

# Die Bahn löst Probleme

**KOMMENTAR:** Der Bahn kommt als Problemlöser bei der Mobilität von morgen eine bedeutende Rolle zu. Mehr Bahn ist notwendig, um die Klimaziele zu erreichen, sagt Kari Kapsch, Präsident des Verbandes Bahnindustrie Österreich, in seinem Kommentar.

VON KARI KAPSCH

Die Bahn ist ein wichtiger Faktor im Kampf gegen den Klimawandel. Ohne erheblich mehr Personen- und Güterverkehr auf der Schiene wird es schlicht nicht möglich sein, die ambitionierten nationalen und europäischen Klimaziele zu erreichen. Österreich ist eines der führenden Bahnländer der Welt. Dies wird jeden Tag eindrucksvoll unter Beweis gestellt: Alle Züge, die in Österreich unterwegs sind, umrunden alle zwei Stunden einmal die Erde. Die Herausforderungen der Zukunft, vom Klimawandel bis zur steigenden Urbanisierung, haben trotz der Corona-Pandemie weiterhin Bestand. Damit sind für die heimische Bahnindustrie die Weichen als Zukunftsbranche gestellt, auch wenn die wirtschaftlichen Folgen der Krise noch nicht abschätzbar sind.

## Investitionen aufrechterhalten

Für Österreich ist es wichtig, diese Vorreiterposition im Bahnsektor zu behalten. Gerade jetzt, nach dem wirtschaftlichen Schock, den die Corona-Pandemie mit sich gebracht hat, müssen deshalb die Investitionen in Bahn- und Infrastrukturprojekte aufrechterhalten werden. Jetzt müssen jene Projekte umgesetzt werden, die schon fertig geplant sind. Das bedeutet auch, Genehmigungs- und Vergabeprozesse zu beschleunigen, etwa wenn es um die lange vernachlässigten Regional- und Lokalbahnen geht. Vor allem für den Güterverkehr, wo viele Betriebsanschlüsse in der Vergangenheit aufgegeben wurden, muss man jetzt, mit staatlicher Unterstützung, investieren und reaktivieren. Diese Nebenstrecken sind als klimafreundliche Zubringer zu den Haupttrouten enorm wichtig, denn wenn die Ware erst einmal auf dem Lkw ist, bekommen wir sie von dort nicht mehr herunter.

## Massive Einbrüche

Leider hat die Corona-Pandemie auch dazu geführt, dass es massive Einbrüche beim Personen- und Güterverkehr auf der Schiene gibt. Das ist mit Blick auf die Klimaziele fatal. Zwar gibt es die sehr positiven Investitionsbekenntnisse der Politik zum langfristigen Aus-



Kari Kapsch ist Präsident des Verbandes Bahnindustrie Österreich

bau der Bahn; die helfen aber nur weiter, wenn die Regierung jetzt rasch dafür sorgt, dass vor allem der Güterverkehr auf der Schiene attraktiver und billiger wird. Das bedeutet konkret, die Abgabe für die Nutzung der Bahninfrastruktur (IBE) kurzfristig zur Gänze auszusetzen und langfristig zu halbieren. Ebenso muss die Besteuerung des Bahnstroms ersatzlos gestrichen werden, damit die Schiene gegenüber der Straße und dem Flugzeug konkurrenzfähig wird. Gerade jetzt muss sich natürlich auch auf der europäischen Ebene mehr tun. Zentral sind hier die Bemühungen, den europäischen Bahnraum zu vereinheitlichen. Dahingehend wäre es dringend notwendig, die aktuell laufende Novelle des europäischen Eisenbahngesetzes in Österreich schneller voranzutreiben. Das ist nicht nur für mehr Schienenverkehr in Europa essenziell, auch für die europäische Bahnindustrie werden dadurch schnellere Zertifizierungen und Prüfungen ihrer Produkte möglich. Das wiederum erhöht die Wettbewerbsfähigkeit der Branche. Europa braucht mehr Bahn, die Bahn braucht aber auch mehr Europa!

## Bewusstseinsbildung

Erfreulicherweise entstand während des Höhepunkts der Corona-Pandemie das politische Bewusstsein, dass wir in Europa zunehmend, und in manchen Bereichen heute auch schon gänzlich, von anderen Wirtschaftsräumen wie Asien (allen voran China) und den USA abhängig sind. Man denke an Medikamente oder auch Komponenten für den Mobilfunk. In einer digitalisierten Welt von morgen hat dies weitreichende Folgen für die technologische und wirtschaftliche Souveränität Europas sowie die Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit in Eu-

ropa. Wenn man dieser Krise also etwas Positives abgewinnen kann, dann dass dieses Bewusstsein national und auf europäischer Ebene entstanden ist und wir von nun an beim Beschaffungsverhalten der öffentlichen Hand einen anderen Weg als bisher einschlagen müssen. Und wenn es um den Klimaschutz geht, dann ist es sowieso unumgänglich eine Beschaffung in Europa vorzuziehen. Hier geht es nicht um Subventionen, sondern darum, eine führende Position Europas abzusichern und weiter auszubauen.

