14. VPI-INFOVERANSTALTUNG

Die Verlagerung im Realitätscheck:

Warum Kunden die Bahn wählen –

und warum sie wieder abspringen

(aus Sicht einer Bahnspedition)



Inhalt

1 Was macht eine Bahnspedition?

2 Anforderungen von Industrie und Handel an die Transportlogistik

3 Die Verkehrsträger im Vergleich – wann wird auf die Bahn gesetzt?

4 Ziele und Maßnahmen der Politik

5 Wie können wir Kunden von der Bahn überzeugen?

6 Welche Versprechen können wir geben – und auch halten?

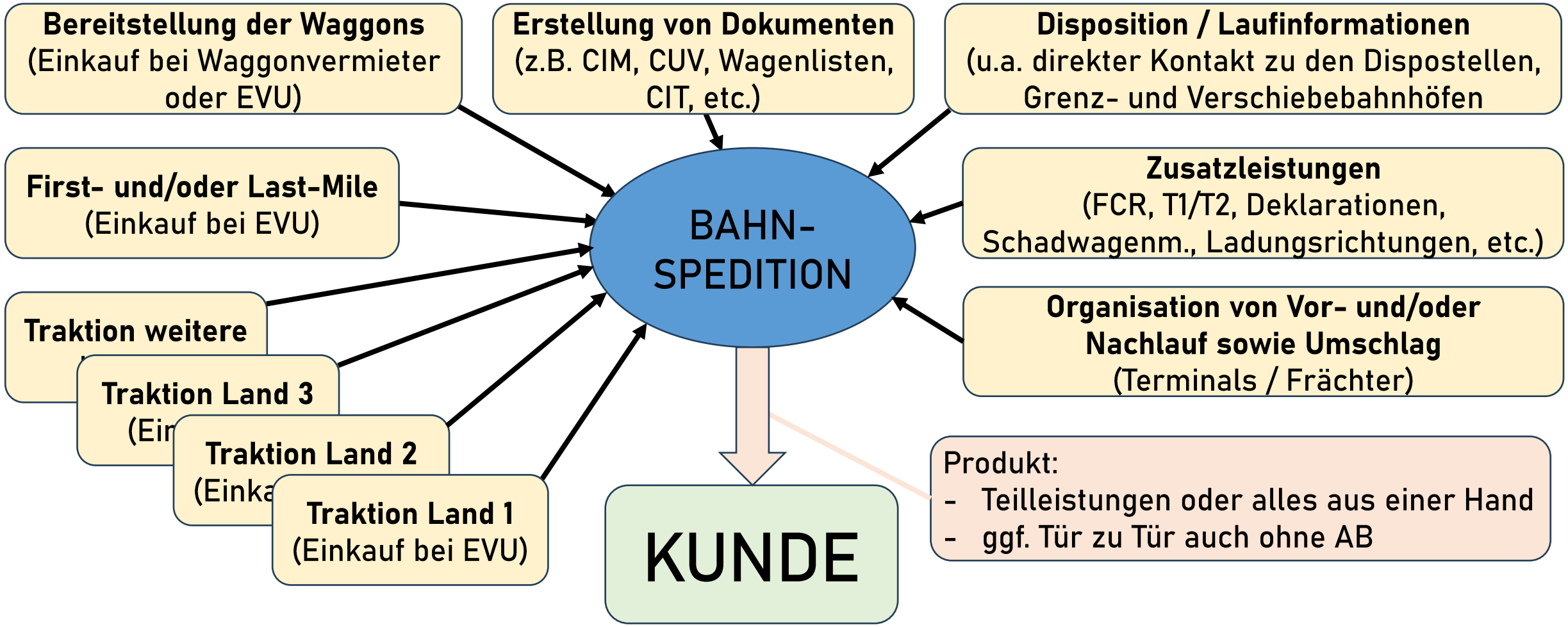
7 Welche Erwartungen haben Kunden – und warum werden sie enttäuscht?

8 Probleme im „System Bahn“ und ihre Folgen für die Kundenzufriedenheit

9 Beispiele für erfolgreiche und gescheiterte Verlagerungen

10 Fazit

Was macht eine Bahnspedition?



