

Die ÖBB: Klimaschutz und fairer Wettbewerb auf Schiene

VD Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä
ÖBB Holding

Die Bedeutung des österreichischen Eisenbahnsektors

10.10.2018

- 1 Die ÖBB in Zahlen & Fakten
- 2 Klimaschutz: Chance für den Bahnsektor
- 3 Liberalisierung als Motor für Veränderung
- 4 Moderne Infrastruktur als Basis für attraktive Bahn
- 5 Bahn in Österreich attraktiver denn je
- 6 Welche Art von Wettbewerb?

	Umsatzerlöse in Euro	5.522 Millionen
	EBT in Euro	176 Millionen
	Fahrgäste Bahn pro Jahr	246 Millionen
	Fahrgäste Bus pro Jahr	214 Millionen
	Beförderte Güter in Nettotonnen / Jahr	115 Millionen
	Personenkilometer pro Jahr	NV: 5,2 Mrd. FV: 6 Mrd. Bus: 2,4 Mrd.
	Fuhrpark	989 Loks 2.712 PV-Wagen 21.185 GV-Wagen
	Pünktlichkeit	NV: 96,4% FV: 85,5%
	MitarbeiterInnen (HC, ohne Lehrlinge)	41.107
	Bahnhöfe und Haltestellen	1.070
	Wasserkraftwerke	10

Ökonomischer Fußabdruck der ÖBB



Anteil an der Bruttowertschöpfung Österreich: 1,54 %

Gesamter Bruttowertschöpfungseffekt: 4,86 Mrd. Euro

Direkter Bruttowertschöpfungseffekt der ÖBB: 3,77 Mrd. Euro

Wertschöpfungsmultiplikator: 1,29

Anteil an den Erwerbstätigen Österreich: 1,47 %

Totaler Beschäftigungseffekt: 62.046 Köpfe, 57.333 FTE

Direkter Beschäftigungseffekt der ÖBB: 41.581 Köpfe, 41.054 FTE



Beschäftigungsmultiplikator: 1,49

Anteil gesamter Fiskaleffekt am Gesamtsteueraufkommen: 1,41 %

Fiskalischer Gesamteffekt: 1,97 Mrd. Euro

1,36 Mrd. Euro an Steuern und Abgaben alleine durch die ÖBB

Presse

	Medienberichte über die ÖBB pro Jahr	26.000, entspricht 70 pro Tag
	Presseinformationen pro Woche	10

Social Media

	Abonnenten aller Kanäle (Stand Ende 2017)	210.101
---	---	----------------

Corporate
BLOG



Werbung

	Werbeflächen	23.925
---	--------------	---------------

- 1 Die ÖBB in Zahlen & Fakten
- 2 Klimaschutz: Chance für den Bahnsektor
- 3 Liberalisierung als Motor für Veränderung
- 4 Moderne Infrastruktur als Basis für attraktive Bahn
- 5 Bahn in Österreich attraktiver denn je
- 6 Welche Art von Wettbewerb?

Ziele der EU Verkehrspolitik*

Für die Gesellschaft:

- Umsetzung der Klimaschutzziele
- Wirtschaftswachstum
- Freier Personen- & Warenverkehr

Für Kunden

- nutzerfreundlicher & günstiger Bahnverkehr
- Hohe Sicherheit

Für Bahnunternehmen & Bahnindustrie

- Erhöhte Nachfrage
- Neue Geschäftsmöglichkeiten

Wichtigstes Instrument zur Zielerreichung:

Wettbewerb

Ziele der Verkehrspolitik Österreichs

- Umsetzung Klimaschutzstrategie mission 2030
- Optimales ÖV-Angebot
- Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf Bus und Schiene

Wichtigstes Instrument zur Zielerreichung:

Der integrierte Taktfahrplan



* Quelle: EUK 2016: Viertes Eisenbahnpaket Fragen und Antworten



**Schienenverkehr ist effizient und gleichzeitig
die klimaverträglichste Option**



15-mal klimafreundlicher
unterwegs als das Auto



31-mal klimafreundlicher
unterwegs als das Flugzeug

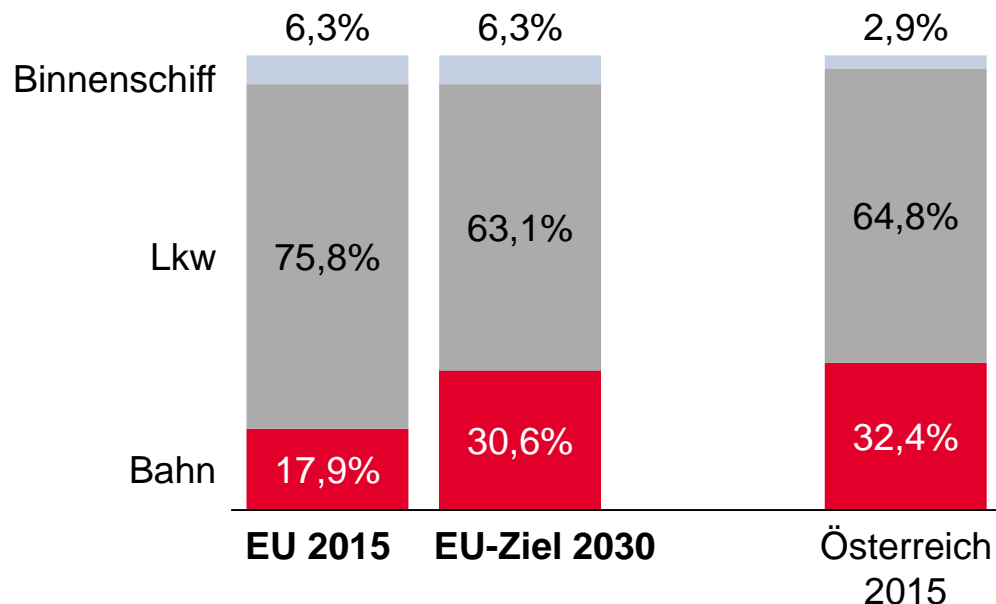


21-mal weniger CO2
Verbrauch als ein LKW für 1 Tonne Fracht

Seit Sommer 2018 sind die ÖBB mit **100% grünem Bahnstrom** unterwegs
Jährliche CO2 Einsparung der ÖBB gegenüber Straßenverkehr: 3,5 Mio. t

Ziel bis 2030: 30% des LKW Güterverkehrs über 300km auf die Schiene verlagern

(Modal-Split im Güterverkehr, Basis: tkm)



