Noch Platz im Korridor

Die Schweiz kämpft für eine bessere Auslastung der Linie Antwerpen – Lyon/Basel

Von Heinrich Klotz

Wenn die EU-Verkehrskorridore definiert werden, ist das eine spannende Angelegenheit. Denn hier geht es nicht nur um viel Geld – es werden auch Weichen gestellt, welchen Weg Güter bevorzugt nehmen. Das Nicht-EU-Mitglied Schweiz hat besonders die transeuropäischen Bahnkorridore A und C im Auge – und ist unzufrieden mit deren Entwicklung.

„Eigentlich kann es uns ja egal sein, auf welchem Weg sich Güter, die durch die Alpen transportiert werden sollen, auf uns zu bewegen." Pierre André Meyrat, Leiter „Finanzierung" beim Schweizer Bundesamt für Verkehr, sagt, was viele denken. Und dann macht er klar, warum es der Schweiz eben ganz und gar nicht egal ist: „Die Verkehrskorridore sind wichtige Zubringer für unsere Nord-Süd-Achsen, und strategisch droht eine Überlastung, wenn sie nicht gleichmäßig genutzt werden."

Eben das ist das Problem auf den genannten Eisenbahnachsen A und C. Beide gehören zu den sechs sogenannten ERTMS-Korridoren A bis F, in denen die europäischen Eisenbahnen bevorzugt ihr gemeinsames Steuerungssystem ERTMS installieren sollen, um grenzüberschreitenden Schienenverkehr leistungsfähiger zu machen. So jedenfalls will es die EU (siehe „Hintergrund"). Korridor A reicht von Rotterdam bis Genua und führt über Deutschland, Korridor C von Antwerpen bis Lyon/Basel durch Frankreich hindurch – und beide bringen alpenquerendes Volumen via Schweiz.

Beide Korridore sind von Belgien und damit auch Großbritannien nutzbar. „Achsenkonkurrenz" nennt das BAV-Vertreter Meyrat, und eigentlich ist er damit auch nicht unzufrieden, weil sich so das Aufkommen besser verteilt. Und das ist nicht gering: Großbritannien, Belgien, Luxemburg und Frankreich stehen für 30 Prozent des Volumens, das im Transit durch die Schweiz läuft. Die Schiene, auf der in der Schweiz der Transit weitestgehend stattfinden soll, hat hier einen Anteil von über 60 Prozent.

Nichts los im Korridor C. Dieser Batzen müsste eigentlich vor allem im Korridor C zu finden sein – der ist immerhin rund 120 km kürzer und umgeht die vergleichsweise saftigen Trassenpreise in Deutschland. Nur: Da findet er sich nicht. 80 Prozent der Verkehre aus Belgien laufen durch den Korridor A, haben die Schweizer festgestellt, und nahezu alles, was die Briten auf die Reise gen Europas Süden schicken. Wenn das anhält, drohen die deutschen Zulaufstrecken zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) zu überlasten.

Natürlich haben die Schweizer auch schon nach den Ursachen geforscht. Und sie haben vor allem zwei Gründe gefunden, warum sich die Güter so untypischerweise den eigentlich teureren Weg suchen:

- Die Verkehre durch den Kanaltunnel sind zu teuer. Deshalb landet das Gros der Ladung immer noch auf der Fähre – und nach der Reise bis Oostende/Zeebrügge auf den Trassen des angrenzenden Korridors A.
- Die schlechte Qualität von Leistung und Trassen auf dem französischen Streckenteil schreckt die Kunden ab – sie wählen stattdessen die leistungsfähigere Rheinschiene via Deutschland.

Dirk Stahl, CEO der schweizerischen Güterbahn BLS Cargo, bestätigt das. „Welches Angebot sich durchsetzt, hängt von den Kosten und der Qualität ab." Verfügbare Trassen, technische Möglichkeiten, Bahnangebote: Da spricht vieles offenbar für den leistungsfähigeren Korridor A. Stahl ist sich auch sicher, woran das liegt: „Durch Liberalisierung und Wettbewerb auf der Schiene sind dort die Angebote deutlich besser." Bis 2008 seien deshalb viele Verkehre auf die rechtsrheinische Variante über Deutschland verlagert worden.

Bahnen bewegen sich. Allerdings macht BLS Cargo auch eine Veränderung aus. Seit 2008 werde der Korridor C langsam attraktiver, sagt Stahl: „Es gibt Impulse durch eine Öffnung der Bahnmärkte und einen verstärkten Marktauftritt neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen."

Dazu zählen Akteure wie die belgisch-schweizerische Privatbahn Crossrail, dessen Mehrheitsgesellschafter Jeroen Le Jeune konsequent auf die Liberalisierung der Bahnmärkte in Europa setzt und inzwischen mehr als 100 Züge quer durch Europa fährt. Zum besseren Angebot tragen aber auch die kleineren und größeren staatlichen Güterbahnen bei. Die luxemburgische CFL Cargo, die belgische SNCB Logistics oder auch die schweizerische SBB Cargo, die sich gerade komplett umstrukturiert, reagieren auf den wachsenden Wettbewerbsdruck und stellen sich kundenorientierter auf. Enge Kooperationen mit anderen Bahnen sorgen für ein leistungsfähigeres internationales Angebot – willkommene Alternative zu den „Großen" wie Deutsche Bahn oder Fret SNCF, die jetzt ihre Auslandsbeteiligungen unter dem Brand „Captrain" vermarktet.

