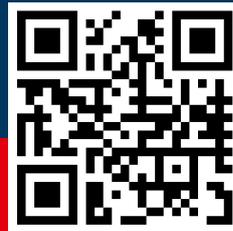


“Das vierte EU-Eisenbahnpaket weist erhebliche Mängel auf“

Eurailpress Exklusiv-Gespräch mit Johannes Max-Theurer
(Geschäftsführer Plasser & Theurer).

Erschienen im bahn manager 1/2024 im Februar 2024

www.eurailpress.de/weiterlesen



„Es dauert schlicht zu lange, bis dass Zulassungen für unsere Maschinen vorliegen“



Georg Kern

Johannes Max-Theurer ist Geschäftsführer von Plasser & Theurer, einem weltweit führenden Hersteller von Gleisbau- und Gleisinstandhaltungsmaschinen. Im vergangenen Jahr feierte das Unternehmen seinen 70. Geburtstag. Im exklusiven Interview mit *bahn manager* sagt Max-Theurer, was er von den Gründern des Unternehmens gelernt hat – darunter sein Großvater Josef Theurer – und in welche Richtung er Plasser & Theurer weiterentwickeln will. Zudem stellt der Geschäftsführer politische Forderungen, auch weil er gelbe Fahrzeuge durch die europäische Gesetzgebung benachteiligt sieht.

Herr Max-Theurer, einer österreichischen Zeitung haben Sie einmal gesagt: „Wir dürfen uns nicht auf den Lorbeeren der Vergangenheit ausruhen.“ Hand aufs Herz: Darf man sich zu einem 70. Geburtstag nicht auch mal ein bisschen auf den Lorbeeren ausruhen?

Johannes Max-Theurer: Ein 70. Geburtstag ist etwas Erfreuliches, und das haben wir natürlich auch gefeiert. Einen

Anlass, sich auf Erreichtem auszuruhen, sehe ich aber nicht. Es gibt den schönen Spruch: Wer aufhört, besser sein zu wollen, der hört auf, gut zu sein. Und das ist für uns wahrlich keine Alternative.

Ein bisschen stolz sein, könnten Sie aber schon, immerhin hat Ihr Unternehmen in 70 Jahren rund 17.400 gelbe Fahrzeuge weltweit ausgeliefert.

Darauf sind wir auch stolz. Aber man sollte den Bahnsektor nicht unterschätzen. Die Lebensdauerzyklen von Rolling Stock und Infrastruktur sind zwar vergleichsweise lang. Es gibt Maschinen aus unserem Hause, die sind mehr als 40 Jahre alt und immer noch im Einsatz. Dennoch ist Bahntechnik gekennzeichnet von einem hohen Innovationstempo. Wer da nicht aufpasst, kann schnell den Anschluss verlieren und von der Konkurrenz überholt werden.

Vorreiter sind Sie beispielsweise bei gelben Fahrzeugen, die einen elektrischen Antrieb per Oberleitung sowie einen herkömmlichen Dieselmotor miteinander kombinieren...

...ein wichtiger Schritt für uns in Richtung Treibhausgasreduktion. Wir haben diese Entwicklung glücklicherweise schon sehr früh, nämlich ab 2013, sehr ernst genommen. Zumal wir heute, da das Thema in aller Munde ist, mit den richtigen Lösungen am Markt sein können.

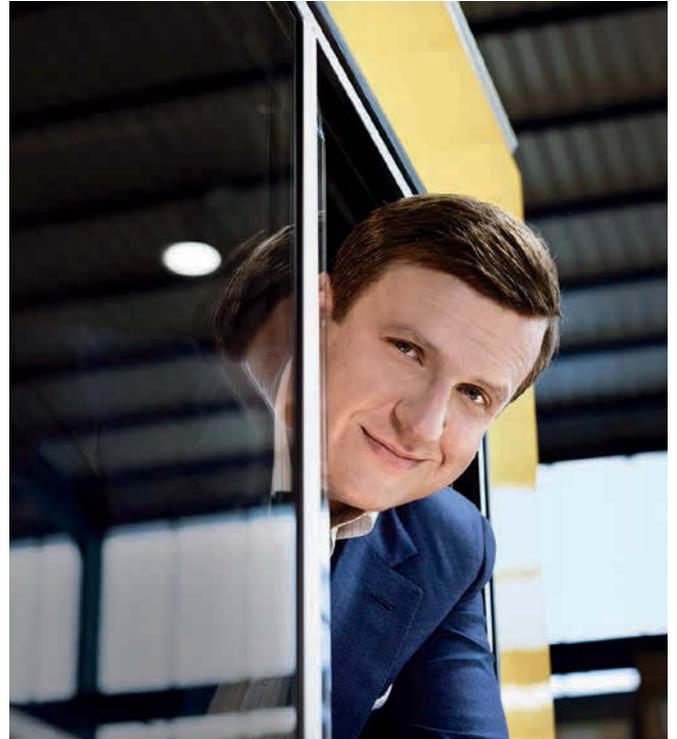
Das Thema Wasserstoff scheint Sie dagegen weniger zu interessieren.

