

# 5-Punkte-Programm für die Zukunft des Alpentransits

## Ausgangslage/Einleitung

Der Transport von Gütern ist eine Voraussetzung für das Funktionieren des Industrie- und Dienstleistungssektors und ein Grundpfeiler des EU-Binnenmarkts. Aufgrund der erfreulichen wirtschaftlichen Entwicklung wächst auch das Verkehrsaufkommen, und damit der Schwerverkehr, auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen. Der Schwerverkehr gilt als verlässlicher Indikator für eine positive (als auch negative) ökonomische Entwicklung, da er sichtbarer Ausdruck einer europäischen und internationalen arbeitsteiligen Wirtschaft ist.

Der Alpentransit - die meisten Güter werden über die Alpen durch Österreich transportiert - bringt jedoch einige Besonderheiten mit sich. Durch die steigenden Schwerverkehrszahlen (vor allem in Tirol über den Brenner) werden Forderungen nach Maßnahmen laut. So wurden 2015 auf der Brennerautobahn (Hauptmautstelle Schönberg) pro Tag 5.040 Transit-Lkw gezählt<sup>1</sup> - das sind 83 % aller Lkw-Fahrten in diesem Straßenabschnitt. Im Vergleich zur letzten Erhebung 2009<sup>2</sup> (täglich 4.015 Transit-Lkw) bedeutet das eine Erhöhung von 25,5 %; im Vergleich zur vorletzten Erhebung 2004 (täglich rund 4.720 Transit-Lkw) einen Zuwachs von 6,8 %. Damit ist diese wichtige Straßenverbindung stark frequentiert. Einige andere Autobahnen in Österreich weisen jedoch höhere Belastungen auf.

Neben den positiven Effekten der Mobilität ist der Verkehr jedoch auch mit nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt und die Lebensqualität verbunden. Auf ihn entfällt etwa ein Drittel des Energieverbrauchs und des Gesamt-CO<sub>2</sub>-Ausstoßes der EU.<sup>3</sup>

Um dieser nachteiligen Entwicklung entgegen zu wirken, müssen regionale, nationale und europäische Ziele und Maßnahmen verstärkt darauf ausgerichtet werden, die Effektivität und Effizienz der Verkehrssysteme zu verbessern. Es gilt, die vorhandene Infrastruktur bestmöglich zu nutzen und zu verknüpfen, verbesserte Verkehrsangebote zu schaffen und die Emissionen des Verkehrs, gemäß der Vereinbarungen des Pariser Klimaabkommens und anderer Europäischer Vereinbarungen, zu senken.

Europa sollte die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr bis 2050 beenden, sagte die Europäische Kommission in einer am 29. November 2018<sup>4</sup> veröffentlichten neuen langfristigen Klimastrategie. Die Kommission hat acht Emissionssenkungsszenarien für

---

<sup>1</sup> siehe bmvit: Erhebung alpenquerender Güterverkehr 2015 Österreich; Wien 2017

<sup>2</sup> siehe bmvit: Alpenquerender Güterverkehr in Österreich; Wien 2011

<sup>3</sup> siehe Europäischer Rechnungshof: Sonderbericht „Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs“, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2016, S. 7

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050\\_de](https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_de)

2050 bewertet, befürwortete jedoch die Erreichung der Netto-Nullemissionen, die dem Ziel des Pariser Abkommens am nächsten kommen würden.

**Um dies zu erreichen schlagen wir folgendes 5-Punkte-Programm für die Zukunft des Alpentransits vor:**

1. Maßnahmen im Kombinierten Verkehr (UKV/ROLA)
2. Erhöhung Gewichtslimit auf 41t für kranbare Sattelaufleger
3. Harmonisierung von Fahrverboten
4. Ausbau der Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel
5. Systemvoraussetzungen

