



Bericht zum Logistik Forum „Faktencheck Kombiniertes Güterverkehr“ von GSV und Logistik.Kurier

Der Güterverkehr soll nachhaltiger bzw. klimaneutral werden, was angesichts der hohen Abhängigkeit vom Lkw nicht einfach werden wird. Aus Sicht der Politik muss der Fokus auf der Verlagerung von mehr Gütern auf die Schiene liegen. Österreich will beispielsweise bis 2040 im Einklang mit der EU 40% aller Güter auf der Schiene transportieren, derzeit sind es rund 28% (gemessen in tkm). Ein ehrgeiziges Ziel, welches unter den aktuellen Rahmenbedingungen in weiter Ferne liegt. Was müssen die Maximen sein, um erfolgreich in diese Richtung zu gehen? In erster Linie tatkräftiges Handeln und europaweite Kooperation, wie hochkarätige Experten im Rahmen eines Logistik Forums „Faktencheck Kombiniertes Güterverkehr“ von GSV und Logistik.Kurier im März 2022 im AirportCity Space am Flughafen Wien einstimmig betonten. Oder wie es Flughafen-Vorstand **Günther Ofner** im Rahmen seiner Begrüßungsworte ausdrückt: „Wir werden nur vorankommen, wenn wir alle gut zusammenarbeiten und uns wechselseitig unterstützen, um damit auch unlösbare Probleme zu lösen.“ Ofner bringt ein Beispiel: Der Office Park 4, in dem die Veranstaltung stattfindet, ist das energieeffizienteste Gebäude Österreichs und hat trotzdem nicht einen Cent mehr gekostet als ein konventionelles. Warum? Weil Baunormen nicht eingehalten und ausführende Unternehmen von der Haftung frei gezeichnet wurden. Ofner: „Wir müssen politische Entscheidungsträger daher noch stärker als bisher mit den Realitäten konfrontieren, damit wir zu vernünftigeren Regeln kommen, auch in der Logistik, die die Lebensader einer modernen Gesellschaft ist.“

Die Verkehrswende benötigt mehr als Lippenbekenntnisse

Sehr deutliche Worte findet **Gudrun Winner-Athens**, Eigentümerin der deutschen Winner Spedition, im Rahmen ihrer Keynote: „Es reicht nicht, eine Verkehrswende, die aus Gründen des Klimaschutzes von uns allen gewünscht und für überfällig gehalten wird, politisch herbeizureden. Wir benötigen auch das Handwerkszeug dazu.“

Durch Nicht-Handeln politischer Akteure wird sich die Lage weiter verschärfen. Denn der Güterverkehr nimmt stetig zu: Prognosen gehen für Deutschland von einem Wachstum von 38% bis 2030 im Vergleich zu 2010 aus. Und dieses Wachstum wird sich wohl hauptsächlich auf der Straße abspielen, schließlich werden nach wie vor 70% aller Güter in Deutschland mit dem Lkw transportiert, der Bahnanteil ist mit 19% vergleichsweise überschaubar. Doch die Politik hat die Lösung: Sie will den Anteil im Schienenverkehr auf 25% erhöhen. Winner-Athens dazu: „Derartige Ziele wurden bereits in der Vergangenheit gefordert und verfehlt. Es braucht dazu auch Taten!“

Kombinierter Verkehr als Lösung

Winner-Athens schlägt vor, viel häufiger noch als heute die Stärken von Straße und Schiene zu kombinieren: Also die Flexibilität und Schnelligkeit des Lkw im Vor- und Nachlauf sowie die Klimafreundlichkeit der Schiene auf Langstrecken zu nutzen. In dieser Kombination bestehen hohe Chancen, dass der Anteil des Schienenverkehrs auch tatsächlich wächst. Winner-Athens: „Ich glaube, dass der kombinierte Verkehr großes Potential hat, sofern er seine Vorteile auch vollends ausspielen kann und darf.“

Weitere Stellschrauben aus der Sicht von Winner Athens sind:

- Die **Digitalisierung auf der Schiene**, um die Netzauslastung zu verbessern
- Der **Bau und Ausbau von Kombi-Terminals**: Die Vorlaufstrecken zu einem Terminal sollten dabei nicht zu lang sein

