



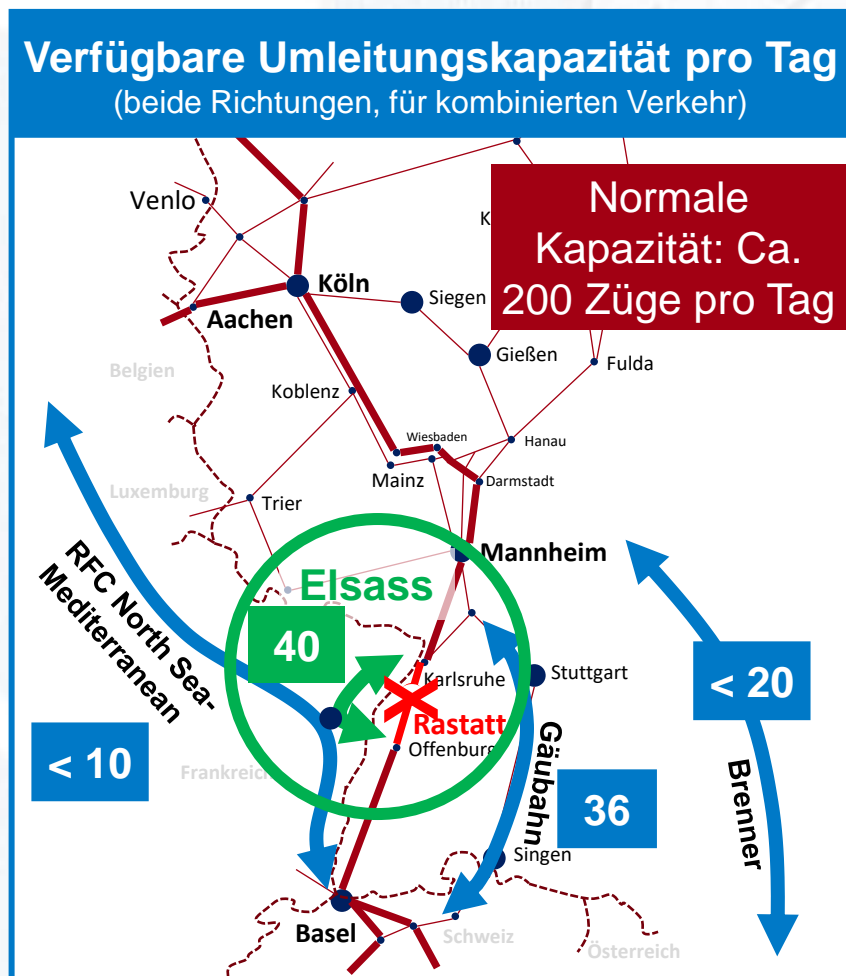
SBB Cargo International

Umleitverkehr Rheintalsperre & Riedbahn: Lessons learned und Kostenfolgen

Bahnjournalisten Schweiz
11. November 2024
Sven Flore



Die Elsass-Linie, die Hauptumleitungsstrecke während der Sperrung der Rheintalstrecke im Jahr 2024



- Vom 09.-30. August 2024 war die Rheintalbahn bei Rastatt aufgrund von Bauarbeiten für **21 Tage lang gesperrt**.
- DB InfraGO und die benachbarten Infrastrukturen konnten ein **Umleitungskapazitäten für ca. 50% des normalen Zugaufkommens** organisieren.
- Die Elsass-Linie via Wörth – Lauterbourg – Strasbourg – Kehl:
 - stellte fast die **Hälfte der möglichen Umleitungskapazität** dar,
 - war die einzige sinnvolle **Umleitung für P400-Züge** (neben der grossräumigen Umleitung Brenner),
 - ist **nicht elektrifiziert**.
- Um die Kapazität der Elsass-Linie bestmöglich zu nutzen, wurde ein **solidarischer Diesel-Shuttle** aufgestellt.

Diesel-Shuttle: Ein Modell für die Zukunft ?





Der Irrsinn des Umleitens

Oder warum wir nicht einfach «links abbiegen» können.