Was macht eine Bahnspedition?



Beispieltransport:

7 Länder

5 EVU

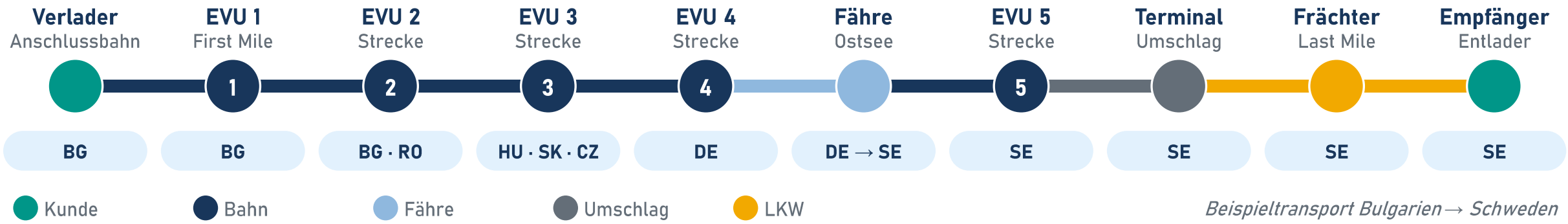
+ Fähre

+ Umschlag

+ Nachlauf

1

Ansprechpartner



Beispieltransport Bulgarien → Schweden

Anforderungen von Industrie und Handel an die Transport-Logistik

Wonach Logistik-Entscheider auswählen: die 7 R der Logistik



Anforderungen von Industrie und Handel an die Transport-Logistik

Kostengünstig

Flexibel

Schnell

Planbar

Sicher

Zuverlässig

HSSE-konform

Umweltfreundlich & CO_2-sparend

Die Verkehrsträger im Vergleich

●●●●● = sehr gut	Straße	Schiene	Binnenschiff	Luftfracht
Kosten	●●○○○	●●●○○	●●●●○	●○○○○
Geschwindigkeit	●●●●○	●●●○○	●○○○○	●●●●●
Flexibilität	●●●●●	●●●○○	●○○○○	●●●●○
Kapazität	●●○○○	●●●○○	●●●●○	●○○○○
Termintreue	●●●●○	●●●○○	●●○○○	●●●●●
Umwelt	●●○○○	●●●●●	●●●○○	●○○○○
Sicherheit	●○○○○	●●●●○	●●●○○	●●●●●

Kein Verkehrsträger kann alles: Schiene stark bei Umwelt und Sicherheit, Straße bei Flexibilität und Termintreue.

Wann wird die Bahn verwendet?

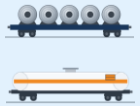
Bei großen Mengen und/oder großen Distanzen

- Eine Waggonladung = 2 bis 3 LKW
- 1.000 bis 3.000 TO können in einem Zug transportiert werden



Bei „bahnaffinen“ Gütern

- Schüttgüter wie Kohle oder Getreide
- Gefahrengüter wie Chemikalien, Mineralöle oder Gase
- Spezielle Güter wie Stahlcoils oder Schienen



Bei bahnorientierte Kunden

- Eigene Anschlussbahn, eigene Waggons, etc.
- Regelmäßige, planbare Mengen
- Erfahrung mit dem System Bahn







Ziele der Politik

Klimaziele der EU (Basis 1990)

–55 %
Netto-Treibhausgase
bis 2030 (Fit for 55)

–90 %
Treibhausgase im Verkehr
bis 2050 (Green Deal)

Verlagerungsziele der EU (Basis 2015)

+50 %
Schienengüterverkehr
bis 2030

+100 %
Schienengüterverkehr
bis 2050 (Verdoppelung)

Modal Shift Langstrecke: 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km sollen bis 2030 auf Schiene und Binnenschiff verlagert werden – bis 2050 sollen mehr als 50 % verlagert werden.