Der Eindruck täuscht vielleicht etwas. Wir haben die Technologie auf alle Fälle im Blick. Allerdings überzeugt mich die Klimabilanz solcher Lösungen bisher nicht. Bei Wasserstoff müssen Sie erst Energie aufwenden, um ihn herzustellen, und dann ein weiteres Mal, um ihn zurück in Strom zu verwandeln. Uns wäre bisher keine Lösung bekannt, die mit der direkten Verwendung von Strom aus der Oberleitung mithalten kann. Das ist ja ein ganz großer Vorteil der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern: Dass der Grad an Elektrifizierung aus der historischen Entwicklung heraus schon erheblich vorangeschritten ist.

Wie wichtig ist es für Plasser & Theurer generell, die Entwicklung neuer Technologien im Blick zu haben?

„Aus der Anwendung kommt bei uns extrem viel Innovation.“

Johannes Max-Theurer, Geschäftsführer von Plasser & Theurer



Johannes Max-Theurer

Die Geschichte von Johannes Max-Theurer als Chef von Plasser & Theurer beginnt mit einem unerwarteten Ereignis: 2011 erkrankte der Firmengründer Josef Theurer, Großvater des heutigen Geschäftsführers, schwer und zog sich zurück. Mit nur 23 Jahren übernahm der Enkelsohn kurzfristig das Unternehmen.

Max-Theurer hat eine kaufmännische Ausbildung mit Schwerpunkt Marketing. Bereits vor dem Rückzug seines Großvaters arbeitete er im Familienunternehmen mit, war unter anderem bei der Unternehmenstochter Robel in Freilassing tätig. Später spezialisierte er sich auf den internationalen Vertrieb mit einem Schwerpunkt auf Skandinavien. Im Jahr 2010 wurde er als Prokurist in die Geschäftsführung nach Linz geholt.

Plasser & Theurer beschäftigt in Österreich etwa 2000 Mitarbeiter und erwirtschaftete zuletzt einen Umsatz von rund 500 Millionen Euro.

Das ist für uns das A und O, das kann ich ohne Übertreibung sagen. Das fing ja schon mit meinem Großvater an, als er 1953 das Unternehmen gründete. Er konstruierte das erste hydraulische Stopfaggregat – die Technologie war damals in Baumaschinen komplett neu und kam aus der Flugzeugindustrie.

Dieses erste hydraulische Stopfaggregat war seinerzeit eine bahnbrechende Innovation. Per Hydraulik konnte man den Schotter viel schneller und schonender behandeln als bisher – gestopft wurde ja noch per Hand...

...und der Einsatz von Hydraulik führte zu einer viel stabileren Gleislage. Auch das ein Vorteil dieser Technologie.

„Sowohl bei der ERA als auch beim EBA würden wir uns mehr Personal wünschen.“

Johannes Max-Theurer, Geschäftsführer von Plasser & Theurer

Heute bieten Sie aber immer häufiger auch elektrische Stopfaggregate an. Warum?

Die Elektrik hat in den letzten Jahren mit der flächendeckenden Einführung von bürstenlosen Hohlwellenmotoren enorme Schritte hinsichtlich Effizienz gemacht und ist – was die Energieeffizienz angeht – bei rotierenden Bewegungen der Hydraulik überlegen. Das nutzen wir sehr erfolgreich für unsere Vibrationsantriebe. Bei linearen Bewegungen ist die Hydraulik für uns nach wie vor das Maß aller Dinge. Zudem bieten elektrische Stopfaggregate teilweise erhebliche Vorteile bei der Wartung.