EU-Verkehrsstrategie 2050:

- **Bis 2030:**
30% des Lkw-Verkehrs
über 300km auf Bahn und Binnenschiff
- **Bis 2050:**
Abschied vom Verbrennungsmotor

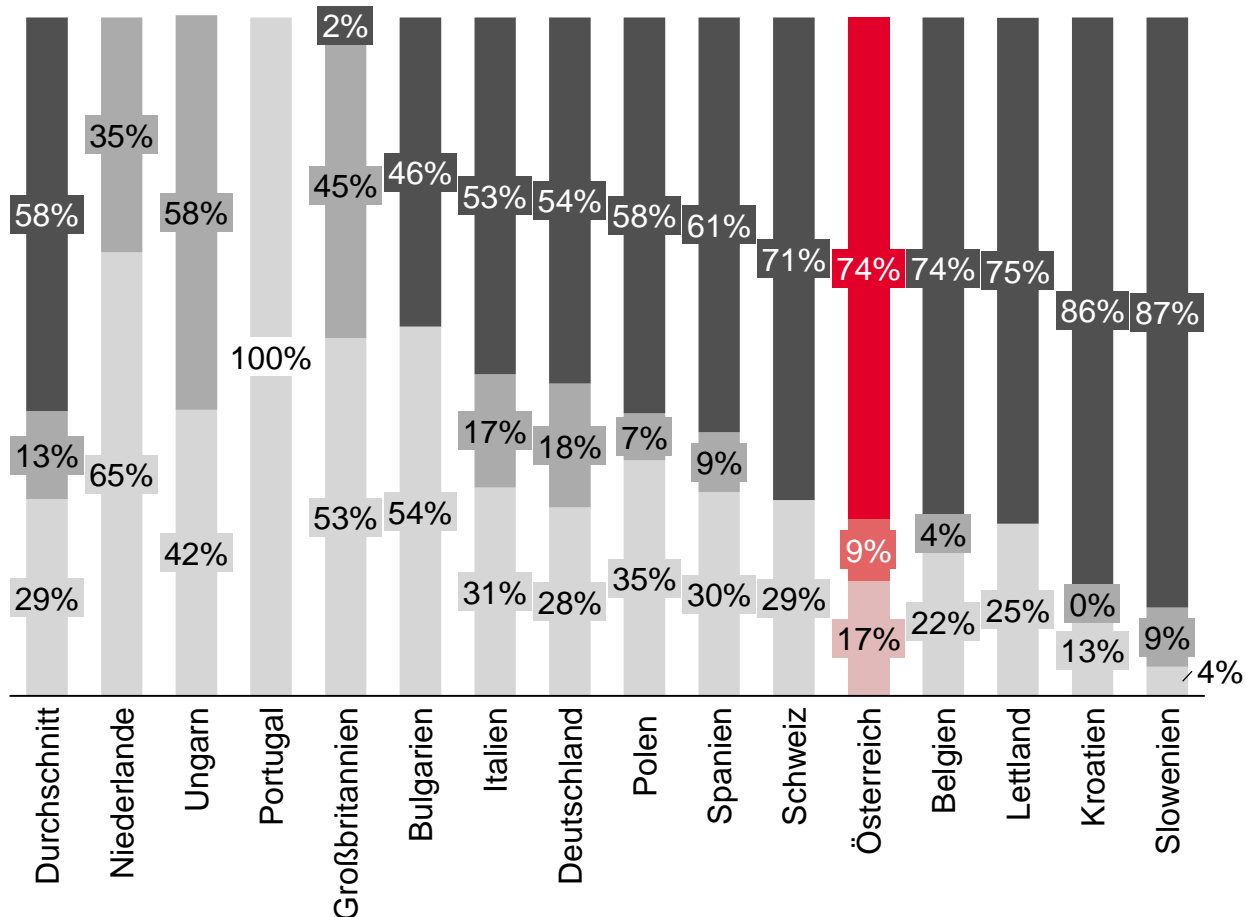
Österreich:

- EU Verlagerungsziel bereits erreicht.
- **40% Bahnanteil** am modal split

- 1 Die ÖBB in Zahlen & Fakten
- 2 Klimaschutz: Chance für den Bahnsektor
- 3 Liberalisierung als Motor für Veränderung
- 4 Moderne Infrastruktur als Basis für attraktive Bahn
- 5 Bahn in Österreich attraktiver denn je
- 6 Welche Art von Wettbewerb?

