

Empfehlungen zur Sicherung und Stärkung des leistungsfähigen Schienengüterverkehrs in der Corona-Krise

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) ruft Politik und Krisenstäbe vor dem Hintergrund der Corona-Krise auf, bei allen Entscheidungen, die den Schienengüterverkehr berühren, mit Umsicht zu agieren.

Der Schienengüterverkehr (SGV) zeichnet sich dadurch aus, dass hier wenige Menschen große Gütermengen bewegen und damit das großräumige Übertragungsrisiko im Vergleich zum Straßengüterverkehr deutlich geringer ist. Zum Beispiel kann ein einzelner Lokführer mit einem Zug des Kombinierten Verkehrs bis zu 40 Lkw-Sattelaufleger befördern, ohne dass die Lkw-Fahrer quer durch Europa fahren.

Während sich im Straßengüterverkehr die Verfügbarkeit von Fahrern zu einem bestimmenden Problem entwickeln könnte, kann der Schienengüterverkehr unter Umständen mehr leisten. Bei den NEE-Mitgliedern machen sich erste Anzeichen rückläufiger Ladungsmengen vor allem aus den Seehäfen bemerkbar, die ihren Grund in den Produktionseinschränkungen in China haben. Es ist davon auszugehen, dass mehr oder minder drastische Maßnahmen, die die industrielle Produktion hierzulande wie auch in anderen Ländern drosseln, die Auslastung im Schienengüterverkehr verringern werden.

Aus diesen beiden Gründen sollte der Schienengüterverkehr daher als Rückgrat der großräumigen Warenversorgung in der Corona-Krise betrachtet und durch gezielte Maßnahmen gestärkt und von unbeabsichtigten oder unnötigen Restriktionen verschont werden.

Das NEE empfiehlt Politik, Krisenstäben und Gesundheitsbehörden im Einzelnen:

Quarantäne für Eisenbahner vermeiden

Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollte unbedingt vermieden werden, dass nicht erkrankte Mitarbeiter vorbeugend in Quarantäne genommen werden, sondern unter ansteckungsvermeidenden Bedingungen in den Unternehmen weiter eingesetzt werden können. Das NEE hat seinen Mitgliedsunternehmen schon am 5. März 2020 einen Katalog von Empfehlungen an die Hand gegeben, wie sie Ansteckungen unter den Mitarbeitern wirksam vorbeugen können.

Anlasslose Quarantänen auch im grenzüberschreitenden Verkehr verhindern

Durch nationale Einreisebeschränkungen könnte der Fall auftreten, dass Triebfahrzeugführer bei Grenzübertreten festgesetzt oder in Quarantäne genommen werden müssten. Als Konsequenz würden die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ihre Züge nicht mehr grenzüberschreitend fahren. Es muss daher gewährleistet werden, dass Triebfahrzeugführer vom Zielbahnhof hinter der Grenze jeweils unmittelbar durch das Fahren anderer Züge, Mitfahrten oder mittels Taxi/Bus/sonstige Shuttles wieder in das Ausgangsland zurückkehren können, um die faktische Einstellung des internationalen Güterverkehrs zu verhindern. Wir regen an, dass Triebfahrzeugführern eine entsprechende Bescheinigung ausgestellt wird, die eine Ausnahme von etwaigen Beschränkungen der Bewegungsfreiheit und Freizügigkeit auch in den kommenden Wochen und Monaten sicherstellt.

Personal verfügbar machen - Kinderbetreuung sicherstellen

Bei allen Entscheidungen darüber, ob Schulen und Kitas geschlossen werden, muss eine Notbetreuung der Kinder von Mitarbeitern auch des Schienengüterverkehrs und der Schienennetzbetreiber sichergestellt werden. Es dürfen nicht durch Unachtsamkeit dem Schienengüterverkehr einsatzfähige Personale dadurch entzogen werden, dass sie zu Hause ungeplant ihre Kinder betreuen müssen. Eben wegen der hohen Leistungsfähigkeit der Schiene zählt jede(r) einzelne Mitarbeiter(in).

Flexibilität beim Personaleinsatz erhöhen – zulässige Lenkzeiten effizient ausnutzen

Falls die Nachfrage nach Schienengüterverkehr im Zuge der Krise die zuletzt gefahrenen Leistungen übersteigen würde, könnte mit einigen Maßnahmen der bereits ohnehin existente Personalmangel bei Eisenbahnverkehrsunternehmen wie auch bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen gelindert werden:

- Vorbehaltlich einer vertieften Prüfung könnten die Regeln zur maximalen täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit und zur Arbeitnehmerüberlassung (zwecks intensiverer Kooperation zwischen den EVU) befristet an den zusätzlichen Bedarf angepasst werden. Eine Lockerung der Vorschriften könnte übergangsweise andere Schichtmodelle ermöglichen.
- Für den Fall von rückläufigen Leistungen im Personenverkehr könnten freiwerdende Personalkapazitäten teilweise für weitere Verlagerungen von Güterverkehren auf die Schiene genutzt werden.
- Da allerdings der Schienenpersonenfern- und -Nahverkehr auch intensiv von Triebfahrzeugführer(inne)n für An- und Abreisen von/zu ihren Einsatzorten genutzt wird, sollte auch aus diesem Grund das Angebot im Personenverkehr nicht zu stark verringert werden.
- Sollten Personenverkehre auf der Schiene gänzlich eingestellt werden, so dass auf Taxi/Busse/Shuttle oder Privat-Pkw ausgewichen werden muss, wäre es sinnvoll, dies arbeitszeitrechtlich zu flankieren, da Pkw-Fahren nach aktueller Rechtslage als Arbeitszeit gilt. Ggf. sollten Poollösungen für eine bessere Erreichbarkeit von Wechsellösungen der Triebfahrzeugführer – z.B. Taxi oder Poolautos – gefördert und gegen etwaige kartellrechtliche Bedenken abgesichert werden.
- Schließlich sollten zwecks Zeitersparnis Grenzkontrollen möglichst entfallen und EBA-Kontrollen auf das absolut notwendige Minimum beschränkt bzw. so ausgestaltet werden, dass Züge nicht außerplanmäßig an- und aufgehalten werden.

