



Eva-Maria Brehm im Fokus
In Sölden ist die Tirolerin die österreichische RTL-Hoffnung.

→ SPORT 16

Schiene nur bei Langstrecke sinnvoll

Gütertransport. Im Inland enden die meisten Lkw-Fahrten nach höchstens 50 Kilometern

VON CHRISTINE KLAFL

Angesichts der schier endlosen Lkw-Kolonnen auf den Autobahnen kann es kaum überraschen, was jetzt in ein Zahlenwerk gegossen wurde: Der Güterverkehr auf den heimischen Straßen hat auch im Vorjahr zugenommen. 2018 wurden 574 Millionen Tonnen transportiert, um 3,1 Prozent mehr als im Jahr davor. Beim tieferen Blick in die Ergebnisse hat Konrad Pesendorfer, Chef der Statistik Austria, aber doch ein paar Überraschungen parat.

• **EU-Vergleich** Die im Verhältnis zur Wirtschaftsleistung mit Abstand höchste Transportleistung weist Litauen auf, vor Polen und Lettland. Österreich kommt nicht einmal auf ein Zehntel der Werte Litauens. „Das hat damit zu tun, dass die Dienstleistung in Österreich einen viel höheren Anteil an der Wertschöpfung hat als in anderen Ländern“, sagte Pesendorfer im Klub der Wirtschaftspublizisten. Übersetzt heißt das: Dienstleister



Mehr als zwei Drittel des Transportaufkommens entfallen auf Fahrzeuge, die in Österreich zugelassen sind

schicken in der Regel keine Lkw durch die Lande.

• **Lkw/Zug** In Österreich passiert der Transport zu 69 Prozent auf Straßen (EU 77 Prozent) und zu 29 Prozent auf Schienen (EU 17 Prozent).

• **Heimische Fahrzeuge** Mehr als zwei Drittel des gesamten

Aufkommens wurden im Vorjahr von Fahrzeugen transportiert, die in Österreich registriert sind. 70 Prozent dieser Fahrten enden nach allerhöchstens 50 Kilometer. Dazu zählen etwa Zustellfahrten zu Supermärkten, die Belieferung von Baustellen, das Ein-

sammeln von Müll oder das Einfahren der Ernte. „Für diese Distanzen ist die Schiene keine probate Alternative“, stellt Pesendorfer fest. Viel Potenzial für das Verlagern von der Straße auf die Schiene sieht er aber sehr wohl bei weiten Strecken, die von oder

nach Österreich oder quer durch gehen. Auf den Transitverkehr entfallen 35 Prozent der Transportleistung, hier wiederum geht es vor allem um die Lieferungen zwischen Deutschland und Italien. Durch eine Kooperation mit der Asfinag hat die Statistik

hier viel verlässlichere Daten als früher.

• **Öfter im Einsatz** Die Menge an Gütern ist in den vergangenen Jahren deutlich stärker gestiegen als die Anzahl an Fahrzeugen. Das zeigt, dass die Lkw öfter im Einsatz sind.

• **Unsinnige Fahrten** Dass ein Lkw Beton zur Baustelle liefert, wird sich wohl nicht vermeiden lassen. „Aber nicht alle Fahrten sind notwendig“, sagt Pesendorfer. Als Beispiel nennt er den Transport von Obst in ein Land, wo billigere Arbeitskräfte die Früchte waschen. „Das ist eine Frage der Bepreisung.“

Statistik-Spitze

Pesendorfers Vertrag läuft noch bis Jahresende. Eine Ausschreibung gibt es noch keine, die Bewerbungsfrist muss ein Monat laufen. Bis die nächste Regierung aktiv wird, ist es da zu spät. „Was nicht passieren sollte, ist eine Führungslosigkeit wegen einer Nicht-Entscheidung“, sagt Pesendorfer. Er will sich jedenfalls wieder bewerben.

Nach der Westbahn startet jetzt auch die Frachtbahn

Güterverkehr. Westbahn-Eigentümer und Strabag-Großaktionär Hans Peter Haselsteiner überrascht mit einem starken Signal für den Güterverkehr. Gemeinsam mit dem Investor Erhard Grossnigg gründet er die Frachtbahn Traktion GmbH und steigt mit dieser in den Güterverkehr ein. Die Gesellschaft agiert unabhängig von der Westbahn, es gibt laut Haselsteiner nur bescheidene Synergien.

Warum die Frachtbahn an den Erfolg glaubt, hat mehrere Gründe: „Das Thema Klimawandel ist mitten in der Gesellschaft angekommen“, sagt Reinhard Bamberger, einer der Initiatoren des Projekts. Alle würden über E-Mobilität sprechen und gleichzeitig negieren, dass es mit der Bahn bereits einen elektrobetriebenen Verkehrsträger gibt. Während es beim Personenverkehr dank moderner Züge und schnellerer Strecken erste Erfolge gebe, hinke der Güterverkehr noch hinterher.

Das Unternehmen soll anders als die Westbahn von Anfang an kostendeckend sein und bald profitabel werden. Im Gegensatz zum Personenverkehr sind keine teuren Waggons nötig, sagt Haselsteiner. Man müsse lediglich Lokomotiven mieten oder leasen, die Waggons seien meist im Eigentum der Unternehmen, man müsse sie nur „ziehen“.

