



Europäischer Bahngüterverkehr

Bürokratie lässt Züge stillstehen

Seit einigen Jahren verfolgt die EU das Ziel, neun kontinentale Bahn-Güterverkehrskorridore einzurichten. Diese Magistralen sollten alle bis zum 10. November 2015 realisiert und mit dem leistungsfähigen und einheitlichen Zugsicherungssystem ERTMS (ETCS und GSM-R) ausgerüstet sein.

Das Vorhaben ist gut und richtig, aber vom Termin her nicht zu halten und insgesamt sehr ungewiss. Insbesondere hat sich die Hoffnung längst zerschlagen, damit Kosten einzusparen. Es kommt dazu, dass nicht vor 2012 der Softwarestand SRS 3.1 (Software Requirements Specification) verabschiedet wird, welcher die „Limited Supervision“ zulässt. Erst damit wird es möglich, bestehende Signalanlagen ohne den Ersatz der Stellwerke auf ETCS umzustellen. Folglich wird auch kaum vor 2013 eine umfangreichere Umstellung auf ETCS einsetzen.

Milliardeninvestitionen

Für die europaweite Umstellung auf ERTMS muss mit Investitionen in Höhe von Dutzenden von Milliarden Euro gerechnet werden. Die zeitnahe und flächendeckende Realisierung wird an den Kosten scheitern. Insbesondere, da ERTMS allein nur eine Leistungssteigerung von zehn Prozent bringt.

Fragt man die Bahnen, was sie zur Leistungssteigerung möchten und benötigen, gelten andere Prioritäten; dass man mit einer Lok von Nord- bis nach Südeuropa durchfahren kann, gehört nicht dazu. Bereits bei der transport logistic 2011 in München stellte der CEO von DB Schenker, Dr. Alexander Hedderich, fest, dass die Züge nicht stundenlang an

den Grenzen stehen, weil ein Lokwechsel erforderlich ist, sondern wegen bürokratischer Hindernisse. Die weitaus größte Leistungssteigerung wäre mit einem radikalen Abbau der Bürokratie zu erreichen. An den Enden der einzelnen Korridore sollten Ziele liegen, die auch die erforderliche Aufnahmekapazität haben – fehlende Kapazität ist zu oft das Hauptproblem. Ebenfalls auf der transport logistic ergänzte der CEO von SBB Cargo, Nicolas Perrin, dass beispielsweise zum Hafen Genua mehr Züge verkehren könnten, als die Bahnanlagen im Hafen aufnehmen können.

Technische Prioritäten der Bahnen sind folgende:

1. Achsdruck, Masse größer 20 Tonnen, bis zu 30 Tonnen
2. Zuglänge, mindestens 750 Meter
3. Lichtraumprofil, G2, P400 (RoLa mit 4 Metern Eckhöhe) oder größer
4. Geschwindigkeit, mehr als 80 km/h

Bemerkenswert ist, dass zur Leistungssteigerung der Güterbahn kaum Alternativen wahrgenommen werden. Eine automatische Kupplung (AK) könnte markante Leistungssteigerungen ermöglichen, mit vergleichsweise bescheidenen Kosten. Das Fehlen automatischer Kupplungen bedauerte auch der CEO der

SBB, Andreas Meyer, während einer Podiumsveranstaltung auf der Suissetraffic.

Die Firma Faiveley bietet mit der Transpact C-AKv eine AK an, mit der gegenüber der Schraubekupplung die Zugkraft von 500 auf 1000 Kilonewton und die Schubkraft von 1000 auf 2000 Kilonewton gesteigert werden kann, zudem wird zumindest die Hauptleitung automatisch mitverbunden. Die Kupplung ist mit der SA-3 und der Schraubekupplung kompatibel. Da die Kupplungsebene 60 Millimeter vor der Pufferebene liegt, werden im artreinen Betrieb die Puffer nicht mehr benötigt. Es ist gut möglich, diese Kupplung über mehrere Jahre hinweg gestaffelt einzuführen. Optimal wäre ein Zeitrahmen von etwa fünf Jahren. Danach könnten die Puffer demontiert werden.

Fazit

Seit 1976 werden alle neuen Güterwagen mit einem normierten Aufnahmeschacht für eine AK ausgerüstet. Dies verursacht Mehrkosten von circa 2000 Euro pro Waggon, folglich sind dadurch bis heute etwa 1 bis 1,2 Milliarden Euro nutzlos „investiert“ worden.

Der Umbau eines bestehenden Waggons auf eine AK würde weniger als 8000 Euro kosten, bei einem Neuwaggon wären weniger als 5000 Euro erforderlich. Bei einer Umstellung aller Waggons innerhalb von fünf Jahren müssten weniger als fünf Milliarden Euro aufgewendet werden. (jdl)