

# FrachtbahnHaselsteiner macht ÖBB auch beim Güterverkehr Konkurrenz

Der Industrielle Hans Peter Haselsteiner und der Investor Erhard Grossnig steigen in den Güterverkehr auf der Schiene ein. Eine Zusammenarbeit mit der Westbahn soll Kostenvorteile bringen.

14.09 Uhr, 24. Oktober 2019



Hans Peter Haselsteiner will auch im Güterverkehr mitmischen © APA/HANS KLAUS TECHT

Nach der Westbahn für den Personenverkehr will Strabag-Großaktionär und -Ex-Konzernchef **Hans Peter Haselsteiner** mit seiner neuen **Frachtbahn Traktion GmbH** nun auch im Güterverkehr auf der Schiene durchstarten: Gemeinsam mit Investor **Erhard Grossnigg** hält er 80 Prozent an der Gesellschaft, 20 Prozent erhielt das Management, "als Anreiz", wie Haselsteiner in einer Pressekonferenz anmerkte.

"Wir stehen ganz an der Startlinie - das Unternehmen ist gerade in der Gründung und wir gehen davon aus, dass wir 2020 unsere ersten Züge

auf Schiene haben werden", sagte der zukünftige Frachtbahn-Geschäftsführer und langjährige Ex-ÖBB-Mann Reinhard Bamberger heute, Donnerstag. 2021 ist der Vollbetrieb geplant. "Wir konzentrieren uns auf das Traktionsgeschäft, das heißt auf das Ziehen, - den Rest haben unsere Kunden zur Verfügung", so der Initiator des Projekts weiters.

## **Güter auf die Schiene**

"Wir wollen mehr Güter von der Straße auf die Schiene bringen und den gesamten Prozess modernisieren und digitalisieren", umriss Unternehmensberater und Co-Initiator Jan Klima, Sohn des früheren SPÖ-Bundeskanzlers Viktor Klima, die Unternehmenspläne. "Wir wollen weg von den zentralen Mega-Hubs hin zu dezentralen Terminals, um die Schnittstelle zwischen Straße und Schiene zu optimieren."

Die Investitionen halten sich in Grenzen: "Die Vorleistung hier ist gering - wir starten mit zwei, drei Lokomotiven und die sind geleast", erklärte Haselsteiner. Wie viel im weiteren Verlauf investiert werde, hänge vom Geschäftsverlauf ab, hielt er sich diesbezüglich bedeckt. "Ich weiß noch nicht, wie viel wir investieren - an der Investitionshürde wird das Projekt nicht leiden und schon gar nicht scheitern."

## **Zusammenarbeit mit Westbahn**

Die Frachtbahn werde auch "bescheidene Synergien mit der Westbahn haben - es wird einen Dienstleistungsvertrag geben", so der Co-Eigentümer. "Die einen kriegen Entlastung in ihren Overheads, die anderen sparen sich Personal." Das sei ein gewisser Kostenvorteil für die private Frachtbahn. Auch das IT-Setup kommt laut Bamberger aus der Westbahn. Das Team bestehe vorerst aus zwölf Mitarbeitern.

**Das neue Unternehmen soll sich - dank niedriger Anlaufinvestitionen - jedenfalls wesentlich rascher rechnen als der - nach wie vor verlustbringende - private Personenverkehr**, mit dem die Westbahn seit Jahren gegen die ÖBB mit deren staatlichen Milliardensubventionen

antritt. "Wettbewerbsfähig zu sein, ist da entsprechend schwierig", räumte Haselsteiner ein. Man müsse zuerst Millionen investieren, ehe man fahren könne. "Das war meine große Fehleinschätzung, was die Westbahn betrifft, das heißt aber nicht, dass ich aufgebe."

## **Fokus Zentraleuropa**

Im Güterverkehr sieht er da schneller Ufer: "Wir erreichen mit der Frachtbahn von Anfang an die Kostendeckung, im Gegensatz zum Personenverkehr", betonte der Investor. Seine Frachtbahn vermittelt in erster Linie die Lokomotiven, das daran angehängte rollende Material werde überwiegend von den Kunden beigestellt. "Wir müssen nur eine Spur besser sein als die Konkurrenz und wir glauben, dass wir eine deutliche Spur besser sind." Die Neugründung habe keine "Bleipatscherl".

"Unser Fokus liegt in Zentraleuropa - natürlich in Österreich und den Anrainerstaaten", ergänzte Bamberger. "Wir steuern das Unternehmen aus Wien heraus." Es werde auch für entsprechende Anbindungen nach Antwerpen, Hamburg oder Triest gesorgt - "wir wollen die Kette durchgängig aus einer Hand anbieten", sagte der Frachtbahnchef und verwies unter anderem auf den Donaukorridor und sämtliche Alpenkorridore. "Wir gehen nicht nach China, um irgendetwas zu suchen oder uns zu verlieren."

Das Unternehmen will den Angaben zufolge ein flexibler Nischenplayer werden, "dass wir endlich einen Schwung reinbekommen". Der Sektor ist laut Bamberger "zu wenig leistungsbereit". "Wenn die Nachfrage da ist, muss gefahren werden."

Auf die Frachtbahn gewartet habe niemand, professionelle Mitbewerber gebe es genug, hieß es unter Verweis auf die Staatsbahnen in Europa. Lokomotivführer hingegen sind rar. Auch da könnte die Westbahn aushelfen - mit ihrer hauseigenen Ausbildung.

"Ich bin immer geneigt in Menschen zu investieren, wenn sie mich von einem Projekt überzeugen", merkte Haselsteiner an. Die Schiene könne

"einen wesentlichen Beitrag zu unserem größten aktuellen Thema, nämlich dem Klimaschutz, beitragen". Das sei "natürlich ein Gebot der Stunde", erklärte er seine Motiv für das Investment. "Wir haben gegründet, wir sehen eine Markt, wir sind optimistisch." Und: "Wir wollen auch ein bisschen etwas verdienen."

**mehr von [kleinezeitung.at](http://kleinezeitung.at)**