

tung, DB Netz und DB Schenker) sowohl auf dem Konzernstand als auch an mehreren Ständen auf dem Freigelände präsentierten. Ausgestellt war auch ein Güterwagen vom Testzug zur Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) des Projekts „DAC4EU“ und verschiedene Modelle einer DAK.

Der Schienenlogistiker Captrain und der Mönchengladbacher Bildungsanbieter Wegesrand stellten in München erstmals die **digitale Lernumgebung „Rail Experience“** vor. Mithilfe einer neuentwickelten App können angehende Lokführerinnen und Lokführer in einer begehbaren 3D-Welt die Inhalte der Ausbildung zur Eisenbahnerin / zum Eisenbahner im Betriebsdienst nachvollziehen und ortsunabhängig lernen. Die Lösung verbindet verschiedene Konzepte der Wissensvermittlung. Bei der App handelt es sich um ein auf Tablets ausgeliefertes Lern- und Arbeitsbuch mit Spielifizierungselementen. Die darin enthaltenen Lehrinhalte orientieren sich am Ausbildungsplan und können durch realitätsnahe Spielelemente geübt und gefestigt werden.

Am 10. Mai fand das **Fachforum „Bewältigung des Brenner-Transits: Zugang zur Bahn für Verlader!“** statt. Dazu haben die DVWG Südbayern und das Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) Prien eingeladen, und die Vorsitzende der DVWG Südbayern, Dr. Karin Jäntschi-Haucke, konnte rund 70 Teilnehmende begrüßen.

Der Brenner-Korridor ist eine der wichtigsten Verkehrsadern Europas für den Güterverkehr. Die ambitionierten Klimaschutzziele sind nur mit einer Stärkung des Schienengüterverkehrs mit einer bedarfsgerechten Schieneninfrastruktur inklusive Umschlagterminals und einem attraktiven Angebot im Kombinierten Verkehr zu erreichen. Gefordert sind hier neben den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Netzbetreibern letztlich die Verlader. Für den Zugang zur Schiene muss der Verlader mit den notwendigen Voraussetzungen der Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene vertraut gemacht und seine Anforderungen müssen berücksichtigt werden. Nur so kann auch er die Transportabwicklung beeinflussen.



Christian Bernreiter, Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, eröffnete am 10. Mai 2023 das Fachforum zur Bewältigung des Brenner-Transits; Foto: Gunther Ellwanger.

Zum Einstieg erläutert Christian Bernreiter, Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, die Bayerische Strategie zur Bewältigung des Brenner-Transits. „Gerade im Alpen-Transit brauchen wir die Verlagerung von Transporten auf die Schiene. Wir arbeiten seit Jahren daran, hierfür wichtige Grundlagen zu schaffen. Das aktuelle Projekt, mit dem nun auch die Verlader einbezogen werden, knüpft an unsere erfolgreichen Brenner-Korridor-Projekte an. Wir brauchen aber auch einen funktionierenden Straßengüterverkehr. Aktuell verhandeln wir mit Tirol und Südtirol ein Slotsystem als Alternative zur umstrittenen Blockabfertigung.“

In der anschließenden Podiumsrunde diskutieren Vertreter aus verladender Wirtschaft, Speditionsgewerbe und Wirtschaftsverband

- über Erfahrungen aus der täglichen Praxis und über zukünftige Herausforderungen entlang des Brenner-Korridors im Straßen- und Schienengüterverkehr,
- über Maßnahmen zur Bewältigung des Brenner-Transits, insbesondere vor dem Hintergrund des Schutzes des klimasensiblen Alpenraums, durch Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene,
- über Lösungsansätze und neue Ideen für die Gestaltung nachhaltiger und klimafreundlicher Lieferketten entlang des Brenner-Korridors.

Burkhard Eling, Chef von Dachser fasste seinen Eindruck der Münchner Messe zusammen: „Die Transport Logistic hat als Treffpunkt und Kommunikationsplattform ein beachtenswertes Comeback erlebt und ihren Status als weltweite Leitmesse der Logistik bestätigt. Auch thematisch war die Messe am Puls der Zeit, mit Schwerpunkten auf Digitalisierung, Klimaschutz, globalen Lieferketten und Menschen in der Logistik.“

Die nächste Transport Logistic findet vom 2. bis zum 5. Juni 2025 statt.

