

# MASTERPLAN Güterverkehr Steiermark

Präsentation ÖIR-Werkstattgespräch

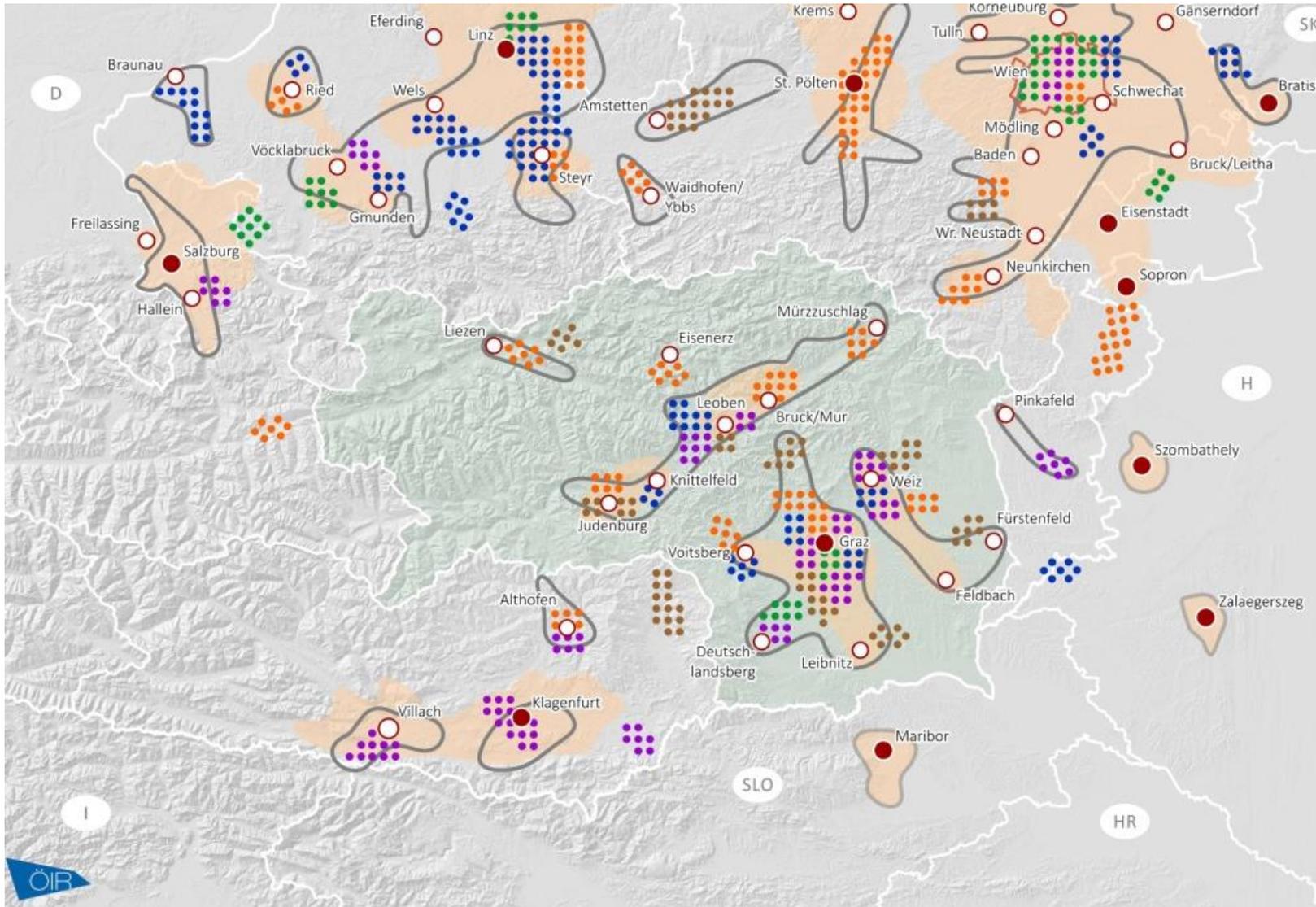
28.02.2024 | Wolfgang Neugebauer, Stephanie Kirchmayr-Novak

## Vorgeschichte - EU-Projekt REIF

### „REgional Infrastructure for railway Freight transport – revitalized“

- ▶ **Masterplan Güterverkehr Steiermark** basiert auf Ergebnissen des **EU-Projekts REIF**, abgestimmt mit Infrastrukturinitiative Steiermark - Vertreter:innen steirischer Sozialpartner Arbeiterkammer (AK), Industriellenvereinigung (IV), Gewerkschaftsbund (ÖGB) und Wirtschaftskammer (WKO)
- ▶ **Auftraggeber = Abt. 16, Verkehr und Landeshochbau, des Landes Steiermark:**  
Projektpartner im INTERREG Projekt REIF; April 2019 – März 2022
- ▶ **Konsortium** aus 10 Projektpartnern: Methoden, Pilotprojekte, Aktionspläne entwickelt, um regionale Schieneninfrastruktur für Güterverkehr zu entwickeln, revitalisieren, leistungsfähig zu machen
- ▶ ÖIR hat Abteilung 16 bei der Erarbeitung von Berichten unterstützt:
  - Baseline-Studie (wirtsch. Rahmenbedingungen, Warenströme),
  - Analyse Engpässe steirische Güterverkehrsinfrastruktur,
  - Roadmap mit prioritären Projekten zur Beseitigung der Engpässe, Marktpotenziale
- ▶ **Weblinks:** <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/REIF.html>  
<https://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/12766179/11156914/>

