

21.11.2017

Erkenntnis(se) aus dem Rastatt-Desaster: Infrastrukturbetreiber müssen internationaler arbeiten

Die siebenwöchige Unterbrechung der Rheintalstrecke aufgrund des DB Netz-Zwischenfalls in Rastatt hat das Jahr 2017 operativ und finanziell zu einem schwarzen Jahr für den europäischen Schienengüterverkehr werden lassen. Das Fehlen von Notfallplänen und unrealistische, minderwertige Umleitungsoptionen verursachten enormen Schaden für die Wertschöpfungskette des Schienengüterverkehrs sowie für die Verlager, die ihre Güter dem umweltfreundlichen Bahnsystem anvertraut haben.

Der Bahnbetrieb auf den von DB Netz und den benachbarten Infrastrukturbetreibern eingerichteten Umleitungsstrecken war schwierig und in vielen Fällen nahezu unmöglich:

- Die neuen Strecken über Deutschland, Frankreich und Österreich waren doppelt und dreifach so lang wie die Normalroute entlang des Rheintals. Daher war auch die doppelte und dreifache Anzahl von Lokomotiven und Lokomotivführern erforderlich. Trotz aller Bemühungen konnten die Bahnunternehmen nur in geringem Umfang zusätzliche Ressourcen generieren.
- Die Umleitungen über Frankreich und Österreich erforderten in Bezug auf Lokomotiven, Lokführerqualifikationen und Terminals völlig andere Ressourcen. Für den Einsatz auf den Umleitungsstrecken konnte aus anderen Ländern, anderen Verkehrssektoren wie dem Personenverkehr und von anderen Unternehmen nur eine kleine Anzahl von kompatiblen Lokomotiven und Lokführern mit den erforderlichen Strecken- und Sprachkenntnissen gewonnen werden.
- Trotz der Bemühungen aller beteiligten Mitarbeiter war der Bahnbetrieb extrem gestört. Mehrtägige Verspätungen sowie Zugausfälle in letzter Minute waren die Regel. Dies verschlimmerte die bereits kritische Ressourcenverfügbarkeit und wirkte sich stark auf die Lieferkette der Endkunden aus.

Infolge der Unterbrechung in Rastatt waren die Bahnunternehmen gezwungen, Transportaufträge ihrer Kunden abzulehnen, und sie nahmen extrem hohe Kosten in Kauf, um weniger als die Hälfte ihres normalen Volumens zu befördern. Intermodale Betreiber, Terminals und Transportunternehmen standen vor den gleichen Problemen. Zwar erkannten die Endkunden die Anstrengungen der Bahnen unter diesen schwierigen Bedingungen in hohem Masse an, aber sie litten dennoch unter gravierenden Folgen.

DB Netz analysiert nun den Vorfall und unterbreitet Vorschläge, damit eine derartig katastrophale Situation wie sie durch den Rastatt-Zwischenfall entstanden ist, in Zukunft verhindert werden kann. Die Branchenverbände ERFA, NEE und UIRR begrüßen diesen Prozess und unterstützen ihn vollumfänglich. Wir empfehlen, sich auf die Kernprobleme wie Interoperabilität – für die Umleitungsstrecken gelten völlig andere Vorschriften und Anforderungen in Bezug auf Loks, Lokführer, Sprache und Zugparameter – zu konzentrieren, anstatt den Güterbahnen mangelnde Flexibilität vorzuwerfen: Dies lenkt von der Verantwortung der DB Netz dafür ab, ihren Kunden einen stabilen und marktfähigen Service anzubieten.

Die DB Netz trifft eine klare Verantwortung und Haftung gegenüber den Bahnunternehmen und ihren Kunden. Die DB Netz war für die Bauarbeiten in Rastatt und die damit verbundenen Risiken verantwortlich. Nach dem Vorfall hat die DB Netz im Alleingang über die Unterbrechungsdauer entschieden, ohne die Branche zu den betrieblichen und finanziellen Schäden und die Auswirkungen auf die Lieferkette der europäischen Industrie zu konsultieren.

Wir fordern DB Netz nun auf, die volle Haftung für die Schäden im Güterverkehr zu übernehmen und innerhalb kurzer Zeit einen Vorschlag für eine klare, faire und einfach strukturierte finanzielle Abwicklung des Rastatt-Vorfalles vorzulegen. Der Güterverkehrssektor erwartet von DB Netz aussergewöhnliche Anstrengungen, um das verlorene Vertrauen wieder aufzubauen und die zusätzliche Überzeugungsarbeit gegenüber den Kunden zu unterstützen: Die Bahn soll weiterhin ein zuverlässiger Partner in der Lieferkette sein.

