

GRV-Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Postfach 10 14 03 • 45014 Essen • www.grv-ev.de • redaktion@grv-nachrichten.de

Zugleich Mitteilungsblatt der Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs (GdI — AdI)



Foto: Gunther Ellwanger.

**Leitartikel: Aufgaben
für die neue Legislaturperiode | Seite 3**

**30 ist das neue 50! — zum Verhältnis
von Geschwindigkeit und Lärm | Seite 18**

Bericht von der Innotrans 2024 | Seite 31

**Der einheitliche europäische
Eisenbahnraum | Seite 39**

**Wird eine große Chance für mehr
Klimaschutz verpasst? | Seite 14**

**Erfolgreicher 10. Deutscher
Mobilitätskongress | Seite 25**

**Versorgung der Schweiz aus Norden
auf der Schiene | Seite 35**

**Drei-Seen-Museumsbahn
im Schwarzwald | Seite 41**

bei der DAK im Endspurt. Viele Details seien aber noch zu klären, doch die DAK sei machbar.

Mehr Mobilität auf der Schiene setzt **mehr Beschäftigte im Bahnsektor** voraus. Darüber waren sich die Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Gewerkschaften und Eisenbahnbranche anlässlich eines Dialog Forums am 27. September des VDB und des VDV einig. „Die Branche schafft vielseitige, oft lokal verankerte, zukunfts-sichere Arbeitsplätze sowie industrielle Wertschöpfung und Innovation in ganz Europa. Doch eine Verkehrswende wird nur mit qualifiziertem Personal gelingen. Digitale Technologien können dabei unterstützen, die Auswirkungen des demografischen Wandels abzufedern und die Berufe in der Branche noch attraktiver zu gestalten“, sagte VDB-Geschäftsführer **Axel Schuppe**.

Die *Innotrans 2026* findet vom 22. bis 26. September 2026 erneut auf dem Berliner Messegelände statt. Weitere Informationen finden sich auf der Internetseite www.innotrans.de/de.

Versorgung der Schweiz aus Norden auf der Schiene

Dies war das Thema einer von Kurt Metz hervorragend organisierten dreitägigen Exkursion der Bahnjournalisten Schweiz vom 16. bis 18. September 2024.

Den Auftakt bildete eine **Fachtagung in MuttENZ**. Erster Vortragender war **Thomas Staffelbach**, Gesamtkoordinator Basel von SBB Infrastruktur, der insbesondere auf den Ausbau für den 4-Meter-Korridor einging, der auch auf der Elsässer Bahn nach Frankreich realisiert werden müsse. Von 2023 bis 2030 sollen sich die Zugzahlen im Schienengüterverkehr (SGV) um 20 Prozent erhöhen.

Boris Boskovic, Leiter Produktmanagement / Vertrieb — Belgien, West-Ost, von BLS Cargo beschrieb die Rolle seiner Bahn für die Versorgung der Schweiz. Er betonte, dass BLS Cargo keinen Einzelwagenverkehr (EW), sondern nur Ganzzüge und Züge des Kombinierten Verkehrs (KV) betreibt. Boskovic kritisierte die

für 2025 in Deutschland vorgesehene Erhöhung der Trassenpreise um 17 Prozent, sowie die unzulänglichen Umleitungsmöglichkeiten während der Generalsanierungen. Da die Digitale Automatische Kupplung (DAK) für Ganzzüge nur geringen Nutzen habe, sprach er sich gegen eine DAK-Pflicht aus.

Pascal C. Jenni, Verkaufschef (Chief Commercial Officer) der SBB Cargo International, sah sein Unternehmen, das seit 2021 seine Güterzüge mit Ökostrom betreibt, als Marktführer auf dem Rhein-Alpen-Korridor. Das Ziel im SGV ein ähnliches Preisniveau wie beim Lkw zu erreichen, sei wegen der Trassengebühren kaum erreichbar. Jenni nannte drei Fakten:

- Obwohl die schienengebundene Bahn sicherer ist als die Straße, wird sie fälschlicherweise als unsicher und regulierungsbedürftig angesehen.
- Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sollen vermehrt Bau und Unterhalt der Infrastruktur finanzieren, Straßenbau und -unterhalt werden hingegen mehrheitlich aus der Staatskasse finanziert. Es herrscht ein ungleicher Wettbewerb.
- Die Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße hat bereits begonnen. Noch wäre der Trend mit den richtigen Maßnahmen umkehrbar.

