



Tanja Kienegger, Geschäftsführerin von Siemens Mobility Austria, und Christian Kern, Geschäftsführer der European Locomotive Leasing Group (ELL), arbeiten erfolgreich zusammen.

Die europäische Bahnindustrie zwischen Vereinheitlichung und Kleinstaaterei

In die europäischen Bahnnetze fließen hohe Investitionssummen. Alleine der österreichische Rahmenplan zum Ausbau der Bahninfrastruktur ist bis 2029 mehr als 21 Milliarden Euro schwer; die Fahrgastzahlen steigen, neue Marktnischen wie der Nachtverkehr – hier treiben die ÖBB andere Anbieter vor sich her – geraten zu erstaunlichen Erfolgsgeschichten. Nutznießer sind die großen Unternehmen der Bahnindustrie. Alles bestens also? Nur auf den ersten Blick.

VEREINHEITLICHUNG LÄSST AUF SICH WARTEN

Startet heute ein Lkw am Hamburger Hafen mit einer Ladung für Süditalien, gibt es außer den vorgeschriebenen Ruhezeiten für den Fahrer kaum weitere Probleme. Der Führerschein gilt überall, die Verkehrsregeln sind einheitlich, ein Stopp-Schild oder eine rote Ampel sieht in Norddeutschland aus wie in Sizilien (auch wenn die Interpretation dort oft von der hiesigen abweicht). Im Flugverkehr wird durchgehend englisch gesprochen, zentrale Behörden regeln den internationalen Luftraum; für die Schifffahrt gibt es Standardbegriffe, die 2001 von der International Maritime Organization definiert wurden, und natürlich können Überseeschiffe weltweit operieren. Das Bahnnetz im kleinen Europa ist dagegen fragmentiert. Auch wenn die Spurweite von 1.435 mm auf dem europäischen Kontinent weit verbreitet ist, sieht es schon mit dem Fahrstrom deutlich diverser aus, wobei gleiche Fahrspannung noch nicht Kompatibilität bedeu-

tet: Auch die Fahrleitungsgeometrie kann sich unterscheiden, sodass Lokomotiven mitunter verschiedene Stromabnehmer mitführen müssen, auf mehrsystemfähigen Fahrzeugen wird da mitunter der Platz auf dem Dach knapp. Aber auch wenn diese Hardware-Probleme gelöst sind: Der Versuch, mit ETCS, dem „European Train Control System“, die Signalsysteme der Länder zu vereinheitlichen, führt auch wegen der verschiedenen, sich laufend ändernden Softwareversionen zu hohen Kosten bei den Updates der Triebfahrzeuge – etwa 300.000 Euro kann die Implementierung kosten, die drei Wochen Stillstand der teuren Maschine sind da noch gar nicht inkludiert. Dabei fordern die Kunden der Industrie Zukunftssicherheit; die Konstruktion einer Lok muss kommende Entwicklungen berücksichtigen, ohne dass die Parameter für diese Upgrades noch bekannt sind: War die Bahn früher „Heavy Metal“, wird sie nun zum von Software-Systemen getriebenen System. Europaweit betrachtet, sinkt der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene; 2021 waren es gerade einmal 17 %, während der Anteil der Straßenfracht von 74 % (2011) auf 77 % (2021) stieg. Entgegen den Ankündigungen der EU ist das angestrebte Wachstum leider eine Illusion. Österreich ist dabei mit 30 % Schienenanteil noch eine „Insel der Seligen“ (nur in der Slowakei und den baltischen Staaten ist der Anteil höher). Dabei ändern sich die Player: Gerade auf dem Güterverkehrsmarkt dringen neue private Betreiber ein und konkurrieren die Staatsbahnen.



Stadler Rail baut mit großem Erfolg bärenstarke sechsachsige Lokomotiven für Güterzüge in Europa.

