



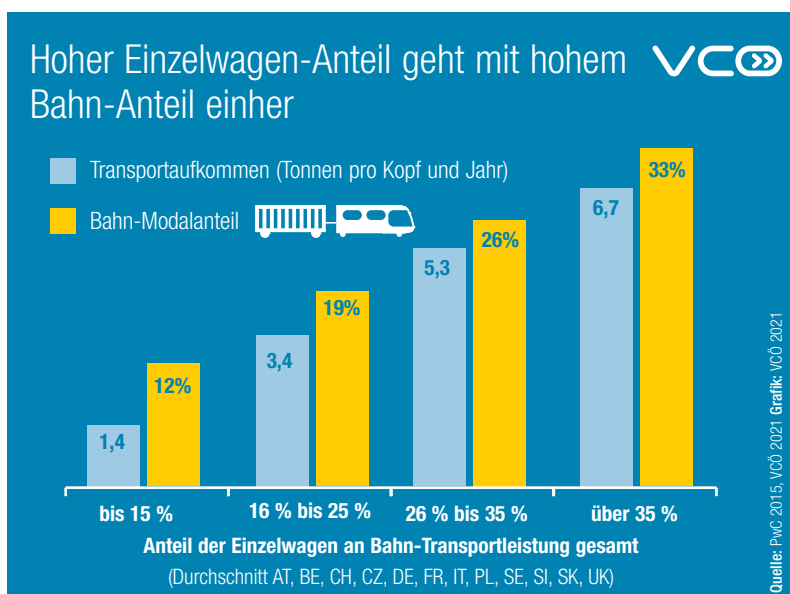
Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene attraktivieren

2021 ist das „Europäische Jahr der Schiene“ und damit auch des Schienengüterverkehrs. Um Kosten bei Nichterreichen der Klimaziele zu vermeiden, braucht es eine Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Schiene. Die verladende Wirtschaft braucht dafür Anreize und Unterstützung.

Durch ein dichtes Schienennetz und gezielte Förderungen ist der Bahn-Anteil an den Tonnenkilometern des Landgüterverkehrs in Österreich mit 28 Prozent deutlich höher als im EU-Schnitt mit 18 Prozent.¹ Im Jahr 2020 wurden in Österreich 97,5 Millionen Tonnen an Gütern auf der Schiene transportiert, ein Rückgang im Vergleich zu 102,6 Millionen Tonnen im Jahr 2019 und 105,3 Millionen Tonnen im Jahr 2018.^{2,3} Seit dem Jahr 2010 verliert die Bahn Marktanteile an den Lkw-Transport. Der im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 25 Prozent niedrigere Dieselpreis wirkt problemverschärfend.⁴

Verfehlen der Klimaziele kommt teuer

Auch im Jahr 2020 fiel der Rückgang des Bahn-Güterverkehrs im Zuge der Covid-19-Pandemie stärker aus als jener des Lkw-Verkehrs. Unter aktuellen Rahmenbedingungen besteht die Gefahr, dass weitere Verlagerungen der jährlich rund 27 Millionen Tonnen innerhalb Österreichs auf der Schiene transportierten Güter auf die Straße zunehmen. Werden die Klimaziele bis zum Jahr 2030 verfehlt, drohen Österreich Kompensationszahlungen bis zu 9,2 Milliarden Euro.⁵ Um die Klimaziele zu erreichen, müssen deutlich mehr Lkw-Transporte auf die Schiene verlagert werden.



Nur wenn auch Sendungen in der Größe einzelner Lkw-Fuhren auf die Schiene verlagert werden, erreicht die Bahn hohe Anteile am Gütertransport. Dazu braucht es ein effizientes Einzelwagen-System.

Lkw-Verkehr verursacht hohe CO₂-Emissionen und externe Kosten für die Gesamtgesellschaft

Mit 8,8 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen im Jahr 2019 und damit mehr als doppelt so viel, wie im Jahr 1990 ist der Lkw-Verkehr in Österreich derzeit eine der größten Hürden auf dem Weg zu einem klimaverträglichen Verkehrssystem.⁶ Die direkten und indirekten CO₂-Emissionen des Lkw-Transports sind in Österreich um das 25-fache höher als jene der Bahn.⁷ Im Sinne des Klimaschutzes hat die generelle Vermeidung von Güterverkehr, etwa durch regionale Produktionskreisläufe, oberste Priorität. Als nächster Schritt ist die verstärkte Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn sowohl aus ökologischer als auch ökonomischer Perspektive am sinnvollsten. Auf Basis des Transportaufkommens im Jahr 2020 vermeidet der Schienengüterverkehr in Österreich rund 5,6 Millionen Lkw-Fahrten pro Jahr.

