

Die Strategie der ÖBB

Dr. Tom Reinhold
Leiter Konzernstrategie und Unternehmensentwicklung
ÖBB Holding AG

ÖVG Fachtagung, 17. September 2013

ÖBB-Finanzdaten und Strategie

Wettbewerbssituation Österreich

Finanzierungsstruktur ÖBB

Ausblick Fahrzeugfinanzierung

GESAMTKONZERN

- Gesamterträge: € 6.267 Mio.
- Mitarbeiter: ~39.700 (ohne Lehrlinge)



Personenverkehr

- 224 Mio. Fahrgäste Schiene
- 10,2 Mrd. Pkm Schiene
- 91,3% Marktanteil in Österreich
- 11% Anteil am Modal Split (EU: 7%)
- 240 Mio. Fahrgäste Bus



Güterverkehr

- 27,3 Mrd. tkm Transportleistung Gesamt
- 82,4% Marktanteil in Österreich
- 32% Anteil am Modal Split (EU: 18%)

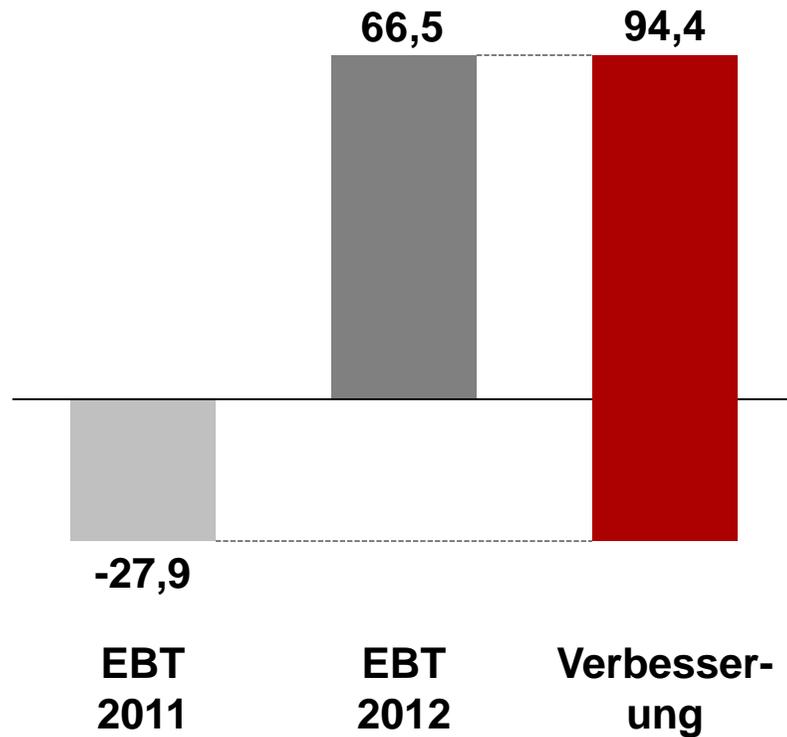


Infrastruktur

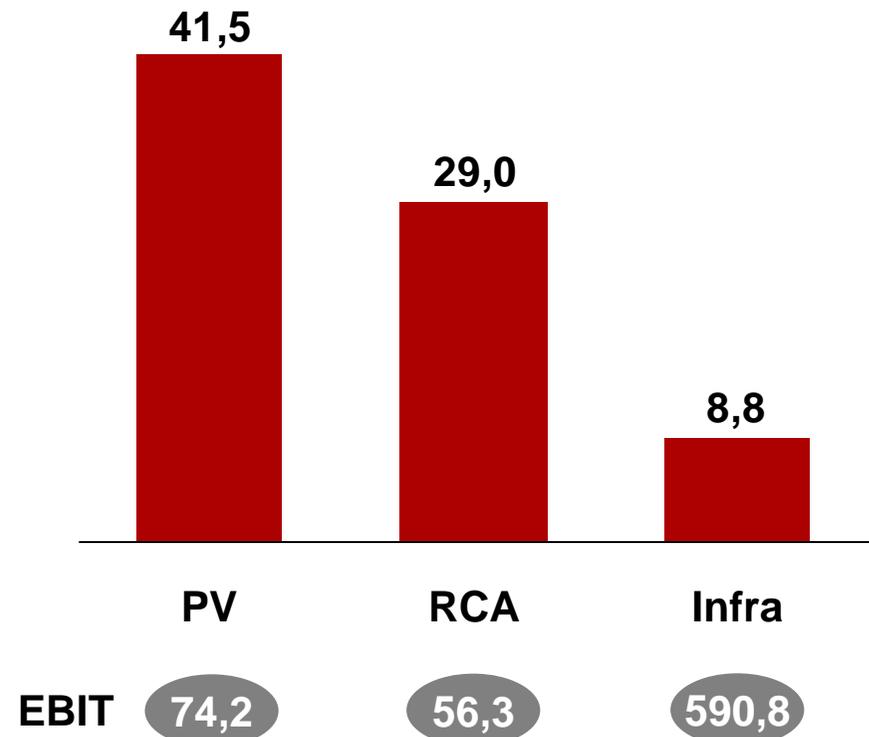
- 143 Mio. Zugkilometer
- 6.310 Züge täglich
- 4.894 km Streckennetz in Österreich
- 1.131 Verkehrsstationen
- 247 Tunnel

Etwa 95 Mio. EUR Ergebnisverbesserung gegenüber 2011 – Alle Teilkonzerne bilanzieren bereits 2012 positiv

Signifikante Ergebnisverbesserung EBT ÖBB Konzern 2012 in Mio. EUR

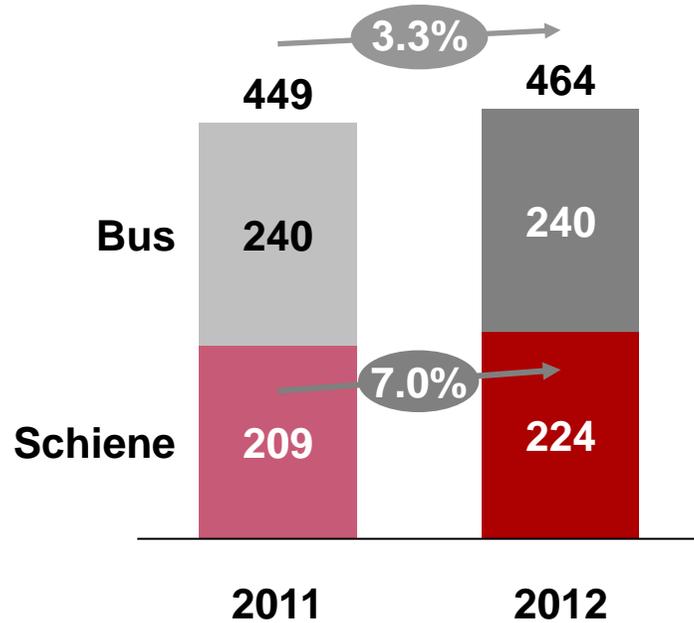


Alle Teilkonzerne bilanzieren 2012 positiv EBT 2012 in Mio. EUR



Personenverkehr behauptet sich erfolgreich im Wettbewerb – Deutlich steigende Fahrgastzahlen: +7% Bahnreisende

Fahrgäste Personenverkehr in Mio.



