

Der Mobiler macht's leichter

Güterverkehr. Wie die Rail Cargo Group der ÖBB den Transport von Gütern mehr und mehr von der Straße auf die Schiene bringen will.

VON LUCA MARTH UND KILIAN HEITZINGER, KLASSE 4BHT DER HTBLA WELS

Die Energiewende und die Reduzierung der Treibhausgase sind derzeit ein großes Thema der öffentlichen Diskussion. Sie stellen auch die Transportlogistik vor enorme Herausforderungen und verlangen neue Lösungsansätze. So verfolgt die Rail Cargo Group (RCG) der ÖBB derzeit den Plan, den Transport von Gütern durch Lkw jedenfalls auf den Langstrecken in Form von sogenannten multimodalen Containern eine echte Konkurrenz entgegenzusetzen.

Innovative Lösung

Multimodale Container zeichnen sich dadurch aus, dass sie sowohl für den Bahn- als auch für den Lkw-Transport geeignet sind und oft von vielen Seiten beladen werden können, die „Mobiler“ und Wechselaufbauten der RCG sogar von allen Seiten und auch von oben. Die Container und Wechselaufbauten sind in ganz Europa und für die österreichische Getränke Logistik vor allem zwischen den Güterterminals in Wien, Tirol und Vorarlberg unterwegs.

„Mobiler“ gelten zusätzlich als innovative Lösung in Sachen multimodale Logistik (optimaler Mix mehrerer Transportmodi). Sie sind eine dezentrale Ergänzung zu den bestehenden Terminals, da sie auch an vielen anderen Bahnhöfen umgeschlagen werden können. Geplant ist in Zukunft, weitere Terminals und Strecken ins Netzwerk der RCG (TransNET) aufzunehmen und



„Mobiler“ ermöglichen den einfachen Containerumschlag durch eine einzelne Person ohne besondere Verladebahnhöfe vom Lkw auf den Waggon und umgekehrt. [RCG]

weitere „Mobiler“-Umschlagbahnhöfe zu nutzen, damit die nationale sowie internationale Verkehrswende weiter vorangetrieben wird. Ziel soll es sein, dass nur mehr kurze Strecken vom Unternehmen zur nächsten Beladestation der Bahn per Lkw zurückgelegt werden müssen. Auf den restlichen, weit aus längeren Wegstrecken wird dann ausschließlich auf der nachhaltigen Schiene transportiert.

Doch es gibt auch erhebliche Hindernisse, die den internationalen Schienenverkehr erschweren. Lokführer müssen aktuell die Sprache jedes Landes, das sie durchfahren, auf B2-Niveau beherrschen. Ein weiteres Hindernis für einen nahtlosen Gütertransport in Europa sind die unterschiedlichen Energieversorgungssysteme für die Lokomotiven. Diese Uneinheitlichkeit erfordert häufig diverse Anpassungen, welche den Transport verlang-

samen und verteuern. Sich den Herausforderungen stellend, arbeitet die Europäische Union bereits an Lösungen. Initiativen wie das Europäische Eisenbahnverkehrsmanagement-System (ERTMS) zielen darauf ab, die Zusammenarbeit zwischen den Schienensystemen zu verbessern. Durch die Einführung eines einheitlichen Signalsystems, aber auch eine einheitliche Kommunikationssprache sollen Zugverbindungen über Landesgrenzen hinweg erleichtert und beschleunigt werden. Die Rail Cargo Group engagiert sich weiterhin mit Nachdruck für einen effizienten und nachhaltigen Gütertransport in Europa. Durch ihre Bemühungen, Hindernisse zu überwinden und auf europäischer Ebene an Lösungen mitzuarbeiten, trägt sie maßgeblich zur Stärkung der europäischen Wirtschaft und der Handelsbeziehungen bei.