Wie stellen Sie in Ihrem Unternehmen sicher, dass Sie keine wichtigen technologischen Entwicklungen verpassen?

Auf ganz unterschiedliche Weise. Wir arbeiten etwa viel mit Forschung und Wissenschaft zusammen, also mit Fachhochschulen und Universitäten. Wichtig sind für uns außerdem Technologie- und Innovationspartnerschaften mit Kunden. Und sehr hilfreich ist für uns unser Tochterunternehmen Franz

Plasser Vermietung von Bahnbaumaschinen. Denn auch dort erfahren wir viel über die Anwendung unserer Maschinen. Aus der Anwendung kommt bei uns extrem viel Innovation.

Welche denn beispielsweise?

Das können kleinere Veränderungen an unseren Maschinen sein, die im Einsatz aber sehr hilfreich sind, wie beispielsweise eine verbesserte Ergonomie zur Bedienung der Maschinen. Manchmal entstehen aber auch Lösungen, mit denen wir herkömmliche Arbeitsprozesse ganz neu angehen. Wie jüngst ein System, das es erlaubt, Vormessungen erheblich zu beschleunigen.

Sie meinen das Einmessen einer Strecke, bevor die eigentlichen Instandhaltungsarbeiten beginnen?

Richtig. Dabei nutzen wir modernste Kamertechnik. Vormessungen funktionieren in der Regel so, dass bestimmte Fixpunkte an der Strecke erfasst werden, um die absolute Gleislage einzulesen. Bisher erfolgten solche Aufmessarbeiten im Schrittempo. Unser System ermöglicht nun Geschwindigkeiten von 80 km/h und sogar schneller. Das erlaubt Vormessungen ganz ohne Einschränkungen des Regelverkehrs.

Wie wichtig ist Künstliche Intelligenz für die Zukunft Ihres Unternehmens?

Das ist auf alle Fälle eine Technologie, von der wir uns noch eine Menge versprechen. Für das automatisierte Arbeiten etwa – ein Thema, das nicht zuletzt wegen des Fachkräftemangels immer wichtiger für uns wird. Arbeiten im Gleis ist ja nicht nur anstrengend und erfolgt häufig unter extremen Wetterbedingungen und während der Nacht. Arbeiten im Gleis ist auch gefährlich. Deshalb ist die Automatisierung von Prozessen für uns ein ganz entscheidendes Thema.

Künstliche Intelligenz hat mit dem klassischen Maschinenbau, aus dem Plasser & Theurer kommt, allerdings reichlich wenig zu tun. Wie bringen Sie die Arbeitswelten von Digitalentwicklern und Maschinenbauern in Ihrem Unternehmen zusammen?

Da sprechen Sie ein gutes Thema an. Es ist sehr wichtig, dass Digitalentwickler und Maschinenbauer in unserem Unternehmen eng und harmonisch zusammenarbeiten. Wir fördern deshalb etwa auch, dass Digitalentwickler Baustellen



BILD: PRIVAT

Die Firmengründer Josef Theurer (rechts) und Franz Plasser 1955 vor einer ihrer Maschinen – einer VKR 01.

besuchen, um sich vor Ort ein ganz konkretes Bild davon zu machen, wofür sie eigentlich ihre Lösungen entwickeln.

Wie ist die Digitalisierung bei Plasser & Theurer rein unternehmerisch organisiert?

Sie findet vor allem bei Track Machines Connected statt, einer Plasser-Tochter, die wir extra dafür gegründet haben. Die Connected hat ihre Hauptsitze in Linz und Wien. Inzwischen beschäftigen wir dort etwa 120 Mitarbeiter.

Zu Ihrer Digitalisierungsarbeit gehört auch die von Plasser mitinitiierte DRS Alliance, ein Zusammenschluss von 17 Unternehmen im Bahnsektor, um Themen wie Data Management oder Automatisierung voranzubringen. Vorgestellt wurde die Initiative 2022 auf der IAF in Münster. Was hat sie seither gebracht?