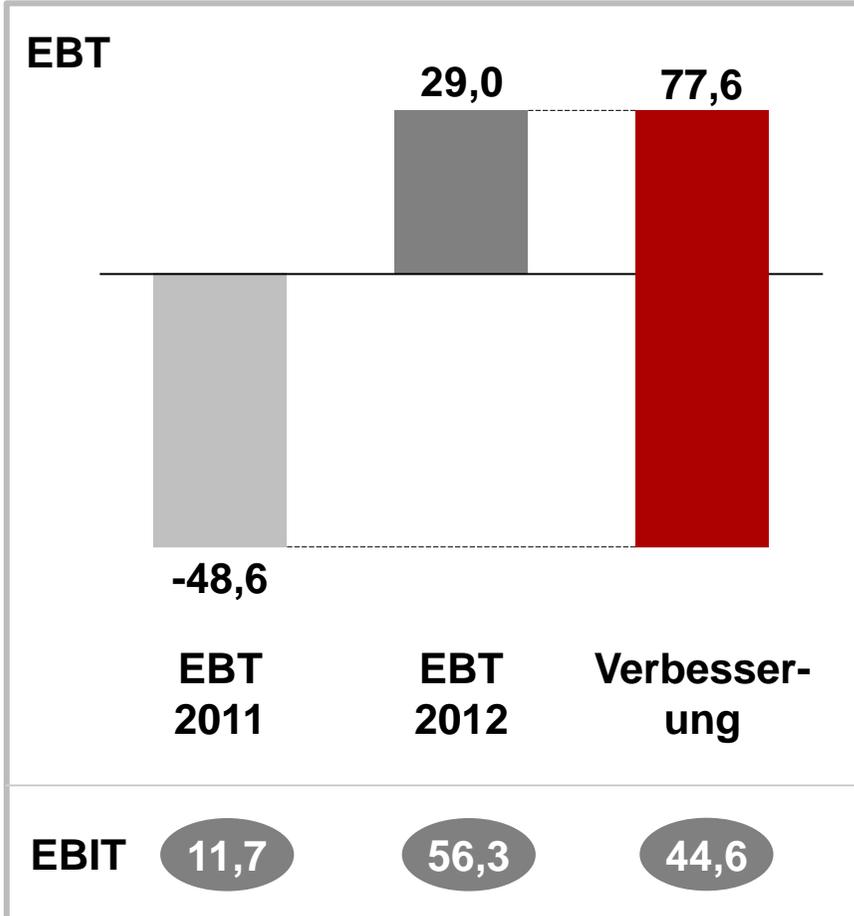
- Deutliche Steigerung im Nah- und Regionalverkehr Schiene
- Fahrgastentwicklung im Fernverkehr auf dem Niveau des Vorjahres, trotz Wettbewerb auf der Weststrecke



- Kundenzufriedenheit gestiegen
- Qualitätsverbesserungen:
 - railjet-Upgrade: Umbau Bistros zu Restaurants
 - railjet-Einsatz auf der Südbahnstrecke
 - Catering neu – Henry am Zug
- Kundenfreundlicher Vertrieb:
 - ÖBB-Ticketshop & App (160.000 registrierte User)
 - Sparschiene: 1,6 Mio. Tickets seit Sept. 2011

Güterverkehr mit deutlicher Ergebnisverbesserung – Fokus auf Kerngeschäft

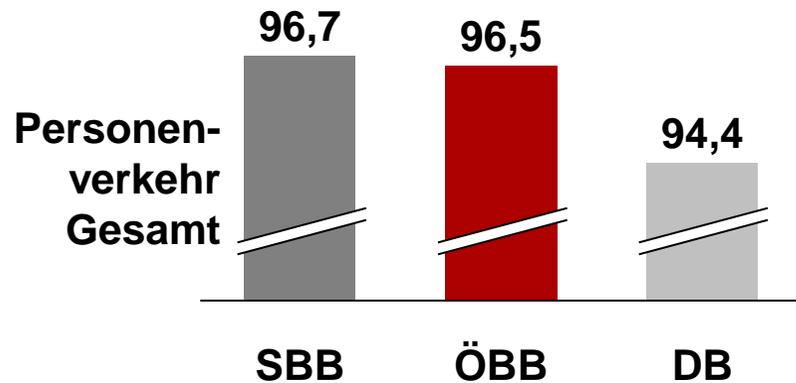
In Mio. EUR



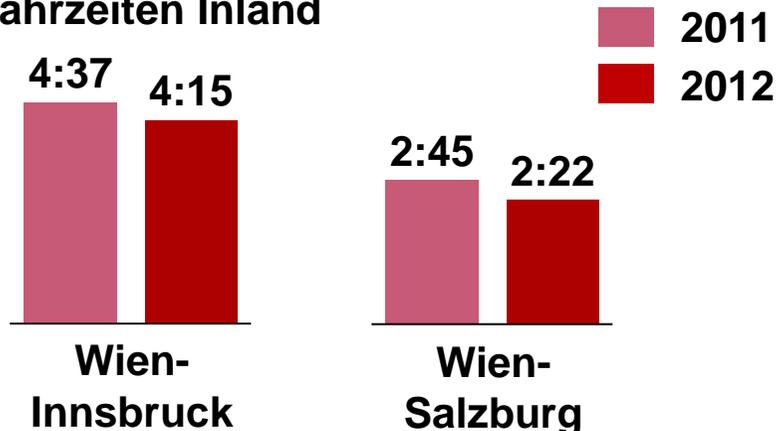
- EBT 2012:
 - RCH 13,5 Mio. EUR
 - Speditionen 10,9 Mio. EUR
- Beteiligungsreduktion
 - Von 99 (2011) auf 73 (2012) Beteiligungen
 - Umsetzung Governance-Leitlinien
- Konzentration auf Kerngeschäft
- Qualitative Internationalisierung

Maßnahmen in der Infrastruktur schaffen Kundennutzen – ÖBB auch 2012 pünktlich, aber schneller

Pünktlichkeit in % (Verspätung ≤ 5 Min.)