Die Branchenverbände ERFA, NEE und UIRR sehen die Störung in Rastatt als Symbol für den noch unvollständigen und nicht harmonisierten europäischen Binnenmarkt im Güterverkehr. Wir haben nun die Chance, die Fehlerursachen zu analysieren und Massnahmen zu ergreifen, um in Zukunft besser vorbereitet zu sein. Der Massstab für die europäischen Infrastrukturbetreiber muss eindeutig der Strassenverkehr sein, bei dem die Infrastruktur und der Zugang für Fahrzeuge und Fahrzeugführer nahezu vollständig harmonisiert sind.

Aufgrund der Rastatt-Erfahrung schlagen wir folgende prioritäre Massnahmen vor:

1. Betrieb des internationalen Güterverkehrs stärken

Infrastrukturbetreiber müssen sich von ihrer historisch nationalen Ausrichtung auf ein international orientiertes Management des Schienengüterverkehrs umstellen. Die Verkehrsleitstellen in den einzelnen Ländern müssen internationale, grenzüberschreitende Spezialisten benennen, die sich mit ihren Pendanten in den Verkehrsleitstellen anderer Infrastrukturbetreiber in den internationalen Korridoren zusammenschliessen, um den Betrieb des internationalen Güterverkehrs effizienter zu handhaben.

2. Risikomanagement und Notfallpläne für den Güterverkehr einführen

Die Infrastrukturbetreiber müssen ihr Risikomanagement im internationalen Güterverkehr und die internationale Koordination von Bauplänen stark verbessern. Bei geplanten oder ungeplanten Unterbrechungen müssen im Vorhinein aufgestellte Notfallpläne Umleitungen mit gleichwertigen Zugangsparametern für mindestens 80 % des Frachtvolumens gewährleisten. ERFA, NEE und UIRR begrüßen die laufende Initiative der Europäischen Kommission zur Entwicklung einer europäischen Vorlage für einen Infrastruktur-Notfallplan.

3. Reservekapazitäten schaffen, Güterverkehrskorridore vernetzen

Die Verkehrsministerien und die Infrastrukturbetreiber müssen Reservekapazitäten in den Infrastruktursystemen vorhersehen, um die Zuverlässigkeit als eine Hauptanforderung der Endkunden zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu gewährleisten. In diesem konkreten Fall müssen die Korridore Rhein-Alpen und Nordsee-Mittelmeer als integrierte, austauschbare Verkehrssysteme mit harmonisierten Zugparametern (740-m-Züge, 4-m-Profil) und gegenseitiger Akzeptanz von Lokomotiven und Zugpersonal entwickelt werden.

4. Sprachbarrieren überwinden

Die Sprache ist eines der schwerwiegendsten Hindernisse für eine flexible Bahnproduktion. Um den Triebfahrzeugführern den Zugang zu den Hauptkorridoren zu erleichtern, muss für Triebfahrzeugführer und Leitstellenpersonal eine zweite Betriebssprache eingeführt werden. In Frage kommen eine technologiebasierte Lösung oder Englisch als zweite Betriebssprache. Die laufende Arbeit der ERA und die bevorstehende Überarbeitung der Triebfahrzeugführerrichtlinie sollten eine Schlüsselrolle bei der Förderung einer praktikablen Lösung spielen. Änderungen sollten auf jeden Fall in den Hauptkorridoren bis spätestens 2020 umgesetzt werden.

5. Internationales Krisenmanagement verbessern

Der internationale Schienengüterverkehr muss für jeden europäischen Infrastrukturbetreiber Priorität haben – im normalen Betrieb und insbesondere bei Störungen und Krisen. Im Fall von Störungen muss unverzüglich ein professionelles, hochrangiges, internationales Krisenmanagement eingerichtet werden, an dem Infrastrukturbetreiber, Verkehrsministerien, Bahnen und Verkehrsbetreiber aus allen betroffenen Ländern beteiligt sind.

ERFA, UIRR und NEE engagieren sich für die Zusammenarbeit mit der DB Netz und allen anderen europäischen Infrastrukturbetreibern, mit den Institutionen der Güterverkehrskorridore, den Unterzeichnern der Rotterdam Sector Declaration sowie mit der Europäischen Kommission mit dem Ziel, den Schienengüterverkehr zum bevorzugten Verkehrssystem in Europa zu machen.

Kontakt:

ERFA	Julia Lamb Generalsekretärin	julia.lamb@erfarail.eu +32 2 513 60 87
NEE	Peter Westenberger Direktor	Westenberger@netzwerk-bahnen.de +49 30 53 14 91 47 – 3
UIRR	Ralf-Charley Schultze Präsident	rscshultze@uirr.com +32 2 548 78 92