Natürlich ist (noch) nicht alles Gold, was da auf europäischen Schienen glänzt. Gut gedacht ist eben noch lange nicht gut gemacht. Das gilt für die Bahnen, die oft noch im Stadium angekündigter Änderungen stehen; das gilt aber auch für die Planer in den Verkehrsgremien der EU. BAV-Vertreter Meyrat ist denn auch nicht immer glücklich mit dem, was in Brüssel erdacht wird.

Großes Problem mit ERTMS. Ein typisches Beispiel liefert das ERTMS-System. Es steht für ein europaweit einheitliches Betriebsführungskonzept für Eisenbahnen. Das ist konsequent und richtig gedacht, denn was nützen die besten und teuersten „Transeuropäischen Netze", wenn die Bahnen die jeweils ausländischen Netze nicht durchgehend befahren können?

Daraus ist allerdings ein teures Kuddelmuddel entstanden. Da installiert die eine Bahn gerade noch die Version 1 des Subsystems ETCS, während die zweite schon mit dem Level 2 kämpft und die Europäische Eisenbahnagentur Era bereits die Version 3 vorbereitet. Ein „horrendes Geld" koste ihn die Umrüstung, kritisiert Armin Riedl, Geschäftsführer der Privatbahn Lokomotion – und gewonnen sei nichts, weil die Einführung der Systeme nicht synchron laufe.

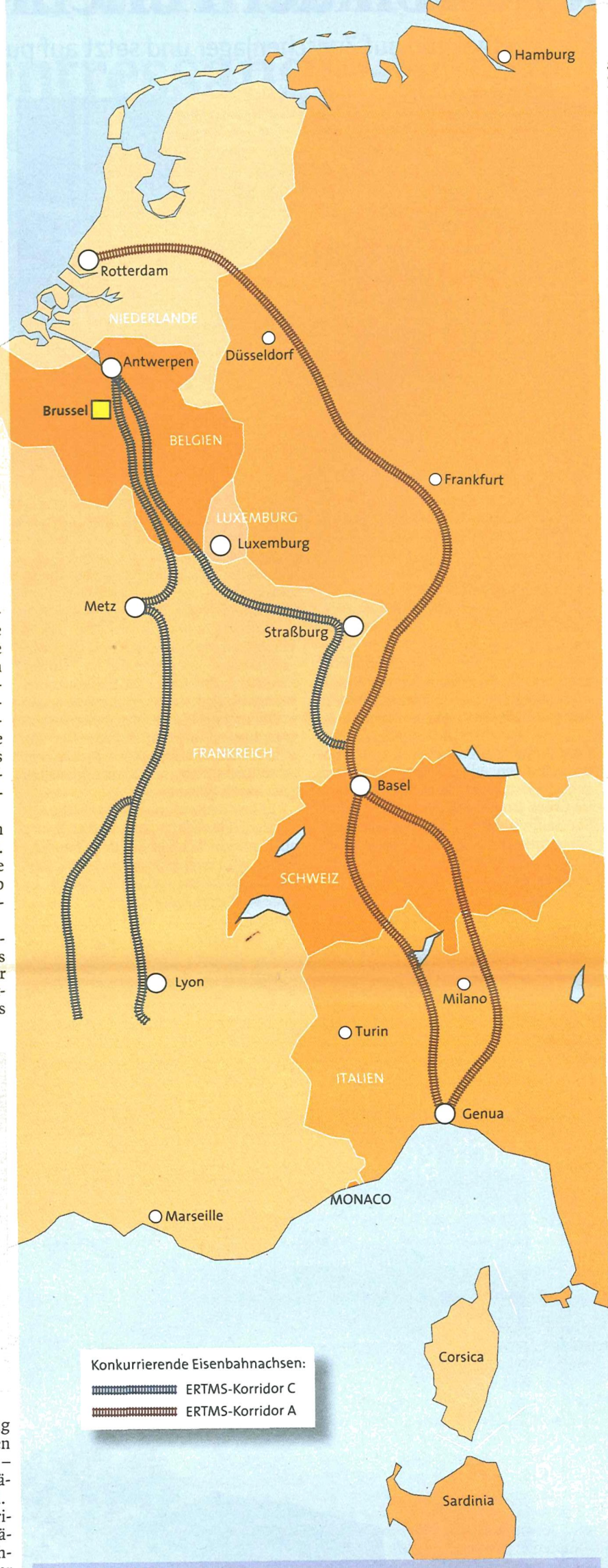
Genau das macht auch den Schweizer Verkehrspolitikern zu schaffen. Sie fürchten – nicht ganz zu Unrecht – um die Standardisierung von ERTMS sogar auf den ausgewiesenen Korridoren A bis F. „Es besteht die latente Gefahr, dass am Ende mehrere Korridorversionen von ERTMS im Umlauf sind", warnt BAV-Vertreter Meyrat. So sei die Finanzierung des ehrgeizigen Programmes noch völlig offen – „insbesondere in Deutschland sind derzeit Mittel für die Ausrüstung der Infrastruktur nicht gegeben". Deshalb weigere sich DB Netz AG, ERTMS zu autorisieren.