Das Fazit von Jenni:

- Weitere Anstrengungen seitens EVU bezüglich Qualität, Kommunikation und Effizienz sind notwendig.
- Staatliche Akteure müssen jedoch mehr Effort bezüglich nationaler

Deregulierung und internationaler Harmonisierung im SGV respektive bei der Umsetzung der Kostewahrheit auf der Straße zeigen.

Über „Turbulente Zeiten für den Schienengüterverkehr! Welche Maßnahmen können stabilisierend wirken?“ referierte **Bernhard Kunz**, Verwaltungsratsmitglied der Hupac AG. Er betonte: „Stabilität auf dem Nord-Süd-Korridor ist Voraussetzung für eine effiziente Verkehrsverlagerung“. Seit dem Unfall in Rastatt 2017 (siehe Folge 109 der GRV-Nachrichten, Seite 19) fehle aber die Stabilität auf diesem Korridor.

Um das System zu stabilisieren, forderte Kunz Abstellkapazitäten (740-Meter-Gleise) entlang des Rhein-Alpen-Korridors, auch Deutschland sollte sich in Offenburg oder Karlsruhe beteiligen.

Ueli Maurer, Leiter Internationales Netzwerk der Bertschi-Gruppe, nannte zunächst zentrale Daten dieses global tätigen Chemielogistikers: Umsatz knapp 1 Milliarde Euro, 3250 Beschäftigte sind in 76 Tochterunternehmen in 39 Ländern aktiv. Bertschi besitzt rund 1000 Lkw (für Kurzstrecken, Langstrecken mit Schiene und Binnenschiff) und 46 000 Container. 2024 / 2025 soll das Eisenbahnterminal in Rotterdam und das intermodale Terminal in Antwerpen erweitert werden. Maurer beklagte die von 2019 bis 2023 um 18 bis 25 Prozent gestiegenen Kosten des intermodalen Verkehrs (Energie, Trassenkosten, Umwegverkehre), während im gleichen Zeitraum beim reinen Straßentransport nur ein Plus von 5 bis 8 Prozent zu verzeichnen war. Sehr kritisch äußerte er sich zu



Stabilität auf Nord-Süd-Korridor als Voraussetzung für eine effiziente Verkehrsverlagerung — Situation vor / nach Rastatt-Unfall 2017; Grafik und Datenquelle: Hupac.

den nun begonnenen Generalsanierungen in Deutschland bis 2030:

- Alternativrouten teilweise noch unbekannt;
- Umleitungen sind länger, teilweise auch auf überlasteten Strecken und mit geringerer Kapazität;
- Folgen für den SGV: höhere direkte Kosten, niedrigere Produktivität und Gefährdung der Marktfähigkeit mit dem Risiko der Verlagerung auf andere Verkehrsträger mit Langfristwirkung.

Einen Rückblick auf den Umleitungsverkehr Wörth – Lauterburg – Straßburg während der dreiwöchigen Sperrung der Rheintalbahn im August 2024 im Raum Rastatt gab der Schweizer Bahnjournalist **Peider Trippi**. Er wies darauf hin, dass bis zu 37 Güterzüge Züge täglich über diese Umleitung beabsichtigt waren, offensichtlich aber nur etwa 20 realisiert wurden. Die teilweise eingleisige Nebenstrecke ist nicht elektrifiziert. Für den Shuttleverkehr zwischen Wörth, Straßburg und Offenburg hatte Captrain France 11 Dieselloks der SNCF organisiert, die in beiden Ländern zugelassen sind. Erfreulicherweise hat es laut Trippi keine Unfälle und Vorfälle während dem Shuttlebetrieb gegeben. Behördliche Informations-Kampagnen in den betroffenen Gemeinden hätten Wirkung gezeigt. In seinem Ausblick erinnerte Trippi an die Forderungen der Schweizer Güterverkehrsbranche: „Der Ausbau der linksrheinischen Nord-Süd-Achse ist gegenwärtig eine der wichtigsten Voraussetzungen für die stabile Nutzung der NEAT und für die weitere Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs, deshalb ist eine tägliche Trassenkapazität von 60 Güterzügen nötig, und die nächtliche Fahrbeschränkung muss aufgehoben werden.“ Trippi wies auf den zu erwartenden Widerstand aus den 17 Ortschaften gegen eine Gütertransitstrecke hin (Nachtfahrbetrieb, Aufhebung von Bahnübergängen und bis zu 60 Güterzüge täglich), auch die unterschiedliche Verantwortung könne problematisch sein: Infrastrukturbetreiber dieser

