

Impulsvortrag: Aktuelle Chancen und Herausforderungen für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr

Boglárka Mondvay-Németh, ÖBB Holding

VCÖ-Veranstaltung „Grenzüberschreitenden Verkehr in der EU auf Schiene bringen“ am 14.03.2024



HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.



Klima und Dekarbonisierung

- ✓ Der Verkehrssektor ist für 10% der CO₂-Emissionen in der EU verantwortlich → Die Bahn verursacht 9x weniger CO₂-Emissionen als LKW
- ✓ Die Schiene ist der Straße auch bei anderen externen Kosten für die Gesellschaft überlegen, z. B. bei Umweltschäden, Stau und Unfällen

Energieeffizienz

- ✓ 1 Tonnenkilometer auf der Schiene verbraucht 6x weniger Energie als auf der Straße

Versorgungssicherheit

- ✓ Während der Covid-19-Pandemie hielt die Bahn die Lieferketten aufrecht
- ✓ Die Bahn ermöglicht weiterhin Getreideexporte aus der Ukraine als Alternative zur Schwarzmeerroute

...er ist jedoch konfrontiert mit enormen Herausforderungen und ungleichem Wettbewerb im Vergleich zur Straße!



HERAUSFORDERUNGEN

SYSTEMISCH

Geringe Interoperabilität durch stark fragmentierte Bahnsysteme in Europa

- Unterschiedliche nationale Vorgaben bei Infrastrukturparametern, Bahnbetrieb und technischen Spezifikationen von Fahrzeugen
- Fehlende europäische Harmonisierung bei der Nutzung vorhandener Infrastruktur

FINANZIELL

Großer Investitionsrückstau bei Infrastruktur und Fahrzeugen

- Europäische und nationale Mittel notwendig für das europäische Schienennetz (TEN-T) sowie für Anschlussgleise und Terminals in Kundennähe
- Europäische und nationale Mittel notwendig für innovative Technologien (ERTMS, DAK)

WETTBEWERB

Ungleiche Wettbewerbsbedingungen im Vergleich zur Straße

- Der Straßenverkehr kommt finanziell nicht für die hohen externen Kosten auf, die er selbst verursacht → aktuell keine Anwendung des Verursacherprinzips in Europa
- Unterschiedliche regulatorische Bedingungen für Schiene und Straße, die den Wettbewerb verzerren

KONJUNKTUR

Geringes Schienen-Transportaufkommen als Folge der wirtschaftlichen Situation

- Geringerer Transportbedarf aufgrund von Nachfragerückgang und Produktionsdrosselung
- Mengenverlagerung von der Schiene auf die Straße aufgrund niedriger Dieselpreise für den LKW bei anhaltend hohen Stromkosten für die Bahn
- Existenzielle Gefährdung kostenintensiver Produktionsformen wie Einzelwagenverkehr

Ob Güter per Bahn oder LKW transportiert werden, wird von den Kund:innen rein anhand wirtschaftlicher Gesichtspunkte entschieden

Verkehrspolitische Rahmenbedingungen EU

- Schaffung eines einheitlichen Europäischen Eisenbahnraumes (SERA)
- Herstellung eines "level playing fields" zwischen Straße und Schiene
- Finanzielle Mittel für das TEN-T-Netz und technologische Innovation

Verkehrspolitik Faire Rahmenbedingungen

Verkehrspolitische Rahmenbedingungen national

- Beibehaltung und Weiterentwicklung des bestehenden Beihilfensystems
- Förderung der Wirtschaftsakteure beim Umstieg auf die Schiene
- Strenge Sicherheitsvorgaben und faire Arbeits- und Sozialstandards im Straßenverkehr
- Finanzielle Mittel für technologische Innovation im Bahnsektor

Gütertransport auf der Schiene

Eisenbahnverkehrsunternehmen Fokus auf Kosten und Qualität

- System- und Prozess-Optimierung für bessere Qualität in der produktiven Abwicklung
- Weiterentwicklung der Kundenbetreuung
- Einsatz von Digitalisierung

Infrastruktur Gute und stabile Verfügbarkeit

- Verfügbarkeit von Netzkapazitäten, Anschluss- und Ladegleise, Terminals
- Faire und international abgestimmte Kapazitätsplanung und -verteilung
- Verfügbarkeit von Ressourcen (Verschubpersonal und Assets)

...Anreize für den Bahntransport müssen durch Bahnunternehmen, Infrastruktur und Verkehrspolitik gesetzt werden!

Aktuell gibt es einige EU-Dossiers, die das Potenzial haben die Zukunft des Schienengüterverkehrs in Europa maßgeblich zu beeinflussen

