

Ökonomische Wettbewerbsfähigkeit durch ökologische Transporte im Schienengüterverkehr

Johann GARTLEHNER, Werner PETRISCH

Johann Gartlehner, Dipl. Ing. Werner Petrisch, ÖBB GV Anlagenmanagemet, Gauermannasse 2-4, 1010 WIEN, johann.gartlehner@gv.oebb.at

THEMENSCHWERPUNKTE

EU-Erweiterung; volkswirtschaftlicher Nutzen des Schienenverkehrs; verursachergerechte Kostenzuschreibung; Verkehrspartnerschaften.

1. VORWORT

Die Europäische Union ist heute eine sehr hoch entwickelte integrierte Gemeinschaft mit gemeinsamen Wettbewerbsregeln und einer schon weitgehenden Währungsunion, einer zunehmenden Harmonisierung der Justiz und der inneren Verwaltung.

Die Beitrittsverhandlungen wurden daher zunächst mit jenen 6 Beitrittswerbern eingeleitet, die bereits die größten Fortschritte bei der Schaffung dieser Voraussetzungen gemacht haben.

2. CHANCEN

Als Vorteile für alte und neue Mitglieder sind insbesondere der Friede unter ihren Mitgliedern, die wirtschaftliche Expansion durch den Binnenmarkt und die volle Freizügigkeit für Güter, Menschen und Kapital zu nennen. Damit verbunden ist der

- Wegfall der tarifären und nicht tarifären Handelshemmnisse
- neue Absatzmöglichkeiten durch mittelfristige Steigerung der Kaufkraft
- grenzüberschreitende Kooperation durch Interreg Programme
- Angleichung der Wettbewerbsbedingungen, höhere Rechtssicherheit
- Eliminierung der politischen Risiken

3. RISIKEN

- Enorme Steigerung des Güterverkehrs auf der Strasse durch (Transport) Kostenniveaus (im Durchschnitt liegen die Personal-, Energie- und Transportkosten 10-40% unter österr. Vergleichswerten)
- Gefahr des Fördergefälles (im Falle einer Investition in den MOEL können hohe Förderungen in Anspruch genommen werden, die in Österreich mit Ausnahme des Ziel-1 Gebietes Burgenland nicht zur Verfügung stehen.
- Migration (es besteht die Gefahr, dass durch Pendler oder auswandernde Arbeitskräfte nicht nur der Güterverkehr, sondern auch der Personenverkehr auf der Strasse enorm zunimmt)

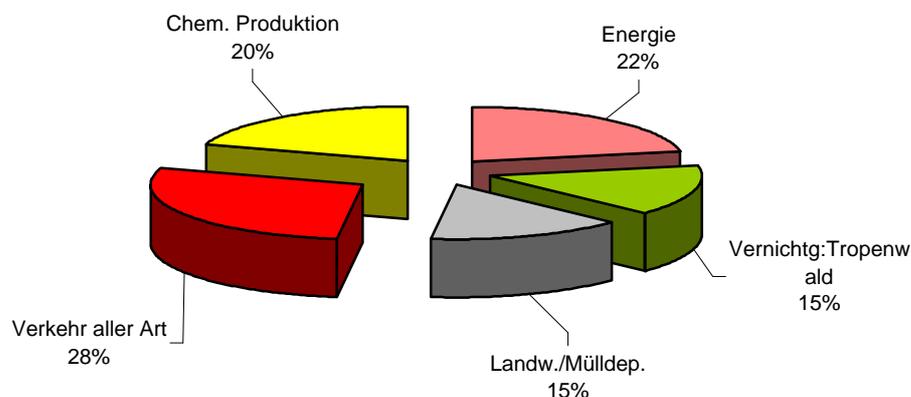
4. ÜBERLEGUNG

Volkswirtschaftlich gesehen verursachen die steigenden Transporte immer grössere ökologische Schäden, die als sogenannte externe Kosten ihren Niederschlag finden, dem gegenüber steht jedoch das Toronto und Kyotoabkommen, daß bis 2010 eine 13%ige Schadstoffreduktion vorsieht. Industrie und Haushalt haben dazu schon sehr viel positives beigetragen, einer der Hauptverursacher von Treibhauseffekt ist nach wie vor der Strassen- und Flugverkehr.