- **Engpässe in der Schieneninfrastruktur** wie beispielsweise mangelnde Ausweichmöglichkeiten **beseitigen** und **Genehmigungsverfahren entschärfen**. Winner-Athens: „Unter zehn Jahren ist bei uns in Deutschland die kleinste Baumaßnahme nicht mehr umsetzbar“
- Den exorbitanten **Mangel an Interoperabilität im europäischen Schienennetz endlich beheben**: Keine einheitliche Sprache für Lokomotivführer, differierende Stromsysteme, Sicherheits- und Leitsysteme, unterschiedliche maximale Zuglängen (740 bis 1.000 Meter wären optimal), Zuggewichte, Achslasten, Spurweiten und unzählige administrative Unterschiede machen allen das Leben schwer.
- Die **Ladeeinheiten** müssen für den kombinierten Verkehr **kompatibel** sein.
- **Diskriminierungsfreier Zugang**
- **Zuverlässigkeit und hohe Qualität im Schienenverkehr**. Winner-Athens: „Wir benötigen leistungsstarke Bahnen, die wieder in der Lage sind, zuverlässig und planbar die Qualität zu liefern, die Spediteure und Transporteure haben wollen und im Übrigen auch bezahlen. Eine Pünktlichkeitsquote von unter 50% ist nicht akzeptabel und Zugausfälle erst recht nicht. Es muss außerdem eine verursachergerechte Haftung für Verspätungen geben, die es bei vielen unserer Bahnpartner oder Infrastrukturbetreibern nicht gibt – stattdessen werden sogar noch Abstellgebühren gefordert.“

Fazit von Winner-Athens:

„Wir müssen die Schiene stärken (*Stichwort Anreizsystem kombinierter Verkehr*) und die Straße dekarbonisieren. Schließlich werden die Lkw voraussichtlich auch zukünftig den größten Teil des Güterverkehrs abwickeln. Nur mit gemeinsamer Kraftanstrengung aller am Transportprozess beteiligten Akteure wird es gelingen, den Verkehr zu dekarbonisieren, nationalstaatliche Egoismen zurückzustellen und Allianzen zu bilden.“

Wie ist die Lage in Österreich?

In Österreich wird nahezu ein Drittel aller Güter auf der Schiene transportiert. Damit liegt man im europäischen Spitzenfeld (EU-Schnitt 18%). Diese Position soll weiter ausgebaut werden: Österreich investiert 18,2 Mrd. Euro bis 2027 in die Bahninfrastruktur und will bis 2040 die Leistungsfähigkeit der Schiene verdoppeln. Es gelte allerdings auch bei uns an mehreren Stellschrauben zu drehen, wie **Bernhard Ebner**, Business Unit Manager Intermodal, ÖBB Rail Cargo Group, betont.

Zum Beispiel bei den Zuglängen: Die meisten Züge im Intermodalbereich sind heute 550 Meter lang. Wenn es gelänge, die Zuglänge in den nächsten zehn Jahren auf 740 Meter zu erhöhen, entspräche das einer Steigerung der Transportkapazität um 35%. An der Realisierung wird laut Ebner gearbeitet: „Bereits angelaufene und zukünftig zu planende infrastrukturelle Maßnahmen auf den Korridoren und auch in den Terminals zielen darauf ab, dass Schritt für Schritt die möglichen Zuglängen angehoben werden. Es geht dabei um umfangreiche bauliche Maßnahmen, die leider noch Jahre dauern werden.“

Auch die Transporteinheit ist entscheidend, wie Ebner berichtet: „Heute findet die Verlagerung von der Straße auf die Schiene vorwiegend mit Sattelaufliegern/Trailern statt. Ein 740 Meter langer Zug kann 42 Trailer befördern. Im selben Zug könnten 50 Container à 45 Fuß mit annähernd derselben Kapazität beladen werden. Das wäre eine Steigerung von 20%. Sehr vieles wäre möglich, wir müssen nur an allen Schrauben drehen.“ Was die österreichischen Terminals betrifft, sind wir aus Sicht von Ebner derzeit ganz gut ausgestattet. Dennoch werde es künftig mehr Terminals brauchen – möglicherweise auch kleinere regionale. Europaweit sieht es jedoch anders aus, wie Ebner berichtet: „Es gibt einige Regionen Europas, in denen es gar nicht mehr möglich ist, ein Terminal anzusteuern, weil kein Zeitfenster mehr verfügbar ist. Da braucht es dringend Investitionen.“ Zusammenfassend hält Ebner fest: „Die Schiene hat das Potential, weitere Güter zu transportieren, sie wird den Lkw jedoch nicht ersetzen können. Ein stärkeres Miteinander der Verkehrsträger ist die Zukunft.“

