



# Faktenblatt: Minister-Erklärung zu den Lehren aus "Rastatt"

## Ausgangslage

Der Güterverkehrskorridor zwischen Rotterdam und Genua ist für den europäischen Schienenverkehr zentral. Er dient als Rückgrat für den Warenaustausch entlang der wichtigsten Wirtschaftszentren in den Niederlanden, Belgien, Deutschland, der Schweiz und Italien. Die Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel gehört dabei zu den am stärksten genutzten Güterverkehrsstrecken Europas: Auf ihr sind täglich bis zu 200 Güterzüge unterwegs.

Im Spätsommer 2017 blieb diese Strecke bei Rastatt wegen einer Gleisabsenkung im Rahmen des Ausbaus auf vier Gleise während rund sieben Wochen gesperrt (14. August bis 2. Oktober). Dies hatte grosse Folgen für Verkehr und Industrie. Der Warenaustausch wurde stark eingeschränkt, insbesondere zwischen den Nordseehäfen und den wirtschaftlichen Zentren in der Schweiz und Norditalien.

## Fehlende Grundlagen für Störfall

Nur ein kleiner Teil der täglich auf der Rheintalstrecke verkehrenden Güterzugmengen konnte auf anderen Strecken bewältigt werden. Dies hatte unter anderem folgende Gründe:

- Die Koordination von Baustellen- und Betriebsplanung auf internationaler Ebene war bisher unzureichend und es fehlten Konzepte für leistungsfähige Umleitungen auf dem Schienennetz Deutschlands und der angrenzenden Länder.
- Die Kommunikations- und Steuerungsprozesse bei den Betreibern der Eisenbahninfrastruktur im Falle von grossen Störungen waren nicht eingespielt.
- Verbindliche Regeln zur Verteilung von Kapazitäten im Störfall, zu Reservekapazitäten sowie zum Notfallmanagement bei grenzübergreifenden Infrastrukturen fehlten.
- Bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen war nicht genügend Personal mit den für die Befahrung von Ausweichrouten notwendigen Sprach- und Ortskenntnissen vorhanden, ebenso fehlte es an geeigneten Lokomotiven mit der nötigen technischen Ausrüstung.
- Umleitstrecken waren durch Züge des Regional- und Nahverkehrs belegt – und es fehlten die Kapazitäten für den Ausweichverkehr.

## Verkehrliche Folgen

Dank der intensiven Bemühungen aller Beteiligten – insbesondere der Eisenbahnunternehmen und Akteure im kombinierten Verkehr – konnte der Schienengüterverkehr in beschränktem Umfang auch während der Sperre fahren. Die Bahninfrastrukturbetreiber stellten kurzfristig Kapazitäten auf Umleitungsstrecken zur Verfügung. Insgesamt konnte aber nur ein kleiner Teil des Verkehrs umgeleitet und abgewickelt werden.

Besonders der September 2017 war stark von der Rastatt-Sperre betroffen. Hier lagen die per Schiene transportierten Mengen auf den Nord-Süd-Haupttrouten von Frankreich und Deutschland in die Schweiz um etwa 30 % tiefer als im gleichen Monat des Vorjahres (vgl. Grafik 1 im Anhang). Der August verzeichnet einen Rückgang um 18 %; in diesem Monat ist das Güteraufkommen aufgrund der

Ferienzeit jeweils geringer. Im Oktober 2017 erreichte das Transportvolumen wieder das Niveau des Vorjahres.

Im alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz konnten während der Sperre nur ca. zwei Drittel der erwarteten Mengen transportiert werden (vgl. Grafik 2 im Anhang). Etwa 4'000 Güterzüge des alpenquerenden Verkehrs mussten umgeleitet werden, 1'500 Güterzüge fielen aus. Normal verkehren konnten nur Züge ab Basel sowie ab Frankreich bzw. Belgien und Grossbritannien via Frankreich in die Schweiz sowie die Rollende Landstrasse von Freiburg (Breisgau) nach Novara.

Durch die siebenwöchige Sperre büsste die Bahn im Güterverkehr durch die Schweizer Alpen für das Gesamtjahr 2017 rund 1 Prozent Marktanteil ein. Während der Sperre wurden an den schweizerischen Alpenübergängen bis zu 1'000 zusätzliche Lastwagenfahrten pro Woche verzeichnet.

## **Wirtschaftliche Folgen**

Durch die Sperrung der Rheintalstrecke entstanden bei den Anbietern im Schienengüterverkehr (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Operateure des kombinierten Verkehrs, Bahnspeditionen) einerseits erhebliche Umsatzeinbussen durch den Ausfall von rund 1500 Zügen. Andererseits entstanden Mehrkosten durch die Umleitung von Zügen (längere Einsatz- und Wartezeiten von Lokomotivführern und Fahrzeugen sowie längere Strecken). Diese höheren Produktionskosten konnten nicht oder nur teilweise auf die Kunden überwälzt werden.

Eine Studie, die im Auftrag von zwei Eisenbahn-Verbänden (ERFA und NEE) und einer Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Straße-Schiene (UIRR) erstellt wurde, macht total volkswirtschaftliche Wertschöpfungsverluste von rund 2 Milliarden Euro geltend. Diese Zahlen sind indes mit Vorsicht zu geniessen, da während der Sperre Lagergüter konsumiert wurden und die Wertschöpfung dadurch nur zeitlich verschoben wurde und nicht vollständig ausfiel.

