

**an die Mitgliedsfirmen  
Groupement Fer  
SPEDLOGSWISS**

Basel, 18. September 2017

## **Das "Rastatt-Desaster" und seine Folgen**

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 12. August 2017 ereignete sich der Baustellenunfall auf der Bahnstrecke bei in Rastatt. Ein Ereignis, das die Rheintalstrecke als Hauptverkehrsachse des Nord-Süd – Verkehrs lahmlegte und dessen effektive Tragweite nur schrittweise in den folgenden Tagen bekannt wurde.

Vor dem Ereignis verkehrten bis zu 120 Züge des kombinierten und 80 Züge des konventionellen Verkehrs pro Tag auf dieser Strecke. Ein Zug des kombinierten Verkehrs befördert im Durchschnitt 80 TEU. Somit fehlt allein im kombinierten Verkehr auf einen Schlag die Transportkapazität von bis zu 10'000 TEU pro Tag auf diesem wichtigen Nord-Süd-Nord Korridor!

Schnell wurden als Lösung «Ausweichrouten» über das Elsass oder andere deutsche Bahnstrecken herungereicht. Es entstand in der ersten Phase der Eindruck, die Züge können einfach «auf Knopfdruck» umgeleitet werden.

Fakt ist vier Wochen nach dem Ereignis: Der Umleitungsverkehr für kombinierte Verkehre, dem mengenmässig stärksten Segment, erreicht nur einen kleinen Teil des Normalvolumens. Baustellen auf den Umleitungsrouten, fehlende Trassen, fehlende Lokomotiven und fehlende Lokführer mit den erforderlichen Strecken- und Sprachkenntnissen verunmöglichen effiziente Ersatzlösungen.

Die Gründe dafür sind bekannt: Netzbetreiber und die im freien Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sehen sich veranlasst, ihre Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Sie tun dies, indem sie die Anzahl der Lokomotiven und der Lokführer auf das minimalste Bedürfnis des Marktes reduzieren. Reservekapazitäten finden keinen Platz mehr.

Die Operateure suchen weiterhin mit maximaler Anstrengungen nach Alternativen, zusätzlichen Kapazitäten und Trassen. Das Groupement Fer steht in laufendem Kontakt mit

den GF-Operateuren. Es werden Ersatzlösungen diskutiert, dabei muss aber zur Kenntnis genommen werden, dass diese aus den erwähnten Gründen stark limitiert sind. Parallel dazu wird laufend über die aktuellen Entwicklungen informiert.

SPEDLOGSWISS hat zusammen mit dem Cargo Forum Schweiz an beil. offenen Brief an die zuständigen und betroffenen Ministerien mitgewirkt, um den politischen Behörden zu veranschaulichen, was die Wirtschaft von ihnen erwartet.

Die Gesamtsituation ist derzeit äusserst volatil. Auch in der Binnenschifffahrt kommt es infolge der hohen Mengen zu Kapazitätsengpässen in den Terminals, die inzwischen rund um die Uhr arbeiten.

Alle Akteure der Transportkette arbeiten mit maximalen Anstrengungen an einer Verbesserung der Situation, um Demurrage- und Detentionkosten durch lange Liegezeiten in den Seehäfen und in den Binnenterminals sowie die Wartezeiten im Strassenvor- und -nachlauf zu den Binnenterminals gering zu halten. Diese Kosten, die in der Regel zu Lasten der Ware gehen, lassen sich aus den genannten Gründen in vielen Fällen leider nicht vermeiden.

Nach aktuellem Informationsstand soll die Rheintalstrecke am Montag, 2. Oktober 2017, wieder geöffnet werden. Bis zur Rückkehr zum fahrplanmässigen Regelbetrieb kann es nach Aussagen der Operateure einige Tage dauern.

Freundliche Grüsse



Peter Bösch  
Präsident  
**Groupement Fer**



Thomas Schwarzenbach  
Direktor  
**SPEDLOGSWISS**