Einen Vorsprung gegenüber der Konkurrenz erhofft



Hans Peter Haselsteiner startet noch einmal durch

sich Jan Klima, Mitinitiator des Projekts, durch Innovationen. „Das E-Mail ist im heutigen Schienenverkehr das Hauptkommunikationsmittel.“ Damit müsse Schluss sein, die Frachtbahn wolle mit digitalen Datensätzen, die den ganzen Prozess begleiten, auf die Überholspur kommen. Auch die Schnittstelle zwischen Schiene und Straße soll digitaler werden, riesige Terminals sollen durch kleinere dezentrale ersetzt werden.

Chance des Neuen

Das Unternehmen will eine Nische finden und den Kunden ein schnelleres, pünktlicheres und freundlicheres Angebot liefern. „Das ist die Chance des Neueinsteigers. Der kann leichter angepasst und modern sein und muss sich nicht erst verändern und interne Widerstände überwinden“, sagt Haselsteiner.

Die Frachtbahn solle ein veritables Unternehmen in der Branche werden, Investitionssummen und Personalzahl seien noch offen und würden von der Auftragslage abhängen. Geld ist laut Haselsteiner aber genug da.

– THOMAS PRESSBERGER

VERKEHRSSPLITTER

Frankreich hat nach Ansicht des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) seit 2010 den Grenzwert für Stickstoffdioxid „systematisch und anhaltend“ überschritten. Der EuGH gab deshalb am Donnerstag einer Vertragsverletzungsklage der EU-Kommission statt und verurteilte Frankreich wegen eines Verstoßes gegen die Verpflichtungen in der EU-Richtlinie zur Luftqualität. Die Kommission erhob auch gegen Deutschland eine Klage wegen Überschreitung der Grenzwerte in mehreren Städten. Wann der EuGH darüber entscheidet, ist aber noch offen.

In den vergangenen knapp drei Jahrzehnten hat sich der Energiebedarf des Verkehrs in Österreich fast verdoppelt und ist am stärksten von allen Sektoren gewachsen. Das hat der Verkehrsclub Österreich (VCO) unter Berufung auf Daten der Statistik Austria veröffentlicht. Industrie und Haushalte, die 1990 noch mehr Energie verschlangen als der Verkehr, wurden so überholt. In Summe legte seit 1990 der Energiebedarf in Österreich um 47 Prozent zu. Für 85 Prozent der Zunahme ist der Kfz-Verkehr verantwortlich, u. a. laut VCO durch mehr Verkehr wegen der Zersiedelung, den Spritverbrauch auf hohem Niveau und eine Infrastrukturpolitik, die Straßen ausbaue, während das Schienennetz schrumpfte. Im Gütertransport treibe der wachsende Lkw-Verkehr den Energiebedarf, und die im EU-Vergleich niedrige Mineralölsteuer lade Transit-Lkw zum Tanken ein.

ANZEIGE

Der Geschmack der Natur

Wachstumsfeld. AGRANA setzt weltweit auf natürliche Aromen

Wussten Sie, dass das Gurkenaroma im Mineralwasser oder der Straciatella-Geschmack im Joghurt aus dem Haus AGRANA stammt? Konkret werden sie bei deren Tochter Austria Juice erzeugt.

Aromenreich

Sie lieben Getränke oder Milchprodukte mit Geschmack? Gut möglich, dass die dafür verwendeten Aromen, oder besser gesagt, die Aroma-Extrakte, aus dem AGRANA-Konzern stammen. Denn dessen Tochter Austria Juice, ein Joint Venture von AGRANA und der Raiffeisen Ware Austria, ist nicht nur einer der bedeutendsten Hersteller von hochwertigen Fruchtsaftkonzentraten, Getränkegrundstoffen und Fruchtweinen, sondern auch von natürlichen Aromen.

Dafür werden ausschließlich hochwertige, frische Früchte zu Saftkonzentraten verarbeitet und die Wasserphasen aus den Fruchtsessenzen bis zu 5.000-fach konzentriert. So bewahren die Produkte den unverfälschten, hundertprozentigen Geschmack.



5.000-fach konzentriert sind die Fruchtsessenzen, die aus hochwertigen frischen Früchten gewonnen werden

Apfel, Birne, Brombeere, Himbeere, Erdbeere, rote und schwarze Johannisbeere sowie Kirsche und Heidelbeere sind die Hauptgeschmacksrichtungen in die-

sem Segment. Aber auch maßgeschneiderte Kompositionsaromen für Getränke, die keinen oder nur wenig Saft enthalten, sowie für Lebensmittel jeder Art werden hier kreiert.

Die Geschmacksrichtungen reichen von heimischen und exotischen Früchten über Mischungen bis zu typischen Noten – wie Pfirsich-Eistee oder Joghurt-Erdbeere. Übrigens: auch Aromen aus Kräutern, Gemüse, Gewürzen und Blüten werden mittlerweile gewonnen – und alle natürlich in Top-Qualität.

1.000 Mitarbeiter

Um Spitzenqualität bieten zu können, legt die Austria Juice, die an 15 Produktionsstandorten weltweit rund 1000 Mitarbeiter beschäftigt, großen Wert auf hochwertige, sowie frische Rohstoffe. Zur Vermeidung langer Lieferketten werden beispielsweise die Früchte dort bezogen, wo sie wachsen. Und natürlich auch gleich vor Ort sorgfältig und schonend verarbeitet. Damit Sie die natürlichen Fruchtaromaextrakte letztendlich in vollen Zügen genießen können.