

Eisenbahnnetzwerke für Europa

Dipl.-Ing. R. Hartkopf

Railion Deutschland AG

Eisenbahnnetzwerke für Europa

Eisenbahnnetzwerke für Europa

Entwicklung der „Altbahnen“:

Bevor man sich mit den Zielvorstellungen für das Jahr 2014, also in 10 Jahren, befassen kann, diene es sicher zum besseren Verständnis, sich noch einmal mit der Situation der Eisenbahnen vor etwas mehr als 10 Jahren zu befassen. Genauer gesagt, mit der Situation, als die EU Richtlinie 91/440 erlassen wurde.

Die Staatsbahnen, die im übrigen fast alle ehemalige Privatbahnen waren, hatten eine fast Jahrhunderte lange Entwicklung im nationalen Interesse durchlaufen. Ob es militärische Anforderungen oder die eigenständigen Entwicklungen nationaler Industrien waren, es führte zu einer Vielzahl von technischen und betrieblichen Lösungen der gestellten Anforderungen. Insbesondere die UIC hat zwar eine Normung der technischen Anforderungen und Randbedingungen vor allem der Personen – und Güterwagen erreicht, jedoch bei den Triebfahrzeugen, Sicherungssystemen und den Betriebsvorschriften gibt es eine bunte Vielfalt.

Dabei ist eine Lösung für die Anforderungen nicht unbedingt besser als die andere, nur eben anders und auf die spezifischen Bedürfnisse des Landes ausgerichtet. Damit eben nicht kompatibel.

Dies soll nicht als Entschuldigung angeführt werden, sondern um aufzuzeigen, von welcher Basis wir uns aufmachen, ein europäisches Produktionsnetzwerk zu schaffen.

Revitalisierung der Eisenbahnen:

Mit der EU Richtlinie 91/440 zur Revitalisierung der Eisenbahnen ist ein Ansatz geschaffen worden, über die nationalen Grenzen hinaus zu gehen, Netze zu öffnen und Konkurrenz zuzulassen. Nicht das es internationale Verkehre vorher nicht gegeben hätte. Er war jedoch in den meisten Fällen nur eine Aneinanderreihung nationaler Verkehre in jeweils eigener Verantwortung. Die Wagen überquerten die Grenze und wurden betriebstechnisch gesehen zu einem völlig neuen Zug, auch wenn sich die Reihenfolge der Wagen nicht veränderte.

Das „Aneinanderreihen“ wurde zwar schon seit über 100 Jahren im Personenverkehr und über 80 Jahre im Güterverkehr abgestimmt und koordiniert, es wurde aber nur in Teilen eine wirklich durchgehende Planung und Betriebsführung erreicht.

Genau dort setzte die EU Richtlinie 91/440 mit ihrer Forderung nach echten internationalen Verkehren und Wettbewerb auf der Schiene an. Kaum einem war klar, welche Veränderungen sich dadurch ergeben würden und bereits ergeben haben.

Denken über Grenzen hinweg:

Wurde bisher also auf die Grenze hin koordiniert, war jetzt das Denken über Grenzen hinaus gefordert. Noch vor der EU Richtlinie wurden von einigen Bahnen GONG Züge, Güterzüge ohne nennenswerten Grenzaufenthalt geboren. Ein erster Ansatz auf Infrastrukturseite waren die

Eisenbahnnetzwerke für Europa

bekanntem Freight Freeways. Nicht gerade ein Erfolg, aber erstes Zeichen eines geänderten Denkens. Vor allem waren es erste Schritte, wirklich durchgehend und grenzüberschreitend zu planen.

Er folgt der Erkenntnis, dass die Bahnen vor allem auf langen Strecken ihre Vorteile ausspielen können. Das zeigt nicht nur die Entwicklung des internationalen Verkehrs in den letzten 10 Jahren im Vergleich zum nationalen Verkehr. Das zeigt auch der Modal Split bei bahnaffinen Gütern auf langen Strecken wie zum Beispiel Zellulose und Papierprodukte von Schweden nach Italien.

Während Massengut durchaus auch auf kurzen Strecken auf der Schiene marktfähig sein kann, gilt das für die sogenannten Kaufmannsgüter nur sehr eingeschränkt.