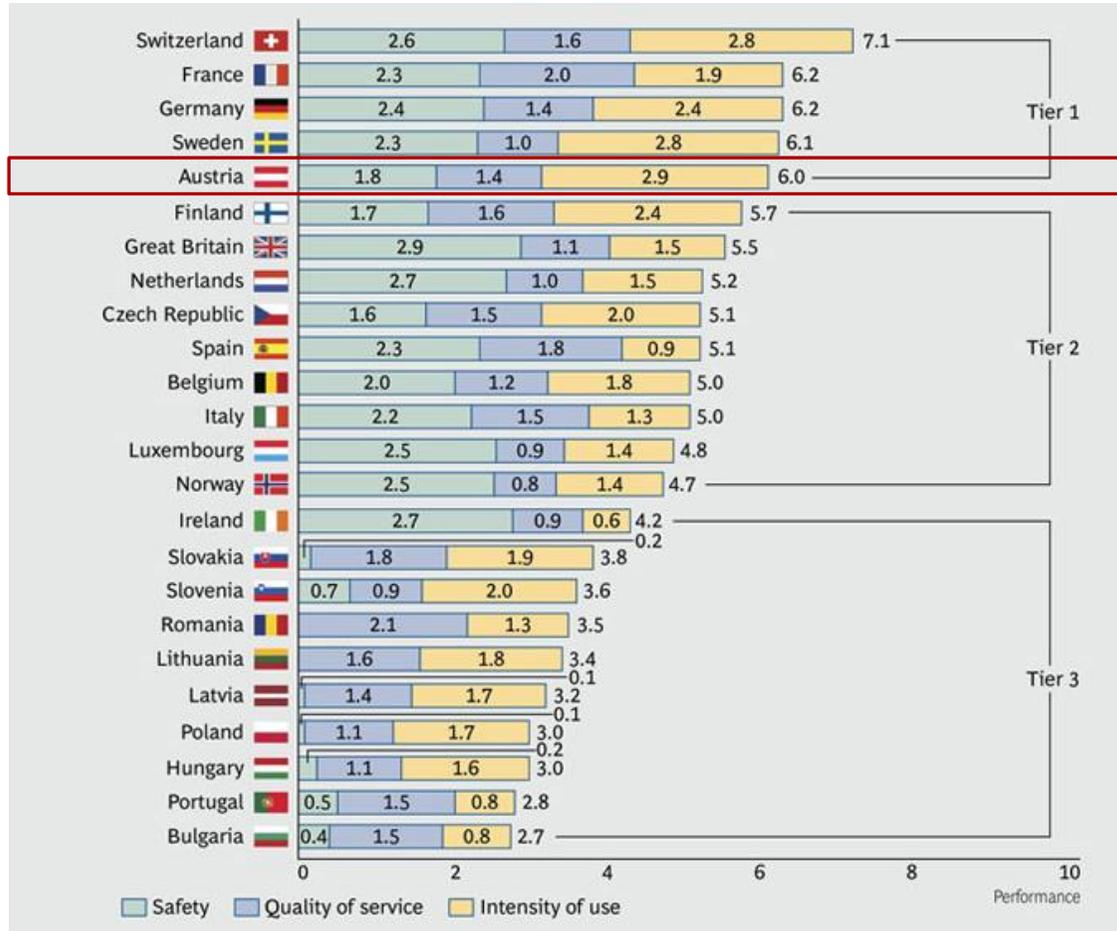
Fahrzeiten Inland



- Hohes Pünktlichkeitsniveau gehalten
 - Auch 2012 pünktlichste Bahn der EU
 - 90% der Kundinnen haben ihr Fahrziel mit Umsteigen pünktlich erreicht
- Zeitersparnis für Pendler: über 4 Tage im Jahr durch Bau-/Betriebsmaßnahmen
 - Neubaustrecken Wien-Meidling-St. Pölten & Unterinntal in Betrieb genommen
 - Umstellung Rechtsfahren (06.08.2012)
 - Sanierung Brennerstrecke (Juni – Sept. 2012)

ÖBB mit Top Performance unter den europäischen Bahnen – Höchste Auslastung in Europa

European Railway Performance Index 2012



- Performance-Index gemessen in 3 Kategorien (Gewichtung jeweils 33%)
 - Auslastung Personen- und Güterverkehr
 - Servicequalität
 - Sicherheit
- Top-Platzierung hauptsächlich durch höchste Auslastung
 - Kennzahl: je 50% Pkm und tkm pro Einwohner
 - 2,9 = bester Wert aller Bahnen
- Bei Servicequalität und Sicherheit liegen ÖBB im Mittelfeld

