

Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

DI Norbert Sedlacek
Dr. Max Herry

HERRY Consult GmbH
Verkehrsanalyse / Beratung / Forschung
FN 233778t / Handelsgericht Wien / ATU57009258
A-1040 Wien Argentinierstraße 21 / www.herry.at
T +43 1 5041258 / F +43 1 5043536 / E office@herry.at

1. Projektziele
2. Methodisches Vorgehen (Maßnahmenidentifizierung)
3. Potenzielle Maßnahmen
4. Bewertungsmethode
5. Maßnahmenbewertung
6. Fazit

- Potenzielle Maßnahmen (aus durchgeführten Studien, in AT oder Europa angedacht oder umgesetzt) identifizieren
- Diese Maßnahmen kategorisieren und analysieren
- Die Wirkung der Maßnahmen qualitativ bewerten
- Die Umsetzbarkeit der Maßnahme qualitativ bewerten
- Maßnahmen mit hohem Wirkungs- und Umsetzungspotenzial identifizieren

1. Potenzielle Maßnahmen

- Screening nationaler und internationaler Studien zum Thema „Verlagerung“
- Screening europäischer politischer Papiere zum Thema
- Ableitung potenzieller Maßnahmen
- Maßnahmenkategorisierung (nach Art der Maßnahme und nach Umsetzungszuständigkeiten)
- Detaillierte Beschreibung der Maßnahmen (Status quo in AT, Möglichkeiten, Rahmenbedingungen, Verantwortlichkeiten, Zusammenhänge)

2. Maßnahmenkategorisierung

- Regulatorisch
- Fiskal
- Infrastrukturseitig
- Organisatorisch

3. Maßnahmenumsetzer

- EU
- Bund
- Länder
- Andere Gebietskörperschaften
- Bahnlogistikdienstleister
- Andere Logistikdienstleister
- Verladende Wirtschaft

➤ Regulativ (Auswahl)

- ❖ Erhöhung der Schieneninteroperabilität und Reduktion der Zulassungsbarrieren
- ❖ Genehmigung von Straßensondertransporten, nur wenn es keine Alternativen gibt (inkl. verstärkte Kontrollen)
- ❖ Industrie- und Gewerbeflächen nur mit Anschlussbahn (und Nutzungscommitment) widmen
- ❖ Intensivierung der Anschlussbahnnutzung durch Öffnung für Dritte
- ❖ Intensivierung der Kontrollen (Sozialvorschriften, Tempo, Gewicht, Fahrverbote, Kabotage, Fahrtenschreibermanipulation)
- ❖ Nachtfahrverbot für alle Lkw (zumindest in sensiblen Gebieten); Aktualisierung der Lärmregelung (Abrollgeräusch!)
- ❖ Zwangsvorgaben bei bestimmten Gütern (z.B. Rüben, Abfall etc.)

➤ Fiskal (Auswahl)

- ❖ CO2-Emissionshandelssystem im Güterverkehr
- ❖ Fahrleistungsabhängige Maut oder Bundesabgabe auf allen Straßen
- ❖ Fahrleistungsabh. Maut erhöhen (Internalisierung externer Kosten)
- ❖ Förderung von Einzelwagenladungsverkehr und/oder Kombiniertem Verkehr mittels Ausdehnung der Mittel bis zur EU-genehmigten Höhe
- ❖ Ökologische Steuerreform (MÖSt steigt, Lohnsteuer o.ä. sinken)
- ❖ Anschlussbahn-Förderpaket (Ausweitung der Investförderung, Förderung der Erhaltung)
- ❖ Regionale Wirtschaftsförderung mit Schienennutzung bzw. mit Anschlussbahnzugang koppeln

➤ Infrastruktur (Auswahl)

- ❖ Reduktion des Straßeninfrastrukturausbaus
- ❖ Schieneninfrastrukturausbau bzw. -modernisierung (inkl. Elektrifizierung Strecken und Vershub)
- ❖ Verbesserung der KV-Infrastruktur (Terminals, Umschlagstechnologien)

➤ Organisatorisch (Auswahl)

- ❖ Berücksichtigung der Schieneneigenschaften in der Supply-Chain-Planung
- ❖ Langfristige (Planungs)Garantie bei Schienentransporten
- ❖ Tracking and Tracing bei Schiene und KV
- ❖ Trennung von Speditions- und Frachtgeschäften
- ❖ Förderung von ASB in anderen Staaten thematisieren und lobbyieren