Die Zusammenarbeit einzelner Unternehmen der Alliance hat bereits mehr als nur Showcases gebracht. So wird gerade nach dem klaren Ziel der DRS Alliance „More trains on existing infrastructure“ eine Strecke in Kasachstan digitalisiert und ertüchtigt.

Neben der Entwicklung neuer Technologien verfolgen Sie sicher auch aufmerksam die Debatte um die Lage der Bahninfrastruktur in Deutschland. Die ist bekanntlich

in einem schlechten Zustand. Für Plasser & Theurer als Hersteller von Gleisbaumaschinen dürften das doch paradisiische Zustände sein, oder?

Das ist ein Missverständnis, dem ich leider häufig begegne. Wenn die siebzigjährige Geschichte unseres Unternehmens etwas lehrt, dann, dass es uns vor allem dann gut geht, wenn es der Bahn insgesamt gut geht. Denn dann geht es auch unseren Kunden gut. In Deutschland gibt es derzeit Probleme mit der Bahn, ja. Denn die Politik hat den Verkehrsträger lange vernachlässigt. Ich meine aber, dass die Bundesregierung das Problem erkannt hat. Und ich habe auch größtes Vertrauen in die Führung des DB-Infrastrukturbereichs, dass die richtigen Entscheidungen getroffen werden, damit sich die Lage schnell bessert.

In Deutschland wird häufig kritisiert, dass die Sanierung der Bahn zu lange dauere, unter anderem weil der Sektor überreguliert sei.

Dafür gibt es ja eine Beschleunigungskommission. Sie hat die richtigen Maßnahmen benannt. Schön wäre es allerdings, wenn diese Beschlüsse schnell umgesetzt werden.

Sie sind also unzufrieden mit dem Reformtempo in Deutschland?

Ich glaube, als Österreicher steht mir nicht zu, mich da in die Diskussion einzumischen. Ich will keine weisen Ratschläge von der Seitenlinie erteilen. Was ich allerdings kritisieren kann, das sind Entwicklungen auf europäischer Ebene. Und auch hier gibt es noch eine Menge zu tun.

Was denn konkret?

Nehmen Sie das vierte Eisenbahnpaket der Europäischen Kommission. Es sollte seinerzeit den europäischen Bahnverkehr harmonisieren und voranbringen. Und verstehen Sie mich nicht falsch: Das ist auch passiert. Ich stehe voll hinter diesem Paket. Dennoch weist es erhebliche Mängel auf.

Welche sehen Sie?

Das Paket regelt unter anderem die Zulassung von Fahrzeugen und anderen Lösungen für den Eisenbahnsektor. Aus unserer Erfahrung heraus kann ich sagen: Die Hersteller von Spezialfahrzeugen wurden dabei schlicht vergessen.

Vergessen?

Ja, das vierte Eisenbahnpaket berücksichtigt bei der Zulassung sehr stark die Bedürfnisse von Fahrzeugherstellern, die Fahrzeugserien mit hoher Stückzahl produzieren. Wir dagegen bauen für jeden Kunden ein individuelles Modell – vielleicht auch mal drei Fahrzeuge desselben Typs, wenn es hochkommt. Das führt natürlich zu ganz anderen Zwängen beim Thema Zulassung.

Weil Sie Zulassungsprozesse viel häufiger durchlaufen müssen?

Ja. Auf europäischer Ebene habe ich dabei den Eindruck, dass der für die Zulassungen zuständigen Behörde ERA schlicht das Personal fehlt, um die vielen Anträge zügig abzuarbeiten. Die EU sollte hier dringend etwas unternehmen, wenn sie den Verkehrsträger Eisenbahn wirklich weiter nach vorne bringen will.

In Deutschland ist auch das EBA für viele Zulassungen zuständig. Wie beurteilen Sie die Arbeit dieser Behörde?

Ich bin kein Freund von EBA-Bashing, um das gleich vorab zu sagen. Nur leider gilt auch hier: Es dauert mitunter zu lange, bis dass Zulassungen vorliegen. Bei Plasser dauern Konformitätsprüfungen gerne mal drei bis sechs Monate. Bei Neuentwicklungen kann es 18 bis 24 Monate dauern, bis wir die Zulassung haben! Das ist einfach zu lang.

Was schlagen Sie vor?

