



Wettbewerb und Regulierung im Schienenverkehrsmarkt

Herausforderungen des Einzelwagenverkehrs

Einführung und Problemstellung

DI Walter Brenner, Unternehmensberater und Studienautor „Beihilfenoptimierung im Einzelwagenverkehr“, beschäftigt sich in seinen Ausführungen mit den Wagenmanipulationsleistungen, dem Verschubbedarf, der internationalen Problematik der ersten und letzten Meile, den Anschlussbahnen und den Maßnahmen, derer es bedarf, damit der Schienengüterverkehr und insbesondere der Einzelwagenverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähiger werden könnte. Im Weiteren wird auf die Preisbildung - Deckungsbeiträge versus Vollkosten – und die Optimierung des Einzelwagenverkehrs sowie die Herausforderungen für entsprechende Entscheidungen eingegangen.

Die Zukunft des Einzelwagenverkehrs

Mag. Roland Schuster, Leiter der Abteilung „Infrastrukturfinanzierung – ökonomische Angelegenheiten der Eisenbahn“ im bmvit, erläutert in seinen Ausführungen die Überlegungen des bmvit im Hinblick auf die Maßnahmen zur Förderung des Einzelwagenverkehrs. Der Einzelwagenverkehr wird seit Dezember 2012 durch das Schienengüterverkehrsförderprogramm unterstützt und läuft bis inklusive 2017. Die Präsentation beinhaltet insbesondere auch Überlegungen im Hinblick auf den Zeitraum ab 2018.

Die Zukunft des Einzelwagenverkehrs aus Sicht der EU-Kommission [Vortrag auf Englisch]

Julie Buy, MA, Europäische Kommission, presents a study on Single Wagonload Traffic in Europe published in 2015 by the EC where were underlined the challenges, prospects and policy options. Following the conclusions of this study, EC launched two other studies on the Last mile infrastructure. The preliminary results of those studies and the next steps will be presented. In addition, some considerations for improvement of the freight transport will be presented. Finally a state of play of the evaluation on the Rail Freight Corridors will be given.

Möglichkeiten der Stärkung des Einzelwagenverkehrs – die Ausgangslage in Österreich und Deutschland

Prof. Dr. Urs Kramer, Universität Passau, geht in seinem Vortrag nach einer kurzen Darstellung der Bedeutung dieses Verkehrsbereiches auf die rechtlichen Grundlagen für den Einzelwagenladungsverkehr und ihre konkreten Auswirkungen ein. Den Ausgangspunkt bildet dabei die Richtlinie 2012/34/EU und deren rechtliche Umsetzung in Österreich sowie in Deutschland. Sodann wird anhand konkreter Fördermaßnahmen in beiden Ländern die daraus folgende praktische aktuelle Rechtslage vorgestellt, bevor der Vortrag mit einer zusammenfassenden Beurteilung der rechtlichen Grundlagen und, wo nötig, dem Aufzeigen vom Handlungsbedarf zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs schließt.

Bedeutung des Einzelwagenverkehrs und Zukunftsperspektive

Ferdinand Schmidt, Vorstand der Rail Cargo Austria AG, beleuchtet in seinem Vortrag die Entwicklung und Bedeutung des Einzelwagenladungsverkehrs sowohl auf der nationalen Ebene, als Standortsicherung für die kleinteilig organisierte österreichische Wirtschaft, als auch für den europäischen Warenaustausch von großen Industriekunden. Die unterschiedlichen Produktionssysteme heutiger EVU und deren Vernetzung mit regionalen und internationalen Partnern werden am Beispiel der Rail Cargo Group analysiert. Hindernisse, Entwicklungschancen und die Zukunftsstrategie der Rail Cargo Group sowie die Vorteile des gemeinsamen Produktionssystems Xrail werden im Schlussteil dargestellt.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen des Einzelwagenverkehrs aus der Sicht eines Privaten

Mag. Christian Hann, Geschäftsführer der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH, behandelt in seinem Vortrag die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Einzelwagenladungsverkehr und die Gründe weshalb die Erbringung dieser Verkehrsart derzeit für private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nur schwer durchführbar ist. Des Weiteren werden Lösungsansätze und Maßnahmen dargestellt, wie der Einzelwagenladungsverkehr kosteneffizient gestaltet werden könnte und welche Rolle bzw. Kooperationsmöglichkeiten private EVU dabei einnehmen könnten.

Herausforderung im Einzelwagenverkehr für einen Privaten

DI Peter Brandl, Leiter des Geschäftsfeldes Verkehr bei der Salzburg AG, beleuchtet in seinen Ausführungen die politisch dringend notwendige Ökologisierung, die fast ausschließlich mit der E-Mobilität in Zusammenhang gebracht wird und die Vision der „Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene“. Auch betrachtet er kritisch die Bedingungen mit denen die Bahnen im Bereich der letzten Meile zu kämpfen haben (wie etwa erhebliche Kosten, fehlende Anschlussbahnen, falsche Raumordnungspolitik, erheblicher bürokratischer Aufwand und skeptische Kunden) und weist darauf hin, dass ohne Änderungen die Anschlussbahn weiter an Bedeutung verlieren und die Bahn als gesamtes nur noch im Langstrecken- und Containerverkehr tätig sein wird.