

# **Der Wettbewerb Bus – Bahn...**

## **...aus Sicht der Leistungsbesteller im SPV**

ÖVG-Forum

Straße oder Schiene?

Wettbewerb im Personen(fern)verkehr

28.06.2016

Samuel Niemand, SCHIG mbH

# Der Wettbewerb Bus-Bahn aus Sicht der Leistungsbesteller im SPV

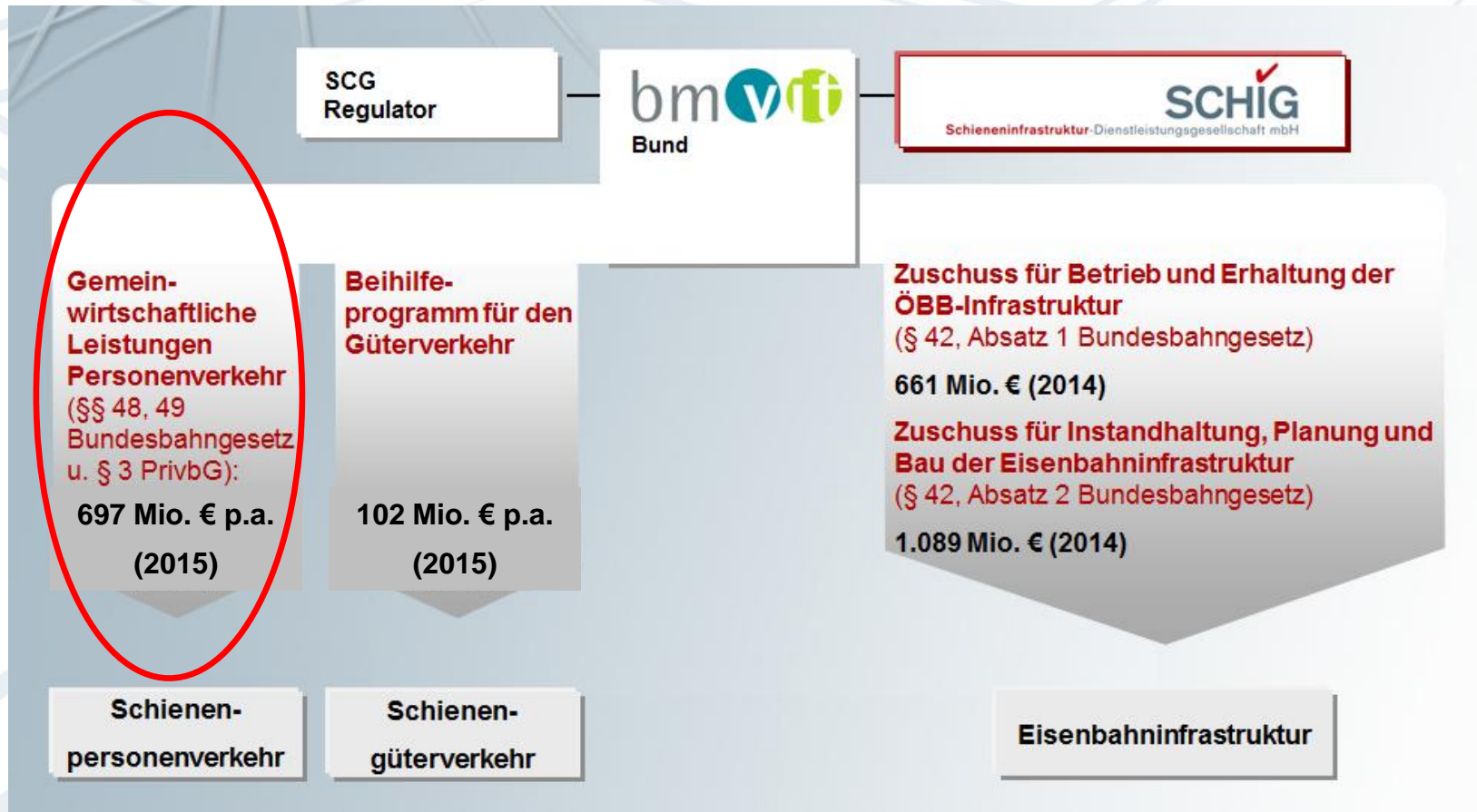
## Relevanz des Themas für die SCHIG mbH?