- Qualitative Bewertung nach drei Kriterien (und insgesamt sechs Subkriterien)
- Bewertung mittels persönlichen ExpertInneninterviews (je (Sub)Kriterium ein/e ExpertIn)
- Bewertungsschlüssel und Kriteriengewichtung
- ExpertInnengewichtung

1. Kriterien

- Umsetzungswiderstand und Akzeptanz
 - ❖ Politisch und rechtlich
 - ❖ Interessensvertretung ArbeitnehmerInnen
 - ❖ Umwelt NGOs
 - ❖ Interessensvertretung Wirtschaft
- Umsetzungs- und Betriebsaufwand
 - ❖ Organisatorisch
 - ❖ Kosten (für den Umsetzer)
- Modal-Split-Wirkung

2. Bewertungsschlüssel und Kriteriengewichtung

Maßnahmenbewertungskriterien
Gewichtung der Kriterien
Bewertungsschlüssel

	Umsetzungswiderstand und Akzeptanz				Umsetzungs- und Betriebsaufwand		MS-Wirkung
	politisch (rechtlich)	NGO		Wirtschaft	Organisatorisch	Kosten	
		Sozial	Umwelt				
Akzeptanz und Aufwand zu Wirkung	0,5						0,5
Akzeptanz und Aufwand	0,50			0,50			1,00
Akzeptanz und Aufwand im Detail	0,33	0,33		0,33	0,50	0,50	1,00
Akzeptanz NGO im Detail	1,00	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00
Gesamtgewicht	0,08	0,04	0,04	0,08	0,13	0,13	0,50
Bewertungsschlüssel	hoher Widerstand (5)				hoher Aufwand (5)		keine (5)
	mittlerer Widerstand (4)				mittlerer Aufwand (4)		gering (4)
	geringer Widerstand (3)				geringer Aufwand (3)		mittel (3)
	kein Widerstand (2)				kein Aufwand (2)		hoch (2)
	Zustimmung (1)				Einnahmen (1)		sehr hoch (1)

3. ExpertInnenengewichtung

Gewichtung des ExpertInneninputs							
ExpertIn	politisch (rechtlich)	NGO sozial	NGO Umwelt	Wirtschaft	Organi- satorisch	Kosten	MS- Wirkung
BMVIT	2	1	1	1	1	1	1
ArbeitnehmerInnen- vertretung	1	2	1	1	1	1	1
Umwelt NGO	1	1	2	1	1	1	1
Wirtschafts- vertretung	1	1	1	2	1	1	1
Verkehrs- experte	1	1	1	1	1	1	2
Berarbeitungs- team	1	1	1	1	2	2	2

