

Bahn verliert, Straße gewinnt

Die großen Bahnen haben ein massives Interoperabilitätsproblem. Bei der SCHIG gibt es ab Herbst die Genehmigung für den Lok-Führerschein.

VON JOSEF MÜLLER

Die Bahnen verlieren Marktanteile, die Straße behauptet sich und gewinnt sogar weitere Anteile am Modal Split. Der Grund dafür ist schnell erklärt: Die Bahnen, besonders die großen und meist ehemaligen Staatsbahnen, sind im Güterverkehr noch immer in der Produktion zu schwerfällig, unpünktlich und unzuverlässig, kommt Gottfried Schuster, Geschäftsführer der Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG), gleich zum Punkt. Ursache dafür seien die technischen Hemmnisse, die an den Grenzen einen Lokwechsel notwendig machen und mitunter Verzögerungen mit sich brächten, die der Transportqualität auf der Schiene abträglich seien. Schuster und Co-Geschäftsführer Ulrich Puz traten vergangene Woche vor die Presse, um auf den Stand der Dinge bei der technischen Harmonisierung im europäischen Eisenbahnwesen sowie auf die neuen Aufgaben der SCHIG hinzuweisen.

Mit 18 technischen Normen, sogenannten TSI, will die EU seit Langem die technischen Barriere-

ren im europäischen Eisenbahnverkehr abbauen. Der Umsetzungsprozess läuft jedoch nicht immer so, wie er soll. Zu vielfältig sind die technischen Insellösungen in den einzelnen Ländern und nicht gerade jung sind auch die Produktionssysteme der meisten Staatsbahnen. Natürlich investieren die Bahnen, so auch die ÖBB, in Mehrsystemloks, um damit schneller und technisch unkompliziert über die Grenze zu kommen. Doch eine ÖBB-

» *An Italien beißen sich alle die Zähne aus* «

Taurus-Lok schlägt mit Beschaffungskosten von vier Mio. Euro pro Stück zu Buche. Herkömmliche Loks wären um ein Fünftel billiger und wären bei den ÖBB im Sinne des Spargedankens besser angebracht.

Augenscheinlich wird die Barriere am Beispiel Italien. „Hier beißen sich alle die Zähne aus“, sagt Schuster. Technisch wäre es mög-

lich, mit einer Lok von Österreich nach Italien durchzufahren, doch in den Köpfen der italienischen Eisenbahner geht das gar nicht. Am Brenner wird kompliziert die Lok gewechselt, kommt ein italienischer Lokführer an Bord, kommt es zu zeitlichen Verzögerungen. So ist der Personenverkehr nach Italien praktisch zum Erliegen gekommen, weiß Schuster. Italien ist in Europa ein Negativ-Lehrbeispiel, wie sich eine Bahn selbst behindert. Italiens Staatsbahn verweigert es den ÖBB, dass sie mit ihrer Taurus-Lok mit 200 km/h nach Italien fährt.

Anders die Situation bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen, die es längst vormachen, wie unkompliziert man über Grenzen kommt. Die Loks deutscher EVU fahren beispielsweise von Deutschland bis nach Ungarn durch, ohne dass hier an den österreichischen Grenzen großer technischer Tamtam gemacht wird. Die Ausgangslage für die privaten EVU ist freilich eine andere: Sie sind ohne Altlasten auf den Markt gekommen und halten aktuell bei einem Anteil von 17 Prozent am österreichischen Bahngütermarkt. „Sie sind flexib-



Die SCHIG-Geschäftsführer Gottfried Schuster (li) und Ulrich Puz (re) sehen im Italien-Verkehr große Probleme für den Güterverkehr

ler als die Staatsbahnen mit ihren komplexen Strukturen“, so Schuster. Bei der SCHIG ist man überzeugt, dass die Staatsbahnen und so auch eine ÖBB ihren Anteil am Modal Split wieder verbessern können, wenn sie das Thema Interoperabilität in den Griff bekommen. Im EU-Durchschnitt haben die Bahnen einen Marktanteil von 13 Prozent am Gesamtgüteraufkommen; Österreich steht da mit einem Anteil von 30 Prozent deutlich besser da.

Neues Geschäftsfeld TSI

Österreich attestiert die SCHIG einen guten technischen Standard bei der technischen Harmonisierung. Die SCHIG als 100-Prozent-Firma der Republik Österreich stellt ab Herbst den Lokführerschein aus, und zwar nach erfolgter Ausbildung bei den ÖBB oder beim EVU Log-

Serv. Mit dem Führerschein in der Tasche kann ein österreichischer Lokführer in Spanien genauso fahren wie in Norwegen. Die SCHIG agiert seit Mai dieses Jahres auch als sogenannte „Benannte Stelle“ und deckt dieses neue Geschäftsfeld mit 10 Mitarbeitern ab, die künftig pro Jahr einen Umsatz von 1,5 Mio. Euro machen werden. In dieser Funktion führt die SCHIG Interoperabilitätsprüfungen durch und erstellt Gutachten nach dem Eisenbahngesetz. Seit dem Jahr 2002 befinden sich die TSI in der Umsetzungsphase, bis 2012 sollen alle 18 Standards zur Norm werden. Die SCHIG ist auch zuständig für die Fahrzeugcodevergabe und die Führung des internationalen Einstellungsregisters und der Zuweisungsstelle für Privatbahnen. Sie prüft auch Förderansuchen für die Kombi-Terminalförderung.