Im Vergleich zum Lkw verursacht der Schienengüterverkehr gemessen an der Transportleistung weniger als ein Drittel der externen Kosten. Aufgrund der vergleichsweise hohen Klimaverträglichkeit der Bahn in Österreich sind die externen Kosten hier niedriger als im EU-Vergleich. In der EU summieren sich die externen Kosten des Güterverkehrs auf 208 Milliarden Euro pro Jahr, 94 Prozent davon verursacht der Lkw-Verkehr.⁶ Neben CO₂-Emissionen und Luftschadstoffen, die rund ein Drittel der externen Lkw-Kosten ausmachen, fällt der überwiegende Teil auf Lärm, Unfallkosten, Landschaftsverlust, Boden und Wasserverschmutzung sowie Staukosten.⁸

Chancengleichheit auf der „letzten Meile“ und hoher Einzelwagen-Anteil wichtige Kriterien

In Österreich gelangen rund zwei Drittel der per Schiene transportierten Güter direkt über betriebliche Gleisanschlüsse auf die Schiene.⁶ Wurden im Jahr 2016 noch 643 Anschlussbahnen in Österreich bedient, waren es im Jahr 2019 nur noch 579 aktive Anschlussbahnen.^{6,3}

Im Vergleich mit anderen Staaten Europas zeigt sich, dass ein hohes Transportaufkommen per Einzelwagen-Verkehr ein entscheidendes Kriterium für einen generell hohen Bahn-Anteil ist. Um das zu erreichen, spielt die end-to-end-Logistik und dabei wiederum die kostenmäßige Chancengleichheit der ersten und letzten Meile zwischen Bahn-Anschluss und Betriebsgelände eine wichtige Rolle. Die Kosten von Anschlussbahnen müssen derzeit in Österreich trotz Förderung überwiegend von den verladenden Unternehmen selbst getragen werden. Die Anbindung der Betriebe an das Straßennetz wird hingegen im Regelfall vollständig durch die öffentliche Hand finanziert. Chancengleichheit hieße hier, dass auch Bau, Betrieb und Erhaltung von Anschlussbahnen von der Öffentlichen Hand zur Verfügung gestellt werden. Außerdem sollten Anlagenrecht und Flächenwidmung darauf ausgerichtet sein, Unternehmen verstärkt im Nahbereich bestehender Bahnstrecken anzusiedeln und standardmäßig mit Anschlussgleisen auszustatten.

Effizienz des Schienengütertransports durch Automatisierung und Digitalisierung erhöhen

Kosten und Zeitaufwand des Einzelwagen-Verkehrs werden durch Abläufe bestimmt, die sich im Grunde seit dem 19. Jahrhundert nicht verändert haben. Mit den technischen Entwicklungen des 21. Jahrhunderts ist es jedoch möglich, anfallende Kosten erheblich zu senken. Zentraler Kostentreiber und größter Qualitätsmangel des Einzelwagen-Systems ist derzeit der hohe Zeitaufwand für die Zusammenstellung, der durch Digitalisierung und Automatisierung drastisch reduziert werden könnte – etwa durch die europaweite Umsetzung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK), automatisierter Durchführung von Bremsproben oder weiteren Automatisierungsschritten beim Verschub und in der Betriebsführung. Für Investitionen in die Digitalisierung des Bahngüterverkehrs bräuchte es auch öffentliche Unterstützung.

Um mehr Güter auf die Schiene zu bringen, dürfen auch Staatsgrenzen aus Perspektive der Transportunternehmen keine Rolle spielen. Das sogenannte „Xrail Capacity Booking“ ist derzeit im Rollout. Ab dem Jahr 2022 wird das System von sieben Netzwerk-Partnern genutzt, um ihr Wagenladungsnetzwerk mit zuverlässig planbaren Abfahrts- und Ankunftszeiten und durchgehender Sendungsverfolgung quer durch ganz Europa mittels einer digitalen Plattform anzubieten. Durch diesen Digitalisierungsschritt wird der Netzwerk-Effekt erheblich gestärkt und ein wichtiger Meilenstein in Richtung eines einheitlichen Güterbahn-Systems in Europa umgesetzt.

