

Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht 2022

Bericht der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie gemäß § 49 Bundesbahngesetz
sowie § 3 Privatbahngesetz 2004 über die im Jahr 2022 durch den Bund
bei Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellten gemeinwirtschaftlichen
Leistungen



Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Autor: DI Stefan Mayerhofer

Gesamtumsetzung: Mag. Reinhard Wöhrensimmel

Fotonachweis: Cover: BMK

Fotonachweis Portrait FBM: BMK/Cajetan Perwein

Wien, 2024

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an
ii4@bmk.gv.at.

Vorwort



Leonore Gewessler

Ich freue mich, Ihnen den Gemeinwirtschaftlichen Leistungsbericht für das Jahr 2022 vorlegen zu können. Nach den COVID-bedingten Einschränkungen im Personenverkehr der Jahre 2020 und 2021 stieg im Jahr 2022 die Anzahl der Fahrten wieder an und es konnte das Vorpandemieniveau fast wieder erreicht werden. Zu dieser Trendumkehr in der Nachfrage trug auch das Klimaticket mit bei, dass das BMK seit Oktober 2021 angeboten hat.

Erfreulicherweise konnte auch im Jahr 2022 der Leistungsumfang erhöht werden, das Angebot stieg in diesem Jahr allein im Bereich der ÖBB-PV AG um weitere rund 2 Mio. Fahrplankilometer. Auch die Qualitätsoffensive im Fahrzeugbereich ging weiter und es wurden Beschaffungsprozesse für neue fahrgastfreundlichere, barrierefreie, leistungs- und kapazitätsstärkere Fahrzeuge eingeleitet, die nun Zug um Zug in den kommenden Jahren in Betrieb gesetzt werden. Auch die Ausmusterung von Dieselfahrzeugen schreitet voran, was einerseits durch den Einsatz von umweltfreundlichen Akkufahrzeugen, andererseits durch streckenseitige Elektrifizierungen möglich wird, womit der gesamte Schienenpersonenverkehr klimafreundlich werden wird.

Witterungsbedingte Einflüsse führten im Jahr 2022 zu etlichen Betriebsstörungen. Das zeigt uns, wie wichtig es ist, weiterhin für den Klimaschutz und den Schutz unserer Umwelt einzutreten, damit Extremwetterereignisse hinkünftig vermindert werden können und eine lebenswerte Umwelt erhalten werden kann.

Neben Maßnahmen im Personenverkehr sind auch Maßnahmen im Güterverkehr wichtig und notwendig. Im Gemeinwirtschaftlichen Leistungsbericht möchte ich daher auch wieder über die Förderungen im Schienengüterverkehr informieren. Unterstützungen gibt es hier im Einzelwagenverkehr, im unbegleiteten Kombinierten Verkehr und der Rollenden Landstraße.

Damit der Schienengüterverkehr im Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr konkurrenzfähig bleibt und der in Österreich sehr hohe Anteil im Modal Split im Güterverkehr bestehen bleibt, wurden im Zuge der COVID-Pandemie die Fördersätze angehoben. Die Auswertungen zeigen, dass diese Maßnahmen wirksam waren, da sich der Schienengüterverkehr nach einem Rückgang im Jahr 2020 nun wieder erholen konnte.

Des Weiteren wurde auf Grundlage der EU-Verordnung 2020/1429 im eigenwirtschaftlichen Schienenpersonen- und im Schienengüterverkehr im 1. Halbjahr 2022 die Schienenmaut ausgesetzt. Im 2. Halbjahr 2022 wurde eine Absenkung der Schienenmaut für den manipulierten Schienengüterverkehr (d.h. im kombinierten Verkehr und Einzelwagenverkehr) um 50 % umgesetzt. Da der manipulierte Schienengüterverkehr jenes Marktsegment im Schienengüterverkehr ist, das mit dem LKW-Verkehr am stärksten im Wettbewerb steht, konnte der Schienengüterverkehr auf diese Weise effektiv unterstützt werden.

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

Inhalt

Vorwort	3
1 Personenverkehr	6
1.1 ÖBB-Personenverkehr AG.....	6
1.2 Privatbahnen.....	11
1.2.1 Beauftragung durch die SCHIG mbH.....	12
1.2.2 Beauftragung durch die VOG	13
1.3 Zusammenfassung Personenverkehr	15
2 Güterverkehr.....	16
2.1 Rail Cargo Austria AG	16
Einzelwagenverkehr	16
Kombinierter Verkehr	17
Zusammenfassung der Abgeltung für die SGV-Förderung	19
2.2 Privatbahnen.....	20
Einzelwagenverkehr	20
Kombinierter Verkehr	21
Zusammenfassung der Abgeltung für die SGV-Förderung	23
2.3 Zusammenfassung Güterverkehr	24
3 Übersicht gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes.....	25
Tabellenverzeichnis.....	26

1 Personenverkehr

1.1 ÖBB-Personenverkehr AG

Für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist gemäß § 48 Bundesbahngesetz die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zuständig. Gemäß §§ 7 bis 9 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999) ist durch den Bund ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr sicherzustellen.