## **1. Maßnahmen im Kombinierten Verkehr (UKV/ROLA)**

### Brenner - Achse

Mehr Fördermittel für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene, um die Reaktivierung der Rollenden Landstraße (ROLA) Strecke Regensburg - Trento v.v. zu ermöglichen und die Führung und Aufrechterhaltung aller weiteren Relationen der ROLA über den Brenner (Brenner - Wörgl, Wörgl - Trento v.v.) im Sinne der Tiroler- und Österreichischen Verkehrspolitik sicherzustellen. Dadurch kann ein darüberhinausgehender Verlagerungseffekt von den derzeit maximal möglichen 206.000 Lkw (von der Straße auf die Schiene) pro Jahr über die gesamte Brennerachse erzielt werden. Wobei die aktuelle Lage am Brenner eines umfassenden Konzeptes bedarf um die mögliche Kapazität zur Verkehrsverlagerung stark zu erweitern. Unter der Voraussetzung verkehrspolitische Maßnahmen umzusetzen, klares Bekenntnis relevanter Stakeholder zu erhalten und Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial zu tätigen, könnte stufenweise das Tiroler verkehrspolitische Verlagerungsziel erreicht werden.

### Donau-Pyhrn-Tauern Achse

Mehr Fördermittel für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene auf der Donau-Pyhrn-Tauern Achse, um die Reaktivierung der Rollenden Landstraße (ROLA) Strecke Wels - Szeged v.v. zu ermöglichen und den Betrieb der ROLA auf beiden Strecken Salzburg - Ferneti v.v. und Wels - Maribor v.v. aufrecht zu erhalten Dies hätte einen Verlagerungseffekt von bis zu 100.000 Lkw (von der Straße auf die Schiene) pro Jahr über die gesamte Donau-Pyhrn-Tauern Achse zur Folge.

## Änderung der Berechnungsformeln bzw. des gesamten Ansatzes für die Beihilfenregelung

Die Formel für die Berechnung der externen Kosten als Basis für die Beihilfenberechnung ist schon ca. zehn Jahre alt. Das Delta der externen Kosten bzw. der förderbaren Kosten verringert sich aufgrund der geänderten LKW Technologie und führt zu einer Senkung der möglichen Förderungen für die Schiene. Hier ist eine Neubetrachtung aus politischer Sicht erforderlich. So sollten hier nicht wie heute nur 50%, sondern 100% der vermiedenen externen Kosten dem nachhaltigen Verkehrsträger Schiene angerechnet werden können.<sup>5</sup>

Da sowohl UKV-Verkehre (unbegleitete kombinierte Verkehre) als auch ROLA-Verkehre eine wesentliche Verlagerungsmöglichkeit sind, müssen Beihilfen ein ausgewogenes Verhältnis zwischen beiden Kombiverkehrsarten darstellen und garantiert sein.

## Unterstützung bei Beschaffung von Rollendem Material und Verladekapazitäten

Das verkehrspolitische Ziel Tirols, die derzeit ca. 2,4 Mio. Transit LKW auf ca. 1 Mio. zu reduzieren, erfordert die Adaptierung der Kapazitäten an bestehenden Terminals bzw. den Bau neuer Terminals. Zudem braucht es Konzepte mit revitalisiertem bzw. neuem Rollendem Material (Niederflurwagen und Begleitwagen) sowie ein innovatives Fahrzeugkonzept „ROLA Neu“. Es bedarf der Überarbeitung von Förderungsmöglichkeiten in diesem Bereich.

## **2. Erhöhung Gewichtslimit auf 41t für kranbare Sattelaufleger**

Kranbare Sattelaufleger, die im Huckepackverkehr auf der Schiene eingesetzt werden können, weisen im Vergleich zu Standard- und Leichtbausattelanhängern ein höheres Eigengewicht auf. Die Differenz kann bis zu 1t betragen. Im kombinierten Verkehr dürfen diese Sattelanhänger mit 44t gefahren werden. Um den Einsatzbereich der Huckepack-Sattelanhänger zu erweitern, die Verladung auf die Schiene zu steigern und somit die Investition für Unternehmen rentabler zu gestalten, soll das Gewichtslimit bei der Verwendung von kranbaren Sattelauflegern generell - auch außerhalb des kombinierten Verkehrs - auf 41t (von derzeit 40t) angehoben werden. Dies hätte ein großes Verlagerungspotential auf die Schiene zur Folge, da bisher nur ca. 5% aller Sattelaufleger kranbar sind.

