

KV – neue Perspektiven oder Anfang vom Ende?

Präsentation im Arbeitskreis Kombiverkehr
der ÖVG am 22.6.2011
bei Schenker & Co AG, 1020 Wien

- Themenstellung
- 5 Thesen
- Bedrohungen und Chancen

KV im Spannungsfeld

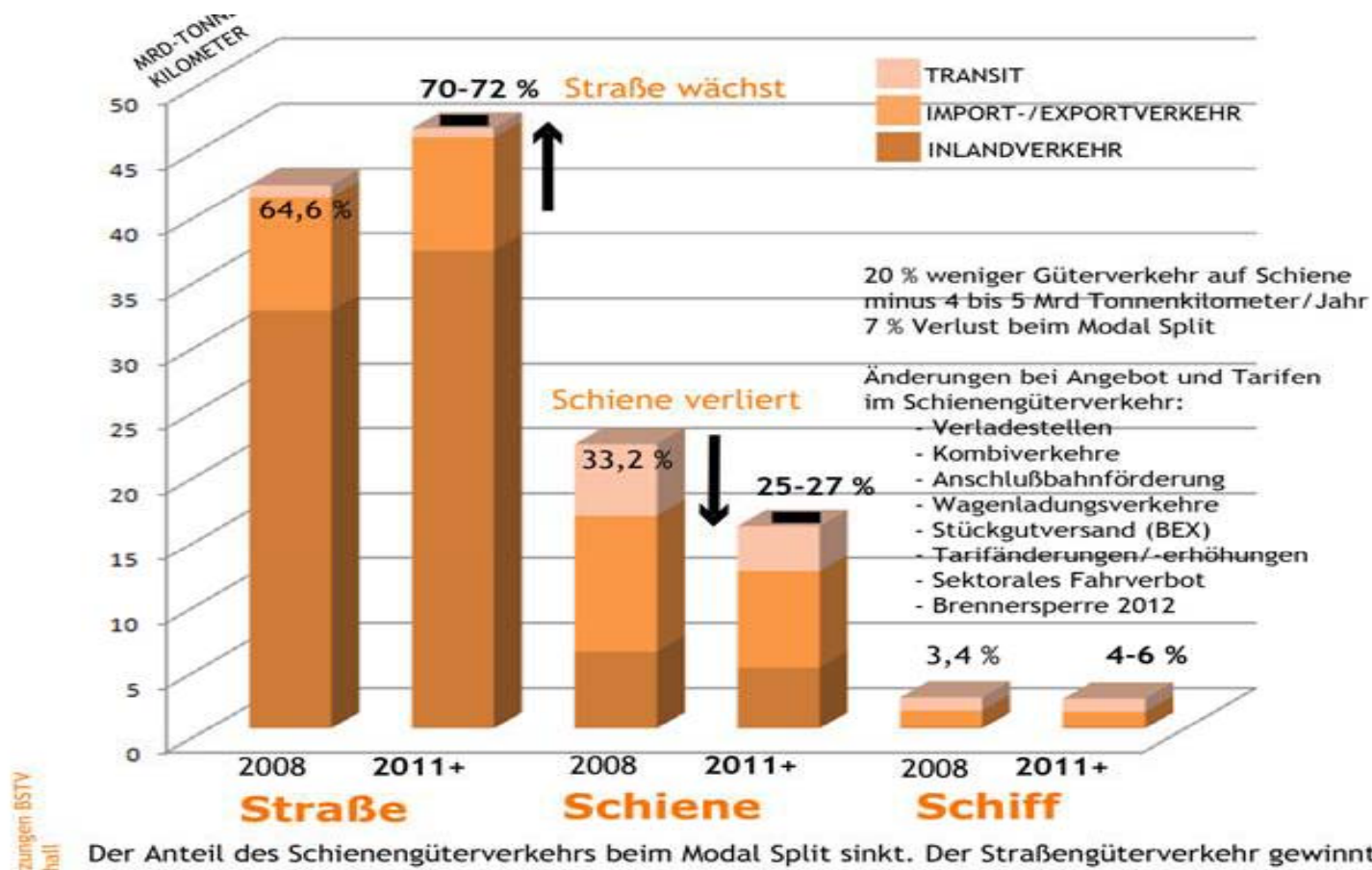
- Nicht kostendeckend
- Neues nationales Konzept (NINA)
- Preisverfall durch Wettbewerb
- Viele neue Ganzzüge
- Wachsendes Aufkommen
- Die RoLa ist krisensicherer
- Zu teuer
- Starke Zurücknahme des Angebots
- Ständige Preiserhöhungen
- Einstellung von Zugprodukten
- Rückverlagerung auf Straße
- Die RoLa ist verkehrspolitisch unvernünftig