1. Die Rolle der SCHIG mbH bei der Finanzierung des Eisenbahnwesens durch den Bund
2. Der VDV der SCHIG mbH
3. Funktionsweise des VDV: Der Einfluss von Erlösen auf den Abgeltungsbetrag bei Nettoverträgen

## Der Zusammenhang zwischen gemeinwirtschaftlichem SPV und eigenwirtschaftlichem Fernbus

4. Fernbus: Ergänzung oder Konkurrenz zur Schiene?
5. Fernbus und gemeinwirtschaftlicher SPV
6. Fazit – Handlungsoptionen für Leistungsbesteller

# 1. Die Rolle der SCHIG mbH bei der Finanzierung des Eisenbahnwesens durch den Bund





## 2. Der VDV der SCHIG mbH

Seit 01.04.2010 bestellt die SCHIG mbH im Auftrag des Bundes (§ 3 SCHIG) das **Grundangebot gemeinwirtschaftlicher Schienenpersonenverkehr** (§ 7 ÖPNRV-G) mittels direkt vergebener Verkehrsdiensteverträge (VDV-SCHIG):

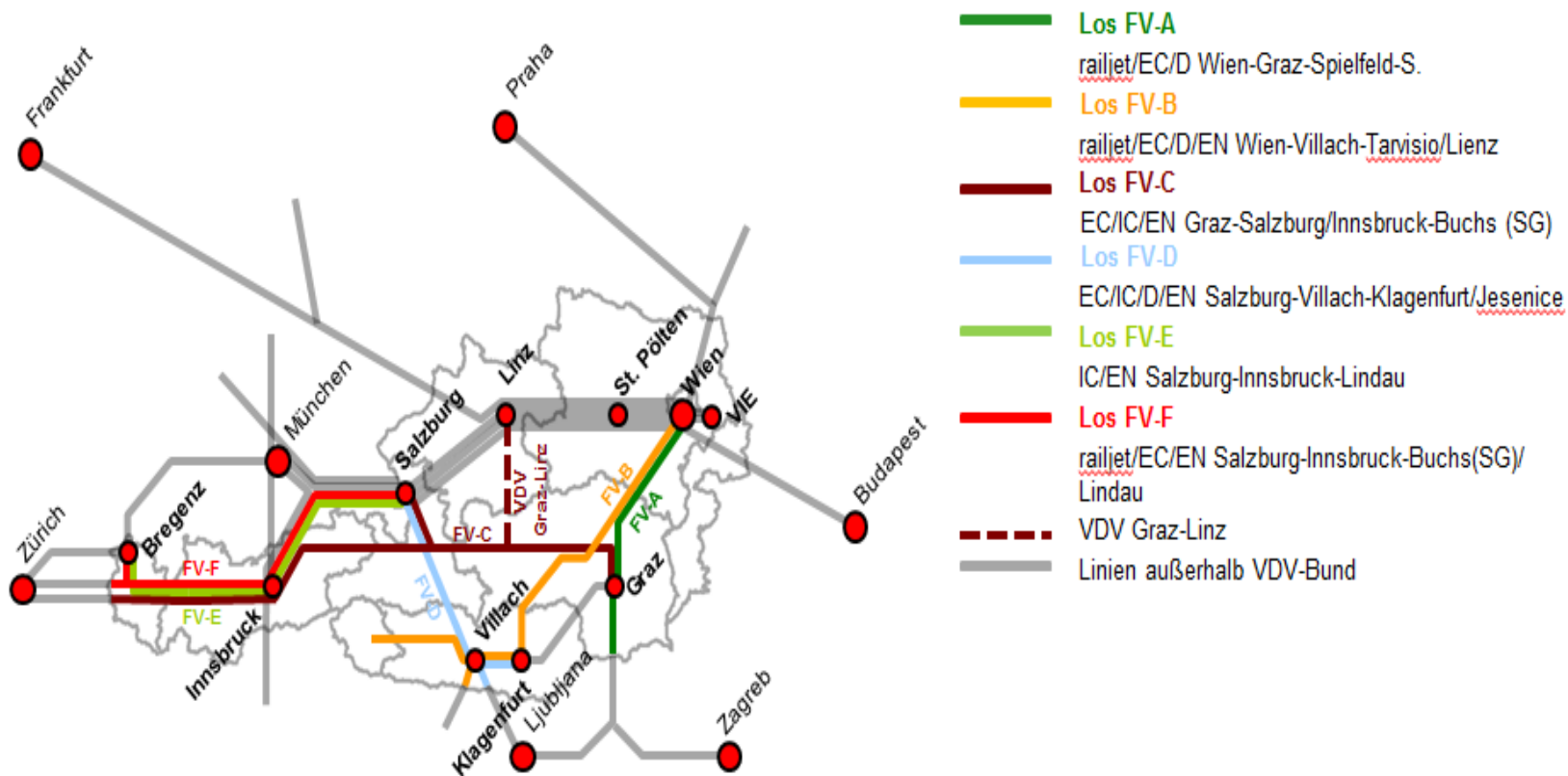
- ✓ 12 Eisenbahnverkehrsunternehmen (ÖBB-PV AG + 11 Privatbahnen)
- ✓ über 77 Mio. Zugkm/Jahr (über 70 % des gesamten SPV in Österreich) – **davon etwa 13,5 Mio. Zugkm im Fernverkehr**
- ✓ rund 4.000 Zugfahrten/Tag
- ✓ rund EUR 697 Mio./Jahr
- ✓ sichern für 10 Jahre (bis 2019/2020) die Versorgung Österreichs mit SPV-Leistungen transparent und planungssicher ab

