

Rastattsperrung 2024 – ein Blick auf den SEV, die Umleitungsrouten und hinter die Kulissen des Dieselshuttle durch das Elsass



VON HANNES ORTLIEB

Während einer Vollsperrung vom 09. bis 30.08.24 wurde die südliche Anbindung des Rastatter Tunnels im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn weitestgehend fertiggestellt, sodass dort keine weiteren großen Sperrungen mehr nötig sind. Da für diese „solitäre“ Strecke kaum adäquate innerdeutsche Umleitungsrouten zur Verfügung stehen, wurde der Reiseverkehr größtenteils im SEV geführt oder in Einzelfällen aufwändig umgeleitet, für den Güterverkehr aber – neben der Gäubahn – im Branchenverbund eine Umleitung über die linksrheinische Strecke Würth – Lauterbourg – Strasbourg – Kehl – Offenburg organisiert. Dieser sogenannte Diesel-Shuttle zeigt die Möglichkeiten aber auch Grenzen von internationalen Umleitungen konkret auf.

Vorgeschichte und Randbedingungen

Eine nahezu unendliche Geschichte scheint der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel zu sein, obgleich er schon seit 1996 im Vertrag von Lugano zwischen Deutschland und der Schweiz vereinbart wurde, um die Verlagerung von Transitverkehren auf die Schienen der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) zu fördern. Aktuell scheint aber erst um 2040 mit dem Tunnel Offenburg das letzte Teilstück

absehbar in Betrieb zu gehen. Der Bau von Tunneln in der Rheinebene ist einzig mit Lärmschutzaspekten zu begründen, auch wenn die Platzverhältnisse neben der Bestandsstrecke (VzG 4000) stellenweise sicherlich auch kritisch zu sehen sind. So kam es seit 2004 in Rastatt zum Tunnelbau, bei dem man aufgrund des aufgeschwemmten Kieses im Untergrund zur Vereisungsmethode griff, um Tunnelbohrmaschinen einsetzen zu können. Mutmaßlich aufgrund mehrtägiger ergiebiger warmer Regenfälle taute der vereiste Untergrund an der Unterquerung der VzG 4000 im Bereich Rastatt Süd auf, sodass es am Samstag, dem 12.08.17, zur Mittagszeit zum Nachrutschen von Material und einem Absacken der Gleise kam. Glücklicherweise befand sich zu diesem Zeitpunkt kein Zug an dieser Stelle, und die installierte Überwachungstechnik sorgte für eine umgehende Streckensperrung (s. BAHN-REPORT 5/17, S. 7). Nachdem klar war, dass es nicht nur bei wenigen Tagen bleiben würde, sondern schnell acht Wochen Sperrung im Raum standen, begann zunächst jedes EVU für sich, Umleitungen zu organisieren. Als einzige innerdeutsche Route stand damals der Weg über Stuttgart – Tübingen – Horb – Singen zur Verfügung, der nicht nur Dieselvorspann zwischen Tübingen und Horb, sondern zunächst eine Profilvermessung für den Kombinierten Verkehr erforderte. Nachdem zur Wochenmitte die effektiv ersten Umleiter auf dieser Route anliefen, zeigte sich schon innerhalb weni-

ger Tage, dass ein zentral koordinierter Dieselvorspann die Zuweisung der knappen Kapazitäten besser würde steuern können. Insoweit diente auch diese Erfahrung dazu, bei der Umleitung durch das Nordelsass im August 2024 entsprechend zu verfahren. Wenigstens doch eine Woche früher als angekündigt konnte dann der Verkehr über Rastatt am 02.10.17 wiederaufgenommen werden.

Vollmundig wurde danach versprochen, künftig Umleitungsrouten bereitzuhalten und seitens der europäischen Infrastrukturbetreiber das ICM-Handbook (International Contingency Management) aufgesetzt, da die Randbedingungen abseits der typischen Korridore oft erst aufwändig in Erfahrung gebracht werden mussten. Doch auch noch fünf Jahre nach der Katastrophe war fraglich, inwieweit die Branche wirklich resilienter geworden ist (vgl. BAHN-REPORT 5/22, S. 76). 2019 wurde zwischen Deutschland und der Schweiz vereinbart, die Gäubahn-Route Stuttgart – Singen – Zürich auch als Rückfallebene für großprofilige Transporte (Profil P400) auszubauen, was vor allem die Anpassung von Tunneln bedeutet, die bisher maximal durchgängig DE/CH Profil P/C 60/384 ermöglichen. Nichtsdestotrotz ist diese Route steigungsreicher, größtenteils eingleisig, kann wegen der ungenügenden Kreuzungsgleislängen nur kürzere Züge aufnehmen, bedingt einen Richtungswechsel in Singen und ist in der Regel schon mit den konventionellen und kleinprofiligen KV-Zügen ausgelastet. Für

