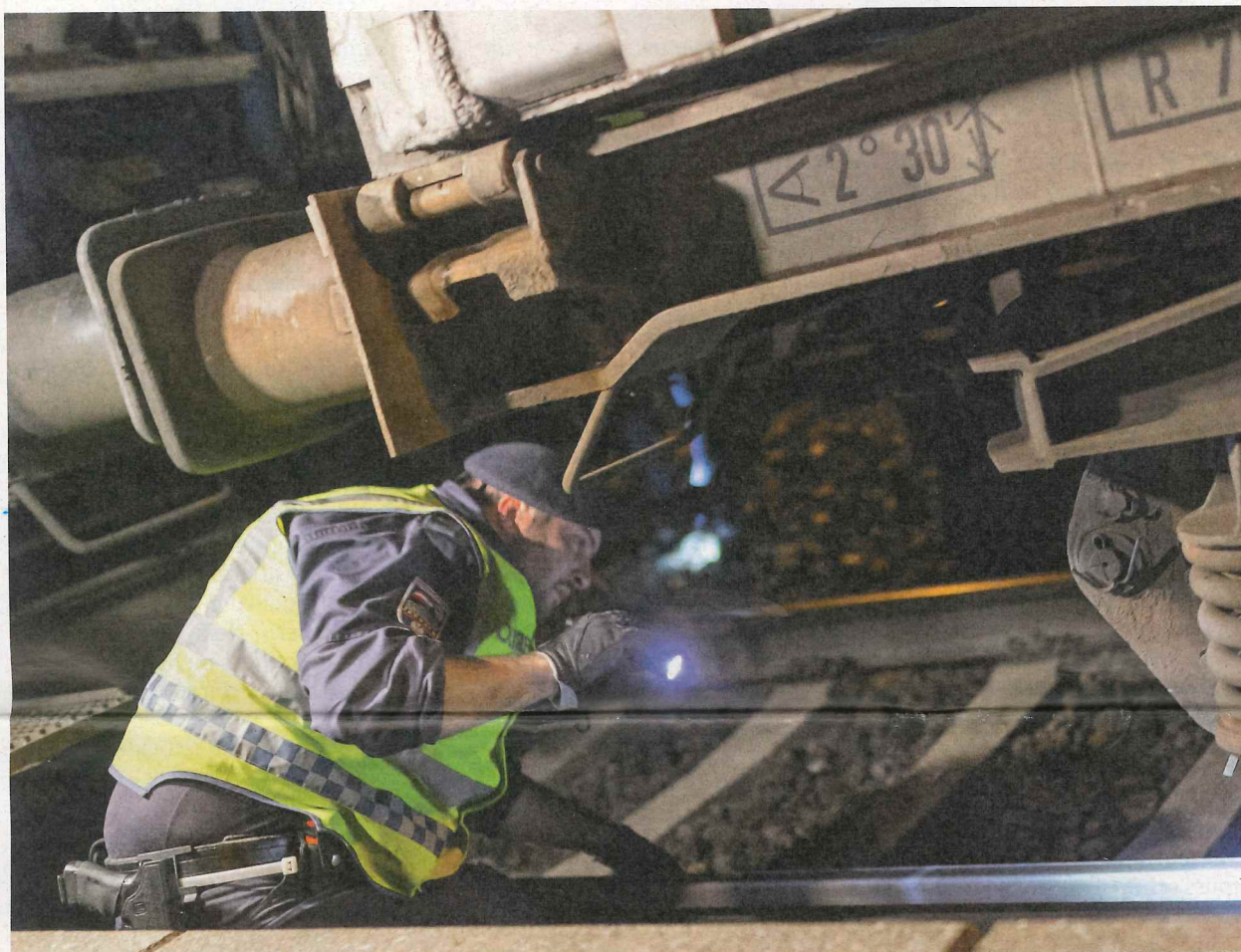


Jetzt muss die Politik ran

Bahnverbände in Europa fordern Unterstützung durch Regierungen und die EU



Sperrung der Rheintalbahn, Grenzkontrollen am Brenner, überlaufende Kombiterminals: Dem europäischen Schienengüterverkehr durch die Alpen droht der Kollaps.

Von Heinrich Klotz

Die massiven Probleme im europäischen Eisenbahn-Güterverkehr werden zusehends zu einem politischen Thema. Ob EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc, Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt oder Bundeswirtschaftsministerin Brigitte Zypries: Ihnen allen liegen offene oder direkte Briefe großer Marktteilnehmer und Verbände vor, die ein sofortiges Eingreifen der Politik fordern.

So haben gleich 20 europäische Verbände einen offenen Brief an Dobrindt und Bulc formuliert, der der DVZ vorliegt. Sie verweisen vor allem darauf, dass die Kapazität auf den Umleitungsstrecken für die gesperrte Rheintalbahn bei weitem nicht ausreicht, und fordern eine „Task Force auf Minister-beziehungsweise EU-Ebene mit Krisenkompetenz, unter Einbezug der Netzbetreiber“. Kurzfristig müsse der Lokführerpool auf den Umleitungsstrecken via Brenner, Frankreich und Raum Stuttgart/Singen/Schaffhausen verstärkt werden, und zwar durch Freistellungen für den Güterverkehr. Damit könne innerhalb von zwei bis drei Tagen die Umfahrgeschwindigkeit von heute 20 auf 50 bis 60 Prozent erhöht werden. Außerdem brauche es vereinfachte Betriebsverfahren auf den Umleitungsstrecken.

Die Verbände fordern außerdem, „außerordentliche temporäre Maßnahmen zur Unterstützung der Güterverkehrsunternehmen zu prüfen,

die durch das Rastatt-Desaster direkt betroffen sind und finanziell vor dem Aus stehen“.

Eine unbürokratische finanzielle Hilfe des Bundes fordern auch das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). In einem Schreiben an Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt weisen die Verbände auf die „negative Dynamik aus massiven Erlösausfällen und Mehrkosten bei Umleitungsverkehren bei gleichzeitig hohen Fixkosten“ hin. In keiner Verkehrsrelation könnten umgeleitete Verkehre wirtschaftlich produziert werden.

Kombiverkehr fordert 250 Mio. EUR Konkreter wird der deutsche Operateur Kombiverkehr: 250 Mio. EUR Soforthilfen sollen aus dem Staatshaushalt fließen. Der größte Operateur Europas begründet das mit der dramatischen Situation im alpenquerenden Kombinierten Verkehr. Die zentralen Leitungswege Gotthard und Brenner seien seit Wochen durch Unfälle, Baustellen oder Grenzkontrollen „wie nie zuvor massiv negativ beeinträchtigt“ - die Folgen „werden die des Lokführerstreiks um ein Vielfaches übertreffen“.

Die Soforthilfen sollen die „drastischen Mehraufwendungen beispielsweise für Fahrzeug- und Personalkapazitäten“ ausgleichen, mit denen die Akteure konfrontiert sind: Speditionen, Traktionsgesellschaften, Terminalbetreiber und Operateure.

Nachgefragt

Interesse bitte!



Gudrun Winner-Athens, Vorsitzende des Verwaltungsrates bei Kombiverkehr und Inhaberin Winner-Spedition, Iserlohn

War Rastatt vorhersehbar?

Ich bin kein Bauingenieur bei DB Netz. Die massiven Folgen waren vorhersehbar. Sie sind das Ergebnis langer überfälliger Investitionen in die Schieneninfrastruktur und, trotz permanenter Forderung, fehlender Harmonisierung im europäischen Bahnsystem.

Was schockiert Sie am meisten?

Das Desinteresse von Politik und Medien an einem Ereignis, das eine ganze Branche nachhaltig beschädigt, zahlreiche Mittelständler gefährdet und zu einem Versorgungsengpass führen wird.

Was empfehlen Sie Ihren Kunden?

Wir bitten vor allem um Verständnis, derzeit die Liefertermine aussetzen zu müssen, und werben dafür, den Kombinierten Verkehr, gerade über den ökologisch sensiblen Alpenkorridor, trotz aller aktuellen Probleme weiterhin zu favorisieren.

Auch Kombiverkehr kritisiert die Probleme auf den Umleitungsstrecken für die Rheintalbahn. „Ein Großteil der umgeleiteten Züge wird unterwegs mit nicht vorliegender Information für die Weiterfahrt zwischenabgestellt. Umgeleitete Züge kommen überwiegend mit einer Verspätung von gleich mehreren Tagen in den Zielterminals an.“ Die Umschlagterminals entlang des Korridors Rhein-Alpen laufen über und haben Annahmestopps verhängt.

Die verladende Wirtschaft zwingt immer mehr Spediteure, Transporte vornehmlich auf der Straße abzuwickeln, warnt Kombiverkehr - „was mit eigenen, gezielt auf den Kombinierten Verkehr ausgerichteten Fuhrparks schlichtweg kaum möglich ist“. Ob die bisherigen Leistungsangebote der Operateure nach Wiederaufnahme der Rheintalstrecke wieder angeboten werden können, hält Kombiverkehr derzeit für „mehr als fraglich“.

Brenner-Verkehre „aus dem Takt“

Nicht anders ist die aktuelle Situation im Italien-Verkehr via Brenner. Der Schienengüterverkehr sei durch die Auswirkungen von „unkoordinierten Infrastrukturarbeiten“ und halb- bis ganztägigen Grenzkontrollen aufgrund der Flüchtlingssituation „komplett aus dem Takt geraten“. Das ernüchternde Fazit: „Eine überhaupt nur annähernd kundengerechte Abwicklung der Transporte ist faktisch nicht möglich.“