Der Modal Split im österreichischen Güterverkehr verändert sich zugunsten der Straße

Studien der WKO gehen von einem Wachstum des Straßenanteils am Modal Split von 5 bis 7 Prozentpunkten auf bis zu 72 % aus, während die Schiene 6 bis 8 Prozentpunkte verliert und vielleicht nur mehr 25% hält. Gründe:

- Schließung von Verladestellen
- Restrukturierung des nationalen UKV
- Wegfall der Anschlussbahnförderung
- Maßnahmen beim Wagenladungs- und BEX-Verkehr
- Tarifierhöhungen
- Brennersperre 2012
- Befürchteter Wegfall des sektoralen Fahrverbots in Tirol

Prognose der österreichischen Modal Split-Entwicklung



Quelle: WKO

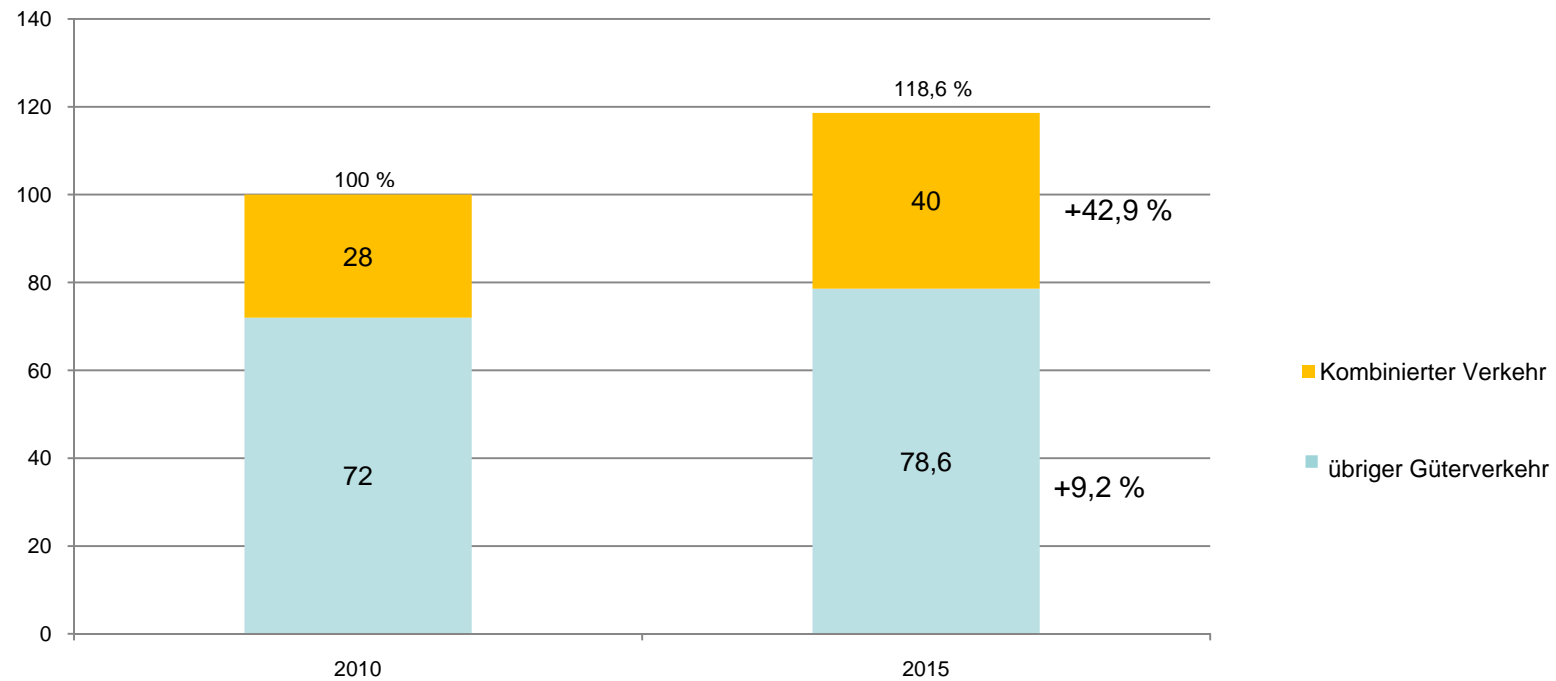
Der KV wird seinen Marktanteil am europä-ischen Schienengüterverkehr ausweiten

Die UIRR rechnet mit einem jährlichen Wachstum des KV von 7 bis 8 %, während der Schienengüterverkehr nur mit jährlich 3 bis 4 % rechnen kann.

