Viel Verkehr auf Österreichs Gleisen

Bericht des Regulierers: **Schienengüterverkehr** überstieg 2014 erstmals Vorkrisenniveau

Von Wilfried Schneider

Mit 22,5 Mrd. tkm erreichte der Schienengüterverkehr in Österreich 2014 einen neuen Höchstwert bei der Verkehrsleistung. Gegenüber 2013 verbesserten sich die Bahnen damit um 6 Prozent und übertrafen erstmals wieder das Vorkrisenjahr 2008. Insgesamt wurden im Vorjahr 113 Mio. t Güter transportiert (plus 2 Prozent). Diese Zahlen nannte Maria-Theresia Röhsler, Geschäftsführerin der österreichischen Regulierungsbehörde Schienen-Control, bei der Vorlage des Jahresberichts 2014 vergangene Woche in Wien (DVZ 14.08.2015, Seite 1).

Gleichzeitig stieg aber auch der Marktanteil der Wettbewerbsbahnender staatlichen Österreichsichen Bundesbahnen (ÖBB) kräftig: An der Verkehrsleistung hielten sie 2014 einen Anteil von 21,4 (2013: 19,3) Prozent, beim Transportaufkommen kamen sie 26,2 (24,9) Prozent.

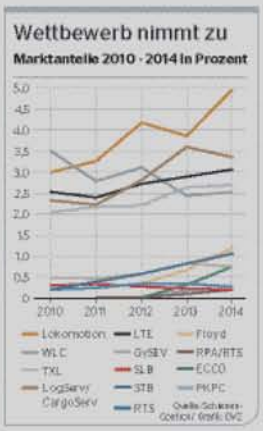
Der Ganzzugverkehr nahm weiter zu. Auf diese Versandart entfielen 63 (55) Prozent der Transporte. Der Einzelwagenverkehr liegt zu 99 Prozent in Händen der RCA.

Auf der Donau-Achse wurden 41 Prozent der Mengen von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) befördert. Rund 29 Prozent waren es auf der Brennerachse.

Rekordhalter unter den Wettbewerbsbahnen ist die vorwiegend auf der Donau-Achse und Südbahn aktive deutsche Gesellschaft Lokomotion. Sie erbringt mittlerweile 5 Prozent der österreichischen Schienenverkehrsleistung. Es folgen Cargoserv (3,5 Prozent), LTE (3 Prozent), TXL (2,7 Prozent) und die Wiener Lokalbahn Cargo (2,5 Prozent).

In der Produktion setzt sich durchgehende Traktion durch. „Der Trend geht eindeutig weg von einzelnen Ländermärkten, zugunsten eines europäischen Markts", betont Röhsler. Dies bedeute im Güterverkehr eine Intensivierung internationaler Kooperationen oder die Ansiedlung eigener Tochtergesellschaften in verschiedenen Ländern. So können die Züge entlang des gesamten Laufwegs aus einer Hand produziert werden. Derzeit kooperieren bereits 61 ausländische Unternehmen mit österreichischen Bahnen. Spitzenreiter sind dabei die RCA sowie Ecco Rail mit jeweils 19 Kooperationen.

Lokomotion war der stärkste Wettbewerber der Österreichischen Bundesbahnen 2014.



Run auf die besten Trassen

Der Wettbewerb macht sich bei der Infrastruktur bemerkbar. „Die Marktteilnehmer versuchen, sich vor allem in stark belasteten Abschnitten die von ihnen benötigten Zugtrassen als vorkonstruierte Trassen bereits frühzeitig zu sichern." Zu diesem Schluss kommt Schienen-Control in Bezug auf die ersten sechs (von neun) im Jahr 2014 errichteten europäischen Güterverkehrskorridore. Vor allem auf den von den Nordseehäfen Richtung Süden verlaufenden Korridoren übersteigt die Nachfrage zuweilen das Angebot. Das Gleiche sei ab November im Korridor Skandinavien - Mittelmeer zu erwarten. Der neuralgische Bereich liegt dabei im Abschnitt Kufstein-Innsbruck-Brenner.

