



## Themendienst

### Lehren aus Rastatt

#### **Verbessertes Krisenmanagement und grenzüberschreitende Kommunikation • Schlichtung dauert weiter an**

(Frankfurt, August 2018) Die Deutsche Bahn hat Lehren aus dem Vorfall in Rastatt und der Streckensperrung gezogen. Interne Prozesse wurden überprüft und angepasst. Die wichtigste Erkenntnis: Störfälle mit internationalen Auswirkungen lassen sich nur im engen Schulterschluss effektiv managen. Daher ist die DB in den vergangenen Monaten auch intensiv mit der Branche im Gespräch und hat klare Prozesse und eine schnellere Kommunikation vereinbart.

Frank Sennhenn, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG: „Wir haben aus Rastatt gelernt und uns auf die Fahne geschrieben: Da werden wir besser! Wichtig ist aber auch, dass sich nur zusammen Störfälle mit internationalen Auswirkungen ordentlich managen lassen. Erst jüngst haben wir international einheitliche Abläufe und einen schnellen Austausch im Ernstfall vereinbart. Das ist ein wichtiger Schritt hin zu unserem gemeinsamen Ziel, die Schiene zu stärken!“

#### **International einheitliche Prozesse und bessere Kommunikation im Ereignisfall: Handbuch für internationales Störfallmanagement**

Die Sperrung der Rheintalbahn bei Rastatt vom 12. August bis zum 2. Oktober 2017 hat vor allem auch die Logistikkette auf der Schiene getroffen. Gemeinsam mit der Branche setzt sich die Deutsche Bahn seitdem für ein besseres und international abgestimmtes Störfallmanagement ein. Nach der Streckensperrung beschloss der Sektor die Erfahrungen aus Rastatt zu nutzen. Über Umfragen, Workshops und Gespräche holte die Deutsche Bahn ein umfangreiches Feedback ein. Erfahrungen und Verbesserungsvorschläge von Güterbahnen, Behörden, intermodalen Operateuren, Terminals und weiteren Betroffenen wurden gesammelt und ausgewertet. Deutsche Bahn, Schweizer Bundesbahnen (SBB) und die Beteiligten entlang des Schienengüterverkehrskorridors Rhein-Alpen erarbeiteten daraus einen Leitfaden, wie sich der Sektor auf künftige Großstörungen mit internationaler Dimension vorbereiten muss. Daraus ist das „Handbuch für internationales Störfallmanagement“ entstanden, welches auf der Generalversammlung des Verbands der Europäischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (RNE) im Mai 2018 angenommen wurde. Weitere Branchenverbände und hochrangige EU-Gremien haben das Handbuch gutgeheißen und anerkannt.

Das „Handbuch für internationales Störfallmanagement“ beschreibt Standards und Prozesse, die helfen sollen, im Falle einer internationalen Störung Güter- und Personenverkehre schnell und zuverlässig fortzuführen. Das Handbuch beschreibt detailliert:

- woran eine international relevante Störung zu erkennen ist,
- den Prozess für das internationale Business Continuity Management,
- die für die internationale Kooperation erforderlichen Rollen und Ansprechpartner,
- wer zu kontaktieren ist,
- vordefinierte Abläufe und Best Practices.

Regelmäßige Simulationen und Besprechungen helfen künftig dabei, die Abläufe zu proben und kontinuierlich zu verbessern. Eine erste „Krisenübung“ wurde im Juli durchgeführt, eine weitere steht für September an.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG  
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher



Maja Weighold  
Sprecherin Netz  
Tel. +49 (0) 69 265-32000  
presse@deutschebahn.com  
www.deutschebahn.com/presse  
twitter.com/DB\_Presse



## Themendienst

### **Schnelle Alternativen: Definierte Umleiterstrecken für relevante Güterstrecken**

Das Handbuch beschreibt Prozesse für eine bessere Koordination und Kommunikation unter den europäischen Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ein weiteres Learning aus Rastatt: Relevante Güterverkehrsrelationen benötigen definierte Umleitungsstrecken. Nur so können sich die Transporteure auf Alternativrouten vorbereiten und im Störfall schnell handeln. Für den Korridor Rhein-Alpen, der als Modellkorridor für die Maßnahmen gilt, wurde ein umfangreiches Umleiterkonzept erstellt und im Juli 2018 an die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Kommentierung verschickt.

Die Umleitungsübersicht erfüllt folgende Zwecke:

- Sie ermöglicht Eisenbahnverkehrsunternehmen, sich auf Umleitungen im Störfall vorzubereiten.
- Sie ermöglicht den Rückgriff der Infrastrukturbetreiber auf vorbereitete Umleitungsoptionen und Dispositionsszenarien, um die Folgen einer Störung möglichst gering zu halten.
- Sie ermöglicht die schnelle Inkraftsetzung von Entlastungsmaßnahmen, da alle Streckenparameter und andere Anforderungen bekannt sind.

Darüber hinaus werden Überlegungen angestellt, wie mit Hilfe von baulichen Maßnahmen weitere Alternativen für relevante Strecken ausgebaut werden können.

### **Spannungsfeld „Fahren und Bauen“: Der „Runde Tisch Baustellenmanagement“**

Auch im Kontext „Fahren und Bauen“ hat es in den letzten Monaten Ergebnisse gegeben. Der Runde Tisch Baustellenmanagement ist eine gemeinsame Initiative des Eisenbahnsektors, mit dem Ziel, Maßnahmen für mehr Verkehr, bessere Qualität und Zuverlässigkeit zu entwickeln – im Kontext dringend notwendiger Modernisierungen des deutschen Schienennetzes. Die Teilnehmer des „Runden Tisches Baustellenmanagement“ vereinbarten vier Bausteine zur Verbesserung der Bauplanung. Sie beinhalten Vereinbarungen zwischen Bund und DB Netz AG zum kundenorientierten Bauen, ein Anreizsystem zwischen der DB Netz AG und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), eine bessere Risikoverteilung zwischen Aufgabenträgern und EVU sowie die Optimierung von Bauprozessen und Baukommunikation. Dem Runden Tisch gehören Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fern-, Nah- und Güterverkehrs, Aufgabenträger im Nahverkehr, die wichtigsten Branchenverbände und die DB Netz AG an.