darüber hinaus werden rund 30 Mio. Zugkm/Jahr von den Ländern beauftragt bzw. von zwei Betreibern in eigenwirtschaftlicher Betriebsführung erbracht

## 2. Der VDV der SCHIG mbH

- ✓ direkt vergebener öffentlicher Dienstleistungsauftrag gem. VO 1370/2007
- ✓ Nettoprinzip + jährliche Überkompensationsprüfung
- ✓ schreibt die Anwendung der in den jeweiligen Verkehrsverbänden geltenden Tarife vor
- ✓ unterteilt die in Ö beauftragten SPV-Leistungen in 60 Lose –  
***davon 6+1 Lose im Fernverkehr***

## 2. Der VDV der SCHIG mbH (Loseinteilung FV ÖBB-PV AG)



### 3. Funktionsweise des VDV: Der Einfluss von Erlösen auf den Abgeltungsbetrag bei Nettoverträgen

Der VDV definiert die Leistungsabgeltung nach dem Nettoprinzip

- ✓ Leistungsabgeltung = Preis (EUR je Zugkm) mal Leistung (tatsächlich erbrachte Zugkm)
- ✓ Preis = Kosten minus Erlöse
- ✓ Im laufenden VDV liegt Erlösrisiko bei EVU
  - Steigende Erlöse: Gewinnmaximierung bis zur Überkompensationsschwelle
  - Sinkende Erlöse: drohende Unterkompensation (Kündigungsmöglichkeit!)
- ✓ Für zukünftige VDV (2020+): Besteller hat zum Zeitpunkt des Abschlusses des VDV Interesse an hohen Erlösen, da für Kalkulation der Leistungsabgeltung gilt:
  - Hohe Erlöse → geringe Leistungsabgeltung
  - Niedrige Erlöse → hohe Leistungsabgeltung



## **Der Wettbewerb Bus-Bahn aus Sicht der Leistungsbesteller im SPV**

# **Der Zusammenhang zwischen gemeinwirtschaftlichem SPV und eigenwirtschaftlichem Fernbus**



## 4. Fernbus: Ergänzung oder Konkurrenz zur Schiene?

- ✓ Schiene bildet Rückgrat für das Fernverkehrsnetz
  - Systemangebot/ITF
  - Anschlusssicherung
  - Tarifintegration
  - Barrierefreiheit
  - usw.
  
