

„Das EVU ist bei Sperrungen auf sich allein gestellt“

Pascal Jenni, als CCO bei SBB Cargo International für die Kundenbetreuung zuständig, über die Problematiken von Sperrungen wichtiger Strecken und die mangelnde Planung mancher Netzbetreiber.

Wie reagiert SBB Cargo International auf Sperrungen wichtiger Strecken wie beispielsweise jetzt bei Rastatt?

Bei Totalsperrungen in verkehrsreichen Wochen oder Monaten versuchen wir vorab die Netzbetreiber zu überzeugen, „geeignete“ Perioden auszuwählen. Unsere Kunden werden frühestmöglich eingebunden, auch wenn wir in der Anfangsphase nur vage Informationen zu den Auswirkungen geben können. Neben neuen Fahrplänen haben andere Strecken meist auch Profil-, Längen- und Gewichtseinschränkungen. Misslich ist es, dass die Netzbetreiber während der Ausarbeitung eines Baustellen-Fahrplans oft noch mehrmals Änderungen einbringen, welche erneute Überarbeitungen des Plans zur Folge haben. Insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr ist der Aufwand aufgrund der nach wie vor mangelhaften internationalen Abstimmung der Fahrpläne immens.

Werden in Fällen von Streckensperrungen Ausweichrouten mit ausreichender Kapazität bereitgestellt?

Nein. Das EVU ist auf sich allein gestellt. DB Netz verweist aktuell u.a. auf die Umleitungsmöglichkeit durch das Elsass. Da wir keine Lizenz in Frankreich haben und unsere Lokomotiven nicht zu-



Pascal Jenni

Foto: SBB Cargo INT

gelassen sowie unsere Lokführer dort nicht ausgebildet sind, müssen wir diese Leistung bei Dritten einkaufen. Kein französisches EVU kann Loks und Lokführer vorhalten, um für uns während der Sperre zu fahren.

Mit allen infrage kommenden Umleitungsstrecken, inklusive Brenner und dem Leitungsweg via Frankreich, beträgt die Gesamtumleitungskapazität lediglich rund 50% des Volumens der Rheintalbahn.

Kann SBB Cargo International proaktiv auf solche Sperrungen reagieren?

Selbstverständlich beziehen wir unsere Kunden frühestmöglich mit ein, damit sie und wiederum deren Kunden sich der Situation so gut wie möglich anpassen können. Vor allem im Kombinierten Verkehr besteht ein nicht zu unterschätzendes Risiko der Rückverlagerung auf die Straße – während der Sperrungen, meist aber auch für länger. Dieses Risiko kommt zum finanziellen Schaden während der Baustellen belastend dazu.

Auch bei der Ausbildung unserer Lokführer reagieren wir proaktiv auf bevorstehende Sperrungen. Und natürlich beginnen wir mit der Neuplanung und dem Einkauf von Traktionsleistungen bei Partnern in Frankreich und Österreich frühestmöglich. Das ist aber aufgrund

der erwähnten Herausforderungen nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

Ist die Situation in den Ländern entlang des wichtigen Nord-Süd-Korridors unterschiedlich?

Oh ja, in der Schweiz sind die Baustellen deutlich länger im Voraus bekannt und aufgrund der Systematisierung des Trassenangebotes für die Verkehrsarten deutlich schneller und zuverlässiger planbar. Auch wird schon mal der regionale Personenverkehr auf Busse verlagert, damit der internationale Schienengüterverkehr nicht zu stark in Mitleidenschaft gezogen wird. Den Schweizer Verantwortlichen liegt die Verlagerung von der Straße auf die Schiene am Herzen. In Deutschland hingegen sind es die gleichen Behörden und Politiker, welche mehr Schiene proklamieren, die am Ende im wichtigen Moment die vielen Eisenbahnverkehrsunternehmen aber auf sich allein gestellt lassen.

Können Sie die zusätzlichen Kosten der Umleiterverkehre weitergeben?

Wir müssen die Zusatzkosten an die Kunden weitergeben, denn wir können diese nebst dem Umsatzausfall und den damit verbundenen fehlenden Deckungsbeiträgen nicht auch noch tragen. Offensichtlich haben wir auch hier eine Wettbewerbsverzerrung, da nicht alle Güterbahnen dies tun. **RB 19.4.22 (cm)**

Impressum



Der wöchentliche Branchenreport von Eurailpress und DVZ

Verlag: DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
Tel. +49 40 23714-100

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleitung: Manuel Bosch
+49 40 23714-155 | manuel.bosch@dvvmedia.com

Redaktion

Timon Heinrici (ci, verantw.) | timon.heinrici@dvvmedia.com
Julius G. Fiedler (Büro Berlin, jgf) | julius.fiedler@dvvmedia.com
Frank Hütten (Büro Brüssel, fh) | frank.huettendvmedia.com
Christoph Müller (cm) | christoph.mueller@dvvmedia.com
Dagmar Rees (dr) | dagmar.rees@dvvmedia.com

Anzeigen

Anzeigenleitung Eurailpress: Silke Härtel (verantw.)
+49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com

Anzeigenverkauf: Ilkay Witthuhn
+49 40 23714-302 | ilkay.witthuhn@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Juliane Schell
+49 40 23714-368 | juliane.schell@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 14 vom 01.01.2022.

Vertrieb

Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk
+49 40 23714-291 | markus.kukuk@dvvmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print:
lizenzen@dvvmedia.com

Leser- und Abonnentenservice:
Tel. +49 40 23714-260 | Fax +49 40 23714-243
kundenservice@dvvmedia.com
Erscheinungsweise: Wöchentlich

Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen

Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskampf oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. Zustellmängel sind dem Verlag unverzüglich zu melden. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben.

Bezugsgebühren

Abonnement jährlich EUR 610,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit täglichem E-Mail-Nachrichtenservice und Zugriff auf das Rail Business-Gesamtarchiv.

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 900,- inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 927,- inkl. Porto

Layout: DVV Media Group GmbH

Druck: SDK Systemdruck Köln GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