Quelle: The Boston Consulting Group

ÖBB-Finanzdaten und Strategie

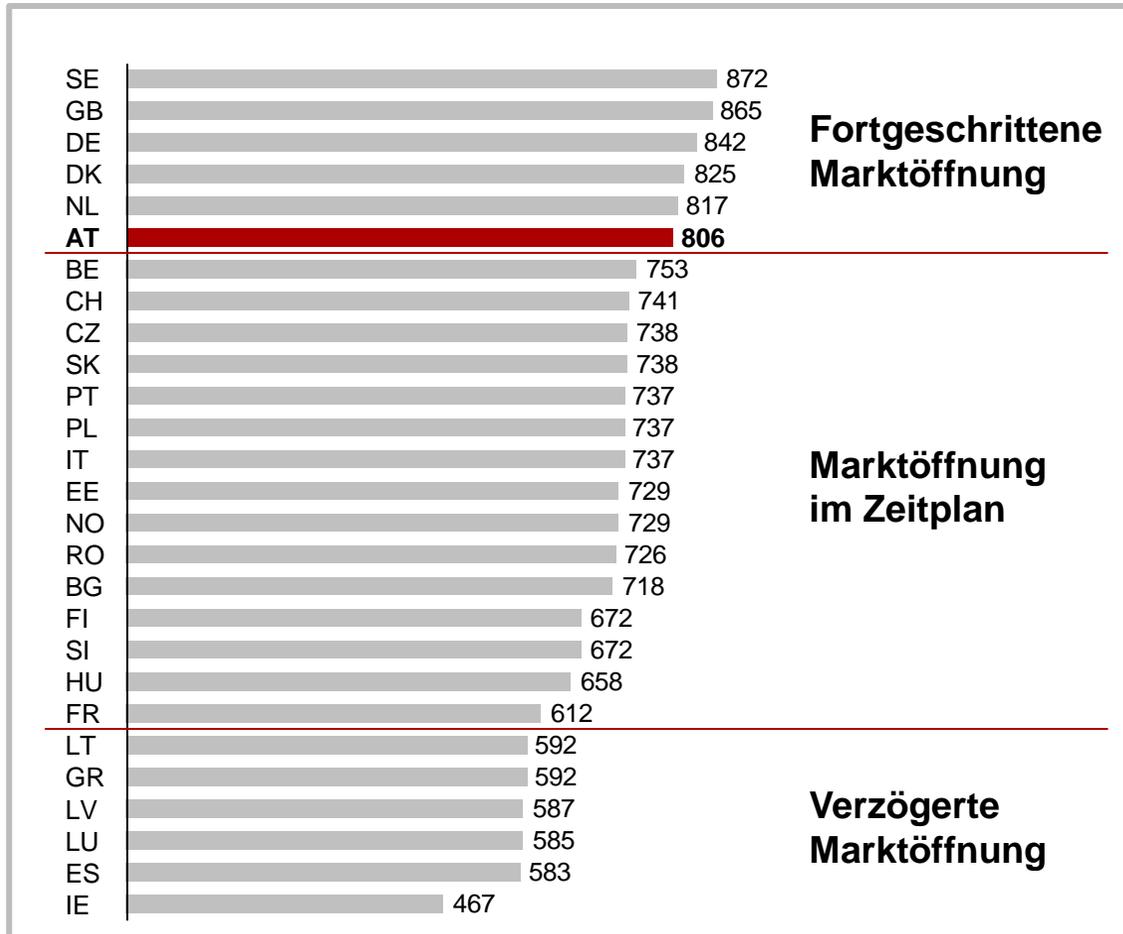
Wettbewerbssituation Österreich

Finanzierungsstruktur ÖBB

Ausblick Fahrzeugfinanzierung

Marktöffnung in Österreich vorbildlich umgesetzt – Platz 6 im Liberalisierungsindex

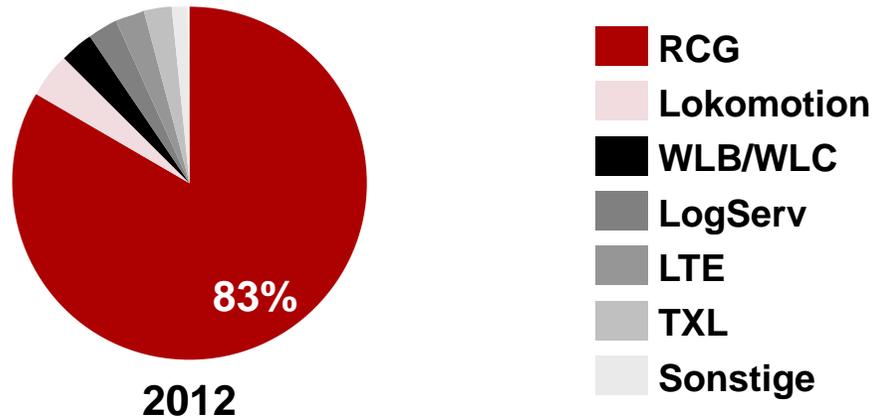
Liberalisierungsindex Bahn 2011



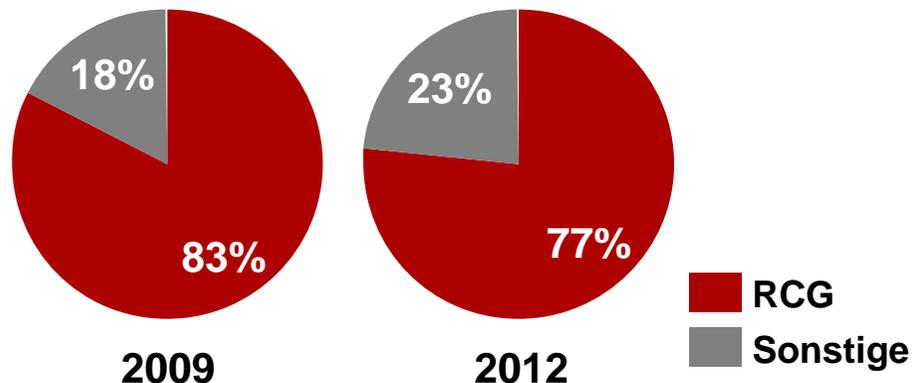
- Benchmarking der gesetzlichen und faktischen Marktzugangsbarrieren aus Sicht eines eintrittswilligen EVU
- Berechnung in 2 Indizes
 - 20% gesetzliche Bedingungen („Law in the Books“)
 - 80% faktische Bedingungen („Law in Action“)
- Wettbewerb findet in Österreich faktisch in 4 Kategorien statt
 - Güterverkehr: Markt vollständig geöffnet
 - Personenfernverkehr: erster Mitbewerber neben ÖBB
 - Personennahverkehr: Öffnung 2019
 - Busverkehr: Markt geöffnet

Open Access im Güterverkehr in Österreich – RCG behauptet sich in zunehmender Konkurrenz

Marktanteil Schienengüterverkehr (Netto-tkm)



Entwicklung Marktanteil RCG (Nettotonnen)

