



Offener Brief

Montag, 4.9.2017

Bundesminister Alexander Dobrindt
Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – Berlin

EU Kommissarin Violeta Bulc
European Commission for Transport

Kopie an:

- Verkehrsminister François Bellot, Belgien
- Verkehrsministerin Elisabeth Borne, Frankreich
- Verkehrsminister Graziano Delrio, Italien
- Verkehrsminister François Bausch, Luxemburg
- Verkehrsminister Melanie Schultz van Haagen, Niederlande
- Verkehrsminister Jörg Leichtfried, Österreich
- Verkehrsministerin Doris Leuthard, Schweiz
- EU Agency for Railways, Josef Doppelbauer

Krise des Schienengüterverkehrs – Krise der Wirtschaft

Rastatt-Desaster: Güterbahnen bewältigen nur ein Viertel der Transporte – Kombinierte Verkehr besonders benachteiligt

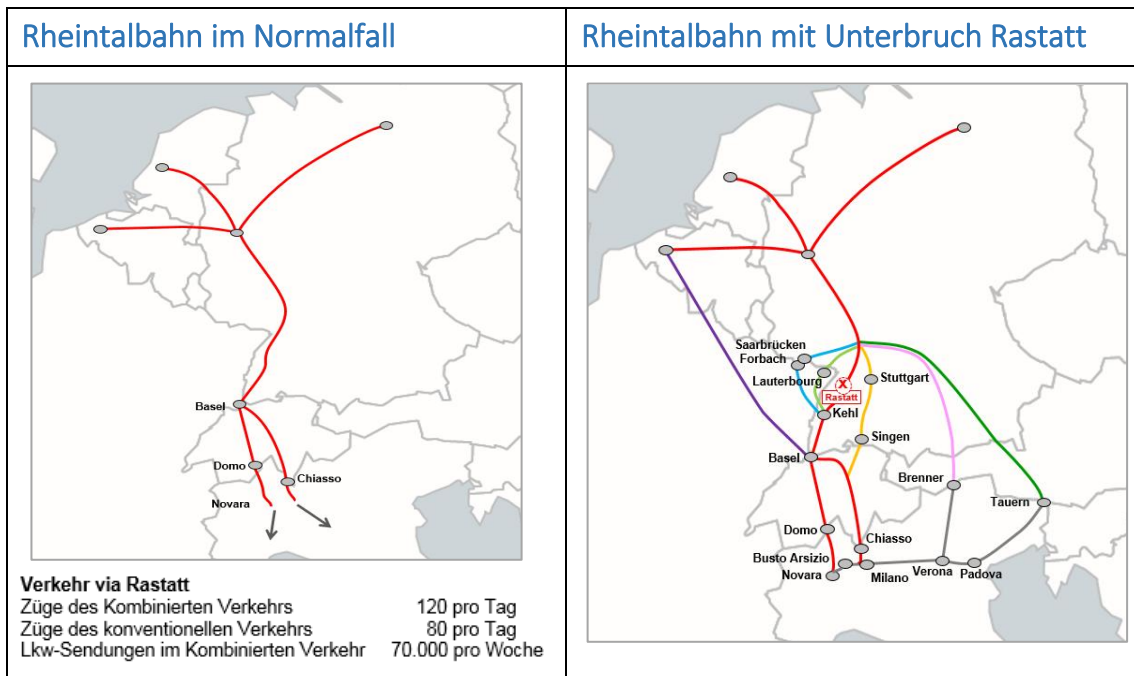
Sehr geehrter Bundesminister Dobrindt!
Sehr geehrte Kommissarin Bulc!

Knapp zwei Monate ist die Rheintalbahn wegen des Baustellenunfalls in Rastatt unterbrochen. Wenn die Strecke zum angekündigten Termin am 7. Oktober 2017 den Verkehr wieder aufnimmt, wird die Bahnlogistik **immensen Schaden** erlitten haben.

Wie ist die Situation heute?