Elektrische Lokomotiven in F nicht zugelassen

Prüfung jedes einzelnen Radsatzmessprotokolls + Typenmessungen



Doppelte Personalbesetzung mit Wechsel an Grenze

Aufgrund verschiedener Sprachen und Regelwerke



Einschränkung Parameter

Länge, Gewicht, Profil, Gefahrgut / Abfälle



Zwei verschiedene Regulatorien

Wagenlisten, Bremsregime, Zugschluss, Arbeitszeit



Schnittstellen zwischen 10 EVU und 2 Infrastrukturen

Eine kommunikative und datentechnische Herausforderung

Lernfelder Diesel-Shuttle für die Zukunft



Trassenharmonisierung braucht Zeit und Effort!



Aktive Zulaufsteuerung erfordert eine enge und transparente Kommunikation.



Datenschnittstellen sind so weit wie möglich zu reduzieren.



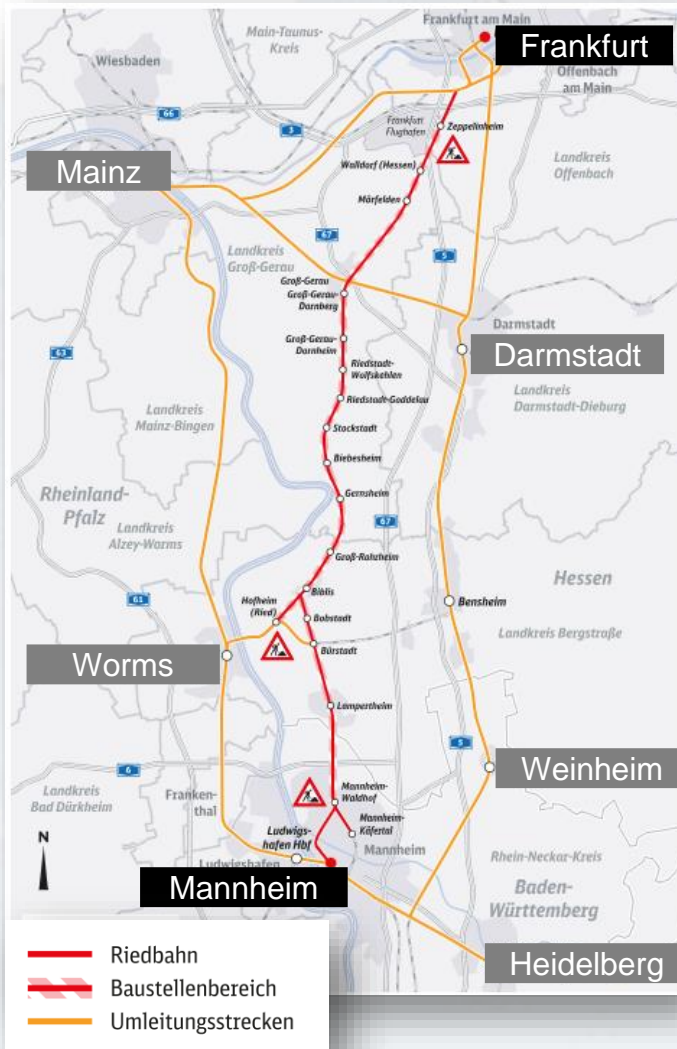
Möglichst **standardisierte Ressourcen**.



Menschliche Faktor nicht zu unterschätzen.



Generalsanierung DB InfraGO: Riedbahnsperre



- Gesperrt von Juli bis Dezember 2024
→ Pilot der Generalsanierung
- Es existieren zwei voll ausgestattete Umleitungsstrecken mit genügend Kapazität
→ Best case
- Künftige Sanierungen stellen grössere Herausforderungen
→ BSP Hamburg – Lübeck ohne Umleitungsmöglichkeit

Ja, Baumassnahmen sind nötig – aber :
→ es braucht 100% Umleitungskapazität für den Güterverkehr!



Danke für die Aufmerksamkeit.

Bilder Diesel-Shuttle: Hannes Ortlieb



www.sbbcargo-international.com



@sbbcint