Regionalstrecke ist zukünftig die Region Grand Est, für eine Gütertransitstrecke wäre SNCF Réseau verantwortlich. Da aber ein Nutzen für innerfranzösische Gütertransporte kaum relevant sei, dürfte die Finanzierung der Streckenerüchtigung schwierig sein. Trippi kam zum Ergebnis: „Aufgrund der Ausgangslage und den Konfliktpunkten ist die Realisierung vor 2030 sehr fragwürdig. Verzögert sich der Ausbau um 5 bis 10 Jahre fragt sich, ob der Aufwand den Nutzen rechtfertigt. (Anmerkung: der 4-gleisige Ausbau der Rheintalbahn soll in Deutschland 2041 / 42 realisiert sein). Ein Fokus aus Sicht der Schweiz auf die P400-Ertüchtigung³⁰ der Bahnstrecke Antwerpen – Metz – Straßburg (– Basel) (unter finanzieller Beteiligung der Schweiz) scheint nachhaltiger und zielführender zu sein.“

Zum Abschluss der Fachtagung erläuterte **Tommaso Di Benedetto**, Direktor des auf Eisenbahnbetrieb spezialisierten Personaldienstleisters MEV Schweiz AG die Tätigkeiten des Unternehmens für EVU und Infrastrukturbetreiber. Insgesamt 1200 Mitarbeiter sind in den Niederlanden sowie Deutschland, Österreich und der Schweiz („DACH“) aktiv. Di Benedetto sieht MEV hier auch als führende private Lokführerschule. Als weitere Aktivitäten nannte er insbesondere:

- Lokführereinsätze auf den Güterverkehrskorridoren zwischen diesen Ländern und Binnenverkehre im SGV der Schweiz;
- Lokführereinsätze Schweiz im Personenverkehr Normal- und Schmalspur, sowie bei Baustellenverkehren und im Rangierbereich;
- Gesamtlösungen von der Rekrutierung bis zur praktischen Prüfung der Lokführer;
- Simulation und Vermietung moderner Lernsysteme.

Ein Besuch der Simulatoren-Landschaft von MEV rundete die Tagung ab.

Die Bedeutung des Binnenhafens

Duisport unterstrich am 17. September in Duisburg mit Vortrag und Busrundfahrt durch das Hafengelände **Erich Schauder**, Duisburg Hafen AG, insbesondere mit folgenden Aussagen:

- Duisburg ist der größte Binnenhafen der Welt mit über 105 Millionen Tonnen Güterumschlag jährlich (inklusive privater Werkshäfen), sowie über 4 Millionen TEU³¹ Umschlag.
- Wichtigste Handels- und Verkehrsdrehscheibe der Rhein-Ruhr-Region.
- Über 3 Milliarden Euro jährliche Wertschöpfung durch den Duisburger Hafen.
- Bedeutendster Hinterlandhub in Europa, da optimale infrastrukturelle Voraussetzungen:
 - direkt am Rhein, Europas wichtigster Wasserstraße,
 - Eisenbahnknotenpunkt Nummer 1, sowie
 - im Schnittpunkt von 5 Autobahnen.
- 9 Container-Terminals und 200 Kilometer Schieneninfrastruktur mit 4 Vorbahnhöfen.
- 130 Krananlagen mit bis zu 500 Tonnen Tragkraft.
- 2 Roll on -/ Roll off Anlagen (RoRo).
- 20 000 Schiffe und 25 000 Züge jährlich.
- 30 nationale und internationale EVU mit Verbindungen zu rund 100 Zielen in Europa und Asien.
- die Duisburger Hafen AG wurde 1926 gegründet, seit 2001 firmiert sie unter „Duisport“. Gesellschafter sind das Land Nordrhein-Westfalen mit zwei Dritteln und die Stadt Duisburg mit einem Drittel.

