

# Baustelle Europa: Infrastrukturprobleme und ihre Auswirkungen auf den Industriestandort Österreich

Alexander Klacska  
Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr  
Siegfried Menz  
Obmann der Bundessparte Industrie

21. Mai 2024

# Infrastruktur - Verkehrsnetze

Eine verlässliche und leistungsfähige Infrastruktur ist Voraussetzung für die globale oder regionale arbeitsteilige Wirtschaft und für die Realisierung des Wachstumspotentials an bestehenden und neuen Standorten

**Baustelle Europa** -im hochrangigen europäischen Verkehrsnetz sollte nicht in nationalen Grenzen gedacht werden.

Die Idee der transeuropäischen Verkehrsnetze **TEN-V** wurde vor 10 Jahren entwickelt. Mit stufenweiser Realisierung: Kernnetz (2030) - erweitertes Kernnetz (2040) und Gesamtnetz (2050).

Die für Österreich direkt relevanten **Korridore** im TEN-Kernnetz (2030) und erweiterten Kernnetz (2040) sind:

- Baltisch/Ostsee - Adriatische Korridor (Südstrecke- inkl. Nordbahn)
- Skandinavisch - Mediterrane Korridor (Brennerkorridor)
- Rhein - Donau Korridor (Weststrecke inkl. Ostbahn)
- Orient - Ostmediterrane Korridor (Nordbahn und Ostbahn)
- Alpen - Westbalkan Korridor (Tauern und Pyhrn-Schober Achse)

Der aktuelle Fachentwurf zum **Zielnetz 2040** orientiert sich am TEN-V und bildet die langfristige Strategie zum **Ausbau des Bahnnetzes in Österreich** ab.