- ✓ In Literatur und Praxis vorgeschlagener Idealzustand: Fernbusverkehre als zusätzliche (!) Ergänzung des Systemangebotes auf der Schiene
  - Angebot auf von Schiene nicht bedienten/bedienbaren Relationen (zB derzeit Graz-Wolfsberg-Klagenfurt)
  - Angebot in von Schiene nicht bedienten Zeitlagen (zB Spätabendverkehre)
  - Angebot für besonders preissensible Reisende
  - Mehrwert für (potentielle) Reisende
  - Stärkung des ÖV insgesamt

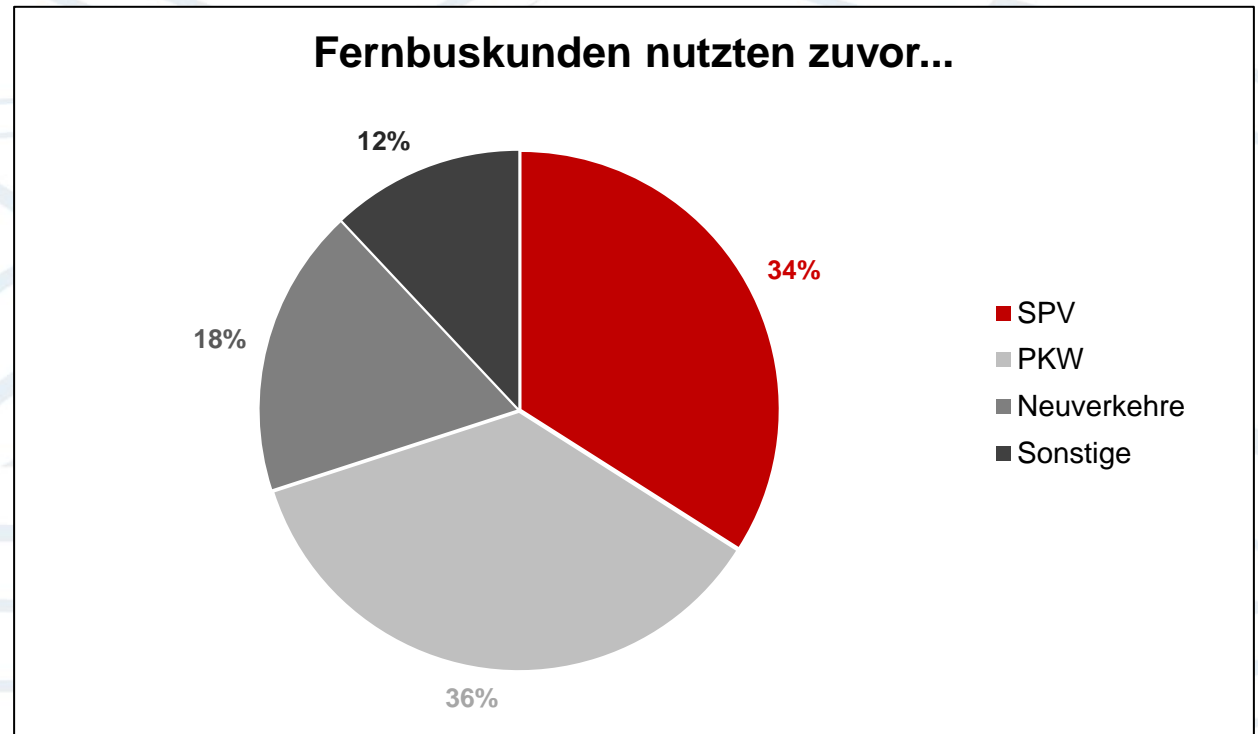
## 4. Fernbus: Ergänzung oder Konkurrenz zur Schiene?

Aber: Idealzustand realistisch?

✓ In D: über ein Drittel der Fernbuskunden von der Schiene abgezogen!\*

- 22% vom SPFV
- 12% vom SPNV

Diagramm: eigene Darstellung in Anlehnung an Marktreport 2015/16 der BAG SPNV, S. 83



## 4. Fernbus: Ergänzung oder Konkurrenz zur Schiene?

Aber: Idealzustand realistisch?

- ✓ In D: durch Fernbus verursachter Umsatzrückgang im Fernverkehr auf der Schiene liegt im Jahr 2014 bei EUR 200 Mio.\*

Privatbahn stellt Betrieb ein

### Interconnex kapituliert vor Fernbussen

Stand: 14.10.2014 15:13 Uhr



Der Bahn-Konkurrent Interconnex stellt wegen der Konkurrenz durch Fernbusse seinen Betrieb ein. Das Unternehmen Veolia kündigte an, dass nach zwölf Jahren die Fernverbindung Leipzig-Berlin-Rostock/Warnemünde am 13. Dezember letztmals bedient werde. Für Fahrgäste entfällt damit eine Alternative zum ICE.