Österreich (Masterplan Güterverkehr 2030): Bahnanteil von 31 % (2018) auf bis zu 40 % bis 2040 steigern; Das Wachstum der Verkehrsleistung soll vom allgemeinen Wirtschaftswachstum entkoppelt werden

Quellen: EU-Klimagesetz; Europäischer Green Deal; EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (2020); Weißbuch Verkehr (2011); BMK, Masterplan Güterverkehr 2030 (2023)

Maßnahmen der Politik

Europäische Union

- Ausbau der Infrastruktur nach TEN-V (740 m Zuglänge, 22,5 t Achslast)
- Ausbau der Terminals
- Einheitliches Kapazitätsmanagement
- ERTMS als europäischer Standard
- Projektförderung (CEF)

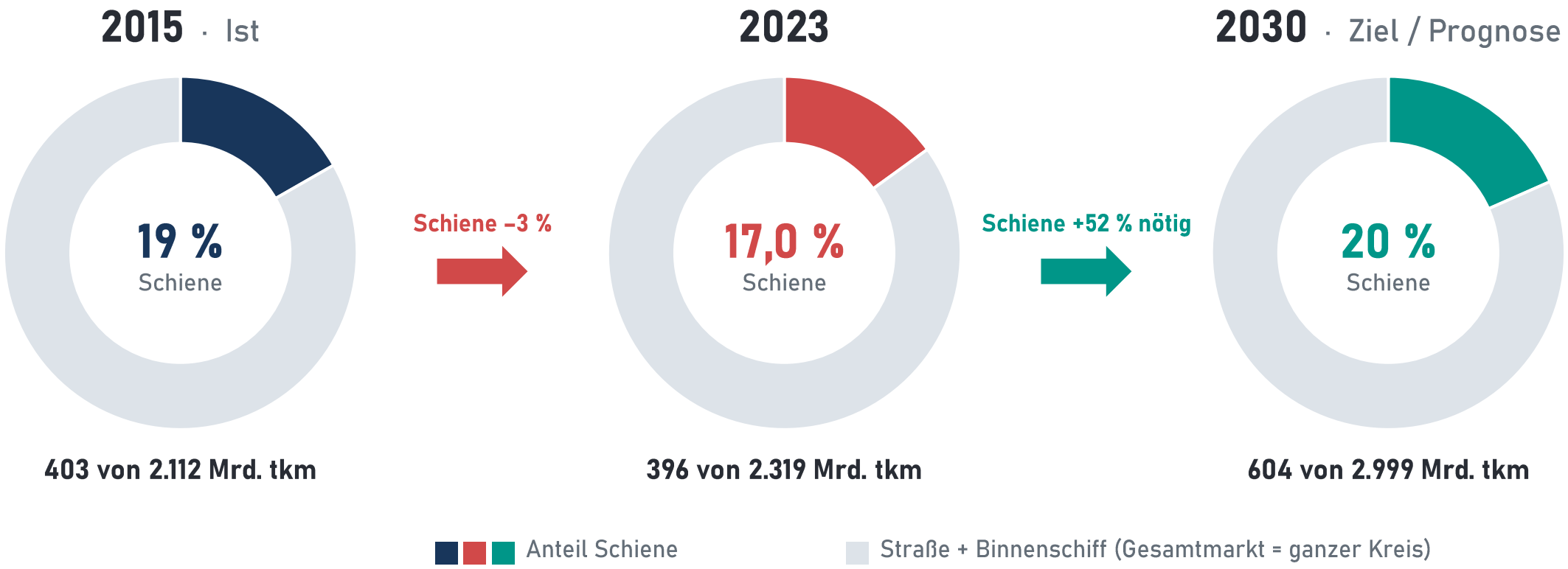
Österreich

- Masterplan Güterverkehr 2030: Bahnanteil bis zu 40 % bis 2040
- SGV-Plus: Betriebsförderung EWV, UKV, RoLa; 100 % Wegeentgeltförderung
- Anschlussbahn- und Terminalförderung (ATF)
- Verlagerungscoach & Ladestellenverzeichnis
- Verlagerungspflicht für Abfälle über 300 km
- Systemtrasse für den Güterverkehr ab 2026
- ÖBB-Rahmenplan: Überholgleise für 740 m lange Züge, ETCS