Michael Albers, Geschäftsführer von **Duisport Rail GmbH** (EVU des Duisburger Hafens, das 2001 gegründet wurde) informierte, dass sein EVU zwar die Betriebserlaubnis und Zulassung für Deutschland besitze, sich aber auf die örtlichen Leistungen konzentriere: Duisburg Hafen, Duisburg Ruhrort Hafen, Duisburg Hochfeld Nord

³⁰ P400 ist ein Profil, das für 4 Meter hohe Sattelaufleger geeignet ist, das heißt auf entsprechend ausgebauten Bahnstrecken können auch Lkw, die die maximale zulässige Höhe im Straßenverkehr ausnutzen, verladen werden.

³¹ Twenty-foot Equivalent Unit (Abkürzung TEU, deutsch Zwanzig-Fuß-Standardcontainer) ist eine international standardisierte Einheit zur Zählung von ISO-Containern verschiedener Größen und zur Beschreibung der Ladekapazität von Schiffen und des Umschlags von Terminals beim Containertransport (Quelle: Wikipedia).

sowie die drei Logports. Neben der Vernetzung der verschiedenen Hafengebiete nannte Albers insbesondere folgende weitere Leistungen:

- Kooperationsverkehre, auch mit DB Cargo.
- Regionale Bahnshuttle-Verkehre.
- Rangierdienstleistungen.
- Werksbahnbetrieb (drei Standorte).
- Wagenmeisterdienstleistungen für eigene Züge und für andere EVU.
- Verladeberatung, auch zu Cargo-Beamer Wagen.

Dafür stehen insgesamt 115 Mitarbeiter zur Verfügung, darunter 55 Triebfahrzeugführer und 23 Wagenmeister; sowie 19 Dieselloks (14 Strecken und 5 Rangierloks), darunter drei Siemens Vectron Dual Mode.



Auf der Innotrans 2024 (siehe Bericht auf Seite 31) war diese Batterie-Brennstoffzellen-Lokomotive von Vossloh Rolling Stock ausgestellt, sie soll im Duisburg Gateway Terminal eingesetzt werden.

Die Rolle der Drehscheibe Duisport für die Bertschi-Gruppe erläuterte **Robin Gehlen**, Geschäftsführer Bertschi Rhein-Ruhr und Duisburg Kombiterminal (DKT). Neben dem DKT gibt es in Duisburg eine Werkstatt für Lkw und Container sowie Lagerflächen für Container (ohne Gefahrgut). Das DKT besitzt sechs 450 Meter lange Gleise, die mit zwei großen Portalkränen mit der Straße und Abstellflächen verbunden sind.

Folgende aktuelle Zugverbindungen für das DKT nannte Gehlen:

- Busto Arsizio (Italien): 6 Rundläufe pro Woche,
- Ljubljana (Slowenien): 5 Rundläufe pro Woche,

- Budapest (Ungarn): 4 Rundläufe pro Woche und
- Schwarzhöhe (nördlich Dresden): 3 Rundläufe pro Woche.

Auch wenn das frühere starke Wachstum des intermodalen Verkehrs seit der Corona-Pandemie unterbrochen ist, war Gehlen von der weiteren positiven Zukunft überzeugt, da es das Bahnsegment mit dem stärksten Wachstum war, und durch den „Green Deal“ der EU eine wegweisende Unterstützung für die Schiene vorhanden ist.



Duisburg Kombiterminal (DKT) von Bertschi mit Tankcontainern.

Zur Rolle des Rhein-Ruhr-Gebiets für BLS Cargo präsentierte Boskovic (siehe oben), zunächst folgende Fakten:

- Die BLS Cargo AG wurde 2001 gegründet, ihre Aktionäre sind BLS, Ambrogio³² und Captrain Holding³³.
- Mehr als 450 Mitarbeitende in Belgien, Deutschland, Schweiz und Italien.
- Etwa 150 Lokomotiven, mehrheitlich Mehrsystemloks.
- 20 200 Züge (2023).
- Drei 100-prozentige Tochtergesellschaften:
 - Crossrail Benelux N.V. (2019);
 - BLS Cargo Deutschland GmbH (2007) sowie
 - BLS Cargo Italia S.r.l (2006).