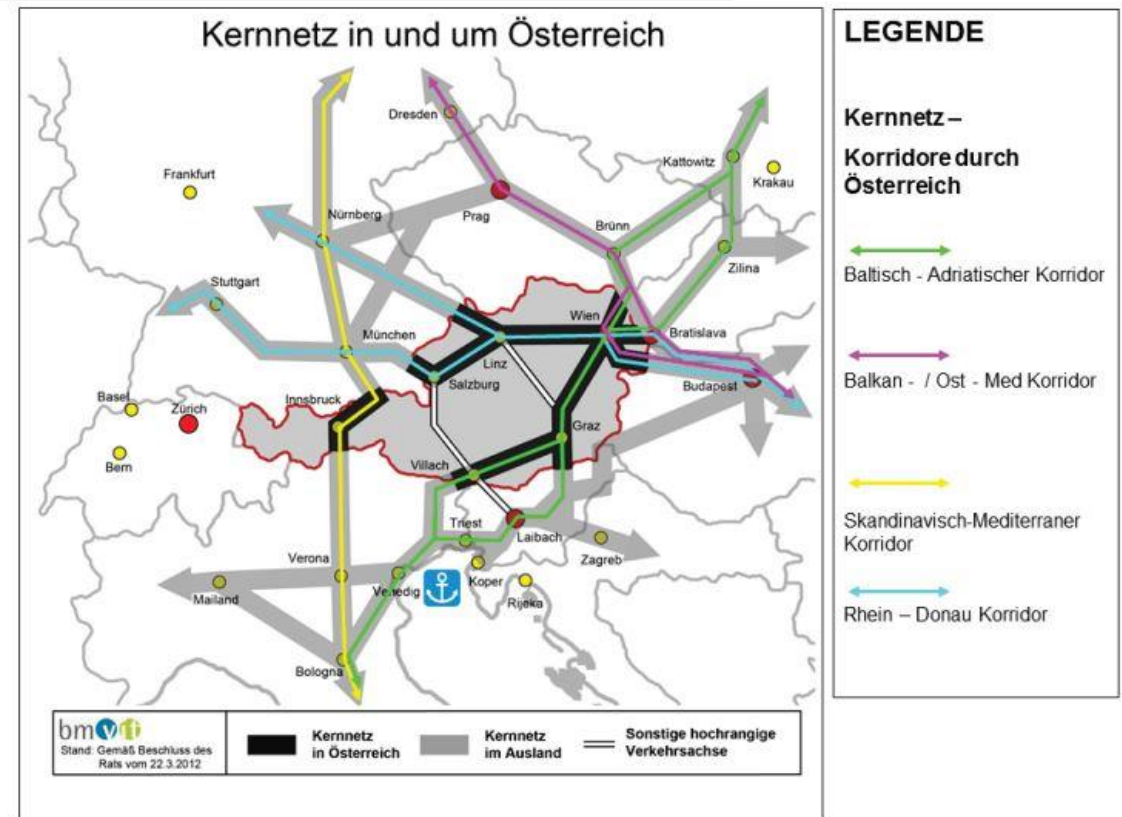


Abbildung 1: Kernnetz und Kernnetzkorridore im Umfeld Österreichs

# Schienengüterverkehrskorridor: Rhein - Donau - RFC 9

## Generalsanierung der Bahninfrastruktur in Deutschland bis 2030

Die Trasse des Rhein-Donau-RFC 9 stellt die wichtigste Ost-West-Verbindung quer durch Kontinentaleuropa dar.

2026: Modernisierung der wichtigsten Bahnverbindungen mit „Österreich - B a u s t e l l e“ in zwei Abschnitten:

Nürnberg - Regensburg/Obertraubling - Passau  
6. Februar - 10. Juli und 10. Juli - 11. Dezember 2026

**Voll- und Teilsperren** im gesamten Baustellenbereich

- hoher **Umleitungsbedarf**
- unzureichende **Kapazitäten** in den **Ausweichrouten**
- erhebliche **Transportzeitverlängerungen**
- beträchtliche **Betriebsmehrkosten**

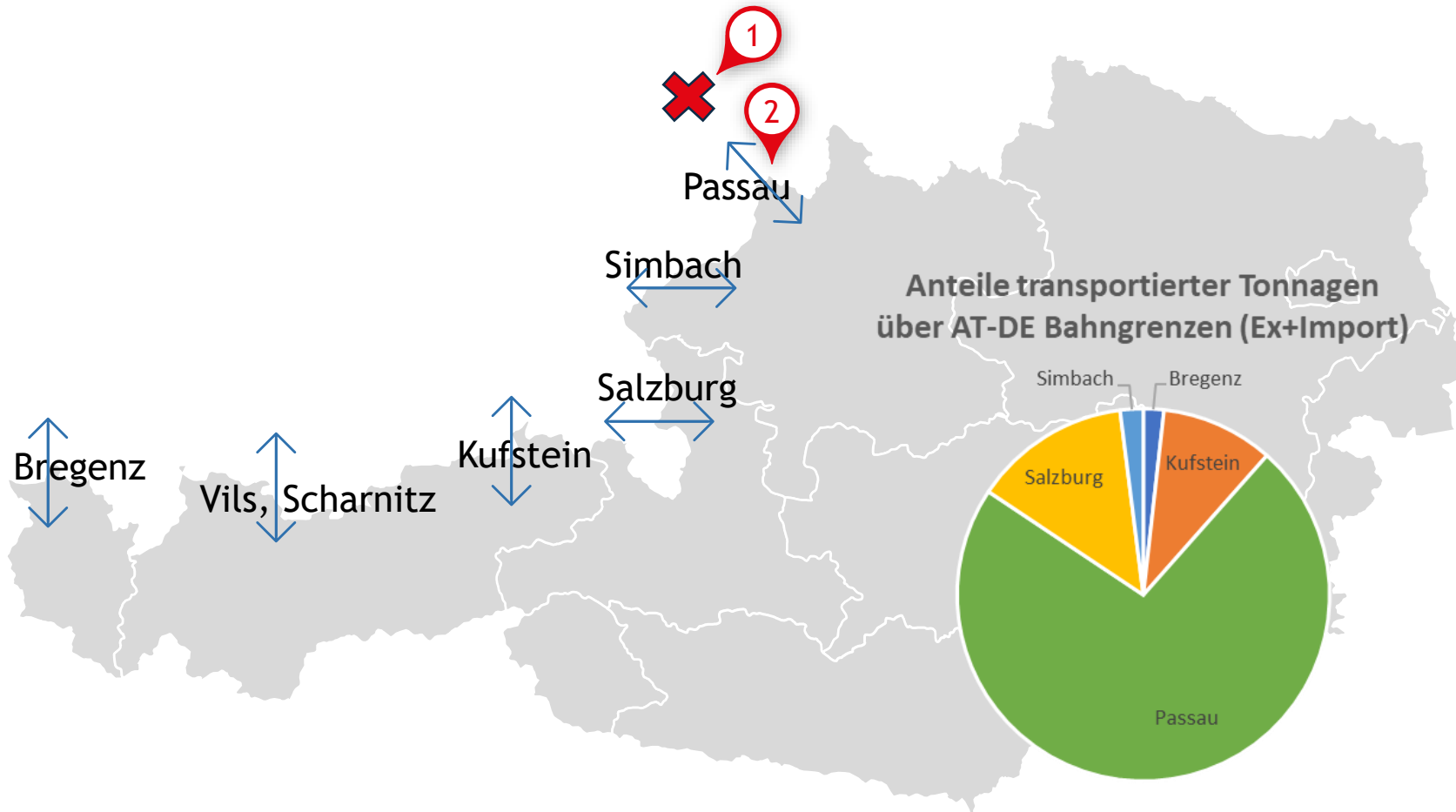
**Umleiterstrecke** sind teilweise auf Grund von Beschränkung der Zuglänge/-gewicht und des hohen Aufkommens im Personenverkehr **nicht ausreichend**.