Der Marktpreis und das Leistungsbild wird jedoch häufig genug vom Hauptwettbewerber, dem LKW vorgegeben. Das heißt, die Eisenbahnen müssen sich an klaren Vorgaben ihrer Kunden und der Leistungsfähigkeit ihrer Wettbewerber auf dem Transportmarkt orientieren. Das falsche Bild vom Monopolisten Eisenbahn unterstellt, dass es einen eigenen Schienentransportmarkt gäbe, was nicht so ist. Die Bahnen können sich demnach nicht auf einem einmal erreichten Standard ausruhen, sondern müssen sich immer am Wettbewerber ausrichten.

Aus der Stärke auf langen Strecken folgt aber auch, dass Optimierungspotentiale übergreifend auf die gesamte Transportkette realisiert werden müssen. Um das zu bewerkstelligen kann man also keine Teiloptimierungen wie bisher betreiben. Gefordert ist vielmehr ein übergreifender, internationaler Ansatz, für den eine adäquate Organisation zu schaffen ist. Da echter open access, anders als beim LKW, technisch und betriebsorganisatorisch sehr schwer zu realisieren ist, haben sich die Bahnen in der Regel Partner für die Realisierung grenzüberschreitender neuer Angebote gesucht. Da ist zum einen die Railionfamilie mit den Tochtergesellschaften in den Niederlanden und Dänemark, den Beteiligungen wie z.B. bei BLS und Lokomotion und Kooperationen wie im Projekt Mannheim – Woippy mit der SNCF. Andere Kooperationen sehen wir bei SBB, HGK und Short Lines oder Trenitalia und TX Logistik. Hierbei ergeben sich fast täglich neue Konstellationen und die Aufzählung ließe sich fast beliebig fortführen. Es zeigt jedoch, dass man unabhängig vom kommerziellen Modell, Partner und Unterstützung braucht.

Eisenbahnen und Kooperationen 2014:

Es gibt Stimmen, die am Ende der Entwicklung noch drei große Bahnen in Europa sehen. Dies ist sicher übertrieben, wenn man es absolut betrachtet. Jedoch wenn man es auf Zusammenschlüsse und Kooperationen von Bahnen bezieht, dürfte es recht realistisch sein. Wenn wir in diesem Zusammenhang über Kooperation und Konkurrenz reden, müssen wir auch über die Produktionsformen, ihre unterschiedlichen Anforderungen und auch die Kombination von Wettbewerb und Kooperation, neudeutsch Coopetition reden.

Wir unterscheiden Ganzzüge und Züge des Einzelwagenladungsverkehrs. Dabei ist der Ganzzug in Züge des kombinierten Ladungsverkehrs (KLV), Logistikzüge und Massengutzüge zu unterteilen. Diese Produktionsformen haben auch deutlich unterschiedliche Produktionsanforderungen oder

Eisenbahnnetzwerke für Europa

Komplexität der Produktionserstellung. Das bedeutet, ein Punkt zu Punkt Zug, wie zum Beispiel ein KLV Zug von Terminal zu Terminal ist produktionstechnisch leichter zu realisieren, als ein Einzelwagenverkehr mit Sammlung und Verteilung über spezialisierte Zugbildungsanlagen, im allgemeinen Sprachgebrauch Rangierbahnhöfe genannt. Dies wird gerne mit „Rosinenpicken“ bezeichnet, ist aber nur völlig logisch, dass neue EVU sich die Verkehre aussuchen, die relativ einfach zu produzieren sind. Das gilt national genauso wie international, ebenso wie von der Komplexität und der Aufkommensschwankung. Kleine EVU mit begrenzten Ressourcen können nicht so flexibel reagieren wie große Unternehmen mit größerer Dispositionsfreiheit. Dispositionsfreiheit heißt aber auch Ressourceneinsatz und damit Kosten.

Während ein Ganzzug auch international bei Vorliegen der Voraussetzungen von einem Unternehmen noch relativ einfach zu produzieren ist, trifft dies auf den EWLTV nicht mehr zu. EWLTV heißt Nutzung von Zugbildungsanlagen und Verteilung auf zumindest mehrere Ladestellen. Das ist nur mit einem Bedienungssystem und entsprechender regionaler Präsenz, selbst oder in Kooperation, möglich.