Der SGV von BLS Cargo umfasst laut dem Referenten:

- Nord-Süd-Korridor Nordsee – Mittelmeer (Transit),
- Import und Exportverkehr Schweiz sowie
- Belgien und Ost-West-Korridore.

Boskovic wies auch auf den starken Wettbewerb im europäischen SGV zwischen den etablierten nationalen Anbietern und den Wettbewerbern hin, die 2021 insgesamt 51 Prozent des Marktes erreicht und damit die Staatsbahnen überholt hätten. Zu den Marktanteilen von BLS Cargo nach Tonnenkilometern nannte er folgende Zahlen:

- Deutschland: 4,6 Prozent (Stand 2022),
- Belgien: 11,6 Prozent (Stand 2023),
- Schweiz Transit: 29,9 Prozent (Stand 2023) sowie
- Schweiz Import und Export: 10 Prozent (Stand 2023).

Peter Dannewitz, Verkaufschef der Hupac-Gruppe sah den Wirtschaftsraum Nordrhein-Westfalen als Drehscheibe für den Kombinierten Verkehr Europas. Er beschrieb die Hupac-Gruppe mit folgenden Zahlen für das Jahr 2023:

- 975 000 Straßensendungen auf die Schiene verlagert und so 1,4 Millionen Tonnen Kohlendioxid eingespart;
- 130 Züge pro Tag im Netzwerk;
- 8500 Wagen, komplett lärmarm;
- 12 Terminals;
- 700 Mitarbeitende;
- Jahresumsatz: 667,0 Millionen Euro;
- Jahresergebnis: minus 6,4 Millionen Euro.

Der dritte Exkursionstag war dem Hafen Hamburg gewidmet, auch wenn seine Bedeutung für die Versorgung der Schweiz geringer ist als die der Westhäfen. **Florian Vaupel** von der Hamburger Hafenbehörde (Hamburg Port Authority, HPA) gab einen Überblick zum **Eisenbahnhof Hamburg** mit folgenden Daten:

- Das Hafennetz umfasst rund 290 Kilometer Gleise und 800 Weichen.
- Knapp 70 Unternehmen im Hafen sind an das Netz angeschlossen.
- Täglich verkehren etwa 210 Züge mit insgesamt rund 5500 Wagen zwischen Hafen und Hinterland.

³² Ambrogio ist ein traditionelles, auf den kombinierten Verkehr spezialisiertes italienisches Eisenbahnunternehmen.

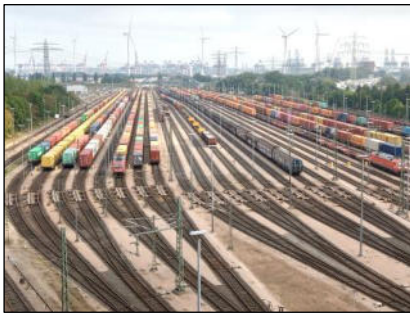
³³ Captrain ist eine Tochtergesellschaft der französischen Staatsbahn SNCF im Schienengüterverkehr.

- 2023 wurden 45,6 Millionen Tonnen über die Hafenbahn transportiert.
- 53,5 Prozent der Güter im Hinterlandverkehr werden mit der Bahn transportiert.
- 32 Prozent aller in Deutschland per Bahn transportierten Container haben Quelle oder Ziel im Hafen Hamburg.

Die weitere Entwicklung des Universalhafens (Container, Massengut, Flüssiggut, Stückgut und RoRo sowie Kreuzfahrt) soll zu einer Stärkung der wirtschaftlichen Resilienz führen.



Vom Tower (Stellwerk) des Hamburger Hafenbahnhofs Alte Süderelbe aus wird der Eisenbahnbetrieb gesteuert.



Blick vom Tower auf die 24 Richtungsgleise des Hafenbahnhofs Alte Süderelbe für Containerzüge;

alle Fotos: Gunther Ellwanger.

Als Entwicklungsziele für den Bahnverkehr nannte Vaupel:

- Verkehrsverlagerung auf die Schiene:
 - Steigerung Modal-Split auf über 60 Prozent im Containerverkehr.
- Ausbau für 740-Meter-Züge im Hinterland:
- Klimaneutralität im Hafen bis 2040:

- Dekarbonisierung beim Rangieren und
- Dekarbonisierung des Infrastrukturbetriebs.