Quelle: © BigBlues | stock.adobe.com

# Schiengüterverkehr: Österreich - Deutschland

Bedeutung des Grenzübergangs - Aufkommen



1

Die Totalsperre liegt im Verlauf der Bahnstrecke über den Bahngrenzübergang Passau

2

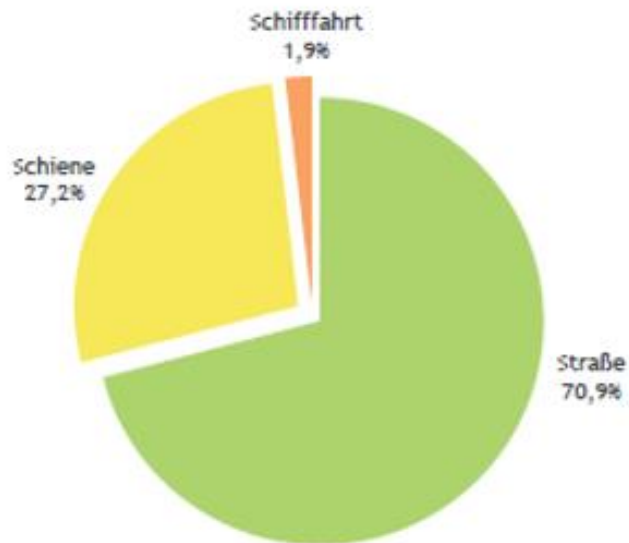
Dieser Grenzübergang ist für Österreich sehr bedeutend:

73 % der importierten und exportierten Bahntonnen über Passau abgewickelt (2022)

# Bedeutung des Schienengüterverkehr

Modalsplit 2021 und hauptbetroffene Gütergruppen der Bahnsperre in Deutschland

Anteile der Transportleistung



Quelle: Statistik Austria; eigene Darstellung

- Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr
- Metalle & Halbzeuge
- Kokerei & Mineralölerzeugnisse
- Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse
- sonstige Güter
- Fahrzeuge, Maschinen
- Holz, Papier
- Chemische Erzeugnisse

# Handelspartner Nr. 1 und wichtiges Transitland

## Stabilitätserfordernis in der verbindenden Verkehrsinfrastruktur

- Deutschland ist mit ca. 30 % Anteil mit Abstand wichtigster Handelspartner von Österreich - sowohl im Export als auch im Import.