Gemäß § 11 ÖPNRV-G 1999 ist Aufgabe der regionalen Gebietskörperschaften, auf Basis dieses Grundangebotes, allfällige Zusatzangebote zu bestellen. Zur Steigerung der Effizienz wurde ab Fahrplanwechsel 9. Dezember 2018 in den Bundesländern Vorarlberg, Steiermark und Kärnten Grundangebot und Zusatzangebot jeweils in Form einer gemeinsamen Bestellung durchgeführt. In der Ostregion, in Oberösterreich, Salzburg und Tirol wurden mit Fahrplanwechsel 15. Dezember 2019 ebenfalls gemeinsame Bestellungen mit den jeweiligen Bundesländern durchgeführt.

In Ergänzung des Nahverkehrsangebotes wurden auch im Fernverkehr auf gemeinwirtschaftlichen Strecken (Südbahn, Westbahn westlich von Salzburg, Nordbahn, inneralpine Strecken und Tauernachse) Schienenpersonenverkehrsleistungen bestellt. Diese Bestellungen erfolgen ausschließlich durch den Bund. Dazu wurde ebenfalls mit Wirksamkeit 15. Dezember 2019 ein Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB-PV AG abgeschlossen. Für eigenwirtschaftliche Fernverkehrslinien (Ostbahn, Westbahn zwischen Wien und Salzburg, Brennerachse und Rheintal) gibt es in Entsprechung unionsrechtlicher Vorgaben keine Bestellungen.

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) bedient sich bei der operativen Durchführung der oben genannten Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen der SCHIG mbH, die zu 100 % im Eigentum des Bundes steht. Eine diesbezügliche Festlegung ist auch im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz gesetzlich normiert.

Gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße – Public Service Obligation (PSO) – ist für die Abgeltung öffentlicher Verkehrsdienste eine erhöhte Transparenz gefordert. Vor allem ist klar zu dokumentieren, dass Verkehrsunternehmen nicht unzulässig subventioniert werden (Verbot der Überkompensation).

Über die Abwicklung der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr 2022 wurde von der SCHIG mbH ein Bericht erstellt. Darin sind nähere Informationen über folgende Bereiche enthalten:

- Inhalte der Verkehrsdiensteverträge
- Leistungsumfang
- Prüfung der Überkompensation
- Leistungskontrolle
- Qualitätsmanagement
- Abgeltung

Der Bericht ist dem Gemeinwirtschaftlichen Leistungsbericht 2022 als Beilage angefügt.

Die in Folge genannten Werte beziehen sich immer auf ein Fahrplanjahr. In den Verkehrsdiensteverträgen (VDV) mit der ÖBB-PV AG wurden im Jahr 2022 untenstehende Fahrplankilometer bestellt. Zum Vergleich sind auch die Werte für das Jahr 2021 dargestellt:

Tabelle 1 Fahrplankilometer ÖBB-PV AG

	2021	2022
VDV Ostregion	42.056.114	42.145.385
VDV Oberösterreich	11.592.885	11.795.111
VDV Salzburg	3.839.816	3.943.244
VDV Tirol	7.681.413	8.466.273
VDV Vorarlberg	3.308.522	3.420.544
VDV Steiermark	7.040.006	7.222.453
VDV Kärnten	5.660.557	5.666.437

Summe Nahverkehr ÖBB-PV AG	81.179.312	82.659.447
VDV Fernverkehr ÖBB-PV AG	16.752.141	17.249.029
Summe ÖBB-PV AG	97.931.453	99.908.476

Das Leistungsangebot im gemeinwirtschaftlich bestellten Verkehr konnte somit im Jahr 2022 um rd. 2 Mio. Fahrplankilometer bzw. rd. 2,0 % gesteigert werden.

In Nahverkehr der Ostregion gab Leistungsausweitungen auf der S80 in Wien, auf der Ostbahn, im Kamptal, im Traisental, auf der Gutensteinbahn und der Inneren Aspangbahn. In Oberösterreich wurden zusätzliche Morgen- und Abendverbindungen ins Salzkammergut und auf der Almtalbahn eingeführt, weiters gab es ein neues Fahrplankonzept auf der Phyrnstrecke. In Salzburg wurde ein zusätzliches Fahrplanangebot zur Vorbereitung der Sanierung der A10 eingeführt, um den Fahrgästen hier einen besonderen Anreiz zum Umstieg vom PKW auf den ÖV zu bieten. In Tirol gab es v.a. Ausweitungen im Unterland. In Vorarlberg wurde der Wochenendverkehr im Bodenseeraum ausgeweitet. Weiters gab es noch in der Steiermark zwei neue Zugpaare, um den Anschluss an den Fernverkehr zwischen Graz und Budapest zu verbessern.

Im Fernverkehr wurde v.a. der Verkehr zwischen den Städten Linz und Graz verbessert. Im internationalen Fernverkehr gab es Verbesserungen im Tagesverkehr nach Slowenien, sowie im Nachtzugsverkehr nach Paris, Berlin und Warschau, wodurch sich die Leistungsbestellungen im österreichischen Teil entsprechend erhöhten.