---

<sup>5</sup> siehe: Europäische Kommission, Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (2008/C 184/07), RZ 107

### **3. Harmonisierung von Fahrverboten**

Fahrverbote schränken die Verfügbarkeit der Infrastruktur zeitlich oder örtlich ein und bewirken dadurch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu anderen Zeiten bzw. auf anderen Strecken. Aufgrund der Internationalität des Verkehrs ist eine enge Abstimmung von Fahrverboten zwischen Staaten und Regionen notwendig, sonst verstärken sich deren negative Effekte. Daher ist die Abstimmung solcher Fahrverbotskalender zwischen den beteiligten Staaten erforderlich.

### **4. Ausbau der Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel**

Der Brenner-Basistunnel schafft die Voraussetzungen, um mittelfristig zusätzliche Kapazitäten auf der Brennerachse zu schaffen. Um diese neue Schienen-Infrastruktur ohne Verzögerungen gut nutzen zu können - insbesondere auf längeren Strecken und im Transitverkehr - ist ein rechtzeitiger und umfassender Ausbau der Zulaufstrecken als auch abschnittsweise von zusätzlichen Betriebs- und Staugleisen von höchster Wichtigkeit. Es mehren sich jedoch Anzeichen, dass sich insbesondere der Bau der Zulaufstrecken auf deutschem und italienischem Gebiet verzögern könnten und erst sehr viel später nach der Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels fertiggestellt werden. Das würde die zusätzlichen Kapazitäten des Brenner-Basistunnel stark limitieren, da die Kapazität des gesamten Korridors ausschlaggebend ist. Daher muss der Bau der Zulaufstrecken auf deutschem und italienischem Gebiet unbedingt forciert und deren Finanzierung sichergestellt werden.

### **5. Systemvoraussetzungen**

#### Steuerliche Rahmenbedingungen

Ein wichtiger Faktor sind die steuerlichen Rahmenbedingungen und hier insbesondere die Kosten für Energie. Die Schiene in Österreich fährt schon heute mit 100% Ökostrom und wird trotzdem abgabenseitig zusätzlich belastet.

Die Bahn zahlt neben ihrer Schienenmaut (IBE) ganz eindeutig Umwelt- und Energiesteuern für ihren Bahnstrom: erhöhte Strompreise durch Einbindung der Stromerzeuger in den Emissionshandel, erhöhte Strompreise durch CO<sub>2</sub>- oder Energiesteuern auf manche Energieträger, die zur Stromerzeugung im EU-Binnenmarkt verwendet werden und nochmals Energiesteuer für den Verbrauch der elektrischen Energie (Elektrizitätsabgabe). Zudem zahlt die Bahn volle Ökostromabgabe, obwohl sie für ihre eigene erneuerbare Energieproduktion nicht auf Ökostromförderung zugreifen kann. Dazu kommt, dass für den gesamten eigenproduzierten Strom der Bahn die volle Stromsteuer zu begleichen ist.

- *Die österreichische Bahn nützt seit mehr als 100 Jahren erneuerbare Energieträger. Die Bahn leistet bereits ihren Umweltbeitrag und sollte demzufolge vor weiteren zusätzlichen finanziellen Belastungen bei der Energiebereitstellung ausgenommen werden.*

Deutschland und Österreich bieten Steuervorteile bei Nutzung des Kombinierten Verkehrs. Hier sollte der Berechnungsschlüssel verbessert werden.

- *Senkung der Energieabgabe*

Nur die Einrichtung eines „**level playing fields**“ ermöglicht den fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und bietet dem Transportkunden eine nachhaltige Wahlmöglichkeit zwischen den Transportdienstleistern. Zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene ist daher die Senkung der Energieabgabe auf Bahnstrom von derzeit 15 Euro auf den EU-Durchschnitt von 1,81 Euro erforderlich.