- ▶ **Wirtschaftliche Rahmenbedingungen:**
  - Industriestruktur und Wirtschaftsräume der Steiermark
  - Transportströme der Steiermark
- ▶ **Infrastrukturelle Rahmenbedingungen** für den Güterverkehr in der Steiermark (Straße, Schiene, KV):
  - Transeuropäische Verkehrsnetze in der Steiermark
  - steirische Schieneninfrastruktur
  - steirische Straßeninfrastruktur
  - Schnittstellen im steirischen Güterverkehr
- ▶ **Güterverkehr** in der Steiermark und **Marktpotenziale** für den steirischen Güterschienenverkehr:
  - Modal-Split, generelles Marktpotenzial, Stärken-Schwächen-Analyse, Engpässe Schienennetz und prioritäre Projekte, regionales Marktpotenzial für den Schienengüterverkehr
- ▶ **Handlungsfelder** Güterverkehr Steiermark:
  - Prioritäre Schieneninfrastrukturprojekte
  - Lösungen auf der „ersten und letzten Meile“ im Güterverkehr
  - Verbesserung Rahmenbedingungen für die Schiene



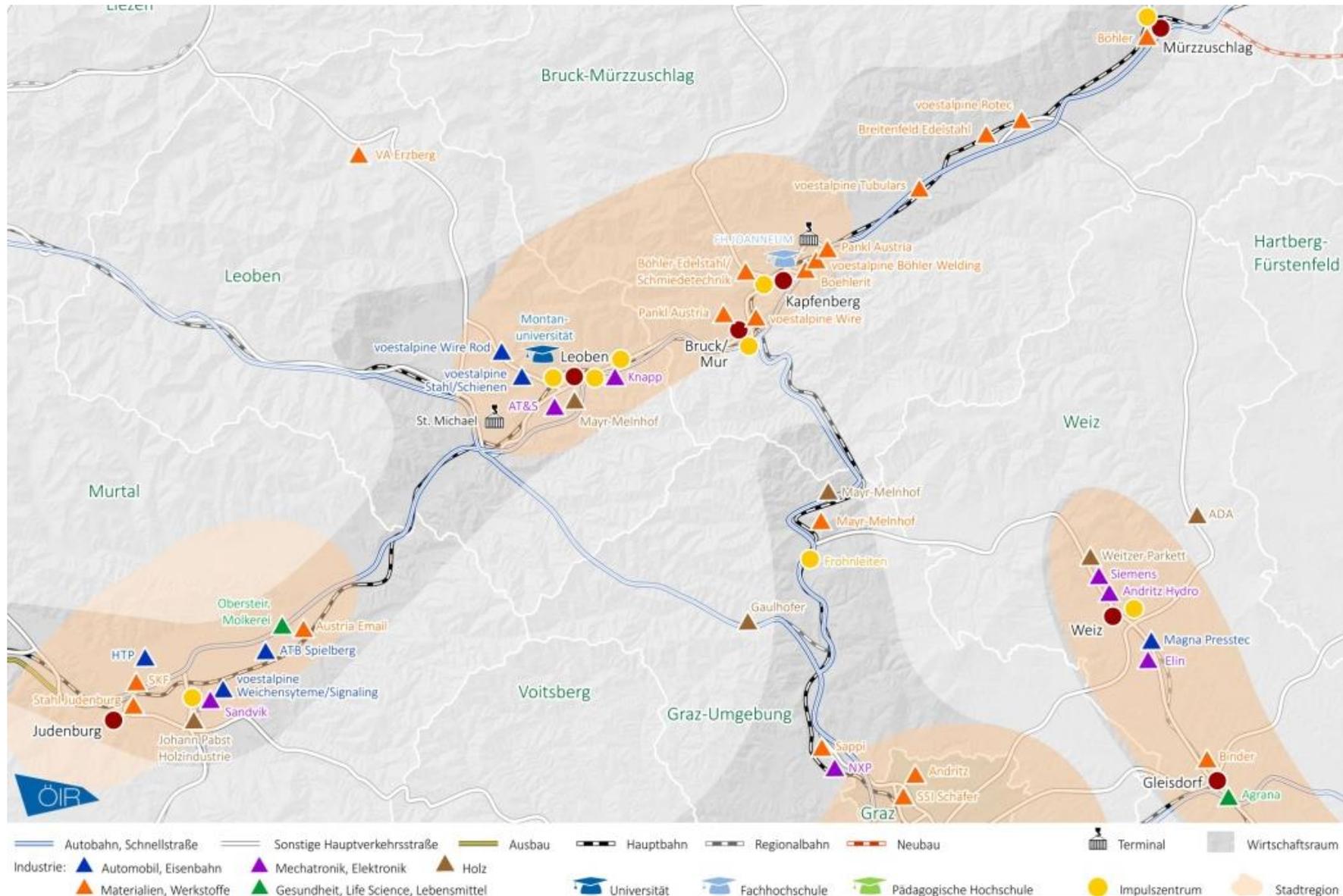
## ▶ Wirtschaftsräume:

- Obersteirischer Zentralraum
- Zentralraum Graz
- Weiz-Feldbach-Fürstenfeld
- Hartberg
- Liezen

