



INTERNATIONAL LOGISTICS FORUM VIENNA

13. November 2007

Eröffnungsrede

Dipl.-Ing. Dr. Richard Schenz

Präsident der Österreichischen Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (GSV)

(Zwischentitel hier zur besseren Strukturierung eingefügt)

Gerne habe ich die Einladung angenommen, in meiner Funktion als Präsident der Österreichischen Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen das International Logistics Forum Vienna mit einem Referat einzuleiten.

Die GSV als Public Private Partnership- Konstruktion

Ehe ich das Umfeld des Themas Ihrer Veranstaltung – „Wachstum braucht Logistik“ – aus mehreren Blickwinkeln beleuchte, erlauben Sie mir bitte eine kurze Darstellung unserer Gesellschaft.

Die GSV ist eine Public Private Partnership- Konstruktion. Ihr gehören neben Ämtern der Landesregierungen sowie Gesellschaften des Bundes – darunter die ASFINAG, AustriaTech, die via donau und Austro Control – auch die Wirtschaftskammer, die Industriellenvereinigung und der ÖAMTC als Interessenvertretungen sowie Unternehmen der Privatwirtschaft an. Dazu zählen unter anderem die Branchen Bau, Finanzen, Verkehrstechnik und Transport. Auch Zivilingenieure – hauptsächlich Verkehrsplaner – sind Mitglieder der Gesellschaft. Die Abteilung Mobilität und Verkehrstechnologie im bmvit fördert die GSV.

Ursprünglich war die GSV eine Straßen- bzw. Straßenbau-Lobby. Heute setzt sie sich Verkehrsträger übergreifend ein

- für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen,
- für die Forcierung der Entwicklung von Intermodalitäts- bzw. Co-Modalitätslösungen für den Gütertransport als integriertem Bestandteil der externen Logistik, aber auch für den Personenverkehr,
- für den möglichst flächendeckenden Ausbau von Verkehrsmanagement- und -informationssystemen mit der Verkehrstelematik als Basistechnologie und
- für die Entwicklung von Anwendung von Lösungen zur Entkoppelung des Verkehrswachstums vom Wachstum verkehrsbedingter Umwelteffekte.

Aus dieser Beschreibung leitet sich die Gliederung meiner weiteren Ausführungen ab.

Ich werde

- Erläuterungen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur an den Beginn stellen,
- mit Anmerkungen zur Intermodalität und zur Verkehrstelematik fortsetzen – wobei ich die Bedeutung von individualisierten Verkehrsinformationen für die Beschaffungs- und Distributionslogistik als elementare Bestandteile der Versorgungskette hervorheben will und
- mit einem Exkurs zur Klimadiskussion schließen.

Ambitioniertes Infrastrukturausbauprogramm – Finanzierungsfrage offen

Die österreichische Bundesregierung hat ein ambitioniertes Infrastrukturausbauprogramm beschlossen. Für die Planperiode 2007 bis 2012 ist eine Investitionssumme von insgesamt mehr als 17,2 Milliarden Euro vorgesehen. Bis 2020 sollen in den Neubau des hochrangigen Straßennetzes rund 13,3 Milliarden Euro und in den Ausbau der Schiene – ohne der Sonderfinanzierung des Brennerbasistunnels - 22,3 Milliarden Euro fließen

Wir von der GSV begrüßen zwar grundsätzlich, dass die Bundesregierung mit Nachdruck am Ausbau einer leistungsfähigen Infrastruktur als Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes arbeitet, bemängeln jedoch die Prioritätenreihung. Das betrifft etwa

- die Schiene im Donaukorridor – der Ausbau zwischen Passau und Wels soll sich bis 2017 hinziehen und für die viergleisige Westbahn zwischen Linz und Wels ist erst das Planungsende im Jahr 2016 vorgesehen und
- die für den Nord-/Süd- Verkehr wichtige Pyhrn-Schober-Achse, wo einige der zur Ertüchtigung notwendigen Maßnahmen am Rande oder außerhalb der Rahmenplanperiode liegen.