Funktionieren der Infrastruktur sicherstellen

Für den Eisenbahnbetrieb ist – anders als im Straßengüterverkehr – das lückenlose Funktionieren der infrastrukturseitigen Steuerung wie zum Beispiel Betriebszentralen, Stellwerke, aber auch Entstörung zwingend erforderlich. Dies muss mit den Infrastrukturbetreibern, insbesondere DB Netz, aber auch Häfen, Gleisanschlüssen und Terminals sichergestellt werden.

- Im Einzelfall sind die Besetzungszeiten von Stellwerken ohne Zusatzkosten für die EVU auszuweiten, wenn dies unter veränderten verkehrlichen Bedingungen notwendig ist.
- Die Baustellenplanung auf güterverkehrsrelevanten Strecken sollte – auch unter der Annahme rückläufiger Personenverkehrsfahrten – überprüft werden.
- Der Infrastrukturbetreiber sollte gebeten und ggf. dabei unterstützt werden, Abstellkapazitäten für dringend benötigte Verkehre freizugeben, selbst wenn diese für aktuell nicht dringliche Nutzungen vermietet sind.
- Weiterhin muss durch freiwillige Kulanz oder gesetzliche Vorschrift gewährleistet werden, dass der Infrastrukturbetreiber befristet auf Stornierungsentgelte für Trassenbuchungen verzichtet, um die notwendige Flexibilität unter den besonderen Bedingungen nicht zu behindern.

Betriebliche Vorschriften flexibilisieren

Betriebliche Vorschriften, zum Beispiel zur Strecken- und Baureihenkenntnis und zur Überlassung von Triebfahrzeugen zwischen EVU, sollten kurzfristig überprüft werden. Manche Vorschriften behindern einen effizienteren Betrieb und können ggf. zeitweise ausgesetzt werden, ohne die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zu beeinträchtigen. Außerdem kann der Dokumentenfluss erleichtert werden, indem elektronische Daten von allen Akteuren akzeptiert werden. Dies senkt den Aufwand und verringert die physischen Kontakte zwischen den beteiligten Personalern.

DB-Einzelwagenverkehr öffnen

Schließlich sollte geprüft werden, ob sich durch eine stärkere Öffnung des DB-Einzelwagenverkehrs für Kooperationen und eine Einstellung von Wagen auch durch Dritte Bahnunternehmen zumindest befristet vorhandene Personal- und Trassenkapazitäten effizienter nutzen lassen und so die regionale Bedienung mit Schienengüterverkehr verbessert werden kann.

Terminalöffnungszeiten ausweiten

Der 24-Stunden-Betrieb an sieben Wochentagen von Terminals des Kombinierten Verkehrs Straße/Schiene sollte flächendeckend sichergestellt werden, um die Kapazitäten zu erhöhen und besser auszulasten. Nach unserer Auffassung stehen dem keine gesetzlichen Vorschriften grundsätzlich entgegen - der Bund sollte daher auf die Terminalbetreiber entsprechend einwirken.

Zuschüsse für Kombinierten Verkehr prüfen

Eine gezielte und auf den Zeitraum der Krise beschränkte Förderung von ansonsten häufig unwirtschaftlichen nationalen KV-Transporten kann zusätzliche Transportleistungen im Inland ermöglichen und dazu beitragen, den vermutlich ebenfalls von Personalknappheit gefährdeten Straßengüterverkehr von wenig personaleffizienten Fernverkehren zu entlasten.

Wirtschaftliche Hilfen mit Augenmaß, effizient und diskriminierungsfrei gewähren

Unter der Annahme, dass sich die Auslastung der Unternehmen im Schienengüterverkehr verringert, sind die bereits von der Bundesregierung auf den Weg gebrachten Erleichterungen beim Kurzarbeitergeld und ähnliche unterschiedslos für geschwächte Unternehmen wirkende Maßnahmen wie Steuerstundungen, Liquiditätshilfen und zinslose Darlehen sinnvoll und richtig.

Sollten zusätzliche Transporte auf die Schiene verlagert werden, weil sich die Leistungsfähigkeit des Straßengüterverkehrs drastisch verschlechtert, und Sprungkosten zur Bewältigung der Krise nur moderat ausfallen, könnte möglicherweise auf finanzielle Hilfen verzichtet werden.

In diesem Kontext muss allerdings in aller Deutlichkeit darauf hingewiesen werden, dass jegliche finanzielle Unterstützung den Wettbewerb sowohl zwischen den Verkehrsmitteln als auch innerhalb des Eisenbahnsektors nicht verzerren darf, sondern nur eine spezifische Corona-bezogene Belastung einzelner Unternehmen zeitbeschränkt (teil-) kompensieren sollte.