Auf den gemeinwirtschaftlichen Strecken wurden 2022 folgende Anzahl von Fahrgästen befördert:

Tabelle 2 Fahrgäste ÖBB-PV AG

	2021	2022
VDV Ostregion	119.739.349	147.626.585
VDV Oberösterreich	9.704.369	14.786.111
VDV Salzburg	4.498.998	7.238.501
VDV Tirol	9.951.068	11.645.419
VDV Vorarlberg	7.087.102	12.550.814

	2021	2022
VDV Steiermark	6.433.108	8.562.375
VDV Kärnten	5.787.372	7.148.702
Summe Nahverkehr ÖBB-PV AG	163.201.365	209.558.507
VDV Fernverkehr ÖBB-PV AG	11.670.329	19.178.546
Summe ÖBB-PV AG	174.871.694	228.737.053

Auf den gemeinwirtschaftlichen Strecken wurden 2021 folgende Personenkilometer zurückgelegt:

Tabelle 3 Personenkilometer ÖBB-PV AG

	2021	2022
VDV Ostregion	2.236.040.675	2.756.979.171
VDV Oberösterreich	300.157.477	469.568.624
VDV Salzburg	149.745.027	240.634.754
VDV Tirol	364.419.432	439.739.294
VDV Vorarlberg	166.242.081	298.644.136
VDV Steiermark	184.486.697	249.787.061
VDV Kärnten	164.694.086	209.668.522
Summe Nahverkehr ÖBB-PV AG	3.565.785.475	4.665.021.562
VDV Fernverkehr ÖBB-PV AG	2.041.948.314	3.330.408.460
Summe ÖBB-PV AG	5.607.733.789	7.995.430.022

Nach den starken Rückgängen aufgrund der pandemiebedingten Mobilitäts-einschränkungen in den Jahren 2020 und 2021 konnte 2022 nahezu wieder das Niveau vor der Pandemie erreicht werden.

Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Jahr 2022 im Bereich der ÖBB-PV AG stellt sich damit wie untenstehend dar:

Tabelle 4 Abgeltung ÖBB-PV AG in Euro

	2021	2022
Leistungsbestellung	1.234.182.386	1.183.398.217
Leistungsstörung	-23.104.264	-30.592.749
Qualitätsmanagement	4.108.943	2.152.270
Summe ÖBB-PV AG	1.215.187.065	1.154.957.737
davon Bund	858.629.010	795.509.547
davon Länder Ostregion	121.900.000	122.900.000
davon Oberösterreich	68.955.662	71.441.022
davon Salzburg	28.146.404	29.449.578
davon Tirol	64.197.066	61.949.089
davon Vorarlberg	20.751.012	20.168.129
davon Steiermark	34.846.113	37.177.433
davon Kärnten	17.371.298	15.834.035
davon Kreis Südmähren	390.500	528.905

Die Vergleichswerte für das Jahr 2021 sind nunmehr endabgerechnet. Gegenüber den im GWL-Bericht 2021 genannten Beträgen ergaben sich daher noch minimale Änderungen. Bei den Abgeltungsbeträgen für 2022 handelt es sich noch um voraussichtliche Werte.

Die trotz Leistungsausweitung geringere Kosten der Leistungsbestellung resultieren aus einer Kostenabsenkung des Infrastrukturbenützungsentgelts. Da die Finanzierung der Schieneninfrastruktur allein in die Zuständigkeit des Bundes fällt, schlagen sich diese Kostensenkungen daher alleine im Bundesbeitrag über.

Die VDV Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg sind auf Wunsch der Länder in Form sogenannter Bruttoverträge ausgestaltet. Die Länder tragen hier das Tarifeinnahmenrisiko. Das beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) liefert die auf den bestellten Leistungen anfallenden Einnahmen an die Länder ab. Die Abgeltungsbeträge der Länder stiegen daher um die Tarifeinnahmen und zumeist auch die bisher getrennt abgewickelte Tarifbestellung für die Anwendung des Verbundtarifes sowie des Schüler- und Lehrlingstarifs.

1.2 Privatbahnen

Folgende Privatbahnen erbringen in Österreich gemeinwirtschaftliche Leistungen:

- Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen
- Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH (NÖVOG)
- Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Raaberbahn/GySEV)
- Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.
- Salzburg AG, Salzburger Lokalbahn
- Salzburg AG, Pinzgauer Lokalbahn
- Zillertaler Verkehrsbetriebe AG
- Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH
- Montafonerbahn AG
- Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
- Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH (GKB)

Für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Bereich der Privatbahnen ist gemäß § 3 Privatbahngesetz 2004 die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zuständig. Gemäß §§ 7 bis 9 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 ist durch den Bund ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr auch in diesem Bereich sicherzustellen.

Gemäß § 11 ÖPNRV-G 1999 ist Aufgabe der regionalen Gebietskörperschaften, auf Basis dieses Grundangebotes, allfällige Zusatzangebote zu bestellen. Zur Steigerung der Effizienz wurde ab dem Fahrplanjahr 2021 analog zur ÖBB-PV AG auch im Bereich der Privatbahnen eine gemeinsame Bestellung von Bund und jeweiligen Ländern durchgeführt. Bei der Raaberbahn, der Montafonerbahn und der GKB wurden diesbezügliche gemeinsame Verkehrsdiensteverträge aufgrund der starken Vernetzung mit dem ÖBB-Netz ebenfalls durch die SCHIG mbH abgeschlossen. Bei den Wiener Lokalbahnen, der NÖVOG, Stern & Hafferl, Salzburger Lokalbahn, der Pinzgauer Lokalbahn, der Stubaitalbahn und der Steiermarkbahn erfolgt die gemeinsame Bestellung aufgrund der starken lokalen Bedeutung im Auftrag der jeweiligen Länder durch die betreffende Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft (VOG). Lediglich bei den Zillertaler Verkehrsbetrieben erfolgt die Bestellung im dzt. Übergangszeitraum noch getrennt durch Bund (SCHIG mbH) und Land (VOG).