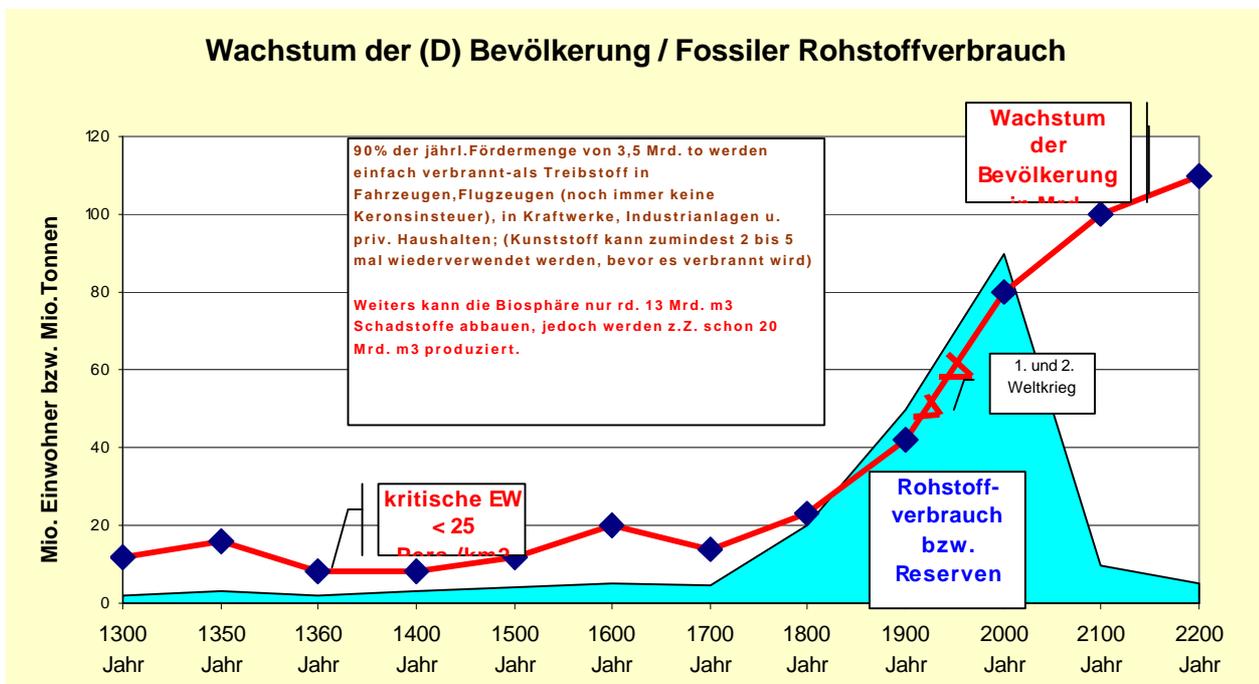
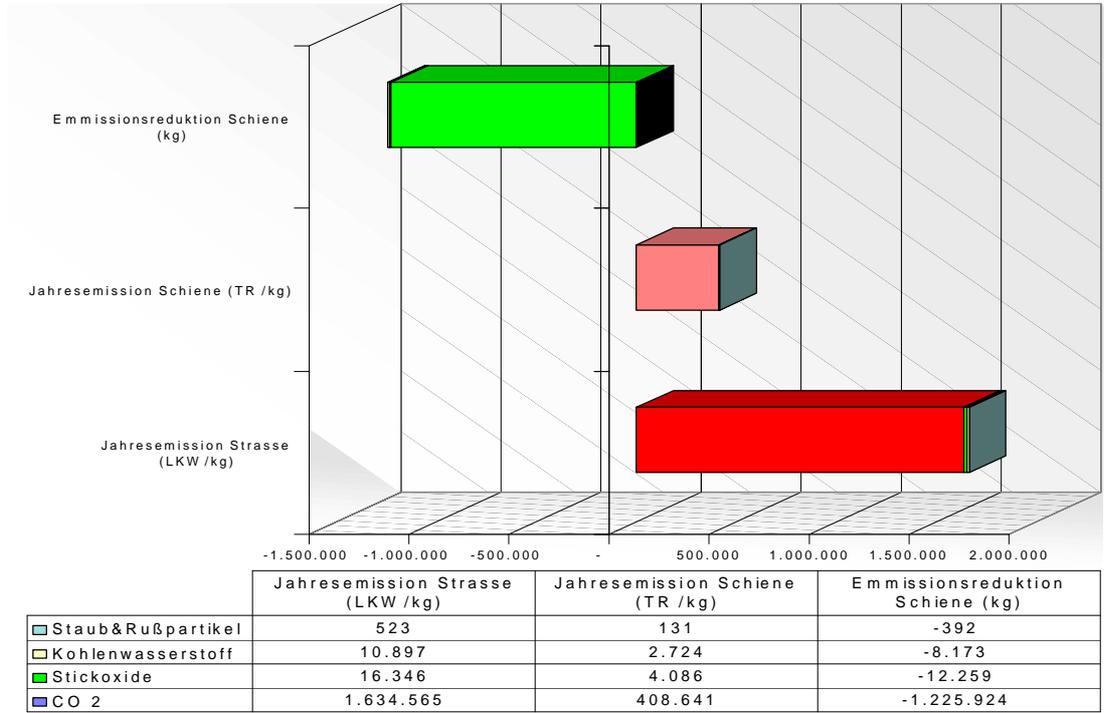
Die Vorteile der Schiene gegenüber der Strasse liegen nicht nur in der wesentlichen Reduktion der Verkehrsflächen, sondern auch beim Energieverbrauch der nicht einmal $\frac{1}{4}$ gegenüber Strassenfahrzeugen beträgt.

Beachtet man die nachstehende Grafik, sind Alternativen absolut wünschenswert.

Verursacher von Treibhauseffekt



**Öko-Kennzahlen vermeidbare Emissionen
Schiene / Strasse bezogen auf Transporte einer
Nebenbahn mit rd. 100.000 Jahrestonnen auf
eine Streckenlänge von 50 km Streckenlänge**



5. FAZIT

Ökonomische Partnerschaft zwischen Schiene und Strasse kann nicht nur volkswirtschaftlich sinnvoll sein, sondern bei verursachergerechter Zuschreibung der externen Kosten auch betriebswirtschaftliche Vorteile bieten.