

# Waggonvermieter stehen unter hohem Druck

**BAHNWIRTSCHAFT:** Die Vermieter von Privatgüterwagen fordern politische Unterstützung bei der Umrüstung auf lärmarme Waggonen. Die Kosten steigen kontinuierlich, die Marktpreise dagegen aber nicht. *Verkehr* sprach mit Johann Feindert, Präsident des VPI.

VON JOSEF MÜLLER

Die unabhängigen Vermieter von privaten Güterwaggonen haben schon bessere Zeiten erlebt: In den 1970er- und 1980er-Jahren, in denen sowohl die Konkurrenz als auch die Regulierungen noch vergleichsweise überschaubar waren, konnte man solide Geld verdienen. „Diese goldenen Jahre sind lange vorbei“, resümiert Johann Feindert, Präsident des Verbandes der Privatgüterwagen-Interessenten in Österreich (VPI), im Gespräch mit *Verkehr*. Der allgemeine Kostendruck und die enorm gestiegenen Auflagen im Eisenbahnverkehr unterziehen die Geschäftsmodelle der Privatgüterwagen-Vermieter einer harten Prüfung: Einerseits sollen sie innovativ sein und in neue Wagen investieren, andererseits steigen die Kosten kontinuierlich und ein Anziehen der Marktpreise ist beinahe unmöglich.

## Kosten sind um 20% gestiegen

In den vergangenen fünf bis zehn Jahren „sind unsere Kosten um 20% gestiegen“, erinnert sich Feindert. Der Preisdruck ist groß, weil der Ölpreis sinkt, was die einschlägige Industrie dazu bewegt, ihre Mineralöllogistik zu optimieren, wodurch Überkapazitäten an Kesselwagen auf dem Markt entstehen. Mit dem Vermieten von Kesselwagen unterschiedlicher Konfiguration verdienen die Anbieter nach wie vor zwei Drittel ihres Geldes. Das Gros der 13.000 über den österreichischen VPI organisierten Privatgüterwagen sind denn auch Kesselwagen. Doch zeichnet sich folgender Trend ab: Da mit den Kesselwagen zwar ein stabiles Geschäft besteht, aber hier kaum noch Wachstum zu generieren ist, fokussieren sich die Anbieter zunehmend auf konventionelle Güterwagen, wie z. B. Containertragwagen oder Güterwagen für verschiedene Kaufmanns- und Massengüter. „Das konventionelle Güterwagenvermietungs-geschäft ist für uns ein Hoffungsmarkt“, sagt Feindert. Hier tun sich Wachstumsmärkte auf – nicht zuletzt infolge der Schienenliberalisierung in Europa. Diese bringt mehr und mehr private Eisenbahnunternehmen auf den Markt, die für ihre Verkeh-

private Güterwagen nachfragen. So gesehen sei die Liberalisierung ein Segen für die unabhängigen Wagen-Vermieter, weil damit mehr Bewegung in den Markt gekommen ist und sich die Service-Qualität der großen Staatsbahnen spürbar verbessert habe, so die Beobachtung des Präsidenten.

## Lärmschutz fordert heraus

Das aktuell sehr herausfordernde Thema für die 42 Mitglieder im VPI sind die kommenden Lärmschutzbestimmungen für Güterwagen, denn diese sollen leiser durch die Lande rollen. Deutschland hat beschlossen, dass Güterwagen auf dem nationalen Netz ab 2020/2021 leiser unterwegs sein müssen, damit die Bürger vom Waggonlärm nicht gestört werden. Um den Güter-

## » DIE UMRÜSTUNG AUF LÄRMARME WAGGONS MUSS IN DEUTSCHLAND BIS 2021 ABGESCHLOSSEN SEIN.

wagen leise zu machen, muss er von der herkömmlichen Graugusssohle auf die sogenannte LL- oder K-Sohle umgerüstet werden. Das trifft vor allem vor 2008 gebaute Wagen – alle danach gebauten sind bereits „lärmarm“. Österreichische Privatgüterwagen-Anbieter sind hier besonders betroffen, zumal viele Waggonen zwischen Deutschland und Österreich rollen und daher ab 2020/21 den deutschen gesetzlichen Vorschriften entsprechen müssen.

## Umrüstung fördern

Für die Umrüstung der Wagen gibt sich Deutschland spendabel und unterstützt die Privatgüterwagen-Vermieter mit 50% der Umrüstkosten. Für die privaten Wagenvermieter bedeutet das, dass sie die Hälfte der Umrüstkosten aus eigener Tasche bezahlen müssen. Und auch für die höheren Betriebskosten, die bei LL- und K-Sohlen mit zusätz-



Johann Feindert verweist auf den stark gestiegenen Kostendruck, dem die unabhängigen Vermieter von privaten Güterwaggonen ausgesetzt sind

lichen 500 bis 600 Euro pro Jahr und Wagen zu Buche schlagen, werden sie aufkommen müssen. Bestehende Wagen sind auf LL-Sohlen umzurüsten, neue Wagen werden gleich mit der K-Sohle ausgestattet. In Deutschland wird die technische Umrüstung mit 1.688 Euro pro Wagen kalkuliert. Auf dieser Basis wird die Förderung vergeben. Auch Österreichische Privatgüterwagen-Anbieter kommen in den Genuss des deutschen Fördermodells, wobei die Höhe des Fördergeldes von der Laufleistung auf dem deutschen Streckennetz abhängig ist, wie Feindert erklärt.

