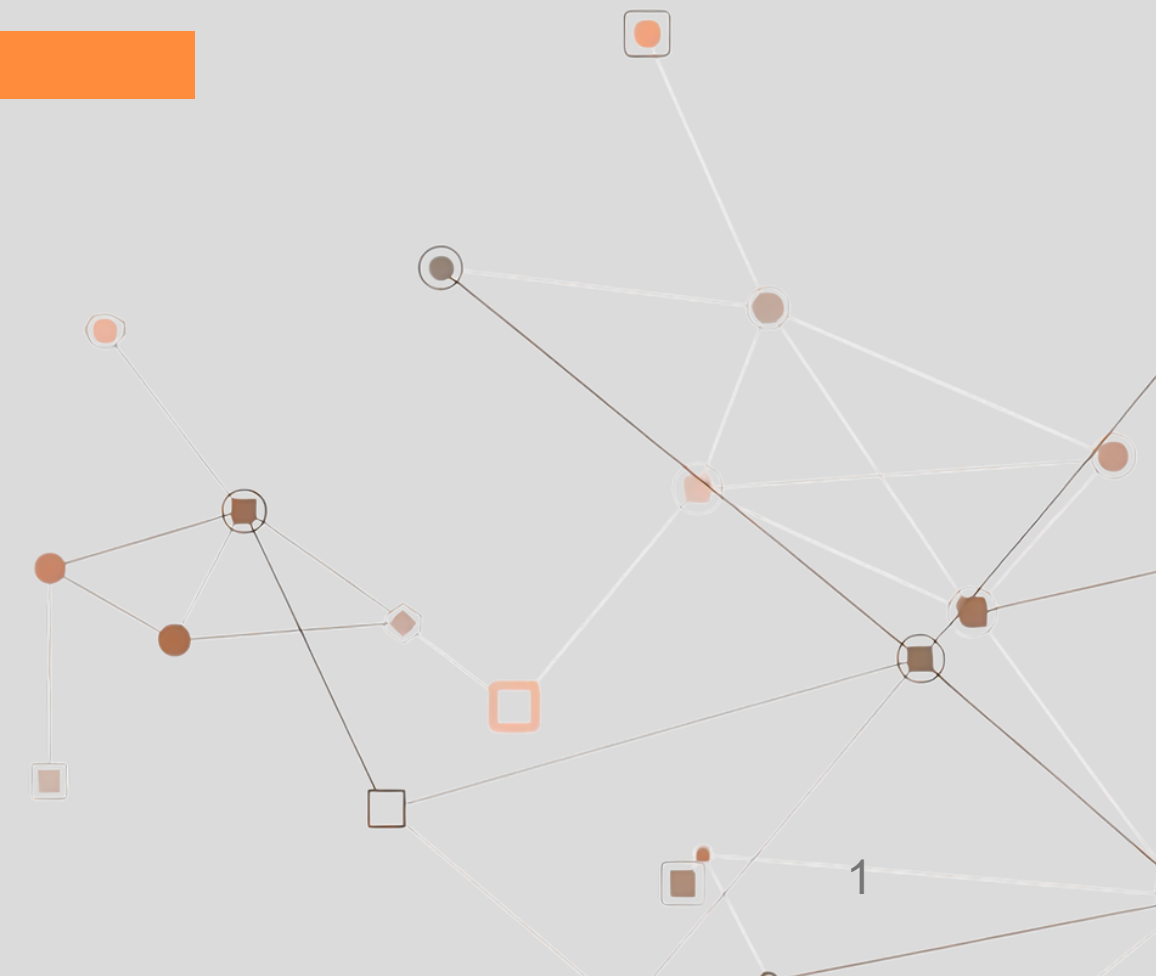




Schienen-Control-Symposium 2025

Werner Hecking

Wien, 24. November 2025



Herausforderungen im Schienengüterverkehr



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen Österreich

- 2024 gegründet, in Österreich ansässiger Verein
- NEEÖ repräsentiert private und regionale Unternehmen des Schienengüterverkehrs
- Setzt sich für dessen Stärkung sowie für fairen Wettbewerb im Verkehrssektor ein