Der Güterverkehrsmarkt in Österreich ist bereits voll liberalisiert

Marktanteil von Staatsbahnen und Wettbewerbern in % an Netto-Tonnenkilometer



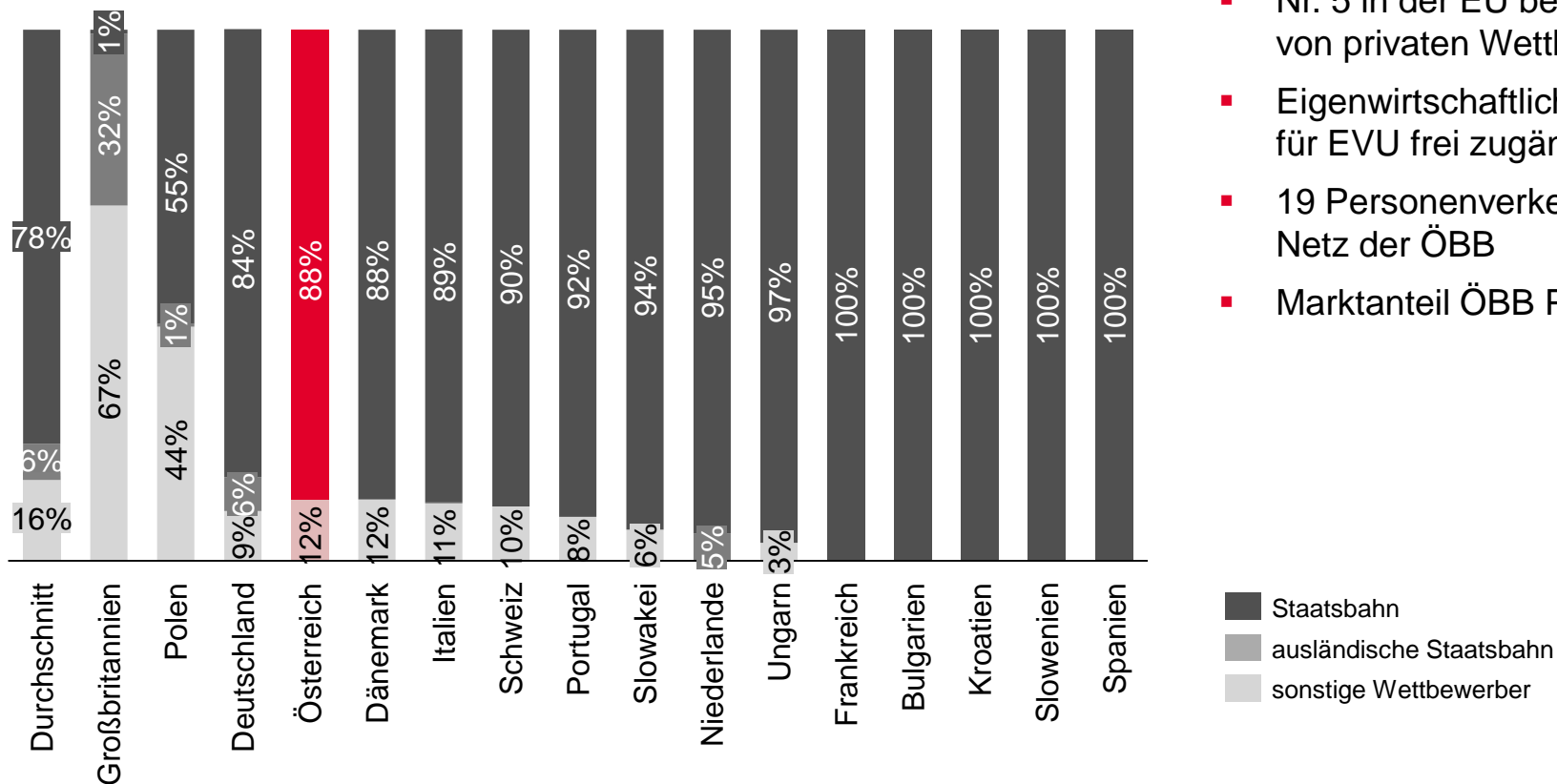
Österreich:

- Voll liberalisierter Schienengüterverkehrsmarkt
- Freier Zugang für alle EVU
- 41 Cargo EVU im Netz der ÖBB
- Marktanteil ÖBB RCG: 73%

Staatsbahn
 ausländische Staatsbahn
 sonstige Wettbewerber

Seit 2011 gilt im Personenverkehr in Österreich open access.

Marktanteil von Staatsbahnen und Wettbewerbern
in % an Personenkilometer



Österreich:

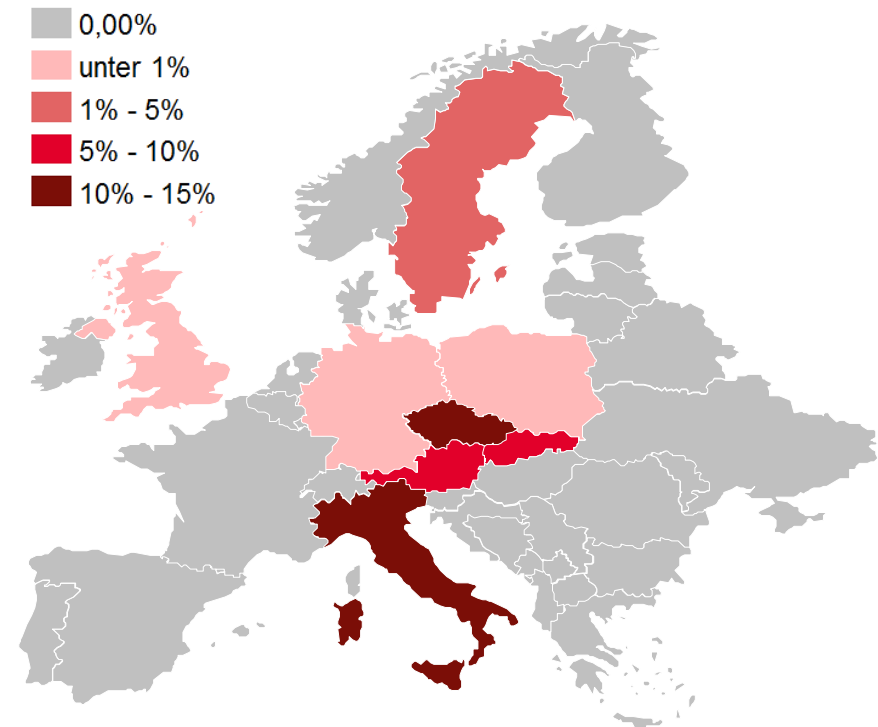
- Open Access Markt seit 2011
- Nr. 5 in der EU bei Marktanteil von privaten Wettbewerbern
- Eigenwirtschaftliche Trassen für EVU frei zugänglich
- 19 Personenverkehrs EVU im Netz der ÖBB
- Marktanteil ÖBB PV: 88 %

Seit 2011 ist in Österreich ein freier Open-Access-Markt.