Der vor allem für den bilateralen Warenverkehr zwischen der Slowakei und Österreich wichtige Ausbau des Marchegger-Astes der Ostbahn soll erst irgendwann nach 2012 beginnen. Dass dort für das Zulegen eines zweiten Gleises – das es schon einmal gegeben hat – nun eine UVP verlangt wird, ist aus Sicht der GSV schlicht grotesk.

Die Frage der Infrastrukturfinanzierung im Zeitraum zwischen 2010 und 2020 scheint ungeklärt. Finanzminister Molterer hat in diesem Zusammenhang von einer ‚Herausforderung‘ gesprochen. Konzepte zur Problemlösung sollten jetzt erarbeitet und nicht in die Erbmasse für die nächste Regierung gepackt werden. Politiker denken jedoch zumeist in Wahlperioden und das ist nicht kompatibel mit dem Faktum, dass Infrastruktur für mehrere Generationen geplant und gebaut werden muss.

Betriebswirtschaftliche Relevanz im Vordergrund

Die GSV vertritt die Meinung, dass der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen primär unter dem Gesichtspunkt der betriebswirtschaftlichen Relevanz zu betrachten ist, die mit der Dringlichkeit auf Grund der gegenwärtigen und zu erwartenden Verkehrsbelastung korreliert und daher auch für den Errichter und für den Betreiber einen Return of Invest in einem überschaubaren Zeithorizont erwarten lässt.

Wir stellen die grundsätzliche Notwendigkeit einer mit volkswirtschaftlichem Nutzen begründeten Errichtung von Infrastruktur nicht in Frage, aber die Vorstände von ASFINAG und ÖBB müssen primär das Wohl des Unternehmens im Auge haben. Wenn sie von der Politik zu Investitionen veranlasst werden, die zwar einen volkswirtschaftlichen Nutzen versprechen, sich aber betriebswirtschaftlich kaum darstellen lassen, geraten sie in einen Konflikt, der aus unserer Sicht nicht ausreichend reguliert ist. Man müsste festlegen, wie viel Volkswirtschaft der ASFINAG oder der ÖBB – gewissermaßen „zumutbar“ ist. Wird diese Grenze überschritten, muss der Staat die von ihm gewünschten Investitionen aus allgemeinen Steuermitteln – zum Beispiel aus der Mineralölsteuer – finanzieren.

Das Problem der Finanzierung des Infrastrukturausbaus sehen wir eher bei der Schiene, als beim hochrangigen Straßennetz. Nach Berechnungen des Wirtschaftsforschungsinstituts wird zwar die Verschuldung der ASFINAG in den nächsten Jahren noch weiter steigen, aber nach der Fertigstellung des Autobahn- und Schnellstraßennetzes sukzessive abgebaut werden. Nach der Tilgung der Verbindlichkeiten sind ab etwa um das Jahr 2040 Überschüsse zu erwarten.

Es ist nachvollziehbar, dass die Transportwirtschaft keine Freude mit der Lkw-Maut hat, doch sollte man nicht übersehen, dass die hieraus generierten Einnahmen zweckgebunden in den Ausbau und die Erhaltung des heimischen Autobahn- und Schnellstraßennetzes fließen. In Deutschland entspricht das Bauvolumen – bezogen auf die Netzlänge – nur etwa 60 %, in Frankreich nicht einmal 40 % von jenen in Österreich. Und während die ASFINAG knapp zwei Drittel der Mauteinnahmen für den Neubau und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur verwendet, geben die anderen europäischen Autobahnbetreiber im Durchschnitt gerade mal ein Fünftel hierfür aus. Außerdem wird bei uns nicht nur mehr, sondern auch schneller gebaut.

Zu der immer wieder diskutierten Querfinanzierung der Schiene durch die Straße verweise ich auf die Konsequenz, dass mit reduzierter Verfügbarkeit von Mauteinnahmen als Finanzierungsquelle für die Straßeninfrastruktur die Verbindlichkeiten der ASFINAG noch länger anwachsen werden und deren Tilgung verzögert wird, wenn nicht gleichzeitig flankierende Maßnahmen gesetzt werden. Das könnte etwa ein Zurückschrauben der Investitionen oder eine Erhöhung der Mauttarife sein.

