



ERA-Chef Doppelbauer wirbt für gemeinsame Standards und Regeln im Eisenbahnmarkt.

Dr. Josef Doppelbauer im Interview

Einheitlicher europäischer Eisenbahnmarkt

Das 4. Eisenbahnpaket führt zu einer Reduzierung nationaler Vorschriften und Regelungen im Eisenbahnwesen. Die Technische Säule muss bis spätestens Juni 2020 von den Mitgliedern umgesetzt werden. Im Gespräch mit dem Privatbahn Magazin spricht der Geschäftsführer der Europäischen Eisenbahnagentur ERA über seine Erwartungen an das 4. Eisenbahnpaket und dessen Auswirkungen.

Privatbahn Magazin: Das 4. Eisenbahnpaket fordert in seiner Technischen Säule fundamentale Veränderungen in den komplexen Fragen der technischen Fahrzeug-Zulassung. Was ist das Ziel dieser Veränderung und wo sehen Sie den europäischen Eisenbahnverkehr in zehn Jahren?

Dr. Josef Doppelbauer: Das Ziel ist, technisch den einheitlichen europäischen Eisenbahnmarkt zu schaffen, der dank eines fairen Wettbewerbs bessere und kundenfreundlichere Produkte hervorbringt und den Bahnen im Passagier- und Frachtverkehr größere

Marktanteile verschafft. Das ist nicht nur gut für die Umwelt, sondern entlastet auch die Straßennetze in den Ballungszentren Europas. Dieses leistungsfähige Netz wird besonders in Osteuropa neue Märkte erschließen und für wirtschaftlichen Aufschwung sorgen.

Dank gemeinsamer Standards und operativer Regeln sowie eines europäischen Zulassungsregimes, das von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, der ERA, als Gralshüterin der technischen Harmonisierung des europäischen Eisenbahnmarktes gesteuert wird, können die Kosten im Bahn-

system signifikant gesenkt und die Wettbewerbsfähigkeit erhöht werden. So ist es der ERA gelungen, als Basis für eine Vereinheitlichung des Genehmigungsprozesses von Schienenfahrzeugen in 19 Ländern bereits rund 14.000 nationale Vorschriften auf weniger als ein Zehntel zu reduzieren. Die digitale Revolution wird den Bahnen sehr zugutekommen, denn der traditionelle Wettbewerbsnachteil der langen Lebenszyklen von Bahnmateriale wird durch „softe“ Innovationsmaßnahmen ausgeglichen – sprich: Die Bahnkunden werden sich über einen besseren Service freuen können. Bahnfahren wird ein vernetztes Rundum-Erlebnis werden, das nicht nur ein verbessertes Angebot an Reiseinformationen, sondern auch ganz neue Unterhaltungs- und Arbeitsmöglichkeiten bieten wird. Trotz gesteigerter Wettbewerbsfähigkeit vis-à-vis anderen Verkehrsträgern

FOTOS: HANS SCHERHAUFER, MESSE BERLIN GMBH, PRIVAT

ist das Zukunftsmantro der Bahnen jedoch: integrierter Verkehr. Dank der Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln in einer multimodalen Transportkette wird ein neuer Kundenkreis erschlossen werden, und der Kunde wird mit integrierten Ticketing-Lösungen den optimal auf seine Bedürfnisse zugeschnittenen Verkehrsweg wählen können.

Multimodale Verkehrslösung heißt multimodale Verkehrsplanung und erfordert einen ganzheitlichen Ansatz in der Planung der Verkehrspolitik in der europäischen Union. Die Europäische Kommission verfolgt genau diesen ganzheitlichen Ansatz, und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) unterstützt diesen Weg, wo immer wir einen Beitrag leisten können. Besonders in Fragen des Ticketing und der Sicherheit – zum Beispiel im Kampf

gegen Cyberkriminalität – wird dieser ganzheitliche Ansatz vonnöten sein.

Veränderungen sind immer auch mit Hindernissen und Widerständen verbunden. Wo sehen Sie die größten Herausforderungen bei der praktischen Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets?