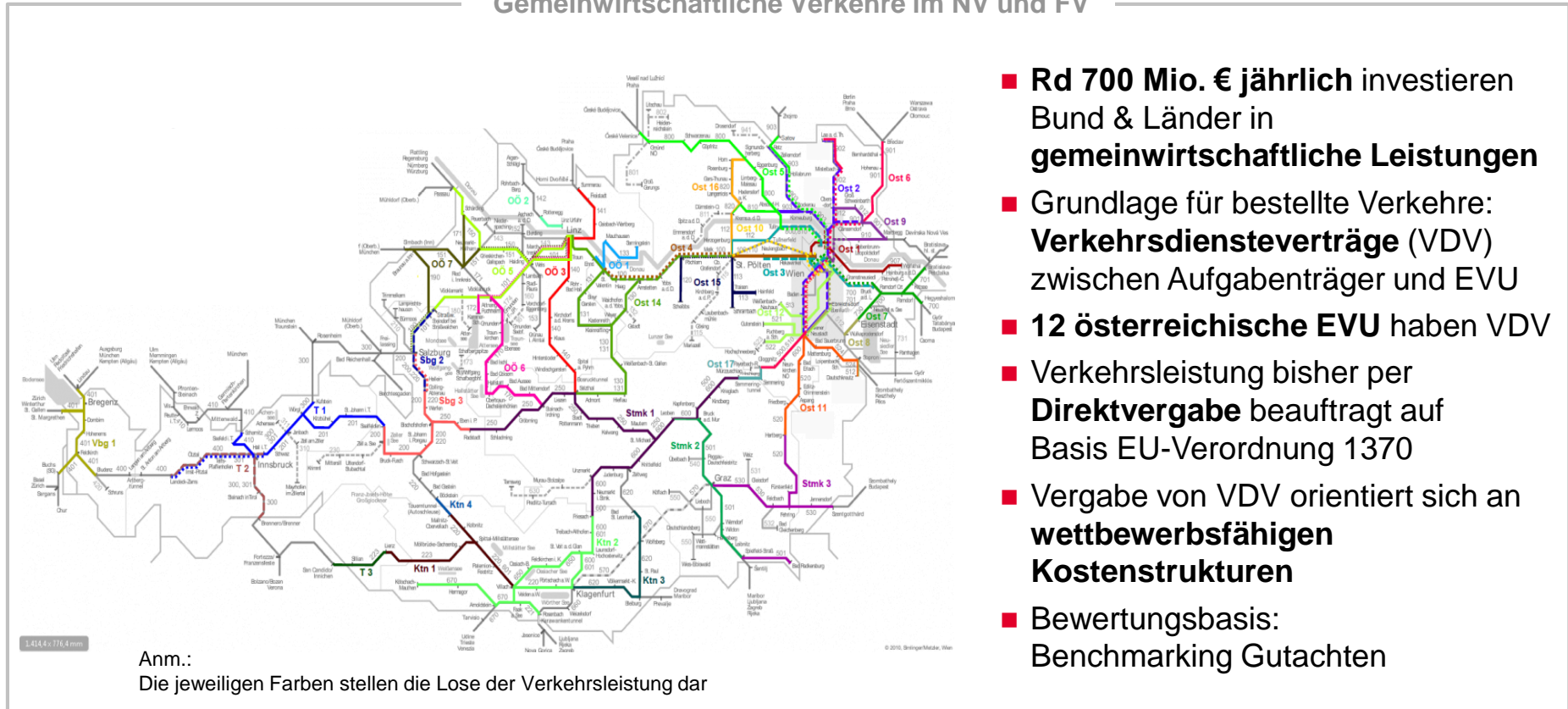
- EVU bewerben sich **frei** um Trassen
- Priorität auf rentablen, attraktiven Strecken
- Risiko: **Trassenkonflikte** zwischen Open Access und Integriertem Taktfahrplan
- **Lösung via Schlichtungsverfahren**

Nur wenige EU-Staaten haben relevante Open-Access-Anteile

Marktanteil in Open Access (Pkm)



Gemeinwirtschaftliche Verkehre im NV und FV



- **Rd 700 Mio. € jährlich** investieren Bund & Länder in **gemeinwirtschaftliche Leistungen**
- Grundlage für bestellte Verkehre: **Verkehrsdiensteverträge (VDV)** zwischen Aufgabenträger und EVU
- **12 österreichische EVU** haben VDV
- Verkehrsleistung bisher per **Direktvergabe** beauftragt auf Basis EU-Verordnung 1370
- Vergabe von VDV orientiert sich an **wettbewerbsfähigen Kostenstrukturen**
- Bewertungsbasis: **Benchmarking Gutachten**



Die **Vergabe von bestellten Leistungen** erfolgt heute **per Direktvergabe**.

Neben ÖBB-Personenverkehr haben 11 weitere österreichische EVU einen VDV über Direktvergabe.

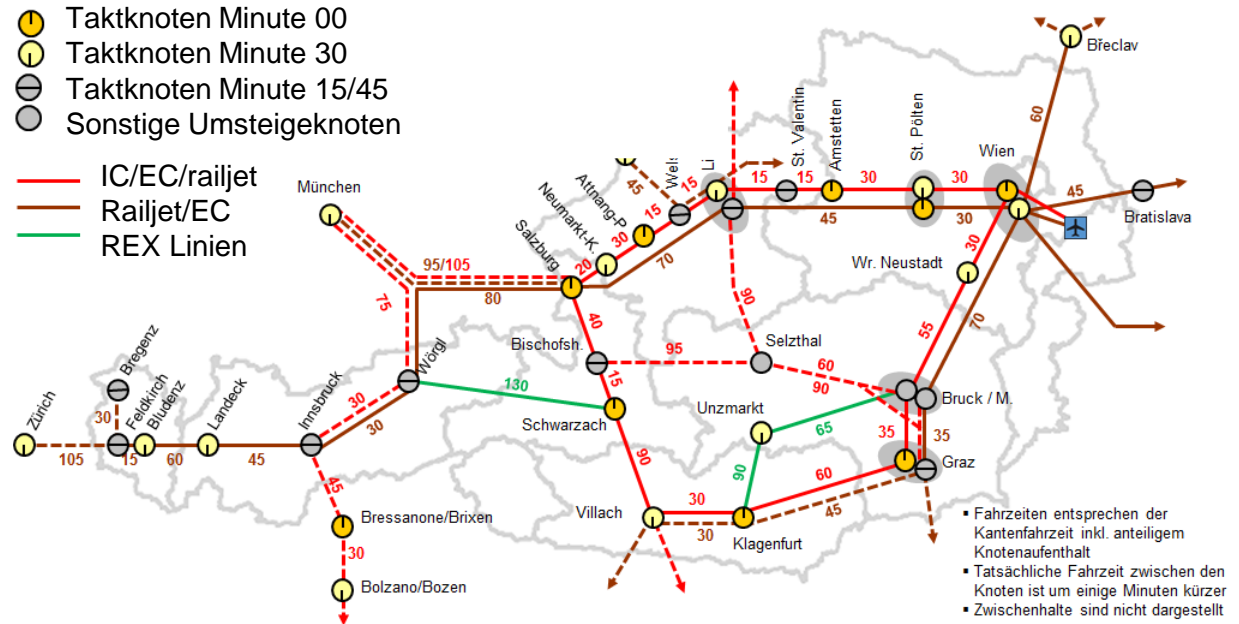
Der Integrierte Taktfahrplan ist das Rückgrat für Verkehrsdienstbestellungen

Ziele des ITF

Ein **I**ntegrierter **T**aktfahrplan stellt sicher:

- Langfristig verlässliche Verkehrsbedienung für Stadt und Land
- Optimale Verknüpfung von Fernverkehr und Nahverkehr
- kurze Reisezeiten durch ganz Österreich
- Einbettung Österreichs in europäische Verkehrskorridore
- bestmögliche Nutzung der neuen Infrastruktur (Koralmbahn, Semmering, Brenner)
- Effizienter Fahrzeug- und Personaleinsatz

