



Der erste Containerzug für das Black Forest Terminal (BFT) im Güterbahnhof Horb.

Horber Schienen-Tage

Wieder in der realen Welt

Während der Pandemie konnten sich die Teilnehmer der Horber Schienen-Tage nur virtuell treffen. Nach drei ausschließlich digitalen Horber Schienen-Tagen machten die Organisatoren Anfang Juli mit einer eintägigen Exkursion zum Hamburger Hafen und zur Hafenbahn einen Schritt in die reale Welt. Ein Vortragsprogramm am Vormittag bot Vorträge mit den Schwerpunkten Hafen-Hinterlandverkehr und Alternative Antriebe, gefolgt von einer ausführlichen Besichtigung der Hafeneisenbahn am Nachmittag.

Von Horb nach Hamburg

Auf den ersten Blick örtlich weit entfernt, haben Horb und der Hafen Hamburg eine enge Beziehung. Das zu Jahresbeginn eröffnete „Black Forest Terminal“ (BFT) bekommt zweimal wöchentlich einen Containerzug aus Hamburg. Er verkehrt bis Horb Güterbahnhof als Ganzzug – im Bild oben die Ankunft des ersten Zuges in Horb. Vom Güterbahnhof aus fahren nachts Halbzüge zum Terminal in Horb Heiligenfeld.

Soweit der Plan und so war es auch unmittelbar nach der Eröffnung. Doch „mach nur einen Plan ...“; Bert Brecht lässt grüßen: Für die Baustelle auf der Gäubahn zwischen Stuttgart und Horb konnte wider Erwarten keine Umfahrungsmöglichkeit gefunden werden, bis September kommt kein Container mit dem Zug. So viel zur Praxis der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Das darf nicht unkommentiert stehen bleiben, zumal mit den Kor-

ridorertüchtigungen weitere Ausfälle drohen.

Trotz dieser Widrigkeiten: Sebastian Doderer, Leiter des Geschäftsbereichs Logistik der evb, klang keineswegs entmutigt. Das Containerterminal spielt im Güterverkehrskonzept Baden-Württemberg eine zentrale Rolle für den südlichen Landesteil. Es schließt die Lücke in der Terminalabdeckung südlich von Stuttgart bis hin zur Landesgrenze. So ein Terminal zu errichten ist alles andere als ein Selbstläufer. Positiv wirkten die starke lokale Unterstützung und der Dialog mit allen Beteiligten. Nicht zuletzt zahlte sich die Weitsicht der Stadt Horb aus, die den Gleisanschluss im Industriegebiet erhalten und sich über Jahrzehnte für eine zukunftssträchtige Nutzung engagiert hat.

Hamburg und Osteuropa

Tschechien und Hamburg sind historisch verbunden, der größte Nebenfluss der Elbe fließt durch Prag. Im Hafen

Hamburg gibt es schon lange ein tschechisches Terminal. Die 1991 gegründete, in Prag ansässige HHLA-Tochter METRANS stärkt diese Verbindung. Der Name ist Programm, METRANS führt Transporte nach Mittel- und Osteuropa durch. Jacek But, Leiter der Vorplanung, stellte das internationale Geschäftsmodell vor. Die Firma setzt auf ein Netzwerk von Hubs und Verteilterminals, die von wöchentlich mehr als 650 regulären Zügen bedient werden. Diese haben prinzipiell eine Länge von 750 Meter und ein Höchstgewicht von 2000 Tonnen. Damit sind sie auch bei Umleitungen freizügig einsetzbar und bieten mit häufigen Fahrten den Kunden Freiraum bei der Disposition. Das Deutschlandgeschäft stützt sich auf ein Netz von Zügen mit einem jeweiligen Komplettumlauf von 24 Stunden. Die Krisen der letzten Jahre haben das Geschäft verändert: Mit Corona wurden Landverbindungen über die Seidenstraße stärker nachgefragt und deshalb wurde das Terminal Malaszewicze ausgebaut.

Seit Beginn des Krieges in der Ukraine liegt es weitgehend brach, der Verkehr verlagerte sich nach Süden. Als Antwort wurde der bisher nur fallweise von Arad aus bediente rumänische Schwarzmeerhafen Constanta als neuer Hub etabliert. Er ist über die aufgewertete

Verbindung nach Arad und eine neue Direktverbindung nach Mannheim ins Netzwerk eingebunden.

Somit ist über die mittlere Route der Zugang zur Neuen Seidenstraße weiterhin gewährleistet.

Alternative Energien

Gerade der windreiche Norden Deutschlands diskutiert schon länger über die Diskrepanz zwischen dem witterungsbedingten Angebot alternativer Energien und dem Tagesgang der Nachfrage. Ein Lösungsvorschlag war die Erzeugung von Wasserstoff, der gespeichert als Kraftstoff im Nahverkehr auf der Schiene zeitversetzt verfügbar ist. Das Land Schleswig-Holstein hat Triebwagen technologieoffen ausgeschrieben, um dieses und nächstes Jahr die meisten heutigen Dieselfahrzeuge zu ersetzen. Bis 2030 soll dann der gesamte Zugverkehr klimaneutral fahren.

Der Referent, Holger Busche, wies auf den hohen Aufwand einer juristisch sauberen technologieoffenen Ausschreibung hin. Für CO₂-neutralen Diesel ging gar kein Angebot ein, ein Angebot für ein H₂-Fahrzeug stand im Raum, wurde aber zurückgezogen. Für Akkufahrzeuge wurden drei kostenmäßig vergleichbare Angebote abgegeben, die Wahl fiel auf den Akku-Flirt von Stadler.

Dem Konzept für Akkufahrzeuge liegt eine dauerhaft betriebliche Reichwei-



Akkutriebzug von Stadler für Schleswig-Holstein.

te von 80 Kilometern zwischen zwei Ladungen zugrunde, an einigen Strecken werden Oberleitungsinseln für eine Zwischenladung gebaut.

Die Diskussion nach dem Vortrag vertiefte Detailfragen. Bei steigendem CO₂-Preis wird der Akku dem Diesel bald wirtschaftlich überlegen sein. Vermutlich ist der jetzt eingeschlagene Weg nur ein Zwischenschritt zu einer flächendeckenden Elektrifizierung. Das im Koalitionsvertrag von Schleswig-Holstein vereinbarte Ziel, den Personenverkehr auf der Schiene mehr als zu verdreifachen, bedingt mindestens einen Halbstundentakt. Dann ist eine durchgehende Elektrifizierung wirt-

schaftlicher als der Einsatz von Akkufahrzeugen mit ihren Mehrkosten. Beim Bereitstellen der elektrischen Energie vermehren Versorger an verschiedenen Stellen Deutschlands Engpässe. Erschwerend wirkt sich die Konkurrenz durch Schnellladestationen für Kraftfahrzeuge aus.

Im nächsten Heft folgt ein Bericht über die Besichtigung der Hafeneisenbahn. Die im Verlauf der Exkursion nach Hamburg aufgeworfenen Fragen sollen weiter diskutiert werden. Besuchen Sie hierfür auch die Internetseite: www.horber.schienen-tage.de/2023/.

Rudolf Barth