"Als wirtschaftlich handelndes Unternehmen können wir nicht Monat für Monat rote Zahlen schreiben", teilte der Betreiber Veolia mit. Grund für die Probleme sei die neue Konkurrenz durch Fernbusse.

Quelle: <http://www.tagesschau.de/wirtschaft/interconnex-101.html>; abgerufen am 08.06.2016

## 4. Fernbus: Ergänzung oder Konkurrenz zur Schiene?

Aber: Idealzustand realistisch?

- ✓ In D: über ein Drittel der Fernbuskunden von der Schiene abgezogen!\*

  - 22% vom SPFV
  - 12% vom SPNV

- ✓ In D: durch Fernbus verursachter Umsatzrückgang im Fernverkehr auf der Schiene liegt im Jahr 2014 bei EUR 200 Mio.\*

→ Ähnliches Szenario auch für Ö denkbar, hierzulande ist SPFV jedoch überwiegend gemeinwirtschaftlich!



## 4. Fernbus: Ergänzung oder Konkurrenz zur Schiene?

Ein aktuelles Beispiel:

Abfragedatum 08.06.2016, gefiltert nach „nur Direktverbindungen“

**Ihre Anfrage**

von: Wien      Datum: Mi, 20.07.2016  
nach: Ljubljana      Zeit: 07:50 (Abfahrt)

→ Anfrage ändern    → Neue Anfrage    → Weiterfahrt    → Rückfahrt

**Übersicht**

**Auswahl Hinfahrt**

Station	Datum	Zeit	Dauer	Umst.	Verkehrsmittel	Ticket
Verbindungen sortieren nach <input type="button" value="Abfahrt"/> <span style="float:right">« früher   später »</span> <span style="float:right">« Erste Fahrt   Letzte Fahrt »</span>						
Wien Hbf Ljubljana	20.07.2016	07:58 ab 14:06 an	6:08	0	<i>EC</i>	→ Ticket und Preise
EC 151 verkehrt bis Spielfeld Staatsgrenze (Tarifpunkt), weiter als EC 151 bis Ljubljana						
Wien Hbf (Busbahnhof Wiedner Gürtel) Ljubljana Avtobusna postaja	20.07.2016	09:00 ab 14:38 an	5:38	0		→ Ticket und Preise

Bitte beachten Sie zu dieser Verbindung die Bemerkungen in der Detailansicht.

Ein täglicher (gemeinwirtschaftlicher) Direktzug  
Fernbus in ähnlicher Lage

## 4. Fernbus: Ergänzung oder Konkurrenz zur Schiene?

Ein zweites aktuelles Beispiel:

Abfragedatum 13.06.2016

### Ihre Anfrage

von: ZAGREB Datum: Di, 16.08.2016  
 nach: Wien Zeit: 06:40 (Abfahrt)

[→ Anfrage ändern](#) [→ Neue Anfrage](#) [→ Weiterfahrt](#) [→ Rückfahrt](#)

### Übersicht

#### Auswahl Hinfahrt

Station	Datum	Zeit	Dauer	Umst.	Verkehrsmittel	Ticket
Verbindungen sortieren nach <input type="button" value="Abfahrt"/> <span style="float: right;">« früher   später »</span> <span style="float: right;">« Erste Fahrt   Letzte Fahrt »</span>						
Zagreb Glavni Kolod. Wien Hbf	16.08.2016	07:25 ab 14:02 an	6:37	0		<a href="#">→ Ticket und Preise</a>
<b>EC 158 verkehrt bis Dobova, weiter als EC 158 bis Spielfeld Staatsgrenze (Tarifpunkt), weiter als EC 158 bis Wien Hbf</b>						
Zagreb Autobusni kolodvor Wien Hbf (Busbahnhof Wiedner Gürtel)	16.08.2016	07:30 ab 13:31 an	6:01	0		<a href="#">→ Ticket und Preise</a>
<i>Bitte beachten Sie zu dieser Verbindung die Bemerkungen in der Detailansicht.</i>						
Zagreb Autobusni kolodvor Wien Hbf (Busbahnhof Wiedner Gürtel)	16.08.2016	09:30 ab 15:31 an	6:01	0		<a href="#">→ Ticket und Preise</a>
<i>Bitte beachten Sie zu dieser Verbindung die Bemerkungen in der Detailansicht.</i>						

