



Bild: Cargo-Partner

Kommen statt der autonomen Technik eventuell Förderbänder zum Einsatz?

Cargo sous terrain: Autonomer Transport und Förderband im „Realitätscheck“

Schweiz Christian Späth ist neuer CEO des Projekts des unterirdischen Transportsystems quer durch die Schweiz. Der Bauingenieur kommt vom Schweizer Bau- und Immobiliendienstleister Implenia, wo er zuletzt für den Tiefbau verantwortlich war. Er steht vor der Herausforderung, auf die teilweise heftige Kritik am öffentlich aufgelegten Sachplan des ambitionierten Vorhabens konstruktiv zu antworten. Allen voran bemängelt die Stadt Zürich die Standorte der drei auf ihrem Gebiet geplanten Hubs. Die von der ersten Etappe betroffenen Kantone Aargau und Zürich monieren, dass gewisse Voraussetzungen noch nicht erfüllt seien und Unsicherheiten bestehen. Gemäß einem Artikel in den Schweizer Medien lässt sich Späth davon nicht entmutigen: „Die Schweiz hat immer wieder bewiesen, dass sie solche Projekte umsetzen kann.“

Allerdings denkt er in kleineren Etappen und erachtet die ursprünglich für 2031 geplante Inbetriebnahme des ersten Abschnitts aus dem Raum Härkingen nach Zürich nicht mehr als realistisch. Offensichtlich hat das bisherige CST-Team zu stark auf die technische Machbarkeit gesetzt und dabei die politische Umsetzung vernachlässigt.

Als Konsequenz wird nun ein „Realitätscheck“ angestrebt. Dabei scheint sich herauszustellen, dass statt der autonom verkehrenden Transportfahrzeuge eine Förderband-Lösung in den Fokus rückt. Prüfen will Späth gemäß dem Beitrag, ob im Tunnelboden Röhren für den Transport von CO₂ verlegt werden könnten. Dieses würde dann unterirdisch nach Basel transportiert, dort verschifft und in Skandinavien in den Boden eingelagert.

RB 2.12.24 (km/cm)

Bremerhaven: Ausbau der Hafeneisenbahn kommt

Bremer Senat Das Land Bremen will seine Hafenbahn in Bremerhaven weiter ausbauen und modernisieren. Dazu hat Kristina Vogt, Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, am 26.11.2024 die zentralen Bausteine vorgestellt. Ziel der Maßnahme ist es, die Vorstellkapazitäten im Bereich Bremerhaven-Speckenbüttel zu erhöhen. Das Investitionsvolumen liegt bei 56,1 Mio. EUR, die verteilt auf mehrere Jahre vom Land getragen werden. Mit der Realisierung dieser Maßnahmen werde der letzte große Schritt des Masterplans Hafeneisenbahn Bremerhaven von 2011 „konsequent umgesetzt“, so Vogt. Das aktuelle Projekt umfasst zwei Bereiche:

1. Erweiterung der Vorstellkapazitäten in Speckenbüttel durch den Bau einer neuen Gleisgruppe („20er Gruppe“):
 - Sieben neue Gleise, Nutzlänge mindestens 740 m, Elektrifizierung
 - Ausstattung mit Bremsprobenanlagen und Weichenheizungen
2. Digitalisierung und Modernisierung der bestehenden „30er Gruppe“:
 - Integration in ein neues elektronisches Stellwerk (ESTW) im Zuge der Generalsanierung der Strecke Bremen – Bremerhaven durch die DB InfraGo
 - Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik sowie der elektrischen Anlagen.

RB 2.12.24 (cm)

Traxx: 200 km/h-Tests in Deutschland

Zulassung Die Zulassung der Traxx MS3 für 200 km/h geht weiter. Im November haben mit der 188 006 Fahrten zwischen Luckau-Uckro und Doberlug-Kirchhain im Netz der DB InfraGo stattgefunden. Die Maschine hat dafür umgebaute Drehgestelle erhalten. Der Fokus liegt aktuell auf der Erprobung des Pantografen, unter anderem hinsichtlich des Anpressdrucks und der Stabilität bei Seitenwinden. Da die 188 nicht über eine zugelassene Zugsicherung verfügt, hat Alstom eine Lok der Baureihe 101 von der DB angemietet. Zudem sind für „realistische“ Testbedingungen fünf Reisezugwagen der SNCB aus Belgien eingereiht.

RB 2.12.24 (cm)

1144 wird skandinavisch. Railcare rüstet in seiner Werkstatt in Långsle/Schweden seine acht E-Loks der Reihe 1144, die von den ÖBB stammen, für den Einsatz im Güterverkehr in Schweden und Norwegen um. Angepasst werden die Lokomotiven an das nordische Winterwetter, was die Fahrerkabine einschließt. Weiter erhalten vier Lokomotiven das Zugsicherungssystem ATC, die vier anderen Maschinen werden mit ETCS ausgerüstet. Alle Lokomotiven werden auch über eine Funksteuerung verfügen. Railcare wird dann für die Zulassung bei der ERA (Europäische Eisenbahngesellschaft) zuständig sein.

RB 2.12.24 (bd/cm)



Foto: Railcare