Eine der größten Herausforderungen für die Eisenbahnagentur und die nationalen Sicherheitsbehörden war sicherlich das Kommunizieren der Veränderungen. Wir sind in die Mitgliedstaaten gegangen und haben in Zusammenarbeit mit den regionalen Behörden und Industrien versucht, die anstehenden Veränderungen unter dem 4. Eisenbahnpaket bestmöglich zu kommunizieren. Da haben wir viel Pionierarbeit leisten müssen, denn große Teile der Bahnindustrie – insbesondere die mitt-

leren und kleineren Unternehmen – waren sich der anstehenden Veränderungen noch nicht bewusst. Eine sektorweite Umfrage, die wir Anfang 2018 durchgeführt haben, hat ergeben, dass dort noch immer großer Informationsbedarf besteht. Wir arbeiten deswegen eng mit den nationalen Sicherheitsbehörden zusammen, um den Informationsbedarf zu decken; und wir haben auch von ERA-Seite unser Bestmögliches getan, um unsere Kommunikationskanäle zu verbessern, etwa mit unserer neuen Website.

Solange die Firmen wissen, was auf sie zukommt, können sie die Veränderungen einplanen, und bestehende Zulassungsverfahren können ohne große Verzögerungen fortgeführt werden. Sobald sich der Sektor an die neuen Aufgabenteilungen gewöhnt hat – ERA als europäische Genehmigungsstelle,

ANZEIGE



GEMET
SICHERHEIT IST PRÜFBAR



GESELLSCHAFT FÜR MESSTECHNIK UND SCHWEISSTECHNISCHE BAUÜBERWACHUNG

Seit mehr als 20 Jahren ist die GEMET GmbH ein serviceorientierter und flexibler Anbieter von Prüf- und Ingenieurdienstleistungen im Bereich der Schienentechnik. Unser Team besteht aus qualifizierten und zertifizierten Ingenieuren, Technikern und Meistern, welche mit hochwertigen Arbeitsmitteln sowie zeitgemäßem Know-how für die Ausführung der uns gestellten Aufgaben ausgerüstet sind.

Unser Leistungsspektrum im Gleisoberbau umfasst:

- zerstörungsfreie Prüfung mittels Ultraschall-, Wirbelstrom- und Magnetpulverprüfung
- Überwachung oder Herstellung von lückenlosen Gleisen und Weichen
- Bauüberwachung Bahn in Verbindung mit schweißtechnischen Arbeiten
- Qualitätsüberwachung bei der Schienenbearbeitung

WWW.GEMET.DE
EIN UNTERNEHMEN DER KNAPE GRUPPE



Dr. Doppelbauer sieht zur Europäisierung des Eisenbahnmarktes keine Alternative.

die nationalen Sicherheitsbehörden als exekutive Körperschaften der neuen europäischen Gesetzgebung, ein verschlankter regulativer Rahmen, unsere IT-Plattform One-Stop-Shop (OSS) als zentrale Anlaufstelle zur Ausführung der neuen Verfahren –, wird man schnell feststellen, dass die neuen Verfahren vieles vereinfachen werden. Das geht aber nur, wenn ein gegenseitiges Vertrauensverhältnis zwischen Antragsteller, nationaler Behörde und ERA besteht – und dieses Verhältnis wird sich erst mit der Zeit aufbauen. Mit dem großen Teil der nationalen Behörden, nebenbei gesagt, pflegt die ERA ein außerordentlich gutes und konstruktives Verhältnis. Wir sind dabei, mit den nationalen Behörden aller Mitgliedstaaten bilaterale Abkommen zu unterzeichnen, welche die jeweilige Zusammenarbeit festlegen. Ein klares Bekenntnis zum europäischen Geist und den europäischen Verfahren ist also vorhanden und wird

demnach nicht zum Problem werden. Was uns größere Kopfschmerzen bereitet, ist die Möglichkeit der einjährigen Fristverlängerung bis Juni 2020 zur Umsetzung der Technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets.

Die Umsetzung in nationales Recht scheint in den EU-Mitgliedsländern unterschiedlich weit fortgeschritten zu sein. Wie ist hier der aktuelle Stand und mit welchen Auswirkungen rechnen Sie für den Übergangszeitraum von Juni 2019 bis Juni 2020?