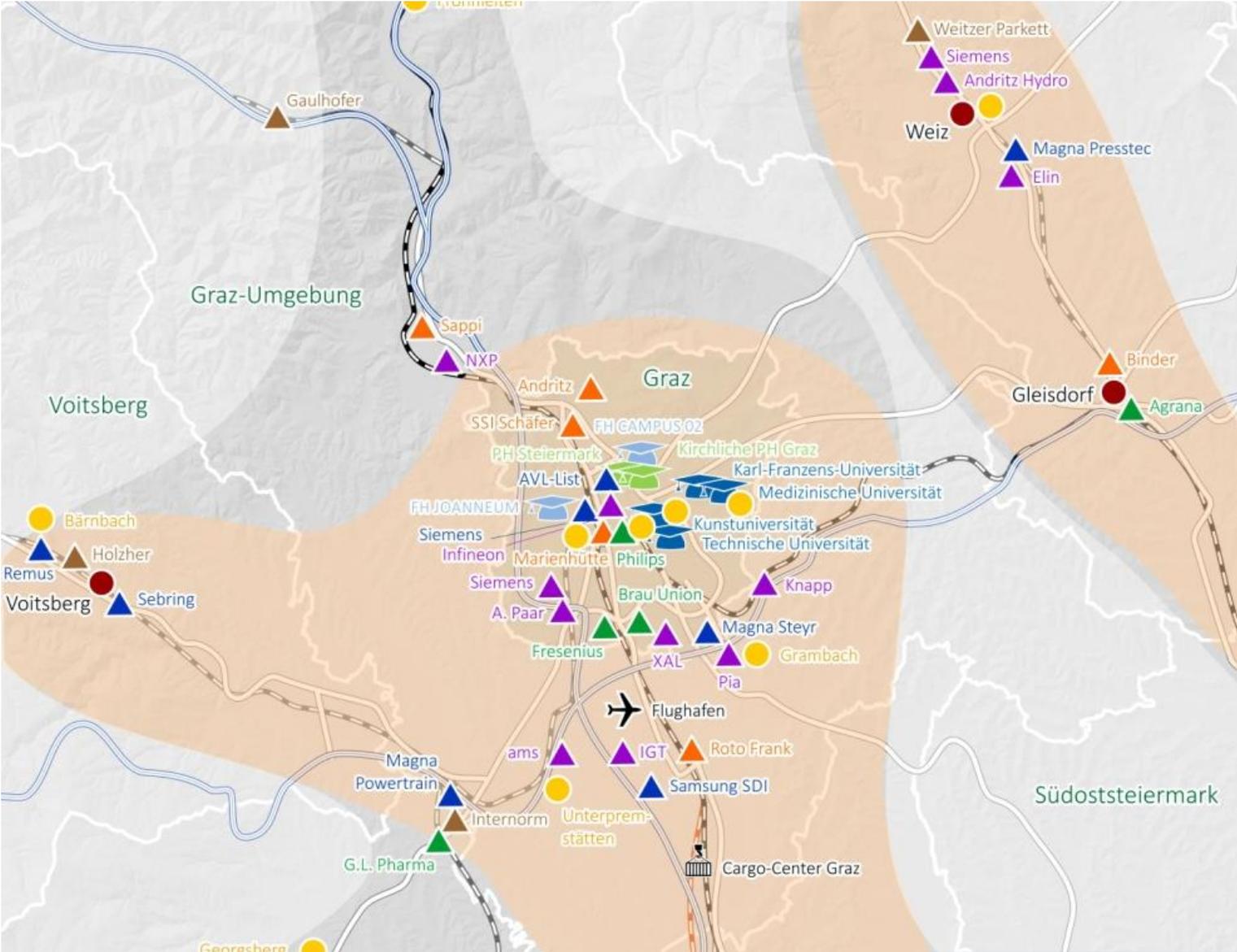
## ▶ Industriecluster:

- Automobil, Eisenbahn
- Holz
- Mechatronik, Elektronik
- Materialien und Werkstofftechnologien
- Gesundheit, Life Science, Lebensmittel

