



Botschafter Dr. Paul R. Seger; Dr. Peter Füglistaler, Direktor des BAV; Alexander Ochs, SGKV; Clemens Bochynek, SGKV; Michail Stahlhut, SGKV; Andreas J. Schneider, Moderator; Gero Schulze Isfort, SGKV; Hugo Gratza, BMVI; Gerhard Oswald, SGKV-Beirat und Thomas Schlipköther, SGKV | Bild: Dr. Teßmann

Zukunft des Kombinierten Verkehrs aus schweizerischer Sicht

„Sorgenland Nr. 1 ist Deutschland“

Der Kombinierte Verkehr steht vor zahlreichen Herausforderungen. Die wohl wichtigste ist die Verbesserung seiner Qualität. Ein in jeder Hinsicht passendes Umfeld, um darüber zu diskutieren, bot die Veranstaltung in der Schweizerischen Botschaft am 14. November 2018 in Berlin mit den verkehrspolitischen Impulsen und Denkanstößen von Seiten hochrangiger Repräsentanten aus der Schweiz.

Aus Anlass des 90. Jubiläums der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr SGKV e.V. hatte der Schweizerische Botschafter in der Bundesrepublik Deutschland, Dr. Paul R. Seger, zu einer Podiumsdiskussion über die Zukunft des Kombinierten Verkehrs eingeladen. Unter dem Aspekt der grenzüberschreitenden Korridorpolitik in Europa wurden im Kreis von über 60 Vertretern der Branche Strategien und Maßnahmen diskutiert.

Botschafter Dr. Seger kündigte in seiner Begrüßung an, dass die Schweizerische Regierung ein strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur vorbereitet, mit dem bis 2035 ca. 12 Mrd. Euro in die Infrastruktur der Eisenbahn investiert werden sollen.

„Heute ist die Qualität im Schienengüterverkehr so schlecht, dass alle Maßnahmen zur Entwicklung der Eisenbahn in den letzten 20 Jahren ohne Wirkung geblieben sind“, war das Ausgangsstatement des Impulsvortrages von Dr. Peter Füglistaler, Direktor des Schweizerischen Bundesamtes für Verkehr (BAV). „Das Sorgenkind unter den europäischen Eisenbahnen sitzt nicht mehr in Italien, sondern in Deutschland“, war seine klare Ansage.

Seit zehn Jahren würden die Zugverspätungen im internationalen Güterverkehr ununterbrochen steigen, stellte er fest. Dem muss Einhalt geboten werden. „Qualität ist der Schlüssel für die Zukunftsfähigkeit des internationalen Schienengüterverkehrs. Er ist nur konkurrenzfähig, wenn er pünktlich und verlässlich ist“, war sein Plädoyer. Sowohl die einzelnen Staaten als auch die EU und die Infrastrukturbetreiber können einen Beitrag zur Verbesserung der Qualität leisten. Der Schlüssel sind korridorweit einheitliche Governanz-Strukturen. Dazu zählen: Koordinierte und verbindliche Infrastrukturentwicklung und Realisierung, Gemeinsame Planung von internationalen Güterverkehrstrassen, koordinierte Sicherung von Güterverkehrstrassen für den Güterverkehr, abgestimmte und im Fahrplan integrierte Baustellenplanung, abgestimmtes und einheitliches Störfallmanagement, einheitliches Zugsicherungssystem auf Korridor, Zubringern und Umleitungsstrecken (ETCS only), Vereinfachung und Vereinheitlichung der operativen Regeln und Betriebsvorschriften.

Mit gezielten Maßnahmen leistet die Schweiz ihren Beitrag, wie die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit den Achsen Gotthard und Lötschberg bis 2020, 750-Meter-Zuglänge bis 2020,

ETCS-only-Betrieb ab 2018, Mitfinanzierung von Terminals in Deutschland, Belgien und Italien, Senkung der Bahnstrompreise um 10 % Anfang 2019 und mehr. Damit hat der Staat „geliefert“, und es ist Sache der Eisenbahnverkehrsunternehmen, KV-Operateure, Terminalbetreiber und Speditionen, ihren Beitrag ebenfalls zu leisten, betonte Füglistaler mit Nachdruck.

Hugo Gratza, Leiter der Abteilung Eisenbahnen im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), räumte Nachholbedarf von deutscher Seite ein, der signifikante Verbesserungen im Hinblick auf die Kapazität erfordert. Mit der Zusage, die Anstrengungen zu verstärken, verwies er insbesondere beim geplanten Deutschland-Takt auf das Vorbild der Schweiz. Im Vergleich zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Jahr 2016 wird der Gesamtausbau der Rheintalstrecke auf dem Nord-Süd-Korridor noch bis 2040 dauern, stellte er fest. Unabhängig davon versicherte er, dass der Schienengüterverkehr sehr weit oben auf der Agenda der Bundesregierung steht. Ausdruck dafür sind der Masterplan Schienengüterverkehr mit seinen 66 Maßnahmen, die Trassenpreissenkung in einem Umfang von 350 Mio. Euro sowie die Terminalförderung, die seit 1998 einen Umfang von 1,2 Mrd. Euro erreicht hat.

In der Podiumsdiskussion mit den Referenten stellte Michael Stahlhut, CEO der HUPAC AG, die Strategie des Unternehmens in den Vordergrund, durch die Schaffung von Reserven am Markt erfolgreich zu sein. Die schweizerische HUPAC ist der führende Netzbetreiber im intermodalen Verkehr Europas mit jährlich 30.000 Zügen im Kombinierten Verkehr.

Auf die Situation in Europa eingehend, stellte Stahlhut fest, dass wegen mangelnder Pünktlichkeit bei HUPAC zusätzlich eine Kapazität von 100 Lokführerjahren erforderlich ist, die quasi verschwendet werden. „Wir brauchen jetzt die Lösungen“, war sein Appell insbesondere im Hinblick auf den Nord-Süd-Korridor von Rotterdam nach Genua. „Auf diesem Korridor gibt es 200.000 Lkw, die wir auf die Schiene bringen können“, sagte er. Die Antworten für notwendige Lösungen liegen auf der Hand, wie Umfahrung der Knoten oder die Elektrifizierung relativ kurzer Streckenabschnitte und der Ausbau von Ausweichstrecken, fügte er hinzu. „Superneue Gimmicks“ seien nicht erforderlich.

Dr. Günter Teßmann