1.2.1 Beauftragung durch die SCHIG mbH

Detaillierte Informationen über die Abwicklung der Bestellungen der SCHIG mbH im Bereich der Privatbahnen sind ebenfalls im Bericht der SCHIG mbH (Beilage) enthalten. Die in Folge genannten Werte beziehen sich immer auf ein Fahrplanjahr.

In den Verkehrsdiensteverträgen (VDV) mit den Privatbahnen die seitens der SCHIG mbH abgeschlossen wurden, wurden im Jahr 2022 untenstehende Fahrplankilometer bestellt. Zum Vergleich sind auch die Werte für das Jahr 2021 dargestellt:

Tabelle 5 Fahrplankilometer Privatbahnen SCHIG mbH

	2021	2022
VDV Raaberbahn	1.201.108	1.201.899
VDV Zillertaler Verkehrsbetriebe (nur Bunde)	345.776	345.776
VDV Montafonerbahn	296.255	308.387
VDV Graz-Köflacher Bahn	1.709.335	1.707.010
Summe Privatbahnen VDV SCHIG mbH	3.552.473	3.563.072

Das Leistungsangebot blieb mit Ausnahme geringer Anpassungen im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen konstant.

Bei den seitens der SCHIG mbH beauftragten Privatbahnen wurden 2021 folgende Fahrgastzahlen befördert:

Tabelle 6 Fahrgäste Privatbahnen SCHIG mbH

	2021	2022
VDV Raaberbahn	1.272.000	1.340.366
VDV Zillertaler Verkehrsbetriebe	2.362.728	2.902.232
VDV Montafonerbahn	953.592	1.218.549
VDV Graz-Köflacher Bahn	3.949.845	5.700.000
Summe Privatbahnen	8.538.165	11.161.147

Die Fahrgastzuwächse ergeben sich wiederum aus der Erholung der Marktsituation nach den pandemiebedingten Einschränkungen.

Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der seitens der SCHIG mbH beauftragten Privatbahnen im Jahr 2022 stellt sich damit wie folgt dar (für die Zillertaler Verkehrsbetriebe ist nur die getrennte Bundesbestellung enthalten):

Tabelle 7 Abgeltung Privatbahnen SCHIG mbH in Euro

	2021	2022
Leistungsbestellung	52.125.316	53.037.840
Leistungsstörung	-253.421	-1.215.948
Qualitätsmanagement	229.516	151.871
Summe Privatbahnen VDV SCHIG mbH	52.101.412	51.973.763
davon Bund	24.850.290	24.178.997
davon Länder Ostregion	10.256.098	10.416.176
davon Vorarlberg	2.408.871	2.527.807
davon Steiermark	14.586.153	14.850.783

Die starke Zunahme bei den Leistungsstörungen ist v.a. auf einen unfallbedingten Fahrzeugausfall im Bereich der Raaberbahn zurückzuführen.

Die Abgeltungsbeträge sind teilweise noch nicht endabgerechnet und sind daher voraussichtliche Werte.

1.2.2 Beauftragung durch die VOG

Hinsichtlich detaillierte Informationen über die Abwicklung der Bestellungen im Bereich der Privatbahnen, die durch die Länder im Wege über die VOG beauftragt werden, wird auf die Berichte verwiesen, die durch die Länder zu erstellen sind.

In Folge werden lediglich die Umfänge der gemeinsam beauftragten Leistungen und die Finanzierungsbeiträge des Bundes genannt.

Die in Folge genannten Werte beziehen sich immer auf ein Fahrplanjahr.

Bei den Privatbahnen die seitens der VOG beauftragt wurden, wurden im Jahr 2022 untenstehende Fahrplankilometer bestellt. Zum Vergleich sind auch die Werte für das Jahr 2021 dargestellt:

Tabelle 8 Fahrplankilometer Privatbahnen VOG

	2021	2022
VDV Wiener Lokalbahnen	2.305.133	2.285.408
VDV NÖVOG	914.040	924.126
VDV Stern & Hafferl	1.804.469	2.015.599
VDV Salzburger Lokalbahn	1.037.221	1.037.221
VDV Pinzgauer Lokalbahn	653.000	653.000
VDV Stubaitalbahn	428.075	428.075
VDV Steiermarkbahn	683.421	680.412
Summe Privatbahnen VDV VOG	7.825.359	8.023.841

Das Leistungsangebot wurde somit um rd. 2,5 % gesteigert.