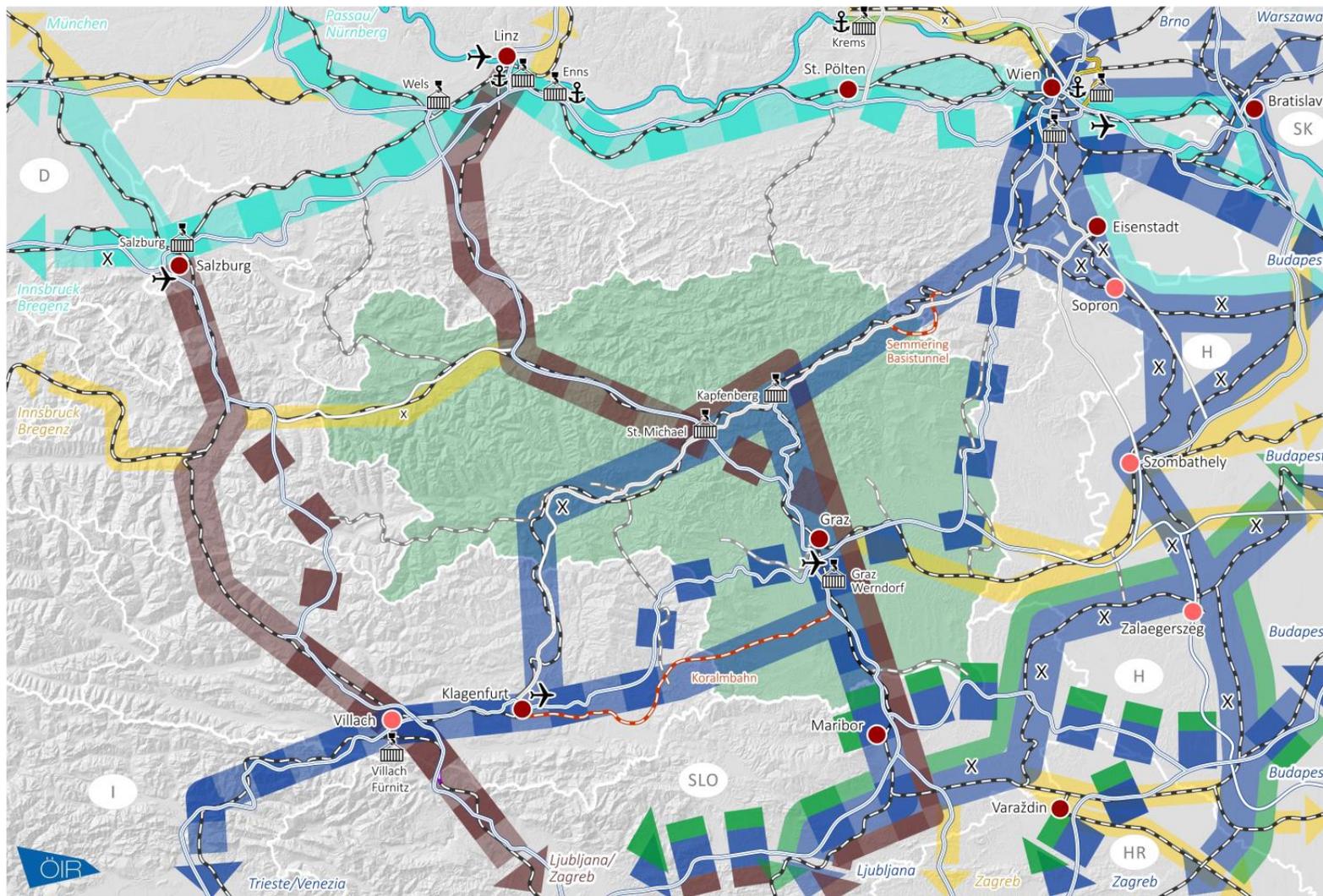
# Wirtschaft, Bildung und Verkehr im obersteirischen Zentralraum



# Wirtschaft, Bildung und Verkehr im Grazer Zentralraum

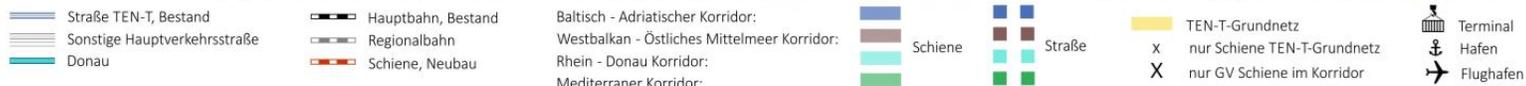


# Die Steiermark im Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-T)



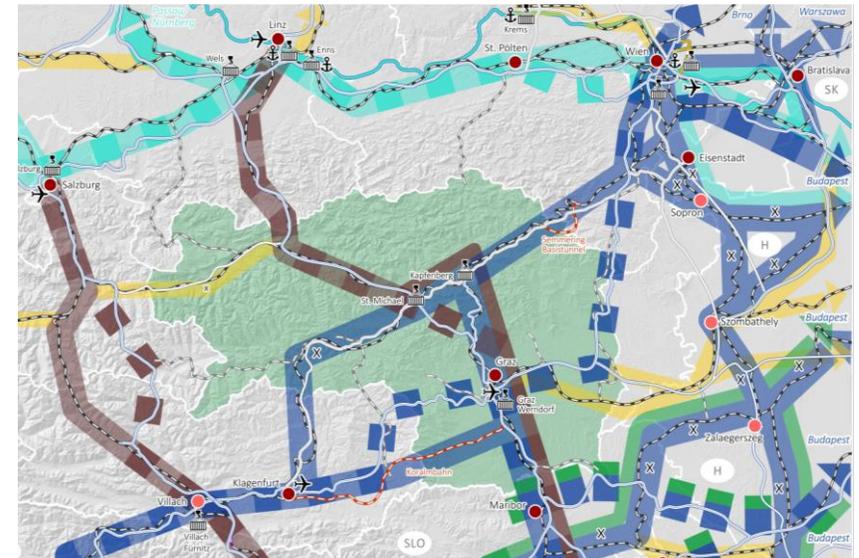
## ► TEN-T-Kernnetz-Korridore:

- Baltisch-Adriatischer Korridor
- Westbalkan Korridor
- (Mediterraner Korridor
- Rhein-Donau-Korridor)



- ▶ **Steiermark ist ein wichtiger Wirtschafts- und Industriestandort in Österreich**
  - 2019 wurden
    - 12,3 Mio. t importiert (20 Mrd. EUR)
    - 10,2 Mio. t exportiert (26 Mrd. EUR)
- ▶ **Industrie ist hauptsächlich exportorientiert**
  - Durch die Lage der Steiermark in den Alpen fließen Import-, Export- und Transitströme über die Alpenübergänge Pyhrn- Schober, Semmering und Wechsel
- ▶ **Pyhrn-Schoberpass ist der wichtigste Alpenpass der Steiermark**
  - Straßengüterverkehr nahm in den letzten 15 Jahren stark zu
  - Schienengüterverkehr rückläufig