Verkehrswachstum von Verkehrsflächenwachstum entkoppeln

Infrastruktur ist eine endliche Ressource, die nicht beliebig erweitert und dem Verkehrswachstum angepasst werden kann. Die Frage, ob sich Verkehrswachstum vom Wirtschaftswachstum bzw. vom Wachstum des BIP entkoppeln lässt, wird kontroversiell diskutiert. Ansätze hierzu haben aus Sicht der GSV eher visionären Charakter.

Unbestritten ist jedoch die Notwendigkeit,

- erstens: Verkehrswachstum von Verkehrsflächenwachstum und
- zweitens: verkehrsbedingte Umwelteffekte vom Wirtschaftswachstum zu entkoppeln. Hierauf werde ich im abschließenden Teil meiner Ausführungen noch näher eingehen.

Verkehrswachstum lässt sich vom Verkehrsflächenwachstum entkoppeln,

- wenn alle Verkehrsträger attraktiv gemacht und damit die Voraussetzungen geschaffen werden, sie entsprechend Ihrer Stärken zu nutzen und
- wenn durch Verkehrsmanagement- und –informationssysteme die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsflächen erhöht wird.

Die Verkehrspolitik hat viele Jahre lang versucht, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, wobei man dachte, man müsse nur die Straße möglichst unattraktiv machen, dann werde die Schiene gewissermaßen „als kleineres Übel“ wahrgenommen und verstärkt genutzt werden. Diese Politik ist gescheitert. So wie die Bahn heute aufgestellt ist, würde bereits eine Verlagerung von 2 bis 3 % der Transportleistung weg von der Straße die Schiene überfordern.

Der weitgehende Verzicht in den neunziger Jahren auf den Ausbau von Bestandsstrecken – zum Beispiel die schon damals notwendig gewesene Erweiterung der Westautobahn auf drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung – hatte die Verkehrszuwächse nicht gedämpft oder gar verhindert, sondern Staus mit allen negativen Folgen – vom monetär bewertbaren Zeitverlust über Kraftstoffmehrverbrauch und mehr Emissionen bis zu höherem Unfallrisiko - verursacht.

So wünschenswert es auch aus der Sicht der GSV wäre, Güter über längere Distanzen – und vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr – eher auf der Schiene als auf der Straße zu transportieren, so skeptisch muss man – leider – die Chancen beurteilen, dass dies auch tatsächlich gelingt. Erst vor wenigen Tagen wurde eine Prograns-Studie veröffentlicht, in der für Österreich eine Steigerung der Güterverkehrsleistung bis 2020 um mehr als die Hälfte vorhergesagt wird. Im Modal Split zeichne sich – so die Experten – entgegen allen verkehrspolitischen Intentionen - ein Rückgang des Anteils der Bahn um 2 Prozentpunkte und damit eine weitere Verschiebung zur Straße ab.

Trotz entsprechender Bemühungen – auch auf EU-Ebene – ist die Interoperabilität im Schienenverkehr noch nicht erreicht. Beim Lkw ermöglicht die Zulassung des Fahrzeugs im Heimatland den Betrieb in ganz Europa; bei der Bahn wird die Zulassung des Fahrzeuges im Heimatland in anderen Ländern nicht a priori akzeptiert. Ohne Zulassungen müssen beim Grenzübertritt Fahrer und Lokomotiven gewechselt werden. Einzelstaatliche Sicherheitsvorschriften sind nicht einheitlich und zum Teil sogar widersprüchlich. Die Folge sind Durchschnittsgeschwindigkeiten im grenzüberschreitenden europäischen Eisenbahngüterverkehr von zum Teil weniger als 20 km/h. Damit kann die Schiene gegenüber der Straße nicht wettbewerbsfähig sein.