Vaupel wies auch auf die nötige Effizienzsteigerung im Bahnverkehr durch Prozessoptimierung und Digitalisierung hin, sowie auf die Notwendigkeit verlässlicher Planungsgrundlagen für die EVU und die Infrastrukturbereitstellung.

Der insbesondere für den intermodalen Verkehr verantwortliche **Lars Neumann** der HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG) informierte zunächst über die drei wichtigsten Container-Terminals (CT):

- CT Altenwerder (CTA): 9 Gleise mit 720 Meter und 4 Bahnkrane;
- CT Burchardkai (CTB): 10 Gleise mit 750 Meter und 4 Bahnkrane sowie
- CT Tollerort (CTT): 5 Gleise mit 700 Meter und 3 Bahnkrane.

Über das jüngste und modernste Terminal freute sich Neumann besonders: „Das CTA arbeitet als erste Anlage ihrer Art klimaneutral. Es ist mit seinem hohen Automatisierungsgrad wegweisend für den Containerumschlag der Zukunft. Eine hochmoderne Technik und innovative EDV-Systeme gewährleisten das effiziente Löschen und Laden insbesondere von großen Containerschiffen.“

Neumann informierte danach über die Aktivitäten der Metrans-Gruppe, einem 1991 als HHLA-Tochterunternehmen gegründetem EVU, das Bahnverbindungen mit Seehäfen an der Nordsee und der Adria sowie im Hinterlandverkehr herstellt. Als Bausteine des Erfolgs von Metrans nannte Neumann insbesondere:

- Wir sind Marktführer bei den mitteleuropäischen intermodalen Transporten;
- Wir betreiben 20 intermodale Terminals in Deutschland, Österreich, Polen, Ungarn, Rumänien, Serbien, Slowakei, Tschechischen Republik;
- Mit modernen Hybrid- und Elektrolokomotiven und unserem „HHLA-Pure-Service“ wir einen kohlendioxidfreien Containerumschlag und -transport an.

Mit einer Busrundfahrt durch das CTA ging die dreitägige, hochinteressante Exkursion zu Ende.

Kurzberichte

Unternehmen und Märkte

(ge) Gut jedes siebte neu zugelassene Auto in der EU ist ein E-Auto. 14,6 Prozent betrug der Anteil der Pkw mit reinem Elektroantrieb an allen Neuzulassungen im Jahr 2023 in der Europäischen Union, wie das Statistische Bundesamt (Destatis) anlässlich der Europäischen Mobilitätswoche (16. bis 22. September 2024) am 10. September mitteilte. Deutschland liegt mit einem Anteil neu zugelassener E-Autos von 18,4 Prozent zwar über dem EU-Schnitt, aber deutlich hinter den skandinavischen Ländern: Der Staat mit dem höchsten E-Auto-Anteil an den Neuzulassungen war Schweden mit 38,6 Prozent, gefolgt von Dänemark (36,1 Prozent) und Finnland (33,8 Prozent). Am geringsten war der Anteil neu zugelassener Elektroautos in Kroatien (2,6 Prozent), gefolgt von der Slowakei (2,9 Prozent) und Tschechien (3,1 Prozent).

(ge) Ariadne-Forschende (*siehe <https://ariadneprojekt.de>*) haben mit Mobilitätsdaten für Deutschland das **erste Jahr des 49-Euro-Tickets analysiert** und eine bedeutende Verkehrsverlagerung festgestellt: Insgesamt nahmen in den ersten zwölf Monaten seit Einführung des Deutschland-Tickets am 1. Mai 2023 die per Bahn gemachten Strecken um 30,4 Prozent zu, während die mit dem Auto gefahrenen Kilometer um 7,6 Prozent abnahmen — was zu einer Reduktion von Kohlendioxid-Emissionen in Höhe von 6,7 Millionen Tonnen geführt hat. Die nun beschlossene Preiserhöhung von 49 auf 58 Euro monatlich für das Deutschlandticket soll dazu führen, dass sich Zugfahrten um 14 Prozent reduzieren und die mit dem Auto zurückgelegten Kilometer um 3,5 Prozent zunehmen, was nahezu zu einer Halbierung der Emissionsminderungen führen wird. (Quelle: Meldung Ariadne vom 8. Oktober 2024, <https://ariadneprojekt.de>).