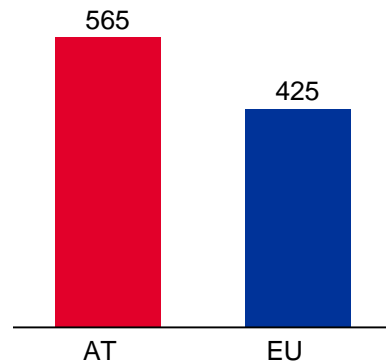
ITF – Zielzustand 2027



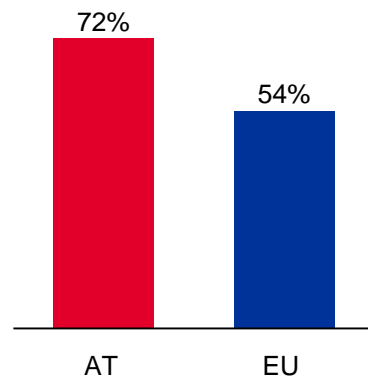
Der **ITF** ist verkehrspolitisches Ziel und stellt das **Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Österreich** dar. Trassen für eigenwirtschaftliche Verkehre werden zusätzlich vergeben.

- 1 Die ÖBB in Zahlen & Fakten
- 2 Klimaschutz: Chance für den Bahnsektor
- 3 Liberalisierung als Motor für Veränderung
- 4 **Moderne Infrastruktur als Basis für attraktive Bahn**
- 5 Bahn in Österreich attraktiver denn je
- 6 Welche Art von Wettbewerb?

Gleislänge km/Mio EW



Elektrifizierungsgrad in %



- **Österreichs Schienennetz** ist deutlich länger als im EU-Durchschnitt
- Der Anteil an **elektrifizierten Strecken liegt deutlich über** EU-Durchschnitt.
- Die ÖBB-Infrastruktur AG ist zur **neutralen Trassenvergabe** verpflichtet.
- Die ÖBB-Infrastruktur erbringt neutrale Betriebsleistung und **Verschubleistungen für alle EVU.**
- Die ÖBB-Infrastruktur ist **neutraler Stromlieferant** für fast alle EVU in ihrem Netz.
- Seit Sommer 2018 beliefert ÖBB-Infrastruktur alle ihre Stromkunden nur mehr mit grünem Bahnstrom
- Die ÖBB Technische Services GmbH **wartet Züge verschiedener EVU.**

Einflussfaktoren

Kurze Fahrzeiten

- Wien – Salzburg: aktuell 2h22m (-32 Minuten seit 2011)

Dichter Takt

- ~4 Fernverkehrszugverbindungen / Stunde

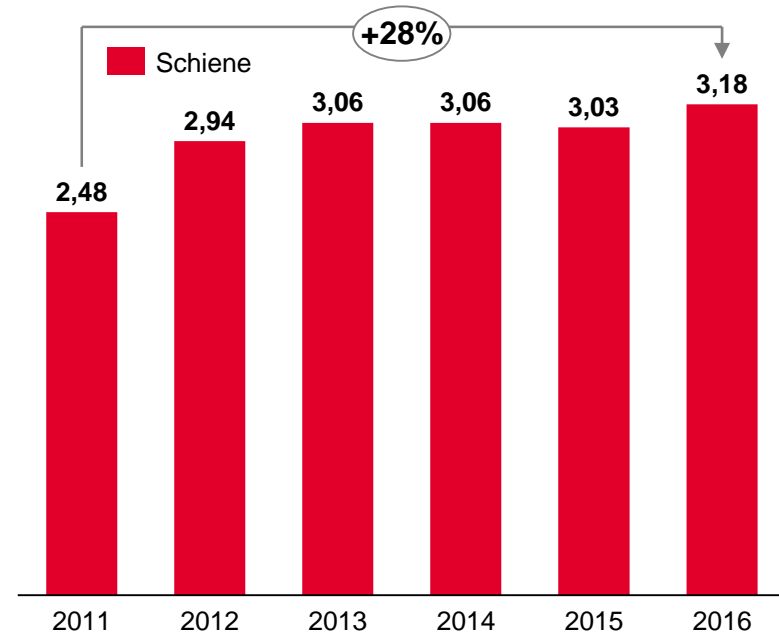
Attraktive Preise

- Wien – Salzburg: € 27,10 (mit Vorteilscard)

Sonstige Faktoren

- **Integrierte Mobilität** entlang der Route z.B. Rail&Drive in Wien/Salzburg HBF
- **Bevölkerungszuwachs** entlang der Strecke

Personenverkehrsstrom Wien-Salzburg¹ [in Mio. Personen-km]



