

## TRANSPORT &amp; LOGISTIK

EISENBAHN

# Privatwagen-Anbieter wollen staatliche Förderung

Der Verband der Privatgüterwagen-Interessenten Österreichs (VPI) ist vergangene Woche zu Verkehrsminister Alois Stöger „gepilgert“ und hat ihm ein dringendes Anliegen vorgetragen, das den 35 Anbietern von 9.000 Privatgüterwagen in Österreich besonders unter den Nägeln brennt.

VON JOSEF MÜLLER

Es geht um die Umrüstung der Güterwaggons auf lärmarme Bremsen, sprich auf die lärmemissionsschwache LL-Sohle. Die Umrüstung pro Waggon schlägt für die Privatwagenanbieter mit 1.866 Euro pro Waggon zu Buche. Diese Kosten wollen die Akteure vom Staat subventioniert bekommen. Und dazu hätten sie auch noch gern eine staatliche Förderung von bis zu 500 Euro pro Waggon zu den jährlichen Betriebskosten, fasst VPI-Präsident Johann Feindert den konkreten Wunsch an die Verkehrspolitik zusammen.

## Fördermodelle anderer Länder als Vorbild

In der Schweiz, in den Niederlanden und Deutschland wird die Umrüstung der Güterwagenflotten auf lärmarme Bremsen von der Politik massiv vorangetrieben, in Österreich existiert noch kein vergleichbares Fördermodell, wie es dieses in den drei Ländern schon gibt. Besonders in Deutschland wird von politischer Seite starker Druck auf die Güterwagenanbieter ausgeübt. Diese sollen mit Zeithorizont 2020 die vielen tausend Waggons lärmarm bremsen und die Anrainer links und rechts der Bahntrassen ruhig schlafen lassen. Rund ein Viertel der 9.000 heimischen privaten Waggons sind bereits mit lärmarmen Bremsen ausgestattet, zumeist handelt es sich dabei um relativ neue Wagen, die schon serienmäßig mit lärmarmen Bremsen ausgeliefert werden. Doch der große Umrüstbedarf besteht für die restlichen drei Viertel, und dafür wünschen sich der VPI – stellvertretend für seine Mitglieder – vom Staat



VPI-Präsident Johann Feindert hofft auf eine staatliche Förderung für die Umrüstung der Güterwaggons auf lärmarme Bremsen

finanzielle Unterstützung, weil sonst deren Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig geschwächt werden würde, wie Frank Petuschinig, Geschäftsführer des VPI, gegenüber *Verkehr* anmerkt.

## Positionspapier präsentiert

Bei der vorwöchigen vierten Tagung des VPI, die unter Teilnahme zahlreicher Vertreter aus der verladenden Wirtschaft und Speditionsbranche in Wien stattfand, wurde auch ein Positionspapier präsentiert, in dem die aktuelle Lage des Privatgüterwagen-Marktes in Österreich und der politische Handlungsbedarf im Sinne einer weiterhin starken Präsenz der Schiene im Güterverkehr skizziert wird. Als Vorbild für ein österreichisches Fördermodell sieht der VPI die Schweiz, doch dieses Land ist nicht Teil der EU. Das österreichische Fördermodell sollte EU-kompatibel sein und daher käme als Vorbild eher Deutschland in Frage. Doch das dortige Fördermodell erscheint dem VPI nicht gerade erstrebenswert, zumal es bürokratisch aufwendig abzuwickeln

» Die Stimmung der Privatwagen-Anbieter in Österreich ist verhalten bis angespannt. «

ist und zudem nicht wirklich all jene Kosten abdeckt, die der Privatwagen-Branche bei der Umrüstung ihrer Flotten entstehen. Insgesamt betrachtet ist die Stimmung unter den Anbietern von Privatwagen hierzulande verhalten bis angespannt. Für viele Verladener ist der Preis das Maß aller Dinge, doch ortet Feindert zunehmend Verständnis für die Weitergabe von Kosten der Branche an deren Kunden. „Den Verladern wird immer mehr bewusst, dass es ihnen nicht egal sein kann, wie zuverlässig und sicherheitsbewusst die Privatwagenanbieter ihr Geschäft entwickeln“, so Feindert. Und diese beiden Eigenschaften haben eben auch ihren Preis.