Ein beliebter Standpunkt für Fotografen des Dieselshuttle im Elsass war die Brücke über den Haltepunkt Munchhausen. Mit dem schon stark verspäteten Hupac-Zug Geleen-Lutterade – Gallarate, der im weiteren Verlauf aufgrund der parallelen Sperrung Isselle – Domodossola noch den Weg über die Gotthardroute nehmen musste, war SNCF Fret 475119 mit der geschleppten Captrain 186 153 am 26.08.24 unterwegs nach Offenburg. Aufgrund der beiden Umleitungen konnte auch keine Wagengruppe bis Domodossola mitlaufen. Foto: Stefan Leiber



Quer über den Schwarzwald zog 218 414 den umgeleiteten NJ 403 (Köln Hbf – Basel SBB) am Morgen des 23.08.24 über eines der bekannten Viadukte bei Freudenstadt. Foto (Wittlensweiler): Marco Stettenheim

die im Frühjahr 2021 angekündigten Bauarbeiten zur weitestgehenden Fertigstellung der südlichen Anbindung des Rastatter Tunnels in den Sommerferien 2024 stellte sich daher die Frage nach einem Korridor, der neben weiterer Umleitungskapazität insbesondere auch P400-Züge ermöglichen würde. Für eine weiterhin durchgehende elektrische Traktion kam nur die Brennerstrecke in Frage, die jedoch eine sehr weiträumige Umleitung bedingt und nicht von allen Akteuren genutzt werden kann. Kleinräumiger, dafür mit anderen Restriktionen behaftet, blieb nur die nicht elektrifizierte linksrheinische Strecke zwischen Wörth (Rhein), Lauterbourg und Strasbourg mit Vorlauf aus Richtung Schifferstadt oder Karlsruhe und weiter über Kehl bis Offenburg. Schon 2017 hatte sie Umleiter in geringem Umfang gesehen und sollte diesmal gleichberechtigt neben der Gäubahn stehen. Weitere wenige Umleiter verkehrten noch über Forbach und Metz nach Strasbourg, doch eine zeitgleiche und nicht verschiebbare Großbaustelle im Raum Metz verhinderte weitere Umleiter, wobei das Durchfahren von Frankreich generell aus technischen Gründen als unattraktiv zu bezeichnen ist.

Personenverkehr während der Sperrung

Die wenigen **Personenzüge**, die eine Umleitung nahmen, taten dies auch auf teils höchst aufwändigen Wegen: Während die Nachtzüge in die Schweiz teils elektrisch über die Gäubahn verkehrten, wurde die Anbindung Basels ans Nightjet-Netz mit Loks der Baureihe 218 von Stuttgart über Freudenstadt und Offenburg gewährleistet, wodurch diese Strecke nach vielen Jahren wieder einmal dem Fernverkehr dienen durfte. Eine Führung durchs Murgtal

wie noch 2017 war aufgrund dortiger Bauarbeiten diesmal nicht möglich. Der RDC-Autozug nach Lörrach bescherte seinen Fahrgästen und den Fotografen entlang der Strecken viel Abwechslung – fuhr er zu Beginn der Sperrung über die Hochrheinstrecke, ehe auch diese zur Baustelle wurde, ging es anschließend im Zickzack über den Schwarzwald, nämlich von Lörrach nach Offenburg, dann nach Singen und dann weiter über Stuttgart. Der **Schienenersatzverkehr** zwischen Karlsruhe, Rastatt und Baden-Baden zeigte sich in den ersten Tagen chaotisch und verlangsamte die Reiseketten zahlreicher Fahrgäste noch stärker, als es durch die geplanten zusätzlichen Umstiege und Busfahrten schon der Fall war. Bei strahlendem Sonnenschein und 30°C gab es oft zu wenige schattige Wartemöglichkeiten, und die Übergangszeiten waren teils utopisch knapp angesetzt, sodass zahlreiche Fahrgäste

ihre Anschlüsse verpassten. Kurz nach dem Startwochenende wurde mit mehr Bussen nachgebessert, und es gab z. B. am Bahnhof Baden-Baden durch Absperrungen und neue Halteplätze eine Wegeverkürzung nebst besserer Bündelung der Reisendenströme. Zuvor hatten die Fahrgäste 200 m in ein Industriegebiet zurücklegen müssen, wo nur zwei Reisendenlenker und Metaldächer als Unterstände zur Verfügung standen und es an einem ungesicherten Grashang gar zu Stürzen mit Verletzungen kam. Wegen der anfangs zu wenigen Busse musste häufig eine Stunde bis zum nächsten Bus gewartet werden, dessen Kapazitäten dann natürlich erst recht nicht ausreichten. Warum man für den Durchgangsverkehr Richtung Zürich nicht für bessere Anschlüsse via Stuttgart gesorgt hatte, ist schwer nachvollziehbar. Nach der Reorganisation war der SEV zum Schluss jedoch aus Sicht des Autors



Ein Bus des (kleinen) Schienenersatzverkehrs (nach Rastatt) vor dem Bahnhof in Baden-Baden am 29.08.24, dem vorletzten Tag der Sperrung. Das sonnige Sommerwetter war für die Fahrgäste des SEV nicht immer angenehm.

gut nutzbar und manchmal sogar besser, als es der DB-Navigator prognostizierte, der für Fernverkehrsreisende statt des Direktbusses Karlsruhe – Baden-Baden eher einen Regionalzug bis Rastatt und erst ab dort den Bus vorschlug.

