ISSN 1867-2728 www.railbusiness.de

Rail BUSINESS

45/22

7. November 2022

Der wöchentliche Branchenreport von Eurailpress und DVZ

Foto: Bayernhafen GmbH & Co. KG, Regensburg

Findet sich keine Lösung für die Stellwerks-Unterbesetzung, kann TCA nicht angefahren werden

Kein Rangieren in Aschaffenburg Hbf wegen unterbesetzten Stellwerks

Ausfälle Am 02.11.2022 erhielten Kunden die Nachricht, dass das Stellwerk in Aschaffenburg aufgrund von Krankmeldungen vom 07.11. bis 24.11.2022 unterbesetzt ist. Als Konsequenz aus der Unterbesetzung untersagte DB Netz von Montag bis Freitag zwischen 6:30 und 20:30 Uhr das Rangieren im Hbf.

Ein Unternehmen, das vom Rangierverbot betroffen ist, ist IGS Intermodal Container Logistics. IGS verantwortet als Bahn-Operateur Containertransporte zwischen Aschaffenburg und den Seehäfen mit vier Rundläufen pro Woche. Außerdem ist IGS Mehrheitsgesellschafter der TCA Trimodales Containerterminal Aschaffenburg GmbH. Harald Rotter, Geschäftsführer der IGS und der TCA, beschreibt die Auswirkungen des Rangierverbots gegenüber Rail Business wie folgt: „Vom 07.11. bis 24.11. dürfen wir tagsüber nicht rangieren – das Terminal darf grundsätzlich nachts nicht arbeiten; deshalb hat die Unterbesetzung des Stellwerks für uns zur Folge, dass wir zweieinhalb Wochen unser Terminal in Aschaffenburg nicht anfahren können."

Schon in den vergangenen Wochen sei das Stellwerk tageweise nicht besetzt gewesen, so Rotter. Man habe Verkehre zu anderen Terminals umgeleitet und die letzte Meile nach Aschaffenburg mit dem LKW überbrückt. Beides, die Umleitungen sowie der zusätzliche Einkauf von LKW-Dienstleistungen, habe schon zusätzliche Kosten in knapp sechsstelliger Höhe verursacht. Wegen des Rangierverbots über durchgehend 17 Tage rechnet Rotter mit einem „deutlich sechsstelligen Betrag" an zusätzlichen Kosten. Außerdem befürchtet Rotter, dass Kunden, die für den Standort Aschaffenburg aufgebaut wurden, verloren gehen.

Nicht zuletzt ist Rotter auch über die Kurzfristigkeit der Ankündigung verärgert und fragt: „Wir als Unternehmen betreiben Risikomanagement, planen Personal- und Fahrzeugreserven ein für Eventualitäten – warum nicht DB Netz?" RB 7.11.22 (dr)

Lesen Sie mehr auf Seite 2

In dieser Ausgabe:

- Welche Optionen nach aktuellem Stand für die Finanzierung des Schweizer Binnengüterverkehrs bestehen **Seite 2**
- Worum es bei der Auseinandersetzung zwischen GDL und SWEG im Hintergrund geht **Seite 3**
- Wie sich Österreich durch Ausbau des Netzes für mehr Verkehr auf der Schiene rüstet **Seite 6**
- Welche aktuellen Verfahren zur Ausschreibung und Vergabe von SPNV-Leistungen laufen **Seite 7**
- Wie Energiekrise und Strukturwandel den Transportmarkt für Papier und Pappe beeinflussen **Seite 8-9**

Sommaruga tritt zurück

Schweiz Verkehrs-Bundesrätin Simonetta Sommaruga (62) tritt zum Jahresende 2022 aus privaten Gründen aus der Schweizer Regierung zurück. Sie begründet den Schritt damit, dass sie nach einem Schlaganfall ihres Mannes Schwerpunkte im Leben ändern wolle. Sommaruga ist seit 22.09.2010 Bundesrätin. Zunächst stand sie dem Justiz- und Polizeidepartement vor, seit 01.01.2019 dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). In ihre Amtszeit fielen verschiedene verlagerungspolitische Maßnahmen und das Konzept „Bahn 2050".

Foto: UEVK / B. Mumenthaler

S. Sommaruga

Für die Nachfolge will ihre Sozialdemokratische Partei (SP) eine Frau einsetzen. Am 26.11.2022 will die SP dem Parlament, der Bundesversammlung, zwei Kandidatinnen vorgeschlagen. Am 07.12.2022 soll die neue Bundesrätin gewählt werden. Die Grünen wollen den SP-Sitz nicht angreifen und verzichten auf eine Kandidatur. RB 7.11.22 (jgf)

© DVV Media Group GmbH

Persönliche Ausgabe, Herr Jenni, SBB Cargo International AG KREDITORENBUCHHALTUNG , OLTEN, Kd.Nr.: 990510886, Abo-Nr. 405300. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.

Der Kommentar

Timon Heinrici zur Nichtverfügbarkeit von Infrastruktur wegen Krankheit

Verantwortung könnte Verfügbarkeit steigern

Es ist an der Zeit, dass der Eigentümer etwas dagegen unternimmt, dass Infrastruktur aufgrund von Krankheitsfällen nicht nutzbar ist. Bestimmungen zur Betriebspflicht nutzen nichts, wenn Verstöße keine Folgen haben. Üblicherweise werden Pflichtverletzungen mit finanziellen Sanktionen geahndet. Dieses Instrument läuft bei einem Staatsbetrieb aber ins Leere. Selbst wenn die Strafzahlung nicht in Infrastrukturnutzungsentgelte einfließen darf, wirkt sie nicht. Sie geht vielmehr zu Lasten des Eigentümers, weil er am Ende weniger Dividende erhält oder das Eigenkapital aufstocken muss.
Es bleibt eigentlich nur, die Verantwortung bei Führungskräften anzusiedeln, die über die Möglichkeiten verfügen, das Problem abzustellen. Denkbar sind Karriere- oder Vergütungsnachteile. Angesichts der volkswirtschaftlichen Schäden durch unnötigerweise nicht nutzbare Infrastruktur wäre das gerechtfertigt. RB 7.11.22

Schweiz prüft SGV-Zukunft mit und ohne Bundesmittel – DAK soll gefördert werden

Güterverkehr Die Schweizer Regierung hat Beteiligte zur Stellungnahme zu zwei Varianten für Gesetzesänderungen zur zukünftigen Entwicklung des Schienengüterverkehrs aufgerufen.

Die Erste sieht eine Bundesunterstützung für Betrieb und Weiterentwicklung eines Netzwerkangebotes im heute defizitären Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) vor. Betreiber sollen im Rahmen einer „Leistungsvereinbarung“ Abgeltungen erhalten. Für die nächsten vier Jahre sind dafür 300 Mio. CHF nötig. Außerdem sollen mehr Anlagen- und Anlagenteile für den SGV und multimodale Transporte gefördert werden. Verlader sollen eine „Schienenprämie“ für das Verladen auf die Schiene erhalten; im Schnitt etwa 40 CHF pro ausgehendem und ankommendem Wagen. Außerdem sollen die Mehrkosten für klimafreundliche Rangierfahrzeuge gefördert werden. Der Bund willl zudem mit Gründung einer Infrastrukturgesellschaft seinen Einfluss auf die Rheinhäfen vergrößern.

Die zweite Variante sieht keine spezielle Förderung des EWLV mehr vor, sodass die Einstellung des Netzwerkangebotes erwartet wird. 70 bis 75 % der EWLV-Transporte würden auf die Straße verlagert. Das bedeutet 650 000 zusätzliche LKW-Fahrten; der Schienen-Modal-Split sänke um 5 bis 6 Prozentpunkte. Anlagenförderung, „Verlade-Bonus“ und Schifffahrts-Maßnahmen soll es auch hier geben.

Beide Varianten sehen eine Bundesförderung zur Ausstattung von Fahrzeugen mit der DAK vor. Geplant wäre ein Pauschalbetrag (etwa 10 000 CHF/Wagen und 75 000 CHF/Lok) für Wagenhalter, der rund 30 % der Investitionskosten decken soll; die Förderung wird nach Baujahr der Fahrzeuge gestaffelt. Der Gesamtmittelbedarf hierfür soll bei 180 Mio. CHF (Variante 1) bzw. 150 Mio. CHF (Variante 2) liegen. RB 7.11.22 (jgf)

Foto: SBB CFF FFS

Gar nicht blumig: der verlustige Einzelwagenladungsverkehr von SBB Cargo.

Rangierverbot: Anwalt sieht Chance für Schadenersatz-Klagen

Betrieb Vom Rangierverbot in Aschaffenburg (siehe Seite 1) ist auch SBB Cargo International betroffen, die für IGS die Züge fährt. Pascal Jenni, Chief Commercial Officer von SBB Cargo International, findet es „erschreckend (...), dass wir nur eine E-Mail erhalten haben. Niemand bemühte sich, uns anzurufen und gemeinsam mit uns nach Lösungen zu suchen.“ Jenni wies gegenüber *Rail Business* außerdem auf die „Zusatzkosten und Schadenersatzforderungen, die auf uns zurückfallen“ hin.

Nicht besetzte Stellwerke führen immer wieder dazu, dass Eisenbahnunternehmen Transporte nicht ausführen können und dadurch Einnahmeausfälle hinnehmen und gegenüber ihren Kunden Regress leisten müssen. Dies sei keine höhere Gewalt, sagt Rechtsanwalt Frank Wilting auf Anfrage von *Rail Business*. Schadenersatzforderungen haben daher Aussicht auf Erfolg. Schadenersatz könne auch nicht durch Netznutzungsbestimmungen ausgeschlossen werden, da es sich bei der Zurverfügungstellung der Trasse um eine Kardinalpflicht handele. Voraussetzung sei, dass ein Trassennutzungsvertrag vorliege.

Rail Business fragte auch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), wie sich der Fall aus seiner Sicht als Aufsichtsbehörde darstelle. Das Bundesamt antwortete: „Das EBA hatte im Falle der Unterbesetzung des Stellwerkes Mainz, die zu einer teilweisen Streckensperrung führte, eingegriffen. Das Bundesverwaltungsgericht hat indes daraufhin in einer Grundsatzentscheidung (3 C 19/16) entschieden, dass die Unterbesetzung des Stellwerkes, die zu Betriebseinschränkungen führe, keine Sache der Betriebspflicht, sondern der regulierungsrechtlichen Bereitstellungspflicht sei. Daher hat das EBA nur Eingriffsmöglichkeiten, wenn die Sicherheit tangiert ist.“ RB 7.11.22 (dr/ici)

© DVV Media Group GmbH

Persönliche Ausgabe, Herr Jenni, SBB Cargo International AG KREDITORENBUCHHALTUNG , OLTEN, Kd.Nr.: 990510886, Abo-Nr. 405300. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.