Deutschland

- Trassenpreisförderung Güterverkehr (2026: 265 Mio. €)
- Förderung Einzelwagenverkehr (2026: bis 384 Mio. €)
- Anschlussförderrichtlinie: bis 50 % für Gleisanschlüsse
- KV-Umschlaganlagen: bis 80 % Förderung
- Generalsanierung der Hochleistungskorridore

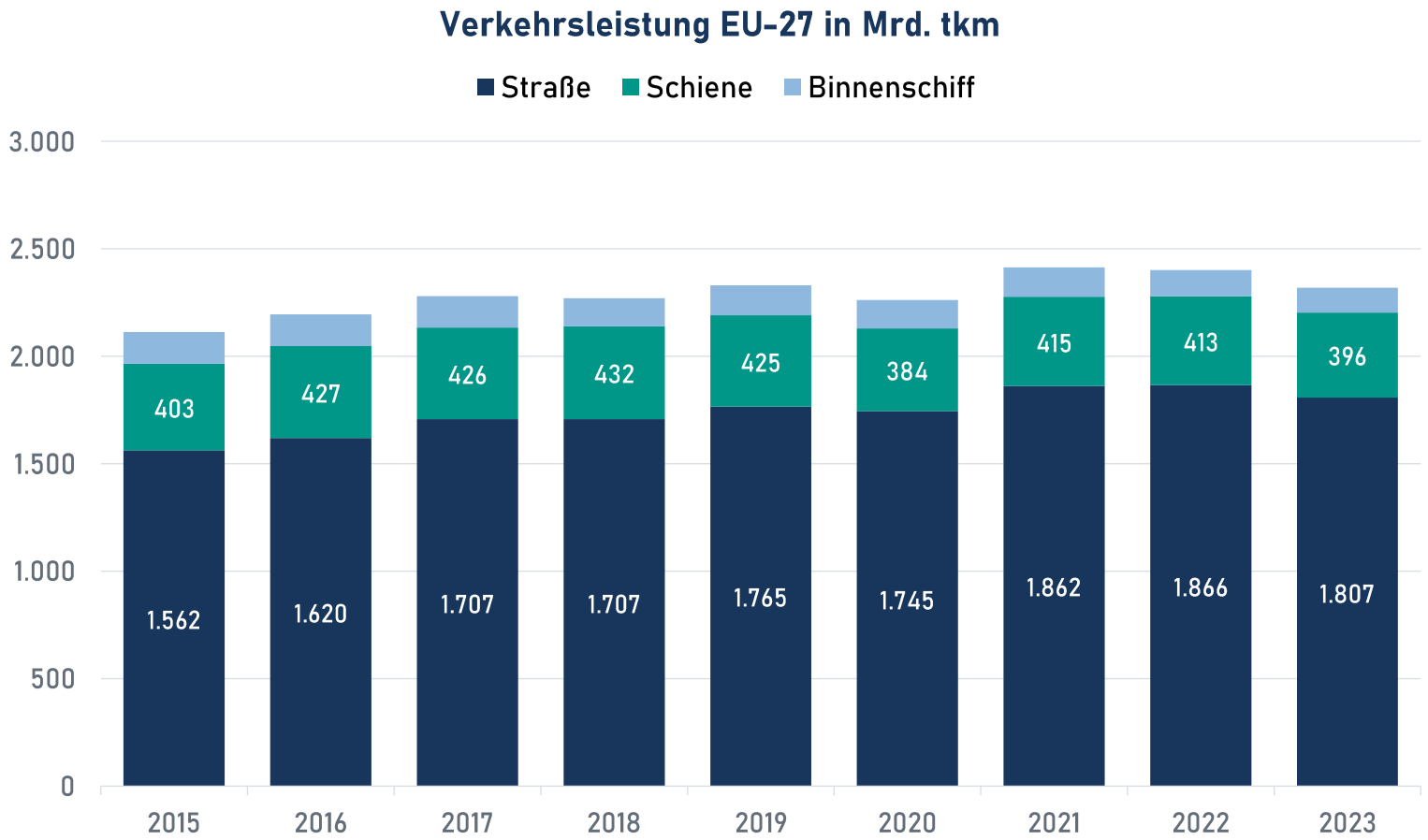
Aktueller Stand der Zielerreichung



Der Gesamtmarkt wächst, der Bahnanteil sinkt: Für 2030 müsste die Schiene um ≈ 208 Mrd. tkm (+52 %) zulegen.