AUF EINEN BLICK

Am Projekt „Jugend – Zeitung – Wirtschaft“ der „Presse“ nehmen teil:

Vienna Business School, Schulen des BFI Wien, Vienna Business School HAK III, Vienna Business School Hamerlingplatz, BHAK und BHAS Wien 10, Maygasse Business Academy Wien, HLTW 13 Wien, BHAK/BHAS Hollabrunn (2 Klassen), BHAK/HAS Mistelbach, VBS Mödling, HAK/HAS Krems (2 Klassen), BHAK Horn (2 Klassen), Schulzentrum Gmünd, BHAK/BHAS Linz, HTBLA Wels (2 Klassen), BHAK/BHAS Gmunden, BHAK & BHAS Oberndorf (2 Klassen), Tourismusschule Bad Hofgastein, Handelsakademie Landeck, BHAK und BHAS Feldkirch (2 Klassen), Bezauer Wirtschaftsschulen

Projektpartner:

Bankenverband, ÖBB, Sanofi, Verbund, Wiener Städtische Versicherung

Pädagogische Betreuung:

IZOP-Institut zur Objektivierung von Lern- und Prüfungsverfahren, Aachen

Ansprechpartner:

Titus Horstschäfer

Unser Kommentar

Plan und Preis

Natürlich wirft der ehrgeizige Plan, einen Großteil des Güterverkehrs auf die Schiene zu verlagern, einige Fragen auf. Es stimmt zwar, dass durch diese Maßnahmen der ökologische Fußabdruck der transportierten Güter deutlich verbessert wird. Aber der dafür notwendige Ausbau der Bahninfrastruktur und die Anpassung der unterschiedlichen Schienensysteme sind mit erheblichen Kosten verbunden. Prognosen zeigen: Die Menge der Güter, die zu transportieren sind, und damit die Transporte werden zunehmen. Also muss in Infrastruktur investiert werden.

Die Frage ist: Entscheidet sich die Politik eher für Investitionen in die Straße oder die Schiene? Welche Schwerpunkte setzt sie? Und darauf folgt zwangsläufig eine weitere Frage: Sind die Konsumenten bereit, die Kosten für diese Investitionen mitzutragen - entweder in Form von höheren Steuern oder durch Preiserhöhungen für die transportierten Güter oder durch beides?

Grünes Gewissen

Der Verbraucher wird diese Entwicklung möglicherweise nicht einfach so hinnehmen, wenn er keinen unmittelbaren Vorteil zu erkennen vermag, außer dass sein Gewissen „reiner“ oder „grüner“ wird. Aber er wird schließlich erkennen müssen: Der Klimawandel fordert seinen Preis. Damit für kommende Generationen der Planet Erde bewohnbar bleibt, müssen wir heute den Geldbeutel öffnen.

Von der Klasse 4 BHT der HTBLA Wels

Das rasende Schlafzimmer

Nightjet. Mit einer neuen Generation von Nachtzügen haben die ÖBB eine neue Ära des Bahnverkehrs eingeläutet.

VON LENA FICHTENBAUER, EMILIA HAUMER, JASMIN BARTOSCH, KLASSE 2BK DES SCHULZENTRUMS GMÜND

Das man einfach einmal mit dem Flugzeug schnell nach Paris oder Amsterdam fliegt, das gab es damals überhaupt nicht“, sagt Bernhard Rieder, Pressesprecher der ÖBB. Bis zur Mitte der 1990er-Jahre sei die Eisenbahn das meistgenutzte Transportmittel in Europa gewesen - und das einzige, mit dem man weitere Strecken bewältigte (von Schiffen abgesehen). Nachtzüge boten zudem die Möglichkeit, auf längeren Reisen komfortabel schlafen zu können. Auch heute noch bieten Nachtzüge zahlreiche Vorteile: Sie sparen Zeit und reduzieren den CO₂-Ausstoß, was sie zu einer umweltfreundlichen Alternative zum Flugzeug macht. Ein Zug verbrauche etwa 50 Mal weniger CO₂ pro Passagierkilometer als das Flugzeug, gibt Bernhard Rieder zu bedenken.