Dieselschuttle für den Güterverkehr

Die zuvor genannte linksrheinische nichtelektrifizierte Umleitungsstrecke durch das französische Nordelsass sollte nach ersten Aussagen ca. 40 Züge täglich ermöglichen, doch war schnell klar, dass wegen der Umlaufzusammenhänge und des Organisationsaufwandes für jedes einzelne EVU eine Branchenlösung sinnvoller ist als die Individualorganisation, da viele betroffene EVU zum einen selbst kein Knowhow oder keine Ressourcen in Frankreich verfügen aber auch keine Kooperationspartner in diesem Rahmen haben.. Es bildete sich eine internationale Arbeitsgruppe unter Beteiligung der betroffenen und unterstützenden EVU, der EIU, des Operators Hupac und des RFC 1 (Corridor Rhine-Alpine). Sicherzustellen war außerdem die temporäre Verfügbarkeit der französischen Infrastruktur rund um die Uhr, da die Strecke regulär zwischen Lauterbourg und Strasbourg nachts nicht geöffnet ist, was die Zugzahlen nochmals empfindlich reduziert hätte. Auf deutscher Seite stellte sich dieses Problem wegen des Ende 2022 in Betrieb genommenen ESTW Wörth (Rhein) zwar zum Glück nicht, doch brachte dieses gegenüber 2017 andere Restriktionen wie etwa reduzierte Gleisnutzlängen und den ESTW-üblichen fehlenden Blick des Stellwerkers aus dem Fenster auf das örtliche Betriebsgeschehen mit sich – ein nicht zu unterschätzender Faktor bei komplexen und vorübergehenden Betriebszuständen.

Als kritischste Ressource wurden jedoch von Anfang an die **frankreichfähigen Lokführer** angesehen, wartete doch die „Grande Nation“ nicht unbedingt darauf, für drei Wochen während der „Grandes Vacances“ (Große Ferien) verstärkt Güterzüge vom östlichen Nachbarn durchs Land zu schleusen. Eine entsprechende Zusatzausbildung fordert neben den grundlegend nachzuweisenden fran-

Nicht nur „Dieselprimas“ bespannten die Umleiter durch das Elsass: G1206 MRCE 500 1732 der Captrain France mit DB Cargo Vectron 193 344 am Zugschluss war bei Beinheim kurz vor dem Sonnenuntergang des 22.08.24 in Richtung Wörth unterwegs.

