

Europa im Fokus der VAP-Frühlingstagung in Zürich

Am 12. Mai 2016 fand in Zürich das halbjährliche Güterwagen-Forum des schweizerischen Verbandes der verladenden Wirtschaft (VAP) statt. Der folgende Bericht greift einige Aussagen der Referenten auf.

UIP

Laut Gilles Peterhans, Generalsekretär des Internationalen Verbandes der Wagenhalter (UIP), ist der Modal Split der Bahn in Europa (ohne Russland), gemessen in Tonnenkilometern, von 11,4 % im Jahr 2009 auf 12,2 % im Jahr 2014 gewachsen. Gleichzeitig sei der Anteil des Lkw von 52,0 auf 49,8 % zurückgegangen. Den grössten Marktanteil erreicht die Bahn in den baltischen Staaten (Lettland 81,2 %, Litauen 66,1 %, Estland 55,2 %), am kleinsten ist er in Irland (1,1 %), Griechenland (1,7 %) und – überraschend – den Niederlanden (5,8 %), wobei dort das Binnenschiff den Spitzenwert von 46,6 % erreicht. In der Schweiz erreicht die Bahn laut den Zahlen des UIP 36,2 %¹.

In der EU liefen von 2003 bis 2013 die Programme „Marco Polo“ I und II, die zum Ziel hatten, jährlich 20 Milliarden Tonnenkilometer von der Strasse wegzuverlagern, allerdings nicht mit Infrastrukturmassnahmen, sondern hauptsächlich mit Verbesserungen der Prozesse. Die Budgets betragen zusammen gut 552 Millionen Euro; eingesetzt werden konnten jedoch nur 117 Millionen. Da erstaunt es nicht, dass der entsprechende Bericht des Europäischen Rechnungshofes negativ ausgefallen ist¹.

Zu jedem der neun europäischen Güterverkehrskorridore soll je eine eigene Führungsstruktur entstehen, mit einem Exekutivrat aus den betroffenen Mitgliedstaaten, einem Aufsichtsrat der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und zwei beratenden Gruppen. Das führt zu beträchtlichem Verwaltungsaufwand für die beteiligten Akteure, dabei ist die ungenügende Infrastruktur das grösste Problem.

Peterhans wies zudem auf die beiden EU-Studien „Warum Transportunternehmungen in der EU die Strasse der Schiene vorziehen“ und „Kosten und Beitrag der Bahnbranche“ hin¹ sowie auf die Website www.railfreight-locations.eu, die 3800 Verladestellen in ganz Europa mit den wichtigsten Daten aufführt.

BLS Cargo

Von der BLS Cargo berichtete Jürgen Maier-Gyomlay, Head International Affairs, unter anderem zum Thema ETCS. BLS Cargo habe einen siebenstelligen Betrag für Nachrüstungen von Lokomotiven investiert, ohne daraus einen Mehrwert zu erreichen, dafür sei die Komplexität grösser geworden. Eine europaweit durchgängige Implementierung sei in weiter Ferne.

Bei den Entscheidungsfindungen der EU zum Bahngüterverkehr sitzen die Eisenbahnverkehrsunternehmen höchstens auf dem Beifahrersitz oder der Tribüne; der Personenverkehr genießt überall Priorität. Mit Spannung erwartet Maier deshalb die Entwicklung auf der Gotthardachse mit den neuen Basistunneln. Vermissen werden hauptsächlich einheitliche Zugstandards bezüglich Länge

(750 Meter), Gewicht und Geschwindigkeit sowie durchgehende Vier-Meter-Korridore. Die nationalen Spezialitäten und Befindlichkeiten sollten reduziert werden; hilfreich wäre bereits eine Vereinheitlichung der Begriffe, damit alle Beteiligten das gleiche verstehen.

Von den EIU wird mehr Kundenorientierung verlangt. Gegenüber den Behörden müssten sich die EVU stärker „emanzipieren“; deren Desinteresse und Passivität sei eines der Hauptprobleme.

RCA

Als Vertreter der Rail Cargo Group (RCA) sprach Alfred Pitnik, Head of Public & International Affairs. Die Güterverkehrssparte der ÖBB ist mit 800 Lokomotiven und 24 000 Güterwagen in zehn Ländern als EVU aktiv.

Erwartet wird für Deutschland von 2005 auf 2030 eine Steigerung des Güterverkehrs um zwei Drittel, bis 2050 gar mehr als eine Verdopplung. Ob dabei der Marktanteil der Schiene von derzeit 18,3 % wächst oder schrumpft, hängt von deren Wettbewerbsfähigkeit ab. Absehbar ist, dass bei der Bahn die Kosten in den zehn Jahren von 2010 bis 2020 um ein Drittel steigen, unter anderem wegen der Trassenpreise, Emissionszulagen, den Kosten für Lärmschutz und ETCS. Bei der Strasse sind die Kosten hingegen rückläufig. Weniger als 1 % des 4,8 Millionen Kilometer umfassenden europaweiten Strassennetzes ist mautpflichtig, bei der Schiene hingegen das ganze, rund 216 000 Kilometer umfassende Netz.

Pitnik wies, wie schon der BLS-Vertreter, darauf hin, dass schon im „kleinen Grenzverkehr“ – also für die Fahrt in einen Grenzbahnhof des Nachbarlandes – von den Triebfahrzeugführern Sprachkenntnisse verlangt werden. Zielführender wäre es, wenn das entsprechende Betriebsführungspersonal die Fremdsprachenkenntnisse hätte.

Zum Thema ETCS beklagte Pitnik die enormen Kosten von 0,3 bis 1,0 Millionen Euro pro Triebfahrzeug, ohne dass ein messbarer Nutzen entsteht. Es finde zunehmend eine Verlagerung der Kosten von den EIU zu den EVU statt. Mit der anstehenden ETCS-Version 3.0 beziehungsweise 3.5.0 müsse der Entwicklungsstand für mindestens zehn Jahre „eingefroren“ werden, so die Forderung.

Als weiteres Problem nannte Pitnik die mangelnde Koordination unter den verschiedenen EIU. So sei es schon öfter vorgekommen, dass wegen Bauarbeiten nicht nur die Hauptstrecke, sondern auch gleich die naheliegende Ausweichstrecke geschlossen war.

Generell gelte die Feststellung: „Die Bahn sieht Probleme, die Strasse löst sie.“

SBB Cargo International

Michail Stahlhut, CEO von SBB Cargo International, forderte in seinem pointierten Vortrag „eine dramatische Reduktion von Störungen“ zur Verbesserung der Pünktlichkeit. Im vergangenen Jahr hätten alle Züge von SBB Cargo International zusammen 60 000 Verspätungsstunden erhalten, was Kosten von 20 Millionen Euro – rund 550 Franken pro

Zug – verursacht habe. Bezüglich des bereits erwähnten Sprachproblems plädierte Stahlhut dafür, dass neben der regional verwendeten Sprache nur noch Englisch notwendig sein soll. SBB Cargo International erbringt mit je einem Tochterunternehmen in Deutschland und Italien etwa 55 % des alpenquerenden Kombinierten Verkehrs durch die Schweiz. Hierzu stehen rund 120 Lokomotiven und 500 eigene Lokomotivführer, davon etwa 200 in Italien, zur Verfügung. Alle können in der Schweiz fahren. Etwa die Hälfte der Verkehrsleistung von 8 Milliarden Nettotonnenkilometern und 13 Millionen Zugkilometern entfällt auf Deutschland.

Viertes Eisenbahnpaket

Einen Überblick über die technische Säule des Vierten Eisenbahnpakets versuchte Dr. Jens Engelmann, Head of Corporate Management & Evaluation Unit der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA), zu geben. Ein vorrangiges Ziel ist die Reduktion des Zeitbedarfs für die Fahrzeugzulassung um ein Viertel.

Zu den Schweizer Aspekten referierte Jürg Lütcher, Sektionschef Zulassungen und Regelwerke beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Generell setzt die Schweiz für den Normalspurbereich auf die europäischen TSI. Schweizer Anliegen haben es auf europäischer Ebene allerdings schwer, weil sie dort offenbar nicht gehört werden. Die Schweiz möchte, wie vom Parlament beschlossen, Mitglied der ERA werden, aber „Brüssel“ gibt auf entsprechende Anfragen keine Antwort.

NB-Rail ist eine internationale Non-Profit-Organisation der Benannten Stellen (Notified Bodies, NoBo) mit Sitz in Brüssel. Deren Generalsekretär Francis Permentier sprach zur regulatorischen Entwicklung der letzten Jahre. Die NoBo werden demnach unabhängiger und erhalten mehr Kompetenzen, was eine bessere Qualität und eine Harmonisierung der Aktivitäten erwarten lasse. NB-Rail unterstützt das Vierte Eisenbahnpaket.

Was macht die Schweiz? Michail Stahlhut nannte in seinem Referat einige Zahlen: In einigen Jahren werden auf der Gotthardachse 260 statt 180 Güterverkehrstrassen pro Tag verfügbar sein (+ 44 %). Die Zugfolgezeit zwischen Basel und Chiasso wird einheitlich auf drei Minuten reduziert. Das Profil P400 wird zum Standard, womit sich der Markt im Kombinierten Verkehr laut Stahlhut um 50 % vergrössert. Jeweils 30 % mehr Kapazität bringt die Steigerung des maximalen Zuggewichts von 1600 auf 2000 t beziehungsweise der maximalen Länge von gut 550 auf 740 m.

Es bleiben Fragen: Werden die Baustellen entlang der Korridore in Zukunft durchgängig geplant? Werden auch in Italien schwere und lange Züge möglich? Wird ETCS stabil laufen? Werden die Sicherheitsansprüche aller Länder harmonisiert? Wird es auch in Italien möglich, mit nur einem Lokomotivführer zu fahren? Das Vierte Eisenbahnpaket ist, so waren sich viele Teilnehmer einig, zumindest ein Schritt in die richtige Richtung. (lüt)

[1] Die Links zu den erwähnten Dokumenten sind abrufbar unter www.minirex.ch, „Aktuelles“.