

Gleisanschlussförderung soll weiter entbürokratisiert werden

Gleisanschlüsse Eine Werkbahn kann auch für Externe tätig sein, wenn die transportierte Menge 10% des jährlichen gesamten Transportaufkommens (in Tonnen) nicht überschreitet. Dies ist eines der Ergebnisse der Anschlussbahnleitertagung, die die Kanzlei Niekamp und das Beratungsbüro AnschlussBahn-Profis jährlich in Fulda ausrichtet. Von diesem Beschluss der Beschlusskammer 10 der Bundesnetzagentur (BNetzA) in einem Beschwerdeverfahren von 2024 berichtete Reiner Fuchs, BNetzA.

Neue Gleisanschlussförderung soll zum 01.01.2026 kommen

Das Bundesverkehrsministerium plant, die Gleisanschlussförderung fortzuführen. Augenblicklich wird die Förderung, wie sie seit 2021 gilt, evaluiert und anschließend überarbeitet. Dabei sei beispielsweise vorstellbar, dass die unternehmensbezogenen Fördervoraussetzungen der Gleisanschlussförderung und des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) angeglichen werden könnten. Auch die

Vorgaben hinsichtlich Fördergegenstände sowie die Sicherheiten, Transportverpflichtungen und Nachweise würden überprüft, sagte Jürg Wendler, Sachbearbeiter im BMDV, Referat E 13 (Güterverkehr, DAK, Förderrichtlinien). Die novellierte Förderung soll zum 01.01.2026 in Kraft treten.

Für 2024 erwartet Wendler, dass der Mittelabfluss über dem Niveau von 11 Mio. EUR in 2023 liegen wird. Der Abfluss 2023 sei unterdurchschnittlich ausgefallen. RB 2.12.24 (dr)

4600 EUR Zusatzkosten pro Zug für Elsass-Dieselschuttle

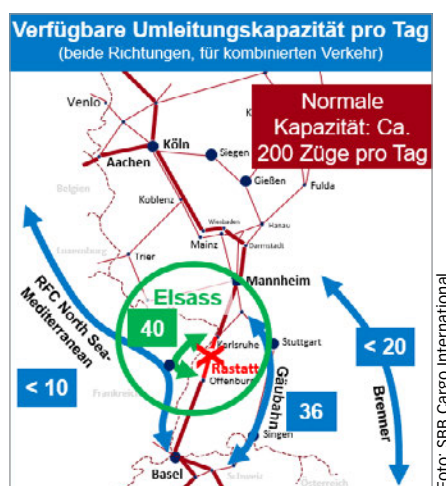
Baustellen Kein Blatt vor den Mund nahm SBB Cargo International CEO Sven Flore anlässlich der kürzlichen Fachtagung „Wettbewerb auf der Schiene in und durch die Schweiz im Güterverkehr“ der Bahnjournalisten Schweiz in Rotkreuz bezüglich des Verlaufs und der Kosten des linksrheinischen Ersatzverkehrs während der Vollsperrung der Rheintalstrecke bei Rastatt im September 2024.

Halbe Kapazität

21 Tage lang verkehrte im August auf der Rheintalbahn kein Zug zwischen Offenburg und Karlsruhe. DB InfraGo und die benachbarten Infrastrukturbetreiber organisierten Umleitungskapazitäten für rund 50% des normalen Aufkommens. Dabei trug die „Elsass-Linie“ Wörth–Lauterbourg–Strasbourg–Kehl fast die Hälfte der möglichen Kapazität bei. Zudem war sie die einzige sinnvolle Umleitung für Züge mit dem Profil P400, abgesehen von der großräumigen Umleitung über den Brenner. Allerdings hat die linksrheinische Alternative ein großes Handicap: Sie ist nicht elektrifiziert.

Diesel-Shuttle als Lösung

Um die Kapazität der Elsass-Linie optimal zu nutzen, wurde während drei Jahren ein „solidarischer Diesel-Shuttle“ vorbereitet, an dem schließlich 10 EVU beteiligt waren. Die Herausforderungen waren enorm. Da zwei Länder mit unterschiedlicher Sprache, Regelwerken und Infrastrukturen zu befahren waren, mussten einerseits elf für beide Länder



Das Umleitungskonzept 2024

zugelassene Dieselloks aus ganz Frankreich beordert werden. Andererseits galt es 80 Lokführer und Lokführerinnen zu rekrutieren und auszubilden.

„Irrsinn“ des Umleitens

„Wir konnten nicht einfach links abbiegen,“ führte Flore aus. „Denn die hinter der Diesellok geschleppten E-Loks mussten vor dem Shuttle typenweise einer technischen Prüfung in Basel unterzogen werden, und wir mussten für jede einzelne E-Lok die Radsatzmessprotokolle liefern und prüfen.“ Die Loks mussten doppelt besetzt sein, wobei die Lokpersonale sich an der Grenze jeweils abwechselten. Die Parameter der Strecke waren zum Teil eingeschränkt bezüglich Länge, Achsgewicht, Profil, Gefahrgut und Abfälle. Es galt zwei unterschiedliche Regulatorien zu rezeptieren: Wagenlisten, Bremsregime,

Zugschluss und Arbeitszeit. Schließlich galt es die kommunikativen und datentechnischen Schnittstellen von zehn EVU und zwei Infrastrukturbetreibern zu koordinieren.

Lessons learned

Zu den Lernfeldern des Diesel-Shuttles durch Deutschland und Frankreich gehört die Forderung nach Trassenharmonisierung. Zudem war die Zulaufsteuerung der Züge aus Norden ungenügend und führte zu Staus in Wörth. Hier lief zum Teil während Stunden gar nichts mehr, weil sich die unkoordiniert ankommenden Züge „im Wege standen“. Die Zahl der Datenschnittstellen war enorm und müsse zukünftig reduziert werden. Ressourcen – vorab Loks – gilt es zu standardisieren. Und „den menschlichen Faktor dürfen wir nicht unterschätzen“.

Ernüchterndes Fazit

Die mögliche Kapazität über die Elsass-Linie wurde auf etwa 800 Züge ermittelt – rund 40 pro Tag oder 20 pro Richtung, also gut jede Stunde eine Komposition. Effektiv geschuttelt wurden jedoch nur deren 415.

Die Zusatzkosten pro Zug gab Flore mit 4600 EUR an, wobei DB InfraGo sich ausnahmsweise mit der Hälfte an den Kosten beteiligte. Auf die Frage, ob SBB Cargo International erneut an einer vergleichbaren Umleitung mitmachen werde, war die Antwort klipp und klar: „Unter diesen Umständen – nie und nimmer.“ RB 2.12.24 (km)