

Europas Bahnen kämpfen gegen Stagnation

EISENBAHN: Europas Bahnen stehen gleich an mehreren Fronten unter großem Druck. Das bekommt der Kombi-Verkehr zu spüren. Verkehr sprach mit UIRR-Generaldirektor Ralf-Charley Schultze.

VON JOSEF MÜLLER

Verkehr: Vor welchen Herausforderungen steht der Kombi-Verkehr derzeit in Europa?

Ralf-Charley Schultze: Nach wie vor stagniert die Qualität der Leistungen der Eisenbahnen in Europa. Die Margen sind stark unter Druck, was im Wesentlichen auf folgende vier Punkte zurückzuführen ist: 1. Die signifikante Reduzierung der Ölpreise auf der Straße passt nicht zu den aktuell ansteigenden Kosten der Bahnen und den Traktionspreisen. 2. Die Kosten der Arbeitskräfte auf der Straße werden auf sehr innovative Art und Weise gering gehalten (z. B. billige Arbeitskräfte aus dem Osten, Lohndumping). 3. Die Straßenaut stagniert in vielen Ländern oder wird sogar geringer, während die Trassenpreise bei den Bahnen kontinuierlich ansteigen. 4. Eine große Herausforderung stellen für den kombinierten Verkehr die Störungen und Hindernisse dar, die durch externe Entwicklungen hervorgerufen werden, wie etwa das Russland-Embargo, die Situation der Ukraine, die Flüchtlingskrise.

DIE MARGEN SIND STARK UNTER DRUCK.

Die UIRR forciert nicht nur die Kombination zwischen Schiene und Straße, sondern versucht auch die Binnenschifffahrt im Sinne des Trimodalismus einzubinden. Was wollen Sie damit erreichen?

Schultze: Hier geht es um die intensive Zusammenarbeit mit den anderen Verbänden in Brüssel, die sich beispielsweise auf die Binnenschifffahrt oder die Küstenschifffahrt spezialisiert haben. Die UIRR hat einen Round Table ins Leben gerufen, an dem alle nachhaltigen Verkehrsträger die Ziele der Intermodalität und der Verlagerung forcieren. All diese Verkehrsträger ziehen an demselben Strang, um Synergien zu finden und die Prozesse im Sinne des Kunden durch bessere Kooperation zu optimieren.

Die UIRR will mit einem Positionspapier eine Überarbeitung der EU-Richtlinie für den Inter-



Ralf-Charley Schultze wünscht sich einen neuen Denkansatz in der europäischen Verkehrspolitik

modalen Verkehr erreichen. Wozu braucht es eine neue Richtlinie?

Schultze: Die derzeit gültige Richtlinie 92/106 feiert 2017 ihren 25. Geburtstag und ist etwas in die Jahre gekommen. Sie kommt aus dem letzten Jahrhundert, in dem die Rahmenbedingungen substantiell anders waren als heute und die Ziele sich von den heutigen Notwendigkeiten der Intermodalität unterscheiden. Der kombinierte Verkehr braucht nicht nur eine Förderung im Sinne von Promotion, sondern eine echte Europäische Rahmengesetzgebung, die das operative Umfeld über alle zurzeit 28 Mitgliedstaaten standardmäßig definiert. In der Zwischenzeit sind 15 neue Mitgliedstaaten mit neuen Bedürfnissen, Anforderungen und Strukturen dazugekommen!

Wer sind die Nutznießer einer neuen Richtlinie?

Schultze: Der Hauptnutznießer ist die Gesellschaft im Allgemeinen in ihrer jeweiligen ökonomischen Organisation und den sich ständig zuspitzenden klimatischen Maßgaben, also jeder einzelne Bürger, die Wirtschaft und das Klima. In der überarbeiteten Richtlinie sollen alle Stakeholder und alle Akteure der intermodalen logistischen Ketten sowie des kombinierten Verkehrs angesprochen werden und sich verantwortlich fühlen.

In der EU-Kommission ist die Strategie erkennbar, für jeden Verkehrsträger ein politisches Paket (z. B. Eisenbahnpaket) zu schnüren. Bleibt dabei der Kombi-Verkehr nicht außen vor, weil er eine Querschnittsmaterie darstellt, die die Landverkehrssträger Schiene, Straße und Wasser miteinander zu verbinden sucht, und daher

beim Schnüren solcher Pakete sinnvollerweise berücksichtigt werden sollte?