Der Finanzierungsbeitrag des Bundes für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen, der seitens der VOG beauftragten Privatbahnen stellt sich im Jahr 2022 wie folgt dar:

Tabelle 9 Abgeltung Bund Privatbahnen VOG in Euro

	2021	2022
Finanzierungsbeitrag Bund VDV VOG	39.750.405	41.652.944

1.3 Zusammenfassung Personenverkehr

Insgesamt wurden bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen Schienenpersonenverkehr (SPV) gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste gemäß nachstehender Tabelle bestellt:

Tabelle 10 Fahrplankilometer Personenverkehr

	2021	2022
Summe ÖBB-PV AG	97.931.453	99.908.476
Summe Privatbahnen	11.377.832	11.586.913
Summe gemeinwirtschaftlicher SPV gesamt	109.309.286	111.495.389

Dafür wendete das BMK Mittel gemäß nachstehender Tabelle auf:

Tabelle 11 Abgeltung Bund Personenverkehr in Euro

	2021	2022
Summe ÖBB-PV AG	858.629.010	795.509.547
Summe Privatbahnen	64.600.695	65.831.941
Summe gemeinwirtschaftlicher SPV gesamt	923.229.704	861.341.488

2 Güterverkehr

2.1 Rail Cargo Austria AG

Grundlage für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienengüterverkehr bei der Rail Cargo Austria AG war bis zum 2. Dezember 2012 das Bundesbahngesetz BGBl. Nr. 825/1992 in der Fassung BGBl. Nr. 111/2010.

Ab 3. Dezember 2012 wurden die bis dahin bestehenden Regelungen über die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienengüterverkehr aus europarechtlichen Gründen durch eine bei der Europäischen Kommission notifizierte Beihilfenregelung (SGV-Förderung) abgelöst. Auf Basis von externen Studien wurden die Förderkategorien hinsichtlich Verlagerungswirkung evaluiert und treffsicherer gestaltet. Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) wurde die Differenzierung nach Verkehrsart (Inland, Ein-/Ausfuhr und Transit) eingeführt, wobei nun der nationale Transport am stärksten gefördert wird. Außerdem wurde die Gefahrgutförderung durch die Förderung des Einzelwagenverkehrs ersetzt, da durch die SGV-Förderung zielgerichtet jene Produktionsformen des Schienengüterverkehrs unterstützt werden sollen, die aufgrund ihrer Kostenstruktur am stärksten der Konkurrenz und dem Wettbewerb mit der Straße ausgesetzt sind.

In den Gemeinwirtschaftlichen Leistungsberichten 2012 bis 2021 wurde bereits über die Abgeltungen aus der Schienengüterverkehrsförderung (SGV-Förderung) berichtet.

Einzelwagenverkehr

Wie bereits in der Einleitung und in den Gemeinwirtschaftlichen Leistungsberichten aus den Vorjahren erwähnt, sind die gemeinwirtschaftlichen Leistungen für Gefahrguttransporte ab dem 3. Dezember 2012 durch die SGV-Förderung im Einzelwagenverkehr (EWV) abgelöst worden.

Der Begriff Einzelwagenverkehr bezeichnet die Schienenbeförderung eines oder mehrerer beladener Schienenfahrzeuge für die Güterbeförderung, die nicht in Form von Ganzzügen erfolgt.

Die Einzelwagenverkehrsförderung stellt einen wesentlichen Beitrag zur Sicherstellung des bestehenden und im europäischen Vergleich hohen Anteils der Schiene im gesamten Güterverkehr in Österreich dar.

Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen einen Ausgleich für die hohen Produktionskosten, welche die Nutzung der Schieneninfrastruktur abseits der großen Verschubknotenbahnhöfe verursacht, erhalten. Damit sollen Wettbewerbsnachteile der Schiene gegenüber der Straße verringert und ein gewisses Schienenverkehrsangebot im Einzelwagenverkehr und damit in der Fläche gewährleistet werden.

Die Abgeltungssätze für die EKV-Förderung wurden von 2017 auf 2018 angepasst. In diesem Zusammenhang wurden die Abgeltungssätze bis 100 km für den ersten und letzten Zug des EKV-Zuglaufs auf 2,21 Eurocent je Nettotonnenkilometer angehoben. Hierdurch wurde eine Stärkung der kostenkritischen Verkehre auf der „ersten“ und „letzten Meile“ erreicht. Die Abgeltungssätze für den Hauptlauf wurden von 2017 auf 2018 gesenkt und im Inland mit 0,94 Eurocent je Nettotonnenkilometer und im bilateralen Verkehr mit 0,52 Eurocent je Nettotonnenkilometer festgelegt. Aufgrund der Covid-19-Krise wurden die Abgeltungssätze ab Mai 2020 als erste Stufe erhöht. Der Vor- bzw. Nachlauf bis 100 km wurden um 28 % und der Hauptlauf ab 100 km um 5 % erhöht. Als zweite Stufe erfolgte ab September 2020 eine erneute Erhöhung der Abgeltungssätze um 23 % im Vor- bzw. Nachlauf und um 40 % im Hauptlauf. Im Vergleich zum Jahr 2019 erhöhten sich die Abgeltungssätze für den Zeitraum September bis Dezember 2020 bis 100 km in Summe um rd. 57 % und ab 100 km um rd. 47 %. Im Jahr 2021 lag die Höhe der Fördersätze über Vor-Pandemie-Niveau, jedoch unter dem Niveau des letzten Quartals 2020. Die EKV-Fördersätze wurden im Jahr 2021 gegenüber den Fördersätzen, die bis Ende April 2020 gültig waren soweit angepasst, dass die Fördersätze der Entfernungsklasse bis 100 km (Vor- und Nachlauf) um 32 % und die Entfernungsklasse ab 100 km (Hauptlauf) um 20 % erhöht wurden. Im Jahr 2022 blieben die Fördersätze im Vergleich zum Jahr 2021 unverändert.

