

Zusammenfassung

ÖVG-Forum: Masterplan Güterverkehr (03.11.2020)

Autor: Niki Schmölz

Der Güterverkehr in Europa steht in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen. Es ist daher ein wichtiges Anliegen der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG), sich diesem Thema in Form einer halbtägigen Veranstaltung zu widmen und die Entwicklungen und daraus resultierende Maßnahmen darzustellen und zu diskutieren.

Güterverkehr muss Beitrag zum Klimaschutz leisten!

Die Coronavirus-Krise ist ein massiver Dämpfer für die gesamte Logistik- und Transportbranche. Das Transportvolumen ist im Vergleich zu 2019 um etwa 15 % - 30 % eingebrochen. Trotz dieser Einbrüche war und ist die Bahn auch in Zeiten der Pandemie systemrelevant und hat in ganz Europa Hygieneartikel und Lebensmittel über Grenzen hinweg transportiert. Das Coronavirus können wir hoffentlich bald mit Medikamenten und Impfungen eindämmen: **Andreas Matthä** macht klar: „Für den Klimawandel gibt es keine Impfung!“

So brauchen wir also jetzt eine Klimawende, auch im Güterverkehr, wo jeder Verkehrsträger einen Beitrag leisten muss! Klar ist jedoch auch, dass wir vor allem mehr Volumina auf die Schiene verlagern müssen, um ein Transportwachstum von 30 % bis 2030 möglichst platzsparend und ökologisch zu managen. Wenn das nicht gelingt, werden 1 Million zusätzliche LKWs auf Europas Straßen unterwegs sein.

So ist die Bahn ein wesentlicher Teil der Lösung, jedoch profitiert der LKW nach wie vor durch geringe Bemannung und niedrige Energiepreise. Zugleich verursacht der LKW-Verkehr externe Kosten (Unfälle, Umweltschäden, etc.) die der Steuerzahler tragen muss!

Auf der Schiene brauchen wir in Europa Kostenwahrheit und ein einheitliche Zugsicherungssysteme sowie eine zuverlässige und kapazitätsstarke Infrastruktur!

Entwicklung des Güterverkehrs in Europa– Herausforderungen für die Logistikbranche für die nächsten 10 Jahre

In der Logistikbranche kämpft man mit zahlreichen Herausforderungen: Die Schiene ist trotz Ihrer Bedeutung im Klimaschutz teilweise in eine Nische gedrängt worden und so entspricht das Angebot oftmals den Anforderungen nicht. Weiters findet man in der heutigen Transportbranche eine hohe Homogenität im Fahrzeugbau und seit den 90er Jahren

etablierte Transportnetze, auf der anderen Seite gibt es aber auch dynamische Teilmärkte (z.B. die neue Seidenstraße).

Zudem wirken Megatrends auf die bestehenden Systeme ein: Urbanisierung, Globalisierung, Digitalisierung aber eben auch der Klimawandel stellen unser System nicht nur vor Chancen, sondern auch vor Herausforderungen.

Ein Masterplan für den Güterverkehr schafft eine Gesamtschau!

Neben einem ökonomischen und gesellschaftlichen Rahmen müssen vor allem die politischen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Wasserstoff-, Oberleitungs-LKWs oder reine Effizienzmaßnahmen im Straßengüterverkehr helfen uns nur bedingt das Ziel eines effizienten und auch ökologischen Transportsystems zu erreichen.

Reality Check: Wo stehen wir in Österreich - wie geht es der Branche aktuell?

Im Großen und Ganzen hat sich durch Corona bis auf Einbrüche in den Transportvolumina nichts verändert. Lediglich bestehende Veränderungen wurden beschleunigt, sprich E-Commerce sowie Digitalisierung bei Transport und Handel haben stark zugenommen.

Die Luftfracht in Wien Schwechat hat einen Rückgang im Frachtvolumen im Vergleich zum Vorjahr von 24 %. Das heißt viele Güter sind ausgeblieben, jedoch haben beispielsweise Pharmazie-Produkte, Hygieneartikel und der Online-Handel bei zahlreichen Airlines für ein starkes Cargo-Ergebnis gesorgt.

Vor allem im Rohstofftransport, wie von der Montanspedition, spürte man die Coronavirus Krise stark, da man wirtschaftliche Schwankungen hier immer sehr schnell spürt - Denn ohne Transport keine Industrie und vor allem ohne Industrie kein Transport!

Trotz der Einbußen und teilweise deshalb getrübten Stimmung müssen wir nach vorne denken! Wir müssen heute für morgen investieren – vor allem Kapazitäten müssen aufgestockt werden, um den Alpentransit in großen Stücken auf die Schiene zu verlagern und so Schadstoffaustausch zu mindern.

Güterverkehr der Zukunft – eine europäische Perspektive!

Der Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt bilden ein großes Potenzial, um den Verkehr von der Straße zu kriegen und so aktive Schritte für den Klimaschutz zu schaffen! Umso wichtiger ist es neben den technischen und infrastrukturellen auch die ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Mit dem neuen Eisenbahnpaket ist ein Meilenstein im Hinblick auf die Vereinheitlichung der technischen Standards im europäischen Bahnsystem erreicht worden.

Weiters gilt es auch den Ablauf an den Grenzen zu verbessern, so soll auch auf der Schiene, wie im Straßenverkehr, soll ein Grenzübertritt nicht länger als 15 Minuten dauern.

Um das Potenzial der multimodalen Transeuropäischen Netze besser nutzen zu können gilt

es zudem die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern zu stärken und so die Effizienz zu steigern.

Zu guter Letzt gilt es die Infrastruktur flächendeckend für die Bedürfnisse der Zukunft auszurüsten: Hier geht es um ein einheitliches Verkehrsleitsystem, um längere Züge, höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie auch beispielsweise eine allgemeine höhere Interoperabilität.

Wie optimieren wir den Güterverkehr?

Verknüpfung ist das Stichwort, denn jeder Verkehrsträger und jede Technologie hat ihre Stärken. Wir müssen verkehrsträgerübergreifend denken sowie planen und die Schnittstellen optimieren.

Um den Schienengüterverkehr nachhaltig nach vorn zu bringen müssen wir im Level Playing Field allgemeine Prioritäten setzen! Neben bekannten verkehrspolitischen und infrastrukturellen Maßnahmen sowie einem Masterplan, der diese Punkte zusammenfasst und strukturiert geht es um technische Innovationen. Wie zum Beispiel die Automatische Kupplung von Güterwagen oder die Weiterentwicklung des Intermodalverkehrs, es braucht Kostenwahrheit aber auch eine einheitliche Organisation (z.B. einheitliche Systemsprachen (Englisch)).

Bei diesen umfangreichen Inputs darf man aber vor allem den Mensch nicht vergessen, egal ob Entscheider oder die MitarbeiterInnen, die täglich mit der Technologie und Organisationsstruktur arbeiten müssen.

ÖBB Rail Cargo Group Vorstand Clemens Först zeigt sich zum Abschluss zuversichtlich: „Ich bin davon überzeugt, dass die 20er Jahre zur Renaissance des Schienengüterverkehrs werden!“