➤ Bewertungsoutput

Qualitative Bewertung der potenziellen Maßnahmen zur Erhöhungen des Schienenanteils im Güterverkehr in Österreich											
Maßnahmen- gruppe	Nr	Maßnahme	Maßnahmenbewertungskriterien						MS- Wirkung in AT	Gesamt- bewertung gewichtet	Ranking
			Umsetzungswiderstand und Akzeptanz			Umsetzungs- und Betriebsaufwand					
			politisch (rechtlich)	NGO sozial	NGO Umwelt	Wirtschaft	Organi- satorisch	Kosten			
regulativ	4	Erhöhung der Schieneninteroperabilität und Reduktion der Zulassungsbarrieren	2,25	2,67	2,00	1,80	3,38	3,75	3,25	3,05	30
	9	Genehmigung von Straßensondertouren, nur wenn es keine Alternativen gibt (inkl. verstärkte Kontrollen)	3,50	1,00	1,50	4,60	3,00	2,33	4,38	3,63	34
	10	Industrie- und Gewerbeflächen nur mit Anschlussbahn (und Nutzungscommitment) widmen	4,08	1,33	1,75	4,80	4,00	3,00	2,56	3,03	29
	11	Intensivierung der Anschlussbahnnutzung durch Öffnung für Dritte	1,80	1,00	1,50	2,00	3,25	1,88	3,19	2,66	12
	12	Intensivierung der Kontrollen (Sozialvorschriften, Tempo, Gewicht, Fahrverbote, Kabotage, Fahrtenschreibermanipulation)	2,67	1,00	1,00	3,80	2,33	3,67	2,38	2,56	9
	13	Kooperationen zwischen Logistikdienstleistern fördern (Bündelung)	2,33	2,67	2,00	3,00	3,50	2,00	2,81	2,73	14
	17	Modal-Split-Vorgabe durch/an Überseehäfen	2,17	1,33	1,25	4,40	3,00	2,00	3,19	2,87	22
	18	Nachfahrverbot für alle Lkw (zumindest in sensiblen Gebieten); Aktualisierung der Lärmregelung (Abrollgeräusch)	3,83	1,33	1,25	5,00	3,00	2,33	2,13	2,57	10
	19	Durchsetzung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Terminals (eindeutige Abgrenzung der Funktion)	1,67	2,67	2,00	1,60	3,25	2,25	3,63	2,97	26
	29	Zwangsvorgaben bei bestimmten Gütern (z.B. Rüben, Abfall, Baumassen)	3,25	1,33	1,25	4,60	2,00	2,00	3,00	2,76	16
fiskal	3	CO2-Emissionshandelssystem im Güterverkehr	4,33	3,33	2,50	5,00	4,50	2,67	2,50	3,17	31
	5	Fahrleistungsabhängige Maut oder Bundesabgabe auf allen Straßen	3,58	1,33	1,25	5,00	3,38	1,00	2,38	2,56	8
	6	Fahrleistungsabhängige Maut erhöhen (Internalisierung externer Kosten)	2,58	1,00	1,00	4,40	2,00	1,25	2,88	2,51	6
	7	Förderung von Einzelwagenladungsverkehr (ausgewählte Relationen und Güter) mittels Ausdehnung der Mittel bis zur EU-genehmigten	2,58	1,33	1,75	1,20	2,13	3,25	2,44	2,33	1
	8	Förderung von Kombiniertem Verkehr (spezifische Verkehrsarten) mittels Ausdehnung der Mittel bis zur EU-genehmigten Höhe	2,58	1,33	2,25	1,00	2,13	3,25	2,56	2,40	3
	21	Ökologische Steuerreform (MÖSt steigt, Lohnsteuer oder ähnliches sinken)	3,58	1,00	1,00	4,40	3,13	2,00	2,00	2,39	2
	31	Anschlussbahn-Förderpaket (Ausweitung der Investförderung, Förderung der Erhaltung)	3,17	1,00	1,00	1,40	2,83	4,25	2,19	2,44	4
	32	Regionale Wirtschaftsförderung mit Schienennutzung bzw. mit Anschlussbahnzugang koppeln	3,83	1,33	1,50	3,60	3,00	2,00	2,38	2,55	7
	33	Senkung des IBE in der Fläche	2,58	1,00	2,00	2,20	2,25	3,75	3,25	2,90	23
	34	Wiederanhebung der Kfz-Steuer	3,58	2,33	1,25	4,80	2,25	1,00	3,88	3,19	32
Infra- struktur	1	Aufrechterhaltung von Bahninfrastruktur in der Fläche	3,50	1,33	1,25	2,40	3,50	4,75	2,75	3,01	28
	22	Reduktion des Straßeninfrastrukturausbaus	4,33	3,67	1,50	4,60	2,00	1,50	3,13	2,96	25
	23	Schieneinfrastrukturausbau bzw. -modernisierung (inkl. Elektrifizierung Strecken und Vershub)	2,50	1,33	1,25	1,60	3,00	5,00	2,63	2,76	17
	27	Verbesserung der KV-Infrastruktur (Terminals, Umschlagstechnologien)	1,92	1,33	1,75	1,20	3,25	4,00	2,38	2,48	5
organisatorisch	2	Berücksichtigung der Schieneigenschaften in der Supply-Chain-Planung	1,40	2,00	1,50	3,00	4,00	2,67	3,00	2,85	19
	14	KV-Angebote für Schüttgut (inkl. Übernahme Auslastungsrisiko durch Operateure)	1,40	2,00	1,50	2,25	3,00	3,33	3,07	2,78	18
	15	Langfristige (Planungs)Garantie bei Schienentransporten	2,60	1,33	2,00	1,60	3,33	3,67	2,56	2,65	11
	16	Modal-Split-Vorgabe durch Verladende Wirtschaft	1,40	1,33	1,75	4,17	3,00	3,00	2,81	2,75	15
	20	Öffentlichkeitsarbeit (Reduktion des Negativimages der Schiene aus früheren Zeiten)	1,00	1,33	1,25	2,20	2,00	2,00	3,63	2,69	13
	24	Tracking and Tracing bei Schiene und KV	1,20	1,33	1,25	2,00	4,00	2,67	3,56	2,99	27
	25	Transportpreise stärker an Zeitbedürfnisse anpassen (je kürzer desto teurer)	1,20	2,00	1,33	3,25	4,00	2,00	3,19	2,85	20
	26	Trennung von Speditions- und Frachtgeschäften	2,00	2,00	2,67	4,60	5,00	3,00	3,19	3,34	33
	28	Zentralisierung der Transportorganisation und der -entscheidungen im Unternehmen (z.B. Ein- und Verkauf)	1,00	2,00	1,33	3,20	4,00	2,00	3,25	2,86	21
	30	Förderung von ASB in anderen Staaten thematisieren und lobbyieren	2,90	1,33	1,25	2,50	3,00	3,00	3,19	2,90	24

