

# Den digitalisierten Güterzug kann es nicht ohne Unterstützung geben

**POLITIK:** In der breiten Öffentlichkeit sind „Wagenhalter“ wenig bekannt. Dabei sind sie im Bahngüterverkehr unverzichtbar und wünschen sich mehr Rückenwind von der Politik, wie Johannes Frieß, Präsident des Verbandes der Privatgüterwagen-Interessenten Österreichs, in einem Gespräch mit *Verkehr* erklärt.

Das erste Konzept für die private Güterwagenvermietung ist über 150 Jahre alt und hat ihren Ursprung in Österreich. Die Entwicklung dieses Geschäftsmodells verlief bis heute kontinuierlich: Von den rund 550.000 Güterwagen, die heute in Europa auf den Schienen rollen, sind rund 235.000 „unabhängigen Wagenhaltern“ zuzuordnen. „Dahinter steht ein privates, also nicht staatliches, Gesamtinvestment von geschätzten zwölf Milliarden Euro, wobei rund 70 Prozent der jährlichen Neuinvestitionen in Wagenmaterial über privates Kapital getätigt werden“, sagt Johannes Frieß, Präsident des Verbandes der Privatgüterwagen-Interessenten Österreichs (VPI), gegenüber *Verkehr*. Als Business Manager beim Wagenhalter GATX Austria kennt er sich in diesem Geschäft aus.

Das von ihm angesprochene Investment ist ein wesentlicher Beitrag zum europäischen Schienengüterverkehr, denn die Flotten unabhängiger Wagenhalter stellen moderne Transportmittel bereit, die flexibel dort eingesetzt werden können, wo sie gerade benötigt werden.

## ABWÄRTSTREND?

Der Schienengüterverkehr in Österreich hatte 2018 am Modal Split einen Anteil von 31 Prozent, dieser ist aber auf 28 Prozent gefallen; verglichen mit

Europa ist dieser immer noch hoch, denn der europäische Schnitt liegt bei ernüchternden 17 Prozent. Die Transportmengen sind zwar insgesamt über alle Verkehrsträger gestiegen, der Schienenanteil jedoch hat davon weit unterdurchschnittlich profitiert. Und die Perspektive bleibt herausfordernd, besteht doch durch die aktuelle Energiekostensituation, die den Schienenverkehr deutlich härter trifft als beispielsweise den Straßengüterverkehr, die Gefahr, dass durch Rückverlagerungen auf die Straße weitere Marktanteile verlorengehen. Mittel- bis langfristig werden wegen einer – zwingend notwendigen – geänderten Klimapolitik die bisherigen Transportmengen auf der Schiene auch weniger werden. Der Grund dafür: Der Transport fossiler Energieträger, wie etwa Kohle oder Mineralöle, mit der Bahn wird den erkennbaren Trends zufolge abnehmen. Zum Vergleich: Ein Drittel der Flotten unabhängiger Wagenhalter sind derzeit Kesselwagen, transportieren also Güter wie Mineralöl, Gas und Chemieprodukte.

Dass die Branche diese Entwicklungen auch schon in ihre Strategien eingeplant hat, zeigt die Tatsache, dass im vergangenen Jahr, als wegen der Ukraine Krise dringend Kohle- und Mineralölwagen benötigt wurden, diese nur begrenzt zur Verfügung standen. Frieß: „Positiv stimmt die Entwicklung

des Intermodal-Verkehrs. Sein Wachstum wird zwar durch die aktuelle Energiekrise leicht eingebremst, ist aber jedenfalls überproportional.“

Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr können derzeit nicht besser sein: Initiativen wie der „European Green Deal“ oder der nationale „Mobilitätsmasterplan 2030“ sind Ausdruck des politischen Willens, die Schiene zu stärken. In der konkreten Umsetzung des übergeordneten Ziels „Mehr Güter auf die Schiene“ müssten der Theorie aber dringend Taten folgen, fordert der VPI.