Pressekonferenz im Zeichen des Klimaschutzes

Von Roland Arnet, Aarburg.

Im Rahmen einer von Sylvain Meillasson organisierten Exkursion für die Bahnjournalisten der Schweiz fand am 30. Mai 2023 in Straßburg eine Pressekonferenz statt.

Einführung ins Thema

Um ein Klimagesetz vorzubereiten, hat der französische Präsident Emmanuel Macron 2021 eine 150-köpfige Bürgerversammlung einberufen. Diese hat vorgeschlagen, dass künftig alle Flüge zu Destinationen in Frankreich, die mit dem Zug in weniger als vier Stunden zu erreichen sind, verboten werden. Dies hätte acht Städteverbindungen mit Paris betroffen, darunter auch die mit Marseille. >>



Eine sehr informative Pressekonferenz gestalteten am 30. Mai 2023 in Straßburg: (von links nach rechts): Erwan Yvet (Regional-Direktor von TER Grand Est), Thibaud Philipps (Vize-Präsident der Infrastruktur und nachhaltigen Mobilität der Region Grand Est), Claire Merlin (Direktorin vom Straßburger Rheinhafen „Port Autonome de Strasbourg“, Anne-Marie Jean (Vize-Präsidentin der Eurometropole Straßburg sowie Laurence Berrut (Direktorin von SNCF Réseau Grand Est; Foto: Roland Arnet.

Am 30. Mai 2023 (während dieser Pressekonferenz) entschied die französische Regierung, dass künftig gewisse Flugstrecken zwischen Städten, die bequem und ohne Umsteigen per Eisenbahn zu erreichen sind, nur noch mit den schnellen TGV-Zügen (Train Grande Vitesse, französischer Hochgeschwindigkeitszug), zu benutzen sind. „Diese Maßnahme ist eine weltweite Premiere“, freute sich der französische Verkehrsminister Clément Beaune. „Sie ist Teil unserer Bemühungen, die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel zu fördern.“

Gestrichen wurden Linienverbindungen zwischen Bordeaux, Nantes, Lyon und dem Flughafen Paris-Orly. Zwischen diesen 3 Städten und Paris bestehen TGV-Zugverbindungen unter zweieinhalb Stunden (Kriterium für die Streichung der Flüge).

Das an der Côte d’Azur tätige „Bürgerkollektiv 06“ wirft Beaune allerdings vor, er verschone bewusst vielgenutzte Linien wie Nizza – Paris oder Marseille – Paris. Eine TGV-Fahrtzeit dauert hier drei respektive fünf Stunden. Aus meiner Sicht ist es eine verpasste Chance, dass sich der Vorschlag mit 4 Stunden Flugzeit politisch nicht durchgesetzt hat.

Pressekonferenz

Die Pressekonferenz stand ganz im Zeichen des Klima- und Umweltschutzes. Die Bemühungen zu Anstrengungen im Umweltschutz wirken verstärkt auch in den Regionen. Insbesondere im Raum Straßburg, da seit 2020 die Grünen regieren. Sie haben ihre Bemühungen zum Umweltschutz seither verstärkt. Die Region geht also in dieselbe Richtung wie die Zentralregierung in Paris. So hat sich Straßburg für ein Verbot von umweltbelastenden Fahrzeugen stark gemacht und setzt das auch um.

Anne-Marie Jean, Vize-Präsidentin der Eurometropole Straßburg, hat dies eindrücklich an Beispielen erklärt, aber auch über die mangelnde Unterstützung im unteren Elsass und aus Paris und Berlin geklagt. Offensichtlich wird es in Deutschland auch künftig keinerlei Einschränkungen für den Kurzstrecken-Flugverkehr geben.

Jean freute sich, dass die Grünen bereits erste Spuren im grenzüberschreitenden Verkehr mit Baden-Württemberg hinterlassen haben. So haben sich die grenznahen Städte zu einem „Städte-Kollektiv“ verbunden mit dem Ziel, gemeinsame Projekte zum Schutz des Klimas und der Umwelt

umzusetzen. Jean präsentierte auch die Idee einer neuen „Metropole S-Bahn“ (REME: Réseau Express Régional Métropolitain) und der geplanten Umweltzone (ZFE: Zone à Faible Emission, Zone mit niedrigen Emissionen). Interessant war auch die Ankündigung von Jean, dass es im Elsass auch für besonders umweltverschmutzende Schienenfahrzeuge ein Fahrverbot geben soll. Als Folge der Unterbrechung bei Raststatt im Jahr 2017 (siehe Folge 109 der GRV-Nachrichten, Seite 19) sollen die Strecken im Elsass und in Lothringen baldmöglichst erneuert und auch für internationale Züge nutzbar gemacht werden. Geplant ist auch ein Taktfahrplan (analog der Schweiz) und eine Erneuerung der Fahrzeugflotte sowie ein verdichteter Fahrplan.