➤ TOP10-bewertete Maßnahmen

- ❖ Förderung von Einzelwagenladungsverkehr (ausgewählte Relationen und Güter) mittels Ausdehnung der Mittel bis zur EU-genehmigten Höhe
 - Kosten vergleichsweise hoch
 - durchwegs positiven Einstellung aller Interessensvertretungen (Wirtschaft, Arbeitnehmer, Umwelt)
 - positive Einschätzung bezüglich der Modal Split Wirkung

- ❖ Ökologische Steuerreform (MÖSt steigt, Lohnsteuer oder ähnliches sinken)
 - sehr konträre Bewertungen
 - politische Umsetzbarkeit relativ gering und kaum Akzeptanz der Wirtschaft
 - MS-Wirkung überdurchschnittlich positiv und Zustimmung der NGOs sowie Kosteneutralität als Grund für Top-Platzierung

➤ TOP10-bewertete Maßnahmen

- ❖ Förderung von Kombiniertem Verkehr (spezifische Verkehrsarten) mittels Ausdehnung der Mittel bis zur EU-genehmigten Höhe
 - Kosten vergleichsweise hoch
 - Durchwegs positiven Einstellung aller Interessensvertretungen (Wirtschaft, Arbeitnehmer, Umwelt)
 - Etwas geringere Modal Split Wirkung als EWLIV-Förderung

- ❖ Anschlussbahn-Förderpaket (Ausweitung der Investförderung, Förderung der Erhaltung)
 - Sehr hohe Kosten (für wirkungsvoller Gestaltung)
 - Hohe Modal Split Wirkung (bei wirkungsvoller Gestaltung)
 - Verhältnismäßig negative Einschätzung der politischen Akzeptanz
 - Akzeptanz der Interessensvertretungen durchwegs hoch
 - Organisatorischer Umsetzungsaufwand verhältnismäßig gering

➤ TOP10-bewertete Maßnahmen

- ❖ Verbesserung der KV-Infrastruktur (Terminals, Umschlagstechnologien)
 - Positive MS-Wirkung
 - Vergleichsweise hohe Akzeptanz durch die Politik
 - Positive Bewertung durch die Interessensvertretungen
 - Hohe Kosten und hoher Aufwand

- ❖ Fahrleistungsabhängige Maut erhöhen (Internalisierung externer Kosten)
 - Vergleichsweise (zu den anderen TOP-Maßnahmen) geringere MS-Wirkung
 - Stark ablehnende Haltung der Wirtschaft
 - Positive Bewertung der Politik
 - Hohe Zustimmung durch NGOs
 - Kaum organisatorischer Aufwand und Einnahmen für den Staat

➤ TOP10-bewertete Maßnahmen

- ❖ Regionale Wirtschaftsförderung mit Schienennutzung bzw. mit Anschlussbahnzugang koppeln
 - Positive Modal Split Wirkung
 - Hoher organisatorische Aufwand
 - Ablehnende Haltung von Wirtschaft und Politik

- ❖ Fahrleistungsabhängige Maut oder Bundesabgabe auf allen Straßen
 - Vorhandene Modal Split Wirkung
 - Ablehnung Wirtschaft
 - Verhältnismäßig hoher organisatorischer Aufwand
 - Zustimmung NGOs

➤ TOP10-bewertete Maßnahmen

- ❖ Intensivierung der Kontrollen (Sozialvorschriften, Tempo, Gewicht, Fahrverbote, Kabotage, Fahrtenschreibermanipulation)
 - Gute MS-Wirkung
 - Hohe Akzeptanz NGOs
 - Hohe Kosten
 - Geringe Akzeptanz der Wirtschaft.