Schultze: Es stimmt, dass die Verkehrspolitik in Europa generell je nach Verkehrsträger zustande kommt und organisiert ist. Die meisten Initiativen, selbst diejenigen, die für sich eine horizontale Herangehensweise beanspruchen, werden auf einer modalen Basis behandelt, wie beispielsweise die Fahrgastrechte im Personenverkehr oder die Sicherheit. Die wenigen Ausnahmen sind die TEN-T-Korridore oder eben die Richtlinie zum kombinierten

Verkehr: Beide behandeln ein bestimmtes Thema, sprich Entwicklung der Infrastruktur, Intermodalität aus einer horizontalen, verkehrsträgerübergreifenden Sicht. Die UIRR steht für genau diese transversale Sichtweise und setzt sich stark dafür ein, dass Verkehrspolitik in Zukunft themenspezifisch und fokussierter die Interessen vertitt. Damit bewältigen wir auch einfacher die derzeitigen Herausforderungen: Gebührenberechnung der Infrastruktur, Verbesserung der CO₂-Bilanz, Internalisierung der externen Kosten, Fahrgastrechte im Personenver-

kehr, Sicherheit, Forschung & Entwicklung, Zusammenarbeit der Verkehrsträger. Ich bin davon überzeugt, dass in Anbetracht der bisherigen übertriebenen vertikalen Herangehensweise nur ein neuartiger, horizontaler Denkansatz den Fortschritt und den größtmöglichen Nutzen bringen wird.

Was halten Sie von den österreichischen politischen Bemühungen der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene?

▶ FORTSETZUNG AUF SEITE 4

ANZEIGE

Transportlösungen

Wann immer es auf Sicherheit ankommt, haben wir die richtige Antwort

thalesgroup.com

KONNEKTIVITÄT
Garantierte nahtlose Mobilität für Menschen und Waren

LEISTUNG
Steigerung der Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Kapazität

SICHERHEIT
Schutz Ihrer kritischen Infrastruktur

ERFAHRUNG
Eine angenehme Reise für Passagiere ermöglichen

VISION
Die nächste Generation der Technik aufgreifen

Im Bereich Transport werden jeden Tag Millionen von kritischen Entscheidungen getroffen. Mit der Fähigkeit, komplexe technische Projekte effizient zu leiten, spielt Thales dabei eine zentrale Rolle. Wir bieten Signaltechniklösungen für Nah- und Fernverkehr, Kommunikations- und Überwachungstechnologie, Systeme für den Fahrgeldienste sowie Support für die Wartung. Durch die Expertise von Thales können Sie Cyberbedrohungen rechtzeitig begegnen. Wann immer es auf Sicherheit ankommt, hat Thales die richtige Antwort.

Sucher: Thalesgroup



THALES
Together • Safer • Everywhere

Neues Universalstopfaggregat

SCHIENENBAU: Plasser & Theurer präsentiert auf der InnoTrans in Berlin (Stand 222/Halle 26) ein neues entwickeltes 2-Schwellen-Universalstopfaggregat für Gleise und Weichen.



Stopfmaschine Urimat 09-32/45 Dynamic E3 für die Krebs Gleisbau AG

Das 8x4-Aggregat vereint die Flexibilität der Universal-1-Schwellen-Stopfagregate im Split-Head-System mit der Arbeitsleistung der 2-Schwellen-Stopfung. Die Vorteile dieser Maschine: Sie kennt kein Hindernis. Keine Schwelle wird ausgelassen und keine unnötig doppelt gestopft. Das bringt Zeitersparnis und die optimale Erreichbarkeit aller Stopfzonen. Die Drehzahlsteuerung des Vibrationsantriebs der Stopfagregate spart Zeit durch Leistungssteigerung bei verhärteten Bettungen und senkt die Instandhaltungskosten. Ein weiterer Pluspunkt ist die Vielfalt des Stopfmaschinenprogramms.

Geboten wird ein solches für jedes Einsatzgebiet und für die verschiedenen Leistungskategorien. Allen Maschinen gemeinsam sind nach eigenen Angaben die einfache Bedienung und Steuerung samt dem Handling der Gleisgeometrie ganz im Zeichen von Industrie 4.0. Am Messestand ist die intelligente Maschine auch live erlebbar.

Plasser & Theurer auf dem Freigelände

Das Unternehmen zeigt seine Maschinen auch auf dem Freigelände (T8/45 und T9/44). Dort gibt es das Tunnel-Inspektions-

fahrzeug TIF aus dem neuen Flottenprogramm zu sehen. In einem Rahmenvertrag erhält die DB AG Instandhaltungsfahrzeuge, bei denen ein einheitliches Fahrzeugkonzept und hohe Qualitätskriterien gefordert sind. Das TIF verfügt über drei Kräne deren Reichweite bis zu 14,5 m betragen. Die geräumige, elastisch gelagerte und

schallsolierte Kabine hat ein begehrtes Dach mit ausfahrbarem Geländer. Die Krankabine beinhaltet alle Steuerungsinstrumente, um die Maschine zu bedienen, wird aber auch als zusätzliche Fahrkabine genutzt. Die neue Videodokumentation mit dem Titel „Fertigungsqualität in Serie“ zeigt anschaulich den Weg vom Konzept zur Realisie-

rung einer neuen Maschinenflotte. Die zweite Maschine auf dem Freigelände ist der Urimat 09-32/45 Dynamic E3. Er fährt und arbeitet mit dem neuen Hybridantriebswagen und ermöglicht eine rasche ökologische Weichendurchbearbeitung. Die E3-Technologie steht für Economic, Ecologic und Ergonomic. Zu den Qualitätsmerkmalen der

Maschine zählen: Instandhaltung sämtlicher Weichenkonstruktionen dank 3-Strang-Hebung und 4-Strang-Stopfung; Senkung der Energie- und Logistikskosten; geringer Schadstoffausstoß; deutliche Lärmreduktion und Einsetzbarkeit der Maschine in innerstädtischen Bereichen und bei Nachtarbeiten.