Im Rahmen der EKV-Förderung erhielt die Rail Cargo Austria AG mit Jahresabrechnung 2022 einen gedeckelten Höchstbetrag in Höhe von EUR 65.000.000.

Kombinierter Verkehr

Unter Kombinierten Verkehr wird jene Transporttechnik verstanden, bei der der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn bewältigt und der Vor-

und Nachlauf auf der Straße möglichst kurz gehalten wird und bei der es zu keinem Umschlag des transportierten Gutes selbst kommt, sondern zu einem Umschlag der Transporteinheit (Container, Wechselaufbau, Sattelaufleger oder von LKW-Einheiten bei der Rollenden Landstraße).

Für den Kombinierten Verkehr wurden im Zeitraum bis zum 2. Dezember 2012 gemeinwirtschaftliche Leistungen bestellt. Seit dem 3. Dezember 2012 wird der Kombinierte Verkehr im Rahmen der SGV-Förderung weiterhin unterstützt.

Um die Treffsicherheit der Förderung weiter zu optimieren, wurde im unbegleiteten Kombinierten Verkehr zusätzlich zur Differenzierung nach Behälterart, Behältergröße, Behältergewicht und Transportentfernung die Differenzierung nach Verkehrsart (Inland, Ein-/Ausfuhr und Transit) eingeführt.

Aufgrund der Covid-19-Krise wurden die Abgeltungssätze im UKV ab Mai 2020 als erste Stufe erhöht. Die Abgeltungssätze hinsichtlich Inland, Ein- und Ausfuhr sowie Bergzuschlag wurden um 5 % erhöht. In der Durchfuhr wurden die Sätze um 2,5 % erhöht. Als zweite Stufe erfolgte ab September 2020 eine erneute Erhöhung aller UKV-Abgeltungssätze um 40 %. Im Vergleich zum Jahr 2019 erhöhten sich die Abgeltungssätze hinsichtlich Inland, Ein- und Ausfuhr sowie Bergzuschlag um rd. 47 % und in der Durchfuhr um rd. 44 %. Im Jahr 2021 lag die Höhe der Fördersätze über Vor-Pandemie-Niveau, jedoch unter dem Niveau des letzten Tertials 2020. Die UKV-Fördersätze wurden gegenüber den Fördersätzen, die bis Ende April 2020 gültig waren, soweit angepasst, dass im UKV die Erhöhung der Fördersätze im Inland wie auch im EWV in der Entfernungsklasse bis 100 km (Vor- und Nachlauf) mit 32 % festgelegt wurde und die Sätze betreffend Ein- und Ausfuhr um 28 % erhöht wurden. Die Durchfuhr und der Bergzuschlag erhielten eine Erhöhung um 20 % gegenüber den ursprünglichen Fördersätzen, die bis Ende April 2020 in Kraft waren. Im Jahr 2022 blieben die Fördersätze im Vergleich zum Jahr 2021 unverändert.

Die Förderung der Rollenden Landstraße konzentriert sich ab der Einführung des Förderprogramms auf die sensiblen RoLa-Achsen im Berggebiet (Brenner-, Tauern- und Pyhrn-Schober Achse). Ab 2018 wurden die Fördersätze der Rollenden Landstraße aus beihilferechtlichen Gründen angepasst und auf der Brennerachse nach Relationen aufgegliedert. Ab April 2020 wurden die Fördersätze der Rollenden Landstraße wieder auf das Niveau vor 2018 angehoben.

Im Rahmen des Kombinierten Verkehrs wurden für das Jahr 2022 seitens der Rail Cargo Austria AG insgesamt EUR 31.030.240 abgerechnet. Dabei entfielen auf die Rollende Landstraße (RoLa) rd. EUR 12,9 Mio. und auf den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) rd. EUR 18,2 Mio.

Die SGV-Förderabrechnung für das Jahr 2022 wurde elektronisch erstellt und von der SCHIG mbH im Auftrag des BMK im Detail plausibilisiert und überprüft.

Zusammenfassung der Abgeltung für die SGV-Förderung

Insgesamt wurden für die Rail Cargo Austria AG im Jahr 2022 die in den nachstehenden Tabellen angeführten Mittel im Rahmen der SGV-Förderung aufgewendet. Zum Vergleich sind die Werte für das Jahr 2021 angeführt.

Tabelle 12 Abgeltung Rail Cargo Austria AG in Euro

	2021	2022
Einzelwagenverkehr	65.000.000	65.000.000
Kombinierter Verkehr	34.922.833	31.030.240
Summe Rail Cargo Austria AG	99.922.833	96.030.240

Seitens der Rail Cargo Austria AG wurden somit im Jahr 2022 im Rahmen der Schienengüterverkehrsförderung insgesamt EUR 96.030.240 abgerechnet. Insgesamt ergab sich von 2021 auf 2022 eine Verringerung der Gesamtabrechnungssumme um rund EUR 3,9 Mio. Die Verringerung der Abgeltungssumme ergab sich insbesondere aufgrund eines im Vergleich zum Jahr 2021 geringeren Sendungsaufkommens auf der Rollenden Landstraße.