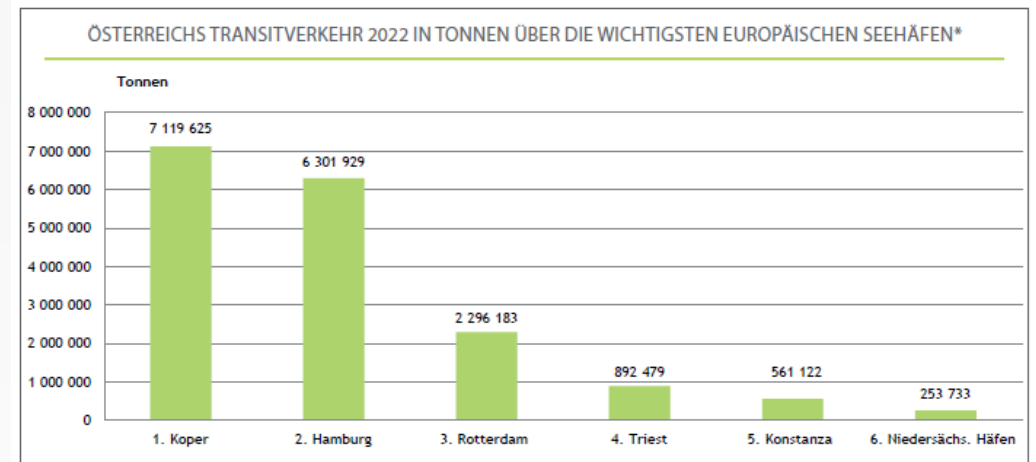
Die 10 wichtigsten Exportländer in 1000 Euro		Anteil (%) an Welt	
1 Deutschland	58 504 111	29,2	
2 Vereinigte Staaten	14 743 677	7,4	
3 Italien	12 362 221	6,2	
4 Schweiz	9 957 421	5,0	
5 Belgien	7 481 610	3,7	
6 Polen	7 344 731	3,7	
7 Ungarn	7 272 094	3,6	
8 Frankreich	7 246 652	3,6	
9 Tschechische Republik	7 155 615	3,6	
10 Vereinigtes Königreich	5 447 218	2,7	

Die 10 wichtigsten Importländer in 1000 Euro		Anteil (%) an Welt	
1 Deutschland	63 848 100	31,7	
2 China	15 162 034	7,5	
3 Italien	12 904 761	6,4	
4 Schweiz	10 276 270	5,1	
5 Tschechische Republik	8 327 012	4,1	
6 Vereinigte Staaten	7 917 108	3,9	
7 Polen	6 646 616	3,3	
8 Niederlande	5 493 853	2,7	
9 Frankreich	5 320 496	2,6	
10 Ungarn	5 019 085	2,5	

Quelle: Statistik Austria

- Entsprechend unabdingbar sind gut funktionierende Verkehrsverbindungen zwischen Österreich und Deutschland.

- Deutschland ist wichtiges Transitland für Transporte mit anderen Handelspartnern zB in Nordeuropa, Westeuropa und Nordamerika.
- Hafen Hamburg ist der Seehafen mit der zweitmeisten Umschlagsmenge von Waren von/nach Österreich. Für den österreichischen Container-Umschlag ist Hamburg sogar der wichtigste Hafen.



