

An die Medien

Medienmitteilung über das Frühjahrsforum Güterverkehr der verladenden Wirtschaft

Bürokratische und nicht koordinierte Vorschriften erhöhen die Kosten und beeinträchtigen damit die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs

(Zürich-Oerlikon, 01.06.11). Am diesjährigen Frühlings-Forum Güterverkehr des Verbandes der verladenden Wirtschaft VAP* standen die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs und die damit verbundenen Chancen und Risiken im Mittelpunkt des Interesses. Bei den Chancen rückten das bessere Angebot für die Wirtschaft und die erhöhte Transparenz in den Vordergrund, bei den Risiken die steigenden Kosten für die Verlader als Folge von immer mehr bürokratischen und nicht aufeinander abgestimmten Auflagen durch die Behörden einzelner Länder.

„Die Liberalisierung des Schienengütermarktes lässt Monopole jeder Art verschwinden“. Mit deutlichen Worten zum Stand der Dinge und zu den Aussichten in Sachen Recast (Nachbesserung) der Bahnreformen in Europa bzw. des 1. Eisenbahnpakets sowie der Vertragsverletzungsverfahren eröffnete **Monika Heimig**, ERFA Secretary General, Brüssel, den Reigen der Vorträge am diesjährigen VAP-Frühjahrsforum Güterverkehr in Zürich-Oerlikon. Dadurch entstünden neue Impulse durch alternative Dienstleister, womit auch das Angebot für die Wirtschaft verbessert würde. Dies führe zu mehr Absatzmöglichkeiten für Hersteller, Betreiber, Vermieter etc. und in der Summe zu mehr Beschäftigung. Die steigende Nachfrage mache den Schienengüterverkehr innovativer und wettbewerbsfähiger. Es brauche dazu aber auch den Abbau von nationalen Grenzen durch einheitliche (Mindest-)Regeln. Leider würden die Mitgliedstaaten der EU das grundlegende 1. Eisenbahnpaket aus dem Jahre 2001 fehlerhaft umsetzen. Dadurch ergebe sich eine Marktabschottung, die Kosten explodierten und der Wettbewerb werde verzerrt. Deshalb habe die EU den so genannten Recast (Nachbesserung) in die Wege geleitet, um die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums wie geplant zu realisieren.

Eine Analyse der Vertragsverletzungsinhalte der EU durch die Mitgliedsländer zeigt gemäss den Ausführungen von Heimig unterschiedliche Resultate. Frankreich liegt mit 8 Verstössen gegen das geltende Recht mit Abstand an der Spitze. Es folgen die Tschechei mit 6 Verstössen, Spanien, Ungarn und Polen mit je 5. Die Verträge am wenigstens verletzt haben Luxemburg mit 1 und Österreich mit 2. Dazwischen liegen weitere fünf Länder mit 3 bis 4 Ver-

letzungen, legte Heiming dar. Entsprechend der Art der Verletzungen umfasse der Inhalt des nun laufenden Recast die drei Bereiche Wettbewerb, Regulierung und Investitionen. Beim Wettbewerb betreffe dies den Zugang zu Schienenleistungen, präzisere Vorschriften zu Interessenkonflikten und Diskriminierungspraktiken und detailliertere Netznutzungsbedingungen. Bei der Regulierung gehe es um mehr Zuständigkeiten der nationalen Regulierungsstellen, die Unabhängigkeit von anderen Behörden und die Stärkung der Befugnisse bei Sanktionen, Audit und Beschwerdeverfahren. Bei den Investitionen stünden die langfristige nationale Strategie und die Mehrjahresverträge zwischen den Staaten und den Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie präzisere Infrastrukturkostenanlastung (Lärm, Grenzkosten) im Vordergrund.

Für die Eisenbahnen in Europa soll gemäss Heiming eine europäische Regulierungsbehörde entstehen. Der Grundstein dafür müsse mit dem Recast des 1. Eisenbahnpakets gelegt werden. Wie aus einem Berichtsentwurf der EU, der diese Woche im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlamentes diskutiert werde, hervorgeht, soll die verstärkte Zusammenarbeit der nationalen Regulierungsbehörden nur ein erster Schritt sein. An der strikten und raschen Trennung von Netz und Betrieb bzw. Infrastruktur und Verkehr werde festgehalten. Die Trennung sei eine der wichtigsten Voraussetzungen für den fairen Wettbewerb auf der Schiene. Sie sei die beste Organisationsform für Eisenbahnunternehmen, um die Ziele der EU-Bahnliberalisierung zu erreichen, heisse es in diesem Berichtsentwurf. 2012 sei diesbezüglich ein entscheidendes Jahr, betont Heiming in ihren Ausführungen. Im nächsten Jahr würden sowohl die EU-Kommission als auch das EU-Parlament grundlegende Beschlüsse und Direktiven verabschieden.