## Technologie aus Europa

Wir brauchen in Europa keine Technologie von außerhalb, die ursprünglich ohnedies hier in Europa entwickelt wurde. Die europäische Industrie hat die notwendigen Ressourcen für den angedachten Ausbau des Bahnangebots in Europa. Gerade die heimische Bahnindustrie ist ein Komplettanbieter, der alles entwickelt und produziert, was das System Bahn in Europa benötigt. Ihre Produkte und Dienstleistungen sind weltweit als qualitativ hochwertig bekannt. Mehr als zwei Drittel ihrer Produkte werden weltweit exportiert. Die österreichische Bahnindustrie ist dabei ein wichtiger Impulsgeber für die Wirtschaft Österreichs. Als Querschnittsmaterie greift die Branche bei der Erzeugung ihrer Produkte auf viele Komponenten aus anderen heimischen Branchen zurück. Aber auch die Innovationskraft ist ein wichtiger Erfolgsfaktor der Bahnindustrie. Zwischen zwei und drei Prozent aller Patente, die heute im Bereich Eisenbahn weltweit angemeldet werden, stammen aus Österreich.

Die Bedeutung der Bahnindustrie geht damit weit über die Grenzen der Branche und Österreichs hinaus. Ein wichtiger Faktor ist dabei die inten-

sive Zusammenarbeit zwischen der Industrie sowie den österreichischen Fachhochschulen und Universitäten, wodurch viele Innovationen erst möglich werden. Ebenso sind die starken heimischen Bahnen und die regionalen Verkehrsbetriebe wichtige Partner und Innovationstreiber für die Bahnindustrie. Der anspruchsvolle Heimmarkt dient der Industrie als wichtige Referenz für den Weltmarkt.

Auch wenn sich die Branche gut entwickelt und, gemessen an der Größe Österreichs, eine hervorragende Position auf dem Weltmarkt hat, ist der Druck vor allem durch die Konkurrenz aus China sehr deutlich spürbar. Durch die große Finanzkraft Chinas, die im Wettbewerb um die technologische Vorherrschaft vor allem bei Exporten sehr aggressiv eingesetzt wird, entstehen Wettbewerbsverzerrungen, die extremes Bedrohungspotenzial für die europäische Bahnindustrie haben.

## Europäische Wertschöpfung

Damit die europäische Bahnindustrie ihre internationale Rolle verteidigen kann, müssen dem durch Corona entstandenen politischen Bewusstsein, künftig mehr Wert auf die europäische Wertschöpfung zu legen, nun dringend Taten folgen. Die bereits bestehenden EU-Richtlinien hinsichtlich der Vergabe von öffentlichen Aufträgen müssen national so angewendet werden, dass mehr Aufträge innerhalb Europas vergeben werden, weg vom Billig-, hin zum Bestbieterprinzip mit geeigneten Qualitätskriterien. Das ist zudem auch jetzt, in einer der wirtschaftlich schwierigsten Zeiten Europas, ein wichtiges Instrument, um die europäischen Unternehmen zu unterstützen, die regionale Wertschöpfung zu fördern und so den wirtschaftlichen Einbruch abzufedern. Gleichzeitig müssen europäische Unternehmen beim Export außerhalb Europas unterstützt werden. Hier braucht es nicht nur Exportunterstützungen und Finanzierungspakete, die wir internationalen Kunden anbieten können, sondern auch Mechanismen, um der Abschottung von Märkten für europäische Unternehmen in anderen Ländern aktiv entgegenzuwirken.

## KURZ GEMELDET

### MEHR VERKEHR AUF DIE SCHIENE BRINGEN

Der ambitionierte Plan, mehr Verkehr (und damit mehr Ladung) auf die Schiene zu holen, kann mit modularen Güterwagen gelingen. DB Cargo und VTG haben dazu erstmals einen neu entwickelten Wagen präsentiert. Beide Partner haben im Projekt „m<sup>2</sup>“ in rund 1,5 Jahren den zukunftsweisenden Tragwagen konstruiert. Nach erfolgreichem Abschluss der im Frühling 2020 gestarteten Testfahrten streben beide Unternehmen nun die Zulassung an. „Wir entwickeln bei m<sup>2</sup> den Güterwagen der Zukunft. Mit dem neuen System haben wir eine variable Plattform und können den Aufbau der Wagen flexibel austauschen. Damit machen wir den umweltfreundlichen Schienengüterverkehr noch flexibler. Wünsche unserer Kunden können wir schneller bedienen“, sagt Sigrid Nikutta, DB-Vorstand Güterverkehr und Vorstandsvorsitzende bei DB Cargo. „Im Rahmen des Projekts stellen wir die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft in den Mittelpunkt. Die neuen Wagen lassen sich schnell und unkompliziert an spezifische Transportanforderungen anpassen. Dadurch erhöhen wir die Attraktivität des Schienengüterverkehrs und stärken ihn im Wettbewerb mit der Straße“, sagt Heiko Fischer, Vorsitzender des Vorstands der VTG AG.

Multifunktional und modular heißt die Formel: Hinter m<sup>2</sup> steckt ein modulares Baukastensystem, mit dem sich die Wagen individuell an die Kundenbedürfnisse anpassen lassen. So können je nach Einsatzzweck vierachsige Tragwagen mit einer Ladelänge zwischen 34,7 und 74,3 Fuß konfiguriert werden. Auch die Auswahl von Komponenten wie Drehgestelle, Radsätze oder Bremsen (Klotz- oder Scheibenbremsen) erfolgt unter Berücksichtigung des späteren Verwendungszwecks. Damit lassen sich die Wagen nach verschiedenen Parametern optimieren – etwa nach Gewicht, Laufleistung oder Kosten. Eine Reihe von unterschiedlichen Aufbauten ermöglicht den Transport vielfältiger Güter. Mit dem Projekt m<sup>2</sup> knüpfen die DB Cargo und VTG an ihre hervorragende Zusammenarbeit der vergangenen Jahre an.