Maßnahmen zur Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen Österreich (NEEÖ) hat sich zum Ziel gesetzt, über die Bedeutung des Schienengüterverkehrs (SGV) für die Mobilitätswende und seine Potenziale für das Wirtschaftswachstum zu informieren, für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene einzutreten und einen konstruktiven Beitrag in der gesamteuropäischen Weiterentwicklung des Güterverkehrs zu leisten. Unter der Vielzahl an Interessensvertretungen zeichnet sich das NEEÖ durch sein bedingungsloses Commitment zur Diskriminierungsfreiheit und gesamteuropäischen Wettbewerbsstärkung aus. Das NEEÖ pflegt keinen Bahnromantizismus, sondern erarbeitet konkrete Management- und Problemlösungsansätze mit einem klaren Bekenntnis zur Multimodalität.

Dabei geht es dem NEEÖ nicht um einen Kampf Schiene gegen Straße (aut vice versa), sondern um die Verdeutlichung, dass auch der Güterverkehr nur mit dem klassischen ressourcenbasierten Ansatz optimiert werden kann. Die **Kernkompetenzen der Schiene** sind hohe Transportkapazitäten (> 1.000 t) und große Distanzen (> 350 km). In diesem Kompetenzbereich ist der SGV das energieeffizienteste und umweltschonendste, sicherste, verlässlichste und wirtschaftlichste Transportmittel – soweit die Theorie. In der Praxis wird der SGV jedoch von massiven **Restriktionen** gehemmt, sodass sinnvolle Marktmechanismen nicht greifen können und **das NEEÖ die Umsetzbarkeit der europäischen und staatlichen Masterpläne Güterverkehr bezweifelt**.

Aktuell werden rund 26 % aller Güter in Österreich auf der Schiene transportiert, ca. 72 % auf der Straße[1]. Der Blick über die Grenze des kleinen Transitlands Österreich zeigt ein noch größeres Missverhältnis. So liegt der Schienenanteil in Deutschland unter 20 %[2] im Modal Split, europaweit bei ca. 17 %[3].

Gemäß **österreichischem Masterplan Güterverkehr** 2030 soll sich das **Verteilungsverhältnis bis 2040** auf bis zu **40 % Bahn** und 57 % Straße in Richtung Schiene verschieben.[4] Nur so könne der Pfad zur Klimaneutralität gemeistert werden. Deutschland hat sich bis 2030 ein Mindestziel von 25 % gesetzt[5], die EU-Kommission propagiert 40 % bis 2050[6], die zuständige Behörde European Union Agency for Railways (ERA) legt die Ziellatte auf 30 % bis 2030[7].

[1] Statistik Austria: Güterverkehr aller Verkehrsträger nach Verkehrsbereichen in Österreich im Jahr 2023
[2] Allianz pro Schiene [06/2023] auf Basis von Bundesnetzagentur
[3] Destatis, Statistisches Bundesamt 2024
[4] Österreichisches Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2023): Masterplan Güterverkehr 2030. Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 für den klimaneutralen Güterverkehr, S. 13.
[5] Deutsches Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): Masterplan Schienenverkehr, S. 10.
[6] Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission (2011): Weißbuch zum Verkehr, S. 9.
[7] European Union Agency for Railways (2024): Single Programming Document 2025-2027, S. 15.

Ob nun ein paar Prozentpunkte höher/niedriger oder ein paar Jahre früher/später – die Diskussion bleibt irrelevant, sofern nicht umgehend die Vereinfachung und Diskriminierungsfreiheit der europäischen und österreichischen Bahn im Speziellen in Angriff genommen wird.

Aus diesem Grunde braucht es **Maßnahmen zur Attraktivierung** – letztlich für die verladende Wirtschaft, die eigentlich die Verkehrsträgerentscheidung trifft und für die Industrie, welche die Rechnung dieser Entscheidung trägt.

