

» Der Betrieb muss möglichst bald nachhaltig stabilisiert werden. «

Dr. Peter Füglistaler, Direktor
des schweizerischen Bundesamts für Verkehr



Deutschland, wir brauchen Dich!

2016 hat die Schweiz den Gotthard-Basistunnel eröffnet. Er ist der längste Eisenbahntunnel der Welt und das Herzstück des wichtigsten europäischen Nord-Süd-Schienenverkehrskorridors zwischen Rotterdam und Genua. Gerne erinnern wir uns an die Worte von Angela Merkel zur Eröffnungsfeier. Sie räumte ein, dass auf deutschem Boden die Aorta, die zu diesem Herzstück führe, noch nicht fertig sei, und versprach, Deutschland werde mit noch mehr Elan daran arbeiten.

Eine leistungsfähige Schienen-Aorta im Norden (und selbstverständlich auch im Süden) der Schweiz ist der Schlüssel zum Erfolg des Schienengüterverkehrs. Denn nur mit leistungsfähigen Zulaufstrecken kann das ganze Potenzial des Tunnels genutzt werden. Seit den Worten von Frau Merkel sind inzwischen sechs Jahre vergangen. In dieser Zeit ist Vieles geschehen: Viel Positives, wie das klare Bekenntnis der deutschen Politik zum Bahnausbau und eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Deutschland und der Schweiz mit der Erklärung von Leipzig (2019) und der Weiterentwicklung des Vertrags von Lugano (2021). Aber auch unruhliche Entwicklungen waren zu verzeichnen, so der Einsturz der Tunnelbaustelle bei Rastatt (2017) und im laufenden Jahr eine maßgebliche betriebliche Einschränkung des Schienengüterverkehrs in Deutschland aufgrund von operativen Problemen.

Die Probleme beim Ausbau und Betrieb des deutschen Schienennetzes sind eine große Herausforderung – nicht nur für Deutschland, sondern auch für die Schweiz. Wir sind auf Deutschland angewiesen für die Umsetzung unserer umwelt- und klimaschonenden Verkehrspolitik! Dass es auch im Interesse Deutschlands liegt, dass der Schienenverkehr funk-

tioniert, ist selbstredend, zumal die verkehrspolitischen Ziele ja inzwischen praktisch die gleichen sind. Insofern gilt im doppelten Sinn: Deutschland: Wir brauchen Dich!

Wir wünschen für unsere beiden Länder, dass Deutschland seine neue Verkehrspolitik mit Elan umsetzt. Dazu gehört, dass Deutschland seine Bahn und seine Bahnbaustellen so organisiert, dass der Betrieb möglichst bald nachhaltig stabilisiert werden kann. Natürlich erfordert der Ausbau der Bahn zuerst einmal Einschränkungen, damit gebaggert und gegraben werden kann. Die Baustellen müssen aber so organisiert werden, dass weiterhin genügend Verkehr passieren kann oder leistungsfähige Ausweichstrecken zur Verfügung stehen. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir auch die Initiative der Güterbahnen, die Strecke am französischen Rheinufer zu einem vollwertigen Schienenkorridor aufzurüsten und eine Entlastungsstrecke zwischen den beiden Rheinachsen zu schaffen. Und wir wünschen uns, dass die zuständigen Stellen in Deutschland Hand reichen für eine rasche Umsetzung der Verbindung zwischen Wörth und Strassburg. Der Schienengüterverkehr muss die Chance erhalten, nicht mit Herzflattern durch die Aorta des Gotthard-Basistunnels zu fließen – sondern in einem normalen, ruhigen Puls. Nur so ist der Schienengüterverkehr leistungsfähig.