## Förderung in Österreich noch offen

Seit zwei Jahren bemüht sich der VPI als Interessenvertreter aller heimischen Akteure auch in Österreich um eine staatliche Förderung für die Umrüstung der Wagen. Die Verhandlungen dazu laufen mit dem Verkehrsministerium bmvit. Nach dem aktuellen Stand der Dinge gibt es von dort vielversprechende Signale, dass es möglicherweise schon ab Ende dieses Jahres auch hierzulande eine Förderung geben wird, die mutmaßlich auf einem lärmabhängigen Trassenpreissystem in Einklang mit geltenden EU-Regeln basiert. Ab 2021 wird in Deutschland sanktioniert, wenn die Wagen zu laut sind. „Es bleibt daher in Österreich nicht mehr viel Zeit, das Fördersystem auf Schiene zu bringen“, stellt Feindert fest. Denn klar ist: Je länger das Fördersystem auf sich warten lässt, umso teurer wird es für die Privatgüterwagen-Anbieter. Mit der Förderung für

die Umrüstung soll die Schiene in diesem Bereich wettbewerbsfähig bleiben. Feindert: „Wir unterstützen die Wende zum lärmarmen Güterwagen, doch wir können nicht allein alle Kosten übernehmen, weil wir sie auf dem Markt nicht unterbringen können.“

## Der Güterwagen der Zukunft

Unternehmen aus der Bahnindustrie, Bahnen und Privatgüterwagen-Vermieter haben sich auf europäischer Ebene zusammengesetzt und erproben bereits den Güterwagen der Zukunft, der nicht nur leise daherkommt, sondern auch mit neuen Drehgestellen, einer virtuellen Vernetzung und anderen neuen technischen Feinheiten aufwartet.

Unter der Koordination der Schweizerischen Bundesbahnen SBB wird ab Mitte 2017 ein „Demonstrator“-Zug kreuz und quer durch Europa rollen und so das Pilotprojekt „Güterwagen der Zukunft“ weiter voranschreiten. Auch die Deutsche Bahn fährt gemeinsam mit der VTG einen solchen Zug und sammelt praktische Erfahrungen. Nach vier Jahren sollen fundierte Erkenntnisse vorliegen.

Der Güterverkehr der Zukunft kommt ohne Standardisierung nicht aus. Das ist den Privatgüterwagen-Anbietern bewusst und sie wollen daher ihre Wagen „logistikfähig“ machen, soll heißen: Sie sollen leichter mit Kunden, Vermietern und allen entlang der Transportkette involvierten Akteuren vernetzbar sein, es geht um die Überwindung von Schnittstellen mit Hilfe der Digitalisierung.

## AKTUELL

### 4. EISENBAHNPAKET UNTER DACH UND FACH

Der Bahnverkehr in der EU wird weiter liberalisiert. Die Basis dafür bildet das 4. Eisenbahnpaket, das Ende 2016 vom EU-Parlament beschlossen worden ist. Standardisierte Vergabeverfahren sollen es den Bahngesellschaften erlauben, sich für Schienenverkehrsleistungen in den Nachbarländern bewerben zu können. Das Eisenbahnpaket sieht jedoch auch Ausnahmen vor. Ab Ende 2019 sollen standardisierte Vergabeverfahren den Wettbewerb bei der Eisenbahn auf europäischer Ebene ankurbeln. Allerdings sind Direktvergaben noch bis 2024 mit einer Vertragslaufzeit von zehn Jahren möglich. Die Ausschreibungen stehen allen Eisenbahnverkehrsunternehmen der EU-Mitgliedsstaaten offen. Der neue Rechtsrahmen ermöglicht es den nationalen Behörden zudem, die Leistungen genauer ausschreiben zu können. Auch Teilleistungen können laut Eisenbahnpaket zukünftig von EU-Wettbewerbern erbracht werden. Ab 2020 sollen alle Eisenbahnunternehmen in der EU das Recht erhalten, kommerzielle Schienenverkehrsdienstleistungen in der gesamten EU anbieten zu können. Das Eisenbahnpaket sieht auch Ausnahmen vor: Um zu gewährleisten, dass Verkehrsleistungen aus öffentlichen Aufträgen weiterlaufen, können die Mitgliedstaaten das Zugangsrecht eines neuen Betreibers auf bestimmten Strecken einschränken, sieht es das Paket vor. Die Voraussetzung für eine solche Einschränkung sei eine „objektiv wirtschaftliche“ Analyse durch die nationale Regulierungsbehörde, die dann ihre Zustimmung geben müsse. Ebenso müssten mögliche Interessenkonflikte bewertet werden, um sicherzustellen, dass alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichen Zugang zu Gleisen und Bahnhöfen hätten. Des Weiteren sind im 4. Eisenbahnpaket Vorschriften zur finanziellen Transparenz vorgesehen, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen staatlichen Konzernen, bei denen Infrastruktur- und Verkehrsbetrieb unter einem Dach gebündelt sind, und privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen vorzubeugen. Auf behördlicher Ebene soll demnach eine strikte Trennung zwischen nationaler Förderung und internationalen Vergabeverfahren herrschen.