Thibaud Philipps, Vize-Präsident der Infrastruktur und nachhaltigen Mobilität der Region Grand Est

fürte in die Komplexität der neu erhaltenen Kompetenzen der Bahnen von Paris ein. Er erklärte die Strategie der Region im Bereich der nachhaltigen Mobilität und der Intermodalität. Anhand von konkreten internationalen Projekten wie der kommenden Trieno (trinationale S-Bahn Basel) mit einer Verbindung zum Euro-Airport Basel-Mühlhausen und die stärkere Nutzung des linken Rheinufer für den Güterverkehr. Das größte Problem sieht Philipps in der jetzigen Inflation, die sogar die Fertigstellung von laufenden Projekten stark gefährdet. Er ging auch auf die „Zwangsheirat“ der sehr ungleichen Regionen zur „Région Grand Est“ ein. Bisher haben alle Beteiligten gemeinsam die neue „Region“ gestärkt, leider können sie nur im Schienenpersonenverkehr gemeinsam aktiv sein. Der Entwicklungen im Schienengüterverkehr werden weiterhin zentral von Paris aus gesteuert, was er sehr bedauerte.

Claire Merlin, Direktorin vom Straßburger Rheinhafen „Port Autonome de Strasbourg“, beklagte sich über die unregelmäßigen Wasserstände, die ihr in den Jahren 2018 und 2022 große Probleme bereiteten. Insbesondere ein Durchfluss unter 500 Kubikmeter pro Sekunde machte Probleme, und die Schifffahrt musste eingestellt werden. Ihre Idee ist es, mit möglichst langen Schiffen und geringem Tief-

gang künftig die Frachten zu transportieren. Inwieweit dieser Wunsch umgesetzt werden kann, lässt sich aber nicht abschätzen. Sie bestätigte, dass die intermodale Verteilung wichtig ist, um das Hinterland des Hafens von Straßburg zu stärken und um die Gefahren wie die von Niedrigwasser möglichst zu minimieren. Der Hafen von Straßburg beschäftigt rund 10 000 Personen direkt und rund 17 000 indirekt. Zudem ist er für die Binnenschifffahrt in der Relation Le Havre – Paris – Metz sehr wichtig. Angestrebt wird eine Verdoppelung der Kapazität von heute 7,5 Millionen Tonnen von Schifffahrt und Bahn bis 2030. Bereits begonnen wurde mit dem Ausbau der Hafeneisenbahn auf 5 Kilometer Länge, und die Zufahrten werden elektrifiziert. Allerdings werden die Gleise im Hafen selbst aus Sicherheitsgründen stromlos bleiben.

Laurence Berrut, Direktorin von SNCF Réseau¹⁶ Grand Est, wies darauf hin, dass auf dem Schienennetz von Grand Est rund 25 Prozent der Leistungen des gesamten französischen Netzes produziert werden. Besonders starke Verkehrsströme existieren von und nach Luxemburg. In den kommenden Jahren sind große Ausbauprogramme angedacht, mit einem Gesamtvolumen von 2022 bis 2027 von rund 3 Milliarden Euro. Beim Netz Grand Est sind 5800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, davon rund 90 Prozent im Unterhalt und Ausbau der Strecken. Täglich gibt es ab Straßburg 110 TGV-Verbindungen. Noch ungelöst ist die Aufhebung von sehr vielen Bahnübergängen, die eine Unfallgefahr darstellen.

Erwan Yvet, Regional-Direktor von TER¹⁷ Grand Est, informierte über das geplante Angebot „TER Fluo“: Quer durch die Vogesen und von Mülhausen bis nach Paris. Yvet freute sich über die vor Kurzem erfolgte Bestellung von 160 neuen Triebzügen bei der französischen Industrie.