Werte gerundet; Anteil = Schiene an Straße + Schiene + Binnenschiff (tkm). Quellen: Eurostat; EU-Kommission, Statistical Pocketbook; Ziele: EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (2020). EU-Ziel 2050: ≈ 760 von 3.560 Mrd. tkm (21,3 %).

Entwicklung Güterverkehr in der EU



Straße +16 %
2015 → 2023

Schiene –2 %
2015 → 2023

19 % → 17 %
Bahnanteil (Straße + Schiene + Binnenschiff)

26 %
Bahnanteil Österreich 2025
(24,1 Mrd. NT-km, +3,8 % ggü. 2024)

Quellen: EU-Kommission, Statistical Pocketbook (ERF); Destatis (EU 2024: 17 %); WKO 2025. EU-Daten 2025/26 noch nicht veröffentlicht.

Wie überzeugen wir Kunden?

Bisher: nur LKW → Künftig: Bahn – Vorteile nutzen, Bedenken ausräumen

Geringere Kosten
ab bestimmten Mengen und Distanzen

Bessere Laderaum-nutzung
1 Waggon entspricht 2 bis 3 LKW

Verfügbarer Laderaum
kein Fahrermangel, planbare Kapazitäten

Versorgungs-sicherheit
z. B. bei Grenzsperren wie in der Corona-Zeit

Längere Preis-stabilität
1 Jahr Fixpreis statt wöchentlichem Dieselfloater

Waggon als Lager
je nach Ware als Pufferlager nutzbar

Weniger CO_2
deutlich geringerer Ausstoß, umweltfreundlicher

Geringeres Unfallrisiko
sicherer Transport, auch bei Gefahrgut

Bedenken?
Unsere Antwort:

Kein Gleisanschluss?
Terminal plus Vor- und Nachlauf per LKW – aus einer Hand

Zu kompliziert?
Ein Ansprechpartner: wir übernehmen Papiere, Disposition und Laufüberwachung

Zu unflexibel?
Kombination mit dem LKW für Spitzen und Eilsendungen

Welche Versprechen können wir halten und wo sind wir vorsichtig?

Unsere Versprechen:

- ✔ Ein Ansprechpartner von Tür zu Tür
- ✔ Einfache Abwicklung und alles aus einer Hand (Waggonbestellung, Frachtbrieferstellung, etc.)
- ✔ Permanente Laufverfolgung ggf. auch per GPS
- ✔ Höhere Sicherheit bzw. geringeres Unfallrisiko
- ✔ Kostenvorteile bei regelmäßigen Mengen auf längeren Strecken
- ✔ Waggon ggf. als Puffer bzw. Lager
- ✔ CO_2 Einsparung von 70% bis 80%

Und wo wir vorsichtig sind:

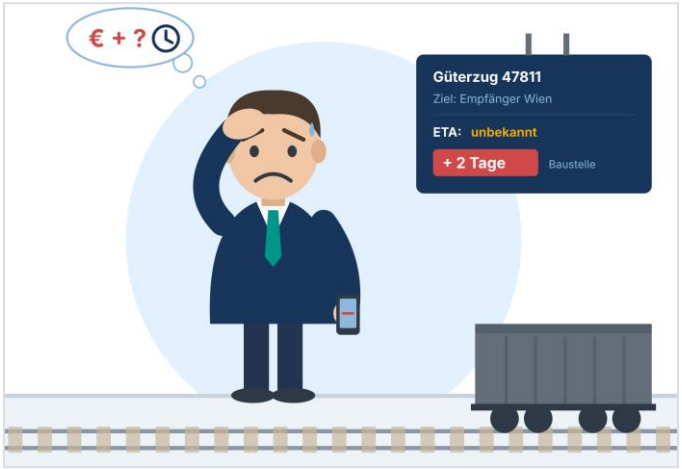
- ! **Geschwindigkeit** – Keine Laufzeitgarantien im Einzelwagenverkehr
- ! **Flexibilität** – kaum kurzfristige Änderungen oder Anpassungen möglich
- ! Zuverlässigkeit – keine verlässliche ETA im Einzelwagenverkehr
- ! Kapazität – (Spezial-)Waggons können nicht kurzfristig bereitgestellt werden
- ! Preise – Preiserhöhungen während der Vertragslaufzeit werden häufiger

Lieber weniger versprechen und mehr halten – Vertrauen ist schneller verspielt als ein Waggon bestellt.

