

Das stille Leiden der Güterbahnen

Vor fünf Jahren sorgte ein Gleiseinbruch beim deutschen Rastatt für Chaos im Schienengüterverkehr.

Gerhard Lob, Altdorf

Die Situation ist widersprüchlich. Nie waren in den vergangenen zehn Jahren die allgemeinen Rahmenbedingungen für den Güterverkehr auf der Schiene so positiv wie heute. Die EU will einen Green-Deal, die Länder verfolgen ehrgeizige Klimaziele. Es gibt staatliche Unterstützung für einen nachhaltigen Warentransport auf der Schiene, um die Zahl der Camions mit Verbrennungsmotoren auf der Strasse und damit den CO₂-Ausstoss zu reduzieren. «Doch der Anspruch beisst sich mit der Wirklichkeit», sagt Dirk Pfister, Leiter des Produktmanagements und Vertriebs bei BLS Cargo. An einer Veranstaltung der Bahnjournalisten Schweiz führte er kürzlich in Altdorf UR aus, mit welchen Problemen die Branche im europäischen Güterverkehr konfrontiert ist: die rasante Erhöhung der Strompreise, die vielen Baustellen sowie Betriebsstörungen wie Weichen- oder Stellwerkstörungen.

Rastatt führte zu einem Trauma in der Branche

Es ist fast unmöglich geworden, einen Güterzug pünktlich zum Ziel zu bringen. Negativ wirkt sich auf der Nord-Süd-Achse, dem wichtigsten europäischen Schienengüterverkehrskorridor Rhine-Alpine zwischen den Nordseehäfen und Italien via Schweiz, vor allem die gestörte Infrastruktur in Deutschland aus. Die Anbieter von Güterverkehrsleistungen auf der Schiene sind jedenfalls in Aufruhr. Wie ein Trauma liegt dabei das so-



Es ist fast unmöglich geworden, einen Güterzug pünktlich ans Ziel zu bringen. Bild: Keystone

nannte Rastatt-Desaster über der Branche, das sich bald zum fünften Mal jährt. Am 12. August 2017 hatte die sogenannte Bestandesstrecke bei Rastatt in Folge von Tunnelarbeiten nachgegeben und sich der Gleiskörper verbogen. Die wichtige Oberrhein-Strecke (Basel-Karlsruhe) wurde für sieben Wochen gesperrt, ein Chaos im Schienengüterverkehr war die Folge. Das kostete die Unternehmen der Schienenlogistik und ihre Kunden 2 Milliarden Euro.

Was hat sich seit dem Rastatt-Bauunfall getan? «Sehr wenig», lautet die bittere Bilanz von Pascal Jenni, Kommerzverantwortlicher bei SBB Cargo International. Es wurde von der Deutschen Bahn zwar ein Handbuch für internationales

Störfallmanagement erstellt, um im Ereignisfall mit einheitlichen Prozessen und besserer Kommunikation reagieren zu können.

Doch sind die vielen Baustellen auf dem Gleisnetz laut Jenni nach wie vor eines der Hauptprobleme: «Wir sind nicht gegen das Bauen, aber die Baustellen müssen koordiniert werden.» Tatsächlich kommt es regelmässig vor, dass nicht nur eine Strecke wegen Bauarbeiten gesperrt ist, sondern gleichzeitig Bauarbeiten an einer Umleitungsstrecke stattfinden.

Dazu kommen nationale Gesetzgebungen und Eigenheiten im Schienenverkehr, welche wie Bremsblöcke wirken, etwa die Kenntnisse der Nationalsprachen und nationalen Zugsys-

tems bei Lokführern, die beispielsweise verhindern, dass Güterzüge bei einer gesperrten Oberrhein-Strecke in Deutschland durchs französische Elsass nach Basel fahren. In Italien ist die Besetzung mit zwei Lokführern aus gewerkschaftlichen Gründen nach wie vor Pflicht.

Jenni fordert daher eine europaweite Harmonisierung: «Es braucht mehr Unkompliziertheit: eine Sprache, eine Infrastruktur, eine Sicherheitskontrolle, Anpassung bei Ausbildung und Vorschriften.» Die Politik müsse Verlagerung nicht nur fordern, sondern auch ermöglichen. Das Thema kann abstrakt erscheinen, hat aber direkte Auswirkungen auf die Konsumentinnen und Konsumenten. Beispiel: Ein Schweizer

Detailhändler lanciert eine Aktion mit italienischem Mineralwasser und die Werbeprospekte sind bereits gedruckt. Da stellte sich immer häufiger die Frage: Kommt das Mineralwasser auch rechtzeitig zum Beginn der Aktion in die Läden? Die Logistikbranche erklärt, dass es immer schwieriger wird, die Termine einzuhalten.