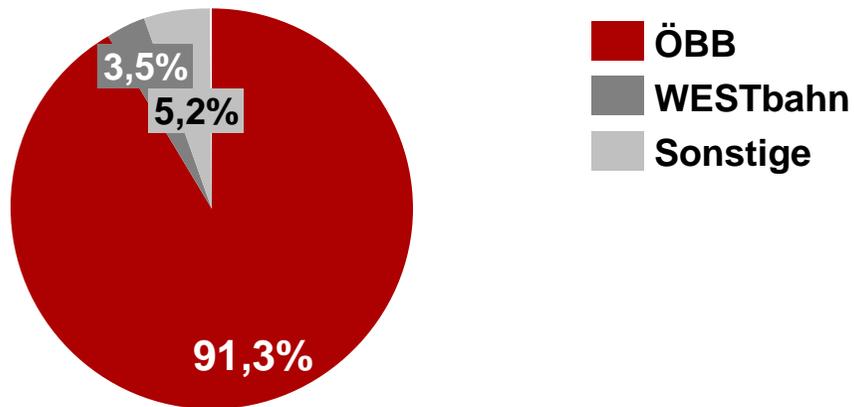


- Hart umkämpfter Markt seit Liberalisierung 2001
- Stetige Zunahme an Mitbewerbern (jährlich 2 neue Marktteilnehmer)
 - 2009: 14 EVU
 - 2012: 20 EVU
- „Rosinenpickerei“ durch neue EVU:
 - Ganzzüge heiß umkämpft (Marktanteil RCG: 78%)
 - Einzelwagen bleiben bei RCG (Marktanteil 94%)
- Neue EVU fast durchweg keine „Privatunternehmen“; wichtigsten RCG-Mitbewerber sind fast alle im Besitz von öffentlichen Institutionen bzw. staatsnahen Unternehmen
- GWL-Leistungen seit Jahren rückläufig (2012: 77Mio. EUR)

Intensiver Wettbewerb im eigenwirtschaftlichen Personenfernverkehr auf der Weststrecke



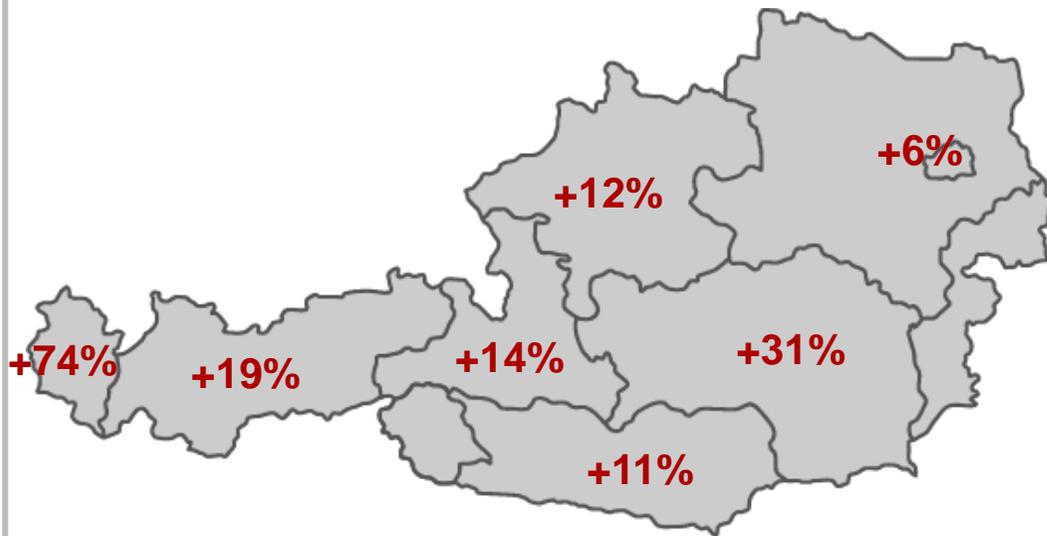
Marktanteil PV 2012 (% der Personen-km)



Quelle: Schienen-Control Jahresbericht 2012

- WESTbahn seit Dezember 2012 mit 13 Zugpaaren auf der Strecke Wien-Salzburg tätig
- Marktanteil WESTbahn an Gesamtpersonen-km: ca. 3,5%
- In Summe jedoch deutliche Zunahme der Verkehrsleistung auf Strecke Wien-Salzburg
- Finanzierungs-Vorgabe durch bmvit: Weststrecke eigenwirtschaftlich führen
- Weitere Strecken ohne VDV: Brennerkorridor, Passauerstrecke, Nord- und Ostbahn
- Übriger Fernverkehr wird noch über VDV abgesichert
- Ziel bmvit: ab 2019 eigenwirtschaftliche Führung des gesamten Schienenfernverkehrs in Österreich

Zunahme an beförderten Personen im ÖBB Nahverkehr (2007 bis 2012)

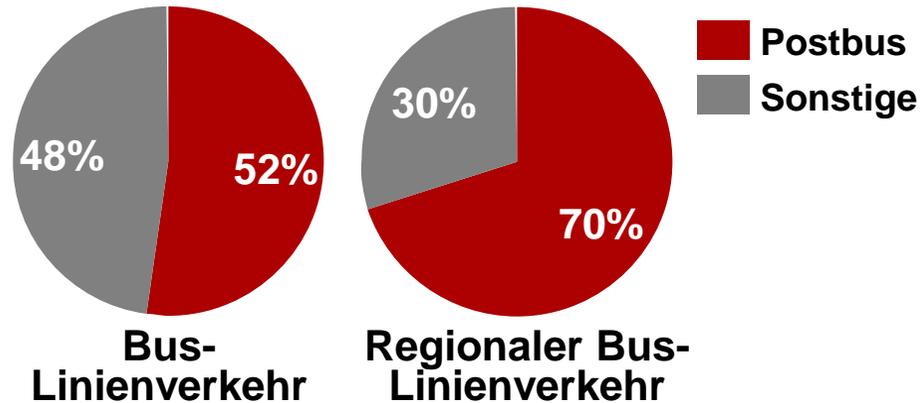


- Marktanteil ÖBB im Personennahverkehr Schiene nahezu 100%
- Stetige Zunahme der Verkehrsleistung in den letzten Jahren
- Zur Zeit fast ausschließlich Nettoverträge mit entsprechender Einnahmenaufteilungsregelung über Verbände
- Bestellungen erfolgen über Bund und Länder
 - Bundesmittel 2012: 607 Mio. EUR¹
 - VDV Länder 2012: 257 Mio. EUR¹
- Gültige Verträge laufen bis 2019 aus
- Ab 2019 vollständige wettbewerbliche Vergabe des Schienennahverkehrs
- Bis dato ist noch nicht festgeschrieben, wie Vergabe erfolgen soll