Was Kunden von der Bahn erwarten

Erwartung	Warum Kunden enttäuscht werden
Kalkulierbare Kosten	Zuschläge, Standgeld, Umleitungs- und Energiekosten kommen im Nachhinein
Passender Waggon zur richtigen Zeit	Wagenmangel, Schadwagen, verspätete Leerwagen, unflexible Bedienzeiten
Schnelles Angebot	Mehrere EVU und Länder anfragen – dauert Tage bis Wochen
Flexible, kurzfristige Abwicklung	Trassen, Loks und Personal brauchen Vorlauf
Verlässliche Info (T&T, ETA)	Kurzfristige Streckensperren, überfüllte Grenzbahnhöfe, nicht genug Waggons für EW-Züge





Probleme im „System Bahn“

Infrastruktur

- das Bahnnetz wird jedes Jahr kürzer
- viele Strecken eingleisig & nicht elektrifiziert
- Jahrelang vernachlässigt
- Unkoordinierte Baustellen, riesige Umleitungen
- Trassenpreise steigen

~200.000 km EU-Netz
nur gut die Hälfte elektrifiziert

Interoperabilität

4
Bahnstromsysteme
(15/25 kV AC, 3/1,5 kV DC)

> 20
Nationale Zugsicherungs-systeme (PZB, LS, SHP …)

nur 19 %
der Tfz. in der EU
haben ETCS an Bord

3
Spurweiten in der EU
(1.435 / 1.520 / 1.668 mm)

24
Amtssprachen – keine einheitliche „Bahnsprache“

§
Unterschiedliche nationale Vorschriften & Gesetze

Jede Grenze bedeutet: Lok- und Personalwechsel, wagentechnische Untersuchung, neue Vorschriften – Zeitverlust

Quellen: EU-Kommission / Eurostat (Netzlänge, gerundet); 3. ERTMS-Bericht des EU-Koordinators M. Ruete (ETCS-Ausrüstung Fahrzeuge, 2025)

Probleme im „System Bahn“

Markt & Regulierung

- Personenverkehr hat klaren Vorrang
- Ungewisse Trassen- und Energiepreise
- schlechte Baustellenplanung
- starke Gewerkschaften und nationale Interessen

Bürokratie

- Zulassungen & Meldepflichten
- Papier statt digitaler Standards
- Steigende Prüfanforderungen
- Immer mehr Nachweise