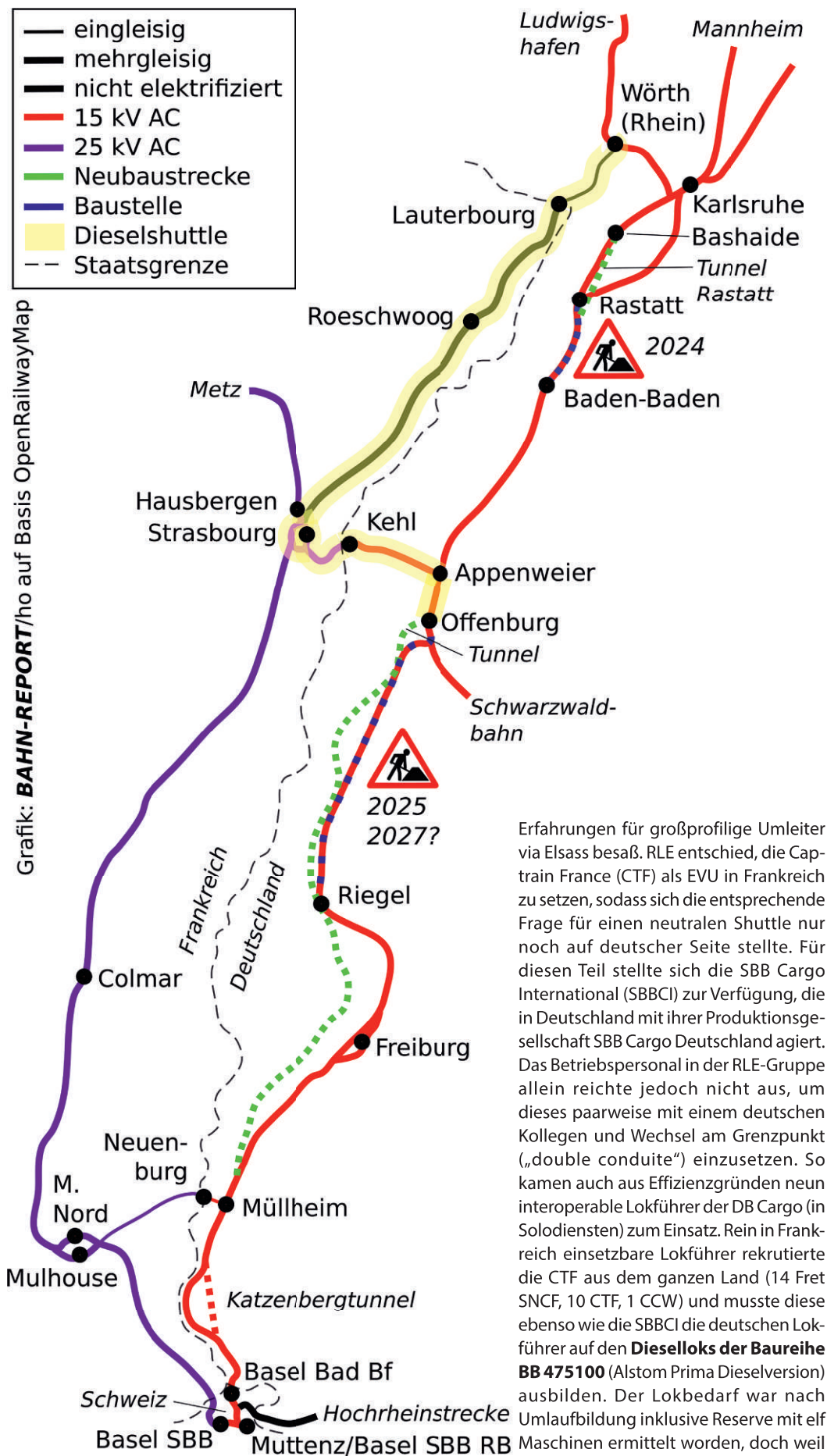


zösischenkenntnissen auch mindestens 60 bis 70 Tage Theorieausbildung und anschließende Fahrpraxis – mithin für gerade einmal 15 bis 18 Einsatztage während der Sperrung also ein absolutes Missverhältnis zwischen Aufwand und Nutzen. Die Arbeitsgruppe rund um die betroffenen EVU schlug daher als erstes ein Konzept vor, in welchem deutsches Lokpersonal mit einer besonderen zugeschnittenen Ausbildung für diesen spezifischen Anwendungsfall hätte qualifiziert werden können. Dabei hätten nur die für diese Strecke relevanten Regelwerke geschult werden müssen und die sprachliche Barriere wäre mit branchenspezifischen Übersetzungstools oder Dolmetscher:innen in Stellwerken und Betriebszentrale überwunden worden. Die Sicherheitsverantwortung für ein solches Modell hätte jedoch ein französisches EVU auf sich nehmen müssen, konkret neben den erforderlichen Sicherheitsnachweisen auch gegenüber der Aufsichtsbehörde

EPSF (Etablissement public du sécurité ferroviaire). Bei der geringen Anzahl an möglichen Einsatztagen war zudem klar, dass eine entsprechende Zusatzausbildung höchstens eine gute Woche würde dauern dürfen, um sicherzustellen, dass die Kandidaten davor und danach auch dem normalen Betrieb noch zur Verfügung stehen. Ein im Sommer 2022 unter Beteiligung von DB Netz, SNCF Réseau, der interessierten EVU sowie der Aufsichtsbehörden EBA und EPSF angesetzter Termin brachte jedoch das schnelle Aus für diese Gedankenspiele. Glücklicherweise hatte sich aber währenddessen als „Plan B“ schon eine Unterstützung durch den SNCF-Konzern angebahnt, dessen Güterverkehrstochter Rail Logistics Europe (RLE, Holding für Fret SNCF und Captrain Europe) am ehesten die notwendige Anzahl an grenzüberschreitend einsetzbaren Dieselloks und Betriebspersonalen aufzubringen im Stande sein würde und bereits aus vergangenen Rheintalbahnsperren

Geschleppte Loks am Zugschluss waren vor dem Dieselschuttle in Frankreich quasi nicht möglich, aber essentiell für das Umleiterkonzept. SBB Cargo 482 030, hier bestückt mit französischen Zugschlusslaternen, wurde am Abend des 22.08.24 zwischen Seltz und Munchhausen nach Wörth geschleppt, wo sie selbst wieder die Traktionsleistung ihres KV-Zuges übernahm. Fotos (3): Hannes Ortlieb





Grafik: **BAHN-REPORT**/ho auf Basis OpenRailwayMap

Die Karte zeigt die wichtigsten Bahnstrecken (und -planungen) beidseitig der deutsch-französischen Grenze entlang des Oberrheins.

