



Bericht zum GSV-Forum: Trimodaler Verkehr – quo vadis?

Die Güterverkehrsleistung wird laut BMVIT Verkehrsprognose bis 2025 von 60 um 32% auf 79 Milliarden Tonnenkilometer zunehmen. Europaweit ist laut EU Weißbuch Verkehr eine Zunahme von 80% im Güterverkehr und 50% im Personenverkehr zu erwarten, erläuterte Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr. Um Umweltauswirkungen und andere negative Effekte bei diesen Rahmenbedingungen zu vermeiden, hat sich die österreichische Verkehrspolitik zum Ziel gesetzt, Transporte von der Straße auf Schiff und Bahn zu verlagern. Klacska kritisierte in diesem Zusammenhang das Wort Verlagerung. Er spricht sich stattdessen für eine sinnvolle Aufteilung des Verkehrs aus. Das ist in der Praxis allerdings nicht einfach zu realisieren, Klacska: „Die Donau als Transportweg muss sinnvoll schiffbar gemacht werden, denn ohne der Donau ist ein trimodaler Verkehr nicht erreichbar.“ Eine bessere Planbarkeit und Zuverlässigkeit der Donau-Transporte ist unumgänglich. Es könnten auch andere Güter als Massengüter transportiert werden. Klacska bedauert auch die Tatsache, dass Österreich zwar Exportweltmeister ist, dies sich auf der Donau allerdings kaum ausgewirkt habe. Dabei hat die Donau gerade für die Beziehungen zur aufstrebenden Schwarzmeerregion mit rund 140 Millionen Bewohnern große Bedeutung. Generell stellt aber auch die fehlende Infrastruktur in Osteuropa ein Hindernis dar. In Österreich fordert Klacska flexible Terminlösungen sogenannte „smart terminals“.

Anschlussbahnen benötigen auch Förderung für den Betrieb

Markus Schinko, Präsident des Verbandes der Anschlussbahnunternehmen (VABU), wies auf die hohe Bedeutung der Anschlussbahnen, unter anderem auch bei der Binnenschifffahrt, hin: „60% des Transportvolumens auf der Schiene hat seinen Ursprung in einer Anschlussbahn. Anschlussbahnen sind daher ein unverzichtbarer Bestandteil eines leistungsfähigen Schienengüterverkehrs“. In Österreich gibt es derzeit 800 aktive Anschlussbahnen, davon 220 mit Eigenbetrieb (eigene Lokomotive). Die Zahl der bedienten Anschlussbahnen geht seit 2008 kontinuierlich zurück, dies wirkte sich bei den beigestellten Güterwagen in österreichischen Anschlussbahnen allerdings kaum aus, seit 2009 stagnieren die beigestellten Güterwagen bei 1,13 Millionen. Schinko beklagt, dass es derzeit nur eine Förderung für Investitionen, nicht aber für den Betrieb der Anschlussbahnen gibt. Im Falle einer Investition sollte die Anschlussbahn auch mindestens 5 Jahre lang bedient werden. Die Anschlussbahnen sind verängstigt durch die kürzlich erfolgten Schließungen von Bedienstellen seitens der Rail Cargo Austria (RCA), wobei die Anschlussbahnen nicht nur vom ÖBB-Netz abzweigen. Die Bedienverträge werden derzeit mit der RCA verhandelt und sollen auf neue Beine gestellt werden. Schinko fordert auch gesetzliche Rahmenbedingungen, die den betrieblichen Erfordernissen der Anschlussbahnen entsprechen und eine Kostenwahrheit bei allen Verkehrsträgern.

