



DER SCHIENENGÜTERVERKEHR IST ALTERNATIVLOS

ökologischer Wandel in der Transportindustrie

ABSTRACT

Momentum Kongress 2024
„Alternativen“ Track #9:
Ökologische Transformation
der Wirtschaft

Luise Wimpler und Sabine
Stelczenmayr
Gewerkschaft vida

Der Schienengüterverkehr ist alternativlos

Track #9: Ökologische Transformation der Wirtschaft

Österreich will bis 2040 klimaneutral werden. Dieser Wunsch entspricht dem Wunsch eines Verdurstenden nach Wasser – die Erfüllung des Wunsches ist eigentlich alternativlos. Die Prognosen von Klimawissenschaftler:innen sind weltweit eindeutig, und im Gegensatz zu ökonomischen Prognosen gibt es in dieser Disziplin wenig Anlass für Skepsis: Der Klimawandel führt zu Veränderungen im globalen Niederschlagsmuster, einschließlich einer Zunahme von Starkregenereignissen in einigen Regionen und längeren Dürreperioden in anderen. Diese Veränderungen führen zu Wasserknappheit, Überschwemmungen und Ernteaussfällen. Der Anstieg des Meeresspiegels hat Küstenerosion, Überflutungen von Küstenstädten und erhöhtem Risiko für Inselstaaten und tiefliegende Küstenregionen zur Folge. Die Auswirkungen auf verschiedene Ökosysteme sind weitreichend und oftmals unumkehrbar. Kurzum: die ökologische Grundlage für zivilisiertes Leben auch in Zentraleuropa ist im Begriff zu zerbrechen, was geänderte politische und wirtschaftliche Sachzwänge mit sich bringen wird. Die Ökologisierung der Wirtschaft muss deshalb von vorrangigem Interesse für politische Entscheidungsträger:innen als auch für Arbeitnehmerinteressenvertretungen sein.

Ein zentraler Sektor für den ökologischen Umbau ist die Transport- und Logistikbranche. Die Transportindustrie trägt direkt etwa 5% zum EU-Inlandsprodukt bei, als Intermediär spielt sie darüber hinaus eine weit wichtigere Rolle. Die europäische Bahnindustrie spielt ebenfalls eine wichtige Rolle hinsichtlich Innovation, Beschäftigung und Wertschöpfung.

Von Bedeutung aus einer ökologischen Perspektive ist jedoch die Verteilung der Transportvolumina im Modal Split (Luft-, Schifffahrt, Straße, Schiene). Aktuell entspricht der Anteil der Schiene an der Gütertransportleistung etwa 28%, ein hoher Wert im europäischen Schnitt. Die Zielsetzung der österreichischen Bundesregierung lt. Mobilitätsmasterplan 2030 umfasst eine Erhöhung dieses Anteils auf 40%. Güterzüge fahren aufgrund ihres geringen Rollwiderstandes fünfmal energieeffizienter als LKWs. Ein Güterzug ersetzt bis zu 52 LKWs. Zudem verursachen Güterzüge beispielsweise in Deutschland pro Tonnenkilometer nur ein Siebentel der CO₂-Emissionen des LKWs. In Österreich, wo der Bahnstrom dank des hohen Wasserkraftanteils verhältnismäßig „grüner“ ist, liegt das Verhältnis sogar bei 1:20 zugunsten der Bahn. Wenn die Ladung eines Zuges auf LKWs verlagert wird, ergebe dies zusätzliche Emissionen von 7,2 Tonnen CO₂.

Durch die anhaltende ökonomische Bevorteilung des Straßengüterverkehrs – sei es durch mangelhafte Kontrolle, die im Verhältnis zur Schieneninfrastrukturbenützung geringe und nur sehr schwach steigende Straßenmaut oder durch die in Österreich implizite Ausnahme von

öffentlichen Straßeninvestitionsausgaben aus EU-Defizitregelungen – steht der Schienengüterverkehr in unfairer Wettbewerb zum Straßenverkehr. Zusätzlich hat dieser durch die starke Internationalisierung und damit einhergehende schwächere gewerkschaftliche Gegenmacht starke Vorteile im Bereich der Lohnkosten. Im Zusammenspiel mit der ausgeprägten konjunkturellen Sensibilität des Schienengüterverkehrs bedeutet das, dass dieser aktuell wirtschaftlich stärker unter Druck steht als jemals zuvor. Der Kostendruck nimmt insbesondere auf den Einzelwagenverkehr in Österreich zu. Das Transportsystem des Einzelwagenverkehrs ist komplexer in der Abwicklung im Vergleich zum Ganzzug. Es werden einzelne Wagen verschiedener Versender durch die Beschäftigten im Verschub zu einem Zug gebündelt und zum Zielbahnhof transportiert. Durch die höheren Transaktionskosten ist der Einzelwagenverkehr deutlich kostspieliger, umfasst aber einen wichtigen Anteil im Schienengüterverkehrssektor. Mit einem 30-prozentigen Anteil in diesem Segment, ist der Einzelwagenverkehr ein klimarelevantes Transportsystem mit einer aktuell jährlichen Leistung von 24 Mio Tonnen pro Jahr. Das entspricht ca. 1,4 Mio LKW-Fahrten. Der zunehmende Kostendruck im liberalisierten Schienengüterverkehr, sowie die Vertragsverletzungsverfahren der europäischen Kommission wegen staatlicher Beihilfen an die französische SNCF Fret und die deutsch DB Cargo sind aktuelle Beispiele, die eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße begünstigen. Zwar können durch technologische Neuerungen und Digitalisierung im Schienengüterverkehr kostensenkende Effekte erzielt werden, die marktverzerrenden Begünstigungen des Straßen- und Flugverkehrs, insbesondere hinsichtlich des Lohn- und Sozialdumpings und steuerlichen Begünstigungen sind jedoch ein Hemmschuh für eine Zukunft auf Schiene.

Vor diesem Hintergrund gewinnt eine umfassende Ökologisierungstrategie des österreichischen wie europäischen Güterverkehrs an drastischer Dringlichkeit. Während die ökologischen, übergeordneten Ziele von Seiten der Politik in mehr oder minder akzeptablem Umfang bereits existieren, fehlt es an politischem Willen sowie damit einhergehenden Maßnahmen, die Leistungsfähigkeit der Schienengüterverkehrs zu stabilisieren und mittel- bis langfristig signifikant zu steigern. Dadurch besteht die Gefahr, dass trotz umfangreicher politischer Bekenntnisse auf Papier die realen ökonomischen Sachzwänge eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße bedingen und in weiterer Folge aus betriebswirtschaftlichem Kalkül heraus der Rückbau der Schieneninfrastruktur negative Pfadabhängigkeiten schafft. Ein solches Szenario hat deutliche Auswirkungen auf die Wahrscheinlichkeit eines Abwendens oder Abmilderns der Klimakatastrophe und der Erhaltung der Lebensgrundlage in Europa.

Das vorzulegende Papier soll die aktuelle technologische und wirtschaftliche Lage und Probleme des Schienengüterverkehrs beleuchten. Durch die Fortzeichnung dieses Pfades

wird ein negatives Zukunftsszenario umrissen. Im zweiten Teil soll das ökologische und technologische Potenzial des Schienengüterverkehrs dargestellt und gezeigt werden, wie ein alternatives Zukunftsszenario für Europa aussehen kann, in dem Straßengüterverkehr kaum oder gar nicht benötigt wird. In weiterer Folge sollen die konkret notwendigen Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs zum Erreichen der Ökologisierung des Transportwesens diskutiert werden.