Erfahrungen für großprofilige Umleiter via Elsass besaß. RLE entschied, die Captrain France (CTF) als EVU in Frankreich zu setzen, sodass sich die entsprechende Frage für einen neutralen Shuttle nur noch auf deutscher Seite stellte. Für diesen Teil stellte sich die SBB Cargo International (SBB CI) zur Verfügung, die in Deutschland mit ihrer Produktionsgesellschaft SBB Cargo Deutschland agiert. Das Betriebspersonal in der RLE-Gruppe allein reichte jedoch nicht aus, um dieses paarweise mit einem deutschen Kollegen und Wechsel am Grenzpunkt („double conduite“) einzusetzen. So kamen auch aus Effizienzgründen neun interoperable Lokführer der DB Cargo (in Solodiensten) zum Einsatz. Rein in Frankreich einsetzbare Lokführer rekrutierte die CTF aus dem ganzen Land (14 Fret SNCF, 10 CTF, 1 CCW) und musste diese ebenso wie die SBB CI die deutschen Lokführer auf den **Dieselloks der Baureihe BB 475100** (Alstom Prima Dieselversion) ausbilden. Der Lokbedarf war nach Umlaufbildung inklusive Reserve mit elf Maschinen ermittelt worden, doch weil von genannter Baureihe nicht genügend (deutschlandfähige) zur Verfügung standen, kamen auch noch drei Loks des Typs Vossloh G 1206 von CTF hinzu, wobei

es nicht klappte, jeden Lokführer auf jeder Baureihe auszubilden, sodass es hierdurch auch in der Betriebsdurchführung zu Problemen kam. Auch wenn die Strecke von gerade einmal (je nach Laufweg) 78 bis 83 km zwischen Würth und Offenburg erst einmal kurz erscheint, sorgten zahlreiche Restriktionen dafür, dass mehr als eine Hin- und Rückfahrt mit einem Güterzug täglich für einen Personallauf nicht realistisch war:

- Nur außerhalb der Hauptverkehrszeit war ein direktes Durchfahren von Strasbourg Ville möglich, ansonsten mussten die Züge über die südwestliche Güterumgehung fahren und im Rangierbahnhof Hausbergen einen zusätzlichen Richtungswechsel einlegen.
- Die Eingleisigkeit zwischen Würth und Lauterbourg bekam zwar durch das ESTW Würth in Hagenbach wieder eine zusätzliche Blockstelle, doch die geringen Kapazitäten im Bahnhof Würth erlauben nur selten das Nachfahren weiterer Züge.
- Die ins Schlepp zu nehmenden Züge mussten vor der Weiterfahrt durch Frankreich entsprechend vorbereitet werden, d.h. E-Lok schleppfertig, Verkehrsbescheinigung (Ausnahmegegenehmigung / attestation de circulation) anbringen, deutsche und französische Dokumente ausstellen, ggf. Bremsstellung und stets Zugschluss wechseln. Unstimmigkeiten und insbesondere Schwierigkeiten beim Datenaustausch (Formatprobleme mit Einzelwagenladungsverkehr, Spezialität der E-Lok, die nicht als geschleppte Lok sondern als Wagen deklariert werden musste, etc., verschiedene Softwarestände) sorgten für Verzögerungen und Blockaden der Gleise für andere Züge.
- Die französische Strecke zwischen Lauterbourg und Strasbourg ist zwar zweigleisig, hat jedoch lange Blockabschnitte mit Zugfolgezeiten von teils zehn bis fünfzehn Minuten. In Roeschwoog wenden zudem auch Personenzüge auf dem Streckengleis.
- Die grenzüberschreitende Disposition verlief alles andere als flüssig, sodass mehrstündige Wartezeiten vor der Abfahrt oder unterwegs entstanden.

Nur durch leidenschaftlichen Einsatz und Geduld der Beteiligten vor Ort waren die Herausforderungen in diesem neuartigen Projekt zu bewältigen. Grundsätzlich war auch vorgesehen, im Zweifel lieber mit den Loks allein im Plan zu fahren, um deren Umläufe stabil zu halten, damit es

nicht durch Lokmangel an einem Ende der Umleitungsrouten zu Rückstauwirkungen kommt, die die Ankunft weiterer Züge vom anderen Ende her verhindert. An sich war ferner geplant, blockierende Züge gerade aus Wörth Richtung Karlsruhe wegzuschleppen, was jedoch in der Realität aufgrund fehlender Ressourcen und überlaufenden Kommunikationskanälen scheiterte und dass der Grund der verhinderten Weiterfahrt – zumindest Richtung Frankreich – dann auch derselbe war, der ein Wegschleppen verhinderte (z. B. fehlende Schleppfähigkeit der E-Lok). Auch das ausgenutzte Prinzip „first come – first serve“ ließ sich nicht vollständig beibehalten, sollte doch gleichzeitig sichergestellt sein, dass der Zug am anderen Ende auf jeden Fall zeitnah weitergefahren wird. Im sich aufschaukelnden Chaos – intern im Kleinen mit stehengebliebenen Zügen, die Gleise blockierten, und extern mit dem allgemeinen Durcheinander vor allem im nördlichen Zulauf – war es jedoch unvermeidlich, dass Züge länger stehenblieben als vorgesehen und damit andere Zugfahrten verhinderten. Der Maßgabe, dass die E-Lok mit durch Frankreich zu schleppen ist, um deren Fehlen als Grund auszuschließen, konnte immerhin nahezu vollständig entsprochen werden. Das erforderte jedoch wie das große KV-Profil eine Ausnahmegenehmigung mit ordnungsnummernscharfer Einzel freigabe, nachdem zuvor ein Grundstock an relevanten Triebfahrzeugbaureihen definiert worden war. Um aufwändiges Umrangieren in Offenburg, Hausbergen oder Wörth bei etwaigen Richtungswechseln zu vermeiden, musste zudem noch ein Sicherheitsnachweis erbracht werden, dass geschleppte Triebfahrzeuge am Zugschluss auch in Frankreich kein Sicherheitsrisiko darstellen, was so zuvor nicht üblich war. Die geschleppten E-Loks mussten zudem vor Abfahrt in Wörth und Offenburg mit entsprechender Freigabe beschriftet werden.