Depot für klimafreundliche Züge eröffnet

Nach nur 1,5 Jahren Bauzeit haben die Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH (SWEG) mit Siemens Mobility zusammen am 19. Juni 2023 eine neue Bahnbetriebswerkstatt in Offenburg eröffnet. In diesem modernen Depot werden künftig die Siemens-Batteriezüge vom Typ „Mireo Plus B“ instandgehalten, die ab Mitte Dezember 2023 — erstmals in Deutschland — im Netz 8 „Ortenau“ zum Einsatz kommen sollen. Die SWEG vermietet die Halle für 30 Jahre an Siemens Mobility. Im Rahmen der feierlichen Depoteröffnung fand auch eine erste öffentliche Testfahrt des Mireo Plus B aus dem Depot nach Gengenbach und zurück statt.

Der baden-württembergische **Verkehrsminister Winfried Hermann** sagte: „In der Ortenau beginnen wir von Dezember 2023 an in Baden-Württemberg das batterieelektrische Zeitalter für den regionalen Schienenverkehr. Die Fahrgäste sind bequem unterwegs in modernen, klimatisierten und barrierefreien Zügen. Diese fahren emissionsfrei auch auf Strecken ohne Oberleitung und leisten damit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.“

„Mit dem neuen Depot haben wir gemeinsam mit der SWEG ein neues Zuhause für nachhaltige Mobilität geschaffen“, sagte **Johannes Emmelheinz, Chef der Customer Services von Siemens Mobility**. „Die neue Betriebswerkstatt legt den Grundstein für den Betrieb unserer ersten Batteriezug-Flotte in Deutschland, die lokal emissionsfreien Personenverkehr ermöglicht. Mit der vereinbarten Wartung und Instandhaltung der Züge sorgen wir langfristig für zuverlässigen und pünktlichen, regionalen Schienenverkehr. Unser Ziel ist es, eine 100-prozentige Verfügbarkeit der Flotte über den gesamten Lebenszyklus sicherzustellen.“

SWEG-Geschäftsführer Tobias Harms ergänzte: „Mit dem neuen Werk für Siemens, der Unterflurdrehbank und dem bestehenden SWEG-Werk haben wir hier innerhalb von nur fünf Jahren ein Servicecenter für Schienenfahrzeuge geschaffen, welches hinsichtlich seiner Möglichkeiten und der Modernität einzigartig ist in Süddeutschland“.



Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann (Mitte) und die SWEG-Geschäftsführer Tobias Harms (rechts) und Dr. Thilo Grabo unterzeichneten am 19. Juni 2023 den Verkehrsvertrag für das Netz 8 Ortenau; Foto: Gunther Ellwanger.

Die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg hatte 2020 27 zweiteilige Batteriezüge vom Typ „Mireo Plus B“ mit jeweils 120 Sitzplätzen bestellt. Der **Batteriehybridantrieb** ermöglicht es auf Strecken mit und ohne Oberleitung zu fahren. Die Reichweite des Mireo Plus B beträgt im Batteriebetrieb unter realen Bedingungen zirka 80 Kilometer. Die Batterien können an der Oberleitung und durch die Bremsenergie aufgeladen werden. Die Batterieanlage ist unterflur angebracht und umfasst zwei Batteriecontainer.

Während der Depoteröffnung unterzeichneten Hermann sowie die SWEG-Geschäftsführer Tobias Harms und Dr. Thilo Grabo den **Verkehrsvertrag für das Netz 8**. Damit überträgt das Land der SWEG den Betrieb des Ortenau Netzes¹⁸ mit Leistungen von rund zweieinhalb Millionen Zugkilometern pro Jahr vom 10. Dezember 2023 an für 15 Jahre.

¹⁶ SNCF Réseau ist die Infrastruktursparte der französischen Staatsbahn SNCF.

¹⁷ Transport express régional, Regionalverkehrstochter der französischen Staatsbahn SNCF.

¹⁸ Zum Netz 8 gehören folgende Strecken: Offenburg – Freudenstadt / Hornberg, Offenburg – Bad Griesbach, Offenburg – Achern, Achern – Ottenhöfen, Biberach (Baden) – Oberharmersbach-Riersbach. Voraussichtlich ab dem Jahr 2025 wird zudem die reaktivierte Hermann-Hesse-Bahn zwischen Calw und Renningen Teil des Netzes.