#### Ausreichende Förderungen von Anschlussbahnen

Anschlussbahnen als Verbindung zu Industrieanlagen, Gewerbegebieten, Lagerhäusern und Logistikzentren sind Grundlage und Standbein der europäischen Güterbahnen. Auf ihnen rollen 85 % der Bahn-Güter, die Ziel und / oder Quelle in Österreich haben. In den östlichen Nachbarländern ist dieser Prozentsatz zum Teil noch höher. Anschlussbahnen sind jedoch derzeit von den Güterkunden der Bahnen selbst zu finanzieren. Auch dort, wo es erfreulicherweise Förderungen gibt, decken diese die Kosten nur zum Teil.

- *Es braucht Investitionen in Anschlussbahnen, in moderne Güterterminals und in den Verschub, um mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Für den Alpen-transit sind insbesondere die Beseitigung von Infrastruktur-Engpässen auf den Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel und generell die Schaffung ausreichender Terminalkapazität in den Quell-/Zielgebieten wesentlich.*

#### Monitoring auch im Straßenverkehr

Die Europäische Kommission ist verpflichtet, die technischen und wirtschaftlichen Bedingungen des Schienensektors zu überwachen und die Marktentwicklung kritisch zu hinterfragen. Dieselbe Bedingung für eine Marktüberwachung sollten auch für die Betreiber von Mautstraßen gelten.

## Ein einheitliches interoperables Umfeld für alle Bahnen

Der einheitliche europäische Eisenbahnraum für den Schienenverkehr ist eines der wichtigsten Ziele der Europäischen Kommission. Nur die harmonisierte Umsetzung von einheitlichen Betriebsabwicklungsregeln sowie Zugbildungsvorschriften, Sprachkenntnissen und Personalqualifikationen sowie interoperable Techniklösungen entlang der Korridore sind die wesentliche Voraussetzung für einen wettbewerbsfähigen, reibungslosen und schnellen Güterverkehr dar.

Die Strecke München - Verona ist hier ein Positivbeispiel, durch die testweise Akzeptanz des unbeleuchteten „Zugschlusssignals“<sup>6</sup> auf italienischer Strecke. Weiterer Schwerpunkt im Bereich Interoperabilität ist die Einführung des interoperablen ETCS-System<sup>7</sup>, das es den Infrastrukturmanagern und den Bahnen erlaubt die versprochenen Vorteile des Systems - geringere Wartungskosten, höhere Trassenkapazitäten und billigere Verkehrsabwicklung tatsächlich zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit - zu nutzen. Dringend erforderlich wäre hier auch eine gemeinsame Leit- & Steuerstelle für den Abschnitt München-Verona.

Im Detail sind hier folgende Maßnahmen nötig:

- Höhere Priorität für den Ausbau des Brenner-Nordzulaufs im Gleichklang mit Brenner Basistunnels und Südrampe - Gesamtbetrachtung zwischen den wesentlichen Knotenpunkten München ⇔ Verona erforderlich
- Rasche Einführung von 740m Zuglänge mit PC 400 als Standardlademaß (zwischen München und Verona)
- Aufrechterhaltung der Brennerstrecke als Ausweichroute bei außergewöhnlichen Ereignissen bzw. Bau- oder Revisionsarbeiten auf der Strecke des Brenner Basistunnels. Ebenso um eventuell leichtere Züge im Transit über den Brenner zu fahren und nicht durch den Brennerbasistunnel
- Kapazitätserweiterung der Infrastruktur

---

<sup>6</sup> Ein Zugschlussignal wird im Eisenbahnbetrieb am Ende eines Zuges verwendet und kennzeichnet den *Zugschluss*. Mit seiner Hilfe kann die Vollständigkeit von Zügen visuell durch das Personal des Bahnbetriebs überprüft werden.

