



OFFENER BRIEF

29.09.2017

**EU-Kommissarin Violeta Bulc, Europäische Kommission für Verkehr
28 EU Verkehrsministerien und Schweizer BAV
Europäische Eisenbahnagentur, Josef Doppelbauer**

In cc

CER, Community of European Railways, Libor Lochman
EIM, European Infrastructure Managers, Monika Heimig
Rail Freight Corridors

Rastatt - Desaster: wir müssen die Lehren daraus ziehen!

Die Sperrung eines kurzen Abschnitts einer Bahnstrecke darf nie wieder zu einem solchen Chaos mit weitreichenden wirtschaftlichen Schäden wie in Rastatt führen. Dieses Ereignis ließ die Eisenbahn als Schwachstelle in der durchgängigen Logistikkette erscheinen. Ein starkes Verkehrsangebot stützt die zentralen Handelsbeziehungen zwischen den europäischen Ländern und darüber hinaus, sowie die lokalen, nationalen und europäischen Volkswirtschaften.

Auch wurde das Vertrauen der Kunden in den Schienenverkehr beschädigt. Dieser Schaden muss rasch behoben werden, wenn die Eisenbahn im nachhaltigen Verkehrssystem Europas weiterhin eine wichtige Rolle spielen soll.

Das Ausmass der Unterbrechung, sowohl in Bezug auf die Dauer als auch auf seine Wirkung auf die internationalen Verkehrsdienste; das Fehlen von leistungsfähigen internationalen Krisenmanagement-Instrumenten; der Mangel an brauchbaren Alternativrouten, vor allem auf benachbarten Bahnnetzen, mit sowohl nationalen Hürden als auch sprachlichen Anforderungen an die Zugführer, die die uneingeschränkte Nutzung diese Routen verhindert haben; dies alles sind Faktoren, die zu dem großen Schaden beigetragen haben und für die dringender Handlungsbedarf besteht.

Frachtkunden benötigen Ihre Unterstützung und Ihre Führung, damit die Bahn aus diesem Vorfall gestärkt und nicht geschwächt hervorgeht. Es sind Lehren zu ziehen, Empfehlungen abzugeben und Maßnahmen zu treffen, damit der Schienenverkehr die Herausforderungen meistern kann, die der Vorfall von Rastatt ans Tageslicht gebracht hat.

Rastatt hat klar gezeigt, dass die nationalen Ministerien und Infrastrukturbetreiber die internationalen Schienengüterverkehrsdienste wirksam koordinieren und dabei stark von der

Europäischen Kommission unterstützt werden müssen. Die Frachtkunden sind entschlossen, sicherzustellen, dass die Bahn einen grossen Beitrag zu Europas Wettbewerbsfähigkeit leistet.

Folgende Strukturänderungen, Entlastungsmaßnahmen und -prozesse halten wir in einem ersten Schritt für erforderlich:

1) Risikomanagement und Notfallpläne

Die Unterbrechung in Rastatt zeigt, dass Notfallpläne mit einem leistungsfähigen Risikomanagement gebraucht werden. Für jede Hauptstrecke muss es vordefinierte Alternativen geben, die mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den multimodalen Partnern wie KV-Operateuren, Bahn-/Strassenterminals, privaten Anschlussgleisbetreibern, Seehäfen und Binnenschiffahrtswegen laufend aktualisiert werden. Dabei ist der notwendigen Kapazität Rechnung zu tragen: Eine Strecke mit täglich 200 Güterzügen braucht Ersatzrouten, die mindestens 75 % des normalen Volumens aufnehmen können.

- ➔ Bei Verkehrsstörungen müssen alternative Umfahrungsstrecken zu den Korridorstrecken zur Verfügung stehen. Diese sind im Vorfeld zu benennen.
- ➔ Die Umfahrungsstrecken müssen spezifische Eigenschaften haben, vor allem in Bezug auf Laderaumprofil und Achslast, aber auch hinsichtlich Zuglänge und Elektrifizierung. Dies stellt die Umleitung von Zügen sicher, ohne dass die Qualität der Bahndienste beeinträchtigt wird.

2) Krisenmanagement

Eine Struktur ist erforderlich für die dringend benötigte tägliche Koordination zwischen den nationalen Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Terminals, privaten Anschlussgleisen, Operateuren und Kunden.

- ➔ Wir verlangen die Ausarbeitung von Krisenmanagementplänen für zukünftige größere Störungen.
- ➔ Im Falle einer Störung muss sofort ein grenzüberschreitendes Notfallkoordinationsteam zusammengestellt werden.
- ➔ Unter allen betroffenen Nutzern muss eine effiziente Echtzeit-Kommunikation sichergestellt werden.
- ➔ Einrichtung eines Notfall Fonds.