[→ Details für alle anzeigen](#) [Druckansicht](#) [→ Fahrplanheft](#)

Ein täglicher (gemeinwirtschaftlicher) Direktzug  
 Fernbus in fast identischer Lage

## 5. Fernbus und gemeinwirtschaftlicher SPFV

- ✓ Fernbusse verkehren ohne Leistungsbestellungen der öffentlichen Hand  
→ „formell“ eigenwirtschaftlich
- ✓ ABER: Rekapitulation Auswirkung Erlösentwicklung SPFV:
  - Hohe Erlöse → geringe Leistungsabgeltung
  - Niedrige Erlöse → hohe Leistungsabgeltung
- ✓ Erlöse des Fernbusses stammen zT aus gemeinw. SPFV
- Durch Fernbusse steigt mittelfristig Abgeltungsbedarf für SPFV (Steuergeld)
- Oder: gemeinwirtschaftlicher SPV muss eingeschränkt werden

## 5. Fernbus und gemeinwirtschaftlicher SPfV

Ein fiktives Beispiel



Linie des SPfV von A nach F mit Halten in B, C, D, E

Länge 300km

Züge täglich: 16 (8 Zugpaare = 2h-Takt von 05:00 bis 19:00)

	IC 100	IC 102	IC 104	IC 106	IC 108	IC 110	IC 112	IC 114
A	05:00	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
B	05:30	07:30	09:30	11:30	13:30	15:30	17:30	19:30
C	06:00	08:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	20:00
D	06:30	08:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30	20:30
E	07:30	09:30	11:30	13:30	15:30	17:30	19:30	21:30
F	08:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	20:00	22:00



## 5. Fernbus und gemeinwirtschaftlicher SPFV

Ein fiktives Beispiel

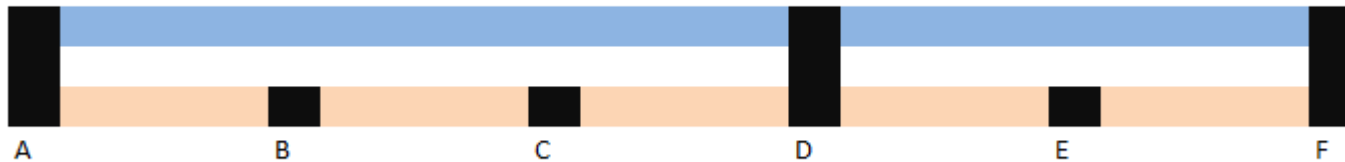


Zugkilometer p.a.: 1,75 Mio (300km\*16Züge\*365Tage)

<i>ohne Fernbuskonkurrenz</i>	je Zugkm	gesamt
Produktionskosten	€ 10,00	€ 17.520.000,00
<i>minus</i> Erlöse	€ 4,50	€ 7.884.000,00
<i>ergibt</i> Abgeltungsbetrag	€ 5,50	€ <b>9.636.000,00</b>

## 5. Fernbus und gemeinwirtschaftlicher SPfV

Ein fiktives Beispiel

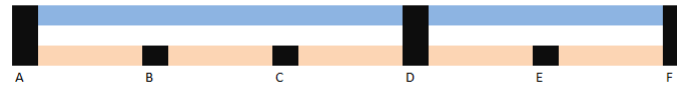


Neue zusätzliche Fernbuslinie von A nach F mit Halt in D

	IC 100	FB 200	IC 102	IC 104	IC 106	IC 108	IC 110	FB 202	IC 112	IC 114
A	05:00	05:30	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	16:45	17:00	19:00
B	05:30		07:30	09:30	11:30	13:30	15:30		17:30	19:30
C	06:00		08:00	10:00	12:00	14:00	16:00		18:00	20:00
D	06:30	07:00	08:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:15	18:30	20:30
E	07:30		09:30	11:30	13:30	15:30	17:30		19:30	21:30
F	08:00	08:15	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	19:30	20:00	22:00

