

InnoTrans 2014 Report

B2B-Magazine for the Railway Industry

Nr. 1 ■ 18. Jahrgang ■ Februar 2014

10th Edition

SCHWER-PUNKTTHEMA

RAILWAY INFRASTRUCTURE
auf den Seiten 6 – 7

Innovation und Kooperation

Für eine einheitliche und moderne Schieneninfrastruktur entwickeln die EU neue Netzpläne und Unternehmen clevere Technologien.



6

die Lage im spanischen Schieneninfrastruktursektor.

Gute Aussichten

Gastbeitrag: Mafex-Geschäftsführer Pedro Fortea informiert über



8

Verkehrsbündnis Allianz pro Schiene e.V. das engagierteste Zugpersonal Deutschlands.

Siege-ehrerung

Reportage: Mit seiner Aktion „Eisenbahner mit Herz“ kürt das



10

hersteller sechs Intercity-Züge des Typs Flirt an die Privatbahn MTR.

Stadler in Schweden

Ab Herbst 2014 liefert der schweizerische Schienenfahrzeug-

Grenzenloser Europa-Verkehr

Mit ihrer neuen Infrastrukturpolitik fördert die Europäische Kommission den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes



Alle EU-Länder sollen vom Anschluss an das transnationale Kernnetz profitieren, denn damit wird die ungehinderte Bewegung von Personen und Gütern ermöglicht.

Grafik: Europäische Kommission

Der Verkehr ist ein entscheidender Faktor für die europäische Wirtschaft. Für Wachstum und Wohlstand braucht Europa gute Verkehrsverbindungen. Deshalb hat die Europäische Kommission Ende 2013 eine neue Projektkarte veröffentlicht.

Sie zeigt die neun wichtigsten Korridore, die das Rückgrat des Verkehrs im europäischen Binnenmarkt bilden und die Ost-West-Verbindungen tiefgreifend verändern sollen. Ziel der neuen EU-Infrastrukturpolitik ist ein leistungsfähiges europäisches Verkehrsnetz, das alle 28 Mitgliedstaaten einschließt und Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit fördert. Sie wird das nach wie vor fragmentierte Verkehrsnetz zu einem ge-

samteuropäischen Netz zusammenführen, das den Osten und Westen Europas verbindet.

Im Rahmen der neuen EU-Infrastrukturpolitik werden die für den Verkehr im Zeitraum 2014 bis 2020 zur Verfügung stehenden Mittel auf 26 Milliarden Euro verdreifacht und die Verkehrsförderung auf ein eng begrenztes Kernnetz neu ausgerichtet.

Einheitliches Netz stärkt Wirtschaft

Dafür werden erstmals neun Hauptkorridore aufgebaut, nämlich zwei Nord-Süd-Korridore, drei in Ost-West-Richtung und vier diagonal verlaufende

Korridore, für die die Mitgliedstaaten und Interessenträger gemeinsam ihre knappen Mittel ergebnisorientiert bündeln können. In diesem Kernnetz sollen Engpässe beseitigt, die Infrastruktur modernisiert und der grenzüberschreitende Verkehr flüssiger gestaltet werden, was den Reisenden und Unternehmen in der ganzen EU zu Gute kommen wird. Angestrebt ist, dass die europäischen Bürger und Unternehmen nicht mehr als 30 Minuten benötigen sollen, um zu diesem Gesamtnetz zu gelangen. Zudem werden die Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsträgern verbessert und die EU-Klimaziele unterstützt. Das Kernnetz soll bis 2030 vollendet werden.

Siim Kallas, der für Verkehr zuständige Vizepräsident der EU-Kommission, erklärt: „Die transeuropäischen Verkehrsnetze gehören zu den besten Beispielen für den Mehrwert, den die EU ihren Mitgliedstaaten bieten kann.“

Ein zuverlässiges Netz wird die Wettbewerbsfähigkeit steigern.

Siim Kallas, Vizepräsident der Europäischen Kommission

Ein zuverlässiges Netz ist entscheidend für das gute Funktionieren des Binnenmarktes und wird die Wettbewerbsfähigkeit steigern. Diese Projekte werden auch Europas Weg in eine nachhaltigere Zukunft unterstützen und gleiche Marktzugangsmöglichkeiten für alle Regionen schaffen.“

Neun Korridore elementar für den Fortschritt

Die neun Korridore sind ein wichtiger Meilenstein in der Verkehrsinfrastrukturplanung. Jeder Korridor muss mindestens drei Verkehrsträger, drei Mitgliedstaaten und zwei grenzübergreifende Abschnitte umfassen.

- 1 Der Ostsee-Adria-Korridor
- 2 Der Nord-Ostsee-Korridor
- 3 Der Mittelmeer-Korridor
- 4 Der Korridor Orient – östliches Mittelmeer
- 5 Der Korridor Skandinavien-Mittelmeer
- 6 Der Rhein-Alpen-Korridor
- 7 Der Atlantik-Korridor
- 8 Der Nordsee-Mittelmeer-Korridor
- 9 Der Rhein-Donau-Korridor

Erfahrungsgemäß ist es schwierig, Verkehrsvorhaben, die über Landesgrenzen hinweg reichen oder in verschiedenen Mitgliedstaaten umgesetzt werden, zu koordinieren. So kann es leicht passieren, dass nicht miteinander kompatible Systeme und Verbindungen geschaffen werden, die zu noch mehr Engpässen führen. Auch müssen die Vorhaben über Grenzen hinweg zeitlich aufeinander abgestimmt werden, um möglichst großen Nutzen aus den Investitionen zu ziehen. Die neuen Korridorpläne und Verwaltungsstrukturen sollen die Umsetzung des neuen Kernnetzes deutlich vereinfachen.

KOMMENTAR

Herausforderung Standort Europa: Bahn hat die Lösungen

Christian Kern, ÖBB-CEO und seit Januar 2014 CER-Präsident.

Foto: ÖBB-Holding



Die großen Herausforderungen unserer Zeit sind der Kampf gegen Wirtschaftskrise und Arbeitslosigkeit, die Stärkung des Standorts Europa durch eine leistungsfähige Infrastruktur und eine konsequente Internationalisierungsstrategie. Für diese Herausforderungen bietet die Bahn Lösungen. Aber wir können nicht mehr national antworten, wir müssen europäisch denken. Der Bahnsektor ist Motor für das Wachstum in Europa, aber unsere Investitionszyklen sind langfristiger als in jeder anderen Branche. Der Standortfaktor Bahn braucht Stabilität und Berechenbarkeit. Wettbewerb kann ein Mittel der Verbesserung sein – wenn er klug gemacht ist. Die Fehler der Energiemarkt-Liberalisierung dürfen sich jedenfalls nicht wiederholen, führten sie doch zu höheren Preisen für die Konsumenten, massiver Wertvernichtung bei den Unternehmen, stärkerem CO₂-Ausstoß und mehr Bürokratie. Als Vorsitzender der CER suche ich deshalb gemeinsam mit meinen Kollegen der maßgeblichen Bahnunternehmen und Infrastrukturmanager Europas einen konstruktiven Dialog mit der Europäischen Kommission und dem Europäischen Parlament zu den entscheidenden Fragen: Wie schaffen wir noch mehr Investitionen in eine moderne Infrastruktur? Wie stärken wir den gesamteuropäischen Güterverkehr? Wie schaffen wir die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene? Wie nehmen wir die Lasten von der Bahn – und schaffen endlich Fairness zwischen den Verkehrsträgern?

Software für wirtschaftliches Bahnanlagenmanagement

Mit „zedas asset“ optimieren Infrastrukturbetreiber ihre Instandhaltungsprozesse

■ Klare Kosten- und Qualitätsziele sind Voraussetzung für die wirtschaftliche Instandhaltung von Bahnanlagen. Besondere bahnspezifische Gegebenheiten stellen hohe Anforderungen an Infrastrukturbetreiber und ihre komplexen Anforderungen professionell gewachsen zu sein, bedarf es eines ganzheitlichen, zielorientierten, EDV-gestützten Anlagenmanagements, das mittels einer zentralen einheitlichen Datenbasis die notwendige Transparenz und erforderliche Sicherheit für den Betreiber und den Eigentümer schafft.

Digitale Mängelerfassung und Kostenkontrolle

Durch den Einsatz des Gleisinformationssystems „zedas asset“ der PC-Soft GmbH, einem Anbieter von

IT-Lösungen aus Brandenburg, werden alle Abläufe des technischen Asset-Management-Prozesses unterstützt. Die Software erfasst kontinuierlich Betriebs- und Zustandsdaten und verdichtet diese zu einer Wissensbasis mit Sicherheits- und Kosteninformationen. Erfasste Messdaten werden ausgewertet und stehen sofort für Prognosen zur Verfügung oder lösen über definierbare Regeln automatisch Instandhaltungsaktionen aus.

Die mobile Lösung dient der Erfassung von Mängeln vor Ort. Zustands- und Stammdaten sind daher stets aktuell. Diese Daten stehen dem Betreiber für den gesamten Instandhaltungszyklus ohne zusätzlichen Eingabeaufwand zur Verfügung. Der Bereich der Auftragsabwicklung unterstützt bei der Maßnahmenplanung und -durchführung im Rahmen der Instandhaltung. Besondere Leistungsmerkmale der Lösung sind



Mit „zedas asset“ bietet die PC-Soft GmbH eine Standardsoftware für den Betrieb von Infrastrukturnetzen.

Grafik: PC-Soft

die Mandantenfähigkeit und die visuelle Darstellung von Informationen zur Eisenbahninfrastruktur. Die präzise Nachweisführung des aktuellen Anla-

genzustandes gegenüber den zuständigen Aufsichtsbehörden ist nach Herstellerangaben ein weiterer Mehrwert. Nach Aussage von PC-Soft profitieren Kunden,

die mit der Lösung arbeiten, von einer deutlichen Verbesserung hinsichtlich Arbeitseffizienz, Transparenz, Planungssicherheit und Kostencontrolling.