In der **Fahrplanung** prallten indes verschiedene Welten aufeinander. Aufgrund ihrer Netzwirkung war die Raststattsperre bei DB InfraGO in den Netzfahrplan 2024 aufgenommen worden, und wie schon bei vorherigen Baumaßnahmen auf der südlichen Rheintalbahn fand vorab eine Fahrplanwerkstatt statt. Anhand des Regeltrassenanteils des jeweiligen EVU im betroffenen Abschnitt im Fahrplanjahr 2023 wurden für die zu vergebenden Katalogtrassen Kontingente zugeteilt, deren Berechnung zuvor mit einer einheitlich festgelegten Zugcharakteristik erfolgt war. Um überhaupt ausreichend Kapazität zu schaffen, musste vor allem auf deutscher Seite die sonst im Stundentakt

verkehrende RB 52 „Bienenwaldbahn“ zwischen Wörth und Lauterbourg erheblich ausgedünnt bzw. in SEV gesetzt werden, was der zuständige Aufgabenträger ZÖPNV Rheinland-Pfalz Süd gebilligt hatte. Aufgrund der Zweigleisigkeit bei gleichzeitig viel dünnerem Angebot mit teils mehrstündigen Zugpausen waren solche Einschränkungen auf französischer Seite immerhin nicht nötig.

Kleinere Fehler wie der vergessene neuerliche Halt vor dem zweiten Überqueren der Grenze zwecks Zurückwechselns des Zug-sicherungssystems von der französischen KVB auf die deutsche PZB wirkten sich für den endgültigen Fahrplan mit nochmals etwas weniger Trassen als ursprünglich angekündigt ebenso aus wie der Fakt, die harmonisierten Fahrpläne zwischen DB InfraGO und SNCF Réseau erst im Laufe des Frühjahrs 2024 finalisiert waren – trotz eines ersten grenzüberschreitenden Trassenkatalogs Anfang 2023.

Ferner ist die französische **Infrastruktur** zwischen Lauterbourg und Strasbourg baulich in einem deutlich schlechteren Zustand als auf den Anschlussstrecken, was sich etwa in Stoßlückenoberbau oder stellenweise auch starker Riffelbildung auf dem Schienenkopf äußert, sodass selbst leise Güterwagen ein deutliches Rollgeräusch erzeugen. Lokaler Protest konnte zwar noch erfolgreich gerichtlich abgewehrt werden, doch täglich drei Dutzend zusätzliche schwere Güterzüge konterkarierten frühere Argumente, fünf zusätzliche tägliche (Triebwagen-)Zugpaare seien aufgrund schlechter Infrastruktur nicht möglich. Der Zustand ist wohl mit der vieler Strecken im früheren Reichsbahngebiet nach der Wende vergleichbar, hat doch



Große Stoßlücke im Oberbau trotz Hochsommer zwischen Seltz und Munchhausen.

beispielsweise der Bahnhof Lauterbourg immer noch Sicherungstechnik aus der Zeit der Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen, wenn auch mit französischen Modernisierungen, und ist damit der letzte noch so ausgestattete Bahnhof in Frankreich. Mehrere Bahnübergänge und Reisendenüberwege auf der Strecke verfügen über keine technische Sicherung, weshalb der Überweg zum Mittelbahnsteig in Lauterbourg während des Umleiterverkehrs auch mit einem Posten gesichert wurde. Immerhin sind ab 2026 die Übernahme der Infrastruktur durch die Region Grand Est und eine grundsätzliche Sanierung vorgesehen. Wie schon angedeutet, war die **Betriebsdurchführung** oft von einem deutlichen Schwergang gekennzeichnet, was nicht nur an der Sprachbarriere, sondern auch an einer fehlenden Korridorsteuerung lag, obwohl es in der DB-Netzleitzentrale Frankfurt seit einigen Monaten eine Operative Verkehrssteuerung (OVS) für den RFC (Rail Freight Corridor) 1 gibt. Die Überwachung der Umleitungsstrecke und deren Zugläufe wurde jedoch nur der Betriebszentrale Karlsruhe zugeordnet, sodass Wechselwirkungen mit der Riedbahnsperre und dem Störgeschehen am Mittelrhein sicher