Weniger gut als im Vorjahr beurteilten die Eisenbahnen die Netzzugangsbedingungen. Wie der Bericht der Schienen-Control ausweist, hat es in den Kategorien Trassenvergabe, Engpassmanagement, Grenzübertritt, betriebliche Auflagen und Rangierdienstleistungen Verschlechterungen gegeben. *(ici)*

ANZEIGE

CHINA ⇆ EUROPA
IN 20 TAGEN!
SPEZIALRATEN FÜR CONTAINERTRANSPORTE

Transportbarometer

Ladungsangebot schrumpft weiter

Das Ladungsaufkommen auf den europäischen Transportmärkten ist im Verhältnis zur freien Kapazität um drei weitere Prozentpunkte zurückgegangen. Das Verhältnis beträgt nunmehr 39:61 Prozent. Auch wenn es auf vielen von Deutschland ausgehenden Relationen leicht bergauf ging, ist auf allen eine unterschiedlich ausgeprägte Überkapazität vorhanden. *(la)*

Anteil der Angebote von Ladung und Laderaum nach Ländern in Prozent

Transporte von Deutschland		Transporte nach Deutschland
29 / 71	A	45 / 55
50 / 50	B	53 / 47
4 / 96	BG	19 / 81
24 / 76	CH	18 / 82
24 / 76	CZ	65 / 35
57 / 43	D	57 / 43
35 / 65	DK	22 / 78
15 / 85	E	21 / 79
42 / 58	F	53 / 47
33 / 67	GB	25 / 75
16 / 84	H	57 / 43
19 / 81	I	41 / 59
46 / 54	NL	61 / 39
22 / 78	PL	63 / 37
6 / 94	RUS	93 / 7

Die Werte basieren auf den bei TimoCom eingestellten Ladungs- und Laderaumangeboten.

www.timocom.com

Am Gotthard beginnt das ETCS-Zeitalter

Erfolgreicher Probelauf des europäischen Zugleit- und -sicherungssystems

Von Jürg D. Lüthard

EISENBAHNEN Die Bahnstrecke über den Schweizer Gotthard kann seit dem 16. August nur noch mit ETCS, dem europäischen Zugleit- und -sicherungssystem, befahren werden. Grund dafür sind die Vorbereitungen für die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) am 2. Juli 2016. Dazu wurde der Betrieb auf 18 km Zulaufstrecke nördlich getestet. Die Erprobung verlief erfolgreich, teilen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit. Auf 20 km Strecke südlich des Tunnels folgen die Tests im November. Um die Kapazität des Tunnels ausnutzen zu können, wird der Netzbetreiber SBB Infrastruktur die Zugfolgezeiten verkürzen.

Nicht alle Bahnen sind auf ETCS vorbereitet. Züge von DB Schenker Rail werden ab Basel mit SBB-Loks bespannt; wenn die führende Lok mit ETCS ausgestattet ist, können auch nicht ETCS-fähige Loks den Zug als Verstärkungslok ziehen.

Die Bergstrecke wird heute täglich von 150 bis 180 Güterzügen benutzt, was pro Stunde und Richtung in etwa vier Güterzüge bedeutet. Ab 2020 sollen dann täglich 260 Güterzüge den Gotthard-Basistunnel (GBT) durchqueren, was in etwa sechs Güterzügen pro Stunde und Richtung entspricht.

Die betriebliche Herausforderung dabei ist, die Züge so zu verteilen, dass es möglich wird, im exakten Halbstundentakt pro Stunde je zwei Fernverkehrspersonenzüge durch den GBT zu führen. Dabei werden im 57 km langen GBT, der eigentlich für 250 km/h ausgebaut ist, die Personenzüge mit lediglich 200 km/h verkehren und dafür die Güterzüge mit mindestens 100 km/h.

Um das zu ermöglichen, sind vor dem Nord- und Südportal Abstellanlagen entstanden, in denen je bis zu drei Güterzüge nebeneinander ihre Durchfahrt abwarten können. Wenn ein Personenzug in den GBT einfährt, folgen ihm im Abstand von je drei Minuten die drei Güterzüge. So ist dann der im Abstand von 30 Minuten nachfolgende Personenzug nicht behindert.

Um dieses ambitionierte Betriebsprogramm überhaupt fahren zu können, ist die Einbindung der Zulaufstrecken unabdingbar. Heute sind die Zulaufstrecken von Basel bis Chiasso auf eine Zugfolgezeit von vier Minuten ausgelegt, ab 2020 werden es durchgehend drei Minuten sein. Dazu müssen beispielsweise gut 80 Prozent der bestehenden Signale versetzt werden.

Um aber in der Zwischenzeit den GBT betreiben zu können, müssen zumindest die unmittelbaren Zulaufstrecken eine kürzere Zugfolgezeit ermöglichen. Zu diesem Zweck wurden die nördlichen 18 Streckenkilometer vor dem GBT bereits am 16. August dieses Jahres auf ETCS L2 Baseline 3.4.0 umgestellt. Am 1. November 2015 werden dann die südlichen 20 Streckenkilometer folgen. *(ici)*

FOTO: KURT ALBRECHT

ANZEIGE

ANZEIGE