

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)



**Leitartikel: Berlin – München
unter vier Stunden | Seite 3**

23. Weltklimagipfel in Bonn | Seite 6

**Ist die staatliche Förderung von Elektro-
und Hybridautos sinnvoll? | Seite 8**

**Schienengüterverkehrskorridor
Nordsee – Mittelmeer (RFC 2) | Seite 16**

**Zwischenruf: Ist die Fahrradmitnahme
im Zug in der HVZ rational? | Seite 20**

**Schweizer Bahninfrastruktur: Gestalten
statt nur Verwalten | Seite 23**

**Fernverkehrskonzession der SBB wird
um zwei Jahre verlängert | Seite 25**

**Fernbus-Linien:
Konkurrenz oder Ergänzung? | Seite 25**



Lage der beiden Röhren der Zuführung Bad Cannstatt von Stuttgart 21
Grafik: DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH.

den Tunneln Bad Cannstatt und Feuerbach durchfahren. Spezielle Baumaßnahmen sorgen dafür, dass die Sicherheit und Standfestigkeit für die gesamte Lebensdauer der Tunnel gewährleistet ist.

Am 20. November 2017 wurde beim **Steinbühlentunnel** der letzte von 777 Blöcken der Innenschale betoniert. Damit ist der Steinbühlentunnel als erster großer Tunnel der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm im Rohbau fertiggestellt. Die beiden je 4847 Meter langen Röhren verbinden die Filstalbrücke mit der Albhochfläche. Die Tunnel wurden in der Spritzbetonbauweise vorgetrieben und danach blockweise mit einer Innenschale versehen. Der Bau des Steinbühlentunnels begann im Juli 2013 mit der offiziellen Anschlagfeier. Bereits im November 2015 (siehe Folge 104 der GRV-Nachrichten, Seite 20) waren beide Röhren vollständig vorgetrieben.

In der 19. Sitzung des Lenkungskreises zu Stuttgart 21 am 27. Oktober 2017 informierte DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla über weiterbestehende Termin- und Kostenrisiken. Wegen bevorstehenden Ausschreibungen und Vergaben sowie der aktuellen Baupreissteigerungen haben Prüfungs- und Compliance-Ausschuss des Aufsichtsrates und der Konzernvorstand

der DB AG gehandelt und lassen die **Termin- und Kostenpläne überprüfen**. Dazu wurde das Beratungsunternehmen PricewaterhouseCoopers (PwC) zusammen mit der Ingenieurgruppe Emch + Berger beauftragt. Über die Ergebnisse soll der Aufsichtsrat der DB AG in der Sitzung am 13. Dezember informiert werden.

Schiene- güterverkehr

Schiengüterverkehrskorridor Nordsee – Mittelmeer (RFC 2)

Eine von Kurt Metz hervorragend organisierte Medienreise führte vom 20. bis 22. September 2017 entlang des RFC 2 (Rail Freight Corridor 2) von Basel über Luxemburg nach Zeebrugge und Brüssel. Über einige der insgesamt 15 Vorträge sowie die beiden technischen Besichtigungen wird kurz berichtet.

Der für den RFC 2 Verantwortliche Guillaume Confais-Morieux gab in **Basel** einen Überblick. Der Korridor besteht aus 4660 Kilometer Strecken, die in 6 Ländern 118 Terminals erschließen. Im Jahr 2016 haben 30 Bahnunternehmen mit 36 000 Zügen

diesen Korridor befahren, allerdings überwiegend im nationalen Verkehr.

Manuel Herrmann von der Alpen-Initiative stellte 10 Maßnahmen zur Erreichung des Schweizer Verlagerungsziels vor, darunter: Einführung einer Alpentransitabgabe, gleiche Wettbewerbsbedingungen für Straße und Schiene (weitere Infos: www.alpeninitiative.ch).

Christian Stäubli, BLS Cargo und Pascal Jenni, SBB Cargo International kamen zu ähnlichen Forderungen zur Verbesserung des RFC 2: Höhere Pünktlichkeit, mehr Kapazität, nur eine Sprache, Lichtraumprofil erweitern, weniger Streiks in Frankreich.

