Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Bundesamt für Verkehr

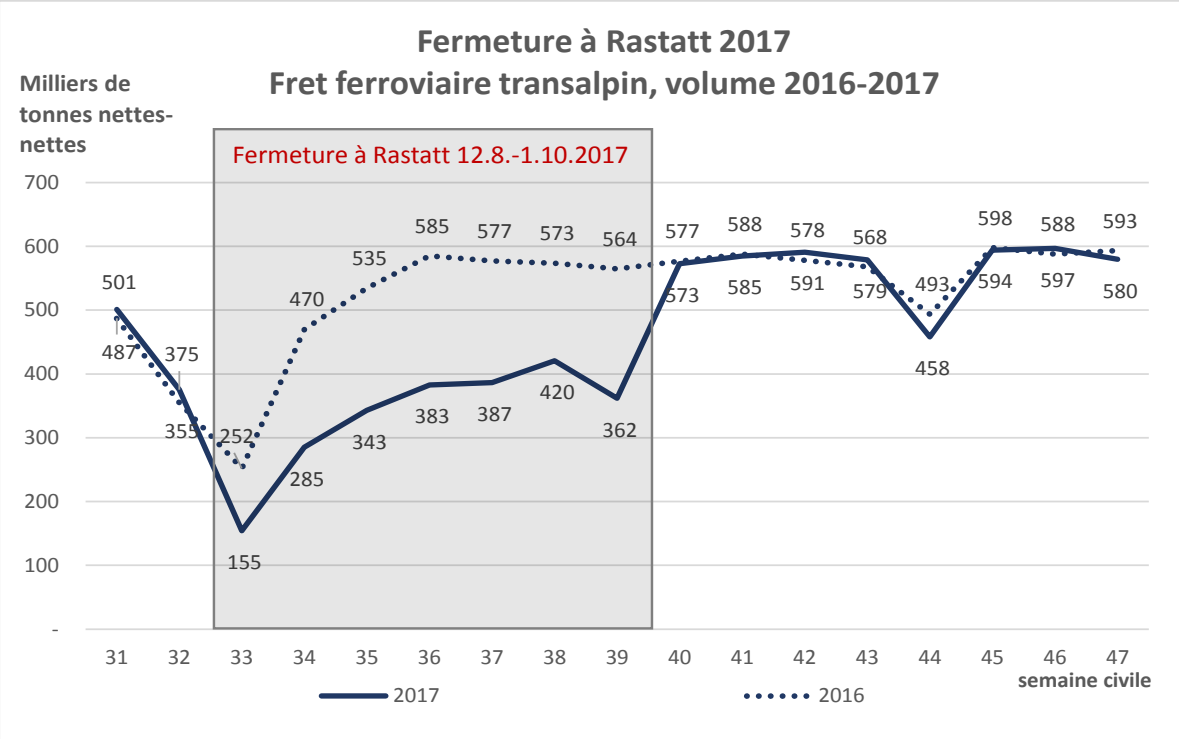
Ungeplante Sperrungen auf den Güterverkehrskorridoren - Herausforderungen identifizieren und Kooperation stärken

Konsequenzen für die europäischen Schienengüterverkehrskorridore aus Sicht des BAV