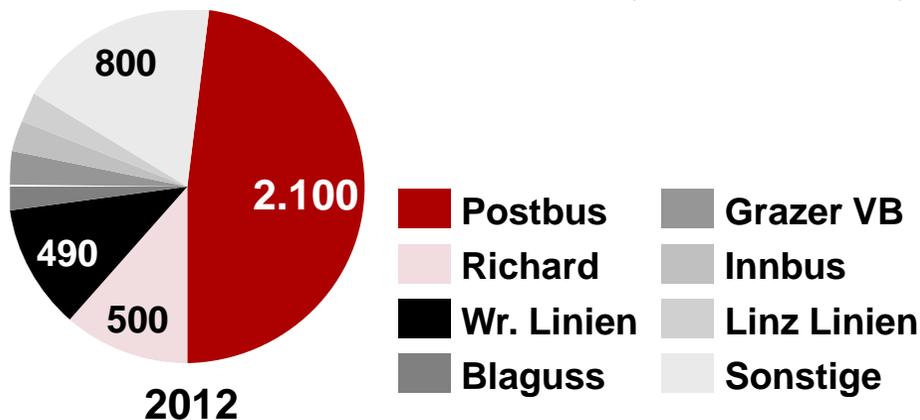
¹ Personenverkehr gesamt

Scharfe Konkurrenzsituation im Busverkehr – Postbus kämpft zunehmend mit Ausschreibungssituation

Marktanteil Postbus 2012 (EUR Umsatz)



Marktanteil Bus-Linienverkehr (Anzahl Busse)



- Der Busmarkt in Österreich ist weitgehend liberalisiert: ca. 200 Busunternehmen mit Kraftfahrlinienkonzession
- Marktanteile ÖBB-Postbus sinkend
- Bestehende Konzessionen laufen aus und werden in wettbewerblichen Verfahren neu vergeben
- Bevorstehende Ausweitung der Ausschreibungen der regionalen Busverkehre
 - bis 2018: 50 % der Postbus-Bestandsleistungen
 - bis 2021: 100% der Postbus-Bestandsleistungen
- ÖBB Postbus bei Kalkulation der Personalkosten für Bestandspersonal (A24, AVB) nicht wettbewerbsfähig; bei Anwendung KV aber schon