Praxiserfahrungen von der Verlagerung auf die Schiene

Davor Sertic, Geschäftsführer der Spedition UNITCARGO und Spartenobmann Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Wien, wickelt über sein Unternehmen 700 – 800 Lkw Transporte pro Woche ab. Davon ließen sich 5 bis 10% auf die Schiene verlagern, indem kranbare Auflieger verwendet würden. Neben einer längeren Laufzeit von zwei bis drei Tagen würde jedoch auch der Preis steigen, gemäß einer Kostenanalyse um insgesamt 800 Euro pro Ladung. Letzteres bedeutete das Ende des Projektes. Sertic: „Wir als Unternehmer brauchen ökonomische Anreize, um in diese intermodalen Verkehre zu investieren, vor allem bei den kranbaren Aufliegern. Schließlich sind 90% der Sattelaufliieger nicht kranbar. Für KMU ist das Risiko hoch, Güterzüge nicht voll zu bekommen und dafür dann Aufpreise zu zahlen. Ein Vorteil des kombinierten Verkehrs wären auch die kürzeren Strecken mittels LKW - durch attraktivere Arbeitszeiten könnte man den akuten Fahrermangel entschärfen. Sozial und ökologisch macht der Einsatz Sinn, nun braucht es nur noch die richtigen ökonomischen Rahmenbedingungen.“

Auch die Spedition HÖDLMAYR International versucht seit 2008, Transporte auf die Schiene zu verlagern, wie COO **Andreas Sundl**, berichtet. Von 1,6 Millionen transportierten Autos pro Jahr werden ungefähr 10%, also 160.000 Autos, auf der Schiene transportiert und anschließend mit dem Lkw verteilt. Auch bei HÖDLMAYR ist das kein leichtes Unterfangen: Es braucht Spezialwaggons, die nicht für andere Zwecke geeignet sind und somit bei Produktionsausfällen stehen und Kosten verursachen. Diese Spezialwaggons werden auch für die ca. 70.000 Autos pro Jahr gebraucht, die per Container zwischen Europa und China unterwegs sind, da an der ukrainisch-polnischen Grenze umgeladen werden muss. Eine weitere Hürde sind Baustellen: Diese verursachen Verspätungen, wodurch die entsprechenden Terminalslots zu den üblichen Zeiten nicht mehr erreicht werden können, was in weiterer Folge aufgrund des akuten Slotmangels an vielen Terminals wieder bis zu einer Woche herumstehende Waggons bedeutet. Sundl ernüchternd: „Das scheint allerdings niemand zu interessieren, genauso wenig, wie dass der Transport auf der Schiene schlichtweg teurer ist.“

Österreich könnte sofort tätig werden

Ulrich Puz, Geschäftsführer der Frachtbahn, sieht zwei Punkte, die Österreich auf der Schiene sofort ohne EU umsetzen könnte: Als Betriebssprache könnte die ÖBB Infrastruktur von heute auf morgen beispielsweise Deutsch und Englisch festlegen. Puz: „Gerade in einem Transitland wie Österreich würde das einen Dominoeffekt mit sich bringen.“ Bei der Förderung würde seiner Meinung nach ein Verladermodell Sinn ergeben. Puz: „Bei Förderungen sollte derjenige das Geld bekommen, der entscheidet, welches Verkehrsmittel zum Einsatz kommt. Heute fördern wir Eisenbahnverkehrsunternehmen, das ist nicht zielführend.“

Förderungen in Österreich haben sich bewährt

Einen Überblick über die derzeitigen Förderungen gibt **Stefan Weiss**, Geschäftsführer der SCHIG: „Wir vergeben Förderungen in Höhe von 140 Mio. Euro pro Jahr im Logistikbereich, davon 125 Mio. im Schienengüterverkehr (Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr und rollende Landstraße). Des Weiteren haben wir eine eigene Förderschienen für den kombinierten Verkehr und eine Anschlussbahn- und Terminalförderung in der Höhe von 7 Mio. Euro etabliert, die auf 9 Mio. Euro aufgestockt werden soll. Insgesamt lässt sich das durchaus sehen und der Erfolg gibt uns Recht, wenn man sich den Modal Split Anteil der Schiene in der Höhe von beinahe 30% ansieht. Dieser liegt deutlich über dem EU-Schnitt, lediglich die Schweiz hat einen noch höheren Anteil.“

Zum vorgeschlagenen Verladermodell hält Weiss fest: „Als Abwicklungsstelle ist es für uns einfacher und effizienter, wenn wir direkt nur mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu tun haben als uns mit den vielen verschiedenen Akteuren in der Transportkette (Logistikern, Spediteuren etc.) abzustimmen. Damit ist auch gewährleistet, dass die Förderung auf der Schiene ankommt. Hinsichtlich der

Transparenz und der Frage, ob die Förderung auch tatsächlich an die Verlader weitergereicht wird: Alle Förderverträge sind auf der Homepage des Klimaschutzministeriums (BMK) veröffentlicht und auch die geförderten Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, auf der eigenen Homepage bekanntzugeben, dass sie die Förderung erhalten.“

Sind 40% Schienenanteil bis 2040 in Österreich realistisch?

