

Schienengüterverkehr um vier Jahre zurückgeworfen – ganze Branche und Österreichs Klima-Performance in Gefahr

Utl.: Schienengüterverkehr ist im Zuge der Corona-Pandemie um 25 Prozent eingebrochen. Das gefährdet die Erreichung der Klimaziele =

Wien (OTS) - Österreichs Schienengüterverkehr steht mit dem Rücken zur Wand. „Das Gütertransportvolumen auf der Schiene ist seit Beginn der Corona-Pandemie um mehr als 25 Prozent eingebrochen. Das wirft uns um vier Jahre zurück“, zeigt sich Thomas Scheiber, Obmann des Fachverbandes der Schienenbahnen in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), besorgt. „Um Österreichs Verkehrssektor auf Kurs zu bringen und Strafzahlungen zu vermeiden, muss die gesamte Schienengüterverkehrsbranche durch Entlastungen und Förderungen wieder handlungs- und zukunftsfähig gemacht werden“, ergänzt Andreas Mandl, Sprecher des Ausschusses Schienengüterverkehr.

Zwtl.: Schienengüterverkehr weit ab vom Kurs

Schon vor der Corona-Krise lag Österreich mit einem Anteil der Schiene von 31 Prozent am gesamten Güterverkehr noch weit entfernt von den angestrebten 40 Prozent bis 2025. „Nach den aktuellen Einbrüchen ist es illusorisch, dass wir dieses Ziel annähernd erreichen“, so Branchensprecher Mandl. Das stellt besonders für die österreichischen Klimaziele eine Gefahr dar, denn die Emissionen im Verkehrssektor steigen seit fünf Jahren kontinuierlich. Mittlerweile ist der Verkehr laut Umweltbundesamt für etwa 30 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen Österreichs verantwortlich. Und während der Anteil des Schienengüterverkehrs abnimmt, haben sich die Emissionen im Straßengüterverkehr seit 1990 mehr als verdoppelt. Eine gesamte Branche, die für die Erreichung der Klimaziele schlichtweg wachsen muss, ist nun in Bedrängnis und appelliert in einem gemeinsamen Schulterschluss an das zuständige Finanzministerium. Insgesamt sind dies 35 Eisenbahnverkehrsunternehmen - vom Marktführer RailCargo Austria bis hin zu sämtlichen privaten Güterbahnen.

Zwtl.: Verfehlung der Klimaziele kann teuer werden

Bis 2030 wird das Transportvolumen auf dem Landweg voraussichtlich um weitere 30 Prozent zunehmen. Die Verlagerung auf die Schiene ist

essenziell, damit der Verkehrssektor und damit auch Österreich seine Klimaziele bis 2030 erreichen kann. Die Internationale Energieagentur (IEA) prognostiziert in ihrem aktuellen Länderbericht, dass Österreich mit den geplanten Maßnahmen die Klimaziele bis 2030 weit verfehlt - was wiederum mit einem teuren Erwerb von CO2-Zertifikaten ausgeglichen werden müsste.

Zwtl.: Investitionen in Österreichs Zukunft

Um Österreichs Verkehrssektor wieder auf Kurs zu bringen und Strafzahlungen zu vermeiden, sind Investitionen in den Schienengüterverkehr dringend notwendig. Schon bei der Anpassung der Fördermittel für den Schienengüterverkehr 2016 wurden für jeden investierten Euro externe Kosten von 3,39 Euro vermieden. Das investierte Geld kommt vorwiegend Österreich zugute: Mit 35 Eisenbahnverkehrsunternehmen und einem jährlichen Umsatz von rund 3,2 Milliarden Euro trägt der Schienengüterverkehr stark zur heimischen Wertschöpfung bei, denn 2019 waren für 91,4 Prozent der gesamten Transportleistung auf der Schiene inländische Bahnunternehmen verantwortlich.

Zwtl.: Entlastungen dringend nötig

Um der Schiene eine faire Chance im Wettbewerb mit der Straße zu ermöglichen, fordert der Fachverband der Schienenbahnen gleichzeitig dringend finanzielle Entlastungen und Unterstützungsleistungen:

- ~
- * Reduktion des Infrastrukturbenützungsentgelts (IBE) um 50 Prozent für Güterzugfahrten
 - * Ein Fixkostenzuschuss ab einem Umsatzrückgang für 25 Prozent soll die außerordentlich hohen Fixkosten im Schienengüterverkehr - etwa für Lok- und Wagenmieten - abfedern
 - * Eine Befreiung beim Bezug von Bahnstrom aus erneuerbaren Energieträgern soll dieses Ungleichgewicht aufheben. Der Strompreis für die Schiene liegt sehr hoch, mit 15 Euro pro Megawattstunde hat Österreich sogar den EU-weit höchsten Steuersatz auf Bahnstrom.
- ~

Zwtl.: Schienengüterverkehr wettbewerbsfähig machen

Um den Schienengüterverkehr nachhaltig wettbewerbsfähig zu machen, braucht es jedoch Maßnahmen, die über Entlastungen in der aktuellen

Krise hinausgehen. „Eine dauerhafte Erhöhung der Förderung für den Schienengüterverkehr um 50 Prozent und der Abbau von Mehrfachkontrollen würde die Schiene als sichersten Verkehrsträger wieder konkurrenzfähig machen. Die Verlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene und die Abgeltung von Investitionen in den Bau, die Erneuerung und den Betrieb von Anschlussbahnen würden zusätzliche Impulse schaffen. Für einen effizienten Betrieb muss der Schienengüterverkehr außerdem national und grenzüberschreitend durch Harmonisierungen und technische Innovationen vereinfacht werden. Nur so können wir das Gütertransportvolumen und die verlorenen Jahre für die Erreichung der Klimaziele ansatzweise wieder aufholen“, so Mandl abschließend. Der Ball liegt jetzt beim zuständigen Finanzministerium.

Zwtl.: Über den Fachverband der Schienenbahnen

Der Fachverband Schienenbahnen in der Wirtschaftskammer Österreich ist die österreichweite Interessensvertretung für alle Eisenbahnen und städtischen Nahverkehrsunternehmen. Derzeit umfasst der Fachverband 105 Mitglieder und vertritt diese auch auf EU-Ebene. Neben der Initiierung, und Begutachtung von Gesetzen, fungiert der Fachverband auch als bewährter Sozialpartner und verhandelt für seine Mitgliedsunternehmen branchenweit die Kollektivverträge im Eisenbahnbereich. (PWK336/DFS)

~

Rückfragehinweis:

DMC - Data & Media Center
Wirtschaftskammer Österreich
T 05 90 900 - 4462
E DMC_PR@wko.at

Aktuelle News aus der Wirtschaft für die Wirtschaft - <http://news.wko.at/oe>

~

Digitale Pressemappe: <http://www.ots.at/pressemappe/240/aom>

*** OTS-ORIGINALTEXT PRESSEAUSSENDUNG UNTER AUSSCHLISSLICHER
INHALTLICHER VERANTWORTUNG DES AUSENDERS - WWW.OTS.AT ***

OTS0133 2020-07-14/14:50

141450 Jul 20

Link zur Aussendung:

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20200714_OTS0133