**Gemeinsam bringen wir
einen zukunftsorientierten,
wirtschaftlichen und
ökologischen
Gütertransport auf Schiene.**

Mitglieder



Die Mission

- **Vertretung der Interessen** seiner Mitglieder gegenüber Politik, Verwaltung und Medien
- **Ziel Österreichischer Masterplan Güterverkehr 2030**
 - Anteil des Schienengüterverkehrs bis 2040 auf bis zu **40 %** steigern
 - gleichzeitiger Rückgang des Straßenanteils auf **57 %**
- Ziel nur mit **fairen Rahmenbedingungen möglich**
 - Innerhalb des Schienensektors
 - Im Wettbewerb zwischen Schiene und Straße
- Klare **politische Weichenstellungen** und **flexible Leistungen** starker Unternehmen können den Anteil des Schienengüterverkehrs maßgeblich erhöhen.
- Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der **österreichischen Klimaziele im Verkehrsbereich**.

Die Ziele

- **Fairer Wettbewerb** auf der Schiene
 - Wir unterstützen Forderungen nach internationalen Regelungen und initiieren diese selbst auf den Gebieten Infrastruktur, Energieversorgung, Fahrzeuge, internationaler Verkehr und Vorschriftenwesen.
- **Positives Image** des Schienengüterverkehrs
 - Wir kommunizieren die positiven Effekte in der Öffentlichkeit und vertreten die Interessen unserer Mitglieder gegenüber Politik, Behörden, Industrie und Zulieferern.
- Informations- und **Erfahrungsaustausch**
 - Wir bieten unseren Mitgliedsunternehmen eine Plattform für Austausch, Kooperation und Vernetzung – auch mit nationalen und internationalen Partnerorganisationen.

Das Kernproblem

- **Kernkompetenzen** des Schienengüterverkehrs
 - hohe Transportkapazitäten
 - große Distanzen
- In diesem **Kompetenzbereich**
 - Energieeffizient, umweltschonend, sicher, verlässlich, wirtschaftlich
- **Warenverkehrsfreiheit** – eine der vier Grundfreiheiten der Europäischen Union
 - Verkehr wurde um Vielfaches vereinfacht
 - Nicht bei der Bahn – unzählige Restriktionen
 - Viele aus der Zeit gefallen
 - Konkurrenzfähigkeit des Systems wird unterminiert

KEIN Level Playing Field im Güterverkehr!

Unternehmensgründung

- Gründung eines **Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU)** in Europa
 - Mindestens ein bis zwei Jahre bis zur Betriebsaufnahme
 - Mittleres sechsstelliges Investitionsbudget notwendig
- **Vergleich:** Gewerbeberechtigung für Straßenfrächter
 - Vorlage der Befähigung (152 Wifi-Lehreinheiten)
 - Nachweis vergleichsweise minimaler sonstiger Voraussetzungen innerhalb einer Kalenderwoche

Gleiches Business – gleiche Eingangsbedingungen?

Betriebssprache

- **Einheitliche Sicherheitsbescheinigung** gemäß der Richtlinie 2012/34/EU
 - Entscheidung durch **ERA und nationale Behörden**
 - Verfahren muss bei den nationalen Behörden in der **jeweiligen Landessprache** geführt werden
 - **Sicherheitsmanagementsystem** muss voll umfänglich übersetzt und laufend gepflegt werden
 - **Hürde** im operativen grenzüberschreitenden Verkehr

Forderung: Einführung von Englisch als europaweite gemeinsame Betriebssprache im Schienenverkehr (siehe internationaler Flugverkehr, gilt bereits seit 1951)

Grenzbahnhöfe

- Genehmigung in der **jeweiligen Nationalsprache** beim **zuständigen Verkehrsministerium**
- Diese Regelung gilt auch wenn das EVU tatsächlich nicht intendiert, jemals weiter als bis zum Grenzbahnhof zu fahren
- Beispiel **Grenzbahnhof Šentilj**
 - Direkt an der Staatsgrenze zwischen Österreich und Slowenien
 - Genehmigung beim slowenischen Verkehrsministerium notwendig
 - In slowenischer Sprache auf Basis nur in Nationalsprache vorliegender Behördeninformationen

**Forderung: vereinfachtes Sicherheitsbescheinigungsverfahren
für Grenzbahnhöfe in ganz Europa durch die jeweiligen
nationalen Behörden**