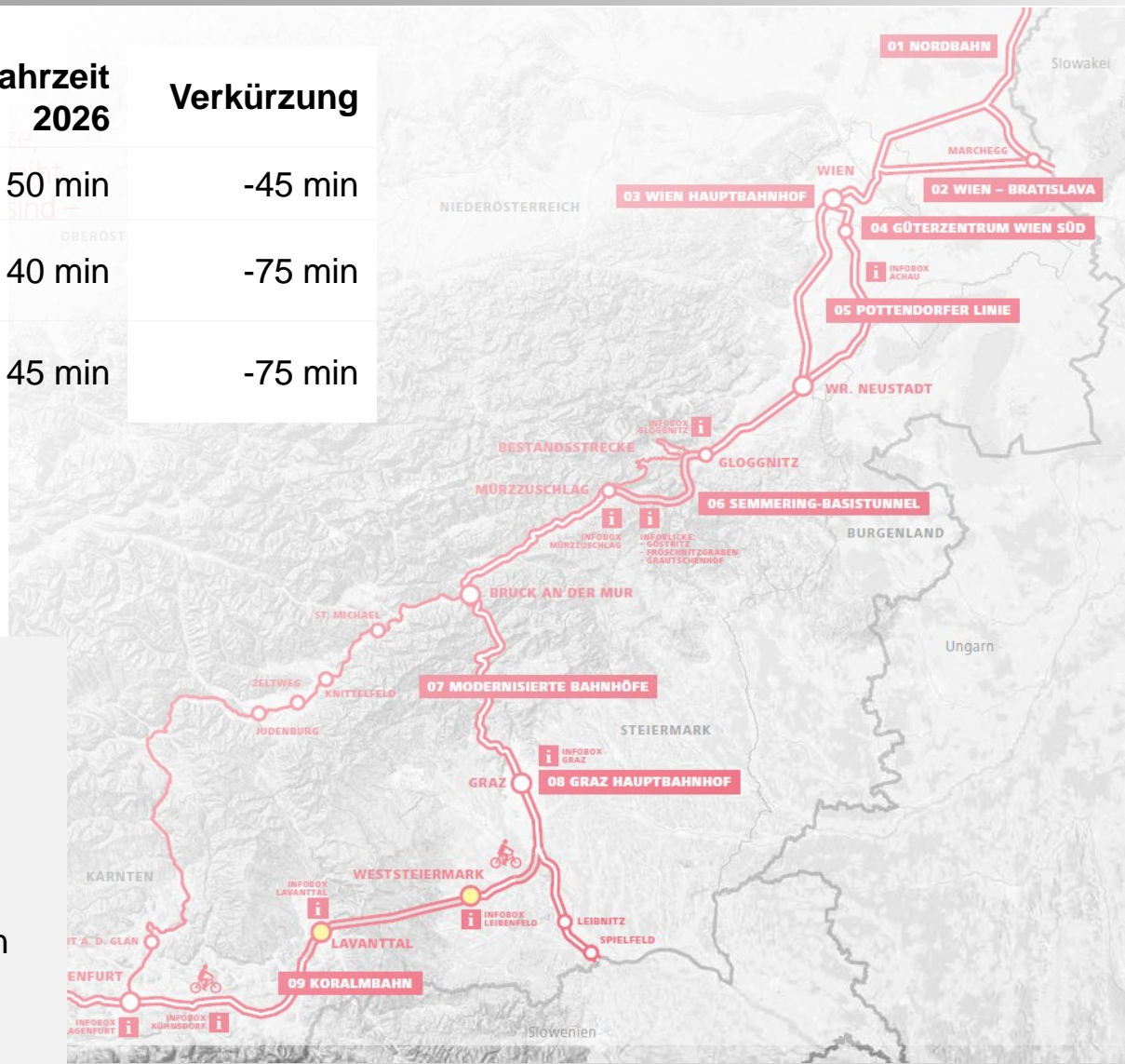
VERÄNDERUNG 2011-2016: +28%

¹Der leichte Rückgang 2015 bedingt durch Inbetriebnahme und Hochlauf Wien Hauptbahnhof sowie die Durchbindung zum Flughafen zurückzuführen.

Quelle: ÖBB

Moderne Infrastruktur attraktiviert das System Bahn: Ausbau der Südstrecke

	Fahrzeit 2017	Fahrzeit 2026	Verkürzung
Wien – Graz	2 h 35 min	1 h 50 min	-45 min
Wien – Klagenfurt	3 h 55 min	2 h 40 min	-75 min
Graz – Klagenfurt	2 h (Bus)	45 min	-75 min



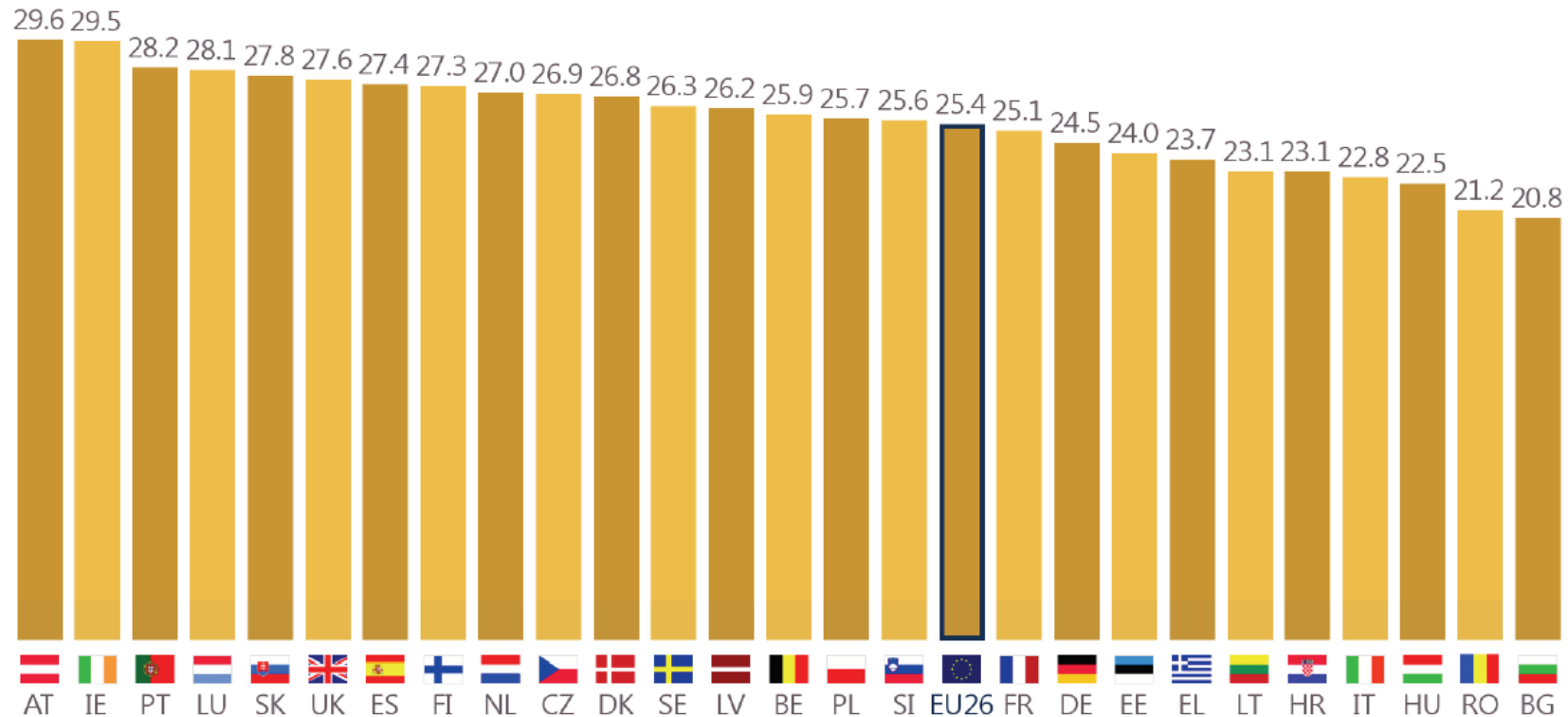
**3,5 Millionen Personen
im Einzugsgebiet der Südstrecke**

- Infrastruktur**
- 200 km ausgebaute, modernisierte Bahnstrecke
 - 170 km Neubaustrecke
 - 80 km Tunnel und Unterführungen
 - 90 modernisierte Bahnhöfe und Stationen
 - 18 neue Bahnhöfe, Stationen und Güterverkehrsanlagen

- 1 Die ÖBB in Zahlen & Fakten
- 2 Klimaschutz: Chance für den Bahnsektor
- 3 Liberalisierung als Motor für Veränderung
- 4 Moderne Infrastruktur als Basis für attraktive Bahn
- 5 Bahn in Österreich attraktiver denn je
- 6 Welche Art von Wettbewerb?