Aus der Sicht von **Sebastian Kummer**, Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik an der Wirtschaftsuniversität Wien, ist ein derart hoher Anteil in Österreich völlig ausgeschlossen: „Da gehe ich auch gerne hohe Wetten ein. Ich glaube, dass die Bahn Schwierigkeiten haben wird, ihren derzeitigen Anteil zu halten. Selbst wenn wir die 40% erreichen sollten, haben wir immer noch eine Steigerung des Straßengüterverkehrs unter dem realistischen Szenario, dass wir weiterhin etwas Wirtschaftswachstum haben. Daher ist es dringend erforderlich, nicht nur etwas für den Schienengüterverkehr, sondern auch für die Dekarbonisierung des Lkw zu tun. Die Prognosen der österreichischen Bundesregierung gehen übrigens davon aus, dass der Straßengüterverkehr leicht sinkt und der Schienengüterverkehr leicht steigt. Es passiert jedoch seit Jahren das Gegenteil dessen, was die Politik sagt – es ist leider so.“

Auch in Österreich werden Kapazitätsengpässe auf der Schiene ein Thema werden, z.B. in den Großräumen Graz und Wien, ist Kummer überzeugt: „Wir werden so viel Personenverkehr auf der Schiene haben, dass es für den Güterverkehr eng werden wird. Nachts dürfen wir auch nicht durchfahren, weil sich die Anwohner aufgrund des Lärms beschweren.“ Und es gelte noch einen Faktor zu beachten: Im Zuge der Energiewende wird es immer weniger Kohle- und Stahltransporte geben, also weniger Massengüter, das sind aber die Güter, die in der Statistik des Schienenverkehrs in Tonnenkilometern im Gegensatz zu Containern groß aufscheinen. Auch bei den Terminals besteht aus Sicht von Kummer Luft nach oben: „Unsere Terminals sind im Vergleich zu China Spielzeugeisenbahnzubehör. Wir haben auch viel zu wenig Platz, um Trailer oder Container abzustellen. Etwas größere Anlagen wären definitiv notwendig.“

Ebner ergänzt zu den Kapazitätsengpässen, dass bereits heute die Güterzüge vorwiegend in der Nacht fahren: „Wir brauchen einen Paradigmenwechsel: Wir müssen am Ende des Tages, um die Mengen im kombinierten Verkehr zu bewegen, mehr Planbarkeit als Schnelligkeit anstreben. Sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene wird künftig nicht zu jeder Zeit gefahren werden können.“

Verlader in Verantwortung nehmen

Winner Athens plädiert dafür, die Verlader deutlicher in die Verantwortung zu nehmen: „Ein Verlader kann nicht ständig nur über den Preis entscheiden. Es muss ein Verlagerungs-Kommitment geben. Bis heute habe ich nicht erlebt, dass für den kombinierten Verkehr nur ein Euro mehr bezahlt worden wäre.“

Zum Zeitpunkt der Veranstaltung waren auch die **hohen Energiepreise** äußerst problematisch, wie **Puz** berichtet: „Im Schnitt hat sich der Preis für den Bahnstrom verfünffacht, für die Straße gerade verdoppelt. Stellhebel wären vorhanden. Stichworte Umsatzsteuerreduzierung, Reduktion bzw. gänzliche Abschaffung der Durchleitungstarife am Bahnstrom“.

Zusammenfassende Erkenntnis war, dass alle genannten Themen konsequent und europaweit angepackt werden müssen, damit die Schiene tatsächlich noch höhere Beiträge für den Klimaschutz im Güterverkehr leisten kann. Die Hoffnung besteht, dass im Rahmen eines nächsten Faktenchecks nicht wieder über dieselben ungelösten Themen gesprochen wird und die Politik das entsprechende Handwerkszeug liefert, wie Winner-Athens es so treffend formuliert hat.