ÖBB-Finanzdaten und Strategie

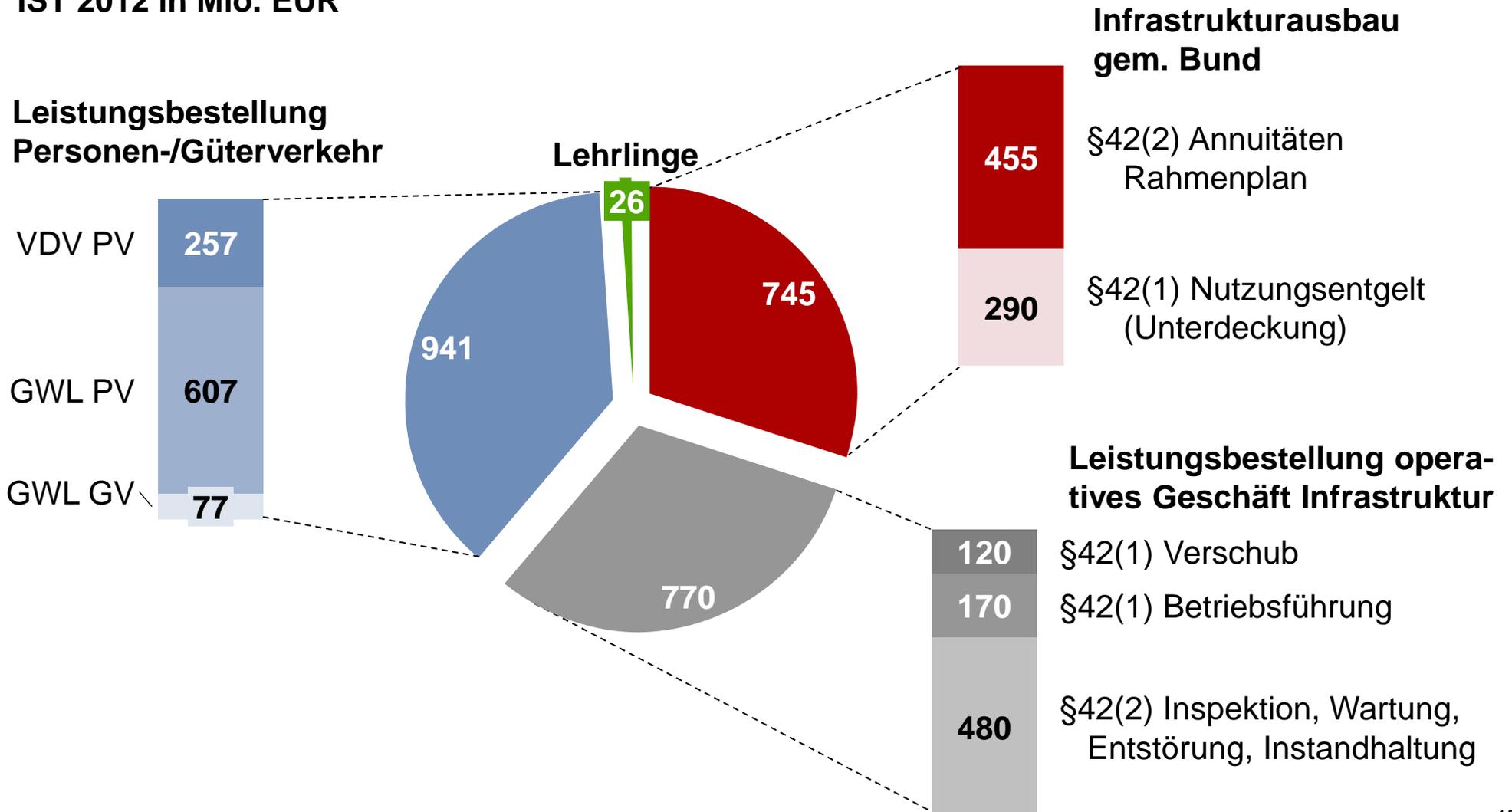
Wettbewerbssituation Österreich

Finanzierungsstruktur ÖBB

Ausblick Fahrzeugfinanzierung

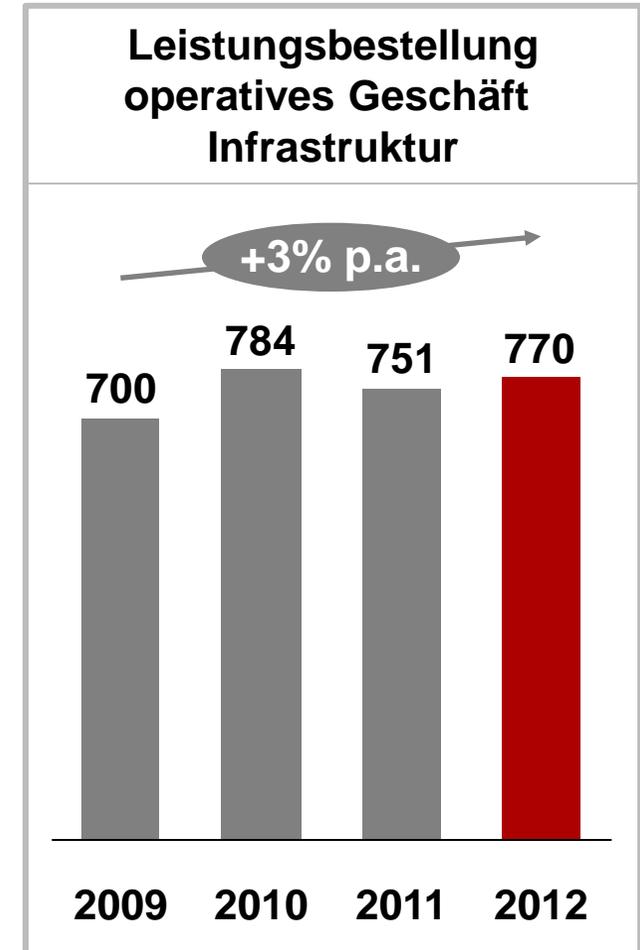
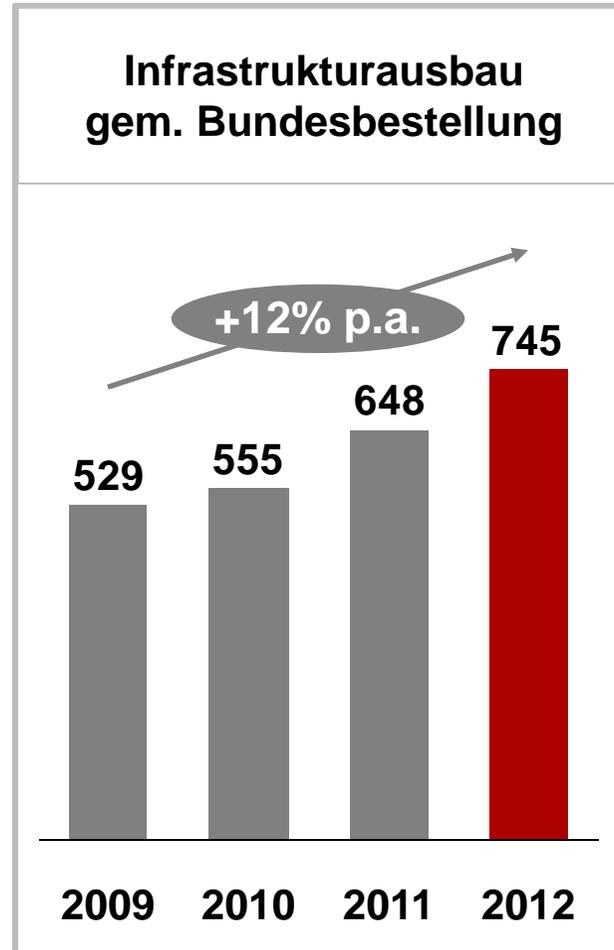
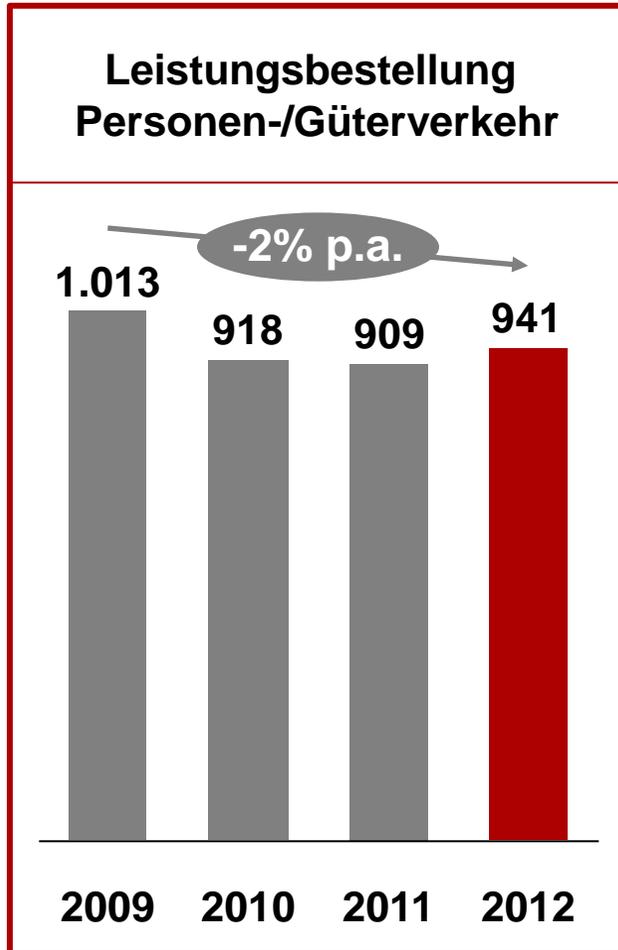
ÖBB Konzern 2012 mit ca. 2,5 Mrd. EUR Bundes- und Landesmitteln, **ÖBB**
 davon 1,7 Mrd. EUR für das operative Geschäft **HOLDING**