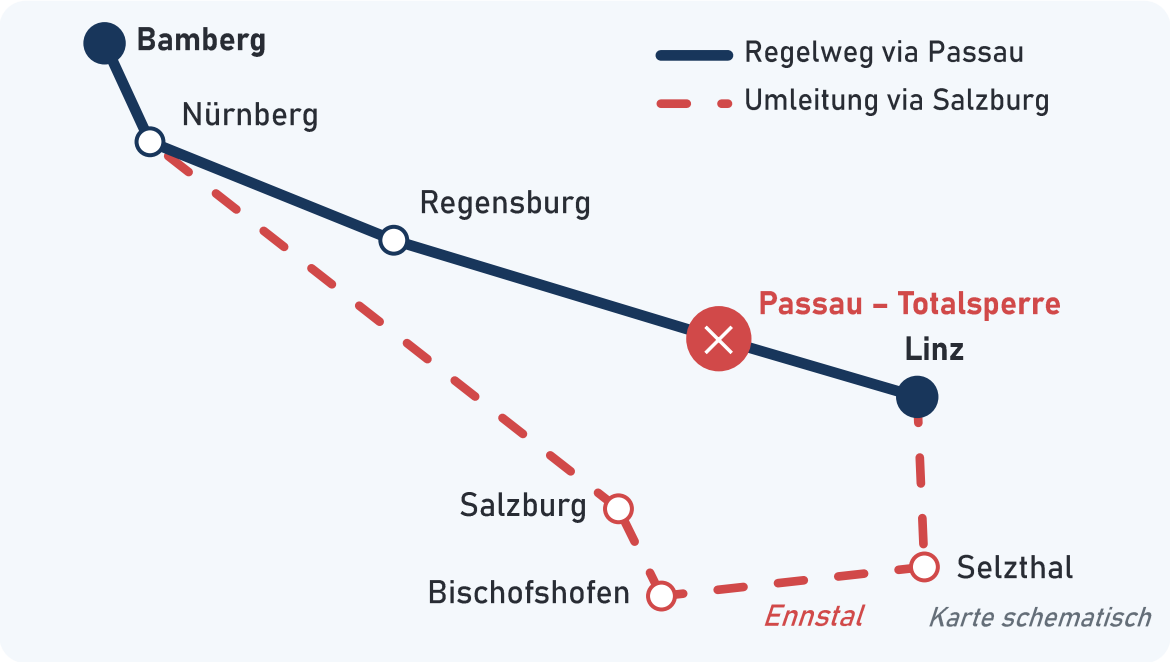


Auswirkung beim Kunden:

Verspätungen | **Mehrkosten** | **Keine Planbarkeit** | **Vertrauensverlust → zurück auf die Straße**

Praxisbeispiel: Sperre Passau

Düngemittel Linz → Bamberg – Ad-hoc-Ganzzug, normalerweise via Passau. Dann kommt die Totalsperre.



Ad-hoc-Zug: Umleitung nur via Ennstal

- \+ Mehr Loks
- \+ Mehr Personal
- \+ Längere Fahrzeit
- \+ Deutlich längere Strecke

+26 %
Fracht für den Kunden

44 LKW
statt 1 Zug, wenn die Ware dringend ist

Ergebnis: Per Bahn für den Kunden nicht mehr darstellbar – die Ware fährt auf der Straße.

Wie der Einzelwagen als Eintrittsstufe versagt

Fast jeder Neukunde startet mit dem Einzelwagen – und genau diese Stufe ist die schwächste im System Bahn

Hier steigen Neukunden ein –
und hier steigen sie wieder aus.
Die höheren Stufen erreichen sie nie.



Warum die Einstiegsstufe nicht trägt

✕ **Teuer**	Meist Defizitär was zu höheren Preisen führt -> dadurch Mengenschwund im System
✕ **Langsam**	Durch Mengenschwund fahren immer weniger Züge zwischen den Hub's -> dadurch immer längere Laufzeiten
✕ **Unplanbar**	Keine verlässliche ETA, immer seltenere Bedienung der Anschlussbahnen,
✕ **Ausgedünnt**	Immer weniger Anschlussbahnen werden bedient -> die Bahnen berauben sich selbst des Potentials

Wer im Einzelwagen scheitert, kommt beim Ganzzug nie an – der Verlagerung fehlt der „Nachwuchs".

Erfolgreiche Verlagerung

Natriumsulfat: Österreich → Racibórz (PL)

Österreich	Bahn – Uacns	Umschlag Ostrava	Silo-LKW nach Racibórz

Warum es funktioniert

- Kunde wollte die Mengen aktiv auf die Bahn bringen
- Regelmäßige, planbare Mengen
- Kurzer Nachlauf: Umschlag Uacns → Silo-LKW nahe am Empfänger



770
LKW-Fahrten pro Jahr weniger auf der Straße

20.000 to
pro Jahr auf der Schiene

10,8 Mio.
Tonnenkilometer pro Jahr verlagert

≈ 1.000 to
CO_2e pro Jahr eingespart (Schätzung)

CO_2-Schätzung: 10,8 Mio. tkm × (118 – 14 g CO_2e/tkm, UBA 2024) ≈ 1.100 t, abzüglich Silo-LKW-Nachlauf Ostrava–Racibórz.