- Für die 200 Güterzüge, die im September üblicherweise täglich auf der Rheintalbahn unterwegs sind, gibt es theoretisch Umleitungskapazitäten für 150 Güterzüge über Stuttgart-Singen, Brenner und das Elsass.
- Die Rheintalbahn ist die Hauptstrecke für den Kombinierten Verkehr in Europa. **Rund 50% des Warenaustauschs zwischen Nordeuropa und Italien via Schweiz** erfolgt normalerweise im Kombinierten Verkehr über diese Achse.
- Gegenwärtig können die Güterbahnen auf den Umfahrungsstrecken via Deutschland, Frankreich und Österreich nur 25% des Normalvolumens bewältigen.
- Der Kombinierte Verkehr ist besonders benachteiligt; für dieses mengenmässig stärkste Segment erreicht der Umleitungsverkehr weniger als 15% des Normalvolumens.

- > Die **fehlende Verfügbarkeit von Lokomotivführern** am Brenner und im Elsass ist der Hauptgrund dafür, dass der Grossteil der Trassenkapazitäten auf den Umleitungsstrecken auch drei Wochen nach dem Unterbruch nicht genutzt werden kann.
- > Wegen der erschwerten Bedingungen des Umleitungsbetriebs via Stuttgart-Singen **fallen die Mehrheit der Züge aus** oder verkehren mit extremen Verspätungen von mehreren Tagen.



Was sind die Folgen?

- > Das System der europäischen **Bahnlogistik steht vor dem Kollaps**.
- > Die Umschlagterminals des Kombinierten Verkehrs entlang des Korridors Rhein-Alpen sind mit Containern überfüllt und haben Annahmestopps für Ladebehälter verhängt.
- > Betrieben nördlich und südlich der Alpen sind bereits in bedrohlichem Ausmass von Lieferausfällen und Produktionsstopps betroffen – sehr **viele Werksstillstände stehen kurz bevor**.
- > Es entstehen **Schäden in Milliardenhöhe** in der Wirtschaft, der Industrie, bei Bahnen, Operateuren und Transportunternehmen.
- > Ein Teil der Bahnverkehre wird auf die Strasse umsteigen und ist dann für Jahre nicht mehr für die Schiene zu gewinnen. Die von der **EU politisch definierten Verlagerungsziele sind gefährdet**.
- > Jahrzehntelange Investitionen in das System Schiene werden geschädigt bzw. zunichte gemacht.

Wie konnte es dazu kommen?

Der Streckenunterbruch Rastatt und das gegenwärtige Krisenmanagement zeigen beispielhaft, was schief läuft im Schienengüterverkehr in Europa:

- > Auf wichtigen Güterverkehrskorridoren gibt es **nicht genügend Umleitungsstrecken**, die bereits als Redundanz geplant sind und bei Verkehrsunterbrüchen sofort benutzt werden können.

- > Eine länderübergreifende Korridorsicht bei der Infrastrukturplanung und -bewirtschaftung ist weiterhin nur in Ansätzen erkennbar.
- > Es gibt **keine internationale Koordination von Baumassnahmen** bei der Bahninfrastruktur. Ausweich- und Umfahungsstrecken waren während der bekanntermassen riskanten Untertunnelung in Rastatt ebenfalls wegen Baumassnahmen ganz oder teilweise geschlossen.
- > **Nationale bahntechnische Besonderheiten** erschweren ein Ausweichen auf Strecken in anderen Ländern. Deutschsprachige Lokführer beispielsweise können nicht auf den Umfahungsstrecken in Frankreich eingesetzt werden.
- > Es gibt **keine Struktur für ein internationales Krisenmanagement** im Schienengüterverkehr. Die tagesaktuell erforderliche Koordination zwischen den nationalen Infrastrukturbetreibern, Bahnen, Terminals und Operateuren verläuft äusserst langsam und ineffizient.

Was muss nun kurzfristig passieren?

