

## **Kurzfassung des Vortrages**

### **Gesamtwirtschaftlicher und verkehrsplanerischer Ausblick**

Gerd Sammer

#### **Einführung**

Eine thematische Behandlung des Schienengüterverkehrs für Österreich darf nicht ohne Einbeziehung der alternativen Verkehrsträger Straße, Donau und Rohrleitungen erfolgen. Die Nachfrage des Schienengüterverkehrs steht in Konkurrenz mit diesen alternativen Verkehrsträgern, sei es durch die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, die unterschiedliche Kostensituation, die Umweltauswirkungen usw. Aus gesellschaftlicher Sicht sind die gesamtwirtschaftlichen Problemstellungen des Güterverkehrs relevant und nicht nur die betriebswirtschaftlichen.

#### **Gesamttransportaufkommen**

Laut Statistik Austria beträgt in Österreich 2014 das Gesamttransportaufkommen 631 Mio. t und die Gesamttransportleistung 75 Mrd. tkm für die Verkehrsträger Schiene, Straße, Donau und Rohrleitungen. Die Schiene hat einen Anteil von 16% beim Transportaufkommen und von 27% bei der Transportleistung. Hierbei ist zu beachten, dass die Datenlage durch eine Untererfassung der Straßentransportleistung bei der amtlichen Güterverkehrsstatistik von über 20% derzeit nicht zufriedenstellend ist. Unter Berücksichtigung der Untererfassung beträgt näherungsweise der Schienenanteil 24% statt der offiziellen Angabe von 27% an der Transportleistung. Knapp unter drei Viertel der transportierten Güterart im Straßengüterverkehr bestehen aus Fahrzeugen, Maschinen, Halb- und Fertigwaren (40%), Steine, Erden und Baustoffe (17%) und land- sowie forstwirtschaftliche Produkte (14%). Für rd. Drei Viertel der Güterart im Schienengüterverkehr ist die Palette ähnlich: Fahrzeugen, Maschinen, Halb- und fertigwaren (40%), land- sowie forstwirtschaftliche Produkte (14%) und Erz sowie Metalle (10%).

#### **Wirtschaftsentwicklung**

Einer der Haupteinflüsse der Gütertransportnachfrageentwicklung ist das Wirtschaftswachstum. Die Europäische Kommission und Zentralbank gehen davon aus, dass das langfristige Produktionspotential in Europa, gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) relativ konstant um 1,7% jährlich wächst. Allerdings ist dieses relativ konstante Wachstum im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung und der endlichen Ressourcenverfügbarkeit z.B. für die Erreichung der Klimaziele von Paris kritisch zu hinterfragen. Interessant ist die erkennbare Entkoppelung der Entwicklung des BIP von der Import- und Exportentwicklung nach dem Beitritt Österreichs zur EU: Insbesondere der Export hat ein viel stärkeres Wachstum als das BIP, was sich auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr sehr stark auswirkte. Mit Hilfe von Einkommenselastizitäten, gemessen mit dem BIP, lässt sich näherungsweise zeigen, dass ein statistisch schwacher Zusammenhang zwischen der Gütertransportleistung und dem BIP besteht: Für die Schiene beträgt die Elastizität 0,49. D.H. bei einem jährliche Wachstum von +1,7% wächst die Transportleistung um  $+1,7\% \times 0,49 = +0,83\%$ /Jahr. Wenn man von einem konstant anhaltenden Wirtschaftswachstum ausgeht, ist auch mit einem langfristigen Wachstum der Güternachfrage auszugehen. Die Elastizität im Straßengüterverkehr ist mehr als doppelt so hoch, das bedeutet, dass der Straßenverkehr viel stärker und rascher auf einen Konjunkturaufschwung reagiert. Das liegt unter anderem auf der weitaus größeren Flexibilität des Straßengüterverkehrs, solange keine Kapazitätsengpässe auftreten.

#### **Güterverkehr als Mittel zum Zweck**

Güterverkehr ist aber kein Selbstzweck, sondern macht nur dann Sinn, wenn die transportierten Waren auch von Menschen abgenommen werden. Dies lässt sich gut demonstrieren, wenn man die transportierten Güternachfrage auf die „konsumierende“ Bevölkerung bezieht. Pro Person und Jahr werden 2005 ca. 750 tkm transportiert, bis 2050 ist eine Zunahme in den OECD-Staaten um zwei Drittel zu erwarten. Auf der Straße ist die Ausgangslage mit 3.100 tkm pro Person und Jahr etwa vier Mal so hoch und die Zunahme liegt weltweit bei +117%. Für die Ermittlung der Gesamtzunahme ist auch das zu erwartende Wachstum der Bevölkerung hinzuzurechnen.