IST 2012 in Mio. EUR

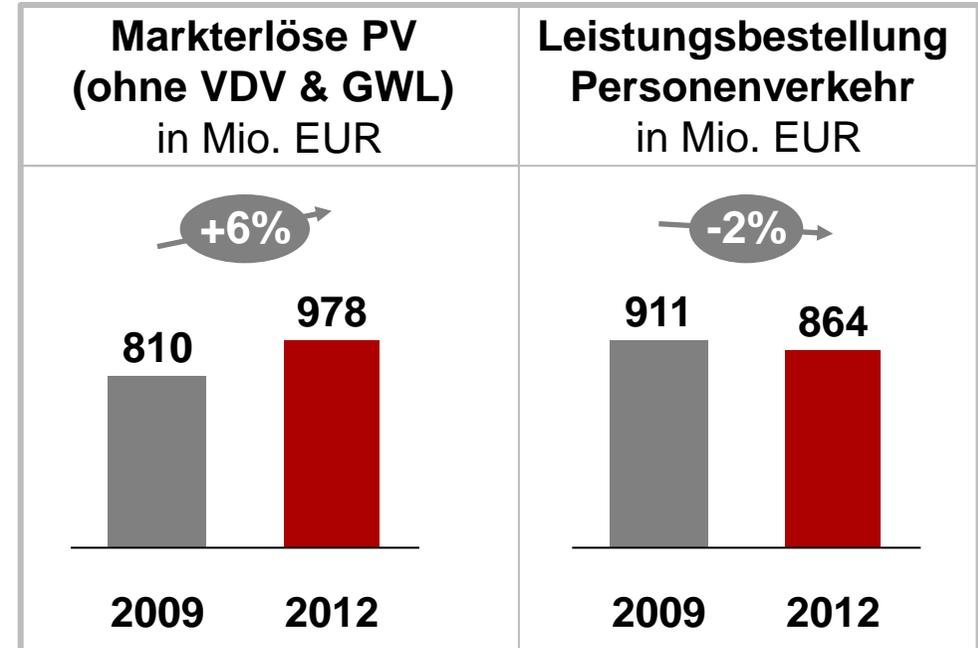


Entwicklung der öffentlichen Mittel 2009-2012 – Anstieg fast zur Gänze durch Anlagenbestellung des Bundes

Öffentliche Mittel in Mio. EUR



Zunehmende Nutzerfinanzierung im PV – Inzwischen mehr als ½ der Einnahmen aus Fahrgelderlösen



- Trotz zunehmenden Wettbewerbs bleibt der Anteil der Markterlöse an den Gesamterträgen stabil bei >50%

- Markterlöse steigen kontinuierlich um jährlich 6%
- Im gleichen Zeitraum Rückgang der öffentlichen Mittel um jährlich 2%

Innovatives Wagenmaterial ist die Grundlage für Erfolg – Aber wer soll das bezahlen?



- Anschaffung von 100 neuen Desiro ML; Einsatz als ÖBB *cityjet* in 4 Bundesländern (Wien, NÖ, Steiermark, OÖ)
- Gesamtinvestition: 580 Mio. EUR; zu 100% von ÖBB finanziert
- VDV-Zahlungen sind leistungsabhängig: öffentliche Mittel nur je gefahrenen Zugkm
- Abgeltung durch Bund/Länder: max. 20 Mio. EUR p.a. für ca. 12 Mio. abgerufene Zugkm (erst bei Einsatz aller 100 cityjet im Jahr 2019)
- Verkehrsdienstverträge mit Bund und Ländern regeln erhöhte Leistungen bei Einsatz von Neufahrzeugen nur bis 2019
- Ab 2019 liegt das Risiko komplett bei den ÖBB

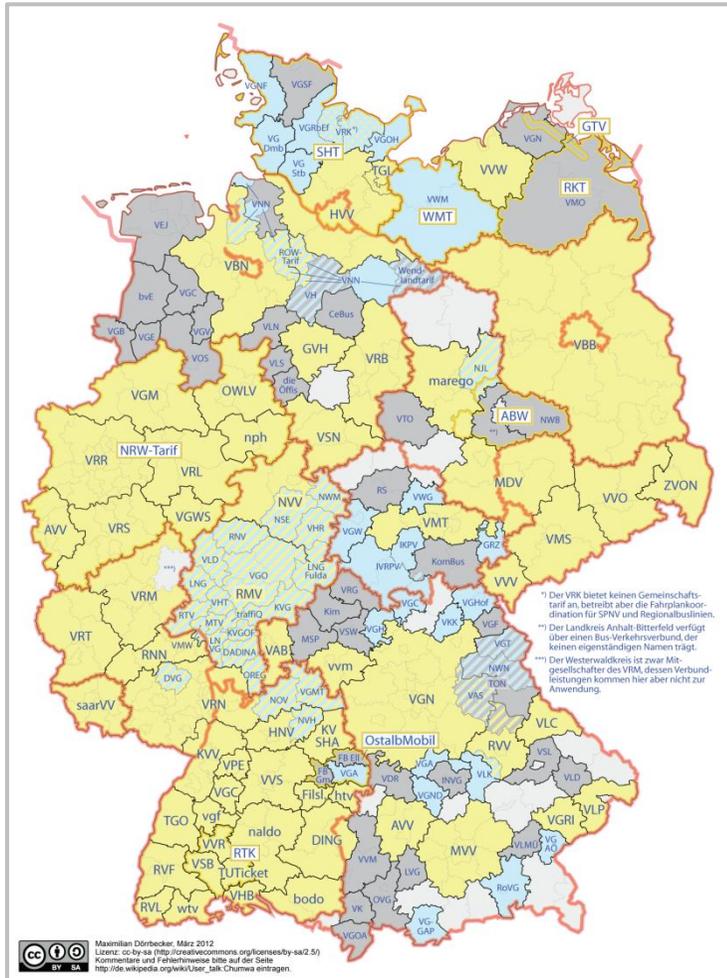
ÖBB-Finanzdaten und Strategie

Wettbewerbssituation Österreich

Finanzierungsstruktur ÖBB

Ausblick Fahrzeugfinanzierung

Die Wettbewerbsentwicklung im deutschen SPNV sollte für Österreich kein Vorbild sein



Aktuelle Entwicklungen in Deutschland

- Fehlende Standards durch „Fleckenteppich“ bei Aufgabenträgern
→ Fahrzeuge über Verbundgrenzen hinweg kaum noch einsetzbar, hohe Wiederverwertungsrisiken für Unternehmen
- Zunehmende Zerlegung der Wertschöpfungskette
→ Verlagerung von Risiken zur öffentlichen Hand, Reduzierung unternehmerischen Handelns
- Zahlreiche Rechtsstreitigkeiten, hoher Aufwand zur Beteiligung an Ausschreibungen
→ Abnehmende Zahl von Bietern

Wünsche an die Politik

- Wettbewerb muss Altlasten der ÖBB berücksichtigen (insb. unkündbarer Personalbestand)
- Maximale unternehmerische Wertschöpfung und minimale Bürokratie sind anzustreben
- Ausreichende Mittel für flächendeckendes Angebot sind erforderlich
- Rechtzeitige Regelung für Verträge ab 2020 zur Schaffung von Planungssicherheit



JETZT KOMMT BEWEGUNG REIN!

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!