Optimierungsmaßnahmen bei den Bedienstellen dringend erforderlich

Die Diskussion bezüglich der Schließung von Bedienstellen wurde bedauerlicherweise sehr unsachlich geführt, erläuterte Erich Rohrhofer, der Vertreter der ÖBB Holding. Rohrhofer ging zuerst auf den Titel der Veranstaltung „quo vadis“, also wohin es geht, ein. Er sieht eine

positive zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs, dafür müssen allerdings Optimierungsmaßnahmen gesetzt werden. Der Schienengüterverkehr braucht Intermodalterminals und Bedienstellen, beides wird von den ÖBB angeboten. Kerngeschäft der Intermodalterminals ist der Umschlag Schiene/Straße von Containern, Wechselbehälter und Sattelaufliegern, sowie der Betrieb von Terminals für die Rollende Landstraße. Die Rail Cargo Austria betreibt acht Intermodalterminals in Österreich und investiert hier auch: Die Erweiterungen der Terminals Wels und Wolfurt stehen gerade vor Baubeginn. In Wien wird derzeit der neue Terminal Wien Inzersdorf errichtet, der 2016 in die Teilbetriebnahme gehen soll. Von den acht Terminals können alle wesentlichen Ziele außerhalb Österreichs erreicht werden. Neben den acht Terminals bieten die ÖBB auch 434 Bedienstellen in Österreich an, nach wie vor handelt es sich hier um eines der dichtesten Angebote in ganz Europa. Das Marktangebot an Bedienstellen ist dabei das wesentliche Rückgrat für RCA-Einzelwagen- und Ganzzugverkehre. RCA-Einzelwagenverkehre stellen dabei mit einem Nettofrachtanteil von ca. 52% sowie einem Transportmengenanteil von ca. 40% nach wie vor ein Alleinstellungsmerkmal im Wettbewerb und ein wesentliches Produktangebot für den Wirtschaftsstandort Österreich dar.

Trotz Fortschritten bei der Restrukturierung waren 2012 weitere Optimierungsmaßnahmen bei den Bedienstellen wirtschaftlich zwingend erforderlich. Daher wurde eine betriebswirtschaftliche Analyse von österreichweit mehr als 140 wirtschaftlich kritischen Abfertigungsstellen durchgeführt. 42 wirtschaftlich extrem kritische Abfertigungsstellen mit einem geringen Volumeneffekt auf das gesamte Transportnetzwerk wurden intensiver geprüft. Von diesen 42 Abfertigungsstellen wurden Ende 2012/Anfang 2013 dreizehn weitergeführt und 29 geschlossen. Seit Frühling 2013 gibt es eine neue und tiefergehende Optimierungsprüfung bei weiteren wirtschaftlich kritischen Abfertigungsstellen, 2013 werden jedoch keine weiteren Schließungen mehr vorgenommen. 2014 wird es aber weitere Strukturanpassungen geben müssen, doch werde man diese gemeinsam mit den Geschäftspartnern vornehmen, Rohrhofer: „Das Ende der Fahnenstange ist noch nicht erreicht, alle weiteren Schritte werden jedoch nur unter Berücksichtigung der betroffenen Kunden gesetzt“.

Nicht jede Anschlussbahn kann gefördert werden

Das wirtschaftliche Agieren der ÖBB befürwortete der Vertreter des BMVIT, Generalsekretär Herbert Kasser: „Als Eigentümer erwarten wir das. Die Kosten müssen gesenkt und die Produktivität gesteigert werden.“ Allerdings bekannte sich Kasser zu den Anschlussbahnen und sicherte ihnen weitere Förderung zu. Er könne sich überdies durchaus vorstellen, dass künftig auch deren laufender Betrieb gefördert wird. Allerdings will das BMVIT nicht jede Anschlussbahn fördern. Dort wo die Schiene gesamtwirtschaftlich, volkswirtschaftlich und ökologisch nicht sinnvoll ist, sollte ein geeigneterer Verkehrsträger zum Einsatz kommen. Österreich hat im Modal Split (der Verteilung des Güterverkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger) mit seinem überdurchschnittlichen Anteil der Schiene in der Höhe von 32% eine sehr gute Ausgangsposition zur Bewältigung der erwarteten Steigerungen des Warenverkehrs, aber der Anteil der Straße ist um einiges höher. Für eine weitere Verlagerung von der Straße auf die Schiene reicht die Verkehrspolitik alleine nicht aus, sie bedarf der Unterstützung durch die Raumordnung und die Steuerpolitik. Die Verkehrspolitik war bisher Infrastrukturpolitik. Der Bau und der Erhalt von Infrastruktur sind allerdings teuer, die bereits bestehenden Infrastrukturen müssen besser und intelligenter vernetzt