Dies würde bedeuten, dass der Anteil des KV von etwa 28 % im Jahr 2010 auf knapp 34 % des Schienengüterverkehrs im Jahr 2015 steigen würde

Prognose des Schienengüterverkehrs

Wachstumsprognose des österreichischen Schienengüterverkehrs*)



Quelle: UIRR- und eigene Prognosen

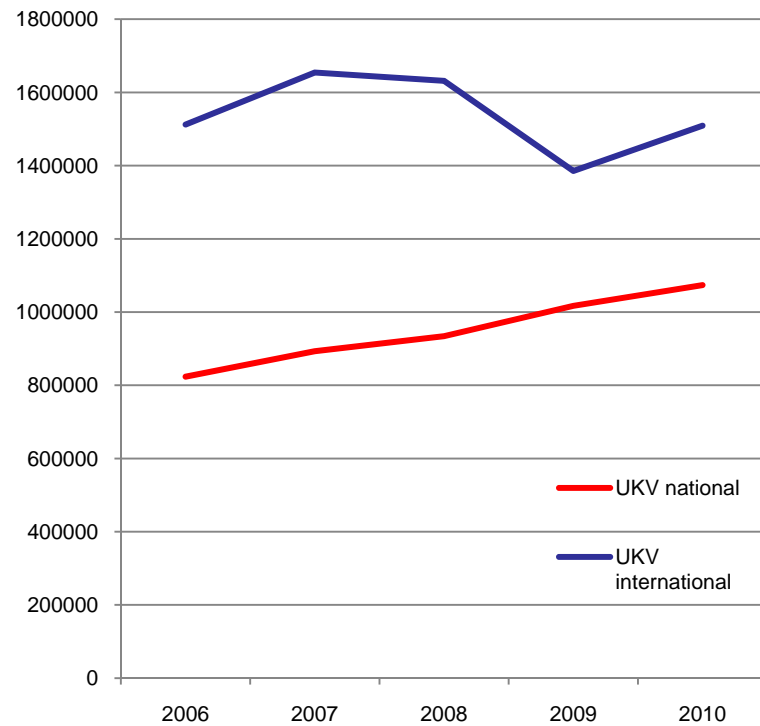
*) Der derzeitige österreichische Modal Split wurde mit den UIRR-Prognosen hochgerechnet

Der KV wird weiterhin wachsen, aber nicht mehr so stark wie vor der Wirtschaftskrise

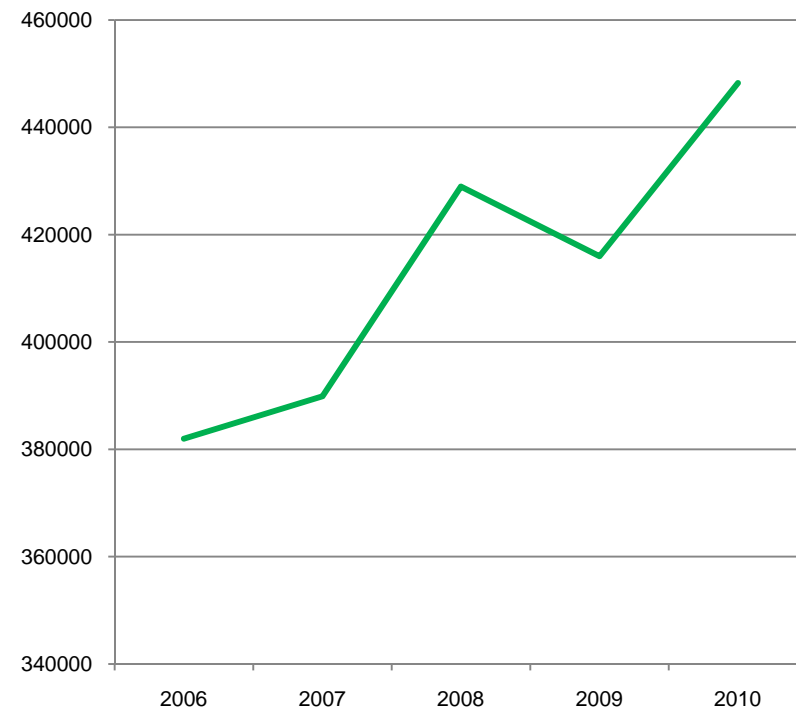
- Der KV der UIRR verzeichnete 2009 einen noch nie dagewesenen Einbruch von 17 %
- Dieser Rückgang konnte durch das Wachstum 2010 von 8 % noch nicht ausgeglichen werden
- Die früheren Wachstumsraten von 10 bis 11 % pro Jahr dürften nicht mehr erreicht werden