Gescheiterte Verlagerung

Elektroinstallationsmaterial Wien → Skopje – Kunde mit Zugang zu Anschlussgleis, das er nie genutzt hat





1	**Gleis ohne Routine**	Anschlussgleis da, aber keine Bahn-Erfahrung
2	**Falscher Waggon**	Beigestellter Wagen passte nicht – Ersatz kostet Zeit
3	**Lange Verladung**	Verladung dauert länger als geplant
4	**Wagenstandgeld**	Ladefrist überschritten – unerwartete Mehrkosten
5	**Ewige Laufzeit**	viele Länder und Bahnen bis Nordmazedonien

Bahnvorteile nicht genutzt

1 Waggon = 1 LKW
2-achsiger Waggon: kein Mengenvorteil

Preisvorteil weg
von Mehrkosten mehr als aufgezehrt

Ergebnis: Der Kunde ist zurück auf dem LKW – und für die Bahn auf Jahre schwer zurückzugewinnen.

Laufendes Projekt

Komplett montierte Fertigbäder: Werk in Tschechien → Baustellen in Deutschland

Werk (CZ) → **Hauptlauf Bahn** → **Umschlag im Terminal** → **Nachlauf LKW** → **Just in time zur Baustelle**

Herausforderung

- Große, empfindliche Fertigteile
- Baustellen ohne Lagerfläche
- Montage im festen Takt

Lösung

- Bahn auf der langen Strecke
- Umschlag & Nachlauf aus einer Hand
- Terminal als Puffer

Ergebnis

- Pünktliche Taktbelieferung
- Deutlich weniger LKW-km
- Bessere CO_2-Bilanz

5 Bäder je Waggon / 25 Bäder je Wagengruppe









Kurios: LKW mit Bahn-Nachlauf



Karte schematisch. Distanzen gerundet: Straße Katowice–Irun lt. Rome2Rio; Bahnstrecke Bordeaux–Irun lt. Structurae.

Langsame Reaktionszeit der Bahnen

2.120 km
LKW: Schienen von Katowice nach Irun

235 km
Bahn: Umladen auf Waggon, zurück nach Bordeaux

10 %
der Strecke auf der Schiene – und trotzdem ein „Bahntransport“

Fazit

**Wir müssen Kunden nicht nur für die Bahn gewinnen –
wir müssen dafür sorgen, dass sie auch auf der Bahn bleiben.**

Denn Verlagerung gelingt nicht durch politische Ziele oder gute Versprechen allein, sondern durch ein Angebot, das im täglichen Betrieb überzeugt.

Verlagerung braucht mehr als gute Argumente

Die Bahn hat das Potenzial, Güterverkehr nachhaltig, wirtschaftlich und in großen Mengen zu transportieren. **Doch dieses Potenzial entfaltet sich nur, wenn das Gesamtsystem funktioniert.**

1	**Der Kunde entscheidet nach Leistung.**	Preis, Laufzeit, Zuverlässigkeit, Flexibilität und Planbarkeit müssen stimmen. Klimaschutz allein verlagert noch keine Güter.
2	**Verlagerung muss wirtschaftlich funktionieren.**	Regelmäßige Mengen, geeignete Transportkonzepte und eine durchgängige Logistikkette sind entscheidend. Wo die Bahn ihre Stärken ausspielen kann, ist erfolgreiche Verlagerung möglich.
3	**Jede schlechte Erfahrung gefährdet die nächste Verlagerung.**	Unzuverlässige Laufzeiten, fehlende Informationen, ungeplante Mehrkosten und mangelnde Flexibilität treiben Kunden zurück auf die Straße.
4	**Die Einstiegsstufe muss funktionieren.**	Wenn bereits der Einzelwagenverkehr als Zugang zur Bahn versagt, verliert die Schiene potenzielle Kunden, bevor größere Verlagerungsmengen überhaupt entstehen können.
5	**Politische Ziele brauchen ein leistungsfähiges Bahnsystem.**	Infrastruktur, Kapazitäten, internationale Zusammenarbeit und verlässliche Rahmenbedingungen müssen so gestaltet werden, dass die Bahn im Alltag eine echte Alternative zum Lkw ist.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Eike Grundmann
ECS EUROCARGO
Internationale Bahnspeditionsges.m.b.H
Hietzinger Hauptstraße 72/1/3
A-1130 Wien
Tel.: +43 699 12222 482
Mail: eike.grundmann@ecs-eurocargo.at