2.2 Privatbahnen

Wie bereits im Kapitel 2.1 (Rail Cargo Austria AG) und in den Gemeinwirtschaftlichen Leistungsberichten aus den Vorjahren erläutert, wurden mit 3. Dezember 2012 die bis dahin bestehenden Regelungen über die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienengüterverkehr durch eine bei der Europäischen Kommission notifizierte Beihilfenregelung ersetzt und die gemeinwirtschaftlichen Leistungen für Gefahrguttransporte durch die Förderung im Einzelwagenverkehr (EWV) abgelöst.

In den Gemeinwirtschaftlichen Leistungsberichten 2012 bis 2021 wurde bereits über die Abgeltung für Privatbahnen aus der Schienengüterverkehrsförderung berichtet.

Für das Jahr 2022 wurde zwischen BMK und 28 Privatbahnen jeweils ein Vertrag über die Gewährung einer Förderung im Rahmen des Beihilfenprogramms für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich abgeschlossen auf dessen Grundlage die erbrachten Leistungen auch abgerechnet wurden.

Einzelwagenverkehr

Für die Berechnung der Abgeltung der SGV-Förderung im Einzelwagenverkehr ist zu den gefahrenen Nettotonnenkilometern auch eine Differenzierung nach der Verkehrsart (Inland bzw. Ein-/Ausfuhr) vorgesehen. Weiters wurden von 2017 auf 2018 die Abgeltungssätze bis 100 km für den ersten und letzten Zug des EWV-Zuglaufs auf 2,21 Eurocent je Nettotonnenkilometer angehoben. Die Abgeltungssätze für den Hauptlauf wurden im Inland mit 0,94 Eurocent je Nettotonnenkilometer und im bilateralen Verkehr mit 0,52 Eurocent je Nettotonnenkilometer festgelegt. Aufgrund der Covid-19-Krise wurden die Abgeltungssätze ab Mai 2020 als erste Stufe erhöht. Der Vor- bzw. Nachlauf bis 100 km wurden um 28 % und der Hauptlauf ab 100 km um 5 % erhöht. Als zweite Stufe erfolgte ab September 2020 eine erneute Erhöhung der Abgeltungssätze um 23 % im Vor- bzw. Nachlauf und um 40 % im Hauptlauf. Im Vergleich zum 2019 erhöhten sich die Abgeltungssätze für den Zeitraum September bis Dezember 2020 bis 100 km in Summe um rd. 57 % und ab 100 km um rd. 47 %. Im Jahr 2021 lag die Höhe der Fördersätze über Vor-Pandemie-Niveau, jedoch unter dem Niveau des letzten Tertials 2020. Die EWV-Fördersätze wurden im Jahr 2021 gegenüber den Fördersätzen, die bis Ende April 2020 gültig waren soweit angepasst, dass die Fördersätze der Entfernungsklasse bis 100 km (Vor- und Nachlauf) um 32 % und die Entfernungsklasse ab

100 km (Hauptlauf) um 20 % erhöht wurden. Im Jahr 2022 blieben die Fördersätze im Vergleich zum Jahr 2021 unverändert.

Tabelle 13 Abgeltung Einzelwagenverkehr Privatbahnen in Euro

	2021	2022
CD Cargo a.s.	145.525	-
Grampetcargo Austria GmbH	22.121	-
Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH	135.068	107.138
Montafonerbahn AG	1.384	1.272
Raaberbahn Cargo GmbH (RBC)	63.774	73.161
Salzburg AG	8.317	10.323
Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH	27.738	18.935
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H.	6.584	7.842
Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH	48.023	25.131
Einzelwagenverkehr insgesamt	458.532	243.801

Kombinierter Verkehr

Ebenso wurde im unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) im Rahmen der SGV-Förderung zusätzlich zu Differenzierungen nach Behälterart, Behältergröße, Behältergewicht und Transportentfernung, eine Differenzierung nach Verkehrsart (Inland, Ein-/Ausfuhr und Transit) eingeführt. Aufgrund der Covid-19-Krise wurden die Abgeltungssätze im UKV ab Mai 2020 als erste Stufe erhöht. Die Abgeltungssätze hinsichtlich Inland, Ein- und Ausfuhr sowie Bergzuschlag wurden um 5 % erhöht. In der Durchfuhr wurden die Sätze um 2,5 % erhöht. Als zweite Stufe erfolgte ab September 2020 eine erneute Erhöhung aller UKV-Abgeltungssätze um 40 %. Im Vergleich zum Jahr 2019 erhöhten sich die Abgeltungssätze hinsichtlich Inland, Ein- und Ausfuhr sowie Bergzuschlag um rd. 47 % und in der Durchfuhr um rd. 44 %. Im Jahr 2021 lag die Höhe der Fördersätze über Vor-Pandemie-Niveau, jedoch unter dem Niveau des letzten Tertials 2020. Die UKV-Fördersätze wurden gegenüber den Fördersätzen, die bis Ende April 2020 gültig waren, soweit angepasst, dass im UKV die Erhöhung der Fördersätze im Inland wie auch im EWV in der Entfernungsklasse bis 100 km (Vor- und Nachlauf) mit 32 % festgelegt

wurde und die Sätze betreffend Ein- und Ausfuhr um 28 % erhöht wurden. Die Durchfuhr und der Bergzuschlag erhielten eine Erhöhung um 20 % gegenüber den ursprünglichen Fördersätzen, die bis Ende April 2020 in Kraft waren. Im Jahr 2022 blieben die Fördersätze im Vergleich zum Jahr 2021 unverändert.