Entwicklung des Sendungsaufkommens

Sendungsaufkommen der UIRR-Gesellschaften UKV



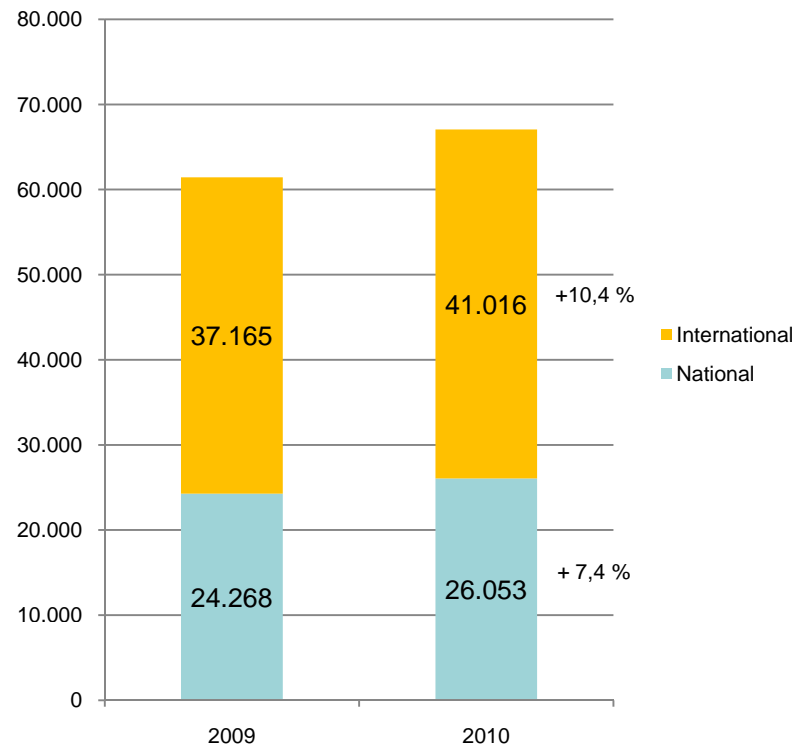
Sendungsaufkommen der UIRR-Gesellschaften RoLa



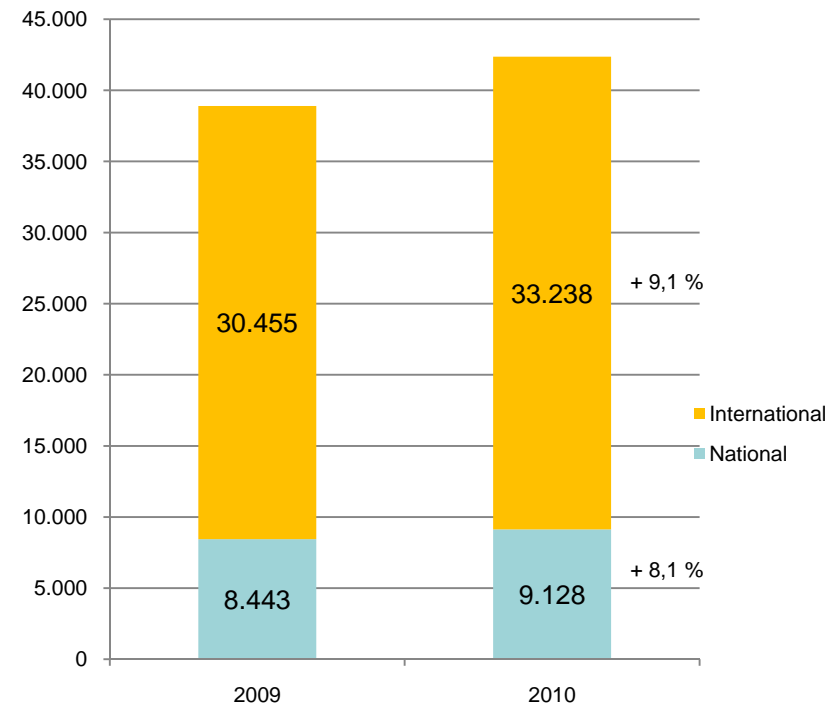
Quelle: UIRR

Entwicklung von Transportvolumen und Transportleistung der UIRR

Entwicklung 1.000 Bruttotonnen der UIRR-Gesellschaften



Entwicklung Mio. Bruttotonnenkilometer der UIRR-Gesellschaften



Quelle: UIRR

Der UKV wird die Fläche verlieren und sich auf „Rennstrecken“ konzentrieren

Der von der europäischen Verkehrspolitik erwünschte Wettbewerb konzentriert sich verständlicherweise auf Relationen mit hohem Aufkommen