Österreicher sind EU-weit am zufriedensten mit ihrem Bahnsystem

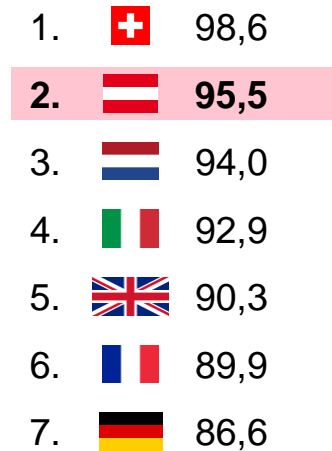
C1b Overall population satisfaction index with railway transport
AVERAGE



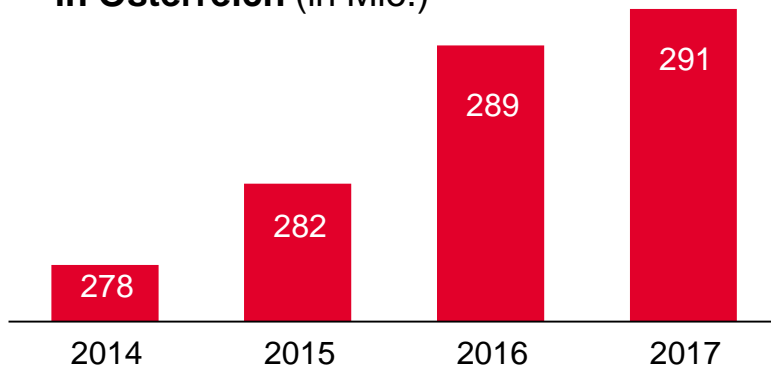
Eurobarometer 2018

Base: all respondents (n=25,537)

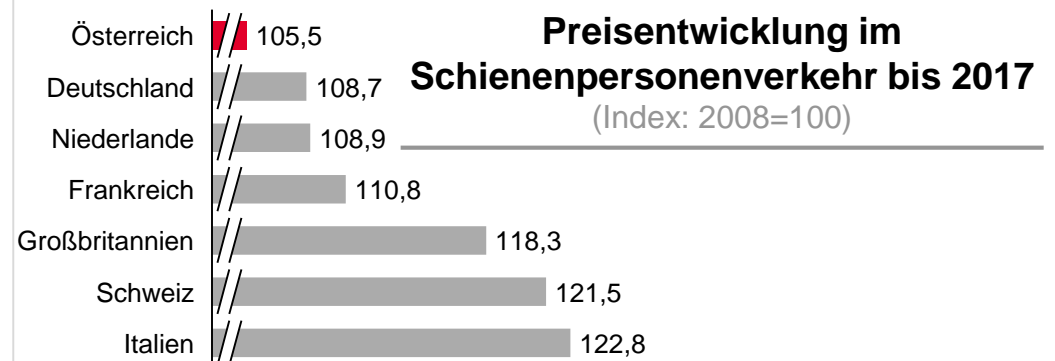
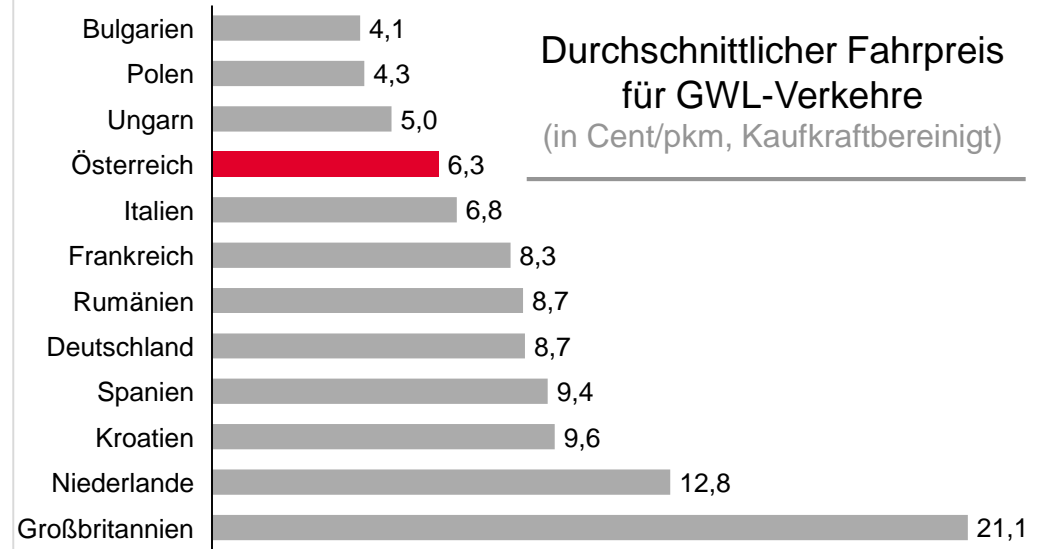
Pünktlichkeit ausgewählter Bahnen



Fahrgäste auf der Schiene in Österreich (in Mio.)



Das österreichische Bahnsystem bietet gute Qualität zu moderaten Preisen



- 1 Die ÖBB in Zahlen & Fakten
- 2 Klimaschutz: Chance für den Bahnsektor
- 3 Liberalisierung als Motor für Veränderung
- 4 Moderne Infrastruktur als Basis für attraktive Bahn
- 5 Bahn in Österreich attraktiver denn je
- 6 Welche Art von Wettbewerb?