Tabelle 14 Abgeltung Kombiniertes Verkehr Privatbahnen in Euro

	2021	2022
Cargo Service GmbH	466.292	576.936
CD Cargo a.s.	10.995	539.207
DB Cargo AG	10.497	351.366
DB Cargo Czechia	-	534.655
Ecco Rail GmbH	2.585.218	3.323.579
Eurogate Rail Hungary Zrt.	589.272	642.789
Fox Rail Zrt.	779.895	657.575
FRACHTbahn Traktion GmbH	26.165	262.165
Helrom GmbH	343.243	484.312
Lokomotion Austria Ges. für Schienentraktion mbH	10.549	1.072.840
Lokomotion Ges. für Schienentraktion mbH	9.662.309	8.453.205
LTE Logistik- und Transport-GmbH	2.798.726	3.095.463
Metrans Railprofi Austria GmbH	3.662.754	4.168.665
MEV Independent Railway Services GmbH	-	16.247
PKP Cargo S. A.	505.157	581.082
Raaberbahn Cargo GmbH (RBC)	2.509.143	2.027.004
Slovenske železnice - Tovarni promet d.o.o. (SZ-TP)	8.330	25.728
S-Rail GmbH	371.597	297.812
Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH	732.822	584.285
Twentyone GmbH	247.432	31.361
TX Logistik Austria GmbH	6.875.311	6.720.675
Walser Eisenbahn GmbH	262.386	430.506

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH	9.326.957	8.761.967
Kombinierter Verkehr insgesamt	41.785.049	43.639.421

Zusammenfassung der Abgeltung für die SGV-Förderung

Folgende Förderbeträge wurden für 2022 abgerechnet (im Vergleich die Werte 2021):

Tabelle 15 Abgeltung Privatbahnen in Euro

	2021	2022
Einzelwagenverkehr insgesamt	458.532	243.801
Kombinierter Verkehr insgesamt	41.785.049	43.639.421
Summe Privatbahnen	42.243.581	43.883.222

Seitens der Privatbahnen wurden somit im Jahr 2022 im Rahmen der Schienen-güterverkehrs-förderung insgesamt EUR 43.883.222 abgerechnet. Dabei entfielen auf den Einzelwagenverkehr (EWV) EUR 243.801 und auf den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) EUR 43.639.421. Die SGV-Abgeltungsbeiträge für die Privatbahnen haben sich von 2021 auf 2022 um insgesamt rund EUR 1,6 Mio. gesteigert. Die Erhöhung der Abgeltungsbeträge lässt sich auf die gestiegene Verkehrsleistung (Tonnenkilometer) und -mengen (Tonnen) zurückführen.

Alle Abrechnungen der Privatbahnen für das Jahr 2022 wurden bereits außer Streit gestellt und sind somit endgültig.

2.3 Zusammenfassung Güterverkehr

Insgesamt wurden im Schienengüterverkehr im Jahr 2022 folgende Förderbeträge abgerechnet:

Tabelle 16 Abgeltung Güterverkehr in Euro

	2021	2022
Summe Rail Cargo Austria AG	99.922.833	96.030.240
Summe Privatbahnen	42.243.581	43.883.222
Summe Förderungen Schienen-Güterverkehr	142.166.414	139.913.462

3 Übersicht gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes

Insgesamt wurden im Jahr 2022 allein seitens des BMK die in der nachstehenden Tabelle angeführten Mittel zur Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr sowie Förderung im Schienengüterverkehr aufgewendet:

Tabelle 17 Abgeltung Bund in Euro

	2021	2022
gemeinwirtschaftliche Leistungen Schienen-Personenverkehr	923.229.704	861.341.488
Summe Förderungen Schienen-Güterverkehr	142.166.414	139.913.462
Summe gemeinwirtschaftlicher Verkehr	1.065.396.118	1.001.254.950

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Fahrplankilometer ÖBB-PV AG	7
Tabelle 2 Fahrgäste ÖBB-PV AG	8
Tabelle 3 Personenkilometer ÖBB-PV AG	9
Tabelle 4 Abgeltung ÖBB-PV AG in Euro	10
Tabelle 5 Fahrplankilometer Privatbahnen SCHIG mbH	12
Tabelle 6 Fahrgäste Privatbahnen SCHIG mbH	12
Tabelle 7 Abgeltung Privatbahnen SCHIG mbH in Euro	13
Tabelle 8 Fahrplankilometer Privatbahnen VOG	14
Tabelle 9 Abgeltung Bund Privatbahnen VOG in Euro	14
Tabelle 10 Fahrplankilometer Personenverkehr.....	15
Tabelle 11 Abgeltung Bund Personenverkehr in Euro	15
Tabelle 12 Abgeltung Rail Cargo Austria AG in Euro	19
Tabelle 13 Abgeltung Einzelwagenverkehr Privatbahnen in Euro	21
Tabelle 14 Abgeltung Kombierter Verkehr Privatbahnen in Euro	22
Tabelle 15 Abgeltung Privatbahnen in Euro	23
Tabelle 16 Abgeltung Güterverkehr in Euro	24
Tabelle 17 Abgeltung Bund in Euro	25

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

servicebuero@bmk.gv.at

bmk.gv.at

