

Der Hürdenlauf

Zu viele nationale Reglemente: Von den grossen Schwierigkeiten im europäischen Schienengüterverkehr.

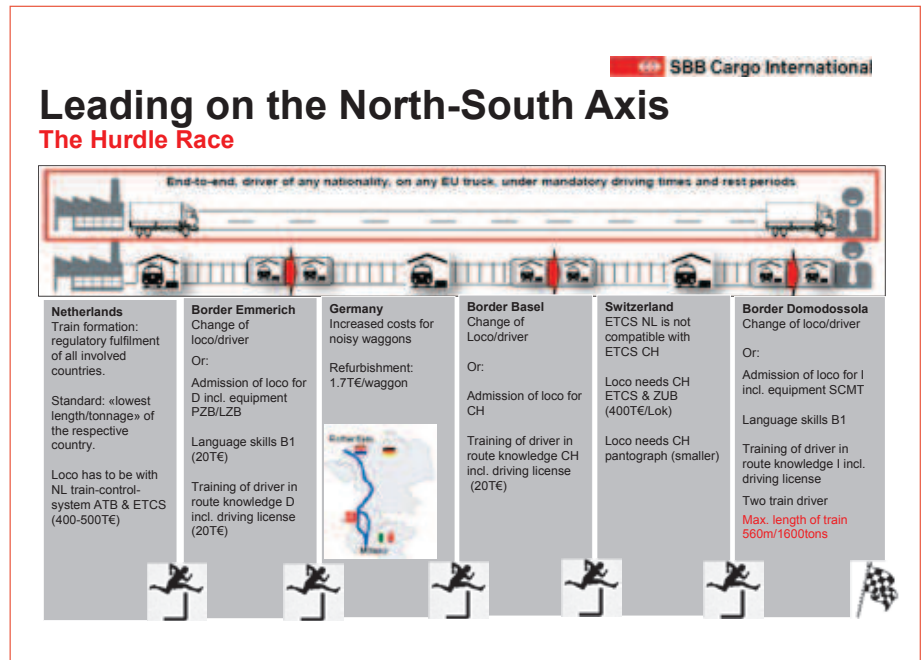
Andreas Theiler Am 20. September startete in Basel eine dreitägige Besichtigung des Schienengüterkorridors 2 (offiziell „Rail Freight Corridor 2“, RFC2), einer zusätzlichen Verbindung zwischen Antwerpen/Zeebrugge und Rotterdam im Norden sowie Basel und Lyon im Süden. An diesem Korridor liegt der am 7. Juli eröffnete grösste europäische Inlandterminal für den Intermodal-Güterverkehr von Dudelange in Luxemburg. Der Organisator der Reise, Kurt Metz, wählte für den Einstieg eine Runde mit Referaten von Fachleuten aus der Branche. Dieser Beitrag nimmt nur Bezug auf ein dort verhandeltes Problem, nämlich die nationale Regulierungsdichte im Schienengüterverkehr respektive das Fehlen europäischer Normen, die diese Bezeichnung verdienen. Für einen kompletten Überblick der drei Tage bietet sich als sehr gute Quelle die Website www.fokus-oev-schweiz.ch von Ernst Rota an.

Pascal Jenni von SBB Cargo International brauchte eine ganz simple, aber enorm aussagekräftige Folie, um die heutige Misere darzustellen. Er verglich den Güterschienenverkehr in Europa mit einem Hürdenlauf. Da gibt es etwa wenige Lokomotiv-Produzenten, die jeweils für jedes Land spezielle Teile einbauen müssen, und die Typenabnahme steht nach wie vor unter nationaler Hoheit. Dann kommen die Hürden für die Lokführer: Sprachprüfungen und begleitete Instruktionsfahrten.

Mangelnde Flexibilität

Kein Wunder, denn in Deutschland regeln über 32 000 Seiten den Bahnverkehr, während es für die Binnenschifffahrt gut 2800 sind, für den Lastwagenverkehr nicht einmal mehr 1100. Gemäss Christian Stäubli, Leiter Produktmanagement bei der BLS, gibt es keine Lokomotiven, welche den gesamten Korridor von Belgien und Frankreich nach Italien und in Gegenrichtung befahren dürfen. Zusätzlich fehlt eine gewisse Flexibilität: In Frankreich machen oft Streiks einen Strich durch die Rechnung, und generell – darauf wies auch Pascal Jenni deutlich hin – fehlt nach wie vor, trotz aller schönen Worte, eine verbindliche Absprache zwischen den Ländern über geplante Grossbaustellen.

Gemäss beiden Referenten ist zum Beispiel das E in ETCS (European Train Control System) eine Irreführung oder ein Bluff. Das niederländische System ist grundsätzlich verschieden vom schweizerischen, obschon beide gleich



Der Hürdenlauf auf der Nord-Süd-Achse in einer Darstellung von Pascal Jenni.

Grafik: SBB

heissen. Spannend ist auch die nach wie vor gültige Vorschrift der Italiener nach einem zweiten Lokführer.

Ein Lastwagen dagegen, ob voll oder leer, fährt die Strecke einfach durch; die Sicherheitsbestimmungen sind laxer als bei der Bahn; von den Arbeitszeiten respektive Entlöhnungen wollen wir nicht reden; und Kontrollen gibt es kaum. Am Schluss ist auch noch die Fahrzeit kürzer.

Pro Bahn Schweiz beschäftigt sich im Grunde nicht mit dem Güterverkehr. Die Panne in Rastatt hat aber vermutlich vielen Schweizern die Augen geöffnet, wie gefährdet unsere Verlagerungspolitik im Transit ist. Die Bürokratie, sei es nun die deutsche oder die französische, trägt auf jeden Fall einen rechten Beitrag zum vorhersehbaren Knick in den Verladedaten 2017 bei. Erinnern wir uns wieder einmal an

In Deutschland regeln 32 000 Seiten den Bahnverkehr.

die Abstimmung über die Alpen-Initiative 1994, die immer noch der kompletten Umsetzung harrt, und erinnern wir uns auch als Mitglieder von Pro Bahn daran, dass die NEAT als ein Projekt für den Schienengüterverkehr angepriesen wurde.

Die Forderungen der Sprecher an dieser Eröffnungstagung in Basel an den ebenfalls anwesenden Managing Director des RFC2, Guillaume Confais-Morieux, waren sehr klar: Gleiche Auflieger-Masse, vereinfachter Zugang zum Flaschenhals St. Louis – Basel, höhere Flexibilität sowohl bei Trassen wie Lokomotiven und ihrer Führer, und eine kompetente Ansprechperson im Falle eines Problems. Der One-Stop-Shop ist zwar gemäss dem RFC2-Verantwortlichen bereits ein solcher Ansprechpartner, aber die Praktiker sind mit den Dienstleistungen des One-Stop-Shops noch nicht zufrieden. Dazu kommen die schon oben aufgeführten nicht koordinierten Baustellen. Pascal Jenny fasste dies alles in drei „Y“ zusammen.: Fortschritte braucht es, damit der Gütertransport auf der Schiene konkurrenzfähig bleibt, bei „quality“, bei „capacity“ und schliesslich bei „easy“.

Auf der Webseite www.kurtmetz.ch können alle Referate abgerufen werden.