Europas Bahnen ...

► FORTSETZUNG VON SEITE 3

Schulze: Die Verkehrsverlagerung ist ein europäisches Ziel und jede Art der Hilfe ist willkommen, egal ob in Form einer regulatorischen Maßnahme oder als direkte finanzielle Unterstützung. Politiker sollten immer darauf achten, dass nur Maßnahmen getroffen werden, die dem Ausgleich der Nachteile der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern dienen und deren Umsetzung marktkonform verläuft. Das oberste Ziel sollte immer der faire Wettbewerb sein, basierend auf den technischen Vorzügen der Verkehrsträger und der Managementkompetenz der Akteure.

Könnte man die staatliche Förderung des Kombi-Verkehrs als Widerspruch zum Wettbewerbsgedanken und -prinzip der freien Märkte sehen? Und wie sinnvoll ist eigentlich eine staatliche Förderung des Kombi-Verkehrs?

Schulze: Jede Art von staatlicher Förderung sollte im Prinzip als vorübergehende Ausgleichsmaßnahme verstanden werden. Sie sollte immer dem erlittenen Nachteil der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern entsprechen. Genannt werden können hier beispielsweise die nicht vorhandene Internalisierung oder eine faire Entnungsgabhängige Maut. Die Kombi-Verkehr-Förderung darf nur solange bestehen, wie die Nachteile nicht aufgehoben werden. Diese Prinzipien sollten auch in der überarbeiteten Richtlinie enthalten sein.

Die UIRR will Hersteller von intermodalen Ladeeinheiten und deren Nutzer auf einer Plattform zusammenbringen. Welche Ziele verfolgen Sie damit?

Schulze: Ein wichtiger Bestandteil unserer Mission ist es, den kombinierten Verkehr zu fördern, etwa durch erhöhte Standardisierung und die Ent-

wicklung von optimalen Geschäftsabläufen (best practice) für die Industrie. Technologie-lieferanten sind ein wesentlicher Bestandteil von beiden. Die UIRR leitet eine Arbeitsgruppe innerhalb der CEN zum

JEDE ART VON STAATLICHER FÖRDERUNG SOLLTE NUR VORÜBER-GEHEND SEIN.

Thema Ladeeinheiten. Auch sind wir aktiv eingebunden in die Überarbeitung der UIC-Merkblätter zum Kombi-Verkehr. Für beide ist der materielle Input der Hersteller und der Technologielieferanten sehr wichtig. Darüber hinaus müssen auch die Arbeitsgruppen

der UIRR zu den Themen Technik, Betrieb und Gefahrgüter systematisch mit den Herstellern vernetzt sein, um sicherzustellen, dass die Geschäftsabläufe weiter optimiert werden und die besten Lösungen für den Sektor des Kombi-Verkehrs erarbeitet werden.

Was ist Ihre Botschaft an die politischen Verantwortlichen?

Schulze: Es ist sehr wichtig, dass der Einfluss der Politik auf die Entscheidungsfindung der Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber in Sachen Kapazitätszuteilung und Vorzugsregelungen begrenzt wird. Es muss die rechtliche Struktur gefunden werden, bei der Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur von privatem Kapital erleichtert werden, und zwar unabhängig vom öffentlichen Budget. Transparenz ist hierbei im operativen Tagesgeschäft und bei allen Prozessen der Eisenbahnen und der Frachtkorridore von höchster Priorität. Das Open-Data-

Konzept wird sich über kurz oder lang auf allen Ebenen durchsetzen.

Wenn Sie auf die Entwicklung des Kombi-Verkehrs in Europa im Jahr 2015 zurückblicken – welche Bilanz ziehen Sie als UIRR?

Schulze: Insgesamt kann man von einer Stagnierung der Sendungszahl sprechen, wobei sich die durchschnittlichen Entfernungen dynamisch nach oben entwickelt haben, was trotz allem zu einem soliden Wachstum der Tonnenkilometer geführt hat. Einerseits sind die Schrumpfung auf kürzeren, nationalen Entfernungen und die rückläufige Performance der Rollenden Landstraße etwas beunruhigend. Andererseits lassen die steigende Anzahl von Länderrelationen und die starke Leistung auf den interkontinentalen Korridoren von und nach China wiederum hoffen.

Danke für das Gespräch.