<sup>7</sup> Das European Train Control System (ETCS, deutsch *Europäisches Zugbeeinflussungssystem*) ist ein Zugbeeinflussungssystem und grundlegender Bestandteil des zukünftigen einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrssystems ERTMS. ETCS soll langfristig die über 20 verschiedenen Zugbeeinflussungssysteme in Europa ablösen. Diese Standardisierung ermöglicht eine starke Vereinfachung der signaltechnischen Ausrüstung der Züge in den transeuropäischen Netzen sowie einen einheitlichen hohen Sicherheitsstandard der Infrastruktur. Die Streckenausrüstung bleibt weiterhin unter nationaler Aufsicht.

## Organisatorische Maßnahmen

Nachdem die großen Infrastrukturprojekte für den Alpentransit in Österreich - Semmering-Basistunnel, Koralmbahn und Brenner-Basistunnel - erst in längstens zehn Jahren fertiggestellt sein werden, braucht es auch kurzfristige, organisatorische Maßnahmen auf Seite der Infrastruktur, um den Alpentransit auf der Schiene zu fördern. Die Schienen-Infrastrukturbetreiber sollen daher (gesetzlich) die Möglichkeit bekommen, künftig quantitativ und qualitativ ansprechende Infrastrukturkapazität für den Güterverkehr fix zu reservieren. Das ist vor allem erforderlich, weil der Trassenplanungszyklus im (internationalen) Personenfernverkehr deutlich langfristiger ausgelegt ist als der durch den Bedarf der Industrie gesteuerte, oft kurzfristige Trassenbedarf im Güterverkehr.

Die Umsetzung eines diesbezüglichen Projektes auf Basis der EU-Verordnung 913/2010 wurde bereits Mitte 2018 von den Schienen-Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen in deren europäischen Organisationen beschlossen. Derzeit wird dieses Projekt auf drei Korridoren in Europa pilotiert, darunter auch auf der Strecke München - Innsbruck - Verona des Skandinavien-Mittelmeer-Güterverkehrskorridors.

- *Die Auslastung der Bahninfrastruktur im Alpenraum (Deutschland, Österreich, Italien) ist in einigen Abschnitten bereits jetzt sehr stark. Der weitere Ausbau der Schieneninfrastruktur in dieser Region wird mittelfristig notwendig sein, um entsprechend der EU-Klimaschutzstrategie eine massive Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu ermöglichen. Basis für den künftigen Infrastrukturausbau muss die mittel- und langfristige Bedarfsabschätzung bei Personen- UND Güterverkehr sein.*

## Nationale Masterpläne Schienengüterverkehr

Die Erstellung von nationalen Masterplänen nach dem Vorbild Deutschlands und wie angekündigt der Niederlande, haben erhebliche Bedeutung für den Schienengüterverkehr (SGV). Diese national initiierten Maßnahmenkataloge für die Förderung des Schienengüterverkehrs stellen das erforderliche Bindeglied zwischen den durch die Mitgliedsstaaten national gesetzten Maßnahmen und den gemeinsamen EU Verkehrszielen dar. Den Mitgliedsstaaten eröffnet sich dadurch die Möglichkeit ihre Unterstützung des nachhaltigen Verkehrsträgers Schienengüterverkehr auf nationale Bedürfnisse abzustimmen und so aktiv die Verlagerung zu unterstützen und voranzutreiben.

- *Der Masterplan trachtet danach, das zurzeit für den SGV nicht vorhandene level playing field mit gezielten Unterstützungsmaßnahmen zu verbessern bzw. herzustellen und somit den SGV wettbewerbsfähig zu machen. Ergebnis daraus ist die Steigerung des Modal Split der Schiene.*

## Fazit

Das Thema Alpentransit ist nicht auf Österreich beschränkt, sondern international und betrifft vor allem die direkten Nachbarländer Deutschland und Italien. Daher ist es auch unerlässlich, die Lösungsansätze in allen betroffenen Ländern zu unterstützen und auch die politisch Verantwortlichen entsprechend zu informieren. Überdies ist ein Stakeholder-Prozesses bestehend aus Verladern (Industrieunternehmen), Transportdienstleistern (Straßen- und Schienentransport) und der Politik einzuleiten.