Karl Fischer, Logistik Kompetenz Zentrum (LKZ) Prien, informierte über den intermodalen Trailer. Von den etwa 1 Million Sattelaufliegern in Europa sind nur etwa 5 Prozent kranbar und somit direkt für den Kombinierten Verkehr (KV) geeignet. Verschiedene Verladesysteme ermöglichen auch den nicht kranbaren Sattelaufliegern die Nutzung der Schiene: Nikrasa, Cargobeamer und Modalohr (siehe Beitrag Metz in Folge 109 der GRV-Nachrichten, Seiten 20 ff). Ein Forschungskonsortium unter Führung des LKZ erprobt derzeit den „future trailer“.

Die Besichtigung des neuen **Intermodalen Terminals Luxemburg** der luxemburgischen Bahn CFL stand am 21. September auf dem Programm. Seine ideale Lage am Schnittpunkt vom RFC 2 mit der wichtigen Ost-West-Route lassen weiterhin ein starkes Wachstum im multimodalen Verkehr erwarten. Das Terminal ist direkt an das länderübergreifende Autobahnnetz angebunden und außerdem eng mit dem Cargo-Flughafen und dem Moselhafen verknüpft. Shuttle-Züge verbinden das Terminal mit den wichtigsten Industrieregionen, wie auch mit den Häfen der Nordsee, der Ostsee und Südeuropas.

Vier 700 Meter lange Gleise für Container und kranbare Auflieger werden von zwei Portalkranen bedient, täglich können 12 Züge be-/entladen werden. Zwei weitere Gleise dienen der Horizontalverladung von nicht kranbaren Aufliegern. Das installierte „Lohr Railway System“ ermöglicht ein



Portalkran im Intermodalen CFL Terminal in Luxemburg, im Vordergrund ein Gleis zur Horizontalverladung von Aufliegern (System Lohr); Foto: Gunther Ellwanger.

schnelles Be- und Entladen von täglich 16 Zügen. Dazu gehören auch die Lorry-Züge, die seit 10 Jahren Luxemburg mit dem 1045 Kilometern entfernten Le Boulou (in Frankreich nahe der spanischen Grenze) in nur 15 Stunden verbinden.

In unmittelbarer Nachbarschaft des Terminals befinden sich: Rangierbahnhof, Zollamt und Zolllager sowie weitere Logistikeinrichtungen. Ein gesicherter Lkw-Park wird derzeit auf dem Gelände des alten Terminals installiert. Weitere Informationen zum CFL Terminal: www.cfl-terminals.lu.

Johan Abel, Logistikmanager, betonte die sehr günstige Lage des **Hafens Zeebrugge** in Europa. Im Jahr 2016 wurden 37,8 Millionen Tonnen umgeschlagen und zwar je 38 Prozent Roro und Container; 79 Prozent des Umschlags entfielen auf Europa und 10 Prozent auf Asien. Mit 2,8 Millionen neuen Pkw (plus 14 Prozent zum Vorjahr: 1,2 Millionen Import und 1,6 Millionen Export) ist Zeebrugge weltweit die Nummer 1 beim Autoumschlag. Beispielsweise erreichten 24 000 Volvos aus Heilongjiang (China) in 225 Zügen Zeebrugge. In einer großzügigen Halle werden

Mehrwertdienstleistungen für Pkw durchgeführt. (Zum Vergleich: In Emden erwartet VW in 2017 einen neuen Umschlagrekord mit 1,4 Millionen Fahrzeugen).

Obwohl alle 6 Terminals Gleisanschlüsse besitzen, erfolgen 69 Prozent des landseitigen Verkehrs mit Lkw (täglich rund 4000) und nur 11 Prozent über die Schiene. Der Hafen ist in den RFC 2 aber auch in den RFC 1 (Rhein – Alpen) integriert. Ein starkes Wachstum verzeichnen Kreuzfahrt

schiffe: 2016 gab es mit 142 Anläufen 740 000 Personenbewegungen, gegenüber 2014 ein Plus von 70 Prozent, für 2017 werden 166 Anläufe erwartet. Weitere Informationen zum Hafen Zeebrugge: www.portofzeebrugge.be.

Nach einer interessanten Besichtigung des Hafens wurde über Brügge das Endziel der Reise **Brüssel** erreicht, dort komplettierten weitere Vorträge diese erkenntnisreiche Studienreise.



Beladen eines Lohr-Wagens mit einem Auflieger; Foto: Gunther Ellwanger.

