

„Der CO₂-Footprint wird eine Erfolgsgröße wie Umsatz und Gewinn“

Hannes Boyer, CEO der Thales Gruppe in Österreich, ist seit Oktober 2021 Präsident des Verbandes der Österreichischen Bahnindustrie. Angela Berger ist seit 2017 dessen Geschäftsführerin.

GEWINN extra: *Herr Boyer. Bei Ihrem Antritt als neuer Präsident haben Sie von einer spannenden Zeit für die österreichische Bahnindustrie gesprochen. Was macht die Zeit gerade so spannend?*

Boyer: Mobilitätswende, Dekarbonisierung, Energiekrise – das sind alles Themen, bei denen die Bahn eine zentrale

Rolle spielt und Teil der Lösung ist. Genau aus diesem Grund werden auch massive Investitionen in die Bahn getätigt. In Österreich sind das alleine 18,2 Milliarden Euro bis 2027. Wir als Bahnindustrie sind nicht nur mit dabei, wir liefern die nötigen Technologien und Innovationen – und genau das macht die Zeit aus meiner Sicht so spannend.

GEWINN extra: *Wie viel von den 18,2 Milliarden Euro, die investiert werden, kommt tatsächlich bei der heimischen Bahnindustrie an?*

Boyer: Ein exakter Wert lässt sich nicht messen, aber insgesamt kann man sagen, dass die lokale Bahnindustrie extrem breit aufgestellt ist und daher intensivst in diese 18,2 Milliarden Euro involviert ist. Das sieht man auch an den Auftragsbüchern. Wir haben volle Auftragsbücher, und uns beschäftigt mehr die Herausforderung, wie wir diese ordentlich abarbeiten.

GEWINN extra: *Was sind das für Herausforderungen?*

Boyer: Neben den hohen Rohstoffpreisen, Engpässen bei Lieferketten und dem Krieg in der Ukraine, wo wir die Auswirkungen noch gar nicht im Detail abschätzen können, ist eine der größten Herausforderungen eindeutig die Situation am Arbeitsmarkt. Mehr als 80 Prozent der Industrieunternehmen leiden unter dem Fachkräftemangel, etwa ein Drittel muss deshalb bereits Umsatzeinbußen in Kauf nehmen.

GEWINN extra: *Wie schwer tun sich Ihre Mitgliedsunternehmen im „War of Talents“? Viele sind im wahrsten Sinne des Wortes Hidden Champions, also Firmen, die kaum einer kennt.*

Berger: Wir tun uns schwer. Aber: Mit der steigenden Bedeutung von Nachhaltigkeitsthemen in der Gesellschaft müssen wir uns ganz klar als nachhaltige Zukunftsindustrie positionieren: „Wir bringen den Klimaschutz auf Schiene!“ Darüber hinaus sehe ich es natürlich auch als Aufgabe des Verbandes, durch Schwerpunktsetzungen hier entsprechend zu unterstützen. Immer wichtiger wird es aber auch sein, junge Talente direkt abzuholen, das heißt, Kooperationen mit Ausbildungsstätten zu forcieren.

„Wir bemühen uns zu zeigen, wie man echte Bestbieter-Vergaben ermöglichen kann.“

Hannes Boyer als gewählter Präsident und Angela Berger als Geschäftsführerin vertreten die Interessen der in Österreich tätigen Bahnindustrie



GEWINN extra: Ein großes Thema der letzten Jahre für den Verband war das Bestbieterprinzip. Hat sich das schon durchgesetzt?

Berger: Die Möglichkeiten dafür sind vorhanden, sie werden nur selten ernsthaft umgesetzt. Wenn bei einer Vergabe der Preis mit 80 Prozent gewichtet wird und nur zwei, drei leichte Qualitätskriterien vorgeben sind, die die gleichen Punkte bekommen, sind das für uns „Feigenblatt-Kriterien“. Wir bemühen uns daher, mit Beispielen zu zeigen, wie man echte Bestbieter-Vergaben ermöglichen kann, und haben einen Kriterienkatalog erarbeitet, den wir Auftraggebern zur Hand geben.