#### **Prognosen für den Güterverkehr**

Die Prognose der zukünftigen Entwicklung des Güterverkehrs in Österreich wurde mit Hilfe von Szenarien gemacht. Nicht zuletzt soll damit den Unsicherheiten jeder Prognose genüge getan werden. Szenario1 (SZ1) lässt die Betriebskostenstruktur Straße bis 2025 real gleichbleibend, während die Nutzerkosten für die Schiene sinken. Im SZ2 wachsen die Nutzerkosten für die Straßen kontinuierlich bis 2025 um 70% an, während die Annahmen für die Schiene gleich wie in SZ1 bleiben. Somit entspricht das SZ1 einer Trendprognose, während im SZ2 der Schienenverkehr stärker als der

Straßengüterverkehr wächst und den verkehrspolitischen Wunschzielen, die aber mit den realisierten Maßnahmen weit verfehlt werden, entspricht. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen kommt das SZ1 der Realität näher, ist aber von dem offiziellen verkehrspolitischen Ziel weit entfernt. Die Gütertransportleistung steigt im SZ1 von 2009 bis 2025 im SZ1 für die Schiene und Straße etwa um +70%, bis 2050 für die Schiene etwa +135% und die Straße +120%. Es ist festzuhalten, dass diese Prognose naturgemäß mit sehr großer Unsicherheit belastet ist.

### **Zukünftige Herausforderungen für den Güterverkehr**

Das Prognoseergebnis weist darauf hin, dass wir auch zur umweltverträglichen Bewältigung des Güterverkehrs große Herausforderungen für den Verkehrssektor zu erwarten haben, die auch mit großen Unsicherheiten der zu prognostizierenden Entwicklungen verbunden sind. Dazu zählen z.B. die Digitalisierung und Automatisierung, die große Veränderungen vor allem im Straßengüterverkehr bewirken werden. Es ist dadurch mit einer Zunahme der Konkurrenz für den Schienenverkehr zu rechnen. Das ungebremsste Konsumwachstum und die zunehmende Arbeitsteilung der Marktwirtschaft sorgen für ungebremsstes Wachstum der Güterverkehrsnachfrage, auch mit vielen nicht erwünschten Folgewirkungen. Die zunehmende Kluft zwischen Arm und Reich, regional, national und weltweit, sowie die voraussichtlich zunehmende Arbeitslosigkeit durch die Digitalisierung und Probleme durch den Klimawandel lassen politisch instabile Zeiten erwarten. Es stellt sich die Frage, wie im Straßengüterverkehr, der immerhin 28% der Treibhausgasemissionen des Verkehrs Österreich ausmacht (Bezugsjahr 2013), die politisch angekündigte Dekarbonisierung des Verkehrs bis 2050 laut Klimavertrag von Paris bewältigt wird. Ohne Internalisierung der externen Kosten wird es nicht zu schaffen sein. Das wird das Konkurrenzverhältnis zu Gunsten der Schiene im Sinne der Kostenwahrheit verändern, ist aber tagespolitisch sehr schwer umzusetzen. Das benötigt aber ein grundsätzliches Umdenken aller, der politischen und privaten Entscheidungsträger, der Bevölkerung, der ExpertInnen usw. Dazu benötigen wir faktenbasierte Entscheidungen in der Verkehrspolitik, was leider nicht immer passiert, weil keine Entscheidung auch eine Entscheidung ist, nämlich Weiterhandeln wie bisher. 2009 wurde die Studie „Oe GÜTER - Problemanalyse und Lösungskonzepte für den Güterverkehr“ aus der Sicht der Bundesländer erarbeitet, die ein umfassendes Maßnahmenprogramm für all Verkehrsträger beinhaltet. Sie ist leider auch heute noch aktuell (<http://www.rali.boku.ac.at/verkehr/schriftenreihe-publikationen-downloads/downloads-publikationen/>).

### **Quelle:**

Herry Consult, Snizek & Co, Intra Performance®, 2011. Alpenquerender Güterverkehr - Österreich 2009 (Cross-Alpine freight transport 2009 – Austria), Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen (Research Works in Transportation). Volume 147. Commissioned by the Austrian Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology (bmvit). Vienna (Austria).

IMoVe-Gueter Consortium (2014). Innovative Modellierung zur Verbesserung der Grundlage der Güterverkehrsstatistik für Österreich, research project commissioned by the Austrian Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology (bmvit) funded within the framework programme IV2plus of the Austrian Research Promotion Agency (FFG). Vienna (Austria).

Statistik Austria, 2016: Standard-Dokumentation Metainformation zur Statistik des Straßengüterverkehrs. Wien.

Oe Güter - Problemanalyse und Lösungskonzepte für den Güterverkehr in Österreich aus der Sicht der Bundesländer; Auftraggeber: Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und Öffentlicher Verkehr in Kooperation mit den Ämtern der österreichischen Bundesländer, Projektleiter: Leonhard Höfler. Verfasser: Sammer G., Klementsitz R. (Institut für Verkehrswesen, BOKU); Steininger K., Schmid CH. (Wegener Zentrum, Universität Graz); Hausberger St., Rexeis M. (TU Graz). Wien, Graz 2009.

Schuh, U., Polasek W., Sella R., Weyerstraß K., 2009. Ökonomische Begleitszenarien der Verkehrsprognose Österreich 2015+. Projektendbericht Studie im Auftrag des bmvit, Wien.

Trafico et al., 2009. Verkehrsprognose Österreich 2025+, Endbericht (Transport forecasting Austria 2025+, Final Report). Commissioned by the Austrian Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology (bmvit). Vienna (Austria).