Konkurrenz durch Billigflüge

Aufgrund günstiger Flugreisen kam es in den 1990er-Jahren jedoch zu einem Niedergang. Billigfluglinien wurden die Hauptkonkurrenten. Viele europäische Bahnunternehmen stellten ihre Nachtzüge ein. Die Österreichischen Bundesbahnen entschieden sich jedoch dazu, ihr Nachtzugsegment im Angebot zu halten, und kreierten eine neue Marke: den Nightjet.

Die ÖBB wurden damals für ihre Entscheidung belächelt, doch die



Video-Gespräch über die Bedeutung des Nightjets: Clemens Stellner und Dennis Ruso mit ÖBB-Pressesprecher Bernhard Rieder. [Niklas Breiteneder]

Nachfrage ist in den vergangenen Jahren wieder deutlich gestiegen. Ein Grund dafür: die Umweltbewegung, die sich in den vergangenen zehn Jahren entwickelt hat. Immer mehr Menschen wollen nicht mehr so viel CO₂ bei ihrer Urlaubsreise produzieren, so Bernhard Rieder. Steigende Flugangst und die Nachfrage nach komfortablen Reisemöglichkeiten verstärken zudem den Trend. Die ÖBB investierten in den vergangenen Jahren in 33 neue Nachtzüge. Zwar erscheint das Reisen mit dem Nightjet auf den ersten Blick teurer, aber man spart sich eine Hotelübernachtung. Wenn man richtig und rechtzeitig bucht, kann

man sehr günstig reisen, meint Bernhard Rieder.

Mini Cabins als Innovation

Die komplett neuen Nightjets verfügen neben den ursprünglich vorhandenen Liege- und Schlafwagen über Mini Cabins, die Alleinreisenden die Möglichkeit bieten, die Nacht allein in einem Abteil zu verbringen. Ob die Mini Cabins langfristig erfolgreich sein werden, wird sich in Zukunft zeigen. Bis jetzt bekamen die ÖBB gutes Feedback von Passagieren, die bereits öfter mit dem Nightjet verreist waren. Jedes Abteil kann individuell abgeschlossen werden und verfügt über Gra-

tis-WLAN. In Österreich werden Neubaustrecken auf eine Geschwindigkeit von maximal 250 km/h ausgebaut. Außerdem setzt man auf eine Verdichtung der Angebote, weil die Streckenverbindungen für Hochgeschwindigkeit in Österreich zu kurz seien.

INFORMATION

Die Seite „Jugend – Zeitung – Wirtschaft“ beruht auf einer Medienkooperation der „Presse“ mit dem IZOP-Institut. Finanziert wird sie von fünf Sponsoren.

Unser Kommentar

Zum Umsteigen verlocken

Der Nachtzug ist eine Nische“, sagt Bernhard Rieder, Pressesprecher der ÖBB. Mit Nachtzügen zu fahren, ist beliebt, unsere Gesellschaft ist für die Themen Klima und Nachhaltigkeit sensibilisiert. Heutzutage sind die Ansprüche der Passagiere an Zugreisen sehr hoch. Man ist von günstigen Angeboten der Billigfluggesellschaften verwöhnt und denkt nicht daran, einer zwar oft teureren, aber dafür umweltfreundlicheren Option eine Chance zu geben. Mehr als 700 Millionen Euro haben die ÖBB zuletzt in 33 schnellere und komfortablere Züge investiert - und dennoch wird der Nightjet wohl nie vor Billigflügen und der Fahrt mit dem Auto zum beliebtesten Transportmittel werden.

Niemand kann bestreiten, dass Bahngesellschaften den Nightjet speziell für Jugendliche nicht attraktiv genug gestalten - Schüler ab 15 Jahren zahlen den vollen Erwachsenenpreis. Um junge Leute von einer Reise mit der Bahn überzeugen zu können, sollten die ÖBB zusätzliche Preisermäßigungen für Jugendliche offerieren. Wenn schon die Steigerung der Geschwindigkeit und die Einführung neuer Verbindungen stagniert, wie sollen sich da genügend Interessenten finden, die den Nachtzug zu neuer Blüte bringen?

Von Irina Fraisl, Klasse 2BK des Schulzentrums Gmünd