

## » Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist ein ‚no-brainer‘. «

**Neele Wesseln**, Geschäftsführerin,  
DIE GÜTERBAHNEN (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.)



# Warum die Politik den Güterverkehr nicht länger ignorieren kann

In den 366 Seiten der Wahlprogrammewürfe von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP, Union, AfD und BSW taucht das Wort „Güterverkehr“ lediglich vier Mal auf – „Schiengüterverkehr“ sogar nur ein einziges Mal. Diese Zahlen zeigen ein erschreckendes Desinteresse an einem Thema, das für Stabilität und Kooperation in Europa entscheidend ist. Ohne Güterverkehr würde der internationale Handel ins Wanken geraten. Umso befremdlicher ist es, dass die Parteien hierzu nahezu sprachlos bleiben, da das Thema für Wähler:innen auf den ersten Blick nicht wahlentscheidend scheint. Eine leistungsfähige Infrastruktur ist die Grundlage für jede Beförderung. Zusammen mit den Transportunternehmen bildet sie das Rückgrat der deutschen Industrie, die auf schnelle und zuverlässige Lieferungen angewiesen ist. Die Stärkung von Infrastruktur und die Verlagerung relevanter Gütermengen auf die Schiene sind daher essenzielle Maßnahmen, um wirtschaftliche, ökologische und soziale Ziele zu erreichen. Aus Sicht der Güterbahnen in Deutschland sind für die nächste Legislaturperiode drei Ziele entscheidend:

### 1. Reorganisation der Eisenbahn

Die Deutsche Bahn AG (DB) verfehlt seit vielen Jahren ihre Ziele. Auch trotz der Gründung der DB InfraGO AG hat sich die Situation der Schieneninfrastruktur weiter verschlechtert. Ungeachtet der unzureichenden Mittelausstattung seitens des Bundes ist die DB für die schlechte Performance des Verkehrsträgers Schiene maßgeblich mitverantwortlich. Die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte zeigen: Eine echte Trennung von Netz und Betrieb ist alternativlos, um das natürliche Monopol Infrastrukturkunden- und gemeinwohlorientiert aufzustellen und fairen Wettbewerb auf der Schiene zu gewährleisten. Dafür müssen alle Schieneninfrastrukturen aus dem DB-Konzern herausgelöst und in einem effizient gesteuerten, gemeinwohlorientierten Bundesunternehmen gebündelt werden.

### 2. Investitionen in die Schieneninfrastruktur stabil mit einem Fonds finanzieren

Das Reden über Sanierung und Ausbau des überalterten und zu kleinen Schienennetzes muss auch Konsequenzen haben. Nur mit einem überjährig gesicherten Schieneninfrastrukturfonds mit festgelegten Finanzierungsquellen können die notwendige Planungssicherheit, Umsetzungsgeschwindigkeit und wirtschaftliche Effizienz erreicht werden. Vor allem beim Neu- und Ausbau muss endlich mehr in die Schiene als in die Straße investiert werden und keine „Entweder-Oder“-Politik im Zusammenhang mit der genauso wichtigen Sanierung stattfinden.

### 3. Trassenpreissystem reformieren

Durch den Haushaltstrick „Eigenkapitalerhöhungen“ drohen wegen des hierfür nicht gedachten Mechanismus im Eisenbahnregulierungsgesetz die Trassenpreise ohne Verbesserung der Qualität sprunghaft anzusteigen. Darunter leiden nicht nur die Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern im Fall des Schienengüterverkehrs vor allem auch die verladende Industrie. Das Trassenpreissystem muss grundlegend reformiert und damit planbar und transparent gestaltet werden. Eine Studentin brachte es in einem meiner Gastvorträge kürzlich treffend auf den Punkt: „Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist ein ‚no-brainer‘.“ Es bleibt zu hoffen, dass die Politiker:innen des nächsten Bundestages dies genauso sehen und die genannten Ziele konsequent verfolgen.

EDITORIAL



Marcel Jelitto, Chefredakteur

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

ich hoffe, Sie sind gut und entspannt ins neue Jahr gestartet!

Das Jahr 2025 wird – nicht nur eisenbahntechnisch – wieder interessant. So findet direkt in diesem Monat am 23. Februar die vorgezogene Neuwahl des deutschen Bundestages statt. Wir sind gespannt, wie sich die Ergebnisse auf die Schiene auswirken werden.

Auch geht es 2025 mit den Generalanierungen wichtiger Streckenabschnitte weiter, u.a. mit der Zielsetzung, langfristig die Zuverlässigkeit und die Pünktlichkeit im System Bahn zu erhöhen.

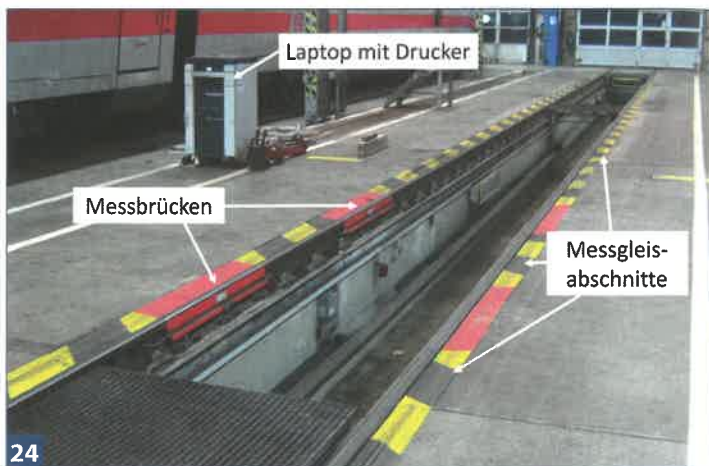
Wo wir gerade beim Thema Infrastruktur sind: In Bezug auf Fahrwegtechnik und Bahnbau sollten Sie sich einen wichtigen Termin für dieses Jahr bereits vormerken. Vom 20. bis 22. Mai 2025 findet die 29. Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik (iaf) in Münster statt. Auch im neuen Jahr erwarten Sie wieder abwechslungsreiche und spannende Artikel im EI – DER EISENBAHNINGENIEUR. In dieser Ausgabe geht es insbesondere um innovative Themen. So stellt Samuel Böcker den Einsatz von HVO100 als Kraftstoff bei Rangierlokomotiven vor. Ferner werfen wir einen Blick auf den aktuellen Stand der Erprobung der „Digitalen automatischen Kupplung“ (DAK) im Projekt DAC4EU. Ein wichtiger Schritt für einen europäischen Schienengüterverkehr!