Donaukorridor hat hohe Priorität

Dringend notwendig erscheint der Ausbau des Donaukorridors, der die Hauptlast der europäischen Ost-West- Verkehre trägt, und hier vor allem der Wasserstraße. Die Gütertransportkapazität der Donau wird gegenwärtig nur zu rund 10 bis 15% genutzt. Gemessen an den ungenutzten Potenzialen ist das Ziel der österreichischen Bundesregierung, den Gütertransport mit dem Binnenschiff bis 2015 auf 25 bis 30 Millionen Tonnen mehr als zu verdoppeln, jedenfalls realistisch.

Gegenwärtig leidet die Verlässlichkeit der Güterbeförderung auf der Donau unter den Unwägbarkeiten sich verändernder Wasserstände und Abladetiefen. Die Beseitigung der „bottle-necks“ ist dringend notwendig, wobei in Österreich mit dem flussbaulichen Gesamtprojekt östlich von Wien eine Lösung entwickelt wurde, die nun so bald wie möglich umgesetzt werden sollte.

Erlauben Sie hierzu eine persönliche Anmerkung: Ich halte das Projekt, das politisch akkordiert und daher zu akzeptieren ist, für die beste aller schlechten Lösungen. Aus meiner Sicht wären auch ökologisch verträgliche Staustufen-Varianten möglichst in Verbindung mit der Nutzung der Wasserkraft zu finden gewesen.

Es gehört zu den Mysterien unserer Zeit, dass es Umweltschützer sind, die zwar nicht müde werden, das Schiff – zurecht – als umweltfreundliches Verkehrsmittel hervorzuheben, gleichzeitig aber dessen extensive Nutzung verhindern wollen.

Der Engpass der Donau im bayerischen Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen ist nach wie vor ein ungelöstes Problem. Es hat mich jedoch gefreut, zu hören, dass Frau Staatssekretärin Kranzl beim Zweiten Österreichischen Wasserstraßentag angekündigt hat, sie werde bei den politischen Entscheidungsträgern in Berlin vorstellig werden und auf eine baldige Lösung drängen.

Ich teile jedoch nicht den Optimismus, dass durch den Ausbau der Donau Verkehr in nennenswertem Umfang von der Straße auf das Schiff verlagert wird. Nach einer Prognose der via donau zum Modal Split des grenzüberschreitenden Güterverkehrs im österreichischen Donaukorridor im Jahr 2015 wird sich der Anteil des Binnenschiffs hauptsächlich zu Lasten der Schiene erhöhen.

Das Schiff ist das Rückgrat des globalen Warentransportes. Davon spüren wir in Österreich als Binnenland wenig, weil die Hochseeschiffe hauptsächlich die großen Nordhäfen wie Rotterdam oder Hamburg ansteuern und die Güter über Hinterlandverkehre zu den europäischen Zielländern transportiert werden.

Die GSV unterstützt Bestrebungen, Containerlinienverkehre auf der Donau einzurichten, einen Teil der Containertransporte zwischen Ost- bzw. Südostasien und Europa über den rumänischen Schwarzmeerhafen Constantza zu führen, dort auf Binnenschiffe zu verladen und Donau aufwärts bis zu den österreichischen Donauhäfen zu befördern. Eine Studie der via donau hat nachgewiesen, dass hierdurch – bei marginal längeren Laufzeiten – deutliche Kostenvorteile zu erzielen wären und durch die kürzere Wegstrecke beträchtliche Mengen CO₂-Emissionen eingespart werden könnten. Hierdurch würden auch die heimischen Donauhäfen als Portale für die anschließenden Hinterlandverkehre deutlich aufgewertet werden. Diese „Abkürzung“ nach Zentraleuropa ist beträchtlich: Constantza ist von Port Said knapp 950 nautische Meilen entfernt; Rotterdam rund 3370 nautische Meilen.