BRANCHE INSIDE

## „Packen wir es ein!“

Michael Pawel führt das Wiener Familienunternehmen Pawel packing & logistics GmbH seit 2008.

▶ FORTSETZUNG VON SEITE 3

In Familienunternehmen wie dem unseren wird in Generationen gedacht; die Entscheidungswege sind viel kürzer, und Investitionen müssen sich nicht so schnell rechnen. Das zeigt sich auch bei unserer neuesten Anschaffung – einer 123-kWp-Photovoltaikanlage.

Wo sehen Sie die Zukunft der Branche? Welche Entwicklungen in Ihrem beruflichen Umfeld finden Sie spannend und vielversprechend? Und was ist Ihrer Meinung nach eher bedenklich? Pawel: Als Verpacker im Export sind wir naturgemäß stark von der Konjunktur abhängig. Leider

versteht es die Politik seit Jahren nicht, ein investitions- und unternehmerfreundliches Klima zu schaffen. Vielfach wird durch geplante Steuererhöhungen der Produktionsstandort Österreich nachhaltig gefährdet. Um in unserer Branche zu überleben, muss man daher ständig sein Produktportfolio den Kundenbedürfnissen anpassen. Neue Produkte verlangen auch stets neue Verpackungslösungen. Das ist das enorm Spannende in unserer Branche, denn innovative Lösungen führen sowohl beim Kunden als auch beim Lieferanten zu einer Win-win-Situation.

Danke für das Gespräch.

SCHWERTRANSPORT

## Immer mehr Schweres kommt auf das Schiff

Schwere Lasten wie Turbinen oder Windanlagenteile werden immer häufiger mit dem Schiff transportiert.

Im vergangenen Jahr sind 657.000 Tonnen Schwergut auf Deutschlands Wasserstraßen transportiert worden. Das ist laut dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt ein Rekordwert – vor zehn Jahren lag der Wert noch bei rund einem Drittel. Ohne Binnenschifffahrt könnte die Industrie viele sperrige Güter gar nicht mehr transportieren, ist Verbandspräsident Georg Hötte überzeugt. Für 2014 wird mit einem weiteren Anstieg gerechnet. Die stark befahrenen Flüsse Rhein, Elbe und Donau werden in der vom Verband geführten Statistik allerdings nicht erfasst. Die tatsächlich deutschlandweit transportierten Gütermengen dürften damit laut Verband noch wesentlich höher liegen.

Aus Sicht der Binnenschiffer liegt der Anstieg einerseits an dem größeren Platzangebot der

Flusswege: Dort müssten für die sperrigen Güter keine Oberleitungen demontiert, Bäume gefällt oder Straßen gesperrt werden. Außerdem sorgt die Vernachlässigung des Straßen- und Schienennetzes dafür, dass Spediteure immer häufiger auf Flüsse und Kanäle ausweichen, heißt es dazu.

Ein erheblicher Sanierungstau besteht allerdings auch auf den deutschen Wasserstraßen: Die Hälfte der Schleusen ist nach Angaben der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffbau 80 bis 100 Jahre alt.

Knapp 730 Millionen Euro werden nach Angaben des deutschen Bundesverkehrsministeriums 2014 für Ersatz und Ausbau deutscher Wasserstraßen aufgewendet – nach Einschätzung von Fachleuten reichen diese Investitionen nicht einmal für den Substanzerhalt aus.

# forum invent

Eintritt frei  
Anmeldung erforderlich  
Infos und Anmeldung unter  
[www.inventaustria.at](http://www.inventaustria.at)

Welchen Wettbewerbsvorteil bietet Ihnen der

**PATENTSCHUTZ**

Wie können Sie Ihr

**GEISTIGES EIGENTUM** schützen

Was bedeuten die Veränderungen im Patentwesen für die

**ZUKUNFT** Ihres Unternehmens

Mittwoch, 12. November  
15:00 – 17:30  
Haus der Forschung

Veranstaltungsreihe

Patent- und  
Markenschutz als  
Wettbewerbsvorteil