Für die Bahnkorridore ist das eine ganz schlechte Nachricht. Sollen sie doch nach dem Willen von Planern und Nutzern irgendwann einmal zu einem leistungsfähigen Güterverkehrsnetz auf Europas Schienen zusammenwachsen – und das geht nicht ohne ein einheitliches System für das Management und die Steuerung. Die Schweiz macht sich deshalb für eine „klare Priorisierung der Mittel" stark, damit ERTMS nicht zum dauerhaften Bremsschuh für den europäischen Bahnverkehr wird.

Grenze auch im Kopf. Außerdem sei es dann auch wieder möglich, sich auf das wesentliche Thema der Qualität zu konzentrieren, stichelt Meyrat. Die hinke nämlich nicht nur in bestimmten Netzen – wie Frankreich – hinterher, sondern sei im gesamten internationalen Bahnverkehr ein Dauerbrenner: „Die Infrastrukturbetreiber haben traditionell ein nationales Bewusstsein. Über die Grenzen hinweg ist ihr Denken hingegen nur sehr schwach ausgeprägt."

Mit dieser Einschätzung befindet sich der Ministeriumsvertreter in bester Gesellschaft. Auch Nicolas Perrin, Chef von SBB Cargo, prangert die enge Sicht vieler Bahnkollegen an: „Ihre Konzentration auf eine nationale Sicht und die andauernde Wettbewerbsverhinderung machen unser Geschäft schwierig und teuer." Dennoch ist Perrin vom Grundkonzept der europäischen Güterverkehrsachsen überzeugt: „Langfristig werden sie Erfolg haben." Es gebe allerdings noch ein kurz- und mittelfristiges Problem für die Bahnen: „Noch da zu sein, wenn sich die Chancen durch die Korridore auftun."

DVZ 9.9.2010



Vergleich Korridore A und C / Benelux – Italien via Schweiz

Antwerpen–Basel	Linksrheinisch (Korridor C)	Rechtsrheinisch (Korridor A)
Länge	630 km	750 km
Profil	PC45	PC70
Kapazitäten	1600 Bruttotonnen 600 m Zuglänge	über 2000 Bruttotonnen 670 m Zuglänge
Grenzübergang Schweiz	St. Louis-Basel SBB Rb	Basel Bad-Basel SBB Rb
Elektrizität	Frankreich 25 000V AC Schweiz 15 000V AC	Deutschland 15 000V AC Schweiz 15 000V AC
Anforderungen Lokomotive	Zulassung BAV CH-Sicherheitsbescheinig. Ausrüstung 15 000V AC CH-oder D-Zugsicherung	Zulassung BAV CH-Sicherheitsbescheinig.
Anforderungen Lokführer	Streckenkenntnisse CH-Lizenz für St. Louis-Basel	Streckenkenntnisse

Quelle: BLS Cargo

HINTERGRUND

Die europäischen Verkehrsachsen

Mit dem Maastricht-Vertrag 1993 bekam die europäische Verkehrspolitik und damit das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) einen neuen Stellenwert. 1994 einigten sich in Essen die Staats- und Regierungschefs auf die ersten 14 vorrangigen TEN-Projekte, zu deren Verwirklichung 1996 erstmals Leitlinien verabschiedet wurden.

Bis 2020 soll das Transeuropäische Verkehrsnetz rund 89 500 km, ein Schienennetz von rund 94 000 km und ein Binnenwassernetz von rund 11 250 km umfassen. Ferner gehören 210 Binnenhäfen, 294 Seehäfen und 366 Flughäfen zum TEN-Netz.

Die Umsetzung der Projekte gestaltet sich jedoch schwierig. So waren 2003 nur ein Drittel des geplanten Verkehrsnetzes sowie lediglich 3 der 14 vorrangigen Projekte aus dem Jahr 1994 fertig gestellt. Daraufhin wurden 2004 die Leitlinien erneut überarbeitet. Auf Basis der Vorschläge der Mitgliedstaaten entstand eine Liste mit 30 vorrangigen Projekten, die das Rückgrat des TEN-Netzes bilden.

Die Bahnachse Antwerpen–Basel/Lyon gehört zwar nicht zu diesen 30 Prioritäten. Sie ist jedoch einer der sechs Korridore, die vorrangig mit dem Europäischen System zur Steuerung und Management des Eisenbahnverkehrs ERTMS ausgerüstet werden sollen. Auf diese sechs Korridore hatten sich 2005 Bahnen und EU-Kommission verständigt. Im Rahmen der Verordnung für ein EU-Bahnfrachtnetz sind die Mitgliedstaaten wiederum gezwungen, in den kommenden Jahren europäische Eisenbahnachsen festzulegen. Auf denen soll dem Schienengüterverkehr besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. *(cd)*