Die Frist zur offiziellen Bestätigung ist mit dem 16. Dezember 2018 abgelaufen, die einjährige Verlängerung wird von einer Reihe von Mitgliedstaaten, darunter Deutschland und Österreich, in Anspruch genommen, während beispielsweise die Niederlande, Frankreich und Italien mit Juni 2019 umsetzen. Wir kennen bereits einige grenzüberschreitende Fahrzeugprojekte, die sowohl Mitgliedstaaten mit Umsetzung 2019 als auch solche mit 2020 umfassen – das ist sicherlich in vielerlei Hinsicht eine komplizierte Situation. Es geht nun darum, eine praktische Lösung der Probleme zu finden – und diese beruht darauf, dass wir uns mit allen beteiligten Partnern an einen Tisch setzen, um für einen weitgehend reibungslosen Ablauf der Anlaufphase des 4. Eisenbahnpakets zu sorgen. Dies werden wir mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln tun.

Auf der Seite einiger Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht die starke Sorge, die neuen Vorschriften seien überwiegend auf Neu-Zulassungen für die Fahrzeughersteller zugeschnitten, nicht jedoch auf Zulassungsprozesse nach weitaus häufiger stattfindenden technischen Veränderungen am Rollmaterial im Verlauf des Lebenszyklus. Welche besonderen Fragestellungen ergeben sich aus Ihrer Sicht für Fahrzeughalter, EVU und ECM von Bestandsfahrzeugen?

Dies ist eines der Themen, bei denen noch Verbesserungsbedarf im kommunikativen Bereich besteht, denn diese

Sorge der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist weitgehend unbegründet – Änderungen im Verlauf des Lebenszyklus von Rollmaterial wurden nicht nur sorgfältig eingeplant, deren Ausführung dürfte im neuen Regime auch sehr viel einfacher sein. Die Bahnen sollten sich genau anschauen, welche Chancen die Definition der Typen-Zulassung bietet: Der Inhaber der Typgenehmigung ist, wie bisher schon, zunächst der Fahrzeughersteller mit allen Rechten und Pflichten. Für die im Lebenszyklus des Rollmaterials häufig vorgenommenen technischen Veränderungen bietet das 4. Eisenbahnpaket nun aber Fahrzeughaltern und Betreibern die „strategische“ Möglichkeit, selbst Inhaber der Typgenehmigung zu werden. In dieser Rolle übernehmen sie für den weiteren Fahrzeugeinsatz mehr Eigenverantwortung und Sorgfaltspflichten – beispielsweise mit der Entscheidung, ob eine neue Genehmigung erforderlich ist oder nicht –, gewinnen aber gegenüber dem Hersteller einen deutlich größeren Handlungsspielraum.

Sie haben verschiedentlich mit berechtigtem Stolz berichtet, dass die Technische Säule des Eisenbahnpakets Hunderte, wenn nicht Tausende nationaler Vorschriften überflüssig mache. Mit welchen Kosteneinsparungen für die Betreiber rechnen Sie, damit diese ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern signifikant steigern können?

Erstens besteht für die Betreiber bei einem einheitlichen Regelwerk die Möglichkeit, Fahrzeuge „von der Stange“ zu kaufen, anstatt, wie immer wieder in der Vergangenheit geschehen, Einzellösungen für jede Strecke zu erfinden, die dem Endkunden keinen ersichtlichen Gewinn bringen. In der Masse gefertigte Produkte sind nicht nur günstiger, sie sind technisch oft auch reifer und sicherer. Es ist wie im internationalen Flugverkehr, wo die verschiedenen Airlines auch mit denselben standardisierten Modellen den internationalen Wettbewerb bestreiten, während auch bei den sogenannten „Billigfliegern“ ein

hoher Standard an Sicherheit gewährt werden kann. Die Modellvielfalt im Eisenbahnsektor ist zwar technisch interessant, aber wirtschaftlich nicht tragbar – da können wir noch einiges an Kosten sparen. Zudem bedeuten vereinfachte Regeln natürlich auch, dass Zulassungsverfahren einheitlicher und damit schneller vonstattengehen können. Die Unternehmen werden ihre Züge schneller auf die Gleise bringen können – und auch das wird viel Geld einsparen.

Welche Auswirkungen haben Ihrer Meinung nach diese vereinfachten Zulassungsverfahren in Zukunft auf die Märkte und auf die Wettbewerbsposition der europäischen Schienenfahrzeughersteller? Ist nicht zu befürchten, dass es durch die deutliche Reduzierung nationaler Vorschriften und durch die Zentralisierung der Zulassungsprozesse für außereuropäische Anbieter zunehmend leichter wird, Schienenfahrzeuge in den europäischen Markt zu liefern, während es umgekehrt immer schwieriger wird, außereuropäische Märkte zu bedienen?