TX Logistik fährt jährlich in 9 europäischen Ländern 20 000 Züge. Norbert Rekers, Regionaler Verkaufsdirektor Zentraleuropa, informierte über die vier Produkte seiner Firma und nannte als Ziele für die Zukunft:

- In neuen Marktsegmenten und Korridoren wachsen.



Neufahrzeuge aus Deutschland warten in Zeebrugge auf die Verschiffung nach England; Foto: Gunther Ellwanger.

- Mit Innovationen den Zugang zur Eisenbahn vereinfachen.
- Durch Investitionen eine bessere Kontrolle von Qualität, Effizienz und Kosten ermöglichen.

Der technische Direktor der Brüsseler internationalen Kombivereinigung UIRR (Union Internationale pour le Transport Combiné Rail-Route) Eric Feyen wies auf folgende Engpässe für den intermodalen Verkehr hin: Kapazität der Umschlagterminals, Schieneninfrastruktur, Qualität der Fahrplantrassen, nationale Regelungen und Bevorzugung des Personenverkehrs. Feyen zeigte sich überzeugt von einer positiven Entwicklung des kombinierten Verkehrs, wenn diese Engpässe reduziert werden, das heißt die Rahmenbedingungen stimmen, wie es in der Schweiz beim alpenquerenden kombinierten Verkehr bereits der Fall ist.

In mehreren Referaten und Diskussionen wurde auch die mangelnde

Vernetzung der Korridore untereinander angesprochen und die Tatsache beklagt, dass auf dem RFC 2 insbesondere nationaler Verkehr erfolgt.

Eine Karte des RFC 2 und alle Vorträge finden sich auf: www.kurtmetz.ch.

14,7 Prozent wachsen. Bis 2027 würden dann 636 000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, das Maß für einen 20-Fuß-Standardcontainer) erreicht werden, gegenüber 141 000 TEU 2016. Das hohe Wachstum ist nur dann möglich, wenn es zu deutlichen Verbesserungen auf diesen Korridoren kommt, insbesondere:

- Die Betriebsqualität muss gesteigert werden
- Höhere betriebliche Effizienz
- Bessere Informationen über die Transporte
- Verkehre nach Osten weiterentwickeln
- Neue Infrastrukturen, beispielsweise 9000 Kilometer lange elektrifizierte, zweigleisige Strecke in Iran und Afghanistan
- Beschleunigung der Grenzabfertigung, besonders an der polnischen Grenze
- Intensiverer Austausch zwischen allen Beteiligten.

Abschließend sagte Schwilling: „Wenn die Verantwortlichen in Europa und Asien alle Hebel in Bewegung setzen, können sie die Züge über weitere Entfernungen fahren als in Amerika und eine deutlich günstigere Kostensituation als heute erzielen. Dadurch wird der Transport auf der Schiene attraktiver als mit dem Seeschiff.“

UIC präsentiert Studie zur „Seideneisenbahn“

In einer Pressekonferenz stellte der Internationale Eisenbahnverband UIC am 29. September 2017 in Paris die zentralen Ergebnisse der in seinem Auftrag erstellten Studie (Titel: Eurasian rail corridors: what opportunities for freight stakeholders?) über die eurasiatische Korridore und ihre Verknüpfung mit den europäischen Güterverkehrskorridoren vor. Neben den nördlichen Korridoren (über Russland, Kasachstan) werden auch südliche neue „Eisenbahnseidenstrecken“ betrachtet, die China und den fernen Osten mit Europa verbinden.

Die Studie wurde von Roland Berger durchgeführt, der für die Studie Verantwortliche Andreas Schwilling informierte über die wesentlichen Ergebnisse. Der Schienengüterverkehr zwischen Europa und Asien könnte in den nächsten 10 Jahren jährlich um

Schienenpersonenverkehr

Größte Fahrplanänderung seit der Bahnreform in Deutschland

Die vollständige Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Berlin – München (siehe Bericht unter Eisenbahninfrastruktur) mit dem neuen Drehkreuz Erfurt löste am 10. Dezember 2017 einen großen Fahrplanwechsel aus. Unter anderem verkürzte sich die Reisezeit zwischen der Bundes- und Landeshauptstadt um zwei Stunden auf knapp unter vier Stunden (täglich drei ICE-Sprinter-Zugpaare). Damit ist der Zug wettbewerbsfähig zum Flugzeug geworden. Über die neue