Die künftigen Kundenanforderungen:

Die Kunden der Bahnen sind in der Regel mittlere und große Verlader, die genügend Aufkommen auf die Schiene bringen können. Diese Kunden gehen vermehrt dazu über, nicht nur Schienentransportleistung nachzufragen, sondern komplette Logistikkösungen. Diese werden in der Regel nicht mehr selbst gemanagt sondern an fremde Logistiker oder ausgegründete Unternehmen vergeben. Durchgehende Logistikleistung heißt aber auch durchgehende Verantwortung und Information. Die klassische Betriebsabwicklung der Bahnen mit der aufeinanderfolgenden Frachtführerschaft trägt dem nicht mehr Rechnung und ist in dieser Hinsicht auch nicht mehr zukunftsfähig. Immer mehr Kunden fragen die Leistungserstellung aus einer Hand an. Der LKW kann das schon lange. Für die Bahnen wird das als ein Ziel der Liberalisierung immer wieder von unterschiedlichen Seiten dargestellt bzw. gefordert. Wen wundert es da, wenn der Kunde jetzt die Früchte der Liberalisierung des Schienenmarktes in Europa einfordert.

Das zeigt sich an immer mehr Ausschreibungen in letzter Zeit. Die Bahnen haben dem durch entsprechende Angebote Rechnung zu tragen.

Voraussetzungen für ein europaweites Netzwerk:

Ohne Interoperabilität gibt es kein sinnvolles Netzwerk. Nun ist der Begriff Interoperabilität aber sehr vielschichtig. Es gibt zwar mit der EU Richtlinie 2001/16 eine Richtlinie zur konventionellen Interoperabilität, zusätzlich zur bereits bestehenden Richtlinie zur Interoperabilität im Hochgeschwindigkeitsverkehr, nur die hilft erst einmal auch nicht weiter. Ein anderes Schlagwort ist jenes von der Harmonisierung der Technik und der Betriebsverfahren. Hier wird es dann schon konkreter.

Die Harmonisierung der Wagen ist mit dem technischen Teil von RIV und RIC zum Glück schon seit längerem geregelt. Bei den Triebfahrzeugen sieht das anders aus. Auch wenn die sogenannten

Eisenbahnnetzwerke für Europa

„Europaloks“ wie die BR 189 und eingeschränkt auch die BR 185 sowie die BR 182 technisch in der Lage sind auf den europäischen Netzen zu fahren, dürfen sie das so ohne weiteres noch lange nicht. Vor die grenzenlose Fahrt haben die Götter das Zulassungsverfahren gesetzt. Das ist allerdings noch lange nicht harmonisiert und in manchen Dingen auch nicht nachvollziehbar. Die Frage ist zu häufig nicht, „kann die Lok sicher und ohne Beeinflussung existierender Anlagen auf dem Netz fahren“ , sondern „wie mache ich aus der deutschen Lok eine französische, österreichische, etc. Lok“. Insbesondere muss für hohe Kosten das Sicherungssystem des zu befahrenden Landes zusätzlich auf die Lok gebracht werden, den von ETCS können wir vorläufig nur träumen. Im Jahre 2014 verfügen wir höchstens über einige wenige Strecken mit ETCS-Ausrüstung, so dass die Loks weiterhin für die Altsysteme ausgerüstet sein müssen.

Als weiteres sind die technisch-betrieblichen Regelungen zu harmonisieren, wenn die Züge unmittelbar und ohne Halt in den Verantwortungsbereich einer anderen Bahn und eines anderen Netzes fahren. Nicht zu vergessen die Aufnahme der notwendigen Frachtdaten, wenn es noch keinen flächendeckenden Einkauf– Verkauf geben sollte und die Partner weiterhin unmittelbar an der Einnahme beteiligt sind.

Wie kann ein Netzwerk der Bahnen im Jahr 2014 aussehen:

Entsprechend den Hauptverkehrsrelationen, die sich von einer heute starken Nord-Süd-Ausrichtung auf nennenswerte Verkehrsmengen in Ost-West-Richtung erweitern, werden die Bahnen ein optimiertes, durchgehendes und grenzüberschreitendes Transportangebot der verladenden Wirtschaft zur Verfügung stellen.