Zu den Leistungsaufträgen im Rahmen von Schienengüterverkehrs-Plattformen referierte am Frühjahrs-Forum des VAP **Patrizio Grillo**, Deputy Head of Unit, EU Kom, DG Move, Brüssel. Er stellte das wachsende Verkehrsaufkommen dem schlechter werdenden Netzzugang gegenüber und geisselte die Infrastrukturlücken in der erweiterten EU. Bis 2050 müssten mehr als 50 Prozent des Volumens des Strassengüterverkehrs auf andere Verkehrsträger umgelenkt werden. Die europäische Eisenbahnagentur werde eine deutlich stärkere Rolle spielen als heute, auch als Koordinatorin der nationalen Regulierungsbehörden, und Europa werde von deutlich mehr Korridoren des Schienengüterverkehrs durchzogen sein als heute. Im Bereich der Sicherheit und der Interoperabilität würden immer mehr nationale Vorschriften durch EU-Vorschriften ersetzt. Die Europäische Eisenbahnagentur werde namentlich auch im Bereich der Sicherheitsleistungsfähigkeit der nationalen Bahnen ihren Einfluss geltend machen.

Eine Standortbestimmung und einen Ausblick betreffend der Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinie aus Schweizer Sicht nahm an der VAP-Tagung **Jürg Lüscher** vom Bundesamt für Verkehr BAV vor. Diese Richtlinie sei für alle am Schienengüterverkehr beteiligten Unternehmen und Stellen von grösster Bedeutung. Von ursprünglich 800 Seiten konnte die Richtlinie auf heute 60 bis 70 Seiten reduziert und praktikabel gemacht werden. Dabei werde auch dem Thema Güterwagen und Sicherheit die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt.

Die Zulassungsprozesse würden immer komplexer, führte Lüscher aus. Die Struktur der Zulassungskriterien müssten vereinheitlicht werden, um sie mit den nationalen Vorgaben vergleichbar zu machen. Seit dem 1. Dezember 2010 sei jedem Güterwagen mit Eintrag im Fahrzeugregister ein zertifiziertes ECM zuzuweisen. Das revidierte Schweizer Eisenbahngesetz der Bahnreform 2.2 trete voraussichtlich am 1. Juli 2012 in Kraft. Ab dann gelte in der Schweiz die EU-ECM-Verordnung (ECM = Entity in Charge of Maintenance). Ohne konsequenten und fachlich kompetenten Unterhalt an Güterwagen gebe es keine Sicherheit im Güterverkehr, ohne eine enge Zusammenarbeit der nationalen Sicherheitsbehörden keine Interoperabilität.

Gilles Peterhans, Technischer Koordinator UIP, Brüssel, informierte die zahlreichen Teilnehmer des VAP-Güterverkehrsforums über den aktuellen Stand der Rollmaterial Referenz Datenbank (RSRD2). Aufgrund gesetzlicher Anforderungen seien die Halter von Güterwagen verpflichtet, mittels einer Wagendatenbank umfangreiche Wagendaten bereitzustellen. Die Vorteile einer von 6 grossen privaten Haltern gemeinsam entwickelten Wagendatenbank (Privatbahnen und Staatsbahnen) seien offensichtlich: optimale Betriebsführung, bessere Kostenverteilung, Grössenvorteile, einheitlicher Standard und Berücksichtigung der Laufleistungsthematik. Das System werde ab November 2011 zur Verfügung stehen. Es stelle alle systemrelevanten Wagendaten zur Verfügung und diene als zentrale Sammelstelle für Laufleistungsdaten wie z.B. Land der Registrierung, Zulassungsbehörde, Halter, Wagengattung und -typ, Länge, Gewicht, Baujahr, Höchstgeschwindigkeit und Lichtraumprofil sowie Instandhaltungsplan, Datum und Beschreibung der erforderlichen Inspektionen und Datum der Tankinspektion. Kernbestandteil der Weiterentwicklung von RSRD2 werde die Verarbeitung der Laufleistungsdaten sein.

Über die finanziellen und operativen Herausforderungen im Systemverkehr sprach an der VAP-Frühjahrstagung **Xavier Sobler** von Europorte. Er konzentrierte sich dabei auf die Abschreibungen der Investitionen (70 Prozent sind Fixkosten), die Garantie der Leistungen (gut Trassen, geplante Bauarbeiten), die Kostenkontrolle (Rolle des Schiedsgerichts), die Kundenbindung (Leistungswerte), den Willen der Herstellerindustrie im Güterverkehr zu investie-

ren, verglichen mit Investitionen in den Personenverkehr und den Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Starke Beachtung an der VAP-Tagung fanden auch die praxisbezogenen Ausführungen von **Irmhild Saabel**, Mitglied der Geschäftsleitung von Wascosa AG, Zug. Sie stellte die Themen Liberalisierung, Lärm und Sicherheit bezogen auf die neusten Vorschriften (ECM, TSI Noise) und die neue Situation nach dem Unfall von Viareggio in den Mittelpunkt ihres Referates. Anhand der durchschnittlichen Kosten für das Management von Radsatzdaten wurde im Detail ersichtlich, wie sich die Kosten, bestehend aus einmaligen und wiederkehrenden Zusatzkosten (EDV, Erfassung) sowie dem Radsatztausch alle 2 Jahre laufend erhöhen.