Schienengüterverkehr und Anschlussbahnen brauchen öffentliche Unterstützung

In Österreich werden seit dem Jahr 2013 der Einzelwagen-Verkehr, der unbegleitete kombinierte Verkehr und die Rollende Landstraße (RoLa) durch staatliche Beihilfen gefördert. Der Anteil des Intermodalverkehrs (Container, Wechselbehälter und RoLa) am gesamten Schienengüterverkehr beträgt in Österreich rund 38 Prozent.⁹

Eine Vorreiterrolle für die Förderung des Bahngüterverkehrs hat das Bundesland Salzburg durch Zuschüsse für Anschlussbahnbetreiber übernommen. Seit August des Jahres 2020 werden ein- und ausgehende Transporte in Einzelwaggons mit 200 Euro pro Wagen unterstützt. Weiters gibt es in Salzburg Förderungen für die Reaktivierung von Anschlussbahnen. Dank einer solchen Reaktivierung können zum Beispiel im Eisenwerk Sulzau-Werfen 20.000 Tonnen Eisenschrott ab dem Jahr 2021 jährlich von der Straße wieder zurück auf die Schiene verlagert werden.

Anreize zur Verlagerung von Lkw-Transporten für Verlagerer und Industrie ausbauen

Die heute bestehende Schienengüterverkehrsförderung ermöglicht es Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr Transporte durchzuführen, welche ohne die Förderung größtenteils auf der Straße abgewickelt würden. Für verladende Unternehmen umfasst das Förderprogramm Investitionen in Technologie und Transportgeräte im Zusammenhang mit kombiniertem Verkehr. Zusätzlich gibt es ordnungspolitische Maßnah-

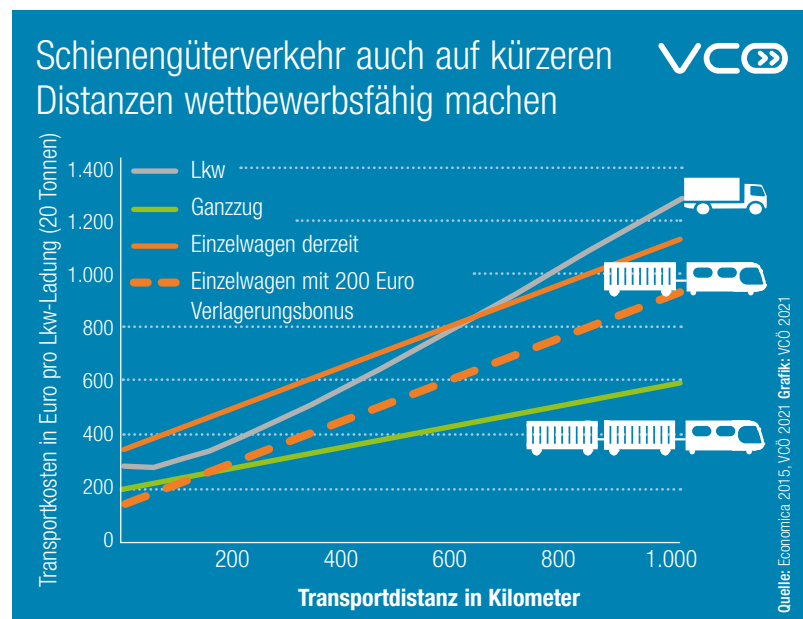


men, etwa eine Ausnahme vom Wochenend- und Nachtfahrverbot. Durch die fehlende Kostenvahrheit zwischen Straße und Schiene sind die Kilometerpreise im Schienengüterverkehr vor allem bei kürzeren Transporten beim Lkw dennoch deutlich niedriger.

Der Transport mit Ganzzügen ist betriebswirtschaftlich wettbewerbsfähig, kommt allerdings nur für sehr große Unternehmen und Speditionen in Frage. Um mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen, braucht es somit eine zusätzliche finanzielle Unterstützung – vor allem auch für jene verladenden Unternehmen, die lediglich kleinere Mengen transportieren und keinen direkten Bahnanschluss haben.

Die Subvention des Lkw-Verkehrs durch Gratis-Infrastruktur auf der „letzten Meile“ könnte durch eine Förderung für Betriebe, die Güter auf die Bahn verladen, kompensiert werden.

