

*Intermodales Forum „Rastatt: nie wieder“*

## „Wir müssen die Rolle der Bahn als Partner der Lieferkette neu gestalten“

**Düsseldorf, 06.12.2017 – Die intermodale Community Europas traf sich in Düsseldorf zu einer offenen Diskussion darüber, wie die Bahn stabiler und nachhaltiger gestaltet werden kann. Ausgelöst durch die Rastatt-Krise bestimmten die Redner Strategien und vorrangige Massnahmen zur Überwindung der heutigen Schwächen im Schienengüterverkehr. Notfallpläne mit Umleitungsstrecken, verbessertes internationales Verkehrsmanagement und eine klar definierte Verantwortung der Infrastrukturbetreiber als Partner der Supply Chain sind entscheidenden Faktoren für die Zukunft des Schienengüterverkehrs.**

Die Rastatt-Krise im Sommer 2017 führte die Gemeinschaft der intermodalen Logistik zu einem branchenübergreifenden Gipfeltreffen zusammen. Mehr als 200 Vertreter von Industrie, Transportunternehmen, Kombi-Operateuren, Terminals, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und Verkehrsministerien nahmen am 6. Dezember 2017 an einem vom Schweizer Kombi-Operateur Hupac organisierten Forum teil. Ziel war es, die Lehren aus der Rastatt-Krise zu ziehen und das gesamte Bahnsystem über den Rastatt-Vorfall hinaus zu stärken. „Wir wollen diese Chance nutzen, um einige bekannte Defizite anzugehen, die Rahmenbedingungen zu verbessern und die Verkehrsverlagerung zu fördern“, sagte **Bernhard Kunz, CEO von Hupac**.

Der Ausfall von 150 Metern Schienenstrecke in Rastatt im August 2017 und die darauf folgende siebenwöchige Schliessung der Rheintalstrecke haben zur bis dato grössten Krise der Bahnlogistik in Europa geführt. Während die Umleitungen über Deutschland, Frankreich und Österreich nur 1/3 der Nachfrage decken konnten, waren alternative Verkehrsmittel wie Strasse und Wasser (Rhein) schnell überlastet und konnten keine ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung stellen. Dies führte im Ergebnis zu einer Gefährdung der Lieferketten in ganz Europa, sodass es teilweise zu Produktionsstillständen kam.

„Die intermodale Logistik basiert auf der perfekten Integration einer Vielzahl von Produktionsfaktoren“, erklärte Kunz. Der Zusammenbruch eines entscheidenden Elements wie der Schieneninfrastruktur hatte verheerende Auswirkungen, die sich entlang der Wertschöpfungskette ausbreiteten und den Markt in erheblichem Umfang beeinträchtigten. Während der Rastatt-Störung

- wurden Ladegefässe knapp, weil die Einheiten im Nord-Süd-Korridor festsassen;
- stoppten die Terminals die weitere Annahme wegen der rückständigen Zugabfahrten;
- waren Loks und Wagen nicht verfügbar, weil sie auf Umleitungen warteten;
- reichten die Lokführer nicht aus, weil Umleitungen bis zu 2-3 Mal mehr Ressourcen erforderten.

Keynote-Referent **Michail Stahlhut, CEO von SBB Cargo International**, erklärte die Katastrophe von Rastatt zu einer Chance, um „vom Überlebens- in den Veränderungsmodus“ zu wechseln. Rastatt hat die Notwendigkeit eines durchgängigen internationalen Infrastrukturmanagements aus einer Hand für den täglichen Betrieb sowie für eventuell auftretende Störfälle bewiesen. Die Kapazität der Infrastruktur muss bei geplanten Gleisarbeiten zu 100 % und bei Störungen zu 80 % gesichert sein. Die Verbesserung der Interoperabilität in ganz Europa ist die Grundvoraussetzung für einen nachhaltigen Schienengüterverkehr.

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind zentral für das weitere Wachstum des intermodalen Verkehrs. „Die Rastatt-Störung stellt die intermodale Strategie in Frage und erfordert konkrete Gegenmassnahmen“, erklärte **Joep Brekelmans, Senior Manager für Sourcing und Contracting von Sabic**, in seiner Keynote.

Das Forum bot Vertretern aller Partner der intermodalen Wertschöpfungskette eine Gelegenheit zum Austausch. **Stephan Haass von Procter & Gamble** betonte das Interesse seines Unternehmens, die

Ausgaben für intermodalen Transport zu erhöhen, doch die Zuverlässigkeit des Bahnsystems ist notwendige Voraussetzung dafür. Echte End-to-End-Transportdienstleistungen werden benötigt. Dies setzt eine verbesserte Eisenbahninfrastruktur sowie ein europäisches Netzmanagement voraus, das „wie ein gut geführtes Unternehmen auf der Grundlage einer unternehmerischen Arbeitsweise“ funktioniert. **Thorsten Dieter von DB Cargo** stimmte dem zu: „Wir müssen breiter angelegt denken und den Korridorgedanken stärken, auch über die heutige Korridordefinition hinaus.“

**Wim Blomme von P&O Ferrymasters** forderte mehr Flexibilität und eine proaktive Grundhaltung. „Wo sind die Notfallpläne für den Schienenverkehr, wo die nötige Flexibilität, mit der die Lieferkette zu jeder Zeit gestützt wird?“ DB Netz solle Verantwortung übernehmen und der Bahnindustrie die grossen Schäden ersetzen, die durch die Rastatt-Störung entstanden sind. Blomme: „Wenn es zu Störfällen kommt, darf die verantwortliche Person nicht davor zurückschrecken, die Verantwortung zu übernehmen, damit das Vertrauen wiederhergestellt werden kann.“