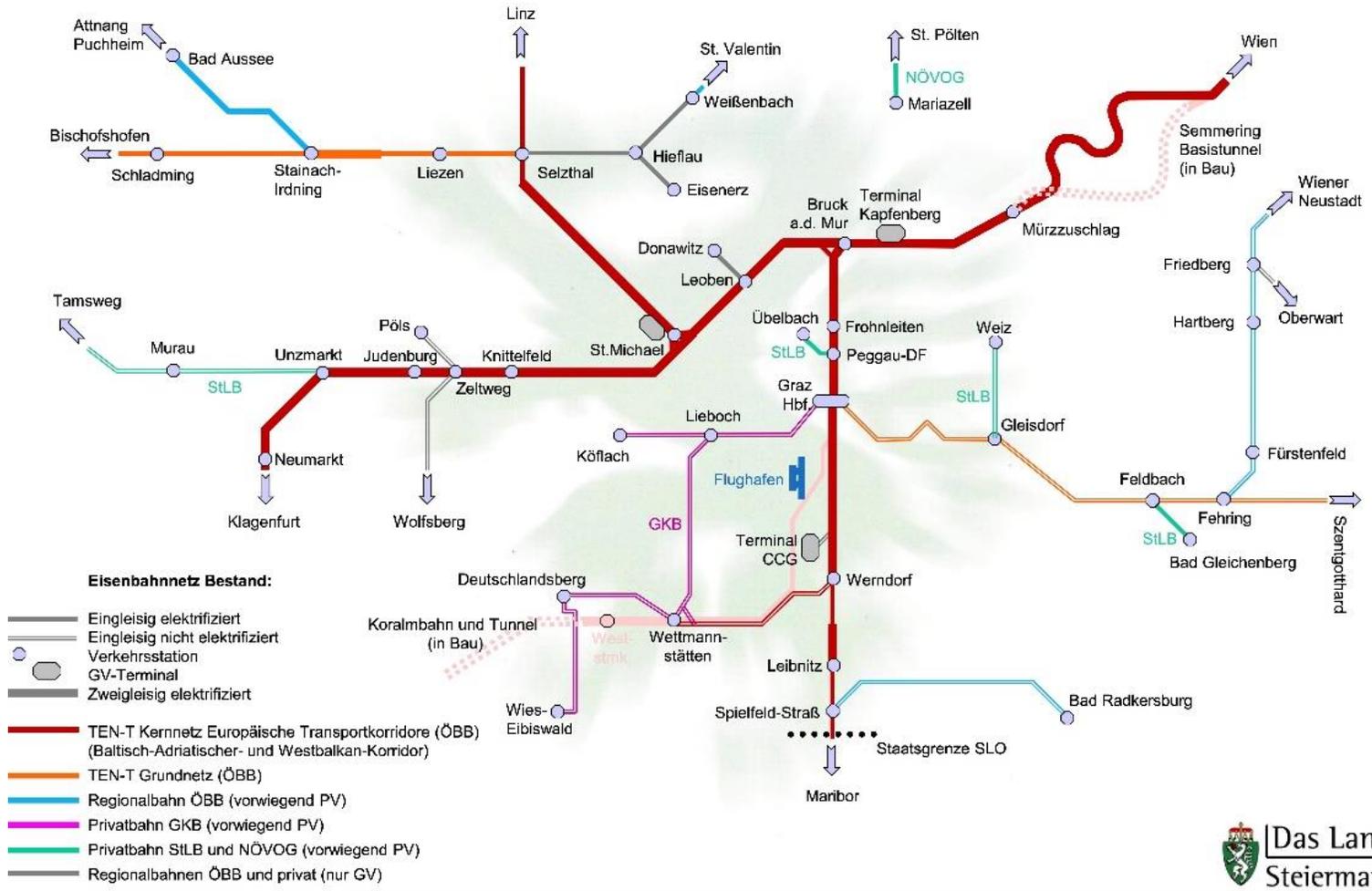
TEN-T-Kernnetz-Korridore



Transportierte Ladung Schoberpass

| Mio. t  | 2004 | 2019 | 2004-19 |
|---------|------|------|---------|
| Straße  | 14,6 | 20,3 | +39%    |
| Schiene | 5,4  | 5,0  | -6%     |