In einer Kostenübersicht stellte Saabel die teurere Komposit-Technologie der günstigeren Grauguss-Technologie gegenüber und wies nach, wie der Radsatz zum eigentlichen Kostentreiber wird. Innerer kurzer Zeit seien die Kosten um den Faktor 2,6 gestiegen. Niedrigere Lärmemissionen führten zu hohen Ausgaben für Bremssohle und Radsatz. Saabel wörtlich: „Bei den heutigen Preisen, welche am Markt erzielt werden, können die höheren Kosten nicht mehr abgedeckt werden“. Es entstehe ein Kostenloch, was die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene beeinträchtigt. Dieses Kostenloch sei als Folge der Verschärfung der nationalen Vorschriften nach Viareggio zusätzlich vergrößert worden. Allein die Mehrkosten in der Radsatzaufbereitung seien dadurch um 480 Euro pro Radsatz gestiegen. Insgesamt seien seither über 1 Mio. Euro an Mehrkosten angefallen. Die steigenden Kosten habe eine sinkende Wagenverfügbarkeit zur Folge. Fazit: Liberalisierung, Lärmreduzierung und zusätzliche Unterhaltsarbeiten allein nach Viareggio und wohl auch nach Müllheim führten und führen zu einer deutlichen Steigerung der Kosten für die Bereitstellung des Produktes Güterwagen. Saabel: „Wenn wir an dieser Entwicklung etwas ändern wollen, dann nur, wenn alle Staaten in Europa am gleichen Strick ziehen d.h. ein gemeinsames Vorgehen beschliessen und durchziehen“.

Jens Engelmann, Leiter Technologiemanagement der Deutschen Bahn, Minden, referierte an der VAP-Frühjahrstagung über gemeinsame Sektorprodukte für mehr Harmonisierung und Stabilität und äusserte sich auch über die Nachfolgephase der ERA Task Force. Nach fast zwei Jahren Arbeit im Joint Sector working programme (JSG) sei schon viel erreicht worden. Das JSG sei eine europäische Lösung. Es gebe jetzt gemeinsame Positionen im Sektor NSA's und ERA. Die europäische Zusammenarbeit und Selbstorganisation im Sektor seien gut. Daraus seien Produkte entstanden wie ECM Self Declaration, KSD und das System für safety info exchange. Was noch fehlt, seien Lösungen in den Bereichen Fahrzeugtechnik (z.B. Radsatzlager, bereifte Räder), Betrieb (z.B. Austausch Laufleistungen) und

Prozesse (z.B. Sicherheitsinformationssystem). Ein gutes Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit sei Deutschland auch das Handbuch Eisenbahnfahrzeuge, welches unter anderem die Optimierung der Herstell-/Zulassungsprozesse für Fahrzeuge von der Ausschreibung bis zur Inbetriebnahme zum Ziel habe. Es präzisiere alle Phasen im Prozess. Als nächster Schritt soll eine Harmonisierung auf europäischer Ebene erfolgen.

Im Rahmen des **Podiumsgesprächs an der VAP-Tagung** kam deutlich zum Ausdruck, dass die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) bei Unfällen mit Güterwagen die Führung übernehmen müsse. Die Folgerungen aus Unfällen (Viareggio, Müllheim) müssten gemeinsam angeschaut werden, um zu verhindern, dass einzelne Länder ihre Sicherheitsvorschriften auf national-politischen Druck so hoch schrauben, dass die Interoperabilität gefährdet wird. Nach dem Unfall von Viareggio und wohl erneut nach Müllheim seien aufgrund von neuen Vorschriften die Kosten praktisch explodiert, obwohl der Schienengüterverkehr immer noch 30 Mal sicherer sei als jener auf der Strasse. Sicherheit ja, aber sie muss bezahlbar sein. Dabei sei ein stufengerechtes Vorgehen entscheidend. Zulassungsbehörden dürften z.B. nicht den Durchmesser von Schrauben festlegen, sondern die übergeordneten Schutzziele. Der Rest sei Sache der Betreiber und Hersteller. Das sei auch bei der Konkurrenz Strassengüterverkehr der Fall.

Verband der verladenden Wirtschaft VAP

Für Auskünfte:

Dr. Frank Furrer, Generalsekretär VAP, Tel. 079 544 58 78

Tony Lüchinger, Kommunikation VAP, Tel. 079 378 72 41

(Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der Schweiz, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline usw. transportieren und dazu erhebliche Investitionen tätigen. Sie sind die Auftraggeber der Transporteure und Operateure (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Speditionsfirmen, Strassenfuhrhalter usw.) und somit die eigentlichen Akteure im Güterverkehr und in der Verlagerungspolitik. Sie sind es, welche letztlich auch die damit verbundenen Kosten und Abgaben wie die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bezahlen.*