3) Überwindung nationaler Hindernisse

Wegen der Inkompatibilitäten und Eigenheiten der nationalen Eisenbahnsysteme konnte die auf den Schienennetzen der angrenzenden Länder verfügbare Kapazität beim Zwischenfall von Rastatt nicht genutzt werden. Die Interoperabilität des europäischen Netzwerks muss verstärkt werden:

- ➔ Die nationalen Voraussetzungen für die Sprachkompetenz waren eines der größten Hindernisse für die Nutzung der während des Rastatt-Desasters verfügbaren Reservekapazität; das Problem der Fahrersprache muss vorrangig behandelt werden und es braucht eine einzige operative Sprache für das europäische Eisenbahnsystem.
- ➔ Fragen der Interoperabilität (ETCS, Betriebsregeln, Sicherheitszertifikate usw.) sollten entlang der Korridorstrecken kurzfristig gelöst werden.

4) Internationale Koordinierung der Infrastrukturarbeiten

Geplante oder ungeplante Streckenschliessungen oder -einschränkungen müssen so gehandhabt werden, dass realistische Lösungen für den bestehenden Verkehr gewährleistet sind und sich die negativen Auswirkungen auf die Servicequalität für den Endkunden in Grenzen halten. Dies ist heute noch nicht der Fall.

- ➔ Eine effiziente Organisation und Koordination der geplanten Streckenschliessungen/-einschränkungen ist bereits eine gute Basis für ein besseres Management bei ungeplanten Störungen.
- ➔ Die Infrastrukturbetreiber auf den Eisenbahngüterverkehrskorridoren müssen kooperieren, um die Fahrpläne gemeinsam und im Voraus zu erstellen, einschliesslich der Bereitstellung von Umfahrungsstrecken.
- ➔ Die nationalen Verkehrsministerien müssen den Infrastrukturbetreibern mindestens 24 Monate vor dem Inkrafttreten von daraus folgenden Fahrplanänderungen die Bereitstellung von Mitteln für Infrastrukturarbeiten, die den internationalen Verkehr beeinträchtigen, bekannt geben, damit sich die internationalen Dienste effizient koordinieren können.

5) Operatives grenzüberschreitendes Management

Die Eisenbahngüterverkehrskorridore sind eine ausgezeichnete Grundlage für die internationale Kooperation im Bereich des Schienengüterverkehrs. Doch leider fehlt es heute an den wesentlichen operativen Kompetenzen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn sicherzustellen.

Die Unterbrechung in Rastatt hat deutlich gezeigt, wie wichtig ein starkes operatives Management für den Korridor ist:

- ➔ Es sollte pro Korridor eine starke Betriebszentrale eingerichtet werden. Diese steuert den Langstrecken-Güterverkehr auf den verschiedenen Netzen.
- ➔ Das Management der Korridore muss mit den wichtigsten operativen Instrumenten ausgestattet sein, damit es den Verkehr überwachen und die Kapazität während der Verkehrsstörungen optimieren kann. Dazu gehören:
 - Koordinierung des Verkehrsmanagements auf den Korridoren selbst und Nachbarkorridoren zwecks Optimierung der bei Störungen verfügbaren Kapazität.
 - Erstellung und Veröffentlichung von Prioritätsregeln unter den verschiedenen Verkehrsarten bei einer Verkehrsstörung auf der Korridorstrecke und bei Umleitungen auf alternative Routen im Korridor.
 - Der Güterverkehr muss die richtige Priorität erhalten, da es für ihn – im Gegensatz zum Personenverkehr, der häufig auf Busse umsteigen kann – keine durchführbaren Alternativen gibt.
- ➔ Verantwortlichkeit und Kompetenz für einen nahtlosen Bahnbetrieb im Korridor sowie Beschleunigung und Umsetzung der Harmonisierung von operationellen Konzepten und Regeln.

6) Anreize zur Reduzierung der Auswirkungen von Störungen auf den Bahndienst

Der Infrastrukturbetreiber muss einen finanziellen Anreiz haben, um die Infrastrukturarbeiten besser zu planen und Lösungen zu finden, die die Folgen für den Bahnverkehr gering halten und die wirtschaftlichen Folgen für den eigenen Betrieb demzufolge begrenzen.

- ➔ Die durch die Zugumleitung verursachten Kosten sollten nicht in die von den Eisenbahnunternehmen bezahlten Zugangsgebühren inkludiert werden. Dies gilt auch für Umgehungsstrecken, die die nationalen Netze umfahren.
- ➔ Es sollte ein Ausgleich durch den Infrastrukturbetreiber für die den Eisenbahnunternehmen während der Unterbrechung entstandenen Kosten angenommen werden, um eine bessere Kundenorientierung zu sichern.

7) Bahnplattform

Das Rastatt-Desaster hat die Eisenbahn als Schwachstelle in der durchgängigen Logistikkette exponiert. Es braucht eine wirksame Koordination der Folgemaßnahmen, um die Chance für Änderungen nicht zu verpassen.

- ➔ Aufbau einer Bahnplattform, die sich gezielt mit den Lehren, die aus Rastatt gezogen wurden, auseinandersetzt, unter dem Vorsitz der Europäischen Kommission und in enger Zusammenarbeit und voller Integration mit den bestehenden Arbeitsgruppen.
- ➔ Die Plattform fördert die langfristige Koordination mit dem Schienenverkehr und den nationalen Verkehrsministerien.

8) Sofortige Entlastung der Branche

Die rund zweimonatige Unterbrechung des normalen Schienengüterverkehrs auf Europas wichtigster Nord-Süd-Achse hatte enorme Auswirkungen auf die Logistik der Bahnfracht. Die Kosten für den Sektor sind einfach gestiegen, bei unverändert hohen Fixkosten. Ausgleichszahlungen gab es bisher keine. Die Situation erhöht die Verletzlichkeit der Branche, vor allem für die kleineren Unternehmen, die diese Kosten nicht auffangen können.

- ➔ Die betroffenen Güterverkehrsunternehmen und Akteure im KV-Sektor sollten unverzüglich eine finanzielle Entlastung erhalten.
- ➔ Um den Prozess der Ausgleichszahlungen zu beschleunigen, müssen die deutschen Behörden die Frage der Haftung im Zusammenhang mit dem Rastatt-Desaster so rasch wie möglich klären.

Wir schliessen den Brief, indem wir für alle Anstrengungen danken, die von vielen Seiten unternommen wurden, um die Rastatt-Krise zu überwinden, sowohl auf operativer, als auch auf politischer Ebene. Wir sind der Europäischen Kommission dankbar, dass sie am 12. September zu einem Krisentreffen mit den betroffenen Parteien eingeladen hat, und danken EU-Kommissarin Bulc dafür, dass sie in einem Antwortschreiben die Anliegen unseres ersten Briefes aufgenommen hat.

Wir freuen uns jetzt weiterhin auf Ihre aktive Mitwirkung und Zusammenarbeit mit uns im Hinblick auf ein positives und langfristiges Ergebnis. Der Rastatt-Zwischenfall war für die Eisenbahn und für viele andere Branchen, die auf eine effiziente Verkehrslogistik angewiesen sind, ein Desaster. Gemeinsam mit Ihnen hoffen und bauen wir auf eine bessere Zukunft für den Schienenverkehr in Europa.

| | | | |
|---|--|--|----------------------|
| | | | Austria |
| Herbert Peherstorfer Chairman | Netzwerk kombinierter Verkehr |  | |
| Markus Schinko President | Verband für Anschlussbahnunternehmen |  | |
| Johann Feindert President | Verband der Privatgüterwagen – Interessenten Österreichs |  | |
| | | | France |
| Dominique Luzuy President | Association Française des Détenteurs de Wagons |  | |
| Dominique Denormandie President | Groupement National Des Transports Combinés |  | |
| | | | EU - Brussels |
| Nicolette van der Jagt Director General | European Association for forwarding, transport, logistics and customs services |  | |
| Andreas Zink President of the Executive Committee | European Chemical Transport Association |  | |
| Josef Schneider | European Passengers' Federation |  | |
| 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 |  | |
| | | | Germany |
| Jürgen Resch | Deutsche Umwelthilfe |  | |
| Niels Beuck | Deutscher Speditions- und Logistikverband |  | |
| Detlef Neuß | Fahrgastverband PRO BAHN |  | |

| | | |
|---------------------------------------|---|--|
| Olaf Krüger Chairman of the Board | International Rail Freight Business Association (IBS) |  |
| Peter Westenberger Director | Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. |  |
| Clemens Bochynek Managing Director | Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr |  |
| Wasilis Von Rauch | Verkehrsclub Deutschland |  |
| Malte Lawrenz President | VPI - Verband der Güterwagenhalter |  |

Italy

| | | |
|---------------------------------|--|--|
| Thomas Baumgartner President | Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici |  |
| Andrea Gentile President | Assologistica |  |
| Guido Gazzola President | Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali |  |
| Giancarlo Laguzzi President | Fercargo |  |

Netherlands

| | | |
|-------------------------------|--|--|
| Don van Riel President | Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens |  |
| Hans-Willem Vroon Director | RailGood |  |

Switzerland

| | | |
|------------------------------|--|--|
| François Launaz President | auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure |  |
| Fabio Regazzi President | Cargo Forum Schweiz |  |
| Josef Dittli President | VAP Cargorail Switzerland |  |