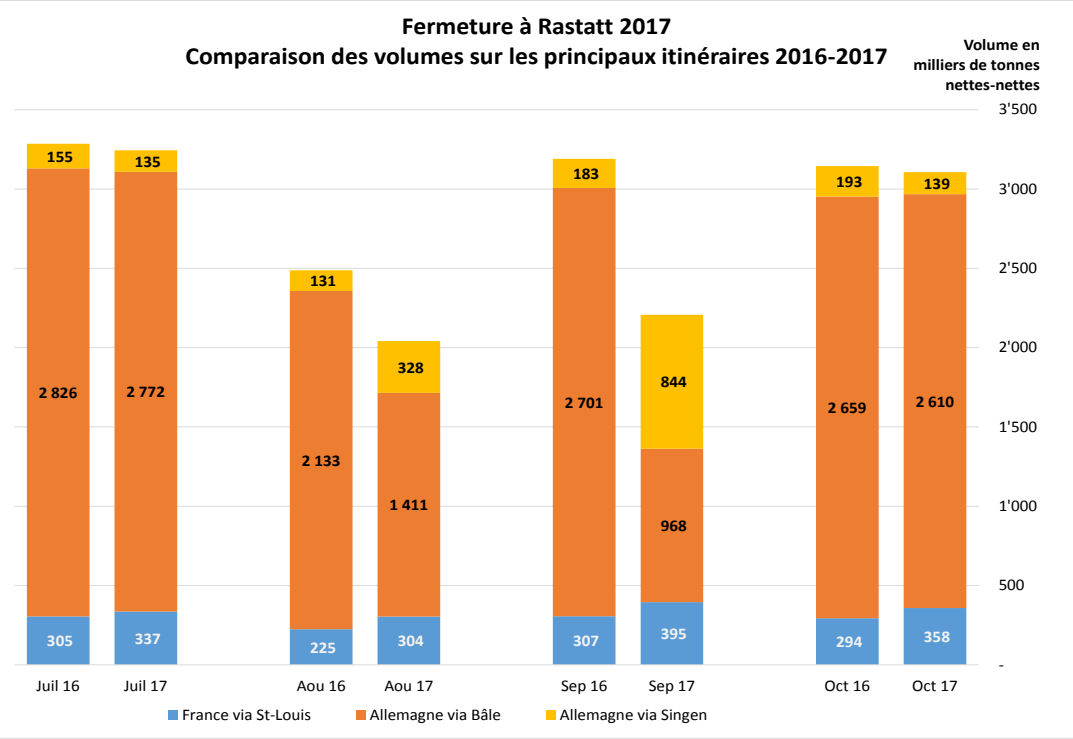
4. Mai 2018

Matthias Wagner

Verkehrliche Wirkungen Rastatt
Entwicklung des AQGV



Verkehrliche Wirkungen Rastatt
Volumes sur les principaux itinéraires



Internationale Dimension

- Herausforderung: Störfall nicht in der Schweiz, aber mit unmittelbaren Auswirkungen für die Schweiz
- Einschneidende Auswirkungen auf internationalen Güterverkehr
- Folgen für europäische Volkswirtschaften

Internationale Dimension

➡ Management eines Ereignisses dieser Tragweite kann nicht rein auf nationaler Stufe bewältigt werden

Internationale Dimension
Konsequenz aus Sicht des BAV

- **Hinarbeiten auf den Aufbau eines international abgestimmten Störfallmanagements auf dem Korridor Rhine-Alpine (und dem Korridor North Sea – Mediterranean)**

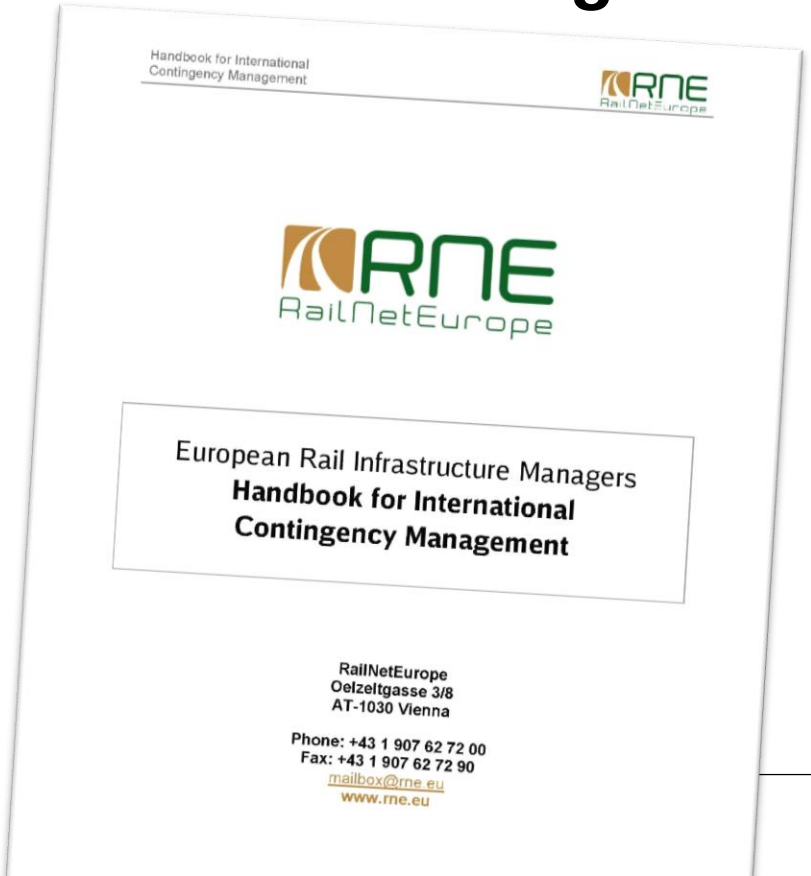
Internationales Störfallmanagement
Ziele aus Sicht des BAV