Dies zwingt auch die traditionellen Schienencarrier zur Rationalisierung

Schwach ausgelastete Terminals und Anschlussgleise werden daher zunehmend nicht mehr bedient werden (können)

Die dadurch notwendige Verkehrsverlagerung auf die Straße wird insgesamt zu einem Rückgang des nationalen UKV-Aufkommens führen

Erwartete Entwicklung des nationalen österreichischen UKV

Prognose des Nationalen Verkehrs der RCA							
Betrachtetes Aufkommen	2010	2011				Veränderung	
	Ist	NINA	Ganzzüge außerhalb NINA	Basisnetz	Gesamt	absolut	in %
Rein nationaler Verkehr	80.000	60.000		10.000	70.000	-10.000	-12,5
Nationale Ganzzüge	40.000		40.000		40.000	0	
Terminal-Terminal-Vor- und Nachlauf	140.000	40.000	40.000	20.000	100.000	-40.000	-28,6
Anschlussgleis Vor- und Nachlauf	140.000		20.000	70.000	90.000	-50.000	-35,7
SUMME	400.000	100.000	100.000	100.000	300.000	-100.000	-25,0
Quelle: ÖVZ vom 21.2.2011, Zahlen gemäß einer Grafik von RCA/ICA							

These 5

Der Güterverkehr auf der Donau wird zwar steigen, kann jedoch nicht die strukturell von der Schiene wegfallenden KV-Transporte ersetzen

Chancen bestehen für zeitunkritische bilaterale Transporte sowie die Maritimanbindung des Hafens Constanza

Im Schienengüterverkehr ist vor allem mit rückläufigen nationalen und Weiterleitungsverkehren zu rechnen, für die die Donau kaum geeignet ist

Das prognostizierte Wachstum des KV stellt sich nicht allein ein, es gibt auch Trends, die dem entgegenwirken:

- Sanierungsnotwendigkeiten von Bahngesellschaften und da-durch bedingte Reduktion des Angebots und Anhebung der Tarife
- sinkende Attraktivität von Bahnanschlüssen
- Mangelnde Internalisierung externer Kosten vor allem auf der Straße
- zunehmende Umweltfreundlichkeit der Lkw
- differenzierte Maut trifft besonders den Vor- bzw. Nachlauf
- Zulassung von Gigalinern (selektiv oder europaweit, besondere Bedrohung für die RoLa)

Verkehrs- und wirtschaftspolitische Gegebenheiten

- Verteuerung fossiler Brennstoffe
- Maßnahmen zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes
- Zunehmende Belastung der Straßeninfrastruktur
- Nationale und europäische Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn und auf dem Binnenschiff

Restrukturierung der Abgaben- / Förderungsmechanismen

- Internalisierung aller externen Kosten / Wegekostenrichtlinie?
- Quersubventionierung des Schienenverkehrs durch Straßenmauten
- Neuregelungen der gemeinwirtschaftlichen Abgeltung
- Im Fall der differenzierten Maut Ausnahmeregelung für den Kombinierten Verkehr
- Generelle Befreiung des Straßenvor- und -nachlaufs von der Lkw-Maut
- Im Fall der Gigaliner spezielle Mautzuschläge

Nutzung von Synergien bei allen KV-Akteuren

- Attraktivierung der Angebote
- Akquisition von Neukunden
- Bündelung des Aufkommens (gemischte Züge)
- Zusammenarbeit zwischen den Carriern
- Neutrale Vor- und Nachlaufpools
- Konzertierte Imagekampagnen



Partner für gemeinsamen Neuanfang und
Ausbau des Kombinierten Verkehrs

dankt für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:

CombiNet

c/o Verkehrsplanung Käfer GmbH

Fillgraderg. 6/2, 1060 Wien

Tel.: +43-1-586 41 81-0 Fax-DW 10

Mail: combinet@terminal.co.at

Web: www.combinet.at

Obmann: Dr. Herbert Peherstorfer