Es ist für viele Experten des Bahnverkehrs auch weiterhin nicht nachvollziehbar, warum die Vollsperrung nicht durch den Bau einer **behelfsmässigen, einspurigen Ersatzstrecke** unmittelbar nach der baubedingten Beschädigung der Rheintalbahn vermieden bzw. deutlich verkürzt werden konnte.

Um das Blackout des Systems und einen dauernden Vertrauensverlust des Markts zu vermeiden, sind folgende Massnahmen erforderlich:

1. Einsetzung einer **Task Force** auf Minister- bzw. EU-Ebene mit Krisenkompetenz, unter Einbezug der Netzbetreiber.
2. Kollegiale Unterstützung der staatlichen Bahnunternehmen bei der **kurzfristigen Verstärkung des Lokführerpools** auf den Umleitungsstrecken via Brenner, Frankreich, Raum Stuttgart/Singen/Schaffhausen durch Freistellungen für den Güterverkehr – damit kann innerhalb von 2-3 Tagen die Umfahungskapazität von heute 25% auf 50-60% erhöht werden.
3. **Vereinfachte Betriebsverfahren** auf den Umleitungsstrecken unter Einbezug der ERA EU Agency for Railways.
4. Prüfung von ausserordentlichen, temporären Massnahmen zur **Unterstützung der Güterverkehrsunternehmen**, die durch das Rastatt-Desaster direkt betroffen sind und finanziell vor dem Aus stehen.
5. Einsetzen einer **Sonderkommission** zur zeitnahen Aufarbeitung dieser mit Abstand grössten und folgenreichsten Vollsperrung des Schienengüterverkehrs der letzten Jahrzehnte, inklusive Notfallpläne, Baustellenmanagement, Priorisierung der Verkehre usw. **Rastatt darf nie wieder passieren!**

Europa setzt auf die Schiene als umweltfreundlichen Verkehrsträger der Zukunft. Um unsere Chance einer wettbewerbsfähigen Bahnlogistik nicht zu verspielen, setzen wir auf Ihre volle Unterstützung.

Wir danken allen Bürgerinnen und Bürgern, die im Bahnverkehr Einschränkungen zugunsten des Güterverkehrs hinnehmen müssen, für ihr Verständnis. Gemeinsam arbeiten wir daran, dass die Bahnlogistik auch in dieser Notsituation funktionieren kann.

Mit freundlichen Grüssen

Die Vertreter der europäischen Bahnlogistik

Reh Werner Director	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland		Germany
Jürgen Resch	Deutsche Umwelthilfe		
Olaf Krüger Director	Interessengemeinschaft der Bahnspediteure (IBS)		
Peter Westenberger Director	Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.		
Geogr. Clemens Bochynek	Intermodal Competence SGKV		
Wasilis von Rauch	Verkehrsclub Deutschland		
Malte Lawrenz President	VPI - Verband der Güterwagenhalter		
Steve Parker President	European Association for forwarding, transport, logistics and customs services		EU - Brussels
Andreas Zink President	European Chemical Transport Association		
Julia Lamb Secretary General	European Rail Freight Association		
Nik Delmeire Secretary General	European Shippers' Council		
Heiko Fischer President	International Union of Wagon Keepers		
Ralf-Charley Schultze President	International Union for Road-Rail combined Transport		
A.J. Toet Director	Koninklijk Nederlands Vervoer		The Netherlands
Don van Riel President	Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens		
François Launaz President	auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure		Switzerland

Fabio Regazzi President	Cargo Forum Schweiz		
Josef Dittli President	VAP Cargorail Switzerland		
Thomas Baumgartner President	Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici		Italy
Andrea Gentile President	Assologistica		
Guido Gazzola President	Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali		
Giancarlo Laguzzi President	Fercargo		
Dominique Luzuy President	Association Française des Détenteurs de Wagons		France
Johann Feindert President	Verband der Privatgüterwagen – Interessenten Österreichs		Austria