Das Kernproblem

Die Grundproblematik besteht im Fehlen eines **Level Playing Field** im Güterverkehr. Die Warenverkehrsfreiheit ist eine der vier Grundfreiheiten der Europäischen Union. Dies trifft auch auf Warenströme mit allen Verkehrsträgern zu – nur nicht auf die Bahn! Der Güterverkehr wurde zu Beginn des 19. Jhd. vom Pferdefuhrwerk direkt auf die Schiene verlegt, lange bevor Automobile in der Lage waren, Güter sinnvoll zu transportieren. Seither wurde der Verkehr revolutioniert und um ein Vielfaches vereinfacht, allein vor der Schiene machten diese umwälzenden Erleichterungen halt. Immer noch unterliegt der Schienengüterverkehr einer Myriade von Restriktionen, die aus der Zeit gefallen sind und die Konkurrenzfähigkeit des Systems unterminieren.

Unternehmensgründung / Sicherheitsbescheinigungen

So sind bei der Gründung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) in Europa mindestens ein bis zwei Jahre bis zur Betriebsaufnahme zu berücksichtigen sowie ein mittleres sechsstelliges Investitionsbudget zu kalkulieren. Dies hat mannigfache Gründe, die im Folgenden erläutert werden. Straßenfrächter hingegen erhalten ihre Gewerbeberechtigung nach Vorlage ihrer Befähigung (152 Wifi-Lehreinheiten) und Nachweis vergleichsweise minimaler sonstiger Voraussetzungen innerhalb einer Kalenderwoche. Gleiches Business – gleiche Eingangsbedingungen?

Für den Zugang auf der Eisenbahninfrastruktur von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen ist neben einer aufrechten Verkehrsgenehmigung bzw. Genehmigung gemäß der Richtlinie 2012/34/EU als Eisenbahnverkehrsunternehmen für die betreffenden Eisenbahnverkehrsdienste eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung erforderlich.

Über die Ausstellung dieser Bescheinigung entscheiden sowohl die nationalen Behörden als auch die zuständige europäische (ERA). Das Verfahren bei den lokalen Behörden muss in der jeweiligen Landessprache geführt werden, auch das Sicherheitsmanagementsystem muss voll umfänglich übersetzt und laufend gepflegt werden. Um die Auswüchse dieser Anforderungen zu verstehen: Es handelt sich hier um tausende von Seiten an Dokumentation für jede Sicherheitsbescheinigung in jedem einzelnen EU-Land.

Der dringend benötigte Bürokratieabbau in der Bahnbranche ist ein Jahrhundertprojekt, darum fokussiert sich das NEEÖ auf eine pragmatische zentrale Forderung:

Das NEEÖ fordert die Einführung von Englisch als europaweite gemeinsame Betriebssprache im Schienenverkehr und verweist auf den internationalen Flugverkehr, für welchen dies bereits seit 1951 gilt.

Grenzbahnhöfe

Der Grenzbahnhof Šentilj liegt direkt an der Staatsgrenze zwischen Österreich und Slowenien (0 km). Um diesen jedoch anfahren zu dürfen, muss eine Genehmigung beim slowenischen Verkehrsministerium eingeholt werden – in slowenischer Sprache auf Basis nur in Nationalsprache vorliegender Behördeninformationen. Dies ist auch dann nötig, wenn das EVU tatsächlich nicht intendiert, jemals weiter als bis zum Grenzbahnhof ins slowenische Netz zu fahren. Šentilj wird an dieser Stelle nur beispielhaft herausgegriffen, diese Regelung gilt EU-weit für viele Grenzbahnhöfe. Auch die österreichische Behörde publiziert ausschließlich in deutscher Sprache.

Das NEEÖ fordert deshalb in ganz Europa ein vereinfachtes Sicherheitsbescheinigungsverfahren für Grenzbahnhöfe durch die jeweiligen nationalen Behörden.

