, Rolltreppen etc.) wurde bestätigt. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hat Bescheidbeschwerde gegen die Entscheidung der Schienen-Control Kommission eingelegt. Da der Bahnhofsbetreiber mit den Stationsentgelten weit von einer Kostendeckung entfernt ist, bleiben die Kürzungen der Gesamtkosten auf die Stationsentgelte ohne Einfluss.

IBE 2018/2019 - Aufschlagsverfahren

Die Schienen-Control Kommission hat Ende 2020 mit Bescheid die Aufschläge für die Fahrplanjahre 2018 und 2019 teilweise genehmigt. Nachdem das Bundesverwaltungsgericht die Genehmigung der Aufschläge im Jahr 2017 aufgehoben hat, wurde ein neues Ermittlungsverfahren inklusive Beiziehung von Sachverständigen und der Abhaltung mehrerer mündlicher Verhandlungen durchgeführt. Es wurden die angesetzten Kosten überprüft und gekürzt und das Modell zur Berechnung der Aufschläge sowie die hierfür verwendeten Markttragfähigkeiten korrigiert. Absolut bedeutet dies für 2018 bei den Personenverkehren ohne Zuschüsse einen Rückgang um rund € 0,62 je Zug-km, bei den Personenverkehren mit Zuschüssen einen Rückgang zwischen € 0,03 und € 0,06 je Zug-km und beim Güterverkehr einen Rückgang bis zu € 0,10 je Zug-km. Für 2019 fanden die Kürzungen in einem ähnlichen Ausmaß statt, was bei den Personenverkehren ohne Zuschüssen einen Rückgang um rund € 0,55 je Zug-km, bei den Personenverkehren mit Zuschüssen einen Rückgang zwischen € 0,03 und € 0,11 je Zug-km und beim Güterverkehr einen Rückgang bis zu € 0,07 je Zug-km bedeutet. Zwei Parteien haben Rechtsmittel an das Bundesverwaltungsgericht erhoben.

Über die Schienen-Control GmbH:

Die Schienen-Control GmbH wurde 1999 gegründet. Sie ist einerseits die Regulierungsbehörde für den Schienenverkehrsmarkt und andererseits als bei der Schienen-Control GmbH angesiedelte Agentur für Passagier und Fahrgastrechte (kurz apf genannt) die verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle.

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.schienencontrol.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

Rückfragehinweis:

Schienen-Control GmbH
Sabrina Carina Köcher, BA
Pressesprecherin
T: +43 1 5050707 140
s.koecher@schienencontrol.gv.at