

## **Felssturz im Rheintal – Jetzt noch größere Schäden verhindern! Deutsche Bahn AG ist mit Netzmanagement nach größeren Störfällen überfordert**

(Berlin, 24. März 2021) Vor neun Tagen begrub eine Gesteinslawine bei Kestert im Mittelrheintal südlich von Koblenz die beiden rechtsrheinisch verlaufenden Schienenstränge des Europäischen Güterverkehrskorridors Rhine-Alpine. Die Strecke ist das Herzstück der systemrelevanten Verkehre für Industrie und Handel zwischen Norditalien, der Schweiz, Deutschland, den Niederlanden und Belgien. Frühestens rund um Ostern sollen aktuellen Prognosen der DB Netz AG zufolge dort wieder Züge rollen, Umleitungen sind keine wirkliche Lösung.

Scharfe Kritik am Umgang mit dieser Störung übt das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) und fordert von den DB-Spitzenmanagern mehr „Aufmerksamkeit und Aktion“. Sven Flore, stellvertretender Vorsitzender des Verbandes: „Zum Glück wurde durch den großen Hangrutsch niemand verletzt. Im Moment hoffen wir, dass bei den Aufräumarbeiten maximaler Druck auf dem Kessel ist. Zum Haareraufen ist allerdings das Verkehrsmanagement der DB Netz AG.“ Exakt geplante Pendelzüge zwischen Nordseehäfen und den Industriestandorten in Norditalien, der Schweiz und Süddeutschland lässt der Infrastrukturbetreiber seit Tagen in steigendem Maße über Siegen, Saarbrücken oder gar Kassel an Kestert vorbeifahren. Die bis zu 300 Kilometer längeren Fahrten pulverisieren die abgestimmte Planung der Bahnunternehmen für Personale, Loks, Terminals und Werkstattaufenthalte und lösen einen Dominoeffekt verspäteter Abfahrten aus. Von Tag zu Tag werden die Reserven knapper, so dass die Güterbahnen nun Alarm schlagen. Sie fragen nach dem „Incident Manager“, der seit 2018 bei Netzstörungen mit internationalen Wirkungen und mehr als drei Tagen Dauer aktiv werden muss.

Vor allem sind die Unternehmen aber verwundert und verärgert, dass die DB in dieser Situation das Naheliegendste nicht angeht: nämlich den Güterverkehr zwischen Mainz/Wiesbaden und Koblenz auf die unbeschädigte linke Rheinstrecke zu bringen und dort mit Vorrang fahren zu lassen. Flore: „Die Strecke, auf der im Normalfall der kleinere Teil des Güterverkehrs abgewickelt wird, sollte einen Notfahrplan bekommen.“ Sollte die Streckenkapazität ausgereizt sein, können einige Nahverkehrszüge durch Busse ersetzt werden. Vor allem das unverdrossen weiterhin gefahrene Programm von drei ICE/IC-Zügen pro zwei Stunden und Richtung kann im Lockdown ohne große Schäden befristet eingeschränkt werden. Die Geschwindigkeit der verbleibenden Fernzüge kann zur Kapazitätsschonung an die der Güterzüge und der weiter verkehrenden Nahverkehrszüge angepasst werden.

Die Güterbahnen befürchten einen Vertrauensverlust der industriellen Verlager nicht nur auf diesem internationalen Bahnkorridor, der das stärkste Schienengüterverkehrsaufkommen in Europa aufweist. Im alpenquerenden Güterverkehr zwischen Nordeuropa und Italien via Schweiz haben die Güterbahnen 70 Prozent Marktanteil, der Lkw nur 30 Prozent. Damit haben Sie die üblichen Verhältnisse in Deutschland – 70 Lkw, 20 Schiene - auf den Kopf gestellt, aber eben auch eine große Verantwortung für die Versorgung der Wirtschaft. Würden die Waren von der Schiene wieder auf LKW verlagert, untergräbt dies den Europäischen «Green Deal».

Flore sagt: „Wir haben erneut nicht den Eindruck, dass der Umgang mit Störungen die notwendige Aufmerksamkeit bei der DB Netz genießt, also Chefsache ist. Das beginnt mit dem chaotischen Management, das unsere Unternehmen jetzt wieder erleben mussten und müssen.“ Zu wenig Informationen zur Lage, keine belastbaren

Prognosen zur Störungsdauer und kein klares Konzept, mangelnde telefonische Erreichbarkeit, erratische Fahrpläne für einzelne Züge, immer mehr statt weniger großräumige Umleitungen, Abwehr gegenüber Optimierungsvorschlägen der Bahnunternehmen. Flore weiter: „Ohne den Fahrplan von DB Netz kann das Bahnunternehmen keine Ressourcenplanung machen und erst recht seinen Zug nicht abfahren lassen – die Güterbahnen fühlen sich in dieser Situation wieder einmal ausgeliefert und schlecht beraten.“ Auch insgesamt sind die Güterbahnen durch das unzureichende Großstörungskonzept des Infrastrukturbetreibers DB Netz wundgescheuert. Streckensperrungen durch Stürme, Winterwetter, Überflutungen oder auch unfallbedingte Störungen wie beim Tunnelbau in Rastatt (2017), dem Brückeneinsturz in Auggen (2019) oder der Entgleisung in Niederlahnstein (2020) müssen wo möglich vermieden, vor allem aber die Folgen unvermeidbarer Störungen minimiert werden. Die reflexartige Vorgehensweise der DB Netz AG, im Störfall als einzigen „Plan B“ für den Güterverkehr weiträumige Umfahrungen vorzusehen, wird der Herausforderung nicht gerecht. Abgesehen von platzenden Ressourcenplanungen sowie hohen Zusatzkosten für Personal, Energie und Fahrzeuge führen die Infrastrukturparameter abseits der gut ausgebauten Hauptkorridore schnell dazu, dass Züge gekürzt werden müssten und streckenkundige Triebfahrzeugführer:innen fehlen. Das macht die teils wochenlangen Umleitungen zu einer für die Güterbahnen noch kostentreibenderen und für die Kunden enttäuschenden Scheinlösung.



Der Europäische Güterverkehrskorridor Rhine-Alpine zwischen den Niederlanden/Belgien und Italien verläuft entlang des Rheintals durch Deutschland und anschließend durch die Schweiz. Zum größten Teil sind zwei Strecken bzw. vier Gleise regelmäßig befahrbar. Viele dort planmäßig verkehrende Züge sollen nach der Sperrung der rechtsrheinischen Strecke bei Kestert nun nach den neuen Fahrplänen der DB Netz AG über eine der drei weiträumigen Umleitungen verkehren, statt so weit wie irgend möglich über die parallel verlaufende linksrheinische Strecke geführt zu werden.

Hinweis: der Abdruck der Karte ist unter Angabe der Quelle «NEE» zulässig.

Pressekontakt: Peter Westenberger, mobil: + 49 170 485 486 4, E-Mail: [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)