Um die Verlagerung vom Lkw auf die Bahn voranzutreiben, müssen die Transport-Preise aus betriebswirtschaftlicher Sicht für Unternehmen tragbar sein. Um das zu erreichen, braucht es Unterstützung der Öffentlichen Hand.



Verlagerungswillige Betriebe unterstützen

Regionaler Verlagerungskoach als Vorbild

Neben finanziellen Anreizen spielen auch Know-How und Informationsbereitstellung eine wichtige Rolle. So hat etwa die Region Frankfurt-Rhein-Main in ihrer Mobilitätsstrategie im Jahr 2020 beschlossen, einen regionalen Schienencoach zu etablieren, der Unternehmen und Gemeinden mit und ohne Anschlussbahnen berät. Ein ähnliches Projekt wurde bereits im Jahr 2019 in Niedersachsen etabliert. Auch in Österreich gibt es Vorläufer. Ab dem Jahr 2008 wurde in Salzburg das Projekt Anschlussbahn-Coach umgesetzt, nachdem Befragungen großen Bedarf für eine regionale Ansprechperson zeigten, die neben Informationen auch Bündelungsmöglichkeiten verschiedener Unternehmen prüft und vermittelt. In den Jahren 2014 bis 2015 wurde in einer Kooperation zwischen Bayern und Salzburg das

EU-kofinanzierte Projekt „Sansibas“ umgesetzt, welches neben regionaler Beratung auch Infrastrukturplanung sowie ein System zur Vernetzung und zum Kostenvergleich zwischen Straßen und Schienentransporten etablierte.

Anlaufstelle für Bahngüterverkehr etablieren

Um das Verlagerungspotenzial im Güterverkehr voll ausschöpfen zu können, müssen verlagerungswillige Unternehmen proaktiv – etwa durch regionale Verlagerungskoaches – angesprochen werden. Zudem braucht es eine Anlauf- und Beratungsstelle, in der Informationen gebündelt und transparent zur Verfügung gestellt werden. Für das Thema Mobilitätsmanagement gibt es das etwa im Rahmen der Initiative klimaaktiv mobil. Auch für das Thema klimaverträglicher Güterverkehr wäre eine solche Anlaufstelle notwendig.

Quellenverzeichnis:
www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets

»» VCÖ-Empfehlungen

Verlagerungspotenzial im Güterverkehr maximal nutzen

- Verlagerung im Güterverkehr vorantreiben, um Kompensationszahlungen in Milliardenhöhe bei Nichterreichen der Klimaziele zu vermeiden.
- Wettbewerbsverzerrung zwischen Lkw und Bahn beheben. Reaktivierung und Ausbau von Anschlussbahnen unterstützen.
- Kostenwahrheit durch Transparenz der externen Kosten erhöhen, externe Kosten internalisieren – Abschaffung des Dieselprivilegs in Österreich und Anpassung der Maut-Richtlinien auf EU-Ebene.
- Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs mit Anschubfinanzierungen fördern.

Anreize für Verlagerer und verlagerungswillige Unternehmen ausbauen

- Die Verlagerung von der Straße auf die Schiene lässt sich für viele verladende Unternehmen derzeit betriebswirtschaftlich nicht abbilden – um verlagerungswillige Unternehmen zu fördern, braucht es zusätzliche finanzielle Anreize.
- Proaktives Beratungsangebot für Betriebe schaffen und über Chancen, Kosten und Förderungen für Gütertransporte auf der Schiene informieren.
- Regionale Verlagerungskoaches etablieren, um Unternehmen und Gemeinden Know-How bereitzustellen und Potenzial für Transport-Bündelung zu heben.



Michael Schwendinger,
VCÖ - Mobilität mit Zukunft:

„Um die CO₂-Emissionen im Güterverkehr zu reduzieren, muss das Verlagerungspotenzial von der Straße auf die Schiene voll genutzt werden. Dafür braucht es aufbauend auf dem derzeitigen Fördersystem zusätzliche Anreize für verlagerungswillige Unternehmen – sowohl finanziell, als auch durch ein proaktives Beratungsangebot.“

Ihre Spende macht den VCÖ-Einsatz möglich. Danke!

Spenden-Konto:
Erste Bank. IBAN:
AT11 2011 1822 5341 2200
BIC: GIBAAATWWXXX