Nicht nur die Schienenwege sind im Nordelssass rustikaler als anderswo – auch die Landstraßen sind es: eine Straße aus Rollsplitt begleitet die geschraubte Bahnstrecke südlich Lauterbourg, wohin SNCF Fret 475124 am 23.08.24 ihren Umleitergüterzug Offenburg Gbf – Wörth brachte.
Fotos (2): Hannes Ortlieb





Blick auf die Baustelle in Rastatt Süd: 248 011 von BM Bahndienste war am 10.08.24 neben Zweiwegebaggern und zahlreichen Bauarbeitern im Einsatz. Foto: Rudolf Warda

aufwändiger zu koordinieren waren. Fehlendes Stellwerkspersonal weiter nördlich sorgte teils dafür, dass Züge nicht weiterfahren konnten und somit Slots verfielen, die mangels ausreichender Übersicht und notwendiger Vorlaufzeiten nicht von anderen Zügen genutzt werden konnten. Eine grenzüberschreitende Überwachung der Gleisbelegungen und Zugläufe fand nur eingeschränkt statt, da der Wechsel der EVU-Verantwortlichkeiten in Würth und Offenburg stets auch mit einer Änderung der Zugnummer einherging und häufig wechselnde Zugnummern beim Nachfahren gestrandeter Züge die Übersicht beeinträchtigten. Es bleibt zu hoffen, dass die Umlaufzusammenhänge mit der Einführung von TAF/TAP TSI in Fahrplanung und Betriebsführung in den kommenden Jahren klarer erkennbar werden.

Die werktäglich morgens auf drei verschiedenen Ebenen durchgeführten Onlinekonferenzen dienten hauptsächlich dazu, immer wieder den Überblick herzustellen und die Nachverfolgung der tatsächlich gefahrenen Leistungen zu dokumentieren, um die korrekte **Abrechnung** sicherzustellen. Immerhin mussten sich im kommerziellen Modell zwei Infrastrukturbetreiber und zehn EVU einig werden. Nur wegen der relativ

kurzen Dauer von drei Wochen war es überhaupt möglich, einen Gesamtpreis zu ermitteln, der hinterher durch die Anzahl an schlussendlich 415 gefahrenen Lastzügen zu teilen war. Hierzu mussten sich die Dieselshuttlenutzer im Frühjahr verbindlich auf ein Plankontingent festlegen, das sie per Vorkasse zu bezahlen hatten. So waren Ende Mai ca. 80 % der Slots belegt, was zu einem Preis von jeweils ca. 4.400 EUR abzüglich eines Zuschusses der DB InfraGO als Verursacherin der Umleitung führte. Der endgültige Preis pro genutztem Slot konnte dann erst in der Endabrechnung im Herbst ermittelt werden, worauf eine Differenzberechnung zur Vorkasse erfolgte. Die Einrichtung einer neutralen Clearingstelle, z. B. über den Rhine-Alpine-Corridor, war aus rechtlich-organisatorischen Gründen nicht möglich, sodass hier ein ausreichendes gegenseitiges Vertrauen notwendig ist. Für längere Umleitungszeiträume ist ein solches Vorgehen jedoch nicht praktikabel.

Fazit

Grundsätzlich hat die SGV-Branche mit dem Dieselshuttle bewiesen, dass sie zu gemeinsamen Lösungen imstande ist, wenngleich in der Durchführung immer

wieder die unterschiedlichen Sicht- und Arbeitsweisen der Beteiligten zutage traten. Beispielsweise scheiterten einzelne Zugfahrten an der fehlenden oder fehlerhaften Vormeldung, und genauso kam es häufig zu Verzögerungen wegen Differenzen zwischen der Vormeldung und dem tatsächlichen Zustand des Wagenzuges in Sachen Bremsstellung und auch der ordnungsgemäßen Übergabe durch das anbringende Lokpersonal. Zudem ist es auch entscheidend, ob sich das übernehmende Lokpersonal bereits vor Ort befindet oder der Zug ordnungsgemäß zur Abstellung zu sichern ist, was natürlich bedeutet, ihn vor Weiterfahrt wieder zu sichern. Nicht alle Erwartungen an den Pilotcharakter einer solchen Maßnahme konnte das Projekt erfüllen, z.B. was die Nutzung von Übersetzungstools angeht. Wie schon bei der Idee der vereinfachten Ausbildung zeigte sich auch hier ein gewisses „Henne-Ei-Problem“, da auch vereinfachte Bedingungen gelten müssten, was aber selbst mit einem Vorlauf von drei Jahren kaum zu schaffen ist. Es wäre unabdingbar, die betrieblichen Regeln in benachbarten Ländern stärker zu vereinheitlichen, um Ausbildungsmodule anerkennen zu können und weniger nationale Besonderheiten schulden zu müssen. Ein erster Ansatz wird bereits in Vorbereitung der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels auf der Strecke München – Verona betrieben, doch ohne einen solchen starken Korridor und die sichere Möglichkeit einer einheitlichen Betriebssprache oder der Nutzung von Übersetzungsapps sind die Chancen einer Umsetzung zu gering. In einem solchen temporären Branchenprojekt zeigt sich zudem, dass die gegenseitige Aushilfe auch stark von normalen arbeitsrechtlichen Bedingungen abhängt und bei geringerem Interesse eines Teilnehmers scheitern kann.