Auch auf europäischer Ebene wurden im Rahmen einer EU-Verordnung jüngst einheitliche Prozesse und Informationswege für das nationale und internationale Baustellenmanagement festgelegt.

### **Einheitliches System für ganz Europa: ETCS für grenzüberschreitende Mobilität**

Die Digitale Schiene Deutschland wird künftig mehr Leistung, mehr Qualität und mehr Effizienz für die Bahninfrastruktur bringen. Unabhängig von den Ereignissen in Rastatt arbeitet die DB gemeinsam mit dem Bund an der Umsetzung des Programms. Ziel ist es, mit einem einheitlichen, digitalen System 20 Prozent mehr Kapazitäten im Eisenbahnnetz zu schaffen. Dabei ist ETCS (European Train Control System) das Herzstück der Digitalen Schiene. Es ist ein europaweit einheitliches Leit- und Sicherungssystem für die Eisenbahn. Es soll in ganz Europa eingeführt werden, um den grenzüberschreitenden Zugverkehr zu vereinheitlichen und damit zu vereinfachen. Die Ausrüstung wichtiger europäischer Korridore steht dabei auch im Fokus. So wird im Großprojekt Korridor A der transeuropäische Rhein-Alpen-Korridor auf rund 1.600 Streckenkilometern mit ETCS ausgerüstet. Er ist eine der meistbefahrenen Verkehrsachsen

Herausgeber: Deutsche Bahn AG  
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher



Maja Weihgold  
Sprecherin Netz  
Tel. +49 (0) 69 265-32000  
presse@deutschebahn.com  
www.deutschebahn.com/presse  
twitter.com/DB\_Presse



## Themendienst

Europas und verläuft vom niederländischen Seehafen Rotterdam über Holland, Deutschland, die Schweiz, durch den neuen Gotthard Tunnel und Italien bis zum Seehafen Genua. Auch wichtige Ausweichstrecken, wie von Krefeld/Köln über Viersen in die Niederlande werden im Zuge des Großprojektes gleich mit ausgerüstet.

Damit sorgt die Digitale Schiene nicht nur in Deutschland für einen sicheren und effizienteren Bahnbetrieb, sondern auch für die Interoperabilität über die Grenzen in ganz Europa hinweg.

### **Besseres Verständnis: Englischsprachige Ansprechpartner in den Netzleitzentralen**

In Europa gelten für den Eisenbahnbetrieb nicht nur unterschiedliche Richtlinien und Regeln. Während der Zusammenarbeit bei Rastatt wurde auch die Sprachbarriere zur Herausforderung. Vor allem die betriebliche Zusammenarbeit zwischen den europäischen Partnern soll in diesem Punkt verbessert werden. Es wurde vereinbart, dass in Zukunft in den Netzleitzentralen der Infrastrukturanbieter pro Schicht ein englischsprachige/r Mitarbeiter/in anwesend sein soll.

### **Schlichtungsverfahren zur Ursachenklärung dauert an: Kulanzzahlungen und Kostenregelungen**

Aktuell läuft das zwischen der DB und der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt vereinbarte Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen des Schadens beim Tunnelvortrieb im August 2017. Zur Klärung der Schadensursachen sind weitere umfangreiche Erkundungen erforderlich. Die ARGE Tunnel Rastatt führt zusammen mit der Deutschen Bahn seit Mitte Mai ein Bohrprogramm zur vertiefenden Erkundung des Baugrundes durch. Im Bereich der Schadensstelle und in dessen Umfeld wird der Baugrund mithilfe von Bohrgeräten untersucht. Die Arbeiten umfassen insgesamt rund 60 Bohrungen, einige davon werden zu Grundwassermessstellen ausgebaut. Parallel werden die Ergebnisse ausgewertet. Sie sollen weitere Hinweise über die Ursachen der Havarie liefern. Forderungen von Transporteuren können erst nach Feststellung der Ursache und Nachweis des entstandenen Schadens geklärt werden.

Unabhängig davon hat die DB Netz AG im vergangenen Jahr bereits im Zuge der Kulanz folgende Regelungen angewandt:

- Bei Umleitungen galt das so genannt „Günstigerprinzip“. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen bezahlen die Trasse, die am günstigsten gewesen wäre - auch wenn die Umleitung höhere Kosten mit sich gebracht hätte.
- Stornierungsgebühren für Trassen und die Nutzung von Serviceeinrichtungen wurden erlassen.
- Wer seine Trasse „ändern“ wollte, musste keine Änderungskosten bezahlen.
- Wer auf der Umleitung Serviceeinrichtungen (Bahnhöfe, etc.) nutzen muss, bekam diese nicht in Rechnung gestellt.
- Die Kosten für den Einsatz der sechs Diesel-Schlepploks für die Güterumleitungsstrecke Tübingen-Horb hat die DB Netz AG übernommen ebenso wie:
- Die Kosten für den notwendigen Bus-Notverkehr.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG  
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher



Maja Weighold  
Sprecherin Netz  
Tel. +49 (0) 69 265-32000  
[presse@deutschebahn.com](mailto:presse@deutschebahn.com)  
[www.deutschebahn.com/presse](http://www.deutschebahn.com/presse)  
[twitter.com/DB\\_Presse](https://twitter.com/DB_Presse)