werden. Künftig können nicht mehr zu jeder Betriebsansiedlung Verkehrswege gebaut werden – die Betriebsansiedlungen müssen sich an den vorhandenen Verkehrswegen orientieren. Der Schlüssel zur Bewältigung des Verkehrs sind die Multimodalität und die intelligenten Verkehrssysteme (IVS).

Keine Konkurrenz der Verkehrsträger

Der Multimodalität stimmte Friedrich Lehr, kaufmännischer Geschäftsführer des Wiener Hafens, zu: „Heute geht es nicht mehr um die Konkurrenz der Verkehrsträger, sondern um deren Miteinander.“ Für jeden Transport soll das geeignetste Transportmittel ausgewählt werden. Der Hafen Wien bietet dafür beste Voraussetzungen, ist er doch das größte multimodale Güterverkehrszentrum Österreichs. Alle drei Hafenbecken besitzen eine Schienenanbindung und auch die Autobahn ist nahe, die kurzen Wege tragen wesentlich zur Umweltfreundlichkeit und Attraktivität des Standortes bei. Auch der nah gelegene Flughafen Wien Schwechat wirkt sich positiv auf Betriebsansiedlungen aus. Die Stärkung des kombinierten Verkehrs und die internationale Kooperation sind die strategischen Ziele des Wiener Hafens.

Bedienstellen können von Privaten nicht betrieben werden

In der anschließenden Diskussion kommentierte Schinko die Vorgangsweise der RCA. Schinko versteht zwar das wirtschaftliche Vorgehen der RCA, verlangt aber eine rechtzeitige, faire Kontaktaufnahme mit dem Kunden. Bei der letzten Schließung sind die Kunden erst 10 Tage bis 4 Wochen vorher informiert worden, dass die Anschlussbahn/Bedienstelle nicht mehr bedient wird.

Auf die Frage, ob Bedienstellen von Privaten betrieben werden können, antwortete Schinko, dass dies mit den derzeitigen Rahmenbedingungen fast unmöglich sei. In Salzburg gab es allerdings einen – laut Schinko – empfehlenswerten Anschlussbahn-Coach, der Salzburger Unternehmen und Gemeinden bei allen Fragen rund um die wirtschaftliche Nutzung von Gleisanschlüssen und generell bei Fragen zur Nutzung der Bahn für Gütertransporte oder zur Anbindung von Gewerbegebieten kostenlos beraten hat. Dieses Projekt wurde zwar bereits im Jahr 2010 abgeschlossen, für spezielle Anfragen steht der Anschlussbahn-Coach aber nach wie vor zur Verfügung. Ein weiteres Problem stellen nach wie vor die Insellösungen bei Bahntechnologien dar. Es gibt z.B. die Möglichkeit, dass die Lokomotive mit Funkfernsteuerung in die Anschlussbahn einfahren kann, allerdings blieb LogServ der einzige europaweite Betreiber, der diese Lösung einsetzt.

Abstimmung zwischen Bund und Länder ist verbesserungswürdig

In der Abstimmung zwischen Bund und Ländern sieht Kasser noch Optimierungspotential. Im Personenverkehr ist eine klare politische Abstimmung schon sehr weit fortgeschritten (z.B. Integrierter Taktfahrplan, Ticket und Auskunftssystem für ganz Österreich), im Güterverkehr soll dieses hohe Niveau ebenfalls erreicht werden. Diesbezüglich wurde seitens des BMVITs eine Arbeitsgruppe gegründet, der auch Gemeinde- und Raumordnungsvertreter angehören. Generell schätzt Kasser die Abstimmung im Güterverkehr schwieriger ein, da die Gespräche mit den Ländern noch nicht sehr weit sind. Zum Gigaliner erwähnte Kasser, dass sich bei dessen Verbot politisch alle einig sind.