## 5. Fernbus und gemeinwirtschaftlicher SPfV

Ein fiktives Beispiel



	ohne Fernbuskonkurrenz	je Zugkm	gesamt
	Produktionskosten Zugkm	€ 10,00	€ 17.520.000,00
minus	Erlöse Zugkm	€ 4,50	€ 7.884.000,00
ergibt	Abgeltungsbetrag Zugkm	€ 5,50	€ 9.636.000,00

Annahme: durch Fernbus Erlösreduktion um 5 % durch

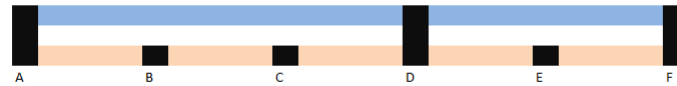
- Preisverfall im SPfV
- Fahrgastrückgang im SPfV

	mit Fernbuskonkurrenz	je Zugkm	gesamt
	Produktionskosten	€ 10,00	€ 17.520.000,00
minus	Erlöse	€ 4,28	€ 7.489.800,00
ergibt	Abgeltungsbetrag	€ 5,73	€ 10.030.200,00

→ Mehrkosten von 4,1 % (ca. EUR 400.000)

## 5. Fernbus und gemeinwirtschaftlicher SPFV

*Ein fiktives Beispiel*



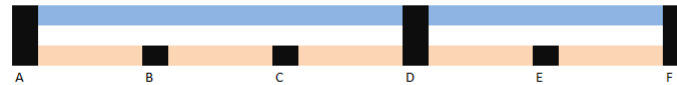
Entscheidung:

- ✓ EUR 400.000 Mehrkosten für Aufrechterhaltung SPFV; oder
- ✓ Budgeteinhaltung, dafür Einschränkung SPFV



## 5. Fernbus und gemeinwirtschaftlicher SPFV

Ein fiktives Beispiel



Entscheidung:

- ✓ EUR 400.000 Mehrkosten für Aufrechterhaltung SPFV; oder
- ✓ Budgeteinhaltung, dafür Einschränkung SPFV

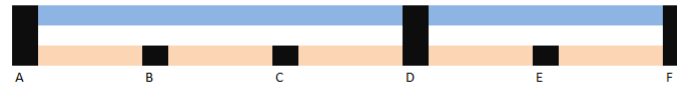
Annahmen:

- ✓ Angebotsreduktion führt zu (weiterer) Erlösreduktion je Zugkm um 10 %
- ✓ Fixkosten bleiben, d.h. Produktionskosten je Zugkm steigen um 10 %

<i>mit Fernbuskonkurrenz und Einschränkung</i>	je Zugkm	gesamt
Produktionskosten	€ 11,00	€ 14.819.433,76
<i>minus</i> Erlöse	€ 3,85	€ 5.183.433,76
<i>ergibt</i> Abgeltungsbetrag	€ <b>7,15</b>	€ 9.636.000,00

## 5. Fernbus und gemeinwirtschaftlicher SPfV

Ein fiktives Beispiel



	je Zugkm	gesamt
mit Fernbuskonkurrenz und Einschränkung		
Produktionskosten	€ 11,00	€ 14.819.433,76
minus Erlöse	€ 3,85	€ 5.183.433,76
ergibt Abgeltungsbetrag	€ 7,15	€ 9.636.000,00

- ✓ Abgeltungsbetrag je Zugkm: **+ 30 % (!)**
- ✓ Finanzierbares Zugkm-Volumen: 1,35 Mio km p.a. (statt 1,75 Mio km)  
→ **12 Züge statt 16** bei gleichem Budget