Auch beim EBA würden wir uns mehr Personal wünschen. Den Knackpunkt sehen wir in Deutschland aber noch woanders: Anders als in anderen Ländern, können Maschinen dort nicht vorläufig in Verkehr gebracht werden, also noch bevor die abschließende Zulassung vorliegt. Ich weiß, das ist ein schwieriges Thema. Denn solche Reformen dürfen keineswegs auf Kosten der Sicherheit gehen. Aber wir sehen hier Spielraum, der genutzt werden sollte. Es geht uns dabei ja nicht nur um unser Geschäft. Es geht ja auch darum, dass der Bahnsektor in Deutschland möglichst schnell wieder fit wird, indem Bauarbeiten generell erleichtert werden.

Ein dickes Brett, mit dem sich die Beschleunigungskommission ebenfalls schon beschäftigt hat. So soll Baumaterial künftig wieder räumlich näher an der eigentlichen Baustelle gelagert werden können.

Ich bin gespannt, ob das so kommt. Erleichtert wird dieses Vorhaben nicht gerade dadurch, dass die Deutsche Bahn in den vergangenen Jahrzehnten immer mehr Flächen verkauft hat. Hier geht es vor Allem um das Thema Logistik, dass sich auch bei der Baustellenlogistik widerspiegelt. Und auch hier gibt es mittlerweile einen gewissen Fachkräftemangel.

Das klingt, als wären Sie doch gar nicht so überzeugt davon, dass die Bahn in Deutschland zeitnah wieder in Schwung kommt.

Wissen Sie, ich zwingen mich da einfach zu Optimismus. Deutschland ist ein großes Land, für Österreich extrem wichtig. Wir sagen hier bei uns: Wenn die deutsche Wirtschaft niest, dann bekommen wir in Österreich eine schwere Erkältung. Insofern wünsche ich mir, dass die Herausforderungen möglichst schnell gelöst werden.

Was würde Ihr Großvater sagen, wenn er den Zustand der Bahn in Deutschland heute sehen würde?

Er würde wahrscheinlich schlicht sagen: Hegen und pflegen Sie diesen Verkehrsträger, denn er ist der beste von allen! Aber jetzt ertappe ich mich dabei, doch Ratschläge zu erteilen. Dabei wollte ich das gar nicht.

Vielleicht haben Sie abschließend ja noch einen Tipp für uns in einem ganz anderen Bereich: Zuletzt hat die deutsche Fußballnationalmannschaft gegen Österreich verloren. Wie könnte man dieses Problem lösen?

(Lacht.) Da bin ich kein Experte. Wir hier bei Plasser verstehen etwas von Eisenbahn. Und wir stehen bereit, um unseren bestmöglichen Beitrag zu leisten, damit das System Bahn in Deutschland möglichst rasch wieder in Schwung kommt. ==

+++ ETCS +++ ATO/CBTC +++ FRMCS +++ CBM/PDM +++ KI +++

RAILIMPACTS

— Digitale Technologien im Bahnbetrieb —

Digitalisierung des Schienenverkehrs Automatisierung, die bewegt

Rail Impacts – der digitale Informationsdienst zum Thema Digitalisierung des Schienenverkehrs – bietet Ihnen stets aktuell und verlässlich einen Überblick über den Stand der relevanten Themen im zunehmend dynamischen Schienenverkehrsmarkt:



Jetzt
4 Wochen
testen!

- **ETCS:** Das künftige Leit- und Signalsystem für den Schienenverkehr steht vor dem flächendeckenden Rollout in ganz Europa
- **ATO:** Automatisierung des Bahnbetriebs bis hin zum vollautomatischen und fahrerlosen Betrieb
- **CBTC:** Automatisierter Bahnbetrieb vor allem in Nahverkehrsnetzen
- **FRMCS:** Künftiger europäischer Standard für Funk- und Datenkommunikation im Schienenverkehr
- **Marktumfeld:** Politische und industrielle Rahmenbedingungen
- **Technologien:** Überblick über aktuelle Produkte und Services zur Digitalisierung des Schienenverkehrs sowie Aktivitäten in Forschung und Wissenschaft



Jetzt 4 Wochen kostenlos testen:

www.eurailpress.de/testen-rail-impact

**Eurail
press**



DVV Media Group

(c) DVV Media GmbH 2024. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.