Nationale Interessen verhindern stärkere Nutzung der Donau

Klacska merkt an, dass die Straße zwar liberalisiert ist, es aber bei der Schiene immer noch Hemmnisse und bei der Donau keine Exekutivgewalt und Planungssicherheit gebe. Lehr ergänzte dazu, dass, selbst wenn nur eine Regierung entlang der Donau diesen Transportweg nicht nutzen will, die ganze Donau-Strecke durch diesen fehlenden Abschnitt beeinträchtigt ist. Selbst wenn auf europäischer Ebene das Bekenntnis zur Wasserstraße vorhanden ist, kann ein Staat national einiges verhindern. Kasser erwähnte ebenfalls, dass im Osten das Bekenntnis zur Donauschifffahrt gering sei.

Der Verkehr hat nicht nur negative Effekte

Zur Internalisierung externer Kosten erwähnte Kasser, dass in Österreich der politische Wille zu einer Kostenwahrheit gegeben ist. Österreich will die Wegekostenrichtlinie umsetzen. Die nächste Regierung wird jedoch darüber entscheiden. Zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene gebe es ganz genaue Vorgaben und Rahmenbedingungen in der Richtlinie. Lehr wies in diesem Zusammenhang auf die positiven Effekte des Verkehrs hin, die oft unerwähnt bleiben.

Herbert Peherstorfer, Verein Combinet, warf noch ein, dass 10% der Anschlussbahnen 90% des Transportaufkommens generieren.

Die aus dem Publikum kommenden Idee der Entschleunigung in der Logistik wurde vom Podium zwar gut geheißen, in der Realität würde dies allerdings nicht funktionieren, äußerte sich Klacska zu dem Vorschlag. Auch Lehr sieht in der Schnelligkeit die treibende Kraft.

Bei der Breitspur gibt es unterschiedlichste Länderpositionen

Abschließend gab es noch Wortmeldungen zur transsibirischen Breitspurstrecke nach Wien. Die Breitspurstrecke, die bereits über die Ukraine nach Kosice (Slowakei) reicht, soll durch die Slowakei nach Mitteleuropa geführt werden – nach Österreich. Für die Breitspurbahn nach Österreich gibt es einen Regierungsbeschluss, erwähnte Kasser: „Die Regierung bekennt sich zum Breitspurbahn-Projekt.“ Jetzt müssen aber noch die Bedienströme, die technische Machbarkeit und Finanzierungsmodelle geprüft werden. Wichtig ist es auch zu prüfen, was das Projekt dem Standort Österreich bringt. In der Planungsgemeinschaft spielt Österreich eine aktive Rolle. In Russland ging das Projekt politisch auf- und abwärts, in Österreich hingegen nicht. Wobei auch in Österreich laut Kasser nicht alle vom Breitspurprojekt begeistert sind, Niederösterreich ist derzeit z.B. wenig überzeugt vom Projekt, da es ja in Wien enden soll. „Jetzt haben wir die große Chance, wir müssen etwas tun, sonst endet die Breitspur in Bratislava und die haben dann die Arbeitsplätze und wir den Verkehr.“, äußerte sich Klacska zur Breitspurbahn.

Zusammenfassend begrüßt Mario Rohrer, Generalsekretär der GSV, das gemeinsame Bemühen um nachhaltige Verkehrslösungen beim Warentransport, betont aber, dass der Schlüssel für den Erfolg nur eine wirtschaftlich nachvollziehbare Politik sein kann, die auf die Stärken der einzelnen Verkehrsträger abstellt und den Wechsel zwischen den Verkehrsmoden erleichtert.

15.07.2013, WEINER