Optimierte Transportketten durch Intermodalverkehre

Der Schlüssel zu optimierten Transportketten im Güterverkehr liegt aus Sicht der GSV bei der Intermodalität. Das heißt, dass die Überwindung großer Distanzen mit Bahn oder Binnenschiff – bzw. bei besonders zeitkritischen und hochwertigen Gütern mit dem Flugzeug - erfolgen soll und die Verteilung in der Fläche auf der Straße mit Lkw. Wir haben in Österreich einige leistungsfähige Umschlagzentren – ich nenne als Beispiel nur das Public Private Partnership- Projekt Cargo Center Graz in Werndorf – aber ich teile die Meinung von Experten, dass wir in Österreich 10 solcher Werndorfs brauchen würden. Wichtig ist jedoch nicht nur eine ausreichende Zahl von Terminals, sondern auch ein entsprechendes Equipment, mit dem der Umschlag zwischen den Verkehrsträgern wirtschaftlich erfolgen kann. Hierzu zählen neben der Hardware – den Umschlageinrichtungen – auch die intensivere Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien, um alle Logistikkosten – neben den Transportkosten und den Kosten für den Vor- und Nachlauf auch die Handlingkosten – zu reduzieren.

Unterm Strich sollte ein Nutzen-Kosten- Vergleich zwischen dem im Regelfall zweimaligen Umschlag im Kombinierten Verkehr gegenüber dem monomodalen Haus-zu-Haus- Transport mit dem Lkw kein ungünstigeres Ergebnis liefern.

Verkehrstelematik: Viel getan, noch viel zu tun

Damit leite ich zum nächsten Teil mehrerer Ausführungen über – den Verkehrsmanagement- und Informationssystemen.

Österreich hat mit dem Verkehrstelematik-Rahmenplan, der im Jahr 2004 vorgestellt worden ist, europaweit ein Vorzeigeprojekt geschaffen. Zu dieser Zeit hat es kein vergleichbares Konzept in einem anderen europäischen Land gegeben. Und es war gerade in der Vorwoche beeindruckend, bei einer Veranstaltung der AustriaTech und des bmvit in Kooperation mit der GSV zu hören, dass nun auch die EU einen Telematik-Aktionsplan und einen Logistik-Aktionsplan entwickelt hat. Beide sollen in Kürze offiziell präsentiert werden.

Das Verkehrsmanagement- und -informationssystem, mit dem die ASFINAG sukzessive das hochrangige Straßennetz überzieht, ist vorbildlich. Im niederrangigen Netz der Landesstraßen B und L gibt es jedoch keine vergleichbaren Verkehrstelematik-Applikationen. Das soll sich aber ändern und die GSV wird im Rahmen entsprechender Verkehrswege- aber auch Verkehrsträgerübergreifender Initiativen der ITS Vienna Region und der AustriaTech eine Koordinierungsfunktion übernehmen.

Verkehrssteuerung ist untrennbar mit Verkehrsinformation verbunden und präzise Verkehrsinformation wird für den Logistik-Dienstleistungssektor immer wichtiger. Just-in-Time- und Just-in-Sequence- Konzepte erschließen – ebenso wie Cross-Docking- Lösungen für Warenverteilssysteme – ein hohes Rationalisierungspotential, hängen aber von planbaren Transportketten ab. Das stellt hohe Ansprüche an die Verkehrsinformation.

Zur verlässlichen Planung von Transportketten reichen Meldungen über die aktuelle Verkehrslage nicht aus. Es werden Prognosen über die zu erwartende Verkehrsdichte als Berechnungsgrundlage für Fahrzeiten benötigt. Solche Informationen müssen individualisiert – im Grunde auf die Anforderung jedes einzelnen Transportdienstleisters und für diesen wiederum auf den konkreten Einzelfall zugeschnitten - sein. Das Datenmaterial hierfür ist, was das hochrangige Straßennetz betrifft, vorhanden. An der Entwicklung von Prognoseverfahren wird gegenwärtig gearbeitet.

Wir drängen als GSV jedoch darauf, dass vergleichbare hochwertige Informationen auch auf bestimmten Strecken im niederrangigen Straßennetz zur Verfügung stehen. Viele Industriestandorte sind nicht unmittelbar an das hochrangige Straßennetz angebunden. Der Weg zur nächsten Autobahnauffahrt darf kein blinder Fleck sein. Beispiele sind die Wirtschaftsräume Steyr und Perg bzw. Schwertberg in Oberösterreich oder das Ybbstal in Niederösterreich.