Quelle: BMVIT, Alpenquerender Güterverkehr

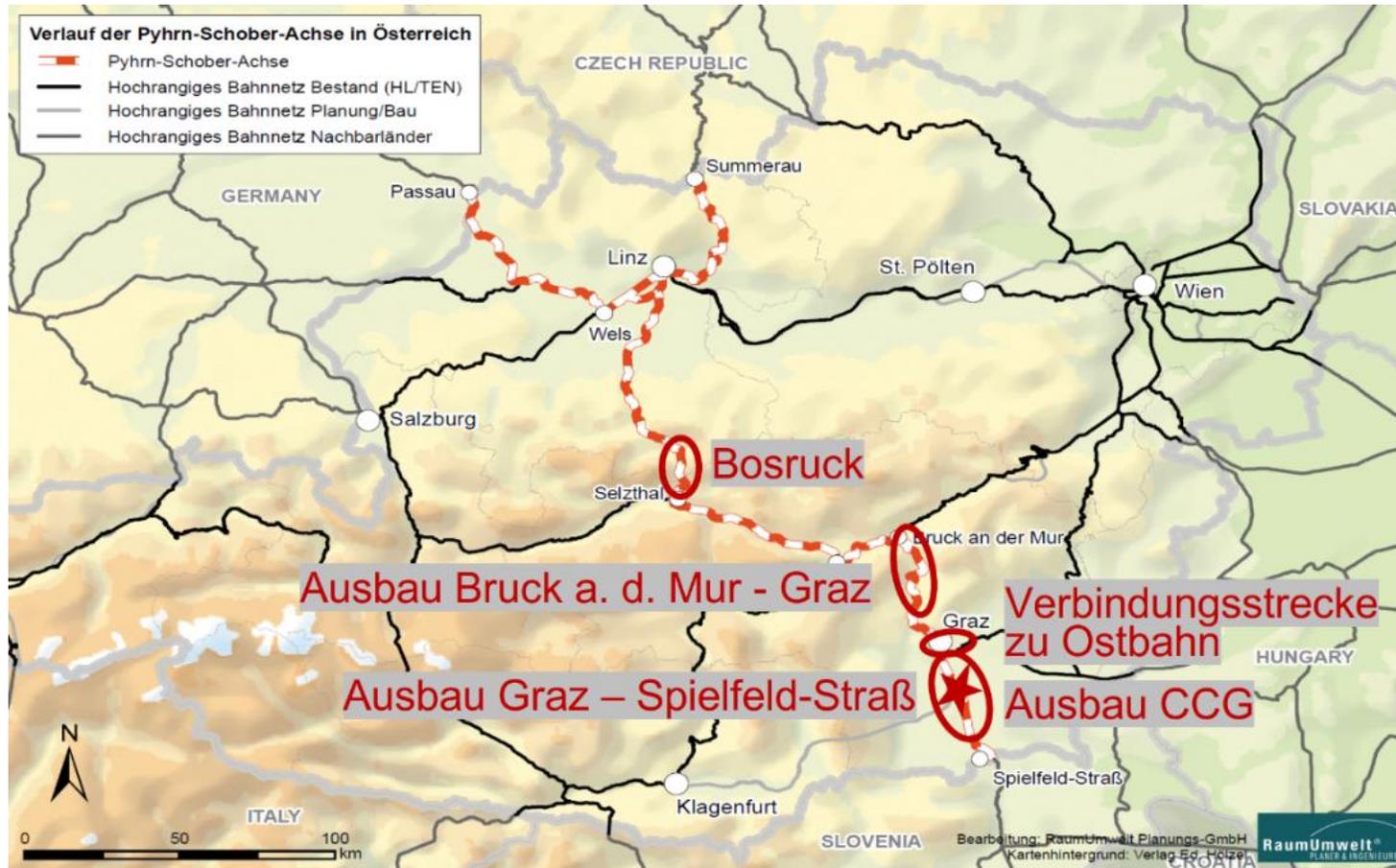


## Engpässe:

Fehlende Verbindungen und Kapazitätsengpässe im Hauptschienennetz

- Pyhrn-Schober-Achse, Bosrucktunnel: Rampe 21‰ steil, keine schweren Güterzüge, z.T. eingleisig
- Kapazitäten Bruck/Mur-Graz-Spielfeld-Maribor: mit Eröffnung Koralmbahn mehrere Strecken zusammen: Südbahn, Pyhrn-Schober, Regionalverkehr
- Kapazitäten im Cargo Center Graz-Werndorf (CCG) Terminal: erwarteter Anstieg des Frachtaufkommens durch Koralmbahn
- Fehlende Verbindung Koralmbahn - Steirische Ostbahn: dzt. eingleisig, Diesel Graz - Szentgotthárd (HU)

Der Steiermark fehlt eine leistungsfähige Bahnverbindung von den Wirtschaftszentren Mittel- und NW-Europas nach SO-Europa, v.a. Häfen Koper und Rijeka sowie in die östliche Adria- und in die Westbalkanregion.



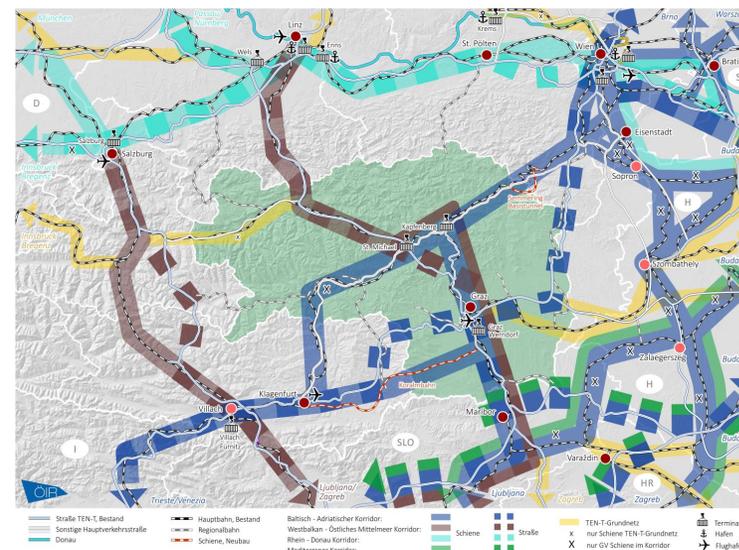
## Beseitigung der Engpässe:

- Bau des neuen Bosrucktunnels mit flachen Rampen (max. 12,5 %, derzeit Südrampe 21 %)
- Ausbau der Bahnstrecke Bruck/Mur-Graz-Spielfeld-Maribor
- Erweiterung des Cargo Center Graz Terminals (CCG), Kapazität 230.000 TEU → 500.00 TEU
- Eisenbahn-Neubaustrecke zwischen der zukünftigen Koralmbahn und der Steirischen Ostbahn

| AKTION/MASSNAHME                                                                  | VERANSCHLAGTE KOSTEN                                                                                 | ZEITHORIZONT |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| A.1 Bau des neuen Bosrucktunnels                                                  | 1,5 Mrd. EUR                                                                                         | 2040         |
| A.2 Ausbau der Bahnstrecke Bruck/Mur-Graz-Spielfeld-Maribor                       | Eine klare Abschätzung der Kosten ist aufgrund der noch unklaren Projektvorgaben noch nicht möglich. | 2040         |
| A.3 Erweiterung des Terminals Cargo Center Graz-Werndorf (CCG)                    | 97 Mio. EUR                                                                                          | 2030         |
| A.4 Neubaustrecke zwischen der zukünftigen Koralmbahn und der Steirischen Ostbahn | 850 Mio. EUR                                                                                         | 2040         |

# Herausforderungen bei der Umsetzung

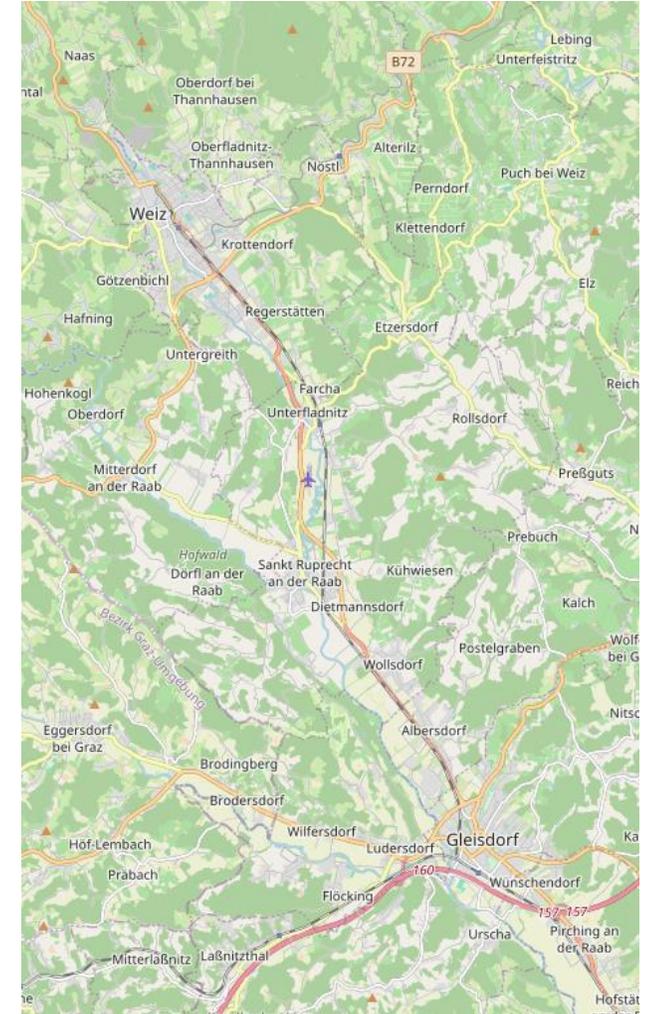
- ▶ Inbetriebnahme der Koralmbahn Ende 2025 unterstreicht Handlungsbedarf
- ▶ Finanzierungsengpässe für Investitionen in die Bahninfrastruktur bzw. gegenwärtig veranschlagte, lange Umsetzungszeiträume
- ▶ Angesichts der Zeiträume für Planung und Bau von Schieneninfrastruktur (bis zu 20 Jahre) müsste mit der Planung bereits jetzt begonnen werden
- ▶ Hauptentscheidungsträger BMK und ÖBB-Infrastruktur AG müssen von Dringlichkeit der Maßnahmen überzeugt werden → Aufnahme in 5-jährigen ÖBB-Rahmenplan wichtig



- ▶ Die steirischen Haupteisenbahnstrecken und internationalen Korridorstrecken sind noch nicht ausreichend für den generell zunehmenden Güterverkehr ausgebaut
- ▶ Vom Lückenschluss und der Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Hauptschienennetz profitieren auch die Wirtschaftsstandorte am nachrangigen Netz
- ▶ Größte Herausforderung für die Umsetzung ist der Geldmangel für Investitionen in die Bahninfrastruktur und die Verschiebung von Investitionen

- ▶ **Deutschland wichtigster Handelspartner der Steiermark:**
  - 30 % der steirischen Exportmengen (Tonnen) haben Ziel in Deutschland
  - 40 % der steirischen Importmengen (Tonnen) kommen aus Deutschland
- ▶ **Verlagerungspotenziale Straße → Schiene analysiert**  
Produkte, die geeignet sind auf Schiene transportiert zu werden, derzeit aber (auch) auf der Straße fahren
- ▶ **Potenzial v.a. bei Import und Export von Massengütern, geeignete Produktgruppen:**
  - Landwirtschaftliche Produkte
  - Eisenerz, Metallrohstoffe
  - Holz- und Holzprodukte, Papier und Zellulose, Altpapier
- ▶ **Rund 30% der über die Pyhrnautobahn geführten Güter könnten theoretisch auf die Bahn verlagert werden**

