

Die Lektion von Rastatt

Die Züge rollen wieder, doch die Probleme halten an – Rufe nach Schadenersatz werden lauter



Die Züge rollen wieder auf der Rheintalbahn, aber es wird noch dauern, bis für den Gütertransport auf dem wichtigen Korridor von den Nordseehäfen Richtung Süden wieder Normalität einkehrt. Nach der siebenwöchigen Sperrung zwischen Rastatt und Baden-Baden wegen abgesackter Gleise werden allenthalben Schadensersatzforderungen laut, der weitere Ausbau der Strecke verzögert sich um zwei Jahre. Die deutsche Politik hat das Desaster, das auch in der Chemie- und Stahlindustrie zu Verwerfungen führte, schlichtweg ignoriert.

Organisationen gehört es zu den Unterzeichnern eines zweiten offenen Briefs an die deutsche und die europäische Verkehrspolitik – darin die dringende Bitte um Unterstützung und Führung.

Die Sperrung eines kleinen Schienenabschnitts dürfe nie wieder zu dem Chaos und weitreichenden wirtschaftlichen Schäden von Rastatt führen, betonen die Frachtkunden. Das Vertrauen in die Bahn müsse schnell wieder hergestellt, die Lektionen daraus gelernt werden. Rastatt zeige, wie dringlich eine effektive internationale Koordinierung des Schienengüterverkehrs durch die nationalen Ministerien und Infrastrukturmanager sei. Gebraucht würden strukturelle Veränderungen, nötig seien als allererstes vorab erstellte Notfallpläne. Künftig müsse es klar definierte Ausweichrouten geben, die mindestens 75 Prozent des Volumens aufnehmen könnten.

Von der Sperre im August und September war der Kombinierte Verkehr (KV) mit 120 von insgesamt 200 Zügen täglich am stärksten betroffen. Experten gehen davon aus, dass teilweise nur ein Viertel der KV-Züge auf Umwegen fahren konnte. Allein bei der DB-Tochter Kombiverkehr sind mehr als 1.000 Züge ausgefallen. „Das entspricht 25.000 Lkw-Sendungen, die Umsatzeinbuße beträgt etwa 15 Millionen Euro“, sagt Sprecher Jan Weiser gegenüber trans aktuell.

Die Woche nach dem Neustart am 2. Oktober wurde bei Kombiverkehr in die Berechnung miteinbezogen. „Denn so lange wird es mindestens noch dauern, bis die



Sieben Wochen dauerten die Bauarbeiten. Der Chemie-Logistiker Bertschi befürchtet einen Umsatzverlust von 50 Millionen Franken.

Rundläufe wieder funktionieren“, sagt Weiser. In den überfüllten Terminals gebe es weiterhin Annahme- und Buchungsstopps. Zum Thema Haftung will sich das Unternehmen derzeit nicht äußern. Kombiverkehr hatte bereits vor Wochen vom Bund 250 Millionen Euro Soforthilfe für betroffene Unternehmen verlangt.

Auch der Schweizer Operateur Hupac beklagt einen zweistelligen Millionenverlust. „Aber mit Schadensersatzforderungen haben wir in der Vergangenheit keine guten Erfahrungen gemacht“, sagt Sprecherin Irmtraut Tonndorf. Verkehrspolitisch sei es viel wichtiger, für solche Fälle eine grundsätzliche Lösung zu finden. „Rastatt ist ein Großereignis, aber eigentlich gibt es jeden Tag kleinere Rastatts, die die Öffentlichkeit gar nicht wahrnimmt. Die summieren sich zu ähnlich hohen Folgeschäden.“

Der Schweizer Chemielogistiker Bertschi jedenfalls will bei seinen

KV-Operateuren Schadensersatzforderungen geltend machen. „Wir rechnen mit einem Umsatzverlust von 50 Millionen Franken auf Jahresbasis“, sagt Unternehmenschef Hans-Jörg Bertschi gegenüber trans aktuell. Er gehe davon aus, dass die Operateure diese Forderungen an ihre EVU weiterreichen und sie von dort an DB Netz gehen. Einen normalen Betrieb auf der Rheintalbahn erwartet Bertschi zur Mitte des Monats.

Für die Zukunft stellt sich Bertschi auf dem Korridor ein internationales Baustellen- und Krisenmanagement vor und wünscht sich, dass deutschsprachige Lokführer auch im Elsass fahren dürfen. Da die Schweiz mit dem Gotthard-Tunnel und der umweltpolitischen Dimension des Alpentransits am stärksten engagiert sei, sollte sie auch das operative Management auf dem gesamten Korridor Rotterdam-Genoa leiten, meint Bertschi.

Die Vereinigung für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) dringt auf eine führende Rolle der EU-Kommission. Es reiche nicht aus, die einzelnen Mitgliedstaaten in die Verantwortung zu nehmen, sagte ihr Chef Ralf-Charley Schultze. „Brüssel muss den Rahmen vorgeben und koordinierend eingreifen, das Thema muss auch von Verkehrskommissarin Violeta Bulc so ernst genommen werden, dass so etwas wie Rastatt nie wieder passieren kann.“

Die UIRR versucht derzeit, über ihre Mitglieder den tatsächlichen Schaden zu ermitteln, denn es gebe Verkehre, die gar nicht gefahren worden seien, weil Kunden Kurzarbeit verhängt oder die Produktion eingestellt und abgewartet hätten. „Ohne die Schiene ist auch die Straße aufgeschmissen“, meint Schultze. Dort gebe es kaum freie Kapazitäten, der Fahrermangel sei groß und die Konjunktur ziehe weiter an.

DIE HAVARIE

Die Rheintalbahn war seit 12. August gesperrt, weil sich die Gleise zwischen Rastatt und Baden-Baden aufgrund von Tunnelbohrarbeiten abgesenkt hatten. Jetzt läuft der Verkehr über dem mit Beton verfüllten Tunnelabschnitt auf einer 100 Meter langen und ein Meter dicken Stahlbetonplatte. Die Schadensursache ist noch ungeklärt, auch zu den Kosten macht die Bahn bisher keine Angaben.

So soll es nun weitergehen:

- 1. Risikomanagement** – laufend von den Beteiligten der Logistikkette aktualisierte Notfallpläne; Ausweichrouten, die mindestens 75 Prozent des normalen Volumens aufnehmen können
- 2. Krisenmanagement** – sofort grenzübergreifende Koordinierungsteams bei Unterbrechungen; ein Notfallfonds sollte sofortige Finanzierungen sicherstellen
- 3. Abbau nationaler Hindernisse** – Stärkung der Interoperabilität auf dem europäischen Schienennetz, z.B. eine einzige Betriebsprache, kurzfristiger Einsatz des Zugsicherungssystem ETCS
- 4. international koordiniertes Baustellenmanagement**
- 5. grenzüberschreitendes Betriebsmanagement**
- 6. Anreize für Infrastrukturmanager** – bei Unterbrechungen Kompensationen für die Bahnen
- 7. Internetplattform für den Bahnsektor** – zur Aufarbeitung des Rastatt-Desasters unter Leitung der EU-Kommission
- 8. Soforthilfen für die Branche nach Rastatt**

„ES GIBT JEDEN TAG
KLEINERE RASTATTS“

Durch die Tunnel-Havarie bei Rastatt hatten alle Teilnehmer in der Logistikkette Mehrkosten und Umsatzausfälle, die möglicherweise für manche Unternehmen das wirtschaftliche Aus bedeuten. Jetzt geht es um Maßnahmen, die solche Ereignisse besser absichern oder gar unmöglich machen. Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) hat allein für die Güterbahnen Verluste in Höhe von etwa 100 Millionen Euro berechnet. Zusammen mit 27 anderen



Fraikin
YOU DRIVE, WE CARE

Fraikin Key Facts

- Europäischer Marktführer im Truck-Rental-Business
- Seit mehr als 70 Jahren erfolgreich im Geschäft
- Mitarbeiter-Teams mit langjährigem Know-how
- Herstellerunabhängig bei Trucks und Trailern
- Individuelle Spezifikationen für alle Bedürfnisse
- Flexible Service-Module für moderne Lösungen

Ihr Partner für innovatives
Fahrzeug-Management

Die Fraikin Gruppe hilft Unternehmen seit Jahrzehnten, immer auf dem neuesten Stand der Technik mobil zu sein.

Text: Regina Weinrich | Fotos: DB AG/
Armin Skierlo, Matthias Rathmann