Ich wünsche Ihnen viel Freude mit dieser neuen EI-Ausgabe!

*Marcel Jelitto*



22

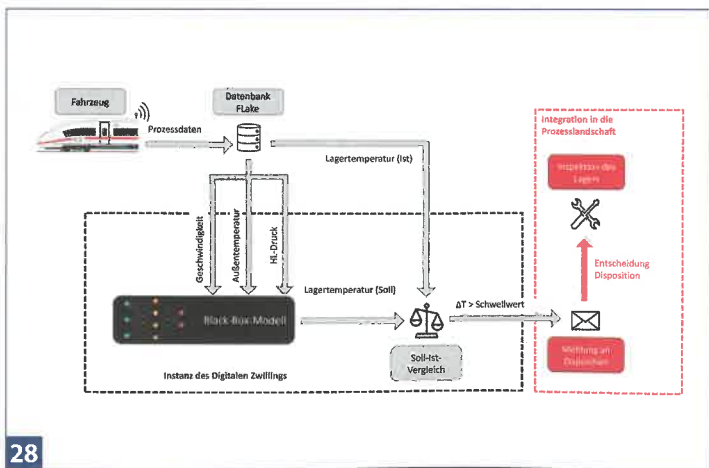


Laptop mit Drucker

Messbrücken

Messgleisabschnitte

24



28



Text zum Titelbild:

Die Erprobung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) geht in großen Schritten voran. Hier im Bild: Der Testlauf für einen Kupplungsumbau an einem Schiebewandwagen in einer Pop-up-Werkstatt. Ab S. 32 lesen Sie mehr zu verschiedenen DAK-Projekten sowie den bisherigen Aktivitäten und zukünftigen Erprobungen im Projekt DAC4EU.

Quelle: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang



# DER EISENBAHN INGENIEUR

## STANDPUNKT

Neele Wesseln

- 03 Warum die Politik den Güterverkehr nicht länger ignorieren kann**

## FACHBEITRÄGE

Alexander Pfitzner | Gordon Isaac | Thomas Renner

- 06 Digitale Karten für das vollautomatisierte Fahren auf der Schiene**

Bekir Arslan | Timo Ramsdorf | Heiko Herholz

- 10 ARTE – Eine Zugfahrt mit Z21**

Justin Adam | Frederik-Alexander Adebahr | Birgit Milius

- 13 RTO-Erprobung im Spannungsfeld zwischen Testmethodik und Safety**

Pascal Pomberg | Ralf Spickenbaum | Alexander Stork

- 18 Digitalisierung der Instandhaltung bei der DB Fernverkehr AG**

Pawel Klos | Jasmin Bungert

- 22 Schnell und einfach – Visuelle Erkennung von Ersatzteilen**

Steffen Kuhn | Frank Wolf | Ingo Trockels | Udo Raeuber

- 24 RAKME – Anlagen zur Radaufstandskraftermittlung**

Markus Tesar | Stephan Leineweber

- 28 Digitaler Zwilling: Höhere Verfügbarkeit für Radsatzlager**

Daniel Jobstfinke | Fabian Wartzek

- 32 DAK-Erprobung im Projekt DAC4EU**

Johannes Seubert | Hans Lindow

- 36 Laserscanning zur Bestandsaufnahme von Personenbahnhöfen**

Insa Pohlenga | Jörg Schulze | Benjamin Wagner vom Berg | Franziska Giese | Senad Hasanspahic | Uta Kühne | Matthias Eiden | Martin Wittmaier | Sebastian Wolf | Marco Wöltje | Sebastian Doderer

- 40 Wie können Rangierloks klimaneutral betrieben werden?**

Samuel Böcker

- 44 DB Energie hat Verträglichkeit von HVO100 an Tankstellen getestet**

Regina Iglauer-Sander

- 48 Innovationen auf der iaf 2025**

Regina Iglauer-Sander

- 50 10. Fachtagung zur Sanierung von Ingenieurbauwerken feiert Jubiläum**

## RUBRIKEN

- 51 Veranstaltungen | Bahn-Nachrichten**

- 56 Personalia**

- 58 Rail-Web-Weiser**

- 61 Industrie-Report**

- 64 Impressum**

## VDEI

- 57 VDEI-Veranstaltungen**

- 65 VDEI-Nachrichten**

Wir möchten hiermit darauf hinweisen, dass wir in den Fachbeiträgen aufgrund der besseren Lesbarkeit entweder die männliche oder weibliche Form von personenbezogenen Hauptwörtern wählen. Wo möglich verwenden wir geschlechtsneutrale Alternativen. Meinungsbeiträge können auf ausdrücklichen Wunsch der verfassenden Person von dieser Regel ausgenommen sein. Dies impliziert keinesfalls eine Benachteiligung anderer Geschlechtsidentitäten.



### Eurailpress Fachartikelarchiv

Alle Beiträge sind unter [www.eurailpress.de/archiv/](http://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.