- Sicherstellung, dass Strecken möglichst schnell wieder befahrbar sind
- Bezeichnung alternativer Strecken für die Umleitung von Güterzügen
- Erarbeitung von Notfallplänen auf Ebene der Korridor-Organisation

Internationales Störfallmanagement
Ziele aus Sicht des BAV

- Verbesserung der Interoperabilität
- Verbesserung der operativen Redundanz zwischen dem Korridor Rhine-Alpine und dem Korridor North Sea - Mediterranean

Handbuch für internationales Störfallmanagement



- Erarbeitet von ISB gemeinsam mit EU-Kommission
- Verabschiedung vsl. 16.5.2018
- Deckt Forderungen des BAV ab
- Herausforderung: Umsetzung

Handbuch
Anpassung OARF

- Mit Revision OARF Regeln des Handbuchs umsetzen

Art. 14[29] Perturbations de l'exploitation

[4] Si la perturbation entraîne une fermeture du tronçon qui durera vraisemblablement plus de 30 jours, le gestionnaire d'infrastructure détermine la part de trafic marchandises des différentes entreprises de transport ferroviaire sur le tronçon concerné et sur le tronçon d'évitement. Il attribue les sillons sur le tronçon d'évitement aux entreprises de transport ferroviaire en fonction de leur part de trafic sur le tronçon concerné et sur le tronçon d'évitement. Il peut retirer des sillons déjà attribués au transport de voyageurs ou au trafic marchandises si cela sert une exploitation optimale des capacités.

- Art. 14 (4) OARF: Frist für Zuteilung von Trassen auf Ausweichstrecken
  30 Tage ➡ 3 Tage

Ministererklärung Leipzig 23.5.

CORRIDOR RHINE-ALPINE

CORRIDOR NORTH SEA – MEDITERRANEAN

Declaration by transport ministers on international contingency measures on Rail Freight Corridors Rhine-Alpine and North Sea - Mediterranean

23 May 2018

Introduction

The Rhine-Alpine rail freight corridor is the busiest of all the EU rail freight corridors and acts as a pillar for rail freight transport between key economic centres in the Netherlands, Belgium, Germany, Switzerland and Italy. As a key section of this corridor, the Upper Rhine line between Karlsruhe and Basel is one of Europe's most heavily used rail lines with up to 200 freight trains each day running in addition to a large number of international, long distance and regional passenger trains.

The closure of the line at Rastatt between 12 August and 1 October 2017 as a result of subsidence during construction works to upgrade this line to four tracks to provide additional capacity for rail freight therefore had notable consequences for transport and rail customers in regions adjacent to the corridor. During the seven-week closure, cross Alpine freight movements by rail on this corridor were reduced by almost one third, particularly those between the North Sea ports and destinations in Switzerland and northern Italy, as described in detail in the 2017 Annual Report of the RFC Rhine-Alpine. According to a comprehensive review with stakeholders, one of the causes for the traffic reduction was that not all the deviation routes met the same technical parameters, as well as shortage of both available drivers and authorised locomotives on deviation routes. During the line closure, the use of deviation routes by diverted freight trains had increased over the first five weeks of the incident before levelling off. This indicates that there were several limiting factors including the international management of this incident.

The ministers signing this declaration recognise the joint efforts of all those involved, particularly the infrastructure managers, railway undertakings and (intermodal) operators: we thank them for the fact

- Gemeinsam RALP-NSMED
- Anstossen von Anpassungen in Kompetenz der Ministerien
- Unterstützung der Notfallmassnahmen der ISB (Handbuch für Internationales Störfallmanagement)

Herzlichen Dank!

Matthias Wagner

Bundesamt für Verkehr, Abteilung Finanzierung,

Sektion Güterverkehr

Mühlestrasse 6, CH-3063 Ittigen,

Tel. +41 58 465 56 42

matthias.wagner@bav.admin.ch

https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen/alphabetische-themenliste/verlagerung.html