

Grenzenlose Bahn bleibt ein Traum

CIT und Iru laden zur Fachkonferenz / Multimodalität leidet noch an nationalen Egoismen

Von Tim-Oliver Frische

Das Weißbuch der EU-Kommission stammt zwar nicht von den Gebrüdern Grimm. Gleichwohl ordnen hochrangige Branchenvertreter der Schienen- und Straßenverkehrswirtschaft die darin formulierten Ziele ins Reich der Elfen, Feen und Wunderwelten ein. Der Aufbruch in eine neue Mobilitätswelt stehe Schwarz auf Weiß im Weißbuch der EU-Kommission vom März 2011, sagte Libor Lochman, Direktor der Gemeinschaft Europäischer Bahnen CER, am vergangenen Donnerstag auf einer Konferenz zum Thema „Multimodalität“ in Bern.

„30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 km sollen bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50 Prozent bis 2050. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden“, erinnert Lochman an derzeit weit entfernte EU-Vorgaben. Die Infrastrukturplanung und -entwicklung habe sich endlich den Realitäten zu stellen, betont Lochman - er fordert Investitionen „jetzt“.

Alberto Grisone, Direktor Netzwerk-Entwicklung beim größten Schweizer Kombi-Operateur Hupac, pflichtet ihm bei. „Die Schieneninfrastruktur ist im Schnitt 100 Jahre alt, die der Straße 35 - das ist kein fairer Wettbewerb.“

Haftung bleibt ein heikles Thema

Und die Schiene verliert weiter Marktanteile an die Straße. Das wird auf der Konferenz klar, zu der das Internationale Eisenbahntransportkomitee CIT und der Weltdachverband der Straßentransporture Iru eingeladen haben. Dazu trage auch bei, dass die Haftung bei multimodalen Transportketten heikel sei, betont Jean Acri, TIR-Spezialist der Iru. „Wer haftet für welchen Auftrag auf welchem Verkehrsmittel, wenn etwas schiefgeht?“, fragt er. Acri empfiehlt, dass „jeder Befrachter seinen Streckenabschnitt auf dem Frachtbrief notieren sollte“. Denn die Sachlage bleibe bei Unfällen, Verspätungen oder dem Verlust der Ware kompliziert.



Die Umschlagtechnik ist heute schon weit entwickelt. In der grenzüberschreitenden Produktion bleibt intermodaler Verkehr trotzdem anspruchsvoll.

ziert. Und die Rechtslage sei weit von Harmonisierungen über Landesgrenzen hinweg entfernt.

„Neben der Harmonisierung der Regelwerke brauchen wir harmonisierte Bahntechnik und harmonisierte Infrastrukturen“, fordert Grisone auf der Kundenseite der Schiene. Es könne nicht sein, dass jede Landesgrenze

CIT und Iru

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) mit Sitz in Bern ist ein Verband von etwa 200 Eisenbahnverkehrs- und Schifffahrtsunternehmen, die grenzüberschreitenden Personen- und/oder Güterverkehr betreiben. 129 Unternehmen sind dem CIT direkt angeschlossen. Die International Road Transport Union (Iru) mit Sitz in Genf ist der Weltdachverband der Straßentransporture. Er hat 180 Mitgliedsverbände in 70 Ländern.

eine Systemgrenze darstelle und damit die Kosten in die Höhe treibe. Manche Länder verteidigten ihre Grenzen wie im Krieg. Auch die Güterverkehrskorridore seien nur Stückwerk.

„Wenn wir den Schienengüterverkehr weiterentwickeln wollen, muss hier sehr schnell sehr viel passieren“, sagt Grisone. „Versuchen Sie mal einen österreichischen Lokführer davon zu überzeugen, über die Grenze Ungarns zu fahren. Viel Glück dabei. Aber auf der Straße ist das alles kein Problem.“ Für den Hupac-Manager ist klar: Die Ziele des Weißbuchs sind nur gemeinsam und nur in wirklich global ausgerichteten multimodalen Transportketten erreichbar.

„Güter sind keine Wähler“

Auch die Bevorzugung des Personenverkehrs kommt in Bern zur Sprache. „Die, die bewegt werden, können zur Wahl gehen. Das können Güter nicht“, bringt es Godfried Smit vom Europäischen Verladerverband ESC auf den Punkt.

Aber die Schienenvertreter fassen sich auch an die eigene Nase. GPS-kontrolliert seien bei Hupac mittlerweile 70 Prozent der Züge - „das brauchen wir, um wettbewerbsfähig zu sein, denn unsere Kunden wollen immer wissen, wo ihre Ware ist“, erklärt Grisone. Die Zeiten, in denen Lokführer angerufen werden, um sie zu bitten, mal aus dem Fenster zu schauen, verbunden mit der Frage: „Was sehen Sie?“, sollten endgültig im Reich der Sagen verschwinden.

Und es geht doch

Dass multimodale Logistik dennoch funktionieren kann, zeigt Ralf-Charley Schultze, Gefcos Direktor für Multimodale Logistik. In der Sandwich-Position zwischen Erstausrüster (OEM) und Transportoperatoren richtete der Dienstleister über fünf Länder hinweg (Frankreich, Deutschland, Polen, Weißrussland und Russland) eine intermodale Transportkette ein - binnen zwei Monaten. (kl)