- ❖ Nachtfahrverbot für alle Lkw (zumindest in sensiblen Gebieten); Aktualisierung der Lärmregelung (Abrollgeräusch!)
 - Hohe MS-Wirkung (logistische Neustrukturierung der Straßentransporte)
 - Keine Akzeptanz der Wirtschaft
 - Notwendigkeit, EU-Richtlinien zu ändern
 - Etwas höherer organisatorischer Aufwand

- Zum Vergleich: die zwei am Schlechtesten bewerteten Maßnahmen
 - ❖ Genehmigung von Straßensondertransporten, nur wenn es keine Alternativen gibt (inkl. verstärkte Kontrollen)
 - Keine MS-Wirkung
 - Hoher organisatorischer Aufwand
 - Keine Akzeptanz der Wirtschaft
 - Geringe Akzeptanz der Politik
 - Gute Akzeptanz der NGOs
 - ❖ Trennung von Speditions- und Frachtgeschäften
 - Geringe MS-Wirkung
 - Keine Akzeptanz der Wirtschaft
 - Sehr hoher organisatorischer Aufwand
 - Eingeschränkte Akzeptanz der NGOs

- Sieben der zehn am Besten bewerteten Maßnahmen sind fiskalische Maßnahmen
- Die am Besten bewerteten Maßnahmen sind „positive“ fiskalische Maßnahmen, die von den Interessensvertretungen in hohem Maße akzeptiert werden
 - ❖ Jobs in den betroffenen Branchen werden gesichert
 - ❖ (Umweltfreundlicher) Schienensektor wird unterstützt
 - ❖ der Transportwirtschaft wird finanzielle Unterstützung zugeführt
- Nur zwei regulative Maßnahmen unter den ersten Zehn
 - ❖ Relativ schlechte Einschätzung der MS-Wirkung
 - ❖ Organisatorischer Umsetzungsaufwand vergleichsweise hoch
 - ❖ Akzeptanz der Wirtschaft überwiegend negativ

- Infrastrukturmaßnahmen nicht in den vordersten Plätzen
 - ❖ Hohe Kosten (bei Ausbaumaßnahmen) und/oder
 - ❖ Hoher organisatorischer Aufwand
 - ❖ Gute Qualität der (existierenden und beschlossenen) Streckeninfrastruktur in AT reduziert MS-Wirkung zukünftiger (noch nicht beschlossener) Ausbauten

- Keine organisatorischen Maßnahmen unter den ersten zehn
 - ❖ Meist sehr gering eingeschätzte MS-Wirkung
 - ❖ zum Teil hoher organisatorischer Aufwand

- Bewertung ausschließlich der MS-Wirkung
 - ❖ Ranking verändert sich
 - ❖ neun der TOP10-Maßnahmen bleiben TOP10 auch ohne Berücksichtigung der Akzeptanz und des Umsetzungsaufwandes
 - ❖ MS-Wirkung ist wesentliches Bewertungskriterium
 - ❖ Akzeptanz und Umsetzungsaufwand relativiert jene Maßnahmen, deren Umsetzung aus unterschiedlichen Gründen unrealistisch ist und die daher kurz- bis mittelfristig nicht verfolgt werden sollten

- Maßnahmen-Bündelung wichtig!
 - ❖ Sowohl Push- als auch Pull-Maßnahmen notwendig (beide befinden sich unter den TOP10)
 - ❖ Synergien und Trade-offs von Maßnahmen sind zu untersuchen (weiterer Analyseaufwand zielführend)

Danke!

Norbert Sedlacek

HERRY Consult GmbH

Verkehrsanalyse / Beratung / Forschung
FN 233778t / Handelsgericht Wien / ATU57009258

A-1040 Wien Argentinierstraße 21 / www.herry.at
T +43 1 5041258 / F +43 1 5043536 / E office@herry.at