Auch wenn der Kombinierte Ladungsverkehr absolut und relativ weiter steigen wird, werden doch vor allem die großen Bahnen noch einen profitablen Einzelwagenverkehr betreiben. Damit sind die Hauptachsen im Jahre 2014 keine anderen als die heutigen bzw. heute erkennbaren. Unter anderem kommt zu diesem Resultat eine Studie im Auftrag des Ausschusses Güterverkehr. Demzufolge werden sich auch die ca. drei „übrig bleibenden“ Netzbetreiber auf diesen Achsen mit ihren Leistungen etablieren wollen. Die Konzentration der großen Zugbildungsanlagen (Rangierbahnhöfe) ist bei den meisten Bahnen bereits so weit fortgeschritten, dass auch die großen Anlagen von heute die Leistungsträger von morgen sein werden. Klares Indiz sind die Investitionsprogramme in die entsprechenden Anlagen, wie zum Beispiel Gremberg und Mannheim bei DB, die in ihrer Wirkung bis weit über das Jahr 2014 hinaus gehen werden. Bei kleineren Bahnen sind dies oft nur ein bis drei Anlagen. Auch wenn sich Railion ab 01. Juni 2004 in der Produktionserstellung neu formiert hat und scharf zwischen der regionalen Produktion, Einzelwagen, KLV und Ganzzug trennt, steht an oberster Stelle eine optimierte, kostengünstige Produktion bei größtmöglicher Kostentransparenz. Kostengünstige Produktion ist aber unter anderem nur durch eine optimale Ressourcenausnutzung zu erreichen. Dies zwingt wiederum zum Einkauf und Verkauf von Produktionsleistungen im Innen – wie im Außenverhältnis, um die eigenen Ressourcen optimal auszulasten oder durch Einkauf Sprungkosten zu vermeiden.

Eisenbahnnetzwerke für Europa

Wobei zwischen dem geplanten und dem dispositiven Ein- und Verkauf zu unterscheiden ist. In der Planung wird auf den Hauptachsen der jeweilige Netzbetreiber ein durchgehendes eigenes Angebot selbst erstellen oder bei bevorzugten Partnern einkaufen bzw. in Kooperation erbringen. Dabei ist nicht entscheidend, ob es mit den Partnern eine Kapitalverflechtung bis zur Mehrheitsbeteiligung gibt, sondern dass sich für beide Partner ein Mehrwert aus der Verbindung ergibt. Rechte und Pflichten lassen sich über entsprechende Vereinbarungen regeln. Dafür entsteht zur Zeit bei Railion eine neue „Vertragswelt“.

In der Disposition werden freie Ressourcen kurzfristig auch an Konkurrenten abgegeben bzw. von Konkurrenten angemietet, damit ein Zug nicht lange auf die nächste freie eigene Ressource warten muss. Da Reserven vorzuhalten auch heute schon sehr teuer ist, kann es im Einzelfall wesentlich preiswerter und kundengemäßer sein auf andere Ressourcen zurückzugreifen. Das ist nichts neues, sondern wird in der Containerschiffahrt und der Luftfahrt bereits seit längerem praktiziert. Wie die meisten wissen dürften, wartet die Lufthansa die Maschinen von Billigfliegern, die ihre direkten Konkurrenten sind.

Für dieses Szenarium sehe ich zwei Voraussetzungen.

Technisch-betrieblich ist die weitgehende Interoperabilität und Harmonisierung auf Basis minimierter Kosten erforderlich. Das bedeutet keine zusätzlichen Kosten durch die Überschreitung von Länder- und Infrastrukturbetreibergrenzen über das unbedingt erforderliche Maß hinaus. Damit lassen sich optimierte Triebfahrzeug- und Personaleinsatzpläne grenz- und unternehmensüberschreitend erstellen.

Kommerziell muss durch den Leistungseinkauf / Verkauf eine Entkopplung der Produktionsleistung von der Leistungsvermarktung an den Verloader erfolgen. In der heutigen Welt der Tarife und Sonderabmachungen wäre die dispositive Nutzung einer Konkurrenzlok nicht abzurechnen.

Zusammenfassung:

Auf der Basis einer echten durchgehenden und grenzüberschreitenden Produktion, die alle Vorteile der modernen Technik nutzen wird, werden leistungsfähige Netzwerke der europäischen Bahnen entstehen. Die Schiene wird damit vor allem auf langen Strecken konkurrenzfähig, in vielen Fällen die besseren Angebote machen können, die gegenüber heute qualitativ besser, schneller und preiswerter sein werden.