GEWINN extra: Verändern die Probleme mit den Lieferketten hier etwas in Richtung nachhaltigere und regionalere Beschaffung?

Berger: Als Tendenz ist das mit Sicherheit vorhanden, dass neben wirtschaftlichen Argumenten im Einkauf auch das Thema Nachhaltigkeit eine Rolle spielt. Investitionen in die Bahn sind jedoch

Projekte, die oft sehr lange dauern, weshalb sich das derzeit noch nicht in dem Ausmaß widerspiegelt. Aber ich bin überzeugt, dass es kommen wird und zu einem Parameter bei Vergaben werden kann.

Boyer: Mit der stärkeren Etablierung von Reportingpflichten im Bereich Nachhaltigkeit wird der CO₂-Footprint für immer mehr Unternehmen zum Thema. Die ÖBB beispielsweise setzen gerade konkret eine Initiative um, in der sie gezielt ihre Lieferketten auf Klimafitness überprüfen. Davon sind – im positiven Sinn

des Wortes – auch unsere Mitgliedsunternehmen „betroffen“.

GEWINN extra: Wie klimafit, sprich: CO₂-neutral, ist die heimische Bahnindustrie?

Boyer: Österreich und die EU haben sehr hohe Produktionsstandards, bei denen die Dekarbonisierung immer stärker zum erfolgskritischen Faktor wird. Das ist für unseren Industriezweig gleichzeitig Chance wie auch Herausforderung. Der CO₂-Footprint wird, wenn Sie so wollen, eine Erfolgsgröße wie Umsatz und Gewinn, an der wir in Zukunft gemessen werden.

Über den Verband der Bahnindustrie

Der Verband der Bahnindustrie vertritt die Interessen der in Österreich tätigen eisenbahntechnischen Industrie. Oberstes Ziel ist es, die Rahmenbedingungen für diese wachstumsorientierte und innovative Branche auf nationaler und internationaler Ebene positiv mitzugestalten. Die Mitgliedsunternehmen kommen aus allen

Produktions- und Entwicklungsbereichen, die Lösungen für die verschiedensten Schienenverkehrssysteme realisieren. Sie reichen von Sicherheits-, Leit- und Kommunikationssystemen über Fahrzeugkomponenten bis hin zu kompletten Schienenfahrzeugen. Weitere Informationen unter bahnindustrie.at.

www.vtg.de



Die Zukunft liegt auf der Schiene

Als international führendes Waggonvermiet- und Schienenlogistikunternehmen mit der größten privaten Flotte in Europa treiben wir die Verkehrswende aktiv voran und setzen uns für eine grüne Logistik ein. Wir wollen die Schiene zukunftsfähig machen und unseren Kundinnen und Kunden Lösungen bieten, die sie einfach adaptieren und in ihre Supply Chain integrieren können.

Die Herausforderung der Verkehrsverlagerung liegt darin, Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen. Lkw sind nach wie vor eine überzeu-

gende Option für die „erste und letzte Meile“, weite Strecken sollten aber stets auf der Schiene zurückgelegt werden. Dafür braucht es intelligente Lösungen und ein flächendeckendes Intermodalangebot. Vor dem Hintergrund, dass rund 95 Prozent der Sattelaufleger nicht kombifähig sind, hat VTG in Zusammenarbeit mit VEGA International die Transport- und Umschlagtechnik „roadrailLink“ (r2L) entwickelt, um auch nicht kombifähige Trailer auf die Schiene zu verlagern. Mit dem vollverzinkten r2L-Verlade-



Vollverzinkter r2L-Verladekorb

korb können nicht kranbare Sattelaufleger innerhalb weniger Minuten kranbar gemacht, auf einen Taschenwagen gesetzt und so auf der Schiene transportiert werden. Die vertikale Verladung mit dem Doppeltaschenwagen ist bereits heute möglich und in über 90 Prozent aller europäischen Terminals anwendbar.

Die r2L-Technik

wurde 2022 mit dem „Deutschen Verkehrswendepreis“ von Allianz pro Schiene ausgezeichnet.