**Hans-Jörg Bertschi, Präsident von Hupac**, forderte Investitionen für Redundanzen. Das linksrheinisch „fehlende Stück“ zwischen Lauterburg und Strassburg muss mit doppelter Gleisführung nachgerüstet und elektrifiziert werden, um die deutsche Strecke im Bedarfsfall zu ersetzen. Mit einem Bonus/Malus-System sollte den Infrastrukturbetreibern die Verantwortung für ihre Servicequalität übertragen werden. „Alle Partner der Lieferkette übernehmen Verantwortung für ihre Dienstleistungen. Wir müssen die Rolle der Infrastrukturbetreiber neu gestalten, wenn wir echte Fortschritte für die Zukunft der intermodalen Logistik erzielen wollen.“

**Barbara Hoyer von BASF** bestätigte, dass Intermodal eine der strategischen Säulen der Transportstrategie der BASF ist. Von den Dienstleistern wird jedoch erwartet, dass sie die zuverlässige Lieferung zum zugesagten Termin sicherstellen und proaktiv und rechtzeitig über den Standort der Waren informieren, insbesondere wenn die Gefahr von Verzögerungen besteht. Hoyer betonte, dass die Digitalisierung neben zuverlässigen und intelligenten Track-and-Trace-Systemen auch ihren Weg in den Bereich Autonomes Fahren finden müsse, ein Gebiet, in dem die Strasse schnell aufholt.

**Peter Füglistaler, Direktor des Schweizer Bundesamtes für Verkehr**, unterstützte nachdrücklich einen wirklich europäischen Ansatz für den Schienengüterverkehr. Die wirtschaftlichen Auswirkungen von Störungen reichen über die Grenzen der Staats- und Unternehmenssphären der Infrastrukturbetreiber hinaus und müssen auf internationaler Ebene mit allen betroffenen Akteuren koordiniert werden. Die Verkehrsministerien sollten ihre Investitionen auf die Kapazität des Schienengüterverkehrs und die technische Harmonisierung fokussieren und sich für eine wirksame internationale Koordinierung einsetzen.

Mit grosser Spannung wurde der Vortrag von **Frank Sennhenn** erwartet. Der **CEO von DB Netz** räumte ein, dass der Störfall in Rastatt die gesamte Branche sowohl organisatorisch als auch wirtschaftlich vor grosse Herausforderungen gestellt habe und drückte sein Bedauern aus. Er versicherte, dass DB Netz Schlussfolgerungen aus Rastatt ziehen und Verbesserungsmaßnahmen im gesamten Sektor unterstützen werde. Die Stakeholder fordern ein rasches Störfallmanagement und bessere Rahmenbedingungen für einen flexiblen Schienengüterverkehr. In Zukunft müssen Störfälle wie der in Rastatt nach einem internationalen, standardisierten Notfallkonzept gehandhabt werden. Dazu gehören Teams von nationalen Störfallmanagern, zuvor definierte Umleitungen, schnelle Kapazitätszuweisung und Massnahmen zur Abschwächung der Folgen wie Diesellokomotiven oder Dolmetscherdienste. Sennhenn: „Der gesamte Sektor muss seine Anstrengungen verdoppeln, um den Schienengüterverkehr im täglichen Geschäft und insbesondere bei Störfällen flexibler zu machen.“ Sprachbarrieren müssen überwunden werden, Bremsregeln, der Zugang zu Streckenkenntnissen und andere Interoperabilitätsthemen müssen vereinfacht

und harmonisiert werden. Auch die europäischen Infrastrukturparameter müssen aufeinander abgestimmt werden, um einfachere Umleitungen zu ermöglichen. „Rastatt ist eine Chance, und wir laden alle Akteure ein, diesen Weg gemeinsam zu beschreiten“, schloss er.

**Rudolf Büchi, Leiter des Betriebs Infrastruktur von SBB**, bestätigte, dass aufgrund der im Juni 2017 von den Infrastrukturbetreibern des Korridors Rhein-Alpen unterzeichneten Absichtserklärung und einer weiteren Vereinbarung zwischen der SBB und der DB Netz bereits eine Reihe von Massnahmen zur Kapazitätsausweitung, zur Fahrplan- und Baustellenkoordination sowie für das Betriebs- und Krisenmanagement in Vorbereitung sind. „Wir führen die Nachuntersuchungen zum Rastatt-Störfall gemeinsam mit der DB Netz als konkretes Beispiel für eine enge internationale Zusammenarbeit durch“, erklärte Büchi. „Wir freuen uns, das internationale Krisenmanagement gemeinsam mit unseren Nachbarn auf der Basis unsere Erfahrungen verbessern zu können. Und als mehrsprachiges Land verfügen wir mit dem zweisprachigen Betrieb des neuen Gotthard-Basistunnels über Erfahrung mit effektivem Sprachmanagement“. Ab 2018 wird die SBB ihre Pünktlichkeitsmessungen über die Ländergrenzen hinaus ausweiten und grenzüberschreitende Betriebsabläufe berücksichtigen. Büchi: „Wenn unsere Kunden grenzüberschreitend fahren, müssen unser Service und unserer Leistungsmessungen ihnen folgen und sie unterstützen.“

In seinen abschliessenden Worten dankte Bernhard Kunz für die konstruktive Diskussion. „Hupac glaubt an die Zukunft des intermodalen Verkehrs und investiert in Ressourcen, Prozesse und Digitalisierung“, sagte er. „Wir werden das Rastatt Follow-up genau verfolgen und gehen davon aus, dass wir dem Markt anlässlich unserer Generalversammlung am 1.6.2018 in Zürich ein Feedback geben können.“

**Medienkontakt**

Irmtraut Tonndorf, Leiterin Kommunikation & Marketing  
Tel. +41 58 8558020 itonndorf@hupac.com