



Die international geführten Korridorverkehre nehmen an Bedeutung zu, sind aber immer noch nur ein kleiner Bruchteil des gesamten europäischen Schienengüterverkehrs. Für die Verlagerer sind Zuverlässigkeit, Flexibilität und Preisgestaltung die marktbestimmenden Faktoren.

Frühjahrstagung VAP Schweiz

Fragliche Aussichten für den Schienengüterverkehr

Zwei aktuelle Themen standen im Fokus der Tagung des Verbandes der verladenden Wirtschaft in der Schweiz: die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des internationalen Schienengüterverkehrs und die Auswirkungen der sogenannten technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets der EU.

Was vordergründig als freie Marktwirtschaft angepriesen wird, ist faktisch ein stark unterschiedlich reglementierter und politisch beeinflusster Straßen- und Bahnmarkt. Über einen umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene wird viel gesprochen, gehandelt wird aber, wie in der Vergangenheit, mehrheitlich im Straßenverkehr: So sieht in Deutschland der Bundesverkehrswegeplan über 55 Prozent der Investitionen bis 2030 im Straßenausbau vor.

Beispiel 2: Keine zehn Prozent der 6,3 Milliarden Euro des EU-Programms HORIZON 2020 „Smart Green Intelligent Transport“ sollen im Rail-Sektor ausgegeben werden.

Verlagerer kontra EU-Strategie

Bei der VAP-Tagung in Zürich fiel auf, dass die eigentlichen Akteure des VAP mit deutlich weniger als einem Drittel vertreten waren. Das Tagesge-

Verband der verladenden Wirtschaft (VAP)

Der VAP vertritt circa 300 Unternehmungen der verladenden Wirtschaft und Logistik der Schweiz und des Auslands. Als Auftraggeber sind sie die eigentlichen Akteure im Güterverkehr und in der Verlagerungspolitik.

schäft der Verlagerer wird heute durch Geschäftsgang, aktuelle und flexible Organisation von Transportmöglichkeiten, Wechselkurs- und Preisthemen beherrscht. Wenn der Bahntransport im Kombinierten Verkehr unter 300 Kilometer bis 50 Prozent mehr kostet, dann wird eine Verlagerung schwierig. Dass neuerdings thailändische Temporär-Chauffeure ab Estland Fahraufträge europaweit abwickeln, ist wohl ein weiterer Hinweis, wo die Reise hingeht.

Die von der EU zur Verfügung gestellten Subventionen im Rahmen der zwei Marco-Polo-Verkehrsverlagerungsprogramme in Höhe von 102 Millionen Euro (2003 bis 2006) respektive 450 Millionen (2007 bis 2013) wurden nur zu 41 beziehungsweise 16 Prozent effektiv genutzt.

Die Korridor-Verordnung 913/2010 hat zwar Klarheit bezüglich der Prioritäten der europaweiten Streckenführung und der Harmonisierung für den Güterverkehr gebracht, aber mit neuen Führungsstrukturen und Infrastruktur-Maßnahmen die Komplexität des Systems Bahn erhöht. Bis die Standards für das Kernnetz mit einer durchgehenden Elektrifizierung, netzweitem ERTMS, Achslasten von 22,5 Tonnen, 100 km/h Liniengeschwindigkeit und 740 Meter langen Zügen nachhaltig erreicht werden, dürfte es noch weit über zehn Jahre dauern. Die notwendige Harmonisierung der Energiepreise und Trassengebühren im Schienengüterverkehr und die länderübergreifende Abstimmung von Infrastrukturvorhaben wird wohl erst in den 2020er-Jahren behandelt.