Ja, aber: Zur Europäisierung des Eisenbahnmarktes gibt es keine Alternative. Wenn wir weiterhin auf nationale Einzellösungen setzen, um somit technische Marktzugangsbarrieren zu errich-

ten, werden wir als Bahnsektor aus den oben genannten Gründen weiter an Wettbewerbsfähigkeit verlieren und die Chance verpassen, unsere Vorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern in Sachen Kapazität, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit auszuspielen und somit als Herzstück des multimodalen Verkehrsträger unserer Zeit zu werden. Die Europäische Kommission ist sich der Problematik der europäischen Marktöffnung sehr wohl bewusst und verteidigt die Position der europäischen Bahnindustrie bei internationalen Verhandlungen mit aller Konsequenz. Gleichzeitig wurde die ERA von der Kommission beauftragt, die technischen Spezifikationen des europäischen Marktes in die globalen Märkte zu exportieren und europäischen Firmen somit einen strategischen Wettbewerbsvorteil zu beschaffen. Die ERA betreibt seit 2015 eine Plattform internationaler Eisenbahnagenturen, wo genau das geschieht. Trotz wachsender Konkurrenz aus China ist der europäische Eisenbahnsektor immer noch stark genug, durch Zusammenarbeit im Bereich Forschung einen Vorsprung zu halten. Nur wenn Europa als Kern- und Geburtsland der Eisenbahnen einen gemeinsamen Markt betreibt, wird es den heimischen Industrien gelingen, ein schlagkräftiges Gegengewicht



Dr. Josef Doppelbauer ist Diplomingenieur und promovierter Physiker. Er kommt aus der Eisenbahnindustrie. Beim Bahnabnehmer des kanadischen Luftfahrt- und Eisenbahnkonzerns Bombardier war er Cheftechniker und Vizechef des Projektmanagements. Außerdem stand er an der Spitze der 2001 gegründeten Eisenbahnforschungsinstitution ERRAC. Die Aufgabe des Executive Directors der Europäischen Eisenbahnagentur ERA übernahm er im Januar 2015.

gegen die Wettbewerber aus Fernost aufzubauen.

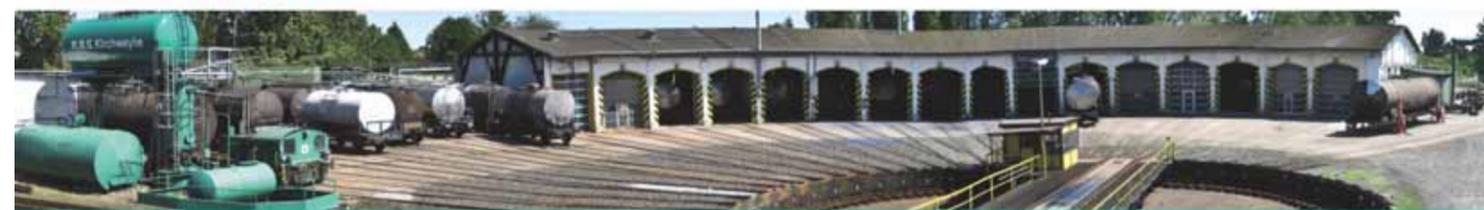
Herr Dr. Doppelbauer, herzlichen Dank für das Gespräch!

Die Fragen stellte Uwe Höft.

ANZEIGE



Full Service für Ihre Güterwagen



Unser komplexes Servicepaket reduziert die Ausfallzeiten und erhöht die Produktivität der Transportmittel auf der Schiene.

- Reinigen innen und außen
- Beizen und Passivieren
- Strahlen
- Reparieren und Instandsetzen
- Umbau von Kesselwagen
- Prüfen und Warten
- Beschichten und Lackieren

RBS Kirchweyhe GmbH • Richtweg 85 • D-28844 Weyhe-Kirchweyhe
Tel. +49 (42 03) 80 41-0 • Fax +49 (42 03) 80 41-10

E-Mail: Info@RBS-Kirchweyhe.de • www.RBS-Kirchweyhe.de • Station Kirchweyhe, Anschlussgleis RBS