## **Massnahmen zur Vermeidung von Problemen bei künftigen Störungen**

Aufgrund von "Rastatt" haben betroffene Institutionen und Unternehmen verschiedene Verbesserungen aufgegleist, um künftige Störungen besser zu bewältigen. So wurde ein Handbuch für das internationale Störungsmanagement durch die Bahninfrastrukturbetreiber erarbeitet, zusammen mit der EU-Kommission und dem europäischen Verband der Schieneninfrastrukturunternehmen (RailNetEurope). Es handelt sich dabei um einen Notfallmassnahmenplan, der in Zukunft ein möglichst koordiniertes Vorgehen bei Störungen dieser Dimension gewährleisten und den Schaden so gering wie möglich halten soll.

Das Handbuch gibt die Abläufe im Fall einer internationalen Störung vor. Es legt insbesondere fest:

- Definition einer internationalen Störung
- Abläufe und Aufgabenverteilung für die internationale Zusammenarbeit im Störfall
- Überblick über und Prinzipien für die Kapazitätszuteilung auf den Umleitungsstrecken

Ergänzend erstellen die Infrastrukturbetreiber des Korridors Rotterdam-Genua aktuell eine Übersicht zu den Ausweichrouten.

## **Ministererklärung**

Um diese Massnahmen zu unterstützen und um ein klares Zeichen zu setzen, dass derartige Störungen nur mit einem international abgestimmten Vorgehen bewältigt werden können, haben Bundesrätin Doris Leuthard und ihr deutscher Amtskollege Andreas Scheuer die Verkehrsministerien der übrigen Anrainerstaaten der betroffenen Schienengüterverkehrskorridore (Schweiz, Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Niederlande, Belgien, Luxemburg) für den 23. Mai 2018 zu einem Treffen eingeladen, das am Rande des Internationalen Transportforum (ITF) in Leipzig stattfand. Die Minister und Ministeriumsvertreter bekräftigten im Rahmen einer gemeinsamen Erklärung, dass sie die Arbeiten der Infrastrukturbetreiber – insbesondere das Handbuch und die Übersicht zu den Ausweichrouten –

unterstützen. Sie forderten zudem eine rasche Umsetzung und hielten in der Erklärung fest, dass sie bereit sind, Massnahmen auf Gesetzesstufe zu ergreifen bzw. fortzuführen.

Diese Massnahmen haben folgende Ziele:

- Stärkung des grenzüberschreitenden Verkehrs dank gegenseitiger Anerkennung technischer Standards und von Zulassungsverfahren für Lokomotiven
- Verbesserung der Interoperabilität durch Harmonisierung von Zugsicherungssystemen und allgemein standardisierter und flexibleren Produktionsbedingungen
- Schaffung der Rahmenbedingungen für den grenzüberschreitenden Einsatz von Personal, insbesondere der gegenseitigen Anerkennung von Lokführersprachen
- Verbesserte Koordination von Baumassnahmen entlang der Korridore und auf den Ausweichstrecken.

## Anhang: Abbildungen

Abbildung 1: Aufkommensvergleich der wichtigsten Routen 2016-2017 (Quelle: BAV)

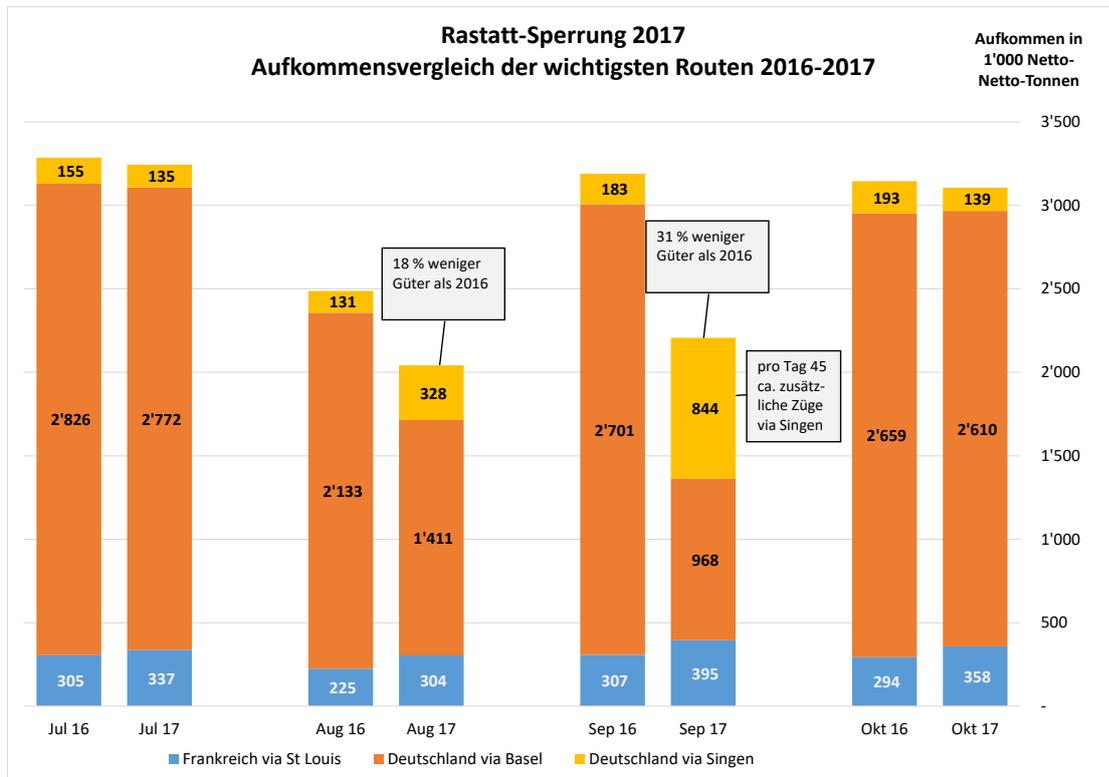


Abbildung 2: Aufkommensvergleich alpenquerender Güterverkehr 2016-2017 (Quelle: BAV)