\* ohne Bremische Häfen, Rijeka, Antwerpen: keine Daten verfügbar

Quelle: Internationale Wochenzeitung Verkehr, Wien

# Verkehrserhalt für den Güterverkehr muss im Zentrum stehen

## Verhandlungen - Forderungen

Seit vielen Monaten intensive Verhandlungen der ÖBB Infra mit dem deutschen Netzbetreiber DB InfraGO. Aufgrund des rigiden Baustellenmanagements und der in diesem Streckenabschnitt schwierigen Topografie besteht ein sehr enger Handlungsspielraum für die Akteure.

- Initiative ÖBB Infra
  - „Österreichische (Teil-) Lösung“ - Kapazitätsmanagement
- Nationale Forderungen
  - EisenBG-Novelle - dringende Änderung in Richtung Kapazitätswidmung für den Güterverkehr
  - Rechtsgrundlage schaffen - kurzfristige Ausnahmen von Fahrverboten, wenn auf die Straße verlagert werden muss
- Europäische Forderung
  - Konsultations- und Überwachungsmechanismus bei Sanierungs- und Instandhaltungsarbeiten im hochrangigen Schienennetz - Vermeidung langer Bauzeiten und Schienennetz-Ausfällen
  - Vorausschauendes und steuerndes Kapazitätsmanagement auf Ausweichrouten sowie Monitoring der Mehrkosten auf EU-Ebene
- Kompensationsleistungen
  - Rechtsrahmen auf nationaler und europäischer Ebene für Kompensationsleistungen
  - Erlassung der Trassenentgelte für die Umleitungsstrecken



Quelle: © BigBlues | stock.adobe.com

# Was braucht es noch ?

## Forderungen an die Österreichische Verkehrsinfrastruktur-Politik

Die Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr sind so zu gestalten, dass sie bei den Akteuren, nämlich der verladenden Wirtschaft wie auch der Verkehrswirtschaft, Zuspruch finden, verkehrsträgerübergreifend Transporte durchzuführen. Wichtig - trimodale Verknüpfung von Straße, Schiene und Wasserstraße im Sinne der Komodalität.

Dem Güterverkehr auf der Schiene muss mehr Gewicht gegeben werden.

- freie Trassen exklusiv für den Schienen-Güterverkehr auf Basis der erforderlichen Kapazitäten
- Förderung des Kombinierten Verkehrs
- Österreichweite Terminal Strategie
- Lückenschluss im übergeordneten Straßennetz



# Was braucht es noch ?

## Forderungen an die Europäische Verkehrsinfrastruktur-Politik

Die Effizienz in einem europäischen Schienennetz und die volle Entfaltung der österreichischen Infrastrukturentwicklung ist erst dann gegeben, wenn auch in entfernten Knoten und Kanten eine optimale Funktionsweise sichergestellt ist.

Alle Mitgliedsstaaten im jeweiligen Korridor gefordert, mit vergleichbaren Planungs- und Finanzierungsinstrumenten ihre Schieneninfrastruktur zu entwickeln.

- Verpflichtende Rahmenplanung nach öst. Vorbild (Zielnetz) in anderen Mitgliedstaaten
- Europäische Terminal Strategie: Mindeststandards + längere Betriebszeiten
- EU-Infrastrukturfonds zur Absicherung strategischer Infrastruktur
- Bessere Koordinierung von Baumaßnahmen entlang des TEN-V-Kernnetzes

# Mobilitätsmasterplan 2030 / EU 2024–2029: Positions- und Strategiepapier

<https://verkehrswirtschaft.at/mobilitaetsmasterplan2030/>

<https://www.wko.at/oe/transport-verkehr/eu-2024-2029>

Lösungen der  
Verkehrswirtschaft für  
den Standort  
Österreich im  
Personen-, Güter- und  
Individualverkehr.

Die Bundessparte  
Transport und Verkehr.



Herzlichen Dank  
für Ihre  
Aufmerksamkeit.

Ing. Mag. Alexander Klacska  
Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr  
21. Mai 2024

Mag. Siegfried Menz  
Obmann der Bundessparte Industrie