LOK-LEASING MACHT DIE KOMPLEXITÄT EINFACHER

Auf Lok-Leasing spezialisierte Firmen wie die European Locomotive Leasing (ELL, Shareholder sind AXA oder die Crédit Agricole Group) oder European Loc Pool (ELP, Teil der Holding von Peter Spuhler, dem Eigentümer und Verwaltungsratspräsidenten von Stadler) flexibilisieren die Bahnfracht auf den großen europäischen Güterverkehrsachsen. Die ELL mit ihrem CEO Christian Kern setzt dabei bewusst auf einen homogenen Maschinenpark: ausschließlich elektrisch, ausschließlich Siemens-Vectron-Loks – soeben wurde die 222. Maschine übergeben, bis zu 400 könnten es werden. ELL hat vor allem Güterverkehrskunden in 18 europäischen Ländern; die Fahrzeuge sind in zwölf Ländern zugelassen; nur 20 % entfallen auf den Personenverkehr, ein Kunde ist beispielsweise Flixtrain. Insgesamt investierte ELL bisher eine Milliarde Euro, bis 2027 sollen weitere 350 Millionen folgen.

Auch wenn ein verschärftes Wettbewerbsrecht der EU Öffnungen beim Netzzugang erzwungen hat – Infrastrukturprobleme in Deutschland bei gleichzeitig drastisch erhöhten Trassenkosten machen dem privaten Bahngüterverkehr das Leben schwer.

Auch lokale Eigenheiten machen Probleme – ein bizarres Beispiel: Auch wenn die Vectron in Schweden zugelassen sind, benötigt man für die Öresund-Brücke ein spezielles Sicherheitszertifikat – der zuständige Beamte ist aber gerade in Pension gegangen, jetzt steht alles...

Tanja Kienegger, die neue Geschäftsführerin von Siemens Mobility, blickt für Vectron trotz solcher Dinge optimistisch in die



Christian Diewald, Geschäftsführer von Stadler Austria, ist auf Erfolgskurs: Die ÖBB haben den Doppelstock-Railjet bestellt, der Citylink kommt nach Linz und Salzburg.

Zukunft: Durch den Bahnboom ist die Branche insgesamt im Aufwind, die Vectron-Loks wurden bisher etwa 2.500-mal bestellt, vor allem in Österreich und Osteuropa. Das kleine Österreich ist dabei eines der größten Bahnexportländer weltweit – bei den Vectrons stammen beispielsweise Fahrwerk und Stromabnehmer aus Graz. Anders das Konzept von ELP: Wie bei Stadler setzt Spuhler auch beim Leasinggeschäft auf maximale Flexibilität und bietet den Kunden alle Service-Dienstleistungen über die ganze Lebensdauer der Maschinen; damit muss der Leasingnehmer keine eigene Wartungsinfrastruktur aufbauen. Aushängeschild sind etwa 110 sechsachsige Lokomotiven wie beispielsweise EuroDual oder Euro9000, die in Valencia gebaut werden. Naturgemäß sind die Maschinen der Leasingfirmen relativ neu; gleichzeitig gibt es europaweit insgesamt etwa 17.000 Streckenloks, von denen bis jetzt nur etwa 15 % mit ETCS ausgerüstet



222 Vectron Lokomotiven von Siemens sind das Rückgrat des Leasingpools von ELL-Geschäftsführer Christian Kern.

sind. Der Altersdurchschnitt dieses Fuhrparks liegt bei etwa 38 Jahren; damit steht ein großer Generationensprung bevor – blendende Ausichten also für die Lokomotiven-Hersteller? Nicht unbedingt, die Bürokratie streut durchaus Sand ins Getriebe, und die chinesische Konkurrenz bemüht sich, staatlich querfinanziert, mit Kampfpreisen in Europa Fuß zu fassen. Viel Zeit kosten die immer komplexeren Zulassungsverfahren: Ab der Ausschreibung vergehen leicht sechs Jahre, bis eine Maschine auf dem Gleis steht. Dabei gibt es ständig wechselnde Vorschriften, der Kunde will aber eine zukunftsfitte Lok, die Jahrzehnte lang einsatzfähig bleiben soll. Prinzipiell sind die österreichischen Standorte der großen Konzerne bei unterschiedlichen Philosophien dafür gut aufgestellt; Siemens Mobility bietet keine maßgeschneiderten Lösungen, sondern flexible Plattformen. Ähnlich sieht es bei Alstom mit der von Bombardier übernommenen Loktype Traxx aus; Stadler bietet mit der sechsachsigen EuroDual eine besonders zugstarke und flexible Maschine. Der Ersatz von Doppeltraktionen mit vierachsigen Loks ist eine Möglichkeit, der von Dieselloks eine andere: Die EuroDual kann auch auf nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt werden.