## MEHR PRODUKTIVITÄT

Der Schienengüterverkehr sollte durch gesetzlich verankerte, faire Wettbewerbsbedingungen und verstärkte Eigeninitiativen der Branche selbst in die Lage versetzt werden, durch neue Technologien und abgestimmte europäische Strategien neue Marktsegmente erschließen zu können. Der VPI hat einige Schwerpunkte definiert, zu denen auch die Forderung nach einem „digitalisierten Güterzug“ zählt.

Bereits heute ermöglichen Telematik und Sensorik am Güterwagen bzw. die Verwertung der dadurch gewonnenen Daten einen effizienteren und damit nachhaltigeren Warenverkehr. Die konsequente Fortsetzung

**„Wir haben gemerkt, dass die Kooperationsbereitschaft im Sektor zwar gewachsen, aber immer noch ausbaufähig ist“**



Johannes Frieß, Präsident des Verbandes der Privatgüterwagen-Interessenten Österreichs

dieser Technologisierung ist eben der digitalisierte Güterzug, also der durchgängig mit Strom- und Datenleitung versorgte Güterzug, der entscheidende Produktivitätszuwächse ermöglichen wird. Ein zentraler Hebel dazu ist die Digitale Automatische Kupplung (DAK), an deren Realisierung alle Stakeholder der Industrie mit Hochdruck arbeiten. „Ein Projekt in dieser Größenordnung stößt nicht nur auf Zustimmung, auch in der Welt der Wagenhalter gibt es Skeptiker. Keine andere Innovation im Schienengüterverkehr hat ein derartiges Potenzial. Wir müssen der DAK eine echte Chance

geben“, plädiert Frieß. Dabei ist abzuklären, wie die Einführung der DAK finanziert werden soll. Die dafür notwendigen Milliarden Euro werden die Wagenhalter ohne Hilfe nicht aufbringen können. Unterstützung auf europäischer und nationaler Ebene ist nötig, zumal der volkswirtschaftliche Nutzen einer Digitalisierung und Automatisierung im Schienengüterverkehr eindeutig nachweisbar und damit gerechtfertigt ist.

Der VPI fordert aber nicht nur die Digitalisierung, sondern auch einen fairen Wettbewerb: „Die Internalisierung der externen Kosten muss für alle Verkehrsträger gleich stattfinden, ansonsten wird es im freien Wettbewerb keine Verlagerung geben“, ist Frieß überzeugt. Dazu gehört, dass Förderungen und Subventionen gezielt jenen zukommen sollen, die tatsächlich die erhöhten Aufwände und/oder die Investitionen tätigen. Finanzielle Anreize zielgerichtet auf einen Akteur oder eine Akteurgruppe zu lenken, kann zu einer Bevorteilung und damit Wettbewerbsverzerrung führen.

## SCHULTERSCHLUSS

„2012 hatte das damalige Verkehrsministerium in seinem Gesamtverkehrsplan hehre Ansätze definiert, jedoch ist wenig davon umgesetzt worden“, bedauert Frieß. „Wir glauben, dass die Stärke einer strategischen Überlegung nicht nur im Inhalt, sondern vor allem in der Umsetzung liegt. Begleitend dazu müssen definierte Ziele unter Einbindung der Beteiligten des Sektors auch laufend evaluiert und wenn nötig angepasst werden.“ Die besten nationalen Masterpläne können dem europäischen Schienengüterverkehr nur dann helfen, wenn sie mit den Überlegungen anderer Länder abgestimmt und koordiniert sind.

Der VPI hat in den letzten zehn Jahren einen bedeutenden Wandel in seiner Verbandstätigkeit vollzogen. Weg von reiner Klientelpolitik hin zu einem verstärkten Engagement für übergeordnete, verkehrspolitische Ziele. „Wir haben gemerkt, dass die Kooperationsbereitschaft insgesamt im Sektor zwar gewachsen, aber noch ausbaufähig ist. Die genannten Lösungswege werden wir aber nur in einem schnellen Schulterschluss innerhalb des Sektors sowie mit den politischen Entscheidungsträgern erreichen“, so Frieß. ◀



„Die Internalisierung der externen Kosten muss für alle Verkehrsträger gleich stattfinden, ansonsten wird es keine Verlagerung geben“, ist Frieß überzeugt.