Fahrzeugzulassung

Im Schienenverkehr unterliegt die Fahrzeugzulassung komplexen, national unterschiedlich geregelten (Sonder-)Auflagen. Diese führen einerseits zu erheblichen Umrüstkosten – etwa bis zu 500.000 EUR pro Triebfahrzeug für die Nachrüstung mit ETCS (**European Train Control System)** – und andererseits zu massiven Verzögerungen bei der Streckenzulassung, die sich über viele Monate bis hin zu mehreren Jahren erstrecken können. Dies ist umso bemerkenswerter, als mit der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) eine Institution existiert, die grundsätzlich zu einer europaweiten Fahrzeugzulassung befähigt ist – vergleichbar mit der Zulassungspraxis im Straßenverkehr.

Darum fordert das NEEÖ eine Europa-Zulassung für Schienenfahrzeuge, die in englischer Sprache bei der European Union Agency for Railways (ERA) eingebracht werden kann.

Technologische Aspekte

Die Eisenbahn ist als Gesamtsystem auf lange Nutzungszyklen ausgelegt. Im Vergleich zum Verkehrsträger Straße sind technologische Innovationen kosten- und zeitintensiv. Aufgrund komplexer rechtlicher Rahmenbedingungen sowie europäischer und nationaler Bürokratien lassen sich Neuerungen oftmals nur schwer und mit erheblichem zeitlichen Aufwand umsetzen.

Das **European Train Control System (ETCS)** wurde bereits in den 1990er-Jahren mit dem Ziel entwickelt, das europäische Zugsicherungssystem zu harmonisieren. Es dient der Erhöhung der Interoperabilität sowie der Sicherstellung eines sicheren und qualitätsgerechten Eisenbahnbetriebs.

Neben der Schaffung eines freien und transparenten Marktzuganges, sowie der Erhöhung von Streckenleistungsfähigkeiten, reduziert das ETCS nicht nur die Lebenszykluskosten für die Infrastruktur, sondern ist auch Grundlage für die „Automatik Train Operation“ (ATO).

Bei ETCS handelt es sich um eine sinnvolle Innovation der Systemtechnik, ist aber einzig und allein eine Frage der Infrastruktur. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen erfordert diese Anpassung eines in Europa vereinheitlichten Zugsicherungssystems jedoch eine kostenintensive Anpassung ihrer Fahrzeuge.

Durch Nationalspezifika im Ausbauniveau und in der Implementierungsgeschwindigkeit gewinnt die Bahnindustrie wirtschaftliche Zuwächse, wobei Verkehrsunternehmen durch den Kostendruck auf Grund von notwendigen Anpassungen und Umrüstungen immer mehr an Marktanteilen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern verlieren.

National werden bereits im Jahr 2026 die ersten „ETCS-only-Strecken“ auf wichtigen Korridorverbindungen ausgerollt. Dies erfordert für die aktuell über 2.000 derzeitigen Triebfahrzeuge in Österreich ein flächendeckendes Nachrüstbudget von rund 1 Mrd. EURO.

Wer aber finanziert die Um- und Nachrüstung von Triebfahrzeugen mit ETCS-OBU (On-Board Units)?

Private Eisenbahnverkehrsunternehmen haben nicht den Luxus eines Verlustausgleichs über den Bundeshaushalt und werden angesichts des Aufrüstungsmarathon in den kommenden Jahren mit schwierigen finanziellen Problemstellungen konfrontiert sein.

Vergleicht man andere Verkehrsträger, so verschlechtert sich das Kostenniveau der „Schiene“ im Zusammenhang mit ETCS zunehmend. Um aber einen leistungsfähigen grenzüberschreitenden Zugverkehr durch ein harmonisiertes Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystem sicherzustellen, braucht es Sicherheit. Das darf nicht auf Kosten der Fahrzeughalter geschehen.

Mit dem Bewusstsein der Notwendigkeit eines ETCS fordert das NEEÖ eine gesicherte nationale und europäische Beihilfenstruktur zur Umrüstung von Fahrzeugen auf das europäische Zugleit- und Sicherungssystem.