- ▶ **Unternehmensbefragung Region Gleisdorf – Weiz, Empfehlungen:**
  - Grundsätzlich hohe Zufriedenheit mit den Angeboten der Bahn (Bestandskunden)
  - Grundlegendes Bedürfnis die Leistungen der Bahn europaweit weiterzuentwickeln  
Weiterentwicklung eines effizienten u. **interoperablen Schieneninfrastrukturnetzes** in ganz Europa (ETCS, etc.)
  - europaweit multimodale Dienste mit starker Kundenorientierung, leicht zugängliche **Buchungs- und Monitoring-Plattformen**
  - innovatives, modernes **Wagen- und Traktionsmaterial** (digitale automatische Kupplung, HELROM)
  - Schaffung gleicher **Wettbewerbsbedingungen** zwischen Straßen- und Schienengüterverkehr (externe Kosten)
  - attraktive multimodale Angebote, **Gütertransportkapazitäten („Trassen“)**, insb. bei Fahrten in/durch Ballungsraum Graz
  - Auf regionaler und urbaner Ebene: logistische Maßnahmen v.a. „erste und letzte Meile“ der Gütertransporte für den Kombinierten Verkehr, neue Transportorganisationsformen mit kleinräumigen Umschlagsmöglichkeiten und Transportgefäßen



# Lösungen auf der „ersten und letzten Meile“ im Güterverkehr

- ▶ **Finanzielle Chancengleichheit für Anschlussbahnen:**
  - Kosten ASB von Unternehmen zu tragen, Förderungen BMK
  - Anbindung von Betrieben an öffentliches Straßennetz sowie Erhaltung von öffentlicher Hand getragen
  - Lkw-Maut nur auf hochrangigem Straßennetz, Schienengüterverkehr: Infrastrukturbenützungsentgelt auf allen Strecken
- ▶ **Ausrichtung von Flächenwidmungsplanung auf Anschlussgleiszugang:**
  - Ausweisung von Betriebsgebieten und Logistikflächen im Nahbereich von Bahnstrecken
- ▶ **Attraktivierung Einzelwagenverkehre und KV durch Automatisierung, Digitalisierung:**
  - Logistikoptimierung, Informationsverfügbarkeit und Steuerung (z. B. Sendungsverfolgung, zuverlässig planbare Abfahrts- und Ankunftszeiten)
  - europaweite Umsetzung der Digitalen Automatischen Kupplung
  - Ausbau Verlademöglichkeiten, Anschlussbahnen, Terminals
  - innovatives Wagenmaterial und Logistikdienstleistungen
- ▶ **Infrastrukturausbau für Güterverkehr in Ballungszentren:**
  - Schieneninfrastruktur auszubauen, um trotz dichtem Personenverkehr Kapazitäten für Güterverkehr bereitzuhalten

# Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr

- ▶ **ungleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße:**
  - Lkw-Maut nur auf auf 1 % des europäischen Straßennetzes, Schienengüterverkehr: Infrastrukturbenützungsentgelt für jeden km
  - Schienengüterverkehr verursacht in Ö um Faktor 3,6 weniger externe Kosten als Straßengüterverkehr, externe Kosten - Schadstoffe, Lärm, Flächenverbrauch, Unfälle, Gesundheitsfolgekosten - nicht entsprechend angerechnet (EU: Straßengüterverkehr 195 Milliarden EUR externe Kosten, Schienengüterverkehr: 5,4 Milliarden EUR)
- ▶ **Lkw gegenüber Schiene wesentlich konkurrenzfähiger:**
  - fehlende Kostenwahrheit, hohe Flexibilität im Straßenverkehr, geringerer Organisationsaufwand, niedrigere Personalkosten → niedrigere Transportkosten

- ▶ stärkere Internalisierung externer Kosten des Lkw-Verkehrs durch Ökologisierung Straßenbenutzungsgebühren
- ▶ Ausdehnung Lkw-Maut auf Landes- und Gemeindestraßen (in Ö derzeit nur Autobahnen und Schnellstraßen)
- ▶ Sozialstandards:
  - Abbau von Sozialdumping der Lkw-Lenkenden
  - strengere Kontrollen zur Einhaltung von Sozialstandards
- ▶ Abschaffung Dieselprivileg → Anheben Mineralölsteuer auf Niveau von Superbenzin
- ▶ Ausbau Schieneninfrastruktur: Kapazitätsengpässe im europäischen Schienennetz reduzieren, langfristige Finanzierung von Bahninfrastruktur-Projekten sicherstellen
- ▶ leichtere Zugänglichkeit zum System Schiene für verladende Unternehmen → Ausweitung regionaler Anschlüsse
- ▶ Effizienzsteigerungen im Bahnsektor:
  - Abschaffung technischer und bürokratischer Hürden für Bahntransporte innerhalb der EU und internationale Standardisierung
  - Förderung und Nutzung technologischer Fortschritte für den Bahngüterverkehr

## MASTERPLAN Güterverkehr Steiermark

Weitere Informationen:

Wolfgang Neugebauer ▪ [neugebauer@oir.at](mailto:neugebauer@oir.at) ▪ 01 533 87 47-53

Stephanie Kirchmayr-Novak ▪ [kirchmayr-novak@oir.at](mailto:kirchmayr-novak@oir.at) ▪ 01 533 87 47-25

ÖIR GmbH, 1010 Wien, Franz-Josefs-Kai 27

[www.oir.at](http://www.oir.at)