	IC 100	FB 200	IC 102	<del>IC 104</del>	IC 106	<del>IC 108</del>	IC 110	FB 202	IC 112	IC 114
A	05:00	05:30	07:00	<del>09:00</del>	11:00	<del>13:00</del>	15:00	16:45	17:00	19:00
B	05:30		07:30	<del>09:30</del>	11:30	<del>13:30</del>	15:30		17:30	19:30
C	06:00		08:00	<del>10:00</del>	12:00	<del>14:00</del>	16:00		18:00	20:00
D	06:30	07:00	08:30	<del>10:30</del>	12:30	<del>14:30</del>	16:30	18:15	18:30	20:30
E	07:30		09:30	<del>11:30</del>	13:30	<del>15:30</del>	17:30		19:30	21:30
F	08:00	08:15	10:00	<del>12:00</del>	14:00	<del>16:00</del>	18:00	19:30	20:00	22:00

## 5. Fernbus und gemeinwirtschaftlicher SPfV

### Exkurs: rechtlicher Rahmen bei Konzessionserteilung

#### Verfahrensvorschriften für die Erteilung einer Berechtigung

§ 5. (1) Vor der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) sind bei sonstiger Nichtigkeit (§ 68 Abs. 4 Z 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, BGBl. Nr. 51) zu hören:

1. jene Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jene Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt,
2. die Landeshauptmänner bzw. die Landeshauptfrauen, wenn es sich um eine Kraftfahrlinie handelt, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstreckt (§ 3 Abs. 1),
3. die Landeshauptmänner bzw. die Landeshauptfrauen, wenn der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erteilung der Berechtigung zuständig ist (§ 3 Abs. 2), und es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die im betreffenden Bundesland keine Haltestelle vorgesehen ist,
4. die Gemeinden, in deren Gebiet einer der beiden Endpunkte der beantragten Kraftfahrlinie liegt,
5. die Gemeinden, über deren Gebiet die Linie geführt wird, sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die auf dem Gemeindegebiet keine Haltestelle vorgesehen ist,
6. die Wirtschaftskammern,
7. die Kammern für Arbeiter und Angestellte,
8. die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (§ 17 ÖPNRV-G 1999, BGBl. I Nr. 204), in deren Verbundraum die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt, sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die im Verbundraum keine Haltestelle vorgesehen ist.

(2) Von den in Abs. 1 Z 2, 3, 6 und 7 genannten Stellen sind jene zu hören, die nach der Linienführung örtlich in Betracht kommen. Bei grenzüberschreitenden Kraftfahrlinien sind die für das gesamte Bundesgebiet zuständigen Bundesorganisationen der unter Abs. 1 Z 6 und 7 genannten Kammern zu hören.

→ Parteistellung/Stellungnahmemöglichkeit des Leistungsbestellers im SPfV?

#### Voraussetzungen und Ausschließungsgründe für die Erteilung von Berechtigungen

§ 7. (1) Die Konzession ist zu erteilen, wenn:

4. die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschließungsgrund liegt insbesondere dann vor, wenn

c) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999), in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 3 und 5) er ganz oder teilweise fällt, ernsthaft beeinträchtigen würde, oder

(2) Die Aufsichtsbehörde hat zur Feststellung des Vorliegens des Ausschließungsgrundes gemäß Abs. 1 Z 4 lit. c alle relevanten Informationen bei den gemäß Art. 2 lit. b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zuständigen Behörden oder nach dem 31. Dezember 2015 auch bei den gemäß § 30a ÖPNRV-G 1999 benannten Stellen einzuholen.

## 6. Fazit

### Handlungsoptionen für Besteller

- ✓ Aufrechterhaltung des SPFV im geplanten Umfang, aber zu höheren Kosten
- ✓ Einhaltung des Abgeltungsvolumens, dafür Einschränkungen im SPFV-Angebot

### Weitere Alternativen?

- ✓ Fernbus tatsächlich als Ergänzung zur Schiene
- ✓ Fernbus+SPFV gemeinsam statt gegeneinander
- Stärkung des ÖV insgesamt
- Aufrechterhaltung des gemeinwirtschaftlichen SPFV
- Gemeinsam im Wettbewerb ggü MIV und Luftverkehr



## Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Samuel Niemand, MA  
Förderungen und Verkehrsfinanzierungskontrolle

---

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Lassallestraße 9b | 1020 Wien | Austria

FN 261480 f - Handelsgericht Wien

UID: ATU 61643056 - DVR: 2111586

T. +43 1 812 73 43 1186

F. +43 1 812 73 43 1300

[s.niemand@schig.com](mailto:s.niemand@schig.com) | [www.schig.com](http://www.schig.com)