In die kostenintensiven Belastungen von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen reihen sich auch die vollkommen an der Wirtschaftsrealität vorbeigeplanten Vorgaben der „Digitalen Automatischen Kupplung“ (kurz: DAK).

Obwohl ein überschaubarer Mehrwert der DAK im kupplungsintensiven Einzelwagenverkehr zu erkennen ist, soll diese „gralsbringende“ Innovation auch zwingend für den weniger kupplungsintensiven Ganzzugverkehr – insbesondere im Kombinierten Verkehr mit seinem hohen Optimierungsgrad – ohne refinanzierenden Business-Case eingeführt werden.

Diese dzt. geplante zwingende Einführung der DAK ist für das NEEÖ nicht vertretbar. Die Entscheidung für die Einführung der DAK sollte angesichts der prognostizierten hohen Initialkosten für Bahnen individuell möglich sein.

Darüber hinaus ist die DAK zurzeit der „Play Ground“ der Industrie, was sich negativ auf die Kostenstrukturen auswirkt. Technikverliebt fließen preisintensive partikulare Ingenieursinteressen zum Wohlgefallen der Industrie ein und werden sich wirtschaftlich negativ für private Eisenbahnunternehmen auswirken.

Vor dem Hintergrund der bislang ergangenen europäischen Fördersummen für die DAK muss offen angesprochen werden, dass der positive Benefit dieser Technologie nur marginal ist im Vergleich zum Input. Die limitierten Investitions- und Fördermittel erfordern eine Priorisierung bei der Mittelverwendung. Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht sinnvoll sind hierfür eine Förderung der ETCS-Umsetzung und des digitalen Kapazitätsmanagements (DCM).

Das NEEÖ unterstützt jede sinnvolle Innovation im Eisenbahnsektor unter der Berücksichtigung eines koordinierten Vorgehens, unter Verwendung eines strukturierten Innovationsmasterplans und unter Berücksichtigung sämtlicher Innovationsansätze. Bei der DAK wird insbesondere ein überzeugender und transparenter Business-Case gefordert wie auch die Klärung der noch offenen rechtlichen Rahmenbedingungen. Dabei präferiert das NEEÖ die Freiwilligkeit der Umsetzung. Andernfalls kann nur eine überwiegende Übernahme der Investitions- und Integrationskosten aus öffentlichen Mitteln das DAK-Rollout ermöglichen. Diese Mittel sind andernorts besser eingesetzt.

Infrastrukturelle Hindernisse

Neben den eben erörterten bürokratischen und technischen Hemmnissen werden EVU auch von Seiten der Infrastrukturbetreiber am sinnvollen Wirtschaften gehindert. Das NEEÖ begrüßt die große Nachfrage des Personenverkehrs auf der Schiene, sieht jedoch den Güterverkehr bei der Trassenzuweisung zunehmend ins Aus gedrängt. Aber nicht nur, dass es schwierig ist, außerhalb einiger weniger Nachtstunden Trassen zu bestellen, so schießt der Prozess der Zuweisungen und die an diese geknüpften Bestellbedingungen weit an den Bedürfnissen und der Realität der verladenden Wirtschaft vorbei. Bestellfristen von neun Monaten vor Verkehrsaufnahme entsprechen nicht den Erfordernissen der Bahnkunden. Die Industrie reagiert ad hoc auf kurzfristige Marktveränderungen, der

Schienengüterverkehr kann jedoch nicht mitziehen und ist folglich nicht konkurrenzfähig. Erschwert wird das Los der EVU durch kostenintensive Stornierungsbedingungen beim Infrastrukturbetreiber. Freiwerdende Kapazitäten werden dem Besteller unabhängig von der Verschuldensfrage voll verrechnet. Das System ist intransparent, ineffizient und diskriminiert die Bahn gegenüber allen anderen Verkehrsträgern.

