



Der Kommentar

Timon Heinrici zum BGH-Urteil zu durch das Netz verursachten, verspätungsbedingten Schäden

Anstoß zu (noch) höherer Serviceorientierung

Verspätungen lassen sich nicht vermeiden; darum haften wir nicht dafür. Nicht einmal für die, die wir selbst verursachen – diese Einstellung des Infrastrukturbetreibers DB Netz wird sich voraussichtlich nicht halten lassen, nachdem der Bundesgerichtshof eine Haftung für infrastrukturbedingte Verspätungen im Grundsatz anerkannt hat.

Qualität kostet Geld – und das ist knapp. Schließlich wollen auch die Nutzer keine hohen Trassenpreise zahlen. Natürlich würde mehr Personal und mehr Gerät (wie zum Beispiel Schneepflüge) die Preise treiben. Wenn allerdings Eisenbahntransporte nicht mehr wirtschaftlich und wettbewerbsfähig angeboten werden können, weil die Netzqualität die Kalkulationen über den Haufen wirft, ist weder dem Netz noch den Eisenbahnen noch der verladenden Wirtschaft noch dem Klima gedient. Insofern könnte das Urteil DB Netz einen Anstoß zu (noch) höherer Serviceorientierung geben. **RB 8.3.21**

Länder: ETCS-Bordgeräte aus Aufbauplan finanzieren

Technik Der Bundesrat hat am 05.03.2021 die Beschlussvorlage des Verkehrsausschusses angenommen, nach der 4 Mrd. EUR aus dem „Deutschen Aufbau- und Resilienzplan“ (DARP) für die Modernisierung der Eisenbahnsicherungstechnik genutzt werden sollen. Die Vorlage sieht vor, die fahrzeugseitigen Komponenten des Zugleit- und -sicherungssystems ERMTS/ETCS in den DARP aufzunehmen. „Wir danken den Ländern, insbesondere den Initiatoren Baden-Württemberg und Hamburg“, erklärt das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE). **RB 8.3.21 (ici)**

Gemischte Reise- und Güterzüge stoßen auf Vorbehalte bei Güterbahnverbänden

Betrieb Europäische Schienengüterverkehrsverbände sehen gemischte Nachtzüge aus Reisezug- und Güterwagen mit Skepsis. Der französische Verein „Objectif Train du Nuit“ („Pro Nachtzug“) hatte diese Form des Betriebs ins Gespräch gebracht (*Rail Business* 9/21, Seite 10), weil sie den Nachtverkehr profitabel machen könnte.

Conor Feighan, Generalsekretär der European Rail Freight Association ERFA, glaubt, artreine Güterzüge erfüllen die Kundenanforderungen besser. Güterzüge müssten auch flexibel verkehren können – ein Merkmal, das auf Reisezüge nicht zutreffe.

Ralf-Charley Schultze, Präsident der Internationalen Union für den Kombinierten Verkehr (UIRR), hält Nachtzugverbindungen aus Konsumentensicht für interessant. Aus Sicht der Güterverkehrskunden sei aber zu bedenken, dass der Kombinierte Verkehr (KV) mit dem LKW konkurreiere.

Es sei unklug, industrialisierte Abläufe zu beeinträchtigen. Eine solche Beeinträchtigung könne schon bei der Trennung eines gemischten Zugs eintreten. Der KV komme schon an Grenzen, wenn er mit konventionellem Verkehr gemeinsam produziert werde, „weil ein Teil des Zugs an die Rampe muss und ein Teil unter den Kran“, sagt Schultze.

Sorge um Trassenverfügbarkeit

„Aus der Sicht des Kombinierten Verkehrs brauchen wir so viele Trassen wie möglich, und das natürlich hauptsächlich nachts. Alle wollen um Mitternacht über den Gotthard. Wenn da auch noch Nachtzüge dazukommen, wird es für den Kombinierten Verkehr nicht einfacher“, so Schultze. Wenn gemischte Nachtzüge den Güterzügen Trassen streitig machten, sei für den Schienengüterverkehr nichts weiter gewonnen. **RB 8.3.21 (fh/ici)**

Acht Strecken sollen Fahrdrabt erhalten

Infrastruktur Lediglich acht Strecken will das Bundesverkehrsministerium (BMVI) im Rahmen des Programms „Elektrische Güterbahn“ elektrifizieren. Das gab das Ministerium am 03.03.2021 bekannt.

Die Wirtschaftlichkeit der Vorhaben 1 bis 4 stehe unter dem Vorbehalt, dass die privaten oder kommunalen Anschlussbetreiber ihre Bereitschaft verbindlich bekunden, die notwendige Elektrifizierung der Anschlussstrecken zu übernehmen, betonte das Ministerium.

- Neuburxdorf südlich Falkenberg–Mühlberg an der Elbe (Kieswerk)
- Duisburg Hochfeld–Duisburg Mannesmann (Stahlwerk)
- Wilhelmshaven Ölweiche–Wilhelmshaven Nord (Steinkohlekraftwerk)
- Tiefenbroich bei Ratingen–Flandersbach (Rohdenhaus/Kalkwerk)
- Gerstungen–Heimboldshausen (–Unterbreizbach/Kaligrube)
- Borstel (bei Stendal)–Niedergörne (Industriepark Altmark)

- Oebisfelde (bei Wolfsburg)–Haldensleben–Glindenberg (Knoten Magdeburg)
- Bremerhaven–Rotenburg.

Insgesamt hatten Länder, Verbände und DB Netz AG 173 Strecken vorgeschlagen. 34 Strecken kamen in die engere Wahl und wurden einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen.

Die Wirtschaftlichkeit der Vorhaben 1 bis 4 stehe unter dem Vorbehalt, dass die privaten bzw. kommunalen Anschlussbetreiber ihre Bereitschaft, die notwendige Elektrifizierung der Anschlussstrecken zu übernehmen, verbindlich umsetzen, betonte das Ministerium.

Die Elektrifizierung der Strecke Bremerhaven–Rotenburg, die der mehrheitlich landeseigenen EVB gehört, stehe unter dem Vorbehalt, dass eine rechtlich zulässige Finanzierungslösung gefunden wird. Das Vorhaben könne aber der DB Netz die Kosten für eine wesentlich teurere Güterverkehrsumfahrung des Knotens Bremen ersparen. **RB 8.3.21 (thr/ici)**