KOMPLEXE ZULASSUNGSPROZESSE AUCH BEI ANDEREN PROJEKTEN: „STRASSENBAHNEN SIND DIE CHAMPIONS LEAGUE“

Von Großbloks des internationalen Güterverkehrs zum anderen Ende des Spektrums, zum Personennahverkehr in Ballungsräumen. Europaweit erlebt die Straßenbahn eine Renaissance, durch Marktkonzentrationen wohnen nun mancherorts mehrere (Fahrzeug-) Familien unter einem Dach: Durch die Übernahme von Bombardier baut Alstom nun Citadis- und Flexity-Tramways. Bei Stadler gesellte sich zum Tramlink und zur Variobahn die Plattform „TINA“ und die Neu-Entwicklung des „VDV-Wagens“. Der VDV ist der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und koordiniert die Entwicklung eines gemeinsamen Tram-Train-Fahrzeugs, das sowohl in der Stadt als auch auf Eisenbahnstrecken eingesetzt werden kann. Über diesen Wagen hat „Forum Mobil“ schon berichtet: Gebaut in Valencia, soll es ein Standardfahrzeug für Stadtbahnstrecken in Deutschland und Österreich werden, angepasst an die Erfordernisse von Tramway und Vollbahn und zugelassen für beide Systeme in beiden Ländern – entsprechend komplex wird die Zulassungsprozedur. „Der Kampf um den Modal Split wird an der Stadtgrenze entschieden“ ist ein geflügeltes Wort unter Verkehrsplanern; dass der Pkw im Großstadtbereich wenig Zukunft hat, ist den meisten klar, das große Problem sind die Pendler aus dem Speckgürtel. Stadtgrenzen überschreitende Lokalbahnen sind hier ein Zukunftsmodell. In Linz soll die Mühlkreisbahn teilweise als Straßenbahn durch die Stadt zum Hauptbahnhof geführt werden, in Saarbrücken und Karlsruhe werden neue Fahrzeuge benötigt. In Salzburg soll die Lokalbahn zum „S-Link“ aufgewertet werden. Hier sah man sich vor einer

Richtungsentscheidung: Entweder nähert man sich in allen Parametern der Vollbahn an, was aufwendig und teuer wäre; oder man hält an der aktuellen Lösung fest, die aber immer weniger Perspektiven für die Zukunft bietet – Eigenentwicklungen sind für Kleinbetriebe nicht mehr machbar, zu komplex sind die technischen Anforderungen geworden. Mit einem neuen Standardwagen für den Bereich „zwischen den Welten“ hofft man auch, längerfristig zu einem neuen Standard für Lokalbahnen zu kommen, ohne sich dem Over-Engineering der Vollbahn allzu sehr annähern zu müssen.

Insgesamt also in vielen Bereichen des Bahnverkehrs eine enorme Spannweite zwischen Flexibilität und Komplexität – leider auch für den Bahnkunden selbst: War es vor einigen Jahrzehnten noch selbstverständlich, an jedem Schalter europaweite Fahrkarten zu bekommen, gibt es heute nicht nur kein einheitliches Ticket-System, auch durchgehende Züge sind weitgehend verschwunden. Eine einfache Bahnreise von Wien nach Paris, früher eine ganz normale Sache, ist nur noch mit Umsteigen und separat gekauften Tickets möglich, wenn man nicht einen der raren und teuren Plätze im Nachtzug ergattert – während eine Flugbuchung über das Internet eine Sache von einigen Minuten ist. Die Mischung aus Angeboten nichtstaatlicher Betreiber wie beim Hochgeschwindigkeitsverkehr in Westeuropa oder bei privaten Anbietern (WESTbahn, Flixbahn) und staatlichen Bahnen macht die Buchung für den Kunden zum Abenteuer und schadet dem Gesamtsystem Bahn: Trotz immenser Investitionen wird der Zugang für den Gelegenheitsfahrgast schwieriger – wie inzwischen überall in Europa bremst Bürokratie die Wettbewerbsfähigkeit.

Harald A. Jahn

CITYLINKuniversal

Produktfamilienbaum



© Stadler

Der Citylink ist Regionalbahn und Straßenbahn zugleich: Stadler Rail liefert vorerst 246 Tram-Trains für deutsche Regionen sowie Linz und Salzburg. Jeder Betreiber bekommt aus der gemeinsamen Produktfamilie sein maßgeschneidertes Fahrzeug.