Da derzeit das Thema Kompensationszahlungen für baubedingte Umleitungen auch auf europäischer Korridorebene diskutiert wird, diene der Dieselshuttle auch als Realitätscheck für ein von den RAG-Sprechern (Railway Undertakings Advisory Group auf den jeweiligen RFC) entwickeltes Kompensationsmodell für länger anhaltende Umleitungen, das im vergangenen Frühjahr vorgestellt wurde.

Über alle Umleitungsrouten hinweg zeigt sich aber, dass verbindliche Slots in Form von Katalogtrassen zwischen den Einbruchspunkten ein wichtiges Kriterium für die Planbarkeit sind. Auf der Gäubahn war nicht klar, welche Kapazitäten wochenweise bis tagesaktuell noch verfügbar sind, und ähnliches gilt

Hier hat der letzte Umleitergüterzug aus Offenburg am 30.08.24 sein Ziel erreicht. Links davon stand in Würth noch der letzte südwärts Umleitergüterzug nach Offenburg Gbf, der kurz darauf abfahren sollte. Rechts wartete DB Cargo 294 869 auf neue Aufgaben. Foto: Hannes Ortlieb



für die von wenigen Güterzügen auch noch genutzte Route über Lindau-Reutin – St. Margrethen. Verlässlichere Trassierbarkeiten, um diese Slots auch mit längeren Vorläufen erreichen zu können, sind dazu natürlich ein notwendiges Kriterium. Ebenso müssen die Konditionen auf den Umleitungsstrecken schon bei Ankündigung der Notwendigkeit bekannt sein, was für die Gäubahn wegen vergangener Umleitungen zwar grundsätzlich schon galt, doch brachte die jetzt schon mehrfach verschobene Inbetriebnahme des ESTW Horb und der Zweigleisigkeit bis Neckarhausen kurzfristig ebenso Einschränkungen wie eine neue Oberstrombegrenzung, wegen der höchstens drei Güterzüge gleichzeitig zwischen Horb und Singen möglich waren.

Die Umleitung durch Drittländer mit stärkeren betrieblichen Abweichungen wie Frankreich erhöht die Zusatzkosten in einem margenschwachen Geschäft zusätzlich und steigert die Wahrscheinlichkeit, dass durch eingeschränkte Zugparameter und höhere Kosten pro Transporteinheit eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger, also normalerweise die Straße, erfolgt, wenn die Zusatzkosten an die Kunden weitergereicht werden. Bei den bisher vorhandenen kürzeren Sperrzuständen über Feiertage oder in Ferienzeiten können diese Zusatzkosten eher noch durch verringerte Nachfrage sowie Vor- und Nachfahren von Volumen kompensiert werden, was aber bei



mehrwöchigen Sperrungen nicht mehr möglich ist.

Im April 2025 wird eine ähnlich wirkende einwöchige Sperrung südlich Offenburg stattfinden, und für 2027 sind mehrwöchige Arbeiten angedacht. Die Umleitung über Strasbourg – Mulhouse ist zwar prinzipiell möglich, doch sind die Kapazitäten im Südsass ebenso beschränkt und würden die Branche in einem aufkommensstärkeren Zeitraum des Jahres treffen. Eine Berücksichtigung der verkehrlichen Zusatzaufwände in der

Auswahl der Bauverfahren ist daher dringend geboten, nicht nur aus deutscher Perspektive in Bezug auf die anstehenden Generalsanierungen und das neue Instandhaltungscontainerregime gemäß SB² (s. letzte Ausgabe, S. 6) mit ebenso mehrmonatigen eingleisigen oder Total-sperrungen.



Der Autor dankt den Projektbeteiligten Annik Jeiziner, Sebastian Hofmann, Christian Ottman, Dirk Oelschläger und Andrea Marco Penso fürs kritische Prüfen.

SNCF Fret 475125
rangierte am
21.08.24 im
Bahnhof Wörth
(Rhein) über
Gleis 1. Zeitwei-
se waren auch
Bahnsteiggleise
durch Umleiter-
güterzüge belegt.

Foto:
Hannes Ortlieb



Die zurückliegende Rastattsperre brachte auch wieder etwas mehr Fernverkehr auf die badische Schwarzwaldbahn: 101 071 von RDC zog am 23.08.24 DPF 1791 Hamburg Langenfelde Bbf – Lörrach Gbf nach dem Kopfmachen in Singen bei Stockburg bergwärts zum nächsten Richtungswechsel nach Offenburg.

Foto: Marco Stettenheim