

Von der aktuellen Sperrung der Rheintal-Bahnstrecke in Rastatt (D), der wichtigsten Zubringerlinie zu den Schweizer NEAT-Verbindungen, ist nebst der Schiene auch das Transportgewerbe auf der Strasse sehr stark betroffen. Import- und Exportverkehre, die von Schweizer Transportunternehmen bisher im kombinierten Verkehr abgewickelt wurden, fallen entweder ganz aus oder die Container und Wechselbehälter müssen von weiter entfernten Verladebahnhöfen in Deutschland abgeholt bzw. dorthin hingebracht werden.

Erfolgreiche Intervention

Damit die Transportketten auf sämtlichen Verkehrsträgern dennoch weiterhin reibungslos funktionieren, hat die ASTAG beim Bundesamt für Verkehr BAV und beim Bundesamt für Strassen ASTRA interveniert. Innert 24 Stunden erliess das ASTRA eine Verfügung, damit Container bis zu einem Gesamtgewicht von 44 Tonnen auf der Strasse weiterbefördert werden können. «Diese schnelle Reaktion ist einmal mehr ein Beweis für die

Streckensperrung Deutschland **Bund handelte sofort dank ASTAG**

Der Unterbruch der Rheintal-Bahnstrecke in Deutschland stellt das Schweizer Transportgewerbe auf Schiene und Strasse vor grosse Herausforderungen. Dank Aufforderung der ASTAG hat der Bund sofort eine Verfügung zugunsten des Strassentransports erlassen.

Wichtigkeit des Verbands und die guten Verbindungen zum Bund», so Reto Jaussi, Direktor der ASTAG.

Durch die Verfügung werden die Verladebahnhöfe auf dem Hoheitsgebiet des Bundeslands Baden-Württemberg, die aufgrund der Streckensperrung derzeit als Ausweich-Terminals dienen, vorübergehend - bis die Sper-

rung aufgehoben wird - den schweizerischen Umladestationen gleichgestellt. Denn von oder zu manchen deutschen Umladebahnhöfen dürfen Container und Wechselbehälter normalerweise nur bis zu einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen grenzüberschreitend - also mit Start oder Ziel in der Schweiz - transportiert werden.





2



4

Chaos an Umladestationen

Die Verfügung verbessert zwar die Situation, es entstehen dennoch oft Umwegfahrten, verbunden mit hohen Zeitverlusten und Kosten. Letztlich leidet darunter die Verlässlichkeit der gesamten Logistik, zum Schaden von Wirtschaft, Gewerbe und Bevölkerung. Und vor allem für die Berufsfahrer ist die Streckensperrung ein grosser Stress: «An den Umladestationen herrscht Chaos», berichtet STR-Korrespondent Beat Keiser, der derzeit für die Stella Brandenberger Transporte AG als Chauffeur unterwegs ist. Obwohl das Unternehmen nun vermehrt Aufträge erhält, direkt an den Seehafen zu fahren, kann das normale Transportvolumen nicht ausgeglichen werden. Zu viele Importaufträge wurden abgesagt. «Die Kunden eruieren, welche die wichtigsten Container sind, die in die Schweiz kommen müssen oder unbedingt exportiert werden sollen», erklärt Marco Brandenberger.

Kapazitätsausbau unausweichlich

Es ist erstaunlich, dass im Bahnverkehr offensichtlich kein Plan B für Störfälle dieser Grössenordnung existiert. Deutschland ist gefordert, die NEAT-Zulaufstrecke im Rheintal so rasch wie möglich wieder betriebsfähig zu machen und damit den nötigen Beitrag an die Verlagerungspolitik zu leisten. «Leider bewahrheitet sich, wovor die ASTAG seit Jahren warnt», sagt Adrian Amstutz: «Die NEAT-Bauwerke sind leider eine «Kathedrale in der Wüste», es fehlen die Zulaufstrecken im Ausland» Der Bund muss deshalb im Ausland weiter Druck machen, damit die Kapazitäten auf der Bahn möglichst rasch ausgebaut werden.



3

1 Endstation Prellbock.

2 So sieht die Situation derzeit aus – eine Stauschlange soweit das Auge reicht.

3 Ein bisschen warten ist normal, aber nicht so lange wie momentan.

4 Auch für die Fahrer ist es nicht lustig.

Text: AK, fre | Fotos: bk, zVg Brandenberger