P. Füglistaler

EDITORIAL



Marcel Jelitto, Chefredakteur

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

um die nationalen und europäischen Klimaziele zu erreichen, müssen zwingend mehr Güter auf der Schiene befördert werden. Dies steht jedoch noch im Widerspruch zur Realität. So erschweren bspw. die fehlende Kapazität im Schienennetz und Personalmangel (gerade bei Triebfahrzeugführern) die Vorhaben.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat gemeinsam mit Branchenvertretern im Jahre 2017 den Masterplan Schienengüterverkehr mit insgesamt 66 Maßnahmen und fünf Sofortmaßnahmen entwickelt. Dipl.-Ing. Meike Holtkämper zieht in diesem Heft Bilanz nach zwei Jahren. Die beiden Autoren Günter Petschnig und Christoph Lorenzutti werfen in ihrem Artikel einen Blick auf die dringend erforderliche Digitalisierung im Güterverkehr.

Ein weiterer wichtiger Aspekt, um das Klima zu schützen, ist das Energiesparen. Gerade im Betrieb ist eine energieeffiziente Fahrweise schon seit Jahren ein wichtiger Grundsatz für Triebfahrzeugführer. Unterstützt durch Fahrassistenzsysteme lassen sich hier noch weitere kWh einsparen – das ist gut für das Eisenbahnverkehrsunternehmen, reduziert Stress beim Triebfahrzeugführer und trägt zum Klimaschutz bei. Wolfgang Schüttler stellt in seinem Artikel den aktuellen Stand dazu vor. Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Ihr

Marcel Jelitto



16 |



34 |



38 |



Text zum Titelbild:

Energie sparen – das gilt nicht nur beim Wohnungsheizten oder der Weihnachtsbeleuchtung, auch der Schienenverkehr hat Potenziale zu heben. So können z. B. Fahrassistenzsysteme die Triebfahrzeugführer bei einer wirtschaftlichen Fahrweise und einem energieeffizienten Betrieb unterstützen. Mehr dazu lesen Sie im Beitrag ab S. 25.

Quelle: Deutsche Bahn AG / Pablo Castagnola



DER EISENBAHN INGENIEUR

STANDPUNKT

- Peter Füglistaler
03 Deutschland, wir brauchen Dich!

FACHBEITRÄGE

- Meike Holtkämper
06 Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr – Bilanz zur Halbzeit
- Günter Petschnig | Christoph Lorenzutti
10 Condition Based Monitoring und Automation im intermodalen Verkehr
- Nicole Kulisz
16 Zweigefahrzeuge: Multitalente für Straße und Schiene
- Michael Ruffer | Christian Schmidt | Lars Schnieder
20 Ganzheitliche Optimierung des Stadtbahnbetriebs in Frankfurt
- Wolfgang Schüttler
25 Fahrerassistenzsysteme – Klimaneutralität in Menschenhand
- Jan O. Lübs | Philipp-Tobias Feuer | Daria Menzel
28 Wie viele Betriebsverfahren sind sinnvoll?
- Pascal Breitenmoser | Daniel Scheidegger
34 Entflechtung Wylerfeld – Ökologie und Nachhaltigkeit
- Carola Schwankner | Tristan Mölter | Günther Wagner
38 Nachhaltige, barrierefreie und innovative Bahnübergänge

- Tim Reichwald
42 Wissensmanagement im Bahnbau

- Achim Kühne-Henrichs
46 Das Berufsfeld Eisenbahn erkunden

RUBRIKEN

- 49 Veranstaltungen | Bahn-Nachrichten**
53 Personalie
57 Impressum
58 Rail-Web-Weiser
61 Industrie-Report

VDEI

- 61 VDEI-Veranstaltungen**
64 VDEI-Nachrichten

Wir möchten hiermit darauf hinweisen, dass wir aufgrund der besseren Lesbarkeit entweder die männliche oder weibliche Form von personenbezogenen Hauptwörtern wählen. Dies impliziert keinesfalls eine Benachteiligung anderer Geschlechtsidentitäten.



Eurailpress Fachartikelarchiv

Alle Beiträge mit diesem Symbol sind unter www.eurailpress.de/archiv/ dauerhaft hinterlegt.

Finden Sie weitere Aufsätze der Autoren oder nutzen Sie die Volltextsuche für Ihren individuellen Informationsbedarf. Abonnenten steht dieses Angebot kostenlos zur Verfügung.