Ausschreibungskosten für Aufgabenträger und EVU

- Aufbau von juristischer Expertise
- Organisation & Abwicklung der Ausschreibungen
- Gefahr von Synergieverlusten

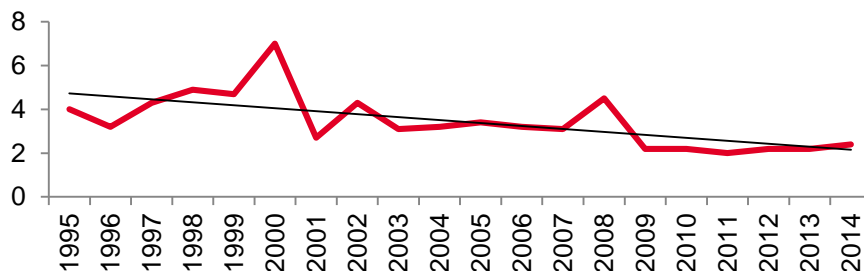
Zum Vergleich: **Deutschland**

- Zahl der Bieter ist mittelfristig gesunken
- durchschnittlich **2 Bieter je Ausschreibung**

Marktstruktur bei Ausschreibungen

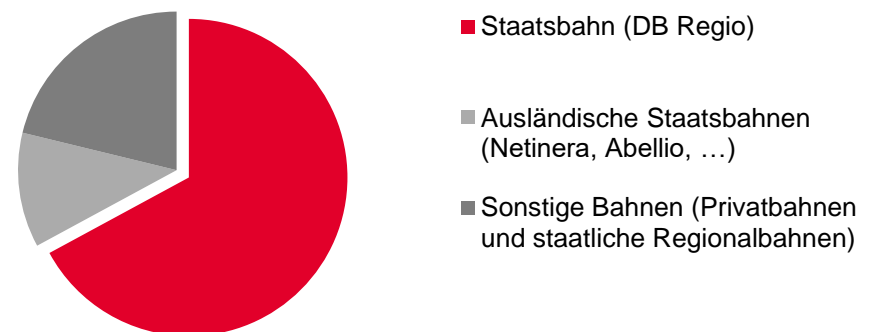
- Profiteure von Ausschreibungen sind meist internationale Billigbieter
- häufig Töchter („Zweitmarken“) von großen ausländischen Saatsbahnen
- Risiko: Abfluss von Steuermitteln und Wertschöpfung ins Ausland.

Durchschnittliche Anzahl Bieter pro Ausschreibungsverfahren in D



Marktstruktur Schienenpersonen-nahverkehr in Deutschland 2017

in % an der Betriebsleistung in Zug-km



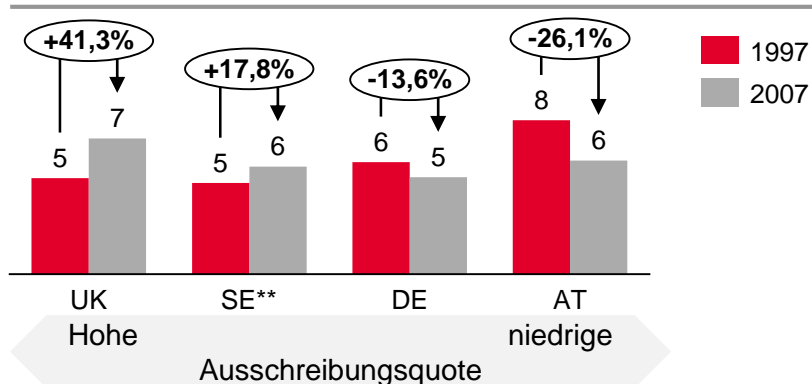
Vergleich der Kostenentwicklung

- Auch ohne Ausschreibungswettbewerb konnten die **österreichischen Bahnunternehmen** ihre **Kosten beträchtlich senken**.
- Liberalisierung bedeutet keineswegs automatisch Kosteneinsparungen für die öffentliche Hand.

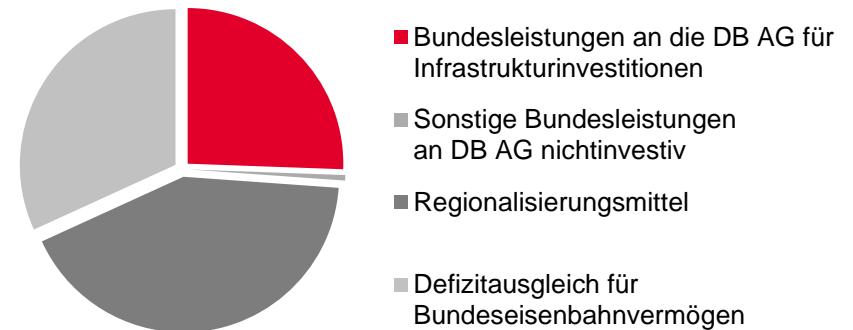
Umgang mit Remanenzkosten in Deutschland

- 31.400 Beamte (DB und sonstige) sind Teil des **Bundeseisenbahnvermögens (BEV)**
- Der **Bund zahlt** jährlich rund € 5,5 Mrd. ans BEV.
- Davon fließen **€ 1,6 Mrd. in Bezüge-zahlungen** von Beamten – Kosten, die bei der DB nicht anfallen.

Staatliche Zahlungen pro Leistungseinheit (Cent pro tkm+Pkm)



Bundesleistungen für das Eisenbahnwesen in Mrd. Euro (2015)



Was wäre, wenn...

voller EU-weiter Ausschreibungswettbewerb um VDV Realität würde...

Prinzip

7 Verbände

- organisieren EU-weite Ausschreibungen
- akkordieren die Fahrplangestaltung von unterschiedlichen Bahnbetreibern
- Gestalten ein einheitliches Tarifsysteem

Voraussetzungen

Systemeffizienz muss gewährleistet werden

Eine bundesweite Stelle zur Koordination von

- Fahrplan
- Tarifgestaltung
- Ausschreibungszeitlinien

Prinzip

- **Direktvergabe** auf Basis von Marktsondierung
- an österreichische EVU
- auf Basis von ITF
- **Stärkung des Bestbieterprinzip**

Vorteile

- **Investitionsschutz und Gestaltungsspielraum** für Träger von Infrastruktur
- Wahrung **sozialer Standards**
- **regionale Wertschöpfung**
- Schutz der Regionalbahnen
- Fixierung von **Qualitätsstandards**

Wirtschaftsfaktor Bahn



€ 1,4 Mrd. BIP Beitrag der Bahnindustrie
= 0,46% des BIP



~ 116.000 Arbeitsplätze



€ 16,4 Mrd. Infrastrukturinvestitionen
bis 2022



Stärken wir gemeinsam das System Bahn im Wettbewerb mit der Straße!

- durch attraktive Infrastruktur
- durch technische Harmonisierung
- durch Direktvergabe & Bestbieterprinzip
- durch fairen Wettbewerb im Bahnmarkt
- durch faire Wettbewerbsbedingungen mit der Straße (level playing field!)