Klimarelevanz von Verkehr wird überschätzt

Lassen Sie mich zum letzten Teil meiner Ausführungen kommen, zur Verbindung von Verkehr und Umwelt – speziell zur Frage der Klimarelevanz von Verkehr.

Der Verkehr wird häufig als der große „Klimasünder“ dargestellt – ich bin der Meinung, zu Unrecht. Der vom Menschen verursachte – und somit auch vom Menschen beeinflussbare – Anteil an den globalen Treibhausgas-Emissionen ist gering und von diesem marginalen Anteil entfällt im Durchschnitt ein Viertel bis ein Fünftel auf den Verkehr.

Nach einer im Vorjahr veröffentlichten OECD-Studie ist in Europa innerhalb der vergangenen drei Jahrzehnte eine Entkoppelung der straßenverkehrsbedingten Schadstoff- und CO₂-Emissionen vom Wachstum des Brutto-Inlandsproduktes zu beobachten. Die CO₂-Emissionen stiegen in diesem Zeitraum um 156%. Das BIP ist um 187% gewachsen.

Nach einem Bericht des Deutschen Verkehrsforums wird heute pro Liter Kraftstoff eine um 68 % höhere Verkehrsleistung gegenüber 1990 erzielt. Die Gesamtentwicklung des Verkehr seit Anfang der 90er Jahre zeigt, dass die Verkehrsleistung stark angestiegen ist, während gleichzeitig Verbrauch und Emissionen im Verkehrssektor konstant geblieben und zum Teil sogar zurückgegangen sind. In Deutschland hat der motorisierte Individualverkehr von 1991 bis 2004 um 27 % zugenommen, aber der CO₂ Ausstoß gleichzeitig um 7 % abgenommen.

Auch wenn es ungewiss erscheint, ob der Mensch das Klima beeinflussen kann, sind Klimaschutzstrategien notwendig und daher jedenfalls zu fordern und zu fördern. Das schließt auch ordnungspolitische Maßnahmen ein. Allerdings: Rasch viel zu tun garantiert nicht automatisch den größten Erfolg, aber es verursacht die höchsten Kosten. Daher sollten nach dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit Maßnahmen Priorität haben, durch die sich mit geringem Einsatz viel erreichen lässt.

In Österreich wird viel für eine CO₂-Reduktion getan. Ich nenne als Beispiel die Agentur A3PS, die Austrian Agency for Alternative Propulsion Systems, die sich als strategische Partnerschaft des bmvit mit der Wissenschaft und der Industrie die Entwicklung von Zero-Emission-Antriebssystemen und Kraftstoffen zum Ziel gesetzt hat.

Die Klimaschutzpolitik der EU ist jedoch nicht konsequent: Sie schreibt zwar den Fahrzeugherstellern die Reduktion von CO₂-Emissionen vor, tut aber gleichzeitig zu wenig, um durch Ausbau der Infrastruktur Staus als eine der Hauptursachen für erhöhten Kraftstoffverbrauch und damit auch für vermehrte CO₂-Emissionen abzubauen. Durch den zügigen Ausbau der Transeuropäischen Netze könnten – wie die EU-Kommission selbst errechnen ließ – jährlich 6 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden. Doch statt den von der Kommission und dem Parlament geforderten 21 Mrd. EUR stehen hierfür in den kommenden sieben Jahren nur rund 8 Mrd. EUR zur Verfügung. Damit kann man nicht viel erreichen.

Ich bin auch der Meinung, dass man die Diskussion um 60-Tonnen Lkw nicht reflexartig verweigern soll. Wenngleich es natürlich nicht möglich sein wird, diese Fahrzeuge auf allen Straßen zuzulassen, so sollte doch überlegt werden, sie gezielt auf definierten Punkt-zu-Punkt- Verbindungen einzusetzen. Da zwei dieser Fahrzeuge die Ladung von drei konventionellen Lkw praktisch ohne Kraftstoffmehrverbrauch befördern können, wäre damit auch eine CO₂- Minderung verbunden.

Ich hoffe, Ihnen mit meinen Ausführungen einige Denkanstöße geliefert zu haben und wünsche Ihnen für den Verlauf der Tagung viel Erfolg.