Das NEEÖ fordert folglich eine Überarbeitung der EU-Kapazitätsmanagement-VO und eine rasche Digitalisierung und Einführung eines diskriminierungsfreien Trassenmanagementsystems. Teilkapazitäten müssen ad hoc bestellbar gemacht werden. Freiwerdende Trassen müssen umgehend transparent an den Markt kommuniziert werden. Bei Vergabe, der nicht genützten Kapazität darf maximal ein Verwaltungsaufwand an den Erstbesteller verrechnet werden. Dies kann progressiv an die Fristigkeit des Stornos gekoppelt werden. Andere Branchen wie der Flugverkehr dienen als Benchmarks.

Digitalisierung und Effizienz im Route Compatibility Check dringend verbessern

Als NEEÖ sehen wir mit großer Sorge auf die bestehenden Mängel im Bereich der Digitalisierung rund um den sogenannten Route Compatibility Check (RCC). Dieses Verfahren, das von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verpflichtend vor jeder Zufahrt durchzuführen ist, dient der Sicherstellung der technischen Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Strecke – ein zentraler Beitrag zur Verkehrssicherheit auf Europas Schienennetzen.

Der RCC ist zwar fest in den Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) verankert, jedoch stellt seine derzeitige Umsetzung in der Praxis eine erhebliche Belastung für die operativen Abläufe und die wirtschaftliche Tragfähigkeit unserer Branche dar. Trotz bestehender Datenbanken wie RINF (für Infrastruktur) sowie NVR, EVR und ERATV (für Fahrzeuge), fehlt es an einem zentralisierten, digital zugänglichen und einheitlich strukturierten Datensystem, das den automatisierten Abgleich der erforderlichen technischen Parameter erlaubt.

Die Konsequenz: Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen teure, manuell geprägte Prozesse entwickeln, um gesetzliche Anforderungen zu erfüllen. Diese Ineffizienz hemmt nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit der Branche, sondern geht letztlich zulasten der Kunden und der Innovationskraft des gesamten Sektors.

Daher fordert das NEEÖ mit Nachdruck,

1. **die rasche Vereinheitlichung der Datenformate im RINF, um Kompatibilitätsprüfungen zu vereinfachen und zu automatisieren;**
2. **die Beseitigung bestehender Datenlücken durch verbindliche Verpflichtungen der Infrastrukturbetreiber und zuständigen Behörden;**
3. **die Einführung einer europaweiten Datenbank zur effizienten Überprüfung des RCC, der den digitalen Abgleich von Fahrzeug- und Streckeneigenschaften ermöglicht und so eine praxisnahe, zeitsparende Trassenplanung erlaubt.**

Die Verantwortung für vollständige, aktuelle und verlässliche Daten darf nicht weiter auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen abgewälzt werden. Der daraus entstehende bürokratische Mehraufwand ist für GV-Kunden nicht mehr vermittelbar – und für den Standort Europa auf Dauer nicht tragbar.

Im Sinne eines starken, zukunftsfähigen Schienenverkehrs fordert das NEEÖ alle Beteiligten auf, sich konstruktiv und zügig an einer gemeinsamen Lösung zu beteiligen.

Die Probleme des heimischen Schienengüterverkehrs sind mannigfaltig, aber allesamt hausgemacht. Die gute Nachricht dabei: Dadurch können sie auch Großteils zu Hause am Verhandlungstisch gelöst werden. Das NEEÖ steht für diese Gespräche zur Verfügung.

Bis aber Chancengleichheit zwischen der Bahn und den anderen Verkehrsträgern hergestellt wird, und die Bahn ihren vollen Beitrag zur Klimaneutralität heben kann, muss es Unterstützung in Form einer temporären Trassenentgeltbefreiung geben. Das ist die zentrale Forderung des NEEÖ.

Andernfalls wird der Markt bis 2030 dergestalt bereinigt werden, dass die europäische Idee stirbt und die österreichische Bahn zum Monopol remutiert.

Interviewanfragen senden Sie bitte an presse@die-gueterbahnen.at