Fahrzeugzulassungen

- Fahrzeugzulassung im Schienenverkehr
 - komplexe, national unterschiedlich geregelte Auflagen
 - **Erhebliche Umrüstkosten** bei Triebfahrzeug für die Nachrüstung mit ETCS
 - **Massive Verzögerungen** bei der Streckenzulassung (viele Monate bis hin zu mehreren Jahren)
- **Bemerkenswert:**
 - Mit der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) existiert eine Institution, die grundsätzlich zu einer europaweiten Fahrzeugzulassung befähigt ist – vergleichbar mit der Zulassungspraxis im Straßenverkehr

**Forderung: eine Europa-Zulassung für Schienenfahrzeuge
in englischer Sprache bei der
European Union Agency for Railways (ERA)**

European Train Control System (ETCS)

- Sinnvolle Innovation der Systemtechnik
- Erhöhung Interoperabilität
- Sicherstellung eines sicheren und qualitätsgerechten Eisenbahnbetriebs
- Erhöhung Streckenleistungsfähigkeiten
- Reduktion von Lebenszykluskosten für die Infrastruktur
- Grundlage für die „Automatic Train Operation“ (ATO)
- Kostenintensive Anpassung der Fahrzeuge
- Nationalspezifika im Ausbauniveau und in der **Implementierungsgeschwindigkeit**

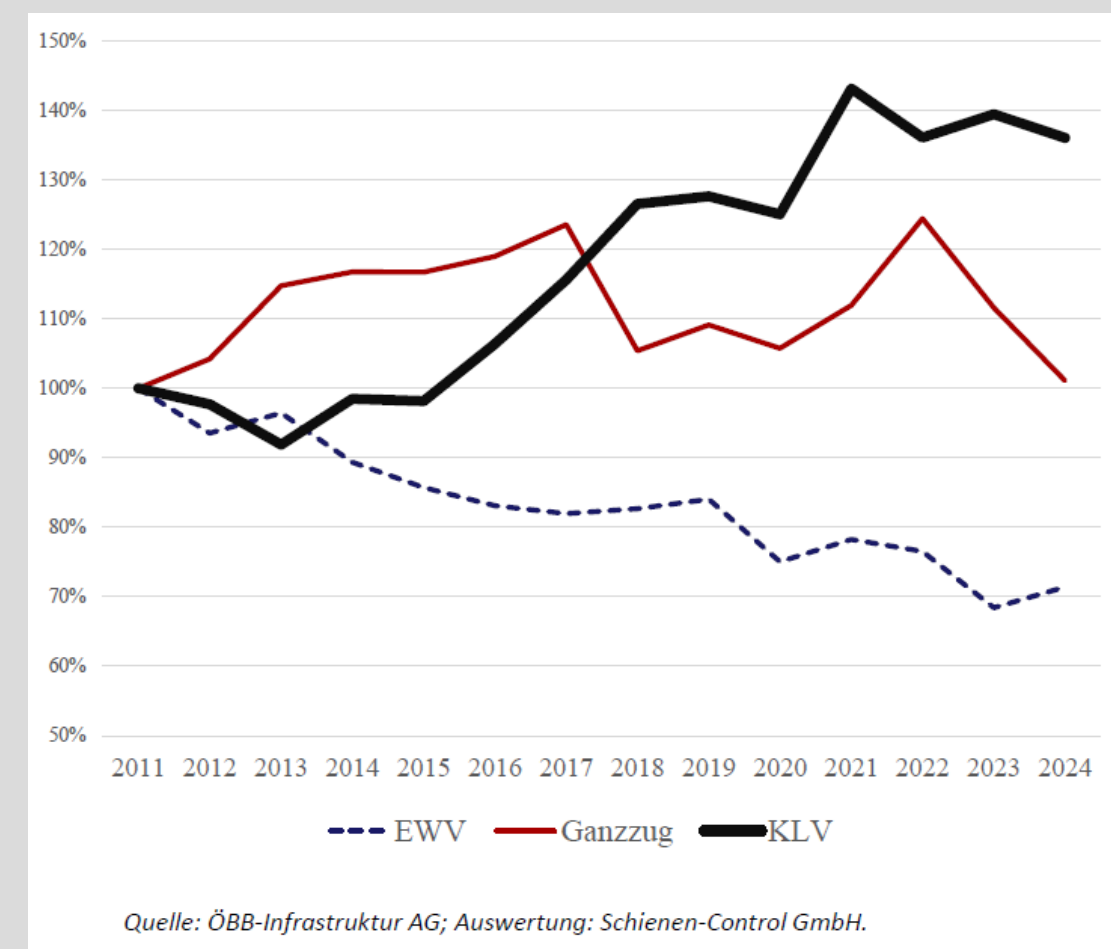
Notwendigkeit eines ETCS steht außer Frage!
Forderung: gesicherte nationale und europäische Beihilfenstruktur zur Umrüstung von Fahrzeugen auf ETCS

Digitale Automatische Kupplung (DAK)

- Mehrwert im kupplungsintensiven Einzelwagenverkehr
- Innovation zwingend für den weniger kupplungsintensiven Ganzzugverkehr
- Kombinierte Verkehr hat bereits hohen Optimierungsgrad
- Hohe Initialkosten - kein refinanzierender Business-Case

Forderung:

- Ein überzeugender und transparenter Business-Case
- Klärung noch offener rechtlicher Rahmenbedingungen
- Freiwilligkeit der Umsetzung
- Andernfalls Übernahme der Investitions- und Integrationskosten aus öffentlichen Mitteln - diese Mittel wären jedoch andernorts besser eingesetzt



Infrastrukturelle Hindernisse (1/2)

- Personenverkehr versus Güterverkehr bei **Trassenzuweisung**
- Zuweisungen und **Bestellbedingungen** weit an **Bedürfnissen** und **Realität** der verladenden Wirtschaft vorbei
- Bestellfristen von **neun Monaten vor Verkehrsaufnahme** entsprechen nicht Erfordernissen der Bahnkunden
- Industrie reagiert ad hoc auf kurzfristige Marktveränderungen, Schienengüterverkehr kann nicht mitziehen, ist folglich nicht konkurrenzfähig
- Kostenintensive Stornierungsbedingungen bei Infrastrukturbetreibern
- System intransparent, ineffizient und diskriminiert Bahn gegenüber allen anderen Verkehrsträgern

Infrastrukturelle Hindernisse (2/2)

Forderung:

- Überarbeitung der EU-Kapazitätsmanagement-Verordnung
- Rasche Digitalisierung und Einführung eines diskriminierungsfreien Trassenmanagementsystems
- Teilkapazitäten ad hoc bestellbar machen
- Freiwerdende Trassen umgehend transparent an den Markt kommunizieren
- Bei Vergabe nicht genützter Kapazität, maximal Verwaltungsaufwand an Erstbesteller verrechnen

Route Compatibility Check (1/2)

- Route Compatibility Check (RCC)-Verfahren verpflichtend von jedem EVU vor jeder Zugfahrt durchzuführen
- **Sicherstellung der technischen Kompatibilität** zwischen Fahrzeugen und Strecke
- **Zentraler Beitrag zur Verkehrssicherheit** auf Europas Schienennetzen
- Fest in Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) verankert
- **Bestehende Datenbanken** wie RINF (für Infrastruktur) sowie NVR, EVR und ERATV (für Fahrzeuge)
- Derzeitige Umsetzung in der Praxis, jedoch **erhebliche Belastung** für die **operativen Abläufe** und die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Branche

Route Compatibility Check (2/2)

Forderung:

- Rasche Vereinheitlichung der Datenformate im RINF zur Vereinfachung und Automatisierung der Kompatibilitätsprüfungen
- Beseitigung bestehender Datenlücken durch verbindliche Verpflichtungen der Infrastrukturbetreiber und zuständigen Behörden
- Einführung einer europaweiten Datenbank zur effizienten Überprüfung des RCC, der digitalen Abgleich von Fahrzeug- und Streckeneigenschaften ermöglicht und praxisnahe, zeitsparende Trassenplanung erlaubt

Der einheitliche europäische Eisenbahnraum

Ziel der Europäischen Union

- **Öffnung des Marktes:** Der Schienenverkehrssektor wird durch die Öffnung und Umstrukturierung des Marktes liberalisiert, was zu mehr Wettbewerb führt.
- **Technische Harmonisierung:** Es werden gemeinsame Regeln und Normen festgelegt, um die nationalen Eisenbahnsysteme kompatibel zu machen und die Interoperabilität zu verbessern.
- **Infrastrukturentwicklung:** Die Infrastruktur wird gemeinsam entwickelt, um grenzüberschreitende Verbindungen zu gewährleisten und die Effizienz bei der Nutzung zu steigern.
- **Fairer Zugang:** Es wird sichergestellt, dass Eisenbahnunternehmen fairen und diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur haben.

Der einheitliche europäische Eisenbahnraum – Konkret?

Vision des NEEÖ

- Definierte **Strecken** – TEN-T und weitere wichtige Trassen
- Einheitliche **Spurweite**
- Einheitliches Zugsicherungssystem **ETCS**
- Einheitliches **Bahnstromsystem** – z.B. AC / 15 kV / 50 Hz
- Einheitliche Betriebssprache **Englisch**
- **Eine** einheitliche **Sicherheitsbescheinigung**
- Zentrale **Fahrzeugzulassung** durch eine Behörde - ERA

KONTAKT



www.die-gueterbahnen.at

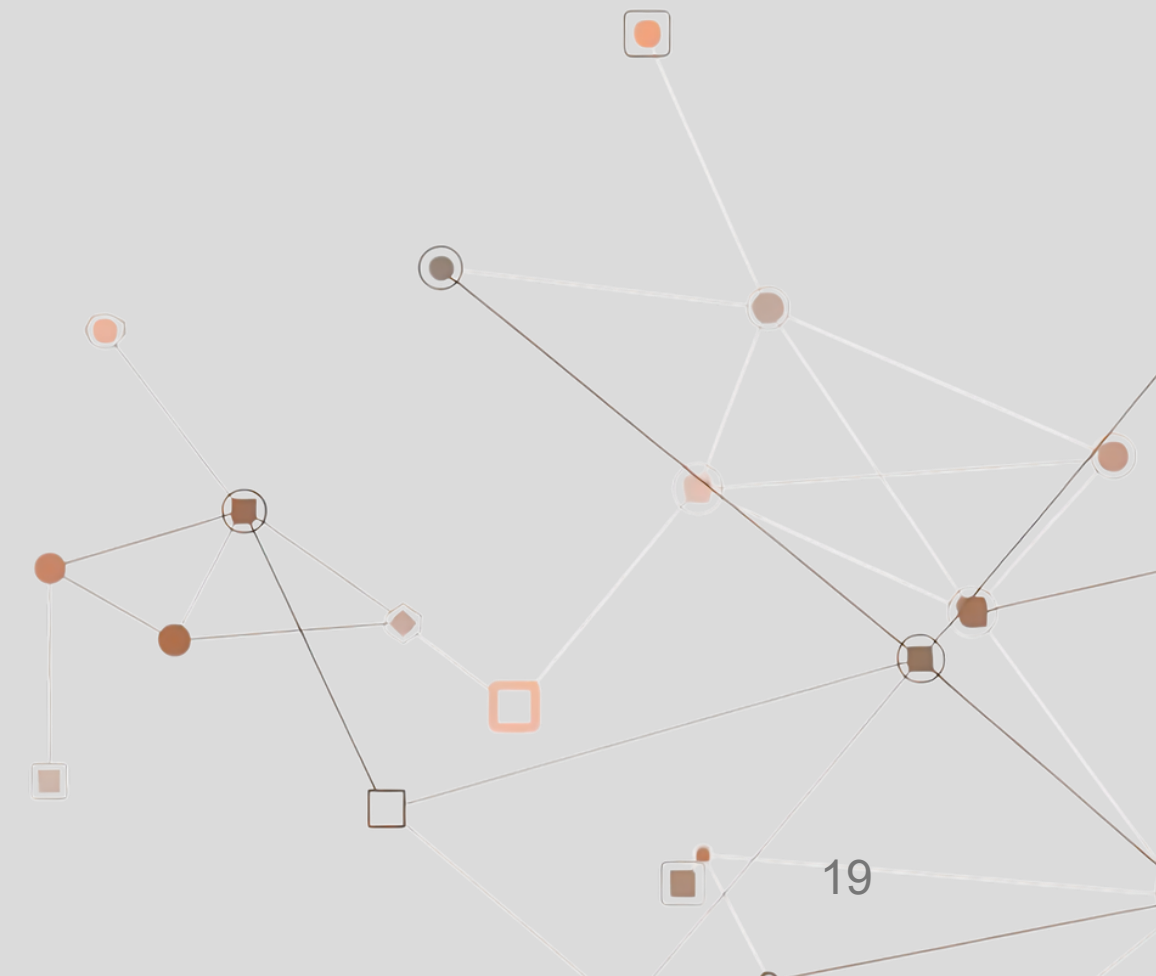
+43 676 840011936

office@die-gueterbahnen.at

Mahlerstraße 13/19

1010 Wien

Österreich





VIELEN DANK

