

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen Ein Jahr nach Rastatt – ein Handbuch ist zu wenig

Die siebenwöchige Sperrung der Rheintalbahn nach der Tunnelbau-Havarie von Rastatt vor einem Jahr hat die Verwundbarkeit des Systems Schiene gnadenlos offengelegt. Als Reaktion auf „Rastatt“ hat der Verband der Infrastrukturbetreiber, Rail Net Europe (RNE), am 18. Mai 2018 ein „Handbook for International Contingency Management“ nach Konsultation des Marktes verabschiedet.

Das Netzwerk hat das Handbuch mit den im Herbst 2017 formulierten Forderungskatalogen verglichen. In der Anfang August veröffentlichten Analyse 1 wird die im Handbuch beschriebene bessere Vorbereitung auf international relevante Unterbrechungen von Güterverkehrsstrecken begrüßt, aber als nicht ausreichend bewertet. Von den Forderungen der Wettbewerbsbahnen und weiterer Organisationen wurden einige vollständig, andere nur zum Teil und wiederum andere gar nicht berücksichtigt. Auszugsweise werden hier einige Punkte beleuchtet.

Technische Ausstattung fehlt im Handbuch

Voll umgesetzt werden mit dem Handbuch wesentliche Elemente des geforderten Krisenmanagementplans. Erstmals wird die multilaterale Zusam-



menarbeit im Falle von Blockaden von international relevanten Strecken geregelt. Die geforderten vordefinierten Umleitungsstrecken für Eisenbahn-

korridore finden sich zwar auch im Handbuch wieder und sollen durch Störfallszenarien für besonders sensible Korridorabschnitte ergänzt werden. Es sollen lediglich die Infrastrukturdaten der vorhandenen Umleiterstrecken wie Längen- und Gewichtsbeschränkungen veröffentlicht werden, sodass unzulängliche technische Ausstattungen weiterhin die bestimmenden und für die EVU erhebliche finanzielle Mehrbelastungen verursachenden Infrastrukturhemmnisse bleiben werden.

Die Forderung nach einer einheitlichen Fahrersprache ist im Handbuch zwar nicht erwähnt, dennoch wird auf die Entscheidung von RNE im Dezember 2017 hingewiesen, wonach wenigstens in den Infrastrukturbetriebszentralen pro Schicht künftig mindestens ein englischsprachiger Mitarbeiter beziehungsweise eine englischsprachige Mitarbeiterin anwesend sein muss.

Kein Notfallfonds

Auch eine starke Betriebszentrale für jeden transeuropäischen Schienengüterverkehrskorridor ist nicht vorgesehen, dafür aber die Standardisierung

der Zusammenarbeit der nationalen Betriebszentralen im Störfall. Weiterhin bleiben Forderungen der EVU über das Handbuch hinaus bestehen. So wird die Einrichtung eines Notfallfonds nicht erwähnt, auf den Umleiterstrecken ist keine bindende Priorisierung des Güterverkehrs vor dem verlagerbaren Personenverkehr vorgesehen und die durch Zugumleitung direkt entstehenden Kosten wie etwa zusätzliche Infrastrukturentgelte werden nicht von den Infrastrukturbetreibern übernommen. Einige Forderungen sind mit dem Instrument des Handbuchs nicht auf den Weg zu bringen, so etwa Maßnahmen zur Stärkung der Interoperabilität wie ETCS, eine internationale Koordination von Arbeiten an der Infrastruktur (wenn auch im ebenfalls freiwillig zu befolgenden RNE-Projekt „TCR-

Guidelines“ thematisiert) und Forderungen an die nationalen Verkehrsministerien, die Bereitstellung von Finanzmitteln für die Infrastruktur beziehungsweise die Durchführung von Baumaßnahmen schon 48 Monate im Voraus bekannt zu geben.

Keine rechtliche Bindung

Das Handbuch hat keine unmittelbare rechtliche Bindungswirkung. Die Erfahrungen der Verkehrsunternehmen zeigen, dass bislang notwendige Regelungen zur Kooperation und Koordination durch nicht bindende Vereinbarungen der EIU nur sehr langsam umgesetzt wurden. Die Wettbewerbsbahnen beobachten die Umsetzung der einheitlichen Regelungen aus dem Handbuch sehr genau und hoffen, dass die Umsetzung in die Praxis ohne gesetzgeberischen Zwang kurzfristig erfolgt.

Zusammenfassend kann das Handbuch als sinnvolle Verbesserung beim Abbau der Koordinationsdefizite im Falle einer Störung gesehen werden – wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen von den einzelnen Infrastrukturbetreibern wirklich umgesetzt werden. Das Handbuch trägt leider nicht zur Vermeidung ähnlicher Störfälle bei und klammert auch weitere naheliegende Systemverbesserungen aus.

*Hubertus Wester-Ebbinghaus
Peter Westenberger*

Das Handbuch ist einsehbar und herunterladbar unter www.rne.eu/rneinhalt/uploads/International_Contingency_Management_Handbook_final_v1.5.pdf

Weiteres auch unter: www.netzwerk-bahnen.de/rastatt/handbuch

ANZEIGE

Steuern, stellen, sichern.



TITELBLATT: RAIL NET EUROPE (RNE)

Scheidt & Bachmann – innovative Sicherheitstechnologie seit 1872.

- Betriebsleittechnik
- Stellwerkstechnik
- Bahnübergangstechnik

ANZEIGE

Rechtsseminare für den Schienengüterverkehr Rechtliche Grundlagen für den Eisenbahnbetrieb

- Beteiligte Akteure im Eisenbahnbetrieb - Zulassung und Verantwortung
- Eisenbahnverkehrsunternehmen/Halter von Eisenbahnfahrzeugen/ECM/Hersteller
- Am 13. November 2018 im Schlosshotel Schkopau

Rechtliche Grundlagen für die Gestaltung von Bahntransporten

- Vertragsgestaltung und Haftung der Beteiligten an Bahntransporten
- Vereinbarung über Warenlieferung/Frachtvertrag (HGB+CIM)/Lagervertrag/Speditionsvertrag
- Subunternehmer/Wagenmanagement/Bedienungsvereinbarungen/Schnittstellen
- Am 14. November 2018 im Schlosshotel Schkopau

Anmeldung und Information
www.schienen-verkehr.de

BSL Ralf Jentges
Rechtsanwalt und Unternehmensberater
we can rail

Lindenring 16
06618 Naumburg
Tel: 03445 6596587
Ralf.Jentges@schienen-verkehr.de

Systeme für Signaltechnik www.scheidt-bachmann.de

SCHEIDT & BACHMANN