



„Rastatt darf nie wieder passieren“

20 Verbände der **Bahnlogistik** bestehen auf politischer Hilfe aus Berlin und Brüssel

Von **Werner Balsen**

Bei den europäischen Unternehmen des Kombinierten Verkehrs (KV) grassiert die nackte Existenzangst. Die Dramatik der Situation nach dem „Rastatt Desaster“ zeigt eine ganzseitige Anzeige in zwei großen überregionalen deutschen Tageszeitungen. UIRR, der KV-Interessenverband in Brüssel, schaltet sie heute zusammen mit 19 anderen Organisationen der Bahnlogistik.

Ein Ausdruck der Verzweiflung. Die Anzeige weist auf einen offenen Brief hin, mit dem die 20 Verbände die schnelle Hilfe der Politik einfordern. Die Bundestagsabgeordneten sollen die aktuellen Nöte des Sektors zur Kenntnis nehmen, bevor sie sich ab heute voll in den Wahlkampf begeben.

Adressiert ist das offene Schreiben der Lobbyisten des Kombinierten Verkehrs, des Speditionssektors und der Eisenbahnfirmen an Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) und EU-Transportkommissarin Violeta Bulc.

Ralf-Charley Schultze, Geschäftsführer der UIRR und eine der treibenden Kräfte hinter dem offenen Brief, verlangt, dass sich „endlich“ die Politik einschaltet. Nur eine politische Task Force auf Ministerienebene sei jetzt noch in der Lage, dem Chaos Herr zu werden, vor dem nach der Sperrung der Oberrheinstrecke zwischen Rastatt und Baden-Baden der Schienengüterverkehr und vor allem der KV stehen.

Für Schultze ist es nicht nachvollziehbar, „warum die Vollspernung nicht durch den schnellen Bau einer behelfsmäßigen einspurigen

Ersatzstrecke“ deutlich habe verkürzt werden können.

In der Task Force, die auch der offene Brief fordert, dürften nicht allein die Ressortchefs aus der Schweiz und Deutschland sitzen. Gebraucht würden mindestens auch die Verkehrsminister aus Österreich und Italien. Denn für den KV sei wegen des erforderlichen Lichttraumprofils (P-400) die Strecke über den Brenner eine der wenigen Möglichkeiten, nach Italien zu gelangen.

Deshalb - heißt es in dem Schreiben weiter - müssten die Lokführerpools auf der Brenner- aber auch auf den anderen Umleitungsstrecken verstärkt werden. Lokpersonal sei für den Güterverkehr freizustellen, um „innerhalb von zwei bis drei Tagen die Umfahrunskapazität von heute 25 auf 50 bis 60 Prozent“ zu erhöhen.

Im Gespräch mit der DVZ hatte Schultze die Politik noch aufgefordert, sich für eine Reduzierung des Personen- zugunsten des Güterverkehrs einzusetzen. So ließen sich sowohl Trassen als auch Fahrpersonal für die Frachtzüge gewinnen. Mehr Slots auf Kosten der Passagierverbindungen seien besonders auf der Brennerstrecke erforderlich, um die dortigen Staus von Zügen des Kombinierten Verkehrs aufzulösen.

Diese Forderung steht explizit nicht mehr in dem offenen Brief. Sie fiel dem Ziel zum Opfer, eine möglichst breite Allianz von Unterzeichnern zu gewinnen. Denn einige der Verbände, darunter das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen, hätten sonst ihre Signatur zurückgezogen.

Auf den Umleitungsstrecken sprechen sich die 20 Verbände für „vereinfachte Betriebsverfahren“ aus. Sie sollen in Abstimmung mit der EU-Agentur für Eisenbahnen bis auf weiteres möglich sein. Weil etwa Lokführer ohne Kenntnisse der französischen Sprache auf der Umleitungsstrecke durch Frankreich nicht fahren dürfen, plädiert Schultze für den Einsatz von Sprachlotsen in den Führerständen: Die müssten dem Lokführer die Hinweise der Fahrdienstleiter übersetzen. So kleine Schritte, mit denen sich viel erreichen ließe, sind für den UIRR-Manager das aktive Krisenmanagement, das die Organisationen einfordern.

Schließlich plädiert der offene Brief dafür, dass die ministerielle Task Force prüfen solle, wie den vom Rastatt-Debakel betroffenen Güterverkehrsunternehmen finanziell geholfen werden könne.

Effiziente Aufarbeitung nötig

Neben dem Krisenmanagement müssten nationale Politiker und EU-Beamte, Korridor-Verwalter und nationale Infrastrukturbetreiber „die größte und folgenreichste Vollsperre des Schienengüterverkehrs der letzten Jahrzehnte“ effizient aufarbeiten. Dazu gehöre die Klärung, ob die schwierigen Bauarbeiten in Rastatt der Verwaltung des Rhein-Alpen-Korridors in Frankfurt am Main bekannt waren und warum sie vor deren Beginn nicht ausreichend Ausweichstrecken definiert hat. Am Ende des Schreibens heißt es: „Rastatt darf nie wieder passieren.“

MEINUNG SEITE 2