Praxis versus Theorie

Im Rahmen der Referate seitens der Güter-EVU BLS Cargo, Rail Cargo Group und SBB International (SBBI) wurden einige Visionen hinterfragt:

- Die Kostenentwicklung wird im Bahnsektor zwischen 2010 und 2020 laut Schätzungen von RCG um über 30 Prozent zunehmen. Dies gegenüber Kostensenkungen im Straßenverkehr.
- Frachtbriefeformalitäten sind bis auf Weiteres immer noch papiergestützt.
- Zurzeit werden für die Interoperabilität B1-Sprachkenntnisse gefordert, die Luftfahrt begnügt sich mit einer einheitlichen und regelbasierten englischen Sprache weltweit.
- Die Signalisationskosten werden „on board“ zulasten der EVU transferiert. Die ETCS-Investitionen würden ihnen dreistellige Millionenbeträge auf, die Systemkosten steigen ohne wesentlichen Nutzen.

- SBBI hat 2015 über 60.000 Betriebsstunden mit Wartezeiten und UmDispositionen infolge infrastrukturseitiger Betriebsstörungen aufgewendet.
- Standardzüge von 740 Metern Länge würden einen Rationalisierungseffekt von 30 Prozent erbringen, nur lässt sich das heute mit wenigen Ausnahmen international nicht umsetzen.

Das vierte Eisenbahnpaket – technische Säule

Aus Sicht des Referenten Dr. Jens Engelmann von der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA) werden mit der Umsetzung des vierten europäischen Eisenbahnpakets drei wichtige Meilensteine für die Wettbewerbsfähigkeit respektive deren Verbesserung ab 2019 im technischen Bereich erreicht:

- Einheitliche Sicherheitskultur und Methoden.
- Vereinheitlichte Sicherheits-Bescheinigung für EVU.
- Vereinheitlichung der Fahrzeug-Zulassungen. Dies bei einer durchschnittlich um 25 Prozent reduzierten Antragsdurchlaufzeit.

Analog der Europäischen Agentur für Flugsicherheit EASA (European Aviation Safety Agency), die 2002 per EU-Verordnung ins Leben gerufen wurde und seit 2006 voll einsatzfähig ist, soll die ERA diese Funktion ab 2019 für die Zulassung von Bahn-

fahrzeugen wahrnehmen. In den nächsten drei Jahren erfolgen die Abstimmung der Aufgaben mit den nationalen Zulassungsstellen (wie EBA/D, BMVIT/A, BAV/CH usw.) und die Durchführung von gemeinsamen Pilotprojekten. Ziel ist unter anderem die Etablierung eines One-Stop-Shops seitens der ERA für die Marktzulassung von Fahrzeugen respektive EVU.

Getrübter Ausblick?

Alfred Pitnik von der Rail Cargo Austria AG prägte den Begriff einer „Loose-loose-Situation“ für den Schienengüterverkehr, wenn die Auswirkungen nicht abgestimmter Streckenbauarbeiten nicht bald beseitigt werden können. Die EVU laufen Gefahr, den Verkehr dadurch an andere Verkehrsträger zu verlieren. Treffend fasste es Jürgen Maier-Gyomlay von der BLS Cargo AG in seinem Referat zusammen:

- Es gibt heute noch Güterverkehrsbahnen.
- Der Großteil davon fährt erhebliche Verluste ein.
- EVU-Nischenplayer etablieren sich erfolgreich, aber auch sie schaffen es kaum über die schwarze Null.

Der Schienengüterverkehr und insbesondere die Verlagerung bleiben nur dank Förderprogrammen wettbewerbsfähig. Für Verlader, EVU und Steuerzahler wären systemimmanente Verbesserungen dringender. *pt*

ANZEIGE

Innovative Leistungen in der Bahntechnik

AAIT ist der kompetente Partner für die Modernisierung und Weiterentwicklung von Schienenfahrzeuge, sowie für die Beschaffung und das Re-Engineering von elektronischen Ersatzteilen.

Entwicklung | Lieferung | Einbau | Nachrüstung

- ETCS Zugsicherungssysteme
- Austausch- / Ersatz- Fahrzeugsteuerungen
- Sicherheitssteuerungen inkl. Software
- Funkfernsteuerung
- Mehrfachtraktionssteuerung



Angewandte Anlagen- und Industrietechnik GmbH

www.AAIT.eu | vertrieb@AAIT.eu