«Politik muss Verlagerung ermöglichen»

Die anhaltenden Probleme bestätigt auch die Hupac mit Sitz in Chiasso, die führende Schweizer Anbieterin im alpenquerenden intermodalen Güterverkehr auf der Schiene (Transport von Containern und Sattelaufiegern). «Immer wieder müssen ganze Verbindungen gestrichen werden», klagt eine Sprecherin. Dabei boomt gleichzeitig die Bürokratie. Die italienische Netzbetreiberin RFI (Rete Ferroviaria Italiana) hat sich neu ausgedacht, dass wartende Züge – etwa am Grenzbahnhof Domodossola – eine Busse bezahlen sollen. In Deutschland ist die Frage über die Verlässlichkeit und Pünktlichkeit der Bahn und ihres Netzes derweil voll entbrannt. «Ist die Situation im Personenverkehr schon schlimm, so ist sie in der Güterlogistik offenbar schlichtweg de-saströs», schrieb die «Welt am Sonntag» Anfang Juli. Und natürlich fragt sich, ob es sinnvoll ist, in einer solch kritischen Instandsetzungsphase des Infrastrukturnetzes noch ein 9-Euro-Ticket auf den Markt zu werfen, das zu einer erhöhten Belastung des Systems führt.

Gewinn nimmt Lift nach unten

Schindler Die Pandemie holt den Lift- und Rolltreppenhersteller Schindler wieder ein: Die Lockdowns in China haben ihm im ersten Halbjahr stark beeinträchtigt. Der Umsatz ist gegenüber der Vorjahresperiode um 2,4 Prozent auf 5,3 Milliarden Franken zurückgegangen, wie der Konzern mit Sitz in Ebikon LU mitteilte. Ins Gewicht fiel vor allem die negative Entwicklung in China. In Europa und auf dem US-Markt konnte Schindler hingegen zulegen.

Generell waren es keine einfachen sechs Monate für Schindler. Nicht nur die chinesische Wirtschaft machte dem Unternehmen zu schaffen. Auch die weltweit gestörten Lieferketten und die steigende Inflation belasteten das Geschäft. Positiv ist, dass Schindler seine Auftragsbücher weiter füllen konnte. Der Auftragseingang stieg im ersten Halbjahr um 3 Prozent auf 6,2 Milliarden Franken. Weniger erfreulich sieht es bei der Profitabilität aus. So brach das bereinigte Betriebsergebnis auf Stufe Ebit um 27 Prozent ein. Die Ebit-Marge ging von 11,1 auf 7,5 Prozent zurück. Der Gewinn tauchte gar um 34,9 Prozent auf 296 Millionen Franken.

Entsprechend zerknirscht zeigt sich die Konzernspitze. «Wir sehen uns weiterhin mit einer einzigartigen Mischung von Herausforderungen konfrontiert, die in ihrem Ausmass und ihrer Komplexität beispiellos sind», lässt sich CEO und Verwaltungsratspräsident Silvio Napoli in der Mitteilung zitieren. Schindler hatte vergangenes Jahr den Folgen der Pandemie getrotzt. Der Konzern erwirtschaftete einen Umsatz von 11,2 Milliarden Franken – 5,6 Prozent mehr als im Vorjahr. (rwa)

«Zugsausfälle sind Ultima Ratio»

Der Bund und die Bahn wälzen Notfallpläne.

Pascal Michel

Im Winter droht der Schweiz wegen des Kriegs in der Ukraine sowie wegen Produktionsausfällen bei französischen Atomkraftwerken eine Strommangellage. Nützen Sparaufrufe nichts, müsste der Bund den Strom für Grossverbraucher kontingentieren. Betroffen wäre davon auch kritische Infrastrukturen wie der öffentliche Verkehr. Der Bund entscheidet je nach Situation, ob Bahnbetreiber wie die SBB beim Strom priorisiert werden – oder ob andere Grossverbraucher Vorrang haben. Grundsätzlich seien auch Grossverbraucher wie die SBB dazu angehalten, ihr Energiesparpotenzial im Falle einer Strommangellage auszuschnöpfen.

Zwar produzieren die SBB einen Grossteil des Stroms mit eigenen Wasserkraftwerken. Einen Viertel kaufen sie jedoch aus dem «Normalnetz» zu. Was passiert, wenn der Strom aus diesem Netz nicht mehr ausreichend fliesst, darüber macht sich derzeit eine Arbeitsgruppe bestehend aus SBB und dem Bundesamt für Verkehr Gedan-

ken. Es würden «entsprechende Konzepte erarbeitet, Massnahmen geprüft und vorbereitet», heisst es auf Anfrage beim Bundesamt für Verkehr. Dabei ist auch eine Ausdünnung des Fahrplans ein Thema. Greifen die SBB zu diesem Mittel, müssen sie vorab den Bund und die Kantone konsultieren. «Dieser Mechanismus kam während der Coronapandemie mehrmals zum Tragen», so der Bund. Fahrplanausdünnungen kämen aber nur als Ultima Ratio in Frage. Die Transportunternehmen müssen sicherstellen, dass die Anschlüsse in den Reiseketten gewährleistet bleiben.

Beim Erdöl müssen bereits Pflichtlager aushelfen

Noch stärker betroffen als die SBB würden von einer Strommangellage jene Anbieter des öffentlichen Verkehrs, die selbst wenig oder keinen Strom produzieren. In einem Szenario des Bundes, das mit einer Stromunterversorgung von 30 Prozent rechnete, heisst es, ÖV-Anbieter müssten ihre Dienstleistungen und Produktionsmöglichkeiten erheblich reduzieren. «Das

führt unter anderem zu Einschränkungen in der Mobilität in Form einer Ausdünnung des öffentlichen Verkehrs.» Der Zeitraum für eine solche Kontingentierung belief sich in diesem Szenario auf zwölf Wochen. Offen ist, ob Busse des öffentlichen Verkehrs, die mit Diesel fahren, bei einer Mangellage Priorität hätten. Es seien grundsätzlich unterschiedliche Verhandlungen für gewisse Verbrauchergruppen wie Blaublichtorganisationen oder öffentlicher Verkehr möglich, heisst es beim Bund – weitere Details sind nicht zu erfahren.

Bereits jetzt ist die Versorgungslage bei Erdölprodukten kritisch, wie der Bund am Freitag mitteilte. Grund dafür sind rekordtiefe Rheinpegelstände und Personalengpässe im grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Deshalb werden nun die Pflichtlager angezapft. Das letzte Mal, als die Pflichtlager bei Mineralölprodukten zum Zug kamen, war im ebenfalls sehr trockenen Sommer 2018. Auch damals war der Transport auf dem Rhein nur noch sehr eingeschränkt möglich.

Betrug im Tessin?

Schweizer Tochtergesellschaften von lastminute.com sollen Covid-Kurzarbeitsentschädigungen unrechtmässig bezogen haben.

Reto Wattenhofer

28,5 Millionen Franken: So viel haben die drei Firmen Bravonext, BravoMeta und LMNext CH zwischen März 2020 und Februar 2022 an Kurzarbeitsentschädigung erhalten, um ihre 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch die Pandemie zu bringen. Ist dabei alles mit rechten Dingen zu- und hergegangen? Daran bestehen Zweifel. Die Tessiner Staatsanwaltschaft hat Untersuchungen gegen die drei Firmen eingeleitet und sieben Italiener verhaftet.

Jetzt wird bekannt: Fünf Personen sollen in Untersuchungshaft. Dies habe die Staatsanwaltschaft beantragt, schreibt der in Amsterdam ansässige Mutterkonzern LM Group (lastminute.com N.V.) in einer Mitteilung von Freitag. Pikant: Darunter sind auch CEO Fabio Cannavale und COO Andrea Bertoli. Auch haben die Tessiner Behörden Gelder auf Firmenkonten in einer Höhe über sieben Millionen Franken gesperrt.



Die Reisebranche litt stark unter den Folgen der Pandemie. Bild: Getty

Das Unternehmen habe bereits Massnahmen ergriffen, «um eine angemessene Kontinuität im Tagesgeschäft der betroffenen Tochtergesellschaften zu gewährleisten» und unterstütze das Amt weiterhin bei seinen Untersuchungen, versichert die LM Group.

Ermittelt wird auch gegen die Konzernspitze

Noch am Mittwoch hatte sich der Konzern gelassen gezeigt: «Das Unternehmen ist zuversichtlich, dass in den untersuch-

ten Angelegenheiten kein Fehlverhalten vorliegt, und wird die Staatsanwaltschaft bei ihren Ermittlungen unterstützen.» Allerdings war da bereits bekannt, dass auch die Konzernspitze Gegenstand der Ermittlungen ist.

Die Tessiner Behörden gehen dem Verdacht auf Betrug, unrechtmässige Inanspruchnahme von Sozialversicherungsleistungen und Verletzung des Arbeitslosenversicherungsgesetzes nach. Geklärt werden soll, ob die Gelder unrechtmässig bezogen wurden. Die Staatsanwaltschaft hatte am Dienstag die Geschäftsräume der drei Tochterfirmen durchsucht.

Die Lastminute.com-Gruppe besitzt mehrere Reisemarken, darunter lastminute.com, Volagratis, Rumbo, Bravofly, Jetcost, Crocierissime.it, weg.de und Hotelscan. Der Konzern betreibt Websites und Apps in 17 Sprachen und 40 